SYPROLUX X

100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Out of the night that covers me,
Black as the pit from pole to pole,
I thank whatever gods may be
For my unconquerable soul.

In the fell clutch of circumstance
I have not winced nor cried aloud.
Under the bludgeonings of chance
My head is bloody, but unbowed.

Beyond this place of wrath and tears
Looms but the Horror of the shade,
And yet the menace of the years
Finds and shall find me unafraid.

It matters not how strait the gate,
How charged with punishments the scroll,
I am the master of my fate,
I am the captain of my soul.

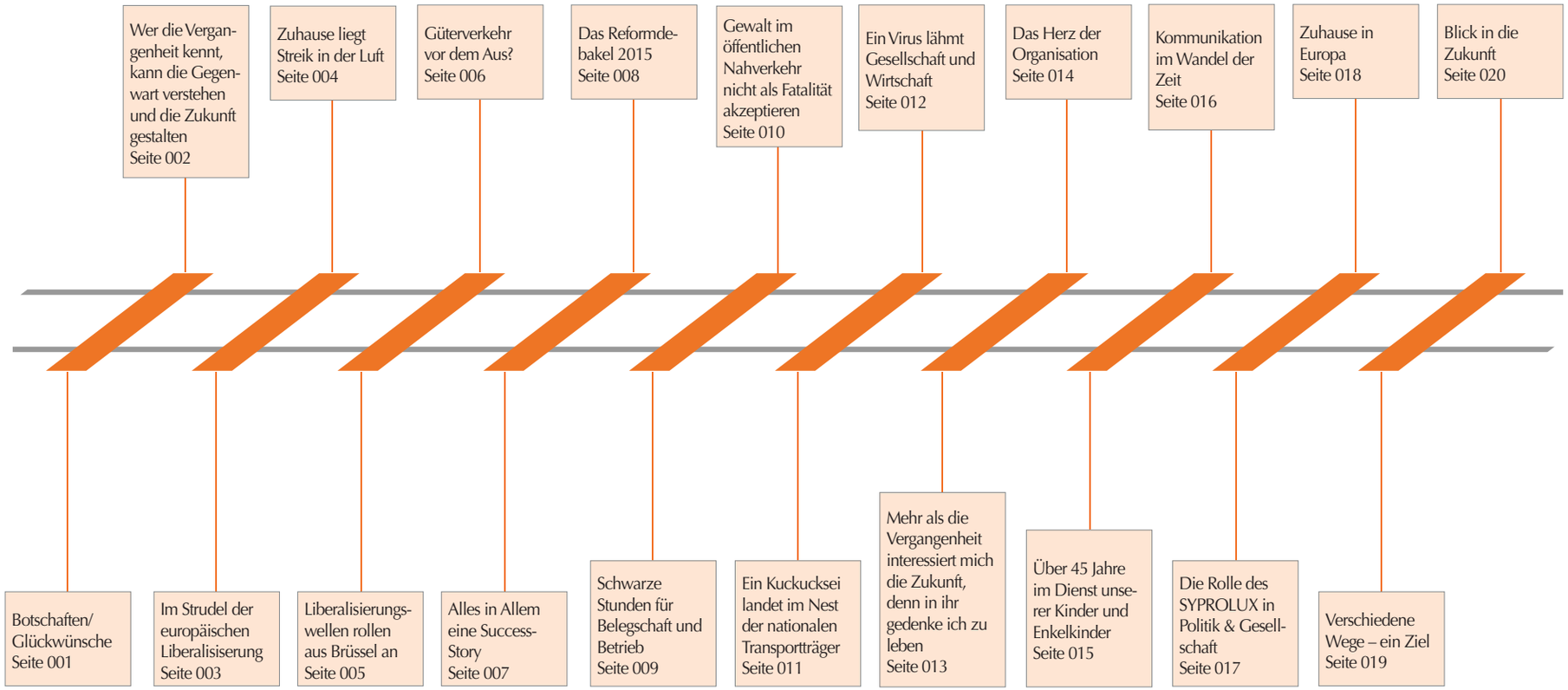
(Invictus by William Ernest Henley)

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

100 Jahre auf mehr als 100 Seiten

100 Jahre auf mehr als 100 Seiten



SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Präsidenten und Minister aus vergangener Zeit

Die SYPROLUX-Präsidenten und ihre jeweiligen Transportminister

SYPROLUX – Präsidenten		Transportminister	Partei	
Nicolas LEURS	1922–1929			
Batty LAMMAR	1929–1939	René Blum	LSAP	02/1938 – 04/1940
Jules JOST	1939–1954	Victor BODSON Robert SCHAFFNER Victor BODSON	LSAP DP LSAP	04/1940 – 03/1947 03/1947 – 07/1951 07/1951 – 12/1953
Marcel OESTGES	1954–1969	Victor BODSON Pierre GRÉGOIRE Albert BOUSSER	LSAP CSV LSAP	12/1953 – 03/1959 03/1959 – 07/1964 07/1964 – 02/1969
Jos HAMMEREL	1969–1991	Marcel MART Josy BARTHEL Marcel SCHLECHTER Robert GOEBBELS	DP DP LSAP LSAP	02/1969 – 09/1977 09/1977 – 07/1984 07/1984 – 07/1989 07/1984 – 07/1994
Tun RASSEL	1992–1996	Robert GOEBBELS Mady DELVAUX-STEHRES	LSAP LSAP	07/1984 – 07/1994 07/1994 – 08/1999
Lex BREISCH	1996–2002	Mady DELVAUX-STEHRES Henri GRETHEN	LSAP DP	07/1994 – 08/1999 08/1999 – 07/2004
Georges BACH	2003–2009	Henri GRETHEN Lucien LUX	DP LSAP	08/1999 – 07/2004 07/2004 – 07/2009
Camille BROCKER	2009–2011	Lucien LUX Claude WISELER	LSAP CSV	07/2004 – 07/2009 07/2009 – 12/2013
Jean-Paul SCHMITZ	2011–2015	Claude WISELER	CSV	07/2009 – 12/2013
Mylène BIANCHY	seit 2015	François BAUSCH	Déi Gréng	seit 12/2013

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Glückwünsche und Botschaften

Message de Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, François Bausch

Un siècle d'existence pour le Syndicat Professionnel des Cheminots Luxembourgeois, également connu sous l'acronyme SYPROLUX. Lorsqu'on parle du siècle dernier, il faut déjà utiliser le mot «histoire» et celle du SYPROLUX est bien entendu étroitement liée à l'histoire du chemin de fer.

La fondation du SYPROLUX remonte à l'entre-deux guerres, époque où la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois n'existait pas encore sous sa forme actuelle. En effet, il faut remonter aux années 1850, décennie où la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume – Luxembourg fut créée. Le cœur de ce nouveau réseau fut la gare de Luxembourg, ouverte en 1859. C'est en 1869, que voit le jour la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri, qui exploita un deuxième réseau ferré pour desservir le Sud du pays, sous forme d'une ceinture, qui croisa les lignes principales du réseau Guillaume-Luxembourg en plusieurs points.

C'est ainsi qu'est né le réseau ferré luxembourgeois lorsqu'après la deuxième guerre mondiale, ces deux réseaux furent fusionnés et confiés à la SNCFL en 1946.

Mais entre-temps, la soif d'avancée sociale a permis la création de deux syndicats dont le SYPROLUX, qui vit le jour le 12 février 1922.

Au fil des décennies, les partenaires sociaux que sont les gouvernements, les CFL et les syndicats, dont le SYPROLUX, ont toujours réussi à se mettre autour de la table des négociations pour établir, voire conserver un dialogue pour faire avancer le chemin de fer et faire évoluer les droits des agents qui œuvrent pour que tous les jours, nos compatriotes, mais aussi tous nos voisins frontaliers et les touristes venus de plus loin, puissent profiter du train pour se déplacer. Lorsque l'Europe entendait libéraliser le chemin de fer, les militants du SYPROLUX se sont battus afin que des négociations aient lieu et ces dernières ont permis la restructuration des activités ferroviaires des CFL dont la bonne santé actuelle démontre que les choix retenus ensemble ont porté leurs fruits.

Grâce à ces évolutions, le chemin de fer a démontré sa résilience au niveau du transport des personnes, aussi bien que pour les marchandises, pendant ces deux dernières années de crise sanitaire. En effet, les trains et les bus ont circulé chaque jour pour permettre aux travailleurs de se déplacer et ceci grâce à l'engagement des hommes et des femmes en charge du service public. Je veux profiter de ces quelques lignes pour remercier chaleureusement toutes ces personnes pour leur engagement au service de la population.

Nous avons tous besoin de mobilité pour notre travail, garder les liens avec nos proches, nos loisirs. Cette demande n'aura de cesse de croître ces prochaines années. Mais à l'heure où toute l'Europe est consciente que nous devons baisser nos émissions de dioxyde de carbone, il est temps de nous rendre compte que nous devons apprendre à nous déplacer autrement : utiliser efficacement nos infrastructures ferroviaires existantes et celles à venir.

Toute l'Europe utilise les mêmes qualificatifs pour les chemins de fer : « colonne vertébrale de la mobilité durable » ou encore « épine dorsale des transports en commun ». C'est bien ce que le Luxembourg a réalisé ces dernières années avec le chemin de fer, qui me tient tant à cœur. Toutes les fondations ont été posées cette dernière décennie afin de poursuivre le développement du chemin de fer et ainsi pouvoir transporter encore plus de voyageurs et plus de marchandises.

En tant que Ministre de la Mobilité mais aussi en tant que cheminot à la retraite, je suis très heureux de pouvoir vous adresser tous mes vœux pour cet anniversaire du centenaire et je souhaite au SYPROLUX que la bonne collaboration entre tous les partenaires puisse se poursuivre pour les cents prochaines années afin de garantir que le train avance sur le chemin qui lui est destiné.

François Bausch

Felicitatioune vum President vum Verwaltungsrot vun de CFL, Jeannot Waringo

Firwat brauche mir iwwerhaapt haut nach Gewerkschaften? Dës Fro ass sécherlech net nei. Ech kréien se awer an de leschte Joren ëmmer méi oft gestallt. Ech well direkt ganz kloer soen dass et fir mech keen Zweiwel ka gi wat d'Äntwert op dës Fro ugeet.

Jo, mir brauche staark a verantwortungsvoll Gewerkschaften an dat, dovunner sinn ech iwwerzeegt, ëmmer méi.

An deem Kontext ass et net onwichteg fir heiansdo un déi Zäit ze erënneren, Enn vum 19. Joerhonnert, wou d'Aarbechter sech bewosst si ginn dass si hier miserabel Situatioun nëmme kinnte verbessere wann si sech zesumme géingen doen. De Mouvement fir d'Aféierung vun elementare Mënscherechter an der Aarbechtswelt ass gestäerkt a gefestegt ginn duerch d'Grënnung vun den éischte Gewerkschaften Ufanks vum 20. Joerhonnert. Niewent politesche Fuerderunge wéi Pressefräiheet, Versammlungsfräiheet oder och nach staatlech finanzéiert Schoulausbildung fir all Kand, hunn d'Gewerkschaften sech vun Ufank un ënnert anerem staark gemaach fir gereegelt a legal festgesaten Aarbechtszäiten, fir Aarbechtsschutz, fir Aarbechtslosenënnerstëtzung, fir Ënnerstëtzung am Fall vu Krankheet, fir nëmmen dës Fuerderungen zu nennen.

Villes ass erreecht ginn an deene leschten 100 Joer an eng Gewerkschaft wéi de SYPROLUX huet eng wichteg Roll an deem Kontext gespillt a wäert dat an Zukunft och nach ëmmer maachen a musse maachen.

Och wann d'Situatioun haut net méi mat där vu virun 100 Joer ze vergläichen ass, bleiwen ech iwwerzeegt dass d'Situatioun vun deene Leit déi hiert d'Liewen an dat vun hirer Famill mat hirer Aarbecht finanzéieren net méi einfach gëtt an domat d'Roll vun de Gewerkschaften och net.

Leider ass et haut awer esou dass weltwäit d'Zuel vun de Leit déi sech gewerkschaftlech engagéiere säit e puer Joer zeréck geet. Och wann d'Gewerkschaften hier wichteg Roll wäerte behalen ass dat awer beonrouegend. Ursaache ginn et der sécherlech vill a si sinn och ganz verschidden. Sécherlech sinn d'Verschibungen um Aabechtsmaart vum sougenannten industrielle Secteur zum Secteur vun de Servicer eng Erklärung. Et gëtt leider och ëmmer méi sous-traitance an zäitlech begrenzten Aarbechtsverträg, d'Erausfuerderungen am digitale Beräich ginn och oft an deem Kontext genannt mat villen anere méiglechen Ursaachen.

An deem Kontext muss een och ëmmer dorun erënneren dass a ville Länner d'Rechter vun de Gewerkschaften net respektéiert ginn, dass Leit op der Aarbechtsplaz diskriminéiert ginn, dass an ze ville Länner Kanneraarbecht nach ëmmer als e feste Bestanddeel vun der Aarbechtsorganisatioun ugesi gëtt an dass et op ville Plazen op der Welt keen oder wéineg Aarbechtsschutz gëtt.

Duerfir ass den Asaz vun de Gewerkschaften net nëmmen um nationale Plang mee och um internationale Plang fir d'Rechter vun de schaffende Leit ze verdeedegen, enorm wichteg.

Wann ee vun der Roll vun de Gewerkschafte schwätzt muss een och bedenken dass haut vill Betriber ëmmer méi den Drock vun der internationaler Konkurrenz spieren, dass haut ëmmer méi oft nei Qualifikatioune gefrot ginn, dass Flexibilitéit a Mobilitéit an alle Beräicher vun der Aarbecht ëmmer méi thematiséiert ginn. Digitalisatioun a Kommunikatioun beaflossen ëmmer méi d'Liewen am an ausserhalb vum Betrib. Stress, Onsécherheet an Angscht wäerten och ëmmer méi zu engem wichtegen Thema ginn.

All déi Erausfuerderunge wäerten nach ëmmer méi an Zukunft d'Aarbechtswelt an d'Aufgab vun de Gewerkschafte beaflossen.

Fir op all déi Erausfuerderungen eng richteg Äntwert ze fannen ass et enorm wichteg dass de Sozialdialog, d'zesumme schwätzen an zesumme schaffen ëmmer e Fundament vum Lëtzebuerger Modell bleift. E gudde Sozialdialog ass enorm wichteg fir dat deeglecht Liewen an engem Betrib wéi och fir seng weider Entwécklung.

An där Hisiicht mengen ech dass d'Eisebunn gutt opgestallt ass. Säit laangem ginn d'Gewerkschaften als vollwäerteg Partner ugesinn dat souwuel um Niveau vum Verwaltungsrot wéi um Niveau vun der Direktioun a vun alle Servicer vum Grupp CFL. D'Gewerkschaften huelen deel un alle wichtegen Entscheedungen ënnert anerem duerch hier Presence am Verwaltungsrot.

Wat dëse Punkt ugeet, kann ech mat rouegem Gewësse soen dass déi Verantwortlech vum SYPROLUX de Sozialdialog ëmmer als eppes ganz Wichteges ugesinn hunn. Duerfir e grousse Merci.

Ech well op dëser Platz och op déi wichteg Roll déi de SYPROLUX op sech geholl huet am Kontext vun der Reorganisatioun vun der Eisebunn an de Joren 2003 bis 2006 hiweisen. A sengem Virwuert erënnert de Här Marc Wengler un déi Zäit an där déi nei Lëtzebuerger Eisebunn op d'Schinn gesat gouf. An deene Joren hu mir et zesumme fäerdeg

bruecht mat der Hëllef vun der Regierung an eisen zwou Gewerkschafte fir de Wuerentransport op der Schinn net nëmmen ze rette mee doriwwer eraus fir d'Fundamenter fir eng dynamesch Entwécklung am neie liberaliséierten Europa ze schaffen.

De SYPROLUX huet sech vun Ufank un fir eng Tripartite staark gemaach fir d'Regierung an d'Gewerkschafte mat anzespanen an d'Iwwerleeungen an d'Diskussioune fir eng nei Zukunft fir d'Lëtzebuerger Eisebunn. Haut kann ee soen dass dat e grousse Succès war an dass eis Methode vum géigesäitege Respekt a vun zesumme schwätzen sech nees eng Kéier als eng richteg Methode gewisen huet.

A menger Funktioun als President vum Grupp CFL well ech all de Membere vum SYPROLUX e grousse Merci soe fir hier Aarbecht an hiren Asaz fir eise formidabele Betrib. Zesummen hu mir et fäerdeg bruecht fir aus dem Grupp CFL dat ze maache wat en Haut ass. E performante Betrib am Déngscht vun de Leit, beléift bei deene Jonken déi eng gutt Aarbecht sichen an hier Zukunft wëlle plangen.

Der Verwaltungsrat zusammen mit den Direktoren der CFL – 2022

Säit senger Grënnung am Joer 1922 huet de SYPROLUX sech agesat op eng Aart a Weis déi weit ewech ass vun Demagogie a vun einfacher Rhetorik. De SYPROLUX ass ëmmer, an dat kann ech bezeien, säit ech President vum Verwaltungsrot sinn, senge Prinzippien trei bliwwen an huet sech ëmmer mat Realismus a Verantwortungsgefill fir d'Leit a fir de Betrib agesat.

Ech well iech all op dësem 100ten Gebuertsdag all Guddes wënsche fir d'Zukunft. Ech well och ee Moment un déi Leit denken déi sech an all deene Jore mat Leif a Séil fir de SYPROLUX, fir d'Eisebunner a fir all schaffend Leit agesat hunn an déi net mat eis kënne feieren.

E ganz grousse Merci un iech all.

Jeannot Waringo

Message de Monsieur le Directeur Général des CFL, Marc Wengler

Un an après la commémoration du 75ème anniversaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, est célébré en 2022 l'anniversaire de la fondation le 12 février 1922 du Syndicat Professionnel des Cheminots Luxembourgeois, plus connu sous l'abréviation SYPROLUX.

Comme tout syndicat, le SYPROLUX a vocation à représenter et défendre les intérêts et le statut des cheminots. Il serait cependant injuste de réduire le SYPROLUX à ce seul rôle puisqu'il a montré qu'il était aussi un acteur engagé dans le fonctionnement et le développement des CFL.

Dans le langage courant, ne désigne-t-on pas avec raison les organisations patronales et syndicales sous l'appellation de « partenaires sociaux »? Ce terme de « partenaire » n'est pas usurpé et je voudrais évoquer deux exemples.

Premièrement le SYPROLUX, comme les autres syndicats, est associé à la gestion de la société notamment par leur participation au Conseil d'administration et à diverses instances, comme le Comité Social de Consultation ou la Délégation Centrale, qui constituent des lieux de dialogue entre des interlocuteurs placés à différents niveaux hiérarchiques au sein de la société.

Ce choix d'une implication des syndicats est apparu dès la création des CFL, et ce même en l'absence ou avant une obligation légale comme l'ancienne loi du 6 mai 1974 établissant le principe de la cogestion par la représentation des salariés dans certaines sociétés. La présence des syndicats a été confirmée lors de la modification des statuts de 1977 et 1997 pour aujourd'hui compter 5 administrateurs sur un total de 15 membres. À la création de CFL cargo en 2006, les actionnaires ont également opté pour une participation des syndicats dans le conseil d'administration. Ils détiennent depuis l'origine 3 des 12 mandats.

Cette présence des syndicats dans ces instances est un atout puisqu'elle permet de prendre en considération, lors de la prise de décision, les intérêts et les opinions du personnel et elle favorise l'acceptation par le personnel des décisions prises.

Ce rôle montre également que, dans de nombreux cas, la défense des intérêts du personnel n'est pas incompatible avec les intérêts et le développement de la société.

Deuxièmement, le SYPROLUX a joué un rôle capital dans la création de CFL cargo en 2006. On se rappellera que, alors que la libéralisation du fret ferroviaire est annoncée en Europe pour le 1er janvier 2007 conformément à la directive 2004/51, la situation des activités de transport de fret ferroviaire, à l'époque toujours intégrées dans les CFL, est au plus mal.

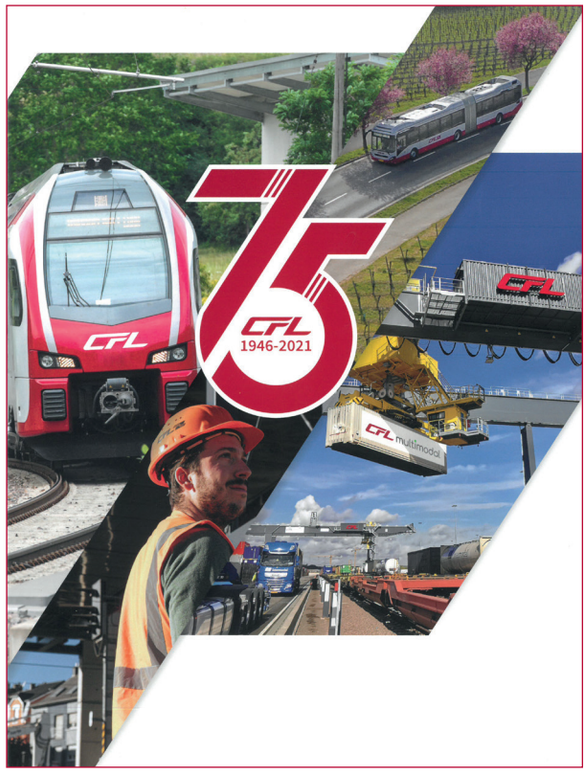
En concurrence depuis des décennies avec le transport routier et confrontée à une baisse des volumes des marchandises des secteurs économiques recourant classiquement au transport ferroviaire, la situation financière de cette activité est définitivement obérée et les perspectives peu réjouissantes.

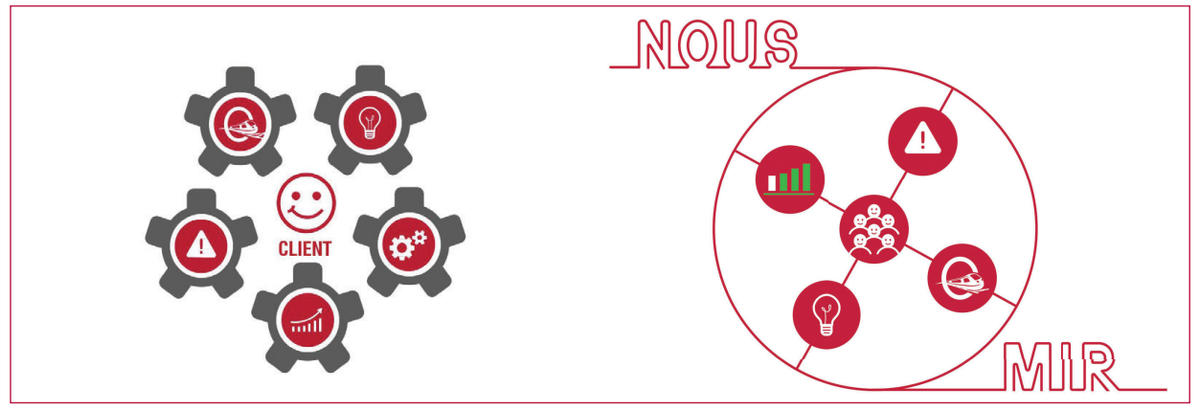
Dans ce contexte, le SYPROLUX a milité pour le lancement de négociations sous la forme d'une Tripartite réunissant autour de la table le gouvernement, les CFL et les syndicats. Les discussions ont abouti à la décision partagée en 2006 de regrouper le personnel et les actifs des activités fret des CFL et ceux des activités ferroviaires intra-usines d'ArcelorMittal dans une société commune dénommée CFL cargo. Cette solution résulte de l'implication constructive de tous les participants qui ont aussi accepté chacun des concessions.

Pour le SYPROLUX, ce fut notamment l'abandon pour les nouvelles personnes engagées par CFLcargo du statut du personnel des chemins de fer.

Plus de 15 ans après, en dépit des circonstances économiques et géopolitiques compliquées que nous traversons aujourd'hui, cette aventure s'avère être un succès: CFLcargo a développé ses activités, notamment par le biais de ses filiales à l'étranger, et présente une situation financière que d'autres entreprises ferroviaires lui envient.

Cette réussite est évidemment le fruit du travail et de l'implication des salariés mais aussi du SYPROLUX qui a contribué, sans dogmatisme et dans un esprit constructif, à créer les conditions favorables au succès de CFLcargo au bénéfice de toutes les parties prenantes dont le personnel.





Extraits du rapport annuel des CFL 2021 – objectifs stratégiques

Cette évolution ne doit pas occulter la transformation qu'ont aussi connue les CFL au cours de la même période pour devenir une société modernisée et plus innovante grâce entre autres au SYPROLUX qui a accompagné ces évolutions et adhéré à la stratégie des CFL, plaçant le client au centre de nos préoccupations et les collaborateurs à l'avant-plan en tant que pilier stratégique.

En guise de conclusions, qu'il me soit permis dès lors d'adresser mes meilleurs vœux pour l'anniversaire du SYPROLUX et mes remerciements pour la collaboration fructueuse au cours de ces dernières décennies. Gageons que nous aurons encore besoin de cet esprit de dialogue et de coopération pour affronter les prochains défis dans un environnement économique sans cesse plus concurrentiel.

Marc Wengler

Message de Madame la Présidente du SYPROLUX, Mylène Bianchy

Vous tenez ici entre vos mains 100 ans d'histoire d'un syndicat qui à travers les décennies est devenu une voix vive et forte dans le paysage syndical et politique au Luxembourg et bien au-delà des frontières.

Mission accomplie

Ce livre est basé sur un travail de recherche de deux jeunes historiens, Thomas Woloszyn et André Marques, qui pendant plus de neuf mois ont parcouru nos archives et résumé par ordre chronologique le passé du SYPROLUX. Et je profite de ces quelques lignes pour leurs adresser les remerciements du Comité Exécutif et du Conseil d'Administration du SYPROLUX. Ce livre est le fruit d'un travail d'équipe exemplaire et ce fut une grande joie pour moi-même d'avoir eu l'opportunité de travailler avec eux. Ce livre possède deux autres particularités à savoir que la conception, la mise en page et le layout ont été réalisés en interne, même si je dois avouer que sur la dernière ligne droite sueur et nervosité pesées fortement. Mais nous pouvons dire avec fierté: "mission accomplie".

Ein Zeitdokument in Wort, Bild und Ton

Natürlich erhebt dieses Buch nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern es ist viel mehr ein Rückspiegel in dem man die Vergangenheit Revue passieren lässt.

Es ist aber auch ein Spiegel in dem der SYPROLUX von heute sich selbst betrachtet. Es war uns wichtig, dass frühere und aktuelle Mandatsträger, Personalvertreter, Kommissionsleiter und Kontaktleute zu Wort kommen. Dies gibt dem Leser nicht nur einen konkreten Einblick in die Gewerkschaftsarbeit im Alltag, sondern durch die Erzählung persönlicher Erfahrungen aus vergangenen Zeiten und Aktualität wird unser Buch so richtig lebendig.

Deshalb will ich diese Gelegenheit nutzen und all unseren Interviewpartnern ein großes Dankeschön aussprechen. Für viele von Ihnen war es das erste Mal, dass sie vor einer Kamera standen und in ihrem Berufsalltag von einer Filmcrew begleitet wurden. Ja, sie lesen richtig! Neben den geschriebenen und gebundenen Seiten, kann jeder Interessierte auf unserer Internetseite sich auf eine digitale Zeitreise mit den Gewerkschaftern des SYPROLUX begeben.

An do wäert engem opfalen, datt iwwert di ganz Zäit vill an haart fir d'Interessi vun den Eisebunner an Eisebunnerinne geschafft, debattéiert, protestéiert a manifestéiert gouf. Et ass och munchmol ferm gestridde ginn, mee ëmmer mam Zil eng gemeinsam a "gangbar" Léisung ze fannen.

Ouni Salz a Peffer geet et net, och net an dësem Buch

Och haut schreiwen d'SYPROLUX-ler vun Zäit zu Zäit mat enger ganz spatzer Fieder, dat wäert engem och am Buch opfalen, well esou ganz ouni Peffer a Salz ze streeën, ass et net gaangen. Ech well awer op dëser Plaz nach eemol kloer an däitlech ënnersträichen, datt de SYPROLUX sech senger Verantwortung fir d'Mataarbechter a fir de Betrib "vollends" bewosst ass.

Mer wëssen all ze gutt, datt mer mat engem neie "contrat de service public" iwwer 15 Joer am Persouneverkéier an an der Infrastruktur zu de Gewënner zielen ënnert den europäeschen Eisebunnen.

Ouni Sozialdialog geet et net

De SYPROLUX wäert och an Zukunft kritesch Positiounen anhuelen, wann dës erfuerdert sinn. Mer waerten als SYPROLUX fräi vun Ideologie an Demagogie iwwer kommend Erausfuerderungen an Dossier'en nodenken. De SYPROLUX wäert ëmmer de Sozialdialog héich halen, well ouni dee gëtt et keng Weiderentwécklung am Betrib. Mer waerten als SYPROLUX ëmmer nees mat vollem Asaz fir d'Interesse vun den Eisebunnerinnen an Eisebunner antrieden.

70 Joer CFL-Bus

2022 feiert net nemmen de SYPROLUX säin 100. Gebuertsdag. Et ass och d'Joer, wou de CFL-Busbetrib seng 70 Joer feiert. An dës lescht Zeile gëllen duerfir eise Kolleeginnen a Kolleege vun der Gummibunn. Mat enger Flott vun 81 Gefierer an

iwwer véier Milliounen transportéiert Client'en, beweist, datt Daer e wichtegt Rad am Konstrukt vun der Eisebunn sidd. An och hei freeë mer eis als SYPROLUX, datt d'Zukunft vum BU fir di kommend 10 Joer duerch e Kontrakt ofgeséchert ass. E grousse Merci geet un eis fréier a jëtzeg Personalvertrieder, déi ëmmer un hire Betrib gegleeft hunn an sech onermiddlech fir hier Aarbechtskolleeginnen a Kolleegen agesat an haut och nach asetzen.

Zum Schluss bleift mer nach eppes ze soen: als Presidentin sinn ech houfreg op eise SYPROLUX mat senge Vertrieder. An als Mylène soen ech menge Leit e grousse Merci fir hier Mataarbecht, hier Hëllef an hier Ënnerstëtzung.

Vive de SYPROLUX!

Mylène Bianchy

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Wer die Vergangenheit kennt, kann die Gegenwart verstehen und die Zukunft gestalten

(August Bebel)

SYPROLUX – ein Stück Geschichte 1922–1991

Erste Entwicklungen im modernen Gewerkschaftswesen gab es bereits ab 1864 mit dem Aufbau des "Buchdruckverein der Stadt Luxemburg" und dem "Katholischen Gesellenverein". Trotz dieser kleinen Erfolge war Luxemburg noch weit hinter den internationalen Entwicklungen geblieben. Die Arbeitsbedingungen waren miserabel und Arbeitszeiten von 12 Stunden pro Schicht Normalität. Eine soziale Absicherung in Form von Sozialversicherungen und Gesetzen suchte man noch vergebens. Wählen konnten nur die wenigsten und ohne Streikrecht war es schwer Forderungen durchzusetzen.

Frühe Gewerkschafter

Ab 1903 bildeten sich, hauptsächlich aus dem linken Politikspektrum, kleinere Gewerkschaften in Luxemburg. Doch auch auf katholischer Seite bildete sich im gleichen Jahr der Luxemburger Volksverein, aus dem ab 1905 die ersten Katholischen Arbeitervereine herausgingen. Die Eisenbahner verbanden sich innerhalb dieser Verbände zu kleineren Gruppen zusammen. 51 dieser Gruppen kamen 1909 zusammen zur "*Gründung eines Luxemburger-Eisenbahner Verbandes*", dem "*Landesverband*". 1910 gründeten zahlreiche Arbeiter der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn einen katholischen Eisenbahnerverein.

Diese "frühen Gewerkschafter" sahen sich jedoch Anfeindungen gegenüber, so z.B. untersagte die Direktion der Wilhelm-Luxemburg Bahn seinen Arbeitern „*dem Landesverband oder den katholischen Volksvereinen beizutreten*." Dies führte dazu, dass die Gewerkschafter ihre Mitgliedschaft bzw. ihre Absichten geheim halten mussten. 1914, mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, besetzte die deutsche Armee Luxemburg. Auch die Deutschen unterdrückten die Gewerkschafter doch die steigenden wirtschaftlichen Schäden des Krieges und die Not brachten viele Arbeiter dazu, sich in Gewerkschaften zusammenzuschließen und sich an Protesten zu beteiligen.

So entstanden der "Metallarbeiterverband" (LMAV) und der "Berg- und Hüttenarbeiterverband" (LBHAV). 1917 schlossen sich die Arbeiter der Prinz-Heinrich-Eisenbahnen zur "Fédération des agents des chemins de fer Prince Henri" zusammen. Der Krieg und die wirtschaftlichen Missstände führten zu einer Erstarkung der Sozialbewegung, auch wenn die deutsche Besatzungsmacht noch versuchte die Bewegung zu unterdrücken.

Mit dem Ende der Besatzung stellten die eher links-gerichteten Gewerkschaften ihre Forderungen an die Regierung zur Besserung der allgemeinen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation im Land. 1919 schlossen sich jegliche Eisenbahnervereine und Gruppierungen, etwa 90% der Arbeiter, dem Landesverband an. Anfang 1920 vereinten sich auch die Gewerkschaften der Metall-, Berg- und Hüttenarbeiter im "Luxemburger Berg- und Metallindustriearbeiterverband" (LBMIAV). Diese Zusammenschlüsse erhöhten die Kraft der Gewerkschaften ihre Forderungen durchzusetzen. Zeitgleich kam es aber auch zu Zersplitterung: Sowohl die Kommunisten als auch die Privatbeamten gründeten ihre eigenen Verbände.

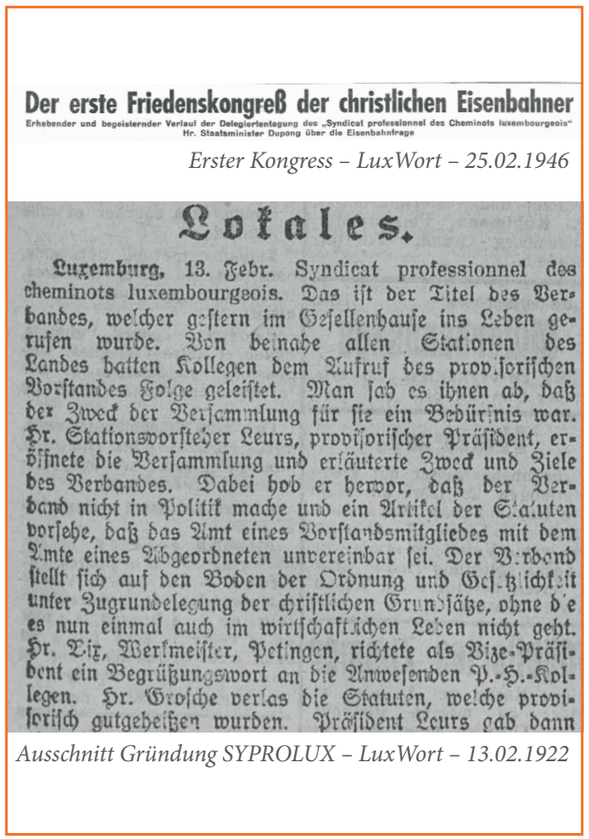
Entwicklung der Sozialbewegung auf katholischer Seite

Doch auch auf katholischer Seite entwickelte sich die Sozialbewegung. Vor dem Krieg stand der Volksverein dem Aufbau christlicher Gewerkschaften sehr abgeneigt gegenüber, hatte eventuell sogar aktiv – mit Unterstützung des Klerus – diese verhindert. Die Kriegsnotstände und das Ende der Besatzung läuteten jedoch ein Umdenken ein. Während der Besatzung wurde den christlichen Arbeitern vom Klerus und den Arbeitervereinen geraten sich den neutralen Gewerkschaften anzuschließen. Die verstärkte linke Positionierung des LBHIAV und des Landesverbands sowie die Gründung der "Christlichen Gewerkschaftsinternationale" lieferten Anstöße zur Gründung von christlichen Gewerkschaften.

Geburtsstunde des SYPROLUX

Es kam zu Gesprächen zwischen Rechtsparteipolitikern, kleineren christlichen Gewerkschaften und den Arbeitervereinen, die in der Gründung des "Luxemburgischen Christlichen Gewerkschafts-Bunds" (LCGB) am 23. Januar 1921 mündeten. Auch bei den christlichen Eisenbahnern kam Bewegung auf: 1922 wurde der "Syndicat Professionnel des Cheminots Luxembourgeois" kurz SYPROLUX gegründet, mit dabei der katholische

Eisenbahnerverein der Wilhelm Bahn und die "Fédération" der Prince-Henri Bahn. "*Es hat sich die unumgängliche Notwendigkeit herausgestellt, fern von jeder Parteipolitik, eine Eisenbahnerberufsorganisation auf christlicher und gesetzlicher Grundlage ins Leben zu rufen, um dem gedachten Bedürfnis gerecht zu werden*". *(Auszug aus: Klein, Arthur, 75 Joer Syprolux Péiteng, S. 48.)*



Der erste Friedenskongreß der christlichen Eisenbahner

Erhebender und begeisternder Verlauf der Delegiertentagung des „Syndicat professionnel des Cheminots luxembourgeois" Hr. Staatsminister Dupong über die Eisenbahnfrage

Erster Kongress – LuxWort – 25.02.1946

Lokales.

Luxemburg, 13. Febr. Syndicat professionnel des cheminots luxembourgeois. Das ist der Titel des Verbandes, welcher gestern im Gesellenhause ins Leben gerufen wurde. Von beinahe allen Stationen des Landes hatten Kollegen dem Aufruf des provisorischen Vorstandes Folge geleistet. Man sah es ihnen ab, daß der Zweck der Versammlung für sie ein Bedürfnis war. Hr. Stationsvorsteher Leurs, provisorischer Präsident, eröffnete die Versammlung und erläuterte Zweck und Ziele des Verbandes. Dabei hob er hervor, daß der Verband nicht in Politik mache und ein Artikel der Statuten vorsehe, daß das Amt eines Vorstandsmitgliedes mit dem Amte eines Abgeordneten unvereinbar sei. Der Verband stellt sich auf den Boden der Ordnung und Gesetzlichkeit unter Zugrundelegung der christlichen Grundsätze, ohne die es nun einmal auch im wirtschaftlichen Leben nicht geht. Hr. Dix, Werkmeister, Petingen, richtete als Vize-Präsident ein Begrüßungswort an die Anwesenden P.-H.-Kollegen. Hr. Grosche verlas die Statuten, welche provisorisch gutgeheißen wurden. Präsident Leurs gab dann

Ausschnitt Gründung SYPROLUX – LuxWort – 13.02.1922

Es folgte eine enge Zusammenarbeit zwischen dem LCGB und der SYPROLUX, die beide im "Allgemeinen Luxemburger Christlichen Arbeitsbund" verankert waren. Auch der Klerus stellte einen Generalaumônier zur Verfügung. Die christlichen Gewerkschaften blickten mit Misstrauen auf die Politisierung der neutralen Gewerkschaften. Der SYPROLUX hatte 1934, gemäß seiner Grundlage, den Vorschlag der Rechtspartei, ein ständiges Mitglied im Vorstand der Partei zu stellen, sogar abgelehnt. Dennoch bestand eine Nähe zur Rechtspartei. Die Partei unterstütze die Gewerkschaften und zahlreiche Abgeordnete kamen aus den Reihen der christlichen Gewerkschaften Die politische Nähe verhinderte jedoch nicht, dass die Gewerkschafter bei verschiedenen Themen in Opposition zur Rechtspartei standen.

Die Werbung von neuen Mitgliedern und Aufstellung neuer lokaler Sektionen war beim SYPROLUX von großem Erfolg gekrönt. Bei den Wahlen zur Privatbeamtenkammer 1926 gelang es der Eisenbahngewerkschaft drei der acht Mandate zu sichern. Mit Erfolg widersetzte sich der SYPROLUX auch den Vorschlägen des Landesverbands eine Einheitsgewerkschaft aufzustellen. Die Beziehungen zwischen den katholischen und den freien linken Gewerkschaften blieben angespannt, eine Zusammenarbeit nur schwer vorstellbar. Der Streik von 1921, wo sich die christlichen Gewerkschaften enthielten und den LBMIAV scharf angriffen, verdeutlichte die allgemeine Situation. Die Eisenbahner waren jedoch wenig von den Ereignissen betroffen: Man hatte bereits für die Luxemburger Eisenbahner ein besseres Statut erhalten und kämpfte für ein allgemeines Statut gültig auch für die, unter ausländischem Besitz und Gesetz stehenden, Prinz Wilhelm und Prince Henri Eisenbahner.

Die Eisenbahnfrage von 1924

In der Eisenbahnfrage 1924 – Gründung einer Gesellschaft mit belgischem Kapital zur Betreibung jeglicher Eisenbahnen in Luxemburg – standen sich beide Eisenbahnergewerkschaften, trotz des gemeinsamen Zieles einer staatlichen nationalen Eisenbahn – gegenüber. Der Landesverband positionierte sich gegen die geplante Konvention der Regierung da man befürchtete anstatt einer Verstaatlichung würde die Eisenbahn an das Kapital verschachert werden. Der SYPROLUX dagegen, unterstützte die Konvention, da dies eine staatlich-einheitliche Eisenbahn bedeuten würde. Letztendlich verblieb es beim Status Quo nachdem zwei Regierungen an der Frage scheiterten und demissionierten.

Die 30er Jahre: weltweiter Wirtschafts-Crash

Die früheren 1930er Jahre waren geprägt von den Konsequenzen der Weltwirtschaftskrise, die auch die Eisenbahnen in Luxemburg schwer trafen. Im September 1931 bereitete sich die Prinz-Heinrich-Bahn vor, 71 Eisenbahner zu entlassen. Der SYPROLUX protestierte unverzüglich gegen diese Entscheidung bei der Regierung: "*Wenn sie die Eisenbahner dem Kommunismus in die Arme werfen will, wohlan, dieses ist das beste Mittel dazu*". *(Auszug aus: Klein, Arthur, 75 Joer SYPROLUX Péiteng, S. 60.)*

Der SYPROLUX zog vor Gericht, da sich die Eisenbahnverwaltung weigerte die Eisenbahner wiedereinzustellen. Nach vielem Hin und Her, entschied das Kassationsgericht 1932 für den SYPROLUX und die Verwaltung stellte die Eisenbahner wieder

ein. Durch den verstärkten technologischen Fortschritt machte die Gewerkschaft sich Sorgen um mögliche Verluste von Arbeitsplätzen. Eine weitere Baustelle des SYPROLUX stellte die Gleichsetzung der Arbeiter mit den Staatsbeamten dar.

Während der 1930er kam es zu engerer Zusammenarbeit zwischen den freien und den christlichen Gewerkschaften, um die Arbeiterschaft während der Krise zu unterstützen. Ende 1933 wurde eine Konvention zur Zusammenarbeit zwischen dem LCGB und der LBHIAV unterzeichnet, 1937 folgten SYPROLUX und Landesverband. 1936 kam es zur großen Demonstration, für gerechten Lohn, Anerkennung der Gewerkschaften und das kollektive Recht auf Arbeit. Doch auch die Entwicklungen im Nationalsozialistischen Deutschland machten den Gewerkschaften sorgen, vor allem die Gleichschaltung der Gewerkschaften und die mangelnde Pressefreiheit. Die Arbeitslage der Eisenbahner blieb durch die internationalen Entwicklungen in Europa weiter angespannt Der SYPROLUX versuchte die von Not betroffenen Eisenbahner mit karitativen Hilfsaktionen zu unterstützen.

Die 40ger Jahre: Beginn einer dunklen Zeit

Der Einmarsch der Wehrmacht im Mai 1940 stellte ein zeitweiliges Ende der Luxemburger Gewerkschaften dar. Sie wurden aufgelöst, ihr Vermögen beschlagnahmt und die "Arbeiter in die Nationalsozialistische Deutsche Arbeitsfront" (DAF) gezwungen. Auch die verschiedenen Luxemburger Bahnen wurden zusammengelegt und in die Deutsche Reichsbahn integriert. Die Arbeitslage der Eisenbahner war verheerend: Die Nationalsozialisten forderten vollen Einsatz für die Kriegswirtschaft, dabei wurden viele soziale Fortschritte abgeschafft. Auch die Eisenbahner betätigten sich im Widerstand und mussten die Konsequenzen tragen: Zahlreiche Eisenbahner verloren in den folgenden Jahren ihre Posten wegen "*deutschfeindlicher Einstellung*" oder wurden nach Deutschland zwangsversetzt. Zwei Eisenbahner wurden wegen Beteiligung an den Streikaktionen 1942 standrechtlich erschossen, viele weitere wenig später umgesiedelt oder deportiert. (Wie stark die Kollaboration bei der Eisenbahn und bei den Eisenbahnern war, bleibt bislang unerforscht.) Ab 1944 bombardierten die Alliierten auch in Luxemburg die kriegswichtige Infrastruktur der Eisenbahn, was zu vielen Schäden und Opfern führte. Die Ardennenoffensive 1944 ließ das Eisenbahnnetzwerk im Ösling in Trümmern zurück.

Einheitsgewerkschaft? Nein, danke!

Nach dem Krieg waren viele Luxemburger von einer Einheitsgewerkschaft angetan, um gemeinsame Front zu bieten. Der LBMIAV löste sich im "Letzebuerger Arbechter Verband" (LAV) auf, dem zahlreiche frühere LCGB-Mitglieder beitraten. Ehemalige SYPROLUX-Mitglieder schlossen sich dem Landesverband oder einer neuen, neutralen Gewerkschaft in Petingen an. Trotz dieser Entwicklungen entschieden sich einige Gewerkschafter – unterstützt durch Klerus und CSV – jedoch für einen Wiederaufbau der alten Organisationen. Eine Einheitsgewerkschaft mit dem Landesverband wurde abgelehnt. Im März 1945 rechtfertigte man sich: "*Wir halten fest zu unserem Syndikat und lassen uns nicht durch keinerlei Versprechen, auch nicht durch unfaire Werbeaktionen irreführen, Jeder Eisenbahner soll organisiert sein, aber es soll ihm frei bleiben, derjenigen Organisation anzugehören, die ihm am besten zusagt.*" *(Auszug aus: Klein, Arthur, 75 Joer SYPROLUX Péiteng, S. 85.)*

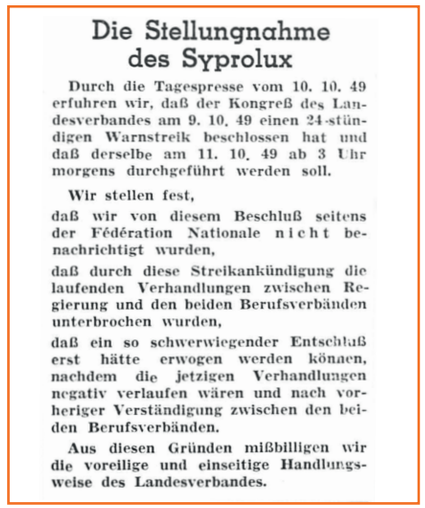
Der Wiederaufbau gestaltete sich als sehr mühsam. Dennoch kamen langsam auch die abtrünnigen Mitglieder zurück, die lokale Gewerkschaft in Petingen verschwand. Die Vorwürfe, für das Scheitern der Einheitsgewerkschaft verantwortlich zu sein, wiess man vehement zurück und beschuldigte stattdessen den Landesverband unkooperativ gewesen zu sein. Auf nationaler Ebene unterstützte der SYPROLUX den Wiederaufbau mit einer Beteiligung an der Oeuvre Nationale de Secours Grande-Duchesse Charlotte sowie zwei Monumente zur Erinnerung an die Opfer des Krieges in Luxemburg-Stadt und Petingen. Politisch wurde eine Nähe zum Nachfolger der Rechtspartei aufgebaut, der Christlich-Sozialen-Volkspartei (CSV). Diese äußerte sich in regelmäßigen Zusammenkünften sowie politischer Tätigkeit einiger Mitglieder. Auch das Luxemburger Wort stand den christlichen Gewerkschaften wohlwollend gegenüber.

Mitbestimmung im Verwaltungsrat

Die Luxemburgischen Eisenbahnen wurden nach dem Krieg vorübergehend von einem "Comité de Gérance" geleitet, wo die zwei Gewerkschaften zum ersten Mal mit jeweils zwei Mitgliedern vertreten waren. Die Luxemburgischen Eisenbahnen wurden 1946 neu aufgestellt und in der "Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois" kurz CFL gesammelt, mit Beteiligung des Luxemburgischen, Belgischen und Französischen Staats (51%, 24,5% und 24,5%). Im neu aufgestellten CFL-Verwaltungsrat errang der SYPROLUX – trotz der zuvor genannten Aufbauschwierigkeiten – mit 17% der Wahlstimmen ein Mandat.

Der "politische" Streik von 1949

1948 beteiligten sich die Eisenbahner-Gewerkschaften an Verhandlungen mit der Regierung und der Eisenbahnverwaltung, um Verbesserungen in Gehalt und Rente durchzusetzen. Nach fast einjährigen Verhandlungen kam es, laut SYPROLUX zum "*peinlichste[n] Kapitel in der Geschichte der Luxemburger Eisenbahnerorganisationen*". Am 12. Oktober 1949 rief der Landesverband im Alleingang und ohne Rücksprache zum 24-stündigen Streik auf. Dies überraschte den SYPROLUX, der keinen Nutzen im Streik sah, vor allem, da man der Ansicht war, kurz vor einem günstigen Abschluss der Verhandlungen zu stehen. Da ein Streik gesetzlich nicht erlaubt war, beteiligte sich der SYPROLUX nicht am Streik und kritisierte den Landesverband schärfstens für diesen "*politischen Streik*", den viele Eisenbahner nicht mitmachen wollten. Der Landesverband sah hingegen keinen anderen Ausweg, um die Forderungen der Gewerkschaften durchzusetzen.



Die Stellungnahme des Syprolux

Durch die Tagespresse vom 10. 10. 49 erfuhren wir, daß der Kongreß des Landesverbandes am 9. 10. 49 einen 24-stündigen Warnstreik beschlossen hat und daß derselbe am 11. 10. 49 ab 3 Uhr morgens durchgeführt werden soll.

Wir stellen fest,

daß wir von diesem Beschluß seitens der Fédération Nationale nicht benachrichtigt wurden,

daß durch diese Streikankündigung die laufenden Verhandlungen zwischen Regierung und den beiden Berufsverbänden unterbrochen wurden,

daß ein so schwerwiegender Entschluß erst hätte erwogen werden können, nachdem die jetzigen Verhandlungen negativ verlaufen wären und nach vorheriger Verständigung zwischen den beiden Berufsverbänden.

Aus diesen Gründen mißbilligen wir die voreilige und einseitige Handlungsweise des Landesverbandes.

Die 50ger Jahre: Statut und Pensionsreglement

Anfang 1950 konnte der SYPROLUX bei der Regierung intervenieren, um etwaige Entlassungen bei der Bahn zu verhindern. Die Verhandlungen zum Statut- und Pensionsreglements wurden im April 1950 wieder aufgenommen, doch erst die Wahlen 1951 – wo der Landesverband offen die LSAP unterstützte – und der darauffolgende Regierungswechsel brachten die Verhandlungen zum erfolgreichen Abschluss.

1952 übernahm der SYPROLUX den neuen Namen "Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois", um seine christliche Weltanschauung weiter zu festigen. In der "Commission paritaire" erhielt die Gewerkschaft nun auch einen Sitz. Die 50er Jahre waren geprägt durch die Sanierung der CFL, die finanziell in einer sehr prekären Lage war. Die daraufhin beschlossene Schließung etwaiger Schmalspurbahnen – und deren Ersatz durch Autobusse – durch die CSV-LSAP Regierung wurden von den Gewerkschaften anfangs noch mitgetragen, auch wenn "*man nicht mit restloser Begeisterung [der Lösung] beistimmt, denn sie besitzt auch Nachteile*". Die Schließungen der restlichen Schmalspurbahnen und der Personalabbau führten jedoch zu Spannungen zwischen der Regierung und den Gewerkschaften.

Geburtsstunde der FCPT

Neben dem Straßenverkehr gewannen auch die Schiff- und Luftfahrt an Bedeutung. 1955 führten diese Entwicklungen zum Umdenken innerhalb des "Internationalen Verbandes des Christlichen Verkehrspersonals" und der Aufstellung eigener Sektionen für Straßenverkehr, Schiffsfahrt und Luftfahrt. Der SYPROLUX, als angeschlossener Verband, folgte diesen "*notwendigen*" Entwicklungen und gründete im gleichen Jahr den "Christlichen Verband des Verkehrspersonals – Fédération Chrétienne du Personnel des Transports" (FCPT). Somit wurde ein Verband aufgestellt "*dem sich die Gewerkschaften des Personals aller Verkehrsarten anschließen können, die auf christlichen Grundprinzipien fundieren.*"

Im gleichen Jahr wurde die Gewerkschaftseigene verpflichtende Unterstützungskasse eingeführt.

Kollektivvertrag der "Journaliers"

1955 forderten sowohl der Landesverband wie auch der SYPROLUX unter anderem die Einführung der 44-Stunden Woche für die Eisenbahner. In Verhandlungen einigte man sich auf eine provisorische 45-Stunden Woche und ab 1959 auf eine endgültige 44-Stunden Woche. 1956 übte der SYPROLUX scharfe Kritik an der Reaktion des Landesverbandes, die Verhandlungen zur Revision des Kollektivvertrags bei den CFL abzulehnen. "*Sind die Interessen von 300-400 Journaliers so unwichtig, dass die Zeit zu kostbar wäre, sich mit diesen „kleinen" Problemen abzugeben?*" *(Auszug aus: Oestges, Marcel, Im Jahresablauf der Ereignisse, in: 50 Jahre SYPROLUX, S. 87.)*

Die 60ger Jahre: Hohn auf die Demokratie

Von 1960 bis 1963 fanden die Verhandlungen zwischen den Eisenbahngewerkschaften in der "commission paritaire" und der Regierung zu der Gehälterrevision statt. Der SYPROLUX beteiligte sich als vollberechtigter Partner an den Verhandlungen. Ähnlich wie 1948/1949 zögerten sich die Ver-

handlungen hinaus. Zwischen den Gewerkschaften kam es gelegentlich zu Spannungen und gegenseitiger Kritik, doch stand man gemeinsam gegen "*inakzeptable*" Vorschläge seitens der Regierung. Ende 1963 wurde das Ergebnis der Verhandlungen – nach einer Protestversammlung – von allen beteiligten angenommen. Die definitive Gehälterrevision wurde 1964 eingeführt.

Nachdem bereits die Betriebsratswahlen 1959 als "*Hohn auf die Demokratie*" betitelt wurden, boykottierte der SYPROLUX die Wahlen 1963 wegen des als unfair gesehenen Majorzswahlverfahren, dass der Gewerkschaft trotz vieler Stimmen keinen einzigen Sitz zusprach. Obwohl bereits 1959 vom Minister und der Verwaltung Besserung versprochen wurde, hatte der Landesverband dies verhindert, so der SYPROLUX. Der Boykott führte zur Umstellung der darauffolgenden 1966-Wahlen auf das Proporzsystem. Dies ermöglichte dem SYPROLUX nun in jeglichen Personal-Gremien der CFL vertreten zu sein.

50 Jahre SYPROLUX in Präsenz von Staatsminister Pierre Werner

Die 70-ger Jahre: eine bewegte Zeit

1970 protestierten die Eisenbahnergewerkschaften gegen den geplanten Abbau der Strecken und Einrichtungen im Osten des Landes. In den 60-Jahren hatte man schon mit großer Sorge und Kritik auf den Abbau von Personal und Strecken geblickt. Ehe der SYPROLUX 1972 das 50-jährige Jubiläum feierte, fanden drei größere Schritte statt:

1968 staffierte sich die Gewerkschaft mit einer eigenen Zeitung, dem "TRANSPORT" aus. Um den Ankauf und Bau eines neuen Sekretariats zu ermöglichen, konstituierte sich der SYPROLUX in eine ASBL. 1970 zog die Gewerkschaft in das neue Sekretariat in der C.M. Spoo-Straße ein.

1971 beteiligte sich der SYPROLUX an der großen Protestaktion in Luxemburg-Stadt zur Erhöhung der Beamtengehälter wegen steigender Kosten und Inflation sowie niedriger Kaufkraft. Es benötigte ein Ultimatum von fünf Gewerkschaften und einer weiteren Protestaktion im Juni 1973, um die Regierung endlich dazu zu bewegen, eine Steigerung von 4% zu akzeptieren.

Anlässlich der Feierlichkeiten zum Jubiläum 1972 wurde der gewerkschaftseigene Chor gegründet, der seitdem die Oktavemesse und die Jubilarehrungen musikalisch betreut. Zeitgleich wurde die, in den 60ern gegründete, Jugendsektion der SYPROLUX neu wiederbelebt. Bei den CFL wurde ein gemischter Betriebsrat eingeführt, wobei der SYPROLUX mit zwei Personen vertreten war.

Flagge zeigen für Luxemburgs Stahlarbeiter

1976 beteiligte sich der SYPROLUX an einer Manifestation mit den anderen Gewerkschaften zur Sicherung der Arbeitsplätze in den Eisen- und Stahlhütten, denn Luxemburg steckte mitten in der Stahlkrise mit der Folge, dass verschiedene Produktionsanlagen bereits stillgelegt worden waren. Diese hatte auch Auswirkungen auf den Ausbau der Bahn, da einige Pläne, vor allem im Süden, zurückgestellt wurden. Als Folge auf die Protestaktion wurde das Luxemburger Modell der Tripartite eingeführt. Eine weitere Protestaktion fand 1977 statt, als die Regierung wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage die Gehaltserhöhung der Staatsbeamten auf Eis setzte.

Gewerkschaftliche Autonomie bleibt Trumpf

Die Idee der Einheitsgewerkschaft blühte um 1978 kurzzeitig wieder auf. Der SYPROLUX wurde vom Landesverband zu den Verhandlungen dazu eingeladen, lehnte die Idee jedoch 1979 endgültig ab, da "*ein Aufgeben der eigenen gewerkschaftlichen und strukturellen Autonomie unter keinen Umständen in Frage käme*". Lediglich der LAV löste sich mit einigen kleineren Gewerkschaften im "Onofhängegen Gewerkschaftsbond Lëtzebuerg" (OGBL) auf. Stattdessen versuchte der SYPROLUX gemeinsam mit dem LCGB eine alternative "Dachorganisation aller Gewerkschaften" zu gründen, die jedoch auch im Sand verlief.

Die Legende der Rettung der Nordstrecke

Auch den geplanten Abbau der Nordstrecke lehnten beide Eisenbahnergewerkschaften ab, dennoch bestanden auch hier Differenzen: Der Landesverband organisierte alleine im Sommer 1980 eine Protestaktion und warf dem SYPROLUX vor, diese torpedieren zu wollen. Die christlichen Eisenbahner hingegen zeigten sich dementsprechend zu-

frieden als der Premierminister beim FCPT-Kongress im Dezember bekannt gab, dass die Strecke beibehalten werden würde.

1979 begannen Verhandlungen bezüglich der Gehälterrevision der Staatsbeamten zwischen Regierung und den Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes.

1980: Kongress in Clerf, Hauptthema: der Erhalt der Nordstrecke

Währenddessen begann jedoch die "Staatsbeamtengewerkschaft" (CGFP) einzeln mit der Regierung zu verhandeln. Nach erfolgreichem Abschluss dieser geheim gehaltenen Verhandlungen stellte die Regierung die anderen Gewerkschaften vor vollendeten Tatsachen, was zur Kritik, auch seitens der SYPROLUX, führte. Zeitgleich warf der Landesverband dem SYPROLUX auch vor, während den Personalvertreterwahlen und den Verhandlungen um einen möglichen Beitritt des Landesverbandes zum OGBL, eine Diffamierungskampagne geführt zu haben.

Die 80ger Jahre: Attentat und Austerität

Anlässlich des Rerum Novarum 1981 befanden sich zahlreiche SYPROLUX-Mitglieder in Rom, als sie Zeugen des Attentats auf Papst Johannes Paul II. wurden. Eine SYPROLUX-Delegation würde den Papst 1985 bei seinem Besuch in Luxemburg begleiten. In Luxemburg dominierten in den 1980er hauptsächlich die Austeritätsmaßnahmen: Die Gewerkschaften versuchten 1982, anlässlich der Pläne zur Einführung eines Austeritätsgesetzes, anhand von Protestaktionen und einem Generalstreik dies – erfolglos – zu verhindern. Auch die Forderungen der einberufenen Tripartite zum Erhalt von Arbeitsplätzen und der CFL-Lehrwerkstätte blieben teilweise ohne Folgen.

Triage Bettemburg geht in Betrieb

1981 ging der neue Bettemburger Zentralrangierbahnhof in Betrieb. 1984 entschieden die CFL die Werkstätte in Petingen über die nächsten fünf Jahre zu modernisieren und die Schäden des Brandes von 1981 zu beheben. Der SYPROLUX hatte sich lokal seit Jahren dafür eingesetzt.

Nicht unter 3500 Mitarbeiter

Ein weiterer Erfolg war das 1986 vereinbarte Lohnpaket zwischen der CFL und den Eisenbahnergewerkschaften. Außerdem garantierte die CFL bis 1992 die Belegschaft nicht auf unter 3500 fallen zu lassen. 1986 garantierte der Premierminister auf dem FCPT-Kongress erneut den Ausbau der Nordstrecke. 1987 kam die „Commission paritaire" nach zähen Verhandlungen mit der Regierung zu einer Kompromisslösung, die fast integral in das neue Personal-Statut der CFL übernommen wurde. Der SYPROLUX setzte sich außerdem für eine Rentenharmonisierung und eine Erhöhung der Nacht und Sonntagsprämie ein. 1989 wurde die Nordstrecke wieder in Betrieb genommen. Im gleichen Jahr startete der SYPROLUX eine Kampagne um einen weiteren Ausbau des Bettemburger Rangierbahnhofs zu erreichen.

Die von den Gewerkschaften geforderten Änderungen am Personal-Statut mit Hauptfokus auf Mutterschaft und Rente wurden von der Regierung anfänglich gänzlich angenommen, doch später in verschiedenen Gesetzen aufgeteilt und umgeändert. Daraufhin versuchte der SYPROLUX vergebens Druck auf die Regierung auszuüben, um die originalen Bestimmungen beizubehalten. Auf die Meldung, dass der Rangierbahnhof in Petingen mittelfristig geschlossen werden sollte, legte der SYPROLUX Protest ein.

Kooperationsvertrag mit dem LCGB

Ende 1989 schlossen die beiden christlichen Gewerkschaften LCGB und SYPROLUX/FCPT einen Kooperationsvertrag für die Privatwirtschaft ab. Dies ermöglichte es dem SYPROLUX weiterhin an den Verhandlungen für Kollektivverträge in den Branchen aktiv mitzuwirken, was ihm sonst durch das neu eingeführte Gesetz von 1989 versperrt worden wäre. 1990 wurden endlich die Forderungen zur Erhöhung der Nacht- und Sonntagsprämien rückwirkend eingeführt.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Im Strudel der europäischen Liberalisierung

Weichenstellung zur Statutenänderung der CFL (1991–1997)

Die 1990er Jahre stellten eine Zeit des Umbruchs für europäische Eisenbahnen dar. Der Jahrelange Ausbau des Straßennetzes und eine Verkehrspolitik, die eher zugunsten des Straßenverkehres maßgeschneidert war, hatten erheblich negative Auswirkungen auf die Attraktivität der Eisenbahn als Transportträger. Der Anteil der Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr schrumpfte kontinuierlich, insbesondere durch die Verlagerung dieser Aktivitäten auf der Straße, die dort kosteneffektiver ausgeführt werden konnten als auf der Schiene. So, dass Maßnahmen ergriffen werden sollten, um die Effizienz der Schiene als Transportträger zu steigern. Um der negativen Tendenz entgegenzuwirken, meinten die Mitglieder der europäischen Kommission, eine allmähliche Liberalisierung des Eisenbahnwesens sei Trumpf, um der kritischen Lage Meister zu werden. Und darin liegt der Ursprung einer der kontroversesten Maßnahmen, die je verabschiedet worden war. Und zwar die EU-Richtlinie 440/91, die am 29. Juli 1991 veröffentlicht worden war.

Die EU-Verordnung 440/91

Diese neue Richtlinie sah die Trennung von Infrastruktur und Betrieb auf mehreren Ebenen vor. Mit dem Inkrafttreten dieser Richtung wurde zugleich die Verordnung 1191/69 aus dem Jahre 1969, die die Entschädigung der staatlichen Bahnen für Aufgaben öffentlichen Nutzens versichert, außer Kraft gesetzt.

Ein ungutes Gefühl

Die neue Lage diente als Anlass zur Sorge für die Eisenbahnergewerkschaften Europas, so dass es schon im September 1991 zu ersten Äußerungen seitens der Eisenbahnergewerkschaften über diese neue EG-Regelung kam:

"*Wir werden das ungute Gefühl nicht los, dass es im Endeffekt dazu kommen könnte die Eisenbahnen unter allen Umständen zu profiteinfahrenden Betrieben machen zu wollen.*" *(Auszug aus: Welche Marktwirtschaft für Europa? – Transport n° 15, 27. September 1991)*

Dies führte zu der Überlegung, dass Eisenbahnen rein als öffentlicher Dienst betrachtet werden können, und dass eine Umgestaltung zu einem profitorientierten Betrieb zu Ungunsten der Allgemeinheit ausgehen könnte:

"*Wir sind eher der Meinung, dass die wirkliche wirtschaftliche Rentabilität der Transportbetriebe, und vor allem der Eisenbahnen darin bestehen müsste den nationalen Wirtschaften gute und wettbewerbsfähige Dienste zu leisten, auch wenn dadurch im eigenen Transportgeschäft rote Zahlen entstehen sollen.*" *(Auszug aus: Welche Marktwirtschaft für Europa? – Transport n° 15, 27. September 1991)*

Die Delegationen des SYPROLUX und des Landesverbandes sind bereit für die Tripartite-Verhandlungen

Somit entstand eine grundlegend neue Lage für das luxemburgische Eisenbahnwesen. So, dass es schon betriebsintern bei der CFL Bemühungen gab, Grundsätze für eine Statutenreform der nationalen Eisenbahngesellschaft auszuarbeiten, die mit der neuen Regelung konform sind.

Neues Gesellschaftsstatut

"*Die von der Generaldirektion eingesetzte Gruppe für die Erstellung eines neuen Gesellschaftsstatuts hat die Arbeit aufgenommen. Die neuen Satzungen sollen auf der Basis einer A.G. fußen und besonders die organisationellen und strukturellen Angelegenheiten festhalten. Die allgemeinen Angelegenheiten hingegen sollen durch ein zu schaffendes Eisenbahngesetz geregelt werden. Bedingt durch die EG-Verordnung 7511/91, die am 20.6.1991 in Luxemburg unterzeichnet wurde, werden die Bereiche Infrastruktur und Betrieb wenigstens in puncto Buchhaltung streng voneinander getrennt werden.*" *(Auszug aus: Welche Marktwirtschaft für Europa? – Transport n° 15, 27. September 1991)*

Die Schlussfolgerungen, die am Ende dieser Tagung des CFL-Verwaltungsrates ausgedrückt worden waren, sorgten für Diskussionen auf gewerkschaftlichem Niveau. Der SYPROLUX scheute sich nicht, seine Meinung über die geplanten Änderungen puncto Gesellschaftsstatus zu äußern, und auch eigene Denkanstöße zu liefern:

"*Quant à la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport, nous partageons l'avis de la Direction générale que pour notre société, la création de comptes séparés permettant de fournir les éléments chiffrés susceptibles de délimiter les responsabilités financières des secteurs «transport» et «infrastructure» pourrait être d'un intérêt capital.*

Dans le but de trouver une solution quelque peu valable à la difficile situation du secteur transport en général et du chemin de fer en particulier, on ne peut que saluer l'établissement d'une stratégie d'avenir, établie dans le respect des lignes directives du gouvernement luxembourgeois, de l'évolution des réseaux voisins et des directives de la CEE. Néanmoins, on ne peut accepter tel quel, sans ajouter des remarques à divers chapitres ou de redresser des formulations incomplètes ou incorrectes." *(Auszug aus: Avis de la FCPT-Syprolux – Transport n°17, 8 novembre 1991)*

Aber es war schon vorab gewusst, dass die geplante Statutenreform Risiken für die Eisenbahner mit sich bringt, nämlich das Antasten des Eisenbahnerstatuts, und des eigenen Pensionsreglementes.

Luxemburger Sozialmodell

Umso sicherer war es für die Gewerkschaften, dass man auf das Luxemburger Sozialmodell zurückgreifen sollte, sowohl um den Erhalt der sozialen Errungenschaften der Eisenbahner zu gewährleisten, wie auch die Zukunft der CFL als einer der Kernelemente der Luxemburger Wirtschaft zu sichern:

"*Il serait utile de réunir une tripartite (Gouvernement-administration-syndicats) pour décider des orientations finales d'une stratégie à long-terme, et pour arrêter le contrat de gestion entre l'Etat et les chemins de fer.*

Quoi qu'il arrive, le statut de service public doit être maintenu pour les CFL, ce qui implique pour nous tous une opposition formelle à toute sorte de privatisation." *(Auszug aus: Avis de la FCPT-Syprolux – Transport n°17, 8 novembre 1991)*

Mit dieser Aussage wurde einer der grundlegenden Ängste der Gewerkschafter ausgedrückt, und zwar, die Privatisierung der Eisenbahn. Und diese Angst war umso mehr berechtigt, weil jeder sich noch an das britische Beispiel der totalen Liberalisierung, die als Schreckgespenst fungierte, erinnern kann.

Sorge um die Zukunft der Eisenbahner

Der Ernst der Lage betreffend die anstehende Statutenreform der CFL wurde zu einem der Kernthemen des SYPROLUX-Kongresses im November 1991. Der damalige Präsident Tun Rassel drückte seine Sorgen aus, insbesondere was die potenzielle Umänderung des Gesellschaftsstatus der CFL in eine Aktiengesellschaft angeht:

"*Elo geet et an enger aner Richtung – elo kënnt eng Opdeelung Infrastruktur-Exploitatioun. Warscheinlech iwwer keng 2 Gesellschaften, mee eng streng Trennung wat Comptabilitéit ugeet. Wou et awer fir d' Personal iewer ganz sécher geféierlech gët as, wann d'Gesellschaftsstatut ofgeännert gëtt a wann aus der heiteger Gesellschaft eng S.A. soll ginn. Mä mir wëssen och, dass wann de Stat fir d' Infrastruktur opkënnt an d' Eisebunn nëmmen eng "taxe d'usage" bezilt, d' Exploitatioun muss käschtendeckend funktionéieren. Mir als, Gewerkschaft, mussen dann oppassen, dat net un eisem Personalstatut an net un eisem Pensiounsreglement gefréckelt gëtt. Mir wieren eis och géint all Privatiséierungstendenz von Eisebunnsleeschtungen, well dat jo ëmmer en soziale Réckschrëtt ass.*" *(Auszug aus: Usprooch vum neie SYPROLUX-Präsident – Transport n° 19, 6. Dezember 1991)*

Protestmanifestation vom dem Direktionsgebäude der CFL (1992)

Die Stellung der Luxemburger Regierung betreffend der neuen EG-Regelung ließ nicht lange auf sich warten. Und diese schien am Anfang relativ vorteilhaft für die Eisenbahner zu sein:

"*In Bezug auf die neuen Strukturen, die durch die EG-Verordnung 91/440 für die europäischen Bahnen festgelegt wurden und die besonders die Trennung von Infrastruktur und Betrieb vorsehen, werden diese Bestimmungen sich gemäß Herrn Goebbels, für das CFL-Netz wahrscheinlich auf eine getrennte*

Buchhaltung beschränken." *(Auszug aus: Empfang beim Transportminister – Transport n°2, 31. Januar 1992)*

Jedoch schien diese für die Eisenbahner relativ vorteilhafte Stellungnahme nur die Ruhe vor den Sturm zu sein. Denn die Kritik gegenüber der neuen EU-Richtlinie wurde nicht nur von den Eisenbahnergewerkschaften getragen, auch die nationalen Eisenbahngesellschaften Europas scheuten sich nicht, Kritik gegenüber der neuen Maßnahme auszuüben, weil diese würde, in den Augen der Gesellschaften, eine Gefahr für die Integrität des Eisenbahnbetriebes darstellen:

"*Sowohl die Eisenbahngewerkschaften als auch die Eisenbahngesellschaften sehen die in der Richtlinie (91/440 EWG) des Rates vorgesehene physische Trennung von Infrastruktur und Betrieb als sehr gefährlich.*"

"*Die Betriebssicherheit im Schienenverkehr basiert nämlich aus technischer Sicht sowohl auf Kontinuität des Rad/Schiene Kontaktes als auch auf einer spezifischen Signalisation und dem weit verbreiteten Einsatz des Zugbahnfunks. Infrastruktur und Fahrzeuge werden demnach zu gleichen Teilen und unzertrennbar zu dem hohen Niveau der Sicherheit im Eisenbahnverkehr beitragen. Der buchhalterischen Trennung der Aufgabenbereiche Infrastruktur und Betrieb kann man sich nicht verschließen, damit die genauen Kosten der Infrastruktur festgestellt werden.*" *(Auszüge aus: Trennung von Infrastruktur und Betrieb – Transport n°20, 23. Oktober 1992).*

Aktionstag der Eisenbahner

Somit waren die Eisenbahnergewerkschaften überzeugt, dass eine öffentliche Aktion nötig war, um die breite Öffentlichkeit über die Risiken, die die neue Verordnung mit sich bringen, aufmerksam zu machen. Daher planten die Gewerkschaftler einen Aktionstag am 27. Oktober 1992, und zwar genau zum Zeitpunkt, wo eine Tagung aller Verkehrsminister der Mitgliedsländer der europäischen Gemeinschaft stattfand, in Anwesenheit des derzeitigen zuständigen EG-Kommissars:

"*Um 10.30 Uhr unterbrechen die Eisenbahner die Arbeit, so dass der Zug-und Busverkehr still steht. Um 11-Uhr versammeln sich die CFL-Bediensteten vor den Bahnhöfen Luxemburg, Esch, Petingen, Bettemburg, Wasserbillig, Ettelbrück und Ulflingen, wo Vertreter der beiden Gewerkschaften nochmals auf Sinn und Zweck der Aktion hinweisen. Ab 11.30h wird die Arbeit wieder aufgenommen, so dass in der Mittagsstunde Züge und Autobusse den Kunden wieder zur Verfügung stehen.*" *(Auszug aus: Die Aktionen in Luxemburg – Transport n°20, 23. Oktober 1992)*

Trotz der Kürze hatte diese gewerkschaftliche Aktion ihr Ziel erreicht. Die luxemburgische Presse zeigte Interesse an dem Ereignis, und berichteten durchaus positiv über das Vorhaben der Eisenbahner. Gleichzeitig wurde die Gelegenheit genutzt, um auf ein grundlegendes Manko puncto Vorgehensweise der Europäischen Gemeinschaft in diesem Dossier aufmerksam zu machen:

"*Das Fehlen des Sozialdialogs, das allgemein innerhalb der EG bedauert wird, wirkt sich auch immer mehr bei uns aus, dies durch den Umstand, dass die eigenen Einnahmen immer geringer werden, der Staat somit immer mehr die erbrachten Leistungen finanziert, und als logische Folge alle wichtigen Entscheidungen von der Regierung getroffen werden.*"
(Auszug aus: Aktionstag der europäischen Eisenbahner war ein Erfolg." – Transport n°21, 6. November 1992)

In diesem Sinne bildete die EG-Richtlinie 440/91 eine Gefahr, in Bezug auf den Erhalt öffentlicher Dienstleistungen. Demnach bestand die Möglichkeit für Luxemburg, dass Dienstleistungen im Nah- und Regionalverkehr angesichts dessen sehr "bescheidenen" Größe und der zentralen geografischen Lage in der Großregion, gekürzt oder gar gestrichen werden könnten. Gewinner wäre hier der Straßentransport.

Angesichts dieser Lage wurde klar, dass es zu Verhandlungen kommen musste, um das Eisenbahnwesen so gut wie möglich zu erhalten, und effizienter zu gestalten. Die Bahn sollte weiterhin das wichtigste Transportmittel bleiben.

Die Tripartite-Verhandlungen (1993-1996)

So fingen 1993 die ersten Runden der Tripartite-Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften, der CFL-Direktion und der Regierung an, um über die Neugestaltung der nationalen Eisenbahngesellschaft entlang der EG-Regelung 440/91 zu debattieren. Mit diesen Verhandlungen wurden somit eine der Schlüsselforderungen des SYPROLUX Rechnung getragen, die schon Ende 1991 ausgedrückt worden war.

"*Es kann darüber hinaus jedoch kein Zweifel daran bestehen, dass unser oberstes Interesse sich auf das konzentriert, was unser Personalstatut und Pensionsreglement angeht, wie und wo es noch Rationalisierungsprojekte durchgezogen werden sollten, wie die zukünftigen Effektive und Einstellungspolitik aussehen soll, was in puncto Arbeitszeitverkürzung und Herabsetzen des Pensionsalters wirklich geschehen soll.*"
(Auszug aus: Eisenbahn-Tripartite: Wichtig für den Betrieb und sein Personal – Transport n°5, 12. März 1993)

Die ersten Sitzungen schienen einen Schritt in die richtige Richtung zu sein, weil es klar schien, dass die nationale Eisenbahngesellschaft seine gesellschaftliche Einheit aufrechterhalten würde, trotz der durch die neue Regelung erforderten Trennung der Infrastruktur vom Betrieb:

"*Die CFL bleibt als Einheit bestehen: Mit diesen beiden Aussagen könnte man aus reiner Personalsicht die zurückbehaltenen Schlussfolgerungen, der Eisenbahn-Tripartite vom 16.3.1993, resümieren.*" *(Auszug aus: Personalstatut und Pensionsregime bleiben unangetastet – Transport n°6, 26. März 1993)*

"*Sie [die Personalvertreter] zeigten sich erfreut über die klaren Aussagen des Transportministers, dass das Personalstatut und das Pensionsreglement nicht angetastet würden, sowie dass die CFL als Einheit weiter bestehen wird. Die Personalvertreter beider Gewerkschaften drängten darauf, dass diese Zusagen schriftlich festgehalten werden.*" *(Auszug aus: Eisenbahn-Tripartite – Transport n°6, 26. März 1993)*

Schwere Verhandlungszeit

Doch das Erfüllen dieser wichtigen Forderung der Gewerkschaften sollte jedoch kein Anlass sein, um den Kampf für die Eisenbahn nicht weiterzuführen, weil vieles blieb noch zu klären, was die Zukunftsstrategie der CFL anbelangt. 1994 leitete eine neue Phase der Tripartite-Sitzungen ein, die nicht weniger intensiv sein sollten als die vorherigen Sitzungen. Nämlich wurden von den Gewerkschaftlern die Attitüde der CFL-Direktion angeprangert, insbesondere was den Fortschritt der Diskussionen anbelangt:

"*Nach zwei Tripartite-Sitzungen [wird] man immer noch nicht [wissen], was man mit den doch klaren Aussagen von Regierungsseite anfangen soll so lange nicht bindende Richtlinien festgeschrieben werden. Auch hier scheint uns die CFL-Verwaltung eher als Bremser, jedenfalls nicht als Partner mit unseren Vorstellungen antreten zu wollen.*

Deshalb verlangen wir einmal mehr, und dies mit entschiedener Deutlichkeit, dass in der Tripartite endlich mal die Richtung im nationalen Transportbereich klar definiert und entsprechende Eckpunkte und Schlussfolgerungen gezogen werden. Nicht so wie dies augenblicklich geschieht, dass, ohne zu wissen, was vom Öffentlichen Transportträger gegen Entschädigung verlangt wird, vorerst einmal hier und dort ganze Transportbereiche abgeschafft werden." *(Auszüge aus: Quo Vadis CFL – Transport: n°1, 14. Januar 1994)*

Auch während diesen Tripartite-Sitzungen traten weitere Befürchtungen der Gewerkschafter in den Vordergrund, insbesondere was den Zugang zum nationalen Eisenbahnnetz durch ausländische Eisenbahnfirmen anbelangt.

"*Anhand von praktischen Beispielen versuchten die Gewerkschaftsvertreter nachzuweisen, dass es im Falle einer totalen Liberalisierung überaus schwer sei, eine Streckenführung und einen Fahrplan für einen internationalen Eisenbahntransport festzulegen und bei einem Unfall den Verantwortlichen zu bestimmen. Weil in jedem Land ein anderer bestimmen könne, bestehe einerseits die Gefahr der Günstlingswirtschaft und sei andererseits mehr denn je das Problem der Sicherheit nicht gelöst*". *(Auszug aus: Besorgt wegen der Sicherheit nach Lizenzvergabe an Außenstehende – Transport n°18, 7. Oktober 1994)*

Und dies gekuppelt mit der Befürchtung einer kompletten Privatisierung des Eisenbahnbetriebes brachte mit sich, dass man sich umso mehr gegen dieses Prozedere wehren musste:

"*Als schlechte Sache empfinde ich, wie bereits erwähnt, die Privatisierungstendenzen bei der Eisenbahn, ob es sich nun um den Reinigungsdienst oder den Rottenbetrieb handelt. Im übrigen zeigte sich das auch bereits durch eine Reihe von Unfällen im Gleiswesen.*" *(Auszug aus: Eisenbahn soll öffentlicher Dienstleistungsbetrieb im Personen und Gütertransport werden – Transport n°22, 1. Dezember 1994)*

Die Luxtraffic-Studie

Demnach sollten noch weitere anstrengende Tripartite-Runden bevor stehen. Aber das Jahr 1995 brachte eine neue potenzielle Entwicklung für das Luxemburger Transportwesen mit sich, unter der Form der Luxtraffic-Studie. Die Schlussfolgerung der vorgenannten Studie war, dass ein neues, schienengebundenes Transportmittel geschaffen werden sollte, um die Hauptstadt noch besser mit den übrigen Teilen des Landes zu verbinden. Wir sprechen hier vom Bahnhybrid-System (eine Mischung aus Straßenbahn und Regionalzug), wovon es schon zu dieser Zeit ein Beispiel in Karlsruhe gab, das sich in den Augen der Verfasser der Luxtraffic-Studie bewährt hat, und somit ein vorteilhaftes Konzept für Luxemburg sei.

Auch sei diese potenzielle Entwicklung die Gelegenheit für das Eisenbahnwesen, dessen Vorreiterrolle im öffentlichen Transportsystem des Großherzogtums zu festigen, und diese nach jahrelangem Schienenabbau seit der Gründung der CFL :

"*Wir begrüßen, dass ein schienengebundenes System vorgeschlagen wird. Seit dem zweiten Weltkrieg wurden immer nur Schienen ausgebaut. Jetzt sollen endlich mal wieder neue Schienen verlegt werden. Für uns ist es klar, dass der Betrieb nur von der CFL-Gesellschaft durchgeführt werden kann. Wir haben mit Bedauern gehört, dass die Verkehrsministerin anlässlich des Hearings im Bonneweger Casino sagte, sie habe noch keine Zusage von der CFL-Gesellschaft. Wir sind der Ansicht, dass dieses Thema in der nächsten Sitzung des CFL-Verwaltungsrates zur Diskussion gestellt werden soll.*" *(Auszug aus: Transport n°2, 27. Januar 1995)*

50. Jubiläum der CFL in einer angespannten Zeit

Trotz dieser letztgenannten Ungereimtheit seitens der CFL-Direktion wusste man, die Gelegenheit der Luxtraffic-Studie zu nutzen, um die Schiene zu fördern. Und zeitlich kam diese Entwicklung ganz gut gelegen, denn das darauffolgende Jahr 1996 stand in Zeichen des Jubiläums vom 50-jähriges Bestehen der nationalen Eisenbahngesellschaft. Obwohl dies ein Anlass zum Feiern schien, war die Lage in den Kulissen sehr viel angespannter, als es scheinen könnte. Denn 1996 fanden die wichtigsten Tripartite-Sitzungen des Jahrzehnts statt, wo es darum ging, sowohl den Erhalt der CFL als Einheit, als auch den Erhalt des Personalstatuts zu gewährleisten. Denn diese beiden Elemente waren zu dieser Zeit einer grundlegenden Gefahr ausgesetzt:

"*Die SYPROLUX-Delegation sprach sich gegen eine zukünftige CFL S.A. aus, da bei den traditionellen Neujahrsempfängen das CFL-Management eine Société Anonyme (S.A.) befürwortet. In der Tat erlaube diese Gesellschaftsform, die in den Köpfen einiger Verantwortlicher herumspukt, das CFL-Personalstatut zu untergraben, dessen Beibehaltung in den Tripartitesitzungen vom jetzigen Premier Jean-Claude Juncker sowie von den Ministern Mady Delvaux, Robert Goebbels und Marc Fischbach zugestanden worden war.*" *(Auszug aus: SYPROLUX gegen eine CFL-S.A. – Transport n°1, 12. Januar 1996)*

Hier sieht man die Diskrepanz zwischen das Vorhaben einzelner Minister und die der CFL-Verwaltung. Und diese Lage gab den Gewerkschaftern Anlass zur Sorge, denn diese Haltung sollte nicht helfen eine schnellstmögliche Lösung zu finden. Denn es geht hier um die Zukunft der CFL in völlig neuen Umständen, wo die nationale Eisenbahngesellschaft in Konkurrenz mit anderen Betreibern sich zurechtfinden soll:

"*Alle Beteiligten waren sich einig, dass es darum geht, die CFL so zu gestalten, um in der veränderten Konkurrenzsituation bestehen zu bleiben. Die endgültige Form und der Weg dorthin bleiben aber weiter umstritten. Die Regierungsvertreter und die CFL-Direktion befürworten die Umwandlung der Luxemburger Eisenbahn in eine Anonyme Gesellschaft. Ihrer Meinung nach ist die jetzige Struktur zu schwerfällig, um sich den immer neuen Anforderungen erfolgreich anzupassen. Auch wäre der juristische Aufwand zu groß, um jetzt und auch in der Zukunft alle unternehmerischen Entscheidungen rechtlich abdecken zu können. Die Form der Anonymen Gesellschaft hätte ihrer Meinung nach für all diese Probleme maßgeschneiderte Lösungen.*" *(Auszug aus: Tripartite – Offene Fragen – Transport n°1, 12. Januar 1996)*

Die SYSTRA-Studie

Das Thema der Umwandlung der CFL in eine Anonyme Gesellschaft (was im Kontrast zu dessen derzeitigen Status als Staatsverwaltungsähnliche Struktur) war das Hauptstreitthema in den Tripartite-Sitzungen. In diesem Sinne hatte die CFL-Verwaltung eine Studie durchführen lassen, unter der Leitung von SYSTRA (einer Filiale der französischen Staatsbahn SNCF), um die Machbarkeit einer solchen juristischen Umwandlung prüfen zu lassen. Dies bat den Gewerkschaftern einen Anlass, ihre Ablehnung gegenüber diesen geplanten Statutenänderungen auszudrücken:

"*Aus diesem Grunde widersetzen wir uns dem Ansinnen der SYSTRA-Experten und des Managements die aktuelle öffentlich-rechtliche CFL-Gesellschaft in eine privat-rechtliche Aktiengesellschaft umzuwandeln. Verschiedene CFL-Verantwortliche haben nämlich verlauten lassen, dass in einer CFL-S.A. ein Personalstatut in seiner jetzigen Form keine Geltung mehr haben könne. Nach solchen Aussagen ist es für uns klar, dass wir nicht einverstanden sein können, diesen Leuten mehr Selbstständigkeit zuzugestehen. Sicherlich ist es dann für das Personal vorteilhafter, weiterhin auf der Vormundschaft der Regierung zu arbeiten, die bereit ist, 6.6 Mrd. LUF der Eisenbahn gutzuschreiben, die Infrastruktur zu unterhalten und für die öffentlichen Dienstleistungen aufzukommen. Eine solche Regierung hindert sicherlich die CFL-Matadoren nicht daran, kommerziell zu denken, und den Betrieb wirtschaftlich zu führen.*" *(Auszug aus: Wie erfolgt der Abschluss dieser Restrukturierung? – Transport n°4, 23. Februar 1996)*

Nämlich hatte die CFL-Direktion auch vor, die Gesellschaft unter Betracht der SYSTRA-Empfehlungen, die nationale Eisenbahngesellschaft in sogenannte „Business Units“ aufzuteilen, was in den Augen des SYPROLUX nicht der geeignete Weg für die CFL sei, um konkurrenzfähiger agieren zu können. Zudem sei, den SYPROLUX-Verantwortlichen nach, die SYSTRA-Studie keine richtige Studie, die Ansätze für sinnvolle Betriebsreformen einleiten soll, sondern eher eine überteuerte Bestandsaufnahme der derzeitigen Lage der CFL, die schon länger bekannt sei, und auch ein Anlass für die Chefetage, das Personalstatut und deren damit verbundenen Sozialrechte zu unterwandern:

“*Lex Breisch, FCPT-Generalsekretär, erläuterte die SYSTRA-Studie, welche die CFL-Generaldirektion, am CFL-Verwaltungsrat vorbei, hatte ausarbeiten lassen. Diese Studie soll die Zukunftssausichten für die nationale Eisenbahngesellschaft im Hinblick auf die Verwirklichung der EG-Direktive 440/91 erläutern, ist aber zum Teil nichts anderes als eine teuer erkaufte Bestandsaufnahme der aktuellen Situation. Äußerst bedenklich stimmt allerdings die Tatsache, dass die CFL-Direktion unverblümt ihre Absicht, die CFL in eine “société anonyme” zu verwandeln, in diese Studie eingebracht hat. Außerdem sieht die Studie vor, die CFL-Gesellschaft in sogenannte “Business-Units”zu zersplittern, um einerseits die Gewerkschaftsbewegung zu schwächen und um andererseits das Personalstatut abzuschaffen.*

Diese Absichten, welche schon lauthals von verschieden CFL-”Managern” verkündet wurden, stehen allerdings im krassen Gegensatz zu den von der Regierung in den vergangenen Eisenbahner-Tripartiten wiederholt gemachten Versprechungen. Das Eisenbahnerstatut werde nicht angetastet!

Die nachfolgende, teils vehemente Diskussion ergab, dass der SYPROLUX auf keinen Fall der Umwandlung der CFL in eine SA zustimmen wird, ja diese sogar mit allen ihn zu Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen wird.“ *(Auszüge aus: NEIN für Umwandlung der CFL in eine “Société Anonyme”- Transport: n°4, 23. Februar 1996)*

Diese immer wiederkehrende Bedrohung der Aufsplitterung der CFL in eine Aktiengesellschaft war das Kernthema der Tripartite-Verhandlungen von 1996. Und das im Kontext des Jubiläums zum 50-Jährigen Bestehen der CFL. Obwohl es von offizieller Seite eine feierliche Stimmung gab, im Hintergrund war die Lage umso gespannter, denn in diesen Verhandlungen ging es um das Überleben der CFL als integrierten Betrieb. In folge einer der Verhandlungsrunde wurde eine der Hauptforderungen der Gewerkschaftsorganisationen erfüllt:

“*Die nächste Etappe in der Umstrukturierung ist die Erstellung des neuen Gesellschaftsstatus. Diesbezüglich haben die Gewerkschaftsvertreter am 30. April der Verkehrsministerin mitgeteilt, dass sie einer strikt nach dem Gesetz funktionierenden Aktiengesellschaft privaten Rechts ihre Zustimmung nicht geben können. Schon zu diesem Zeitpunkt versicherte uns die Regierungsvertreterin, dass es eine Gesellschaft öffentlichen Rechts bleibe, die wohl nach den Prinzipien der A.G. funktionieren soll, wo aber gewährleistet werde, dass kein Konkurs erfolgen könne und dass das Personalstatut weiter erhalten bleibe.*” *(Auszug aus: Das neue CFL-Gesellschaftsstatut – Transport n°11, 31. Mai 1996)*

Am Ende des Jahres 1996, nachdem das Jubiläums-Fieber nachgelassen hatte, wurden die Lehren der letzten Tripartite-Runden gezogen, und die Gewerkschafter kamen zu der Schlussfolgerung, dass das Endresultat dieser Verhandlungen weitaus positiver zu betrachten ist, als anfangs befürchtet.

“*Alles in allem kann man sagen, dass die Dokumente, die in der CFL-Tripartite finalisiert wurden, einen vernünftigen Kompromiss darstellen. Die Gewerkschaften haben einen Großteil ihrer Überlegungen und Forderungen einbringen können. Dass wir uns dabei sowohl für das Personal wie für die CFL einsetzten, bekamen wir von höchster Stelle anerkannt. Transportministerin Mady Delvaux-Stehres erklärte, dass sie selten Personalvertretern begegnet wäre, die sich so stark für ihren Betrieb eingesetzt hätten. Wir wollen ihr von dieser Stelle aus aber auch danken. Transportministerin Mady Delvaux-Stehres war ehrlich bemüht, die Restrukturierung der CFL in einem konstruktiven Dialog mit den Sozialpartnern zu bewerkstelligen. Nur so war es möglich, einen Weg zu finden, der es erlaubt, dass sowohl die CFL als auch ihr Personal die zukünftigen Herausforderungen angehen können*” *(Auszug aus: CFL-Tripartite – Das Paket ist geschnürt – Transport n°23, 13. Dezember 1996)*

Jedoch mussten die Gewerkschaften in Bereich Güterverkehr ein Kompromiss eingehen, bedingt durch die schwache Rentabilität der Gütersparte, nämlich die Gründung der Tochtergesellschaft EuroLuxCargo:

“*Im Bezug auf die neue Tochtergesellschaft beantragten wir, dass die Verträge zwischen ihr und der Muttergesellschaft nicht nur von den Verwaltungsräten, ausgehandelt werden, sondern vorab mit den Sozialpartnern durchdiskutiert werden.*”*(Auszug aus: CFL-Tripartite – Das Paket ist geschnürt -Transport: n°23, 13. Dezember 1996)*

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Zuhause liegt Streik in der Luft

Im Fokus

Konflikt um die Pensionsreform und Streik im öffentlichen Dienst (1994–1998)

Parallel zu den Tripartite-Verhandlungen betreffend die Statutenreform der Eisenbahn bahnte sich ein weiterer Sozialkonflikt an. Stein des Anstosses war die Erklärung der damaligen CSV-LSAP-Regierung vom 22.7.1994. Diese hatte sich bereit erklärt, eine groß angelegte Rentenreform durchzuführen.

Ursprünglich wurde diese Regierungserklärung als Chance gewertet, die Ungleichheiten der Renten zwischen dem Privat- und öffentlichem Sektor auf ein Minimum zu reduzieren. So verstand es zumindest auch der damalige SYPROLUX-Präsident Tun Rassel:

"*In der Regierungserklärung vom 22.7.1994 konnte man lesen, dass die Regierung ihre Politik der Annäherung der Pensionen der beitragspflichtigen und nicht beitragspflichtigen Régime fortsetzen werde.*

Aufgrund dieser Aussage hatten wir angenommen, dass durch die Verbesserung der Renten des Privatsektors, diese näher an diejenigen des öffentlichen Regimes herangeführt würden." *(Auszug aus: Tun Rassel – Die Entwicklung seit 1991 – SYPROLUX 1922–1997)*

Auch in den Tripartite-Sitzungen über die Bahnreform wurde bis dato von Regierungsseite versichert, dass das Eisenbahner-Pensionsreglement beibehalten werden sollte, und dies obwohl es von gewerkschaftlicher Seite Befürchtungen gab, dass die Bemühungen etlicher Mitglieder der CFL-Leitung, die Gesellschaft in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, zu einer Unterwanderung des Eisenbahnerstatuts führen könnte, und somit zum Auflösen des betriebseigenen Pensionsreglement:

"*Ein weiteres Mal wurde durch Finanzminister Jean-Claude Juncker bestätigt, dass die Kapitel Personalstatut und Pensionsreglement als für uns im günstigsten Sinne abgehackt zu gelten hätten*" *(Auszug aus: Wichtige Termine – Transport n°18, 7. Oktober 1994)*

Wurzel des Sozialkonflikts: die Abschaffung der "Péréquation"

Jedoch erwies sich, dass es nicht bei diesem Versprechen bleiben sollte. Denn seit Jahren kam es zu Gehälterverhandlungen im öffentlichen Dienst, wo die Gewerkschaften klare Forderungen in Bezug auf ihre Pensionen vorstellten, die von Regierungsseite nicht immer gehört werden. Eine davon war das Recht auf Vollpension mit 57 Jahren nach 40 geleisteten Dienstjahren, sowie das Aufrechterhalten der "Péréquation" für pensionierte Eisenbahner und Beamten.

Doch im Sommer 1995 schien die CSV-LSAP-Regierung fest davon überzeugt, eine grundlegende Pensionsreform durchzuboxen.

"*Um die Volksversicherung zu verwirklichen, wird im öffentlichen Sektor das Vorzugsregime der Péréquation (Fortschreibung der beruflichen Karriere in der Pension) abgeschafft. Die bisherigen 3% Péréquationsbeiträge werden abgeschafft und im Rahmen künftiger Lohnverhandlungen in 8% Pensionsbeitrag umgewandelt.*

Die späteren Pensionen der augenblicklich im öffentlichen Sektor Beschäftigten setzen sich im Verhältnis der Zugehörigkeit der beiden Regime zusammen. So ist ein allmählicher Übergang vom bisherigen in das neue System garantiert." *(Auszug aus: Neue Pensionsbestimmungen – Transport n°11, 2. Juni 1995)*

Zu bemängeln war ebenfalls die Tatsache, dass die Regierung allein die CGFP konsultierte, und die anderen gewerkschaftlichen Akteure, wie der SYPROLUX, nicht in die Diskussionen mit eingebunden waren, obwohl die Eisenbahner über ein Statut verfügen, das den Beamten des öffentlichen Dienstes sehr nahesteht. Das mögliche Abschaffen der "Péréquation", wie die Regierung es vorsah, wurde zur Wurzel des anstehenden Sozialkonfliktes.

Menschenleere Unterführung

Kein Zug weit und breit

Das Diktat der Regierung ist unannehmbar

In diesem Sinne riefen alle Gewerkschaften des öffentlichen Sektors und des Eisenbahnwesens zur Protestaktion auf. Diese fand am 24. Oktober 1995 statt unter dem Motto: Das Diktat der Regierung ist unannehmbar !". In einer gemeinsamen Stellungnahme erläuterten die Gewerkschaften ihre Argumente, die sie dazu bewegt haben, diese Aktion auf die Schiene zu setzen:

"*Die Gewerkschaften Landesverband, SYPROLUX, und FSFL haben die letzten Empfehlungen des Vermittlers bei den Gehälterverhandlungen im öffentlichen Sektor zur Kenntnis genommen, und schlussfolgern daraus, dass es einseitige Vorschläge sind, die ausschließlich die Position der Regierung wiedergeben. Wie nicht anders zu erwarten, hat sich die Regierung diesen Vorschlägen sogleich angeschlossen.*

Dieses letzte Angebot der Regierung läuft klar auf eine Zerschlagung der automatischen Anpassung der Pension (Péréquation) an die Entwicklung der Gehälter der Aktiven hinaus. Die „Péréquation" ist ein wesentlicher Bestandteil des sozialen Besitzstandes der öffentlichen Bediensteten. Ein solcher Anschlag auf die erworbenen Rechte kann nicht widerspruchslos hingenommen werden.

Die unterzeichnenden Organisationen bleiben bei ihrer Forderung nach einer angemessenen Punktaufwertung für die Aktiven, Pensionierten und die Witwen und einer Arbeitszeitverkürzung und setzen sich mit allen Mitteln für den Erhalt der „Péréquation" ein"

Die Gremien von Landesverband, FCPT und FSFL haben beschlossen, gemeinsam mit CGFP und FGFC, gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen gegen die Konfrontationspolitik der Regierung einzuleiten und eine große Protestaktion am 24. Oktober 1995 zu organisieren." *(Auszug aus: Das Diktat der Regierung ist unannehmbar – Transport n°19, 20.10.1995)*

30.000 Teilnehmer folgen Protestmarsch

Und so kam es, wie angekündet, zum großen Protestmarsch vom 24. Oktober 1995. Etwa 30 000 Bedienstete des öffentlichen Sektors folgten dem Aufruf der unterschiedlichen Gewerkschaften und marschierten durch die Hauptstadt, um ihre Unzufriedenheit gegenüber der Vorgehensweise der Regierung Ausdruck zu verleihen.

Die Anführer der Demonstration, die der CGFP angehörten, begrüßte die Einheit der Bediensteten des öffentlichen Sektors und der Eisenbahn in diesen schwierigen Zeiten. Und es bestand eine Hoffnung, dass die überwältigende Anzahl an Teilnehmer die Regierung dazu bringen würde, ihre Pläne in Bezug auf die Pensionsreform zu überdenken.

In einer ersten Phase schien aber die Regierung fest an ihrem Reformkurs zu halten, so wie SYPROLUX – Präsident Tun Rassel es feststellen musste:

"*Am 30. Oktober 1995, demnach mitten im Sozialkonflikt im öffentlichen Sektor hatte die Ministerin für soziale Sicherheit der Presse eine Studie betreffend die Entwicklung der Pensionsregime vorgestellt, ohne dass vorher die Gewerkschaften, davon in Kenntnis gesetzt worden waren. Die Generalinspektion der Sozialen Sicherheit hat sich in der Studie nicht nur auf eine Bestandsaufnahme beschränkt, sondern hat auch Projektionen über die kommenden 20 Jahre erstellt, die zeigen sollten, dass eine Reform sich aufdrängt*" *(Auszug aus: Tun Rassel: Die Entwicklung seit 1991 – SYPROLUX 1922–1997)*

Jedoch schien es, dass die überwältigende Teilnehmerzahl der Demonstration die Regierung dazu gezwungen hat, Verhandlungsrunden mit den Gewerkschaften zu organisieren, um eine Lösung im Sozialkonflikt zu finden. Somit fanden zwei Treffen statt. Das erste am 7. November 1995, das zweite am 14. November 1995. In Folge dieser Verhandlungsrunden hatte sich die Regierung bereit erklärt, einige Verbesserungen zu Gunsten der Bediensteten im öffentlichen Dienst und der Eisenbahner im Reformprojekt durchzuführen. Jedoch war diese nicht gewillt, ihre Position zur Abschaffung der Péréquation aufzugeben, welche so zum Zankapfel zwischen Regierung und Sozialpartnern wurde.

Fronten verhärten sich

Durch diese negative Entwicklung im angehenden Sozialkonflikt verhärteten sich die Fronten. Die

drei Gewerkschaften SYPROLUX, Landesverband und FSFL hielten am 22. November 1995 eine gemeinsame Vorständekonferenz ab. Als Schlussfolgerung dieser einigten sich die Vorstände der einzelnen Gewerkschaften darauf ein gewerkschaftsinternes Referendum zu organisieren, das über die Einberufung eines möglichen 24-stündigen Warnstreik, der am 15. Dezember desselben Jahres stattfinden sollte, befinden sollte. Die Mitglieder des SYPROLUX entschieden sich gegen einen Warnstreik, und dies obwohl die Ablehnung des Reformprojekts der Regierung in den eigenen Reihen sehr stark zum Ausdruck kam:

SYPROLUX entscheidet sich gegen Warnstreik

"*Vun SYPROLUX haten bei den Aktiven 71,02 % a bei den Pensionéierten a Witfraen 61,26 % geäntwert.*

Vun deenen, déi geäntwert hunn, sin bei den Aktiven 55,66% géint de Projet, iewer 70,39% géint e Streik zu dësem Zäitpunkt.

Bei den Pensionéierten a Witfraen hunn sech 62,98% géint de Projet 4092 ausgeschwat. Duerrop huet de SYPROLUX-Delegéiertendag sech mat 61 vum 68 Stemmen géint e Streik zu dësem Zäitpunkt ausgeschwat" *(Auszug aus: Schéi Feierdeeg an e glécklecht neit Joer – Transport n°23, 13. Dezember 1995)*

In einer darauffolgenden Verhandlungsrunde am 13. Mai 1996 konnten die Gewerkschaftsvertreter keine Gewinne verbuchen, die Regierung hatte jegliche Änderung an ihrer Position verweigert. Somit wurden, den Gewerkschaftsvertretern nach, die Weichen für eine Verschlechterung des Pensionsregimes im öffentlichen Sektor gestellt. Ein Ende des Sozialkonfliktes war nicht in Sicht.

Die einzelnen Gewerkschaften des öffentlichen Sektors und der Eisenbahn wurden am 15. Juli 1996 erneut für Gespräche mit dem zuständigen Minister der öffentlichen Funktion, Michel Wolter eingeladen. Genau wie die vorigen Besprechungen mit der Regierung war kein Erfolg zu verbuchen. Die Regierung hielt an ihrem Vorhaben fest. Es gab auch keine konkreten Aussagen zu eventuellen Anpassungen, die in vorigen Sitzungen besprochen wurden, vom Minister erwähnt. Somit wurde für die Gewerkschaftsvertreter klar, dass die Regierung ein Programm vorlegen würde, das eine Harmonisierung der Pensionssysteme nach unten vorsehen würde.

Weitere Verhandlungsrunden zwischen Regierung und Gewerkschaften waren vorgesehen. Jedoch war sich der Minister sicher, dass ein entsprechendes Gesetzprojekt spätestens bis Februar 1997 von der Abgeordnetenkammer verabschiedet würde. Die Selbstsicherheit des zuständigen Ministers werteten die Gewerkschaftsvertreter als Arroganz. So wurde der Kampf für den Erhalt der bis dato gültigen Pensionsregeln umso wichtiger.

Vertragsbruch seitens der Regierung

Die Wichtigkeit, den Kampf weiterzuführen, wurde insofern belegt, dass es seitens der Regierung zu einem Vertragsbruch kam. Es wurde angekündigt, dass die Pensionsbezüge nach Inkrafttreten des neuen Pensionsgesetzes auf 70% herabgesetzt werden und dies trotz der Zusicherung an die Eisenbahner, dass diese das Recht auf eine 5/6 Pension behalten würden.

Die Gewerkschaften beanstandeten, dass der geplante Termin fürs Inkrafttreten des neuen Gesetzes viel zu abrupt sei (1. Januar 1998), und dass der 1. Januar 1999 ein weitaus viel realistischer Termin sei, bedingt durch die Tatsache, dass zu diesem Zeitpunkt der Pensionsbeitrag für die Bediensteten endgültig auf 8% gesetzt wird.

Trotz nachträglichen Verhandlungsrunden musste man mit Ernüchterung feststellen, dass die Regierung keineswegs gewollt schien, jegliche Änderungen bzw. Kurskorrekturen bei diesem Reformprojekt zu zulassen. Somit kündigte sich ein langwieriger Kampf für den Erhalt des derzeitigen Pensionsreglemente an.

"*Im viel zitiertem Rentendossier, wo es bisher zu keiner Annäherung der Standpunkte zwischen den Verhandlungspartnern gekommen ist, kann man wohl einerseits das, (wenn es ehrlich gemeint ist und der Absicherung der Arbeitsplätze dienen soll),*

geschlossener Fahrkartenschalter

Streikposten beim früheren Depot auf Süd

verantwortungsbewusste Agieren einer Regierung verstehen, die wie sie es vorgibt eben in weiser Voraussicht handeln möchte um die Zukunft kommender Generationen, speziell in Renten- und Pensionsfragen nicht zu hypothekieren ! Aus unserer persönlichen, daher bescheidenen Perspektive heraus, dürfen aber, wenn schon gewisse, ja bedeutende Prozentsumme als Abschläge bei Pensionen für heutige Aktive hingenommen werden müssen (was an sich schon in bestimmten Fällen eine Ungerechtigkeit gegenüber Neueinsteiger in einem komplett neuen Regime darstellt!) nicht noch zusätzlich die bisherigen Bonifikationsjahre in Frage gestellt werden!" *(Zitat von Josy Hansen aus: Nach den Feiern…! – Transport n°5, 7. März 1997)*

Trotz dem Fakt, das keine gemeinsame Position zwischen den Verhandlungspartner gefunden werden konnte, traf die Regierung die Entscheidung, das Reformprojekt auf den Instanzenweg zu schicken. Nur beim Inkrafttreten des neuen Gesetzes gab die Regierung, auf Vorschlag der Gewerkschaften, nach: das Gesetz trat "erst" zum 1. Januar 1999 in Kraft. In Wirklichkeit hatte diese Verschiebung eher administrative Gründe, da zuerst eine Sitzung der Abgeordnetenkammer über das neue Gesetzesprojekt stattfinden musste. Eines stand fest: nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes würden die Eisenbahner mit einem völlig neuen Pensionsregime zurecht kommen müssen. Und in diesem Regime würde das Endgehalt nicht mehr für die erhaltene Pension ausschlaggebend sein, sondern das Durchschnittsgehalt, das sich über die gesamte Laufbahn des Eisenbahners beziehen wird. Auch die Dienstjahre, die nach dem 1. Januar 1999 bis zum Eintritt in den Ruhestand geleistet werden, werden prozentual gesehen niedriger ausfallen (65%), so dass die endgültige Pension nur noch 70% des Gehaltes ausmachen wird.

Diese neue Berechnungsmethode wurde von den Gewerkschaften als Vertragsbruch seitens der Regierung angesehen. Diese Reform war eine deutliche Verschlechterung für den Sozialstand der öffentlichen Bediensteten. Auch der Fakt, dass die Regierung nicht mehr gewollt war, weitere Verhandlungsrunden mit den Gewerkschaftsvertretern durchzuführen, wurde als Hohn aufgenommen. Somit schwelte der Sozialkonflikt weiter.

Die Zeichen stehen definitiv au Streik

In diesem Sinne fand am 13.November 1997 eine gemeinsame (und gut besuchte) Protestkonferenz der drei Gewerkschaften SYPROLUX, Landesverband und FSL im Casino Syndical statt, wo über mögliche Aktionen beraten wurde. Die SYPROLUX-Leitung bekam von den anwesenden Delegierten den Auftrag, weitere Aktionen vorzubereiten. Die Delegierten haben nämlich beschlossen, dass, sollte es bis Mitte Januar 1998 keine konkreten Fortschritte in den letzten Verhandlungsrunden zwischen Regierung, des zuständigen Parlamentsausschusses und Gewerkschaftsvertretern erzielt werden, sollte ein Warnstreik durchgezogen werden. Der Landesverband ging einen Schritt voraus und kündigte während eines außerordentlichen Kongresses am 8. Dezember 1997 an, dass der gemeinsame Warnstreik am 19. und 20. Januar 1998 stattfinden werde. Jedoch konnte die Briefträgergewerkschaft FSFL daran nicht teilnehmen, bedingt durch die spezifische Streikprozedur der Postbeamten, was sie aber nicht daran hinderte, sich solidarisch mit den Eisenbahnern zu zeigen. Somit wurde die heiße Phase des Sozialkonfliktes eingeläutet.

In den Tagen, die dem Streik voran gingen, wurden die potenziellen Teilnehmer aufgerufen sich massiv am Streik zu beteiligen, um der Politik ein nicht zu unterschätzendes Signal zu senden:

Streikposten beim CFL-Bus

"*Jedem muss bewusst sein, dass nur eine starke Gewerkschaftsfront die Gewähr bietet, die Politiker dahingehend zu beeinflussen, das vorliegende Projekt zurückzuziehen. Deshalb beteiligt euch alle massiv an diesem Warnstreik !*

Es ist die Pflicht eines jeden einzelnen für die Erhaltung seiner Pension einzutreten und somit dem allgemeinen Sozialabbau entgegenzutreten. Es ist wichtig, dass jeder hundertprozentig hinter dieser Aktion der Gewerkschaften steht und solidarisch mit seinen Kolleginnen und Kollegen am 19. und 20. Januar 1998 seine Arbeit niederlegt. Nur so wird dieser Warnstreik ein Erfolg !

Eine gelungene Aktion von heute ist die Garantie dafür, dass wir die Herausforderungen von morgen erfolgreich bestehen" *(Aufruf von Lex Breisch und Nico Wennmacher aus: Die Eisenbahner streiken – Transport n°2, 15. Januar 1998)*

Die Räder stehen still

Und so kam der Stichtag des Konfliktes: Am 19. Januar 1998 um 3 Uhr morgens wurde der Warnstreik eingeläutet. Zu diesem Zeitpunkt beteiligte sich schätzungsweise 80% der CFL-Belegschaft an der Aktion. Ein Beweis für die Entschlossenheit der Eisenbahner, ihre sozialen Errungenschaften aufrecht zu erhalten. Der ganze Verkehr im Eisenbahn- und Busbereich war lahmgelegt. Mit einer solchen Aktion wurde ein starkes Signal an die Politik gesendet. Im Rahmen dieser Aktion fanden am zweiten Tag des Streiks zentrale Kundgebungen an den Hauptbahnhöfen des Landes statt.

Die massive Beteiligung am Streik wurde von den Leitungsgremien der beiden Eisenbahnergewerkschaften als sehr zufriedenstellend angesehen. Nichtsdestotrotz war man bemüht die Streikaktion der allgemeinen Bevölkerung und der CFL-Kundschaft zu erörtern, um jeglicher negativen Einstellung gegenüber der Streikaktion entgegenzuwirken:

"*Die beiden Gewerkschaften möchten klarstellen, dass der Streik sich weder gegen die CFL-Kundschaft noch gegen die Bevölkerung richtete. Die Eisenbahner/innen sind darauf bedacht, sowohl ihre Pensionsrechte zu verteidigen als auch einen weiteren allgemeinen Sozialabbau zu verhindern. Sie möchten hervorheben, dass ihr Kampf ausdrücklich auch der Verbesserung und Absicherung der all zu kleinen Renten im Privatsektor gilt.*" *(Auszug aus: Warnstreik der Eisenbahner/innen: ein deutliches Signal – Transport n°3, 23. Januar 1998)*

Wie es nachträglich schien, hatte der Streik seine Früchte getragen, und eine gewisse Wirkung auf die darauffolgenden Verhandlungen zeigte:

"*Auch in diesem Lande kann ein 48-stündiger Warnstreik nicht übersehen werden. Das Ansetzen der jetzigen Verhandlungsrunde zwischen Regierung und CGFP ist ein erstes Resultat der Ankündigung des Streiks bei den CFL. Auch hoffen Landesverband und FCPT, dass der durchschlagende Erfolg dieses Streiks seinen Niederschlag in diesen Verhandlungen findet. In Anbetracht der bei diesem Streik zum Tragen kommende Solidarität fordern sie nach wie vor die Regierung auf, sich mit allen Gewerkschaften des öffentlichen Sektors an den Tisch zu setzen.*

Auch sind sie sich darüber einig, dass, wenn die politisch Verantwortlichen dieses Signal übersehen, es zu weitergehenden Aktionen mit allen im öffentlichen Sektor vertretenen Gewerkschaften kommen wird, mit der Folge einer Streikaktion des gesamten Sektors." *(Auszug aus: Warnstreik der Eisenbahner/innen: ein deutliches Signal – Transport n°3, 23. Januar 1998)*

Kein Kompromiss in Sicht

Die Antwort der Regierung ließ nicht lange auf sich warten, denn kurz danach kam es zu Verhandlun-

Anzeigetafel im Bahnhof Luxemburg

gen zwischen dieser und der CGFP. Trotz guten Willens von beiden Seiten kam es nicht zu einem Kompromiss in dieser Runde. Die Regierung hatte sich bereit erklärt, die Pensionen auf dem letzten Gehalt berechnen zu lassen, und im Übergangsregime sollen die Pension von 5/6 nicht auf 70% gesenkt werden, sondern auf 74%. Als Ausgleich dazu müssten jedoch Staatsbeamten und Eisenbahner ein Jahr länger arbeiten.

In diesem Kontext bedauerte der SYPROLUX, dass wieder einmal nur die CGFP als Gesprächspartner von der Regierung für die Verhandlungen zurückbehalten wurde. Auch wurden die vorgeschlagenen Lösungsvorschläge von der Gewerkschaftsleitung nicht gutgeheißen, insbesondere was das zusätzliche Arbeitsjahr anbelangt. Weitere Aktionen seitens der Gewerkschaften konnten nicht ausgeschlossen werden. Ihrerseits hatte die CGFP eine Schlichtungsprozedur eingeleitet.

Der Konflikt dauerte an, weil die Regierung der Meinung war, dass eine großflächige Reform unumgänglich sei, denn finanziell würde das derzeitige nicht-reformierte System zwischen 2015 und 2020 finanziell an seine Grenzen stoßen.

verwaiste Bahnhofshalle in Luxemburg/Stadt

auf dem Weg zur Protestkundgebung

Schlichtung ohne Erfolg

Eine neue Stufe des Konfliktes wurde erreicht, als der Vorschlag des mandatierten Schlichters Pierre Gehlen, per Referendum von den CGFP-Mitgliedern abgelehnt wurde. Gehlens Vorschlag sah nämlich erhebliche Einbußen in punkto Renten vor. Konkret hieß das, dass die Pensionen progressiv von 83,33% auf 72% des Endgehaltes herabgesetzt werden. Somit könnte eine 5/6 Pension nur erreicht werden, wenn der Bedienstete sich bereit erklärte, seine Arbeitszeit um 5 Jahre zu verlängern, was für die Gewerkschaften unannehmbar war. In diesem Sinne wurde abermals ein internes Referendum beim SYPROLUX durchgeführt.

Hier lehnten 72% der aktiven Mitglieder den vorgetragenen Schlichtungsvorschlag ab. Das hielt die Regierung jedoch nicht davon ab an ihrem Reformkurs festzuhalten.

Generalstreik im öffentlichen Dienst

Die sture Haltung der Regierung in der Pensionsfrage hat die Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes dazu veranlasst, erneut einen Streik zu organisieren. Diesmal wurde es ein Generalstreik der gesamten öffentlichen Funktion, der am 21. Juli 1998 stattfand. 10.000 Demonstranten hatten an der zentralen Kundgebung auf dem Knuedler teilgenommen, wo gegen den geplanten sozialen Abbau protestiert wurde. Der Streik zeigte wenig Wirkung, die Reform wurde vom Parlament bewilligte.

Nichtsdestotrotz war dieser ein klarer Beweis für den Kampfgeist der gewerkschaftlichen Szene in Luxemburg.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Liberalisierungswellen rollen aus Brüssel an

Die weiteren Etappen der Liberalisierung der Eisenbahnen in Europa (2001–2016)

Die Veröffentlichung der Direktive 440/91 der europäischen Kommission im Jahre 1991 war der Beginn eines lang anhaltenden und oftmals negativen Wandels des europäischen Eisenbahnsektors. Um der, in der Direktive geforderten, buchhalterischen Trennung von Betrieb und Infrastruktur Rechnung zu tragen, mussten grundlegende Änderungen innerhalb der nationalen Eisenbahngesellschaften umgesetzt werden.

Die Gewerkschaften sahen in dieser Liberalisierungstendenz eine Gefahr für die Einheit der betroffenen nationalen Eisenbahngesellschaften, und äußerten Bedenken in Bezug auf die Sicherheit im europäischen Bahnverkehr, wenn es zur vorgenannten Trennung kommen sollte.

Des Weiteren sollte man nicht vergessen, dass bis dato die europäischen Staatsbahnen weitgehend in einer gesunden Kooperation zusammenlebten. Wettbewerb war daher unter den Bahnen eher die Ausnahme.

In diesem Sinne kam es zu mehreren Protestaktionen seitens der Gewerkschaften quer durch ganz Europa.

In Luxemburg hingegen sollte es noch möglich sein, die nationale Eisenbahngesellschaft CFL als integrierten Betrieb beizubehalten, indem man 1995 eine interne Reform aufgleiste. Die verschiedenen Dienststellen für Betrieb und Infrastruktur wurden jeweils einer eigenen Direktion unterstellt. Des Weiteren wanderte die gesamte Eisenbahninfrastruktur in die Hände des Luxemburger Staates. Der wiederum gründete ein unabhängiges "Département", welches einen nicht geregelten und freien Zugang zu besagter Infrastruktur zu gewährleisten hatte.

Nach all diesen Umstrukturierungen und Reorganisationen dachte man, dass die EU-Kommission es bei dieser Etappe der Liberalisierung belassen würde. Doch dies erwies sich als Trugschluss. Die europäische Kommission hatte längst die Liberalisierung des Frachtverkehrs auf der Schiene im Visier, frei nach dem Prinzip der freien Bewegung von Gütern in der Union.

Das 1. Eisenbahnpaket

Am 26. Februar 2001 wurde die Direktive 2001/12/EC veröffentlicht, die in einzelnen Punkten die frühere Verordnung 440/91 aus dem Jahre 1991 ablöste. Hier ging es um die Öffnung des Güterverkehrs für private Betreiber mittels Ausschreibung.

Die Gewerkschaften gaben zu bedenken, dass eine solche Öffnung des Güterverkehrs zu ähnlichen Zuständen, wie die im Straßentransport führen könnte. Den Gewerkschaften war von Anfang an klar, dass die Schiene mit der Strasse, besonders mit Betreibern aus ehemaligen kommunistischen Länder Europas preislich nicht mithalten konnte im Frachtbereich. Die Schiene in direkte Konkurrenz zur Strasse zu stellen, war von Beginn an ein unfaires Verhältnis und die Gewerkschaften waren überzeugt, dass diese Umstände zu Lasten der Sicherheit und der Mitarbeiter gehen würde.

ETF-Aktionstag 2001

In diesem Sinne hatte die paneuropäische Transportarbeiterföderation ETF zu einem Aktionstag am 29. März 2001 aufgerufen, mit dem Motto: "Sécurité ferroviaire: Priorité à la sécurité, pas aux profits!"

Der SYPROLUX beteiligte sich selbstverständlich an diesem Aktionstag. Der zukünftige SYPROLUX – Präsident Georges Bach erörterte neben dem Sozialdumping weitere Gründe, warum man sich der weitgehenden Liberalisierung entgegenstellen müsste:

"*Die [LKW-] Fahrer müssen immer öfters vorgeschriebene Lenkzeiten und gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen überschreiten, um ihre Jobs zu retten. Immer mehr berufsbedingte Erkrankungen und durch Übermüdung ausgelöste Unfälle gefährden nicht nur das Leben der Beschäftigten, sondern aller Verkehrsteilnehmer. Eine solche Bahn wollen wir nicht.*" *(Auszug aus: Eine solche Bahn wollen wir nicht – Transport n°5 vom 5. März 2001)*

Jedoch hielt diese Aktion die europäische Kommission nicht davon ab, ihre Liberalisierungspolitik voranzutreiben. Am 1. März 2003 trat das 1. Eisenbahnpaket der EU in Kraft, das infolge der Direktive 2001/12/EC ausgearbeitet wurde. Dieses Paket

gewährte von nun an den freien Marktzugang im internationalen Gütertransport auf der Schiene.

ETF-Aktionstag 2003

Die Angst, dass diese Maßnahme einen derben Konkurrenzkampf auf der europäischen Schiene auslösen und einen negativen Impakt auf die Sicherheit im Eisenbahnsektor haben könnten, blieb bestehen.

Somit war der Kontext gesetzt für den alljährlichen Aktionstag der ETF, der am 14. März 2003 stattfand. Während der Hauptkundgebung in der Halle des hauptstädtischen Bahnhofes Luxemburg haben die Vertreter beider luxemburgischen Eisenbahngewerkschaften der Öffentlichkeit ihre Gründe für den Aktionstag erörtert, indem sie bekundeten, dass der Einsatz dem Erhalt hoher Sicherheitsstandards im Eisenbahnwesen gelte. Diese drohe durch die, mit allen Mitteln vorangetriebene Liberalisierungspolitik der EU zugrunde zu gehen.

Das 2. Eisenbahnpaket

Kein Protest sollte die europäische Kommission davon abbringen weitere Liberalisierungsmaßnahmen einzuführen. Im 2004 verabschiedete besagte Kommission die Verordnung 2004/51/CE, die am 29. April desselben Jahres publiziert wurde. Diese Verordnung galt als Abänderung der vorigen Verordnung aus dem Jahre 2001. Diese neue Verordnung besiegelte endgültig den Zugang zu einem liberalisierten Markt des Eisenbahnfrachtverkehrs.

Dies stellte eine neue, zusätzliche Herausforderung für die CFL dar, da der Güterverkehr der nationalen Eisenbahngesellschaft seit längerer Zeit in einer Krise steckte. Schnellstens musste

v.l.n.r.: Georges Bach und Fernand Heinz während der Protestkundgebung auf Kirchberg

an der Stellschraube der Konkurrenzfähigkeit des Güterverkehrs gedreht werden. Im anderen Fall drohe der CFL der Anschluss an den europäischen Schienengüterverkehr zu misslingen. In diesem Kontext wurde auf Druck des SYPROLUX eine Tripartite einberufen, um die Zukunft des nationalen Güterverkehrs abzusichern. Eine direkte Konsequenz der Tripartite-Verhandlungen war die Gründung der CFL Cargo im Jahre 2006. *(cf. Kapitel über die Tripartite von 2005)*

Das 3. Eisenbahnpaket

Die EU-Kommission kannte keine Verschnaufpause. Anfang 2007 hatte das europäische Parlament in Straßburg das sogenannte "Weißbuch betreffend die Transportpolitik im Jahre 2010" ausgearbeitet, welches eine Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene vorsah. Die Antwort der Gewerkschaften ließ nicht lange auf sich warten, denn man wusste, was nachträglich geschehen könnte, sollte es zu solch einer Öffnung kommen. Dann wäre es nur noch ein kleiner Schritt bis zur Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs. Daher übte der SYPROLUX schon früh Kritik an diesem Projekt. Er wertete dieses Unterfangen ganz klar als Gefahr für die CFL als integrierte Betriebsstruktur.

"Wie wichtig dabei politische Einflussnahme ist, wurde deutlich am Beispiel "Öffnung der nationalen Eisenbahnmärkte". Nicht zuletzt auf gewerkschaftlichen Druck hin konnte sich diese Idee nämlich nicht durchsetzen." *(Aussage von Georges Bach in: Gewerkschaftlicher Druck darf nicht nachlassen – Transport n° 2, 26. Januar 2007)*

Zur gleichen Zeit konnten die Gewerkschaften trotz allem wichtige Erfolge verbuchen:

- die Aufstellung einer Direktive über die Einsatzbedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr,
- Mindestanforderungen für die Ausbildung der Lokführer.

Dies war ausschlaggebend, denn das Aufrechterhalten der Sicherheitsstandards war für die Gewerkschaften der Trumpf, um die Effizienz des Transportträgers Eisenbahn unter Beweis zu stellen.

Die europäische Kommission war wenig beeindruckt vom Gegenwind der Gewerkschaften und bestätigte das Weißbuch. Dieses wurde Anfang 2007 vom EU-Parlament verabschiedet und in Form der Direktive 2007/58/CE am 23. Oktober 2007 veröffentlicht. Der Albtraum der Eisenbahner wurde wahr, die Öffnung des nationalen Schienenverkehrs wurde Realität.

Das 4. Eisenbahnpaket

Der Liberalisierungshunger der EU-Kommission war noch immer nicht vollends gestillt. Die Brüsseler Technokraten hatten weitere Ideen aus ihren Schubladen hervor geholt

In diesem Zuge hatte die EU-Kommission im Jahre 2013 etliche Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket vorgestellt.

Die Vorschläge griffen nach den letzten Bastionen des Eisenbahnsektors:

- die Öffnung des nationalen Personenverkehrs für die europäischen Konkurrenz,
- die Trennung von Netz und Betrieb (ein Hauptanliegen der EU-Kommission seit der ersten Liberalisierungsverordnung 1991).

Rechnung ohne die Wirte gemacht

Beide Maßnahmen waren nicht nur ein Dorn im Auge der Eisenbahngewerkschaften, sondern auch in dem der luxemburgischen Regierung. Denn diese war sich der verheerenden Konsequenzen bewusst, was eine solch umfangreiche Liberalisierung für das Luxemburger Eisenbahnnetz bedeuten könnte und zwar den möglichen Einzug ausländischer Transportanbieter auf das nationale Netz. Und sollte es, bedingt durch einen vermehrten Verwaltungsaufwand, tatsächlich zur administrativen Trennung von Betrieb und Infrastruktur kommen, wäre dies klar zum Nachteil eines kleinen Netzes wie das der CFL.

Ein politische Initiative war unumgänglich. So tagte im Oktober 2015 der luxemburgische Transportminister François Bausch zusammen mit seinen Amtskollegen der BENELUX-Staaten, wie auch anderer kleinere Europastaaten. Eine Kompromisslösung wurde gefunden für die zukünftige Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets.

Es wurde entschieden, dass kleinere Netze sich nicht der Verpflichtung, ihren nationalen Personenverkehr europaweit auszuschreiben, stellen müssen. Auch die Trennung von Betrieb und Infrastruktur sollte in kleineren Ländern nicht zur Anwendung kommen.

Schlussendlich verabschiedete das EU-Parlament Dezember 2016 das vierte Eisenbahnpaket. Folgende Punkte wurden indes von den Gewerkschaften begrüßt:

- das Wegfallen der Trennung von Netz und Betrieb;
- das Streikrecht soll nicht angetastet werden;
- die Fahr- und Ruhezeiten der Lokführer sollen kontrolliert werden;
- die Schaffung einer europäischen Eisenbahnbehörde, welche den Zugang zu den Eisenbahnnetzen und die Zulassung von Eisenbahnmaterial regelt.

Dass die europäische Kommission sich dazu bereit erklärte, solche Abänderungen in Bezug auf ihren ursprünglichen Liberalisierungsplan zuzulassen, ist ein Beweis, dass gezielte gewerkschaftliche Aktionen und intensives Lobbying bei politischen Verantwortlichen ihre Früchte zum Wohle der Eisenbahnbelegschaften tragen können.

Im Fokus *Der Warnstreik vom 09. Mai 2003*

Georges Bach während seiner Ansprache

Die voran schreitende Liberalisierung des Eisenbahnsektors in Europa hatte weitreichende Folgen. Obwohl es gelungen war in Luxemburg, die nationale Eisenbahngesellschaft weitgehend als integrierten Betrieb zu erhalten, blieben etliche Herausforderungen für die Eisenbahner an der Tagesordnung. Nach der Einführung der EU-Verordnung 440/19 und der Verabschiedung des 1. Eisenbahnpakets im Jahr 2001. erkannten die Gewerkschaften schnell, dass diese nur die ersten Schritte der Liberalisierung waren.

CFL-Zukunftsstrategie heizt Sozialkonflikt an

Unterdessen zogen dunkle Wolken über der CFL auf. Die Fronten verhärteten sich im Jahre 2003, als die CFL-Direktion eine Reihe Maßnahmen vorstellte, um die Konkurrenzfähigkeit der nationalen Eisenbahngesellschaft zu steigern. In diesem Zusammenhang stellte die CFL-Direktion ihre Visionen für eine neue wettbewerbsfähige CFL in ihrem Dokument "Zukunftsstrategie" vor.

Die vorgesehenen Maßnahmen waren jedoch keineswegs von Vorteil für die Eisenbahner. Das Dokument fußte größtenteils auf Kosteneinsparungen, welche u.a. durch Personalabbau und Einbußen bei der Entlohnung der Bediensteten erzielt werden sollten.

Ein weiteres, ausschlaggebendes Element, das den Sozialkonflikt anheizte, war die Abänderung der Generalorder N°3, welche die Laufbahnentwicklung und die Aufstiegsmöglichkeiten der Eisenbah-

v.l.n.r.: Marc Weydert, Camille Brocker, Marcel Kraus (LCGB), Jean-Paul Schmitz, Jean-Paul Baudot (LCGB), Georges Bach

ner regelt. Die Abänderungen sahen Verschlechterungen im Bereich in der Entwicklung sämtlicher Laufbahnen und die damit verbundenen Aufstiegsmöglichkeiten bis hin zu einer gewissen Reduzierung des Jahresgehalts der Bediensteten.

Des Weiteren endeten die Debatten in Bezug auf den zukünftigen Personalbestand zwischen Gewerkschaften und CFL-Direktion in einer Sackgasse. Die Gewerkschaftsseite sah sich nicht in der Lage den reduzierten Personalbestand anzunehmen.

Trübe Aussicht für weitere Verhandlungen

Anfang 2003 kam es zu mehreren Verhandlungsrunden mit der CFL-Direktion. Mit grossem Bedauern mussten die Gewerkschaftsvertreter feststellen, dass die Obrigkeit keinen Deut von ihrem Kurs abweichen wollte.

Es handelte sich hier auch um ein politisches Kräfte messen. Der damalige Transportminister war Henri Grethen aus dem Lager der demokratischen Partei (DP) und dieser scheute nicht vor einem liberalen Mindset zurück. In anderen Worten wäre es ihm nicht weiter schwer gefallen öffentliche Dienstleistungen weitgehend zu liberalisieren bzw. auch zu privatisieren.

Trotz dem wenig wohlgesinnten Umfeld, versuchte die SYPROLUX-Delegation, gemäß dem Auftrag ihrer Basis, weiter mit der CFL-Direktion zu verhandeln. Denn man war sich vollends bewusst, dass ein Streik das allerletzte Mittel war, zu dem man greifen könnte um sich gegen die geplanten Maßnahmen zu wehren.

Doch die Verhandlungen erbrachten nicht das gewünschte Resultat. Im Gegenteil die Situation spitzte sich noch einmal zu in dem Moment, wo die CFL-Obrigkeit eine Reihe von Abmachungen, während einer Gesprächsrunde, unilateral für null und nichtig erklärte, wie z.B. Anpassungen in punkto Arbeitsbedingungen, auf die beide Seiten sich schon im Jahre 2001 verständigt hatten.

Ein Streik wurde so unumgänglich

Und am 9. Mai 2003 legten die Eisenbahner ihre Arbeit um 3 Uhr morgens für 24 Stunden nieder.

Die Mobilisierung war ein großer Erfolg: 86,54% der CFL-Belegschaft hatte an der Streikaktion teilgenommen, allen Einschüchterungsversuchen seitens des Arbeitgebers zum Trotz.

In Folge diesem starken gewerkschaftlichen Aufbegehren, blieb der Generaldirektion keine andere Wahl als die Verhandlungen mit den Gewerkschaften neu aufzunehmen. Doch dies bedurfte weiteren Drucks seitens der Arbeitnehmerseite, denn der

v.l.n.r.: Georges Bach, Camille Brocker und Mylène Bianchy

Sozialdialog konnte nur auf Initiative der Gewerkschaften hin wieder aufgegleist werden.

Der Dialog verlief schleppend, die Verhandlungen waren zäh und schwierig, so konnten erst im Juni positive Ergebnisse verbucht werden.

Anlässlich der Sitzung der Zentraldelegation am 20. Juni 2003 kündigte die CFL-Direktion an:

- für sämtliche Dienststellen Personal einstellen zu wollen;
- die Laufbahn-Kriterien, die vor dem Sozialkonflikt vertraglich verabschiedet wurden, einzuhalten.

Gewerkschaftliche Ausdauer und Verhandlungsgeschick zahlten sich aus und so konnten bestehende soziale Errungenschaften erhalten bleiben.

v.l.n.r.: Steve Watgen, Gilbert Sauber, Fränz Majerus und Guy Nepper

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Güterverkehr vor dem Aus?

Im Fokus *Die Eisenbahntripartite von 2005*

Seit der Ölkrise im Jahre 1973 war der Güterverkehr stets das Sorgenkind der CFL. Man kann nicht verneinen, dass der CFL Frachtbereich regelrecht abhängig von einem großen Kunden, namens ARBED, war. Dieser beförderte seine Stahlprodukte hauptsächlich mittels der Eisenbahn. Doch spätestens mit der Ölkrise wurde die Volatilität des Stahlsektors unübersehbar, denn es folgte ein massiver Einbruch des Transportvolumen, welcher über die Schiene abgewickelt werden sollte.

Schiene versus Strasse

Die hohen Betriebskosten des schienengebundenen Transportes wurden immer mehr zum Nachteil, da die Bahn der Strasse, mit ihren Teils (Dumping-)Preisen, wenig Paroli bieten konnte. Schon Ende der 1990er Jahre gab es Versuche, den Güterverkehr der Eisenbahn konkurrenzfähiger zu machen über die Gründung der Filiale EuroLux-Cargo. Leider nur mit mäßigem Erfolg.

Tag 1: v.l.n.r.: Camille Brocker, Mylène Bianchy, Georges Bach

Und nach den ersten drei Eisenbahnpaketen und der frenetischen Liberalisierungswelle aus Brüssel, wurde die Lage des europäischen und auch des luxemburgischen Frachtbereichs immer kritischer.

Der Beitritt zahlreicher osteuropäischer Staaten in die EU sorgte für weitere Konkurrenz im Güterverkehr über die Schiene.

Dies hatte zur Folge, dass sich immer mehr politische Stimmen in Luxemburg erhoben und verlangten diesen hoch defizitären Güterverkehr der CFL entweder komplett abzuschaffen oder an eine der Eisenbahngesellschaften der Nachbarländer abzutreten.

Rund ein Drittel der Arbeitsplätze in Gefahr

Den kompletten Güterbereich der CFL kam für die Gewerkschaften nicht in Frage. Schließlich standen hier rund ein Drittel der Arbeitsplätze bei den CFL auf dem Spiel, was den sozialen Frieden ungemein auf die Probe stellen würde. Des Weiteren war der SYPROLUX der Meinung, dass das Unternehmen CFL, sowie das Land Luxemburg, es sich nicht leisten könnten ihren nationalen Frachtbereich aufzugeben.

Eine Eisenbahntripartite musste her

Schon im Jahre 2003 forderte der SYPROLUX im Rahmen voran schreitenden Liberalisierungsmechanismen der EU-Kommission im europäischen Eisenbahnsektor, die Einberufung einer Tripartite zwischen Gewerkschaften, CFL-Direktion und Regierung.

Leider musste man sich bis nach den Parlamentswahlen von 2004 in Geduld üben. Doch dann griff die CSV-LSAP-Regierung unter Jean-Claude Juncker, die Idee des SYPROLUX auf und schrieben sie in ihr Koalitionsabkommen nieder. Somit wurde ein positives Signal an alle Eisenbahner gesendet. Jetzt hieß es Abwarten bis dieses Vorhaben in die Realität umgesetzt würde.

Tag 1: v.l.n.r.: Alex Kremer, Jeannot Waringo Marc Wengler, Nico Bollendorff

Die Politik bittet zum Hearing

Dieses Hearing. was am 16. und 17. März 2005 stattfand, kann man als Vorgespräch, bzw Sondierungsgespräch betiteln. So lud der damalige Transportminister Lucien Lux Vertreter beider Eisenbahngewerkschaften, Verantwortliche der Eisenbahndirektion und Vertreter sämtlicher öffentlicher Organisationen ein. Dieses Treffen fand unter dem Slogan: "Fir eng zukunftsfäheg Eisebunn" im Festsaal des Bettemburger Schlosses statt.

Der erste Tag dieses Hearings erbrachte folgende Erkenntnisse:

- die Liberalisierung hatte dazu geführt,dass manche Nebenachsen von der Eisenbahn nicht mehr bedient wurden, und somit entsprechende Transportdienste auf die Straße verlagert wurden;
- nur noch die Hauptachsen auf Europas Schienen würden bedient;
- die kommerzielle Orientierung der Bahngesellschaften führe dazu, dass diese gegenüber dem Kunden aus Kostengründen nur ein vermindertes Angebot vorlegen könnten.

Tag 1: v.l.n.r.: Lucien Lux, Frank Reimen

Am zweiten Tag wurde der Ton etwas rauer, weil angesichts der finanziell desolaten Lage im Gütertransport etliche CFL-Verantwortliche dafür plädierten, den Frachtverkehr komplett einzustellen. Dass dieser Vorschlag mit einem Aufschrei der Gewerkschaften beantwortet wurde, müsste jedem verständlich sein. Eine solche Bankrott-Erklärung war mit keiner der Gewerkschaften zu machen.

Schnell wurden zusätzliche Gespräche einberufen, um die Situation etwas zu entspannen. In Folge dieser kam es zu gemeinsamen Stellungnahme aller Sozialpartner, in der Wille beider Seiten bekundet wurde, die Frachtsparte erhalten zu wollen.

Am Ende dieses Hearings mussten sich die Teilnehmer eingestehen, dass dieses nicht das richtige Instrument sei um die Zukunft der Eisenbahn neu zu gestalten. Die Dimension und die Komplexität der Materie verlangten nach einem anderen Weg.

SYPROLUX in seinem Vorhaben bestätigt

So wurde klar, dass gut geplante Dreierverhandlungen unumgänglich wären, um sich mit der wirtschaftlichen und sozialen Dimension der Lage zu befassen. Und um darüber hinaus die spezifischen Betriebsaspekte und das Eisenbahnerhandwerk nicht aus den Augen zu verlieren. Verhandlungsgeschick und Dialogbereitschaft eines jeden Sozialpartners sollten in den kommenden Wochen arg strapaziert werden.

Mitte September 2005 kam die offizielle Ankündigung seitens der Regierung der Tripartite-Runden und zwar unter der Federführung des Transportministers Lucien Lux. Die erste Runde fand am 24. Oktober 2005 in Anwesenheit des Staatsministers Jean-Claude Juncker statt.

Die Einberufung dieser CFL-Tripartite war für den SYPROLUX eine klare Bestätigung für sein Handeln.

Premierminister Jean-Claude Juncker

Denn es war der SYPROLUX, welcher sich als Erster und am stärksten für dieses Vorhaben eingesetzt hatte. Denn es sollte sich herausstellen, dass anfangs die Idee einer Tripartite nur wenig Anklang fand. Der Landesverband stand der Idee des SYPROLUX argwöhnisch gegenüber. Nur der LCGB hatte dem SYPROLUX seine Unterstützung versichert.

Doch während der ersten Runde der Verhandlungen herrschte auf einmal Konsens am Tisch und alle Teilnehmer legten große Hoffnungen in eben diese CFL-Tripartite.

CFL-Direktion schlägt Joint Venture vor

Gleich in der ersten Verhandlungsrunde legte die CFL-Direktion die Idee einer Joint Venture mit dem Stahlproduzenten Arcelor auf den Tisch. Dies schien ihr mehr als opportun, da der Stahlkocher bereits seit Dekaden der Hauptkunde der luxemburgischen Eisenbahn im Frachtbereich war.

Der SYPROLUX hingegen war eher der Meinung, dass alle Vorschläge von Gewerkschaftsseite, erst mal sollten begutachtet werden, ehe man den Fokus auf eine Joint Venture lege. Der SYPROLUX ten-

dierte zu einer effizienteren Struktur der EuroLux-Cargo und dem Ausbau von Dienstleistungen im Güterbereich über die Grenzen hinaus. Dieses Modell hätte dazu beigetragen, dass sämtliche Leistungen weiterhin von der CFL-Muttergesellschaft ausgeführt werden. Doch die CFL-Direktion beharrte weiterhin auf dem Modell einer Joint Venture. Diese würde aber offensichtlich zu einer Teilprivatisierung der CFL führen. Ein Unterfangen, welches auf wenig Gegenliebe bei den Gewerkschaften fand. Zu gross war die Angst vor Verschlechterungen punkto Arbeitsbedingungen und vor allem dem Verzicht auf das bestehende Eisenbahnerstatut. Die folgenden Gespräche sollten sich als schwierig erweisen.

Verhandlungen kurz vorm Scheitern

Im Laufe der Gespräche kippte die Stimmung, so dass es am 28. November 2005, Tag der dritten Verhandlungsrunde, vor dem Transportministerium zu einer Demonstration beider Gewerkschaften kam. Beide Organisationen fürchteten eine Aufsplitterung der CFL-Gesellschaft, und den damit verbundenen sozialen Abbau.

An diesem Novembertag gerieten die Verhandlungen ins Wanken. Nun ging es um die Entlohnung und den öffentlich-rechtlichen Statut der Eisenbahner. Dabei warfen einerseits die CFL-Direktion eine Reduzierung des Lohnes in Höhe von bis zu 30% und andererseits die Regierung eine für sie unumgängliche Anpassung der Arbeitsbedingungen in den Ring. Beide Seiten waren davon überzeugt, dass dies der richtige Weg sei, um die Eisenbahn zu “retten”. Diese Vorschläge waren für die Gewerkschaften schlichtweg unannehmbar. Eine Reihe bilateraler Gespräche sollten alsdann die Lage zu entschärfen.

Die Gewerkschaftsgremien haben das Wort

In folge dieser Gespräche, bedurften beide Gewerkschaften klarer Mandate seitens ihrer jeweiligen Mitglieder. Die wollten die Karten auf dem Tisch sehen und Erklärungen zu den bestehenden Lösungsvorschlägen hören. Beide Gewerkschaften mussten viel Überzeugungsarbeit leisten. Bis zum Vorabend der letzten Tripartite-Runde waren die Verhandlungsdelegationen nicht sicher, ob sie grünes Licht seitens ihrer Gremien erhalten würden, um das vorgeschlagene Reformpaket anzunehmen. Doch beide Gewerkschaften bewiesen Größe indem sie ihren jeweiligen Verhandlungsdelegationen das Vertrauen aussprachen und ihre Zustimmung für den, in diesem Moment, bestmöglichen Kompromiss erteilten.

Finale Runde am 20. Dezember 2005

Am 20. Dezember 2005 wurde die CFL-Tripartite abgeschlossen und ein Reformpaket für die Umstrukturierung der CFL verabschiedet. Das Ergebnis wurde von den Gewerkschaften als zufriedenstellend beschrieben, da die wichtigsten Forderungen der Gewerkschaften in diesem Reformpaket verankert waren:

- die CFL blieb als integriertes Unternehmen bestehen,
- der CFL-Busdienst blieb erhalten;
- für die Bereiche Personenverkehr (Schiene und Bus) und Infrastruktur blieben das Eisenbahnerpersonalstatut unangetastet;
- der nationale Güterverkehr blieb erhalten.

Tag 1: v.l.n.r.: M. Bianchy, C. Brocker, J-M. Thoma, G. Greivelding, G. Bach, N. Wennmacher, J. Waringo, A. Kremer, M. Wengler

Am Interview:
Mylène Bianchy, Presidentin vum SYPROLUX

Wéi war dat deemools an der Eisebunnstripartite?

Eigentlech kann een d'Gefiller aus déier Zäit am beschte mat mi-figue, mi-raisin beschreiwen. Et war di Zäit, wou de Georges Bach SYPROLUX-President war an de Camille Brocker Generalsekretär. Ech selwer war do als secrétaire générale adjointe nach bal am Rodage.

Mee scho laang virun 2005 hate mer all iergendwéi d'Gefill, dass munches net méi ronn gedréit huet am Eisebunnswiesen.

D'Europäesch Kommissioun huet eis e Paquet ferroviaire nom aneren, ëm d'Ouere geschloen, a bei all Direktiv am Transport, ass d'Suerg ëm eis Eisebunn ëmmer méi grouss ginn. Wou dunn am Joer 1999, ënnert dem deemolege liberalen Transportminister, Henri Grethen, d'CFL beoptraagt gouf eng «zukunftsweisend Strategie» op den Dësch ze leeën, wousste mer als SYPROLUX, dass et do virun allem mol em finanziell Aspekter géing goen.

Di europäesch Liberaliséierungswell ass weider gerullt an zwar riicht op de Gidderverkéier duer. Mer wossten, dass deen hoffnungslos defizitär wier, well d'Strooss einfach en onfaire Konkurrent war.

Queesch duerch Europa stoungen d'Zeechen op Kompetitivitéit, Kooperatiounen tëschent integréierten Eisebunne war net méi erwënscht. D'Staatsbunne wären ze rigid, éischter gefouert ewéi Verwaltungen a kéinten net mam Marché mathalen. Dass Mobilitéit, esou wuel fir de Mënsch ewéi fir Gidder eng Déngschtleeschtung wier, huet vill Politiker net interesséiert.

An d'Lompen hunn ferm ugefaange mat sténken. Aus deem Grond hu mer als SYPROLUX schonn 2004 d'Aberuffe vun enger Eisebunns-Tripartite gefuerdert, well mer woussten, dass do géinge bemol ganz séier vill Aarbechtsplazen um Spill stoen.

2001 hat Bréissel schonn no enger Definitioun vun sou genannte fonctions essentielles an dem Opmaache vum internationale Gidderverkéier gejaut.

2004 hunn d'Bréisseler Technokraten dunn mat engem Wäissbuch d'Liberaliséierung vum internationalen an nationale Fret besigelt, An heiheem hat d'CFL-Direktioun mëttlerweil mat enger Holdingstruktur geliebäugelt.

Do goung et bemol virun: am Mäerz 2005 war eng ëffentlechen Hearing zu der Zukunft vun der Eisebunn. Dunn endlech war de 24.Oktober di 1. Sitzung vun der Tripartite. An den Zäitplang fir zu engem Akkord ze kommen war stramm. De Premierminister Jean-Claude Juncker wollt fir den Dezember 2005 e konkret Resultat. Fir Regierung an Direktioun goung et deemools em 18 Milliarde Frang Defizit, fir d'Sozialpartner stoung d'Zukunft vun 1/3 vu der Beleegschaft um Spill.

An no 5 zéien an haarde Sitzunge lung en Akkord «luxo-luxembourgeois» um Dësch. An dëst obwuel den 28. November 2005 e kruziale Moment war, wou d'Tripartite em en Hoer gescheitert war, well d'CFL-Direktioun net wollt vun hirem Holdingsystem ofrécken an domat de facto eise Personalstatut wollt ofschafen an dat war mat eis net ze maachen.

No enger weiderer Rei vu bilaterale Gespréicher, si mer dunn den 19. Dezember 2005 mat engem Akkord virun eis Delegéiert getrueden. Bis zum Schluss vun deem Owend ware mer als Verhandlungsdelegatioun net sécher op mer de Go vun eise Leit géinge kréie fir den 20. Dezember 2005 den Akkord kennen ze ënnerschreiwen.

Mee mer haten trotz alle Schwieregkeete gutt verhandelt: eise Personalstatut konnte mer fir d'Sparten Infrastruktur a Voyageur erhalen, an duerch d'Créatioun vun der CFLcargo, enger Joint Venture tëschend Arcelor an CFL, déier mer Zähne knirschend zougestëmmt hunn, konnte mer Aarbechtsplazen esouwuel am Gidderverkéier, wéi am Péitenger Atelier an an der Visite erhalen.

Bei Neiastellung am Frachtberäich hu mer e Kollektivvertrag opgegleist, deen sech un dee vun der Siderurgie ugelehnt huet. Mer hunn erreecht, dass d'CFL e Centre de Formation opgebaut huet. An duerch d'Créatioun vun der Administration des Chemins de Fer konnte mer Missiounen, ewéi d'Verdeele vu Sillons an eng neutral Stell ofleeën.

Et war dee Moment an déier Situatioun, dee beschtméigleche Kompromëss, och wa mer schonn um Horizont di nächst däischter Wolleke gesinn hunn a mer op eng nächst Aufgab, nämlech d'Upassung vun eise CFL-Aarbechtskonditiounen, zougesteiert sinn.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Alles in Allem eine Success-Story

Im Fokus *Die Gründung der CFLcargo (2006)*

Um den Fortbestand des CFL-Güterverkehrs zu gewährleisten, mussten die Gewerkschaften einer Joint Venture zwischen den CFL und Arcelor zustimmen. Auch wenn dies nur zähneknirschend und mit der Faust in der Tasche geschah. Nun verfügte man über einen Rahmen und ein Reformpaket. Jetzt stand die Umsetzung des Ganzen auf der Tagesordnung.

Und als ein wichtiger Baustein war hier die Gründung der CFLcargo, die aus der Joint Venture zwischen der CFL und Arcelor hervorging.

Mittal Steel tritt auf den Plan

Anfang 2006 zum Eklat erfuhr die Öffentlichkeit über die Presse, dass der indische Stahlkonzern Mittal Steel ein Auge auf Arcelor hatte und konkrete Pläne für deren Kauf hatte. Dieser Plan warf natürlich zahlreiche Fragen auf, insbesondere was die Joint Venture mit der CFL anbelangt. Die Lage war umso kritischer, da Arcelor sich eine solche Übernahme durch Mittal Steel sträubte. Des Weiteren hatten Arcelor und CFL eben erst am 16. März 2006 den "pacte d'actionnaires" der neuen Filiale CFLcargo unterzeichnet.

Letzter Tag der CFL-Tripartite: v,l.n.r.: Camille Brocker, Georges Bach, Mylène Bianchy

Doch als ein weiteres "Angebot" für die Übernahme Arcelors vom russischen Stahlkocher Severstal auf dem Tisch lag, musste Arcelor im Juni 2006 schließlich reagieren. So entschied sich der luxemburger Stahlkonzern die OPA (offre d'achat publique) von Mittal Steel anzunehmen, nachdem dieser sein Angebot für die Übernahme erhöht hatte.

Gründung von CFLcargo besiegelt

Im Oktober 2006 kam es dann zur endgültigen Gründung der CFL-Cargo, nachdem die europäische Kommission ihre Einwilligung zu diesem Projekt gegeben hatte.

Die Unterzeichnung der offiziellen Gründungsakten, die für den 11. Oktober 2006 vorgesehen war, musste wegen des schweren Eisenbahnunglücks in Zoufftgen auf den 17. Oktober 2006 vertagt werden. *(siehe Schwarze Stunden für Belegschaft und Betrieb)*

Somit erfolgte die Inbetriebnahme der neuen Filiale CFLcargo Anfang 2007. Sie übernahm alle Aktivitäten der im Jahre 1998 gegründeten Euro-LuxCargo, die im selben Zuge aufgelöst wurde.

Die Inbetriebnahme der CFLcargo im Jahre 2007 geschah im Kontext der kompletten Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs. Demnach begann die Feuertaufe für die Filiale gleich am ersten Tag, denn sie durfte keine Zeit verlieren, um ihre Position in einem Wettbewerbsumfeld zu finden.

Heute rund 15 Jahre nach der Gründung er CFLcargo verfügt die CFL-Tochtergesellschaft über Filialen in Frankreich, Deutschland, Schweden und Dänemark. Sie mischt über die Gesellschaft "Lorry-Rail" kräftig im Geschäft der sogenannten „autoroutes ferroviaires" ab dem Terminal in Bettemburg mit. Schlussendlich muss man aus Gewerkschaftssicht anerkennen, dass CFLcargo eine wahre Success-Story ist. Dieser gemeinsame Kompromiss, bei dem jede Seite Wasser in seinen Wein schenken musste, stellt ein klarer Beweis für einen effizienten und ehrlichen Sozialdialog bei der luxemburgischen Eisenbahn dar.

Pressekonferenz nach der Unterzeichnung des Tripartite-Abkommens.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Die Reform im öffentlichen Dienst von 2015

Wenn der Musterschüler zum Verlierer wird

Die Reform im öffentlichen Dienst des Jahres 2015 war für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner kein gutes Geschäft. Nur zur Erinnerung, der CFL-Personalstatut ist an den der Staatsbeamten angegliedert. Dies bedeutet, dass wenn es zu Abänderungen in deren Statut kommt, die eine gewisse Tragweite haben. Diese müssen über die "Commission Paritaire" bei den CFL sozusagen auf "eisenbahnerisch" übernommen werden. Doch, bei dieser grundlegenden Reform verhandelten die Sozialpartner, anders als bei den Reformen zuvor, auf einer noch nicht verabschiedeten Gesetzesvorlage und vor allem unter großem Zeitdruck seitens der Regierung.

Zeitdruck seitens der Regierung

Verhandlungen unter Zeitdruck zu führen, bringen selten gute Resultate. Denn der Teufel liegt im Detail, sprich in der Umsetzung gesetzlicher Texte.

Es war klar, dass es der Regierung dabei um Einsparungen ging. Für die CFL hieß dies eine Verlängerung der "Stagezeit" auf drei Jahre. Eine Kürzung der Anfangsgehälter während der "Stagezeit" und zwar auf 80% die beiden ersten Jahre und auf 90% das dritte Jahr. Sämtliche Laufbahnen wurden gleichgeschaltet in puncto Dauer, der beruflichen Entwicklung und der Aufstiegsmöglichkeiten. Für viel Zündstoff sorgte vorwiegend, dass man nicht nur die sogenannten "grades de substitution" abschaffte, sondern in der Handwerker- und der unteren Laufbahn einen zusätzlichen Aufstiegsgrad (grade de promotion) wegradierte. An deren Stelle traten die sogenannten "postes à responsabilité particulière", welche 15% der Belegschaft nicht übersteigen durften.

Doch in der Hektik dieser Zeit waren den Sozialpartnern die weitreichenden Konsequenzen nicht so bewusst, bzw. wurden eine Reihe von Fallstricken übersehen.

Neue Führung im RH

Nun wurde 2015 bei den CFL eine Arbeitsgruppe zusammengestellt unter der Federführung des neuen RH-Direktors, Yves Baden. FCPT-Präsident, Paul Gries und SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy lösten Fernand Heinz und Jean-Paul Schmitz ab. Für gegenseitiges Herantasten blieb nicht viel Zeit. Die Generalorder N°3, welche die Examina und die Laufbahnentwicklungen regelt, musste angepasst werden.

SYPROLUX plädierte für Promotionsexamina in regelmäßigen Abständen

Den SYPROLUX-Vertretern wurde schnell bewusst, dass diese Reform die berufliche Entwicklung zahlreicher aktuellen und künftigen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner belasten würde. Denn die eigentliche Bremse in der Laufbahnentwicklung war nicht die Einführung der "postes à responsabilité particulière", sondern der Strich zwischen dem "niveau général" und dem "niveau supérieur", der bei den Aufstiegsexamen (examen de promotion) gezogen wurde. Daher forderte der SYPROLUX von Anfang, dass eine Mindestfrist für das Abhalten von Promotionsexamen in die Generalorder N°3, bzw. in das Personalstatut niedergeschrieben werden müsste. Leider wurde dieser Forderung nicht Rechnung getragen.

Die Zahl 323

In der Laufbahn der Lokführer war vorgesehen, diese bei 311 Punkten abzuriegeln, eine schwere Einbuße für die Kollegen und Kolleginnen. Der SYPROLUX wehrte sich bis zuletzt und rezitierte bei jeder Gelegenheit sein Mantra der 323 Punkte. Am Ende der Diskussionen stimmte der RH-Direktor der Forderung des SYPROLUX zu. Ein Punktsieg für den SYPROLUX, wenn auch dieser nicht alles wett machen konnte.

Ein Maximum an "postes à responsabilité particulière" herausgeschlagen

Da zwischenzeitlich die "postes à responsabilité particulière" an Posten und nicht mehr an Grade bzw. Mitarbeiter gekoppelt waren, galt die Maxime so viele Ernennung im "alten Regime" durchzusetzen. Dies ist den Gewerkschaften auch gelungen, besonders für die Grade I/5, I/6 und A/6.

Die CFL war fristgerecht zur Umsetzung bereit

Die CFL war der erste parastaatliche Betrieb, der die Reform des öffentlichen Dienstes umgesetzt hat. Die meisten Verwaltungen des Staates, darunter auch die Polizei, waren meilenweit von einer Einführung entfernt und spielten auf Zeit. So wurde der Musterschüler CFL zum Verlierer und büßte viel in diesem Moment an Attraktivität ein.

Am Interview: Fernand Heinz, Éierepresident vun der FCPT
Wat war esou speziell un där Commission paritaire iwwer d'Gehälterrevisioun am Joer 2014?

Et war an sech esou, dat di "commission paritaire" iwwer en Projet de loi verhandelt huet, an net wéi soss, iwwer en fäerdegt Gesetz. Dat war bedéngt derduerch dat d'Astellungen op der Eisebunn ënnert de Modus 80/80/90 mat deene vum Statut misse synchroniséiert ginn.

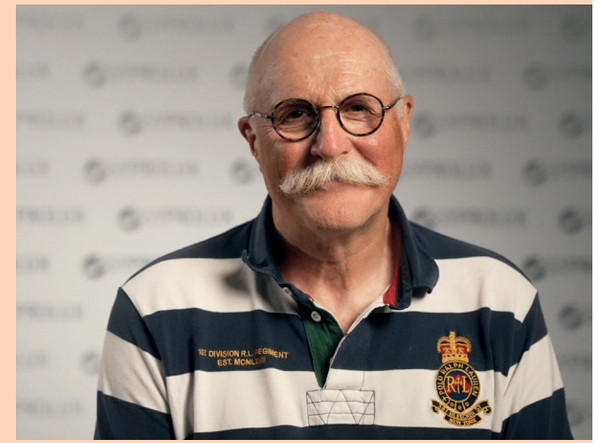
Di éischt grouss Schwieregkeet, di mer haten, war datt am Projet de loi 3 Joer Stage virgesi waren. Mir hunn awer eng ganz Partie Leit, ënnert anerem Mecanicien a Fahrdienstleiter, di no engem Joer schonn an den Asaz kommen, an di eng "sécurité juridique" gebraucht hunn.

Mir hunn séier awer eng gemeinsam Léisung fonnt, fir all di Leit, di no engem Joer commissionéiert ginn. Si sinn dunn weider nom 80/80/90 Modus bezuelt ginn, an no 3 Joer koum eng "confirmation de commissionnement."

E grousse Problem war d'Schafe vun der "Bachelor"-Carrière. De Personalservice war ganz retizent, di wollte just en zousätzleche Grad bei der S-Carrière vun de Primaner bäisetzen. Als SYPROLUX hu mir awer verlaangt, datt eng eege Carrière soll geschafe ginn, fir all d'Bachelor-Diplomer, di bei der CFL gebraucht ginn.

De Personalservice war wärend deene Verhandlungen zimmlech onsachlech, a mat Momenter nawell ganz onhéiflech. De Verband, di aner Gewerkschaft, war ganz diskret, an ze soe keng Hëllef. Dat schlussendlech awer, am Statut eng B-Carrière, dat heescht eng "Bachelor" - Carrière, mat der Mentioun "toutes filières et spécialités" steet, dat ass ganz eleng de Verdéngscht vum SYPROLUX.

Am Projet de loi huet de Staat eng Harmonisatioun vun den Avancementer virgesinn. De Personalservice huet dann deementspriechend eng Harmonisatioun vun den Examen an allen Carrièrë virgeschloen. Dee Virschlag ass ugeholl ginn, mee do waren awer nach eng Partie Falen agebaut, oder virgesi vun hinnen, an déi sinn da



bei den OG3-Verhandlungen eréischt zum Virschäi komm. Am Fazit kann ee soen, dat di Verhandlunge mat Momenter ganz zéi a stresseg waren, de Verband war ganz diskreet a kaum eng Hëllef. An ech muss hei e ganz grousse Merci un den Schmitze Jean-Paul schécken, fir seng Hëllef a seng Ënnerstëtzung an deene Verhandlungen.

SYPROLUX

100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Schwarze Stunden für Belegschaft und Betrieb

Eisenbahnunfälle zwischen den Jahren 1997–2017

Die Betriebssicherheit auf der Eisenbahn war und ist bis heute die erste Priorität der Sozialpartner. Und eben in diesem Bereich kam es in den letzten Jahrzehnten zu zahlreichen Entwicklungen sowohl auf technischem Gebiet, als auch in puncto Sicherheitskultur. In dieser Entwicklung spielten die Gewerkschaften stets eine wichtige Rolle. So kann man unterstreichen, dass die Eisenbahn, das sicherste Verkehrsmittel ist. Betriebs- und Arbeitssicherheit sind kontinuierliche Prozesse, welche stets überwacht, ausgewertet und gegebenenfalls angepasst werden müssen. Um ein Maximum an Sicherheit zu gewährleisten, muss man Sicherheit im Alltag leben.

Trotz dieser Bestrebungen musste die luxemburgische Eisenbahn Zeit ihres Bestehens, eine Anzahl von, teils verheerenden, Unfällen verzeichnen. In solchen schwarzen Stunden rückte Personal und Direktion oftmals eng zusammen, um die Geschehnisse zu verarbeiten, bzw. Lehren daraus zu ziehen. In diesen Momenten bewies sich stets, dass auch ein Gewerkschafter an erster Stelle ein Eisenbahner ist. Und auch wenn dies ein schweres und schmerzhaftes Kapitel ist, so gehört es niedergeschrieben, denn diese Geschehnisse sind auch ein Teil unserer Geschichte.

Ein lauter Knall in Zwickau (1987)

Am 25. November 1987 explodierte während einer Rangierfahrt ein Tankwagen. Die Explosion war so stark, dass sogar das Stellwerk “Zwickau” (im Perimeter des Bahnhofs Luxemburg) komplett zerstört wurde. Doch wie durch ein Wunder gab es weder Tote noch Verletzte an diesem Tag.

Als in den 1990er-Jahren die erste Liberalisierungsmaßnahmen aus Brüssel umgesetzt wurden, äußerten die Eisenbahner große Bedenken, was die Gewährleistung der Sicherheit in einem liberalisierten Umfeld anbelangt. Jedem war noch das negative Beispiel Großbritanniens im Gedächtnis, wo es kurz nach der Deregulierung des öffentlichen Personennahverkehrs, welche von der damaligen Premierministerin Margaret Thatcher getragen wurde, zu zahlreichen schweren Unfällen kam. Diese gingen auf das Konto einer unkontrollierten Trennung von Betrieb und Infrastruktur.

Daher war die Angst unter den luxemburgischen Eisenbahnern umso größer, dass es im Falle einer potenziellen Aufteilung der CFL ebenfalls zu solch schweren Vorfällen kommen könnte. In manchen Betriebssparten konnte man der zügellosen Liberalisierung Einhalt gebieten. Und trotzdem sollte die Liberalisierung, in den kommenden Jahren ihren Tribut fordern. Zu viele nationale Interessen blockierten eine europäische Harmonisierung im Bereich der Sicherheitssysteme.

Unfall in Howald am 6. April 1997

Am 6. April 1997 in Howald kam es zu einer Frontalkollision zwischen der CFL-Elektrolok 3614, die einen Güterzug am Haken hatte und des elektrischen Triebwagens 2003. Die Ursache lag daran, dass der Lokomotivführer der 3614 ein Signal übersah. Jedoch war, den ersten Ergebnissen der Ermittlung nach, keine Havarie in den Sicherheitsinstallationen festzustellen. Die Bilanz war schlimm: 1 Toter, der Triebfahrzeugführer der 2003, sowie 30 verletzte Passagiere waren zu beklagen.

© 2022 Luxemburger Wort – Fotograf : Teddy Jaans

Nach diesem tragischen Ereignis hatten sich die Lokführer der MT-Kommission des SYPROLUX zusammengetan, um eine Resolution zu veröffentlichen, die den Standpunkt der Gewerkschaft betreffend die Katastrophe erläuterte.

Diese Stellungnahme enthielt Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit und hob ebenfalls Kritikpunkte zur damaligen Sicherheitspolitik bei der Bahn hervor.

Das System der "Signaux à répétition", war den Lokführern zu folge bei Weitem unzureichend, um Unfälle zu verhindern.

Die Diversität bestehender Sicherheitssysteme in Europa war von großem Nachteil. Bahnen wie die DB, SNCF und SNCB verfügten auf ihren Netzen über eigene Systeme. Für die CFL war dies eine zusätzliche Schwierigkeit, wegen der Interoperabilität mit diesen Nachbarnetzen. Auch eine begrenzte Anzahl an Zugmaterial, welches mit ausländischen Systemen ausgerüstet war, konnte diese Schnittstellen im Bereich Sicherheit nur schwer überbrücken. Das Fehlen eines einheitlichen europäischen Sicherheitssystems war demnach die größte Gefahr per se im Bereich der Sicherheit.

Sicherheit zu teuer? Sicherheit hat keinen Preis

Was aber gänzlich dem Fass den Boden ausschlug, war die Aussage der europäischen Kommission, die in ihrem Weißbuch über die Revitalisierung der Eisenbahn, die Sicherheitsbestimmungen als viel zu teuer einstufte und somit proklamierte, dass Sicherheit zu Lasten des Wettbewerbs gehen würde.

Dies war, in den Augen der Gewerkschaftsvertreter, ein Hohn, denn Sicherheit hat keinen Preis. Die Aussage der Europäischen Kommission sprach Bände über die Art und Weise, wie die Liberalisierung, den Brüsseler Bürokraten nach, durchgeführt werden sollte.

Die Liberalisierung sollte zum Nachteil der allgemeinen Sicherheit der Fahrwege, der Beschäftigten und der Kunden ausgetragen werden. Für die Eisenbahner war dies unannehmbar.

Ruf nach einheitlichen Sicherheitsstandards

Des Weiteren forderten die Lokführer, dass endlich einheitliche Sicherheitsstandards in der EU geschaffen werden sollten. Die europäische Kommission sollte diesbezüglich alle Möglichkeiten einsetzen, um diese Forderung zu verwirklichen. Parallel wurde diese in Zusammenarbeit mit dem internationalen Gewerkschaftsverband FIOST auf europäischer Ebene unterstrichen und verteidigt.

Hohe Wellen sind manchmal nötig

Kurz nach dem Unfall vom 04/06/1997 kam es schon zu Kontroversen betreffend die Interpretation des Geschehnisses.

In der Transport-Ausgabe des 12. April 1997 veröffentlichte Lex Breisch einen Artikel über den Unfall in Howald, mit dem Titel: "*Sicherheit ist zu teuer*", eine Anspielung an das Weißbuch der EU. In diesem Artikel wurde der Standpunkt des SYPROLUX zum Unfall erörtert. Jedoch sorgte dieser für Aufruhr bei der CFL-Obrigkeit, denn die Gewerkschaftsleitung erhob schwerwiegende Vorwürfe gegenüber der Eisenbahn-Direktion betreffend das angebliche Manko an Investitionen puncto Sicherheit. Diese wollte die Vorwürfe nicht gelten lassen.

In diesem Sinne verfasste der stellvertretende Generaldirektor Charles-Léon Mayer eine offizielle Antwort, wo die CFL ihre Stellung zu den Investitionen in die allgemeine Betriebssicherheit erläuterte, und die ökonomischen Argumente zur Ausrüstung dieser Systeme. Trotz allem zeigte Herr Mayer Verständnis für die letzten Aussagen des Transport-Artikels, welche die Sicherheit als oberste Priorität für alle im ÖPNV beteiligten Akteure sieht.

Die Resolution der SYPROLUX-Lokführer schlug hohe Wellen, und fand Zustimmung bei einer ganzen Reihe von Personen des öffentlichen und politischen Lebens in Luxemburg, wie die Europa-Abgeordnete Viviane Reding und Ben Fayot. Beide verpflichteten sich dazu, die Forderungen der Gewerkschafter in ihrer parlamentarischen Arbeit in Brüssel einzubinden.

Unfall in Hollerich am 1. Dezember 1997

Leider sollte nur wenig Zeit vergehen, bis es erneut zu einer Katastrophe auf der Luxemburger Schiene kommen sollte.

In Hollerich kollidierte am 1. Dezember 1997 ein Personenzug, mit zahlreichen Personen an Bord, mit einem leeren Triebwagen, der aus Richtung Petingen kam. Während der leere Zug es schaffte, eine Notbremsung durchzuführen, und seine Geschwindigkeit auf 5 km/h zu reduzieren, fuhr der voll besetzte Zug mit 70 km/h aus dem Hollericher Bahnhof heraus. 90 Verletzte waren zu beklagen.

Mit diesem zweiten schweren Unfall ging das Jahr 1997 als „annus horribilis“ in die Geschichte der CFL ein und blieb fest verankert im Gedächtnis der Eisenbahner.

Der Hollericher Unfall löste tiefe Besorgnis bei den Eisenbahnern aus, besonders in Bezug auf das Einhalten der Sicherheitsbestimmungen. So wurde z.B. der Ruf laut nach einer Wiedereinführung des zweiten Mannes auf der Lok, so zu sagen ein 4-Augenprinzip, welches bis zur Einführung des Totmann-Systems in den 60er-Jahren angewandt wurde.

Infolge dieses Unfalls prangerte man ebenfalls die Rationalisierungspolitik der Direktion an. Aufgrund von nicht getätigten Einstellungen verringerte sich der Personalbestand kontinuierlich und besonders im Infrastrukturbereich, trotz steigendem Arbeitspensum. Dies führte dazu, dass immer mehr Verantwortung auf andere Berufssparten der Eisenbahn abgewälzt wurde, und zwar auf die Lokführer und die Fahrdienstleiter. Dies erhöhte für die Gewerkschaftsseite das Sicherheitsrisiko für einen reibungslosen Ablauf des Bahnbetriebes.

Brandstiftung in einem DOSTO-Wagen in Luxemburg/Stadt am 14. Juli 2006

Am 14. Juli 2006 dann der nächste Schock. An diesem Tag entzündete ein Passagier in einer DOSTO-Garnitur, die die Verbindung Luxemburg-Athus fuhr, ein Feuer. Das Ausmaß dieser verbrecherischen Tat war schrecklich: 31 verwundete Passagiere (davon 13 schwer- und 18 leichter Verletzte). Unter den Schwerverletzten mussten zwei in spezialisierte Kliniken nach Brüssel und Lüttich abtransportiert werden. Der Täter sprach, aufgrund seiner Lebenssituation, von einer Verzweiflungstat.

Für den SYPROLUX, wie für alle Opfer und Beteiligten war dies keinesfalls ein Grund für solch eine zerstörerische Tat. Man sah sich jetzt mit einem neuen Risiko ausgesetzt und als Gewerkschaft erhoffte man sich, dass dieses Ereignis einen Denkanstoß für eine neue Sicherheitspolitik liefern würde.

Zugunfall in Zoufftgen am 11. Oktober 2006

Nach dem schweren Brandanschlag erholte sich Luxemburg nur langsam. Im August berichtete die Presse von einem tödlichen Unfall in der Schweiz als ein Bauzug seine Bremsen nicht mehr betätigen konnte und unkontrolliert kollidierte. Die angespannte Lage hatte sich kaum gelegt, als im Oktober ein weiterer Unfall das Land erschütterte. Am 11. Oktober 2006 kollidierten ein Personenzug und ein Güterzug nahe der luxemburgisch-französischen Grenze in Zoufftgen.

Da beide Züge mit hoher Geschwindigkeit unterwegs waren, war der Aufprall so heftig, dass sich der Güterzug in den Personenzug eingrub. Die Unfallstelle glich deswegen einem Trümmerfeld. Trotz der wenigen Passagiere im Personenzug hatte der Unfall sechs Tote, zwei Schwerstverletzte und 14 Leichtverletzte zu beklagen. Unter den Todesopfern befanden sich drei Passagiere, ein Gleisarbeiter und beide Lokführer. Der Unfall traf den SYPROLUX direkt, der den Tod des Mitglieds Steve Dondelinger zu beklagen hatte.

Trotz massiver Investitionen in die Sicherheit bliebe immer ein Restrisiko, das hier zu einer “*extremen Katastrophe*” geführt hatte, so die erste Stellungnahme der CFL. Während den Bergungsarbeiten musste der gesamte Eisenbahnverkehr auf der Strecke umgeleitet werden. Damals rollten im Regelverkehr auf diesem Linienabschnitt täglich 150 Züge. Bis zur kompletten Räumung der Unfallstelle und dem Abschluss der Ermittlungen vor Ort transportierte ein Schienenersatzverkehr die französischen Grenzgänger nach Luxemburg und zurück.

Die Ermittlungen wurden unverzüglich aufgenommen. Zum Zeitpunkt des Zusammenpralls stand lediglich ein Gleis in dem Abschnitt zur Verfügung, das andere war wegen Gleisarbeiten geschlossen. Dementsprechend musste vom Stellwerk koordiniert werden, welcher Zug den eingleisigen Abschnitt befahren konnte. Die Ermittlung nach der Unfallursache führte zum Stellwerk Bettemburg, wo der schriftliche Befehl “*nicht konform mit den Vorschriften erteilt*” worden war. Dem Personenzug wurde erlaubt, die Strecke zu befahren, obwohl der Güterzug bereits unterwegs war und ein rotes Signal dies klar verdeutlichte. Doch der zuständige Fahrdienstleiter vermutete eine Fehlfunktion des Signals und erteilte trotzdem den Befehl.

Die Entscheidung der CFL zur offenen und transparenten Kommunikation “*um die Vertrauensbasis wieder herzustellen,*” begrüßte Georges Bach und erhoffte sich ein schnelles Umsetzen der Verbesserungsmaßnahmen. Der SYPROLUX-Präsident befürwortete die geplante Verbesserung der Kommunikation zwischen den Stellwerken in Bettemburg und Thionville, sowie die Maßnahme, schriftliche Befehle nur noch nach Absprache mit

einem weiteren Beamten erteilen zu können. Des Weiteren forderte der SYPROLUX eine Harmonisierung europäischer Standardverfahren, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, um so Schnittstellen verlässlicher zu sichern. Des Weiteren sollten die Investitionen in neue Sicherheitssysteme weitergeführt und diese flächendeckend eingesetzt werden. Am 25. November hielt der SYPROLUX eine Messe zum Andenken an die Opfer ab und beteiligte sich an einer Spendenaktion, um die Familien der verunglückten Eisenbahner zu unterstützen.

2009 wurden vier Mitarbeiter des Stellwerks Bettemburg vor Gericht zu schweren Gefängnisstrafen verurteilt. Der SYPROLUX kritisierte die harten Haftstrafen, die nicht das Fehlverhalten an sich bestraften, sondern die Konsequenzen. Die Urteile in 1. Instanz basierten ausschließlich auf dem Paragrafen 422 des Strafgesetzbuches, "*welcher besagt, dass eine bestimmte Kategorie von Personen, welche im "transport en commun" arbeitet, härter bestraft werden muss, als dies im Basisgesetz vorgesehen ist.*" Die Haltung der CFL-Verwaltung, welche die Mitarbeiter kritisierte, verurteilte der SYPROLUX. Die Gewerkschaft würde von nun an nicht mehr weiter zuschauen, wie die Verwaltung sich ihrer Verantwortung entzieht. Die Verwaltung habe es versäumt, die Probleme der Fahrdienstleiter zu lösen, die bis zu neun Stunden ohne Unterbrechung arbeiten mussten.

Die SYPROLUX-Führung zeigte sich enttäuscht, dass viele der geforderten Maßnahmen immer noch auf eine Umsetzung warteten. Anstatt die Vorschläge der Mitarbeiter zu beachten, wurden Maßnahmen eingeführt, die kaum von Nutzen waren. Auch einige Presseorgane zeigten sich kritisch gegenüber der harten Verurteilung. Die Strafen wurden in zweiter Instanz verringert, andere Angeklagte freigesprochen. Der Unfall führte zum Ausbau des "ETCS"-Sicherheitssystems in Luxemburg.

Unfall in Bettemburg am 14. Februar 2017

Diesen Valentinstag sollte so schnell kein Eisenbahner vergessen, wenn überhaupt. Am 14. Februar 2017 wurde der gleiche Streckenabschnitt wieder zum Schauplatz einer Katastrophe. Nur wenige Kilometer von der Unfallstelle von 2006 entfernt, kollidierte ein aus Luxemburg-Stadt kommender Personenzug mit einem aus Frankreich kommenden Güterzug. Da jegliche Passagiere in Bettemburg ausgestiegen waren, verblieben lediglich der Zugführer und die Zugbegleiterin im Personenzug. Der Zugführer überlebte den Aufprall nicht, die Zugbegleiterin wurde leicht verletzt. Der Lokführer des Güterzugs konnte in den hinteren Teil der Zugmaschine zurückweichen und erlitt schwere Verletzungen. Dieser Aufprall war heftig, die Unfallstelle aber weniger chaotisch als damals in Zoufftgen. Die Rettungskräfte waren binnen weniger Minuten vor Ort und begannen mit den Bergungsarbeiten.

Der Hilfszug der CFL war ebenfalls vor Ort. SYPROLUX-Präsidentin, Mylène Bianchy und FCPT-Präsident, Paul Gries fuhren umgehend zum Unfallort. Dort angekommen sah man auf der Höhe beider Lokkabinen nur noch in sich verkeilte Metallstücke und es herrschte eine unglaubliche

Unfall in Bettemburg am 14/02/2017

Unfall in Bettemburg am 14/02/2017

Stille. Diese wurde nur durch emsiges und unglaublich professionelles Arbeiten beherrscht. Die Sorge der beiden Gewerkschafter galten dem Lokführer, welcher zu diesem Zeitpunkt noch nicht gesichtet worden war und den Kollegen vor Ort, von denen viele sich in die Vergangenheit zurückversetzt sahen, damals in Zoufftgen.

Nach den Bergungsarbeiten begannen die Eisenbahner die Strecke zu räumen. Im Akkord schafften sie es, die Strecke binnen einer Woche wieder befahrbar zu machen. Währenddessen startete die Ermittlung, rund um die Unfallursache. Noch am selben Tag stellte sich heraus, dass der Personenzug mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs war und ein Vorsignal missachtet hatte. Diese Erkenntnis führte dazu, dass sich die französischen Zugführer weigerten, weiter nach Luxemburg zu fahren, da sie ihre Sicherheit gefährdet sahen. Des Weiteren beschuldigten die französischen Gewerkschaften, dass Sicherheitsstandards in Luxemburg kaum eingehalten werden und es regelmäßig zu Geschwindigkeitsübertretungen käme.

Der SYPROLUX übte Kritik an diesen Spekulationen in den sozialen Medien und empfand die Schuldzuweisungen aus den Reihen der französischen Gewerkschaften an die CFL-Eisenbahner sogar als „*Dolchstoß*“. Die Anschuldigungen hätten „*kaum etwas mit der Realität*“ zu tun. Stattdessen appellierte die Gewerkschaft auf “*Vernunft und Verantwortungsgefühl*” um unüberlegte Äußerungen zu vermeiden: “*Klare Antworten wird es erst geben, wenn die Justiz ihre Untersuchungen abgeschlossen hat*”. Die beiden luxemburgischen Eisenbahnergewerkschaften baten die CFL-Verwaltung eine separate, interne Untersuchung abzuhalten. Zu erwähnen bleibt an dieser Stelle, dass damals das CFL-Streckennetz und Rollmaterial schon weitgehend mit dem europäischen Sicherheitssystem, ETCS, ausgestattet war. Das französische Netz aber noch meilenweit hinterherhinkte und so eine Genehmigung für das ETCS-System auf ihrem Netz von der nationalen Behörde nicht ausgestellt wurde.

Zwei Wochen nach dem Unfall, berichtete der beauftragte Schweizer Experte, dass, auf Basis der vorhandenen Informationen, höchstwahrscheinlich ein menschlicher Fehler zum Unfall geführt habe. Nachdem auch die Blackboxes ausgewertet worden waren, wurde ein Jahr darauf ein weiterer Unfallbericht veröffentlicht. Aus diesem ging hervor, dass der Lokführer mit erhöhter Geschwindigkeit gefahren sei und dabei ein Vorsignal missachtet hatte. Nachdem der Lokführer das geschlossene Hauptsignal erkannt hatte, versuchte dieser eine Notbremsung einzuleiten, doch der Personenzug konnte wegen der überhöhten Geschwindigkeit nicht genügend abbremsen und kollidierte kurz darauf.

Zeitgleich hatte eine Fahrassistenz auf dem Gleis aus unbekannten Gründen keinen Impuls geliefert. Somit versagte auch das Sicherheitssystem “Memor II+”, dass eigentlich den Zug beim Erhalt dieses Impulses von seiner erhöhten Geschwindigkeit automatisch abbremsen sollte. In Luxemburg waren zu dem Zeitpunkt Streckennetz und Rollmaterial schon weitgehend mit dem europäischen Sicherheitssystem, ETCS, ausgestattet. In Frankreich hingegen war dies nicht der Fall, sodass die zuständige nationale Behörde keine Genehmigung für das ETCS-System auf ihrem Netz ausgestellt hatte. Dementsprechend wurde es für Züge nach Frankreich – wie beim betroffenen Personenzug – bereits ab Abfahrt nicht benutzt. Eine Umstellung an der Grenze sei zu komplex und zeitaufwendig gewesen. Als direkte Reaktion forderten die Eisenbahnergewerkschaften von der Regierung, Druck auszuüben, um das ETCS-Sicherheitssystem auch in den Nachbarländern einzuführen. Die CFL-Verwaltung entschied der Forderung der SYPROLUX Folge zu leisten und das ETCS-System erst am letzten Bahnhof bzw. am letzten Signal auszuschalten.

Anfang 2020 wurden die Ermittlungen eingestellt. Der Unfall war auf technische und menschliche Fehler zurückzuführen. Die fehlerhafte Fahrassistenz war regelmäßig gewartet worden, ohne dass irgendwelche Fehler aufgetreten waren. Es wurde nach dem Unfall komplett ausgetauscht und später durch das ETCS-Sicherheitssystem ersetzt. Das Verfahren wurde ohne Beschuldigte eingestellt.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Gewalt im öffentlichen Nahverkehr nicht als Fatalität akzeptieren

Im Fokus *Gewalt im öffentlichen Transport*

Sicherheit umfasst nicht nur Betriebs- und Arbeitssicherheit, sondern auch die Sicherheit am und um den Arbeitsplatz herum. Des Weiteren existiert auch ein individuelles Sicherheitsgefühl, sowohl für einen Mitarbeiter als auch für einen Kunden. Dieses lässt sich aber nur schwer messen bzw. an konkreten Punkten festhalten. Und doch ist es ein Aspekt, den man, auch als Gewerkschaft, nicht außer Acht lassen kann. Hier gilt es im Bereich der Prävention zu agieren und dafür zu sorgen, dass ein so großer Betrieb, wie die CFL, ihre soziale Verantwortung innerhalb der Gesellschaft an sich wahr nimmt.

Die erste Mission der Eisenbahn ist es, Menschen sicher und pünktlich von einem Punkt zum anderen zu bringen. Die Kundschaft kann so verschieden, wie auch eigenartig sein. Der Eisenbahner steht jedem zur Verfügung in guten und in schlechten Tagen. Doch kann nicht geleugnet werden, dass in den vergangenen Jahren die Gewalt im öffentlichen Transport zu einem wahren Problem geworden ist. Erschreckend ist die Tatsache, dass die Hemmschwelle zur Gewalttat unaufhaltsam sinkt. Meistens trifft der angestaute Ärger die Mitarbeiter, die in direktem Kontakt mit der Kundschaft sind, sprich: die Zugbegleiter, die Aufsichtsbeamten, die Schalterbeamten und die Busfahrer.

Im Jahr 2006 kam es zu wiederholten tätlichen und verbalen Übergriffen dem CFL-Personal gegenüber, und zwar in einem Maß, dass die Gewerkschaften, diese Situation nicht mehr hinnehmen konnten und wollten. Doch damals begannen Politik und CFL-Obrigkeit diese Problematik erstmals zu entdecken.

Jetzt war das Maß voll

Am Nikolaustag des Jahres 2006 wurde eine Zugbegleiterin der Art von einem «Kunden» angegriffen, dass am 07. Dezember 2006 ein Warnstreik stattfand. Die Züge fielen zwischen 10:45 Uhr und 12:45 Uhr aus. Trotz der Ausfälle zeigte die CFL-Kundschaft Verständnis gegenüber der Streikaktion, denn sie ist schließlich auch von Gewalt im öffentlichen Raum betroffen.

Infolge dieses Warnstreiks kam es zu einer ganzen Reihe von Reaktionen seitens der Politik und der CFL-Direktion. Auf politischer Ebene gründete man eine Plattform, die aus Vertretern aller Gewerkschaften aus dem ÖPNV, der Transportträger, der Polizei und der Kundenvereinigungen und des Transportministeriums zusammengesetzt ist. So entstand das spätere "Comité de pilotage de la sécurité dans les transports publics", welches heute noch unter der Verantwortung des Mobilitätsministeriums steht. 2008 wurde das erste Gesetz zur Sicherheit im ÖPNV verabschiedet, welches unter anderem die Wegweisung aus dem öffentlichen Transportmittel vorsah.

Datenbank und „constat incident sûreté"

Besonders hervorzuheben ist die Rolle der CFL, welche als erster Transportträger eine Datenbank erstellt hat, um sämtliche Vorfälle, Delikte, unangemessenes Verhalten, tätliche und verbale Übergriffe, mittels eines Formulars zu erfassen. Und heute gebrauchen sämtliche Transportträger den sogenannten „Constat d'incident sûreté" (CIS). Die CFL wertet indes das gesamte Datenmaterial aus.

Ausbildung und Opferbetreuung

CFL-intern wurde für die Mitarbeiter, die in direktem Kontakt mit dem Kunden stehen, Ausbildungen zur Deeskalation und Konfliktlösung eingeführt. Besonders wichtig für die Gewerkschaften war, dass ein Opfer eine adäquate Betreuung erhält, und zwar auf medizinischem, psychologischem und juristischem Plan. Der SYPROLUX arbeitete sehr eng mit den CFL-Verantwortlichen an diesem Betreuungsprozess. Als Sozialpartner hat man ebenfalls erreicht, dass bei einem "Dépôt de plainte" das Opfer die Adresse der CFL angeben kann. Dies gibt dem Opfer einen gewissen Schutz und verringert die Hemmschwelle, einen Täter anzuzeigen.

Bauliche Maßnahmen und Kameraüberwachung

Um das Sicherheitsgefühl von Mitarbeitern und Kunden zu verstärken, wurde ein kompletter Ak-

tionsplan erstellt, mit etlichen technischen Maßnahmen, wie z.B. etwaige tote Winkel durch Spiegel in Unterführungen zu umgehen; die Verbesserung der Belichtung an Haltestellen und in Unterständen (abri).

Ein heikles Thema war hingegen die Einführung von Sicherheitskameras. Hier galt es sicherzustellen, dass man den Mitarbeiter an seinem Arbeitsplatz beschützt und nicht in einen Kontrollmechanismus des Mitarbeiters verfällt. Doch auch in diesem Punkt zogen die Gewerkschaften mit. Die Bedingung war, dass die Sozialpartner stets im Vorfeld informiert werden, an welchen Stellen zusätzliche Kameras installiert werden. Die nötige Videozentrale wurde im selben Zug aufgebaut. Im Jahr 2021, verfügte das CFL-Netz über 880 Kameras in Bahnhöfen und Haltestellen. Zug- und Busflotte sind ebenfalls mit Kameras ausgerüstet. Besonders wichtig zu erwähnen ist die Tatsache, dass das Sichten von Videomaterial auch nach einem eigenen Prozedere abläuft, bei dem ein Personalvertreter immer anwesend sein muss.

Pôle sociétal

Des Weiteren arbeitete der SYPROLUX intensivst an der Schaffung eines sogenannten „pôle sociétal“, mit. Dies ist eine Anlaufstelle, wo Obdachlose, Drogenabhängige oder sonst etwas verlorenen Menschen aufgenommen und an weitere Hilfsstellen weitergeleitet werden. Seit 2016 hat der „Para-Chute“ seine Türen aufgemacht. Bis zu 150 Personen werden hier täglich betreut. Die Struktur besteht aus einer Zusammenarbeit zwischen den CFL, der Stadt Luxemburg, dem Familienministeriums und der Caritas.

Kein Rückgang der Vorfälle, bestenfalls eine Stagnation auf hohem Niveau

Trotz aller Bemühungen jeglicher Natur ist die Gewaltbereitschaft im ÖPNV über die Jahre hinweg weiter angestiegen. Am 20. Mai 2011 kam es zu einer weiteren Protestaktion im Bahnhof Luxemburg. Denn in den ersten vier Monaten des Jahres zählte die CFL schon 76 Übergriffe. Und wieder pilgerte man zum Polizei- und Transportminister, damit weitere Maßnahmen zum Schutz von Beleg- und Kundschaft getroffen werden sollten. Die CFL ihrerseits setzte auf eine verstärkte Begleitung der Züge durch externe Wachdienste.

Sogar während der Corona-Pandemie verbesserte sich die Lage nicht wesentlich. Der Hauptgrund für Übergriffe war das Nichteinhalten der Maskenpflicht im ÖPNV. Einer der bis dato schwersten Übergriffe ereignete sich am 16. März 2019 im Bahnhof Oetringen. Der Zugbegleiter wurde durch einen gezielten Faustschlag des Täters außer Gefecht gesetzt. Der Lokführer, der seinem Kollegen zu Hilfe kommen wollte, wurde von mehreren Tätern aus dem Zug gedrängt und auf dem Bahnsteig zusammengeschlagen. Es war ein schlimmer Fall, der nicht nur ein Mitglied des SYPROLUX traf, sondern ein grenzenloses Beispiel an Brutalität an den Tag legte. Von den psychologischen Konsequenzen für die beiden Opfer mal abgesehen. Im Prozess wurden für den Hauptbeschuldigten 60 Monate Haft und 88.000€ Schmerzensgeld gefordert. In diesem Fall hatte die „association des assurances accidents“ (AAA) erstmals in einem CFL-Fall ebenfalls Klage geführt.

Doch der SYPROLUX will die Gewaltbereitschaft nicht als Fatalität akzeptieren und hat dazu auch eine konkrete Vorstellung.

Im Fokus *Polizei statt Hilfsheriffs*

Angesichts der steigenden Zahl der Übergriffe gegenüber den Mitarbeitern und Kunden im ÖPNV, schaute der SYPROLUX schon 2016 über die Grenzen hinweg, um eventuelle Lösungsansätze zu finden. Der traditionelle "agent de police de chemin de fer" wurde im Laufe der Jahrzehnte abgeschafft. Die Wegweisung aus dem ÖPNV war nur zeitlich begrenzt, die benötigten Kontrollmechanismen nicht vorhanden. Und beim Justizminister brauchte man erst gar nicht nach einem Platzverweis zu fragen. Eine interne Sicherheitsmannschaft bei den CFL erbrachte nicht den erwünschten Erfolg und Zugbegleiter wären in den Augen des SYPROLUX nicht dazu bestimmt als Hilfssheriff zu fungieren.

Nos amis, les belges

So knüpfte man Kontakte zur belgischen Polizei. Diese verfügte nämlich schon seit dem Jahre 2001 über eine spezifische Einheit namens "Police des chemins de fer et du métro belge". Die Missionen dieser spezifischen Einheit lassen sich wie folgt zusammenfassen:

"*La Police des chemins de fer est un service de police spécialisé chargé de : la sécurité, la qualité de vie, et l'appui policier dans le cadre du transport de personnes et de biens par rail avec l'ambition d'être un partenaire fiable et expert pour: les usagers, les sociétés de transport et les autres services de police ou de sécurité.*" *(Auszug Transportspezial 2016)* Diese Einheit zählte 2016, 632 Polizisten und war auf 11 Standorte verteilt. Für den SYPROLUX war dies die Lösung per se.

Mit dem Pilgerstab unterwegs

So stellte man ein komplettes Dossier zusammen und pilgerte zu den zuständigen Ministerien, zu den politischen Parteien, zum "Comité de pilotage sécurité dans les transports publics", zur CFL-Direktion und nicht zuletzt zur Police Grand-Ducale. Die Idee an sich fand Anklang querbeet. Doch wie so oft sollte es am nötigen Personalbestand hapern, diesmal bei der Polizei.

Auf der Suche nach der "masse critique"

Als SYPROLUX war man sich bewusst, dass Gewalt mittlerweile zu einem Gesellschaftsphänomen mutiert war und man sich nicht nur auf den Zug, sprich die CFL, beschränken sollte. Und mit den steigenden Passagierzahlen im Zug, der Einführung der Tram und den Bemühungen der Politik den Individualverkehr zu erschweren, sah man als SYPROLUX die sogenannte „masse critique" für solch eine Einheit erreicht.

Deshalb formulierte man die Forderung dahin gehend um, dass man als SYPROLUX eine Polizeieinheit für den gesamten öffentlichen Transport fordere, in etwa nach dem gleichen Schema wie die Polizei über eine "police routière" verfügt.

Und Ende März 2019 kündigte der Transportminister, François Bausch, der zu diesem Zeitpunkt auch die Polizei als Ressort unter sich hatte, an, während eines offiziellen Treffens, eine solche Einheit in einer nahen Zukunft schaffen zu wollen, die selbstverständlich auf die Bedürfnisse unseres Landes zugeschnitten sei. Laut der Aussage von Minister Bausch, habe er das vom SYPROLUX zusammengestellte Dossier des belgischen Modells analysiert und sei überzeugt, dass solch eine Einheit auch Sinn für Luxemburg ergebe.

Für den SYPROLUX demnach ein Punktsieg.

Eine Patrouille der belgischen Polizei

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Ein Kuckucksei landet im Nest der nationalen Transportträger

Im Fokus *Der gratis öffentliche Personennahverkehr*

Anlässlich der Wahlen im Oktober 2018 forderten sechs Parteien – darunter die drei Regierungsparteien (DP-LSAP-Déi Gréng) – die Einführung des kostenlosen öffentlichen Transports. Mit der Wiedereinführung der bereits bestehenden Regierungskoalition wurde der kostenlose öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als „*Soziale Maßnahme*“ in den Koalitionsvertrag aufgenommen.

„Packt euren Gratis-Transport ein, wir wollen ihn nicht!“,

forderte der SYPROLUX am 25. November 2018, während dem die Koalitionsverhandlungen noch nicht abgeschlossen waren. Diese forsche Aussage rührte daher, dass zu dem Zeitpunkt aufgrund sinkender Verkaufszahlen, Gebrauch von Fahrkartenautomaten und Einführung digitaler Tools zum Kauf von Tickets, man erneut mit einer Welle von Schalterschließungen in der Fläche konfrontiert war. Des Weiteren zermürbte die Umsetzung der Reform des öffentlichen Dienstes von 2015 Personal und Sozialpartner. Diese Reform, welche die CFL als erste, gemäß dem Gesetz, umgesetzt hatte, beinhaltete tiefe Einschnitte in unsere Laufbahnentwicklungen. Weitere Einbußen bei den Anfangsgehältern (die 80-80-90-Regel) und die Verlängerung der Stage-Zeit auf drei Jahren, führten dazu, dass die CFL an Attraktivität für potenzielle neue Eisenbahner verlor, die dringend benötigt wurden.

Diese urplötzliche Hervorhebung dieser Maßnahme verwunderte den SYPROLUX. Denn zuvor, in zahlreichen Gesprächen mit den verschiedenen Parteien, war der Gratis ÖPNV nie Thema gewesen.

Nach der ersten Empörung folgte die Sorge

Der SYPROLUX hatte von Anfang an die Sorge, dass die Einführung eines Gratis ÖPNV, den Wert dieser Dienstleistung mindern würde. Befürchtet wurde ein Anstieg von Vandalismus und Übergriffen auf das Personal sowie ein Autoritätsverlust des Zugbegleitpersonals.

Der Kauf einer Fahrkarte verpflichtete den Kunden zur Einhaltung der Regeln des ÖPNV. Bei Nichtbeachtung hatte das Zugbegleitpersonal die Möglichkeit, dem Kunden das Transportticket zu entziehen und ihn des Transportmittels zu verweisen. Durch den gratis ÖPNV wäre dies nicht mehr möglich.

Des Weiteren konnte man einen möglichen Personalabbau bei Schalter- und Zugbegleitpersonal nicht ausschließen und einen solchen würde der SYPROLUX „*nicht mitmachen*“. Die Gewerkschaft beharrte auf die menschliche Präsenz in Zügen, um weitere Geisterbahnhöfe zu verhindern.

Fadenscheinige Begründung

Der Versuch, den gratis ÖPNV als „*Soziale Maßnahme*“ darzustellen, wurde vom SYPROLUX als fadenscheiniges Argument kritisiert. Denn Luxemburg habe bereits einen preiswerten Tarif, der für viele Bedürftige zudem längst kostenlos sei. Diese und ähnliche Einschätzungen wurden auch vom Landesverband, der Presse und etlichen Experten geteilt.

Die angekündigten Pläne der Regierung wiesen mehr Fragen als Antworten auf. Qualität und Leistung riskierten, auf der Strecke zu bleiben. Und der Kunde wurde deutlich zum „*User*“ (Nutzer) degradiert.

Out of the blue oder eine Pressekonferenz der besonderen Art

Im Januar 2019 bestätigte der Transportminister die Einführung des gratis ÖPNV für Anfang 2020. Dies tat er mit einer groß angelegten Werbekampagne, die mit einer Pressekonferenz am 21. Januar 2019 eingeläutet wurde. Das Spektrum des Publikums war breit gefächert. Denn nebst zahlreichen Journalisten aus dem In- und Ausland, warteten auch Vertreter, bzw. Direktoren einer ganzen Reihe von Transportträgern auf die Erklärungen des Transportministers, François Bausch. SYPROLUX-Präsidentin, Mylène Bianchy, wohnte dieser Pressekonferenz ebenfalls bei und es sollte sich nach einigen Gesprächen herausstellen, dass sämtliche Transportträger des Landes mit der Ankündigung der Einführung des gratis ÖPNV überrascht wurden. Vorgespräche hatten weder mit Sozialpartnern noch mit Transportträgern stattgefunden. Beide

Seiten traf diese Entscheidung der Regierung und vor allem der kurze Einführungstermin so richtig "out of the blue".

Beruhigende Worte seitens der Politik verhallten

Transportminister Bausch versuchte die Gewerkschaften zu beschwichtigen und sicherte zu, das Personal nicht zu reduzieren. Laut seiner Aussage könne er sich "*eher vorstellen, dass ein Zug ohne Lokführer als ohne Zugbegleiter fahren könnte.*" Stattdessen führten die Aussagen des Transportministers zu Unruhe und Unsicherheit in den Verkehrsbetrieben und bei den Sozialpartnern.

Transportminister Bausch konnte zu diesem Moment den Erhalt der 1. Klasse in den Zügen und eine Anpassung der Tarife der internationalen Verbindungen garantieren.

Zahlreiche Fragen von Gewerkschaften und Patronat blieben hingegen unbeantwortet:

- Welche Missionen die Zugbegleiter künftig haben werden?
- Wie das künftige Berufsbild eines Schalterbeamten aussehen sollte?
- Wie man nach weiteren Schalterschließungen das Personal beschäftigten würde? Wie sollte man bei einem Anstieg der Kundschaft in der Lage sein ein hohes Maß an Pünktlichkeit zu garantieren?
- Verfügte man überhaupt über genug Roll- oder Zugmaterial in diesem Fall?

Mit all diesen Fragen standen Gewerkschaften und Transportträger zunächst im Regen.

Vorschläge der Gewerkschaften stießen in Kirchberg auf taube Ohren

Der SYPROLUX vertrat von Anfang an den Standpunkt, dass Luxemburg noch nicht bereit sei für die Einführung eines gratis ÖPNV, weder in puncto Infrastrukturen, noch in puncto Mindset. Des Weiteren würde die Regierung eine Erwartungshaltung beim Kunden schüren, derer die Transportanbieter wahrscheinlich nicht gerecht werden könnten, mangels Vorbereitungszeit. Als Alternative zum Plan der Regierung schlug der SYPROLUX deshalb vor:

- die großen Baustellen auf dem Infrastrukturnetz auszuführen,
- die Kundeninformation, das Angebot auf sämtlichen Linien und die Zuverlässigkeit des Zugbetriebes weiter zu optimieren
- die Zeitpläne zwischen den verschiedenen Transportmitteln abzustimmen.

Dies wäre der richtige Weg, um eine langfristige Steigerung der Attraktivität des ÖPNV zu gewährleisten. Und wenn ein solches Angebot dann auch noch gratis den Kunden zur Verfügung stehe, wäre dies eine echte Alternative zum Individualverkehr.

Lamentieren half wenig, man musste agieren

CFL-Intern wurde eine Arbeitsgruppe "Gratis öffentlicher Transport" gegründet. Die Gewerkschaften stellten zahlreiche Forderungen an die Arbeitsgruppe:

- sämtliche Züge müssen weiterhin mit Zugbegleiter besetzt sein;
- eine Anpassung der Aufgaben der Zugbegleiter müsse ausgearbeitet werden,
- die Gesetzgebung zur Sicherheit im öffentlichen Transport müsse angepasst werden. (Stichwort: Wegweisung eines Störenfrieds)
- keine verwaisten Bahnhöfe;

- Umschulungsmöglichkeiten für Schalterpersonal
- die Schaffung eines neuen Berufsbildes, dem “agent d’accueil”;
- die Schaffung zweier Pilotprojekte eines “espace accueil client” in den Bahnhöfen Bettemburg und Ettelbrück (beides künftige sogenannte “pôles d’échange”).

Doch die Gesprächsrunden verliefen schleppend und unregelmäßig. Die Resultate blieben weitgehend aus. Nach nur drei Sitzungen erklärte die damalige AV-Obrigkeit im Juni 2019 das Dossier für abgeschlossen. Die SYPROLUX-Verantwortlichen kritisierten die Entscheidung stark, da noch viele Gespräche und Verhandlungen geführt werden müssen, ehe man einen Schlussstrich setzen und Entscheidungen treffen könnte.

Da die Arbeitsgruppe selbst keine Entscheidungsgewalt besaß und der AV-Dienst vor einer größeren Reorganisation stand, konnten über diesen Weg kaum Änderungen durchgesetzt werden. Im Nachhinein kann man sagen, dass Gespräche und Verhandlungen auf der Ebene der Zentraldelegation vermutlich zu schnelleren und besseren Ergebnissen geführt hätten.

Öffentliche Petition: ein Schlag ins Wasser

Gemeinsam mit dem Landesverband und der FGFC wurde eine Petition für den Erhalt des alten Tarifsystems gestartet und stark beworben. Die Petition erreicht jedoch bis Abschluss lediglich 1298 der benötigten 4500 Stimmen, um von den Abgeordneten angehört zu werden.

SYPROLUX Deng Gewerkschaft — FNCTTFEL Landesverband — FGFC Pour une fonction publique d’aujourd’hui

Pétitioun 1189

Fir d’Bäibehaalen
vum aktuellen Tarifsystem am Öffentlechen Transport

D’Gewerkschaften SYPROLUX, FNCTTFEL-Landesverband an FGFC setzen sech gemeinsam an fir e qualitativ héichwertegen öffentlechen Transport, an deem de Client am Mëttelpunkt steet.

Fir esou e öffentlechen Service ze garantéieren muss konstant an eng optimal Offer an Infrastrukturen investéiert gin. Dréi- an Aangelpunkt vun engem qualitativ héichwertegen öffentlechen Transport as gudd ausgebildend a motivéiert Personal am Zuch, an de Bussen an am Tram. Deemno stin die dräi Gewerkschaften SYPROLUX, FNCTTFEL-Landesverband an FGFC zesummen fir all Bestriewungen vun enger schlaïchender Privatisérung vum öffentlechen Persounenverkéier ze ënnerbannen.

En qualitativ héichwertegen öffentlechen Transport huet säi Präis, deen Ausdrock vun enger gewëssener Wertschätzung as. Aus deem Grond ënnerstëtzen die dräi Gewerkschaften SYPROLUX, FNCTTFEL-Landesverband an FGFC d’Pétitioun N°1189: Fir d’Bäibehaale vum aktuellen Tarifsystem am Öffentlechen Transport. D’Gewerkschaften ruffen deemno all hier Memberen an Sympathisanten dozou op dës Pétitioun ab dem 19. März 2019 z’ënnerschreiwen.

All Informatiounen zu der Pétitioun 1189 fannt Der ënner: www.chd.lu an der Rubrik: signer une pétition - Pétition 1189

Lëtzebuerg, den 14. Mäerz 2019
matgedeelt vun SYPROLUX, FNCTTFEL-Landesverband an FGFC

Pour le maintien
du système tarifaire actuel dans le transport public!

Les syndicats du secteur public SYPROLUX, FNCTTFEL-Landesverband et FGFC ensemble s’engagent pour un transport en commun de haute qualité, où le client se trouve au centre des préoccupations.

Afin de garantir un tel transport public, il est nécessaire d’investir constamment dans l’offre et les infrastructures. Un transport en commun de haute qualité ne peut se réaliser qu’avec du personnel motivé et formé à la pointe du progrès, exerçant leurs fonctions dans les trains, les bus et le tram. Les trois syndicats du secteur public SYPROLUX, FNCTTFEL-Landesverband et FGFC font front commun contre toute tentative allant vers une privatisation insidieuse du transport public en commun. Une telle offre a son prix, par lequel se traduit une certaine reconnaissance pour les prestations réalisées.

Pour ces raisons les trois syndicats SYPROLUX, FNCTTFEL-Landesverband et FGFC soutiennent la pétitioun N°1189: Pour le maintien du système tarifaire actuel dans les transports publics Les syndicats font appel à l’ensemble de leurs membres et sympathisants de signer cette pétition dès le 19 mars 2019.

Toutes les informations en rapport avec la pétitioun 1189 sont accessibles sous: www.chd.lu dans la rubrique: signer une pétition - Pétition 1189

Luxembourg, le 14. März 2019

communiqué par le SYPROLUX, la FNCTTFEL-Landesverband et la FGFC

SYPROLUX Deng Gewerkschaft — FNCTTFEL Landesverband — FGFC Pour une fonction publique d’aujourd’hui

Schwachstellen werden sichtbar und die Lokalsektionen unruhig

Im November 2019 wurde das Problem der wegfallenden Schalterbeamten recht deutlich: Wegen Bauarbeiten war die Zugstrecke in Troisvierges gesperrt, die Kunden mussten auf den Schienenersatzverkehr zurückgreifen. Da am Bahnhof schon länger der Fahrkartenschalter geschlossen war, standen viele Kunden ahnungslos in der Landschaft herum. Zusätzlich waren die Bahnhofstoiletten durch Vandalismus beschädigt worden und der Sauberkeitsgrad auch dementsprechend.

Seitens des SYPROLUX versuchte man in Zusammenarbeit mit den lokalen Sektionen, die jeweiligen Gemeindeväter zu sensibilisieren und auf die kommende Schließung von Schaltern in ihren Gemeinden aufmerksam zu machen. Jedoch war das Interesse am Erhalt von Bahnhöfen bzw. Fahrkartenschaltern sehr gering.

Zwei-Klassen-Gesellschaft

Ende 2019 kritisierte der SYPROLUX erneut die Bezeichnung des gratis ÖPNV als “soziale Maßnahme”. In den Augen der Gewerkschaft würde eine Zwei-Klassen-Gesellschaft geschaffen werden. Denn ein 1. Klasse Abonnement kostete nun 660€ und Deklassierung der 1. Klasse bei Überbelegung der 2. Klasse war nicht mehr vorgesehen. Somit war eine klare Trennung zwischen wohlhabenderen Kunden und den restlichen Nutzern geschaffen worden. Ein „surclassement“ für CFL-Mitarbeiter für die 1. Klasse war ebenfalls nicht mehr möglich.

Gummibahn erwartet ebenfalls eine Reorganisation im Rahmen des RGTR

Anfang 2020 wurde der BU-Kommission bestätigt, dass kein Personalabbau im Busbetrieb vorgenommen werde. Lediglich die Buslinien würden neu aufgeteilt werden im Rahmen der Restrukturierung des RGTR. Den einzigen Verlust in ihrer Branche wäre die Abschaffung der „indemnité de caisse".

Die Skepsis überwiegt bis zuletzt

Kurz vor der geplanten Einführung bereitete dem SYPROLUX weiterhin das überlastete Material und Netzwerk große Sorgen. Einerseits freute man sich über den Zuwachs von Linien und Personal, andererseits fürchtete man, dass der erwartete Ansturm das überlastete Netzwerk noch weiter unter Druck setzen würde. Presseberichte schienen diese Sorgen zu bestätigen. Nach der Einführung des kostenlosen öffentlichen Transports im März 2020 zog der SYPROLUX eine Bilanz der ersten Tage. Die Skepsis über den Sinn der Maßnahme sei, angesichts der zahlreichen Baustellen und des fehlenden Zugmaterials, geblieben. Zahlreiche negative Ereignisse mit Dealern und aggressiven Bettlern in den Zügen verstärkten die generelle Skepsis. Entschieden wies man aber Kritik zurück, dass die Gewerkschaften den kostenlosen Transport eh nie akzeptiert hätten, wenn sie die Wahl gehabt hätten. Es sei nicht der Preis, sondern das Angebot und die Attraktivität, die den Menschen vom Auto abbringen.

Auch die SYPROLUX-Sektion Norden bemängelte das Fehlen des Schalterpersonals, da es nun unmöglich war im Norden an internationale oder 1. Klasse Tickets zu kommen. Eine Bilanz zum Ablauf der Maßnahme sollte im Laufe des Jahres gezogen werden. Doch die Covid-19 Pandemie, die ab März 2020 das Geschehen dominierte und zu einer drastischen Reduzierung der Nutzer führte, machte das Aufstellen einer brauchbaren Bilanz zunichte.

Ende 2020 wurde in der Zentraldelegation der CFL die Situation der Zugbegleiter angesprochen, die – seit Einführung des kostenlosen Transports – auf die neuen angekündigten Missionen und Aufgabenbereiche warten würden.

Im September 2021 forderte der SYPROLUX vom Transportministerium „eine erste Bilanz zur Einführung des gratis öffentlichen Transportes". Auch Ende 2021 wiederholte der SYPROLUX die Forderung nach einer solchen Bilanz. Die AV-Kommission bedauerte die Schließung der Schalter, begrüßte jedoch die neuen Aufgaben der Zugbegleiter. Diese Aufgaben, z.B. die Begrüßungsansagen, vermittelten dem Kunden die Präsenz des Zugpersonals und führten zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls der Passagiere.

In der Zentraldelegation der CFL vom Dezember 2021 wurde erstmals eine Bilanz zum Gratis öffentlichen Transport gezogen. Die Arbeit des Zugbegleitpersonals war in Umfragen positiv bewertet worden.

Doch in puncto Information zeigte sich, dass leider noch immer in Störungsfällen der Zugbegleiter oft als Letzter die nötigen Mitteilungen erhält. Unter solchen Umständen kann er nur schwer seiner Rolle gerecht werden. Außerdem empfand das Personal, trotz neuer Aufgaben, ihr Aufgabenfeld als ausgedünnt. Auch die erhöhte Anzahl an Obdachlosen und Drogenabhängigen sowie die Respektlosigkeit mancher Kunden wurden als negative Entwicklungen angesehen. Dennoch blieb die Bilanz insgesamt positiv und die CFL-Direktion versprach weitere Besserungen. Wegen der anhaltenden Covid-Pandemie sei eine Bilanz weiterhin schwer zu ziehen.

"*Abschließend lässt sich sagen, dass der SYPROLUX nicht gegen einen gratis öffentlichen Transport an sich ist. Aber die rücksichtslose Vorgehensweise der Politik, der Zeitpunkt und die Begründung machten aus dem Ganzen ein einziges "Bling-Bling"-Projekt der Politik, mit dem sie ihren fünfminütigen Ruhm in der nationalen und internationalen Presse auskosten konnte. Doch es bleibt weiterhin eine Schachpartie, in der Kunden, Mitarbeiter und Betreiber wie Spielfiguren auf einem Brett hin und her gerückt werden.*" *(Mylène Bianchy, SYPROLUX-Präsidentin)*

SYPROLUX

100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Ein Virus lähmt Gesellschaft und Wirtschaft weltweit

Die Covid-19 Pandemie

Am 29. Februar 2020 meldete das Gesundheitsministerium in Luxemburg die erste Person mit einer Covid-19 Infektion. Daraufhin vermehrten sich die Fälle so rapide, dass die Gesundheitsministerin am 14. März bereits von einer kritischen Situation sprach, ein Todesopfer hatte das Virus auch schon gefordert. Am darauffolgenden Tag wurde in einer Pressekonferenz mitgeteilt, dass über Luxemburg ein "Lockdown" verhängt werden würde: Jegliche Lokale und Geschäfte, mit Ausnahme von Lebensmittelgeschäften, Apotheken etc. sollten auf unbestimmte Zeit geschlossen bleiben. Die Schließung der Schulen folgte am 16. März 2020. Arbeitgeber sollten in sämtlichen geeigneten Bereichen auf ein Maximum an „Homeoffice" zurückgreifen.

Mir leeschten en essentiellen Déngscht fir d'Land

Der SYPROLUX verbreitete die Entscheidung der Regierung über ihre Kommunikationskanäle an seine Mitglieder und dankte allen Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern für ihren Einsatz in den

kommenden Monaten: "*Mir leeschten en essentiellen Déngscht fir d'Land*".

Innerhalb der CFL wurde eine Covid-Taskforce gegründet, die sich wöchentlich traf und die Gewerkschaften stets auf dem Laufenden hielt.

Der SYPROLUX sicherte der CFL-Verwaltung ihre volle Unterstützung zur Bewältigung der Krise zu.

Regelmäßige Desinfektion war Trumpf

Im April ging die Information an das Personal, dass in den Zügen nun unter anderem regelmäßig Kontaktflächen desinfiziert werden. Zusätzlich wurden extra Bereiche in Zügen nur für die Zugbegleiter reserviert, um die benötigte Hygienedistanz zu gewährleisten. Der SYPROLUX hatte diese Bereiche, sowie die Schließung der Vordertür und das Absperren der zwei ersten Reihen in den Bussen, gleich zu Beginn der Pandemie gefordert. Bis auf Weiteres sollte die Kontrolle in den Zügen durch das Zugbegleitpersonal auf ein Minimum reduziert werden. Kurz darauf ordnete die Regierung die Maskenpflicht im öffentlichen Transport an. Der SYPROLUX teilte diese Information mit seinen Mitgliedern und informierte, dass Masken von der Verwaltung zur Verfügung gestellt werden würden, sowie Desinfektionsmittel. Die Beschaffung von Masken und Desinfektionsmittel ging anfangs, bedingt durch die enorme Anfrage, schwer von dannen.

Stillstand

SYPROLUX intern kam es innerhalb der Kommissionen und Sektionen zum Stillstand. Arbeitstreffen, Auslandstermine, Kommissionssitzungen, Sektions-, Exekutiv- und Verwaltungsratssitzungen wurden abgesagt. Die Arbeit verlief auf Distanz. Das Familienfest, sowie sämtliche Gesellschaftsevents mussten abgesagt werden.

Neue Kommunikationswege mussten her

Es war eine Zeit tiefster Verunsicherung. Jeder hatte Fragen, Ängste und Sorgen, suchte Rat. Über den Weg zahlreicher Newsletter und konstanter Präsenz in den Sozialmedien gelang es dem

SYPROLUX ein Maximum an Informationen zu verteilen. Doch schriftliche Mitteilungen waren unzureichend. Deshalb musste man auf digitale Tools, wie Teams oder Zoom zurückgreifen. So konnte man sein Gegenüber zumindest auf einem Bildschirm sehen und mit ihm sprechen. Nur musste man mal solche Tools anschaffen, die technische Mittel einrichten und sich dann noch mit dem Ganzen vertraut machen.

"*Mehr als ein Mal glich eine solche Visiokonferenz einer Art spiritistischen Sitzung. Die gleichen Fragen wurden immer wieder unter den Teilnehmern gestellt: "Könnt ihr mich hören? Seht ihr mich? Ich habe weder Bild noch Ton, ist schon jemand da?" Doch die lustigsten Momente waren die, wenn jemand sein Mikrofon vergessen hatte auszuschalten und dann mit Frau oder Mann über das Mittagessen lauthals diskutierte. Oder ein anderer mit vollem Einsatz und vielem Gestikulieren seine Belange vorbrachte und der Rest von uns sich dauernd an die Kopfhörer fasste, um demjenigen mitzuteilen, dass man ihn nicht hören konnte. Richtig anstrengend wurde es, wenn bei einer europäischen Sitzung, die Interpretation verloren ging und zu versuchen von den Lippen der bulgarischen Kollegin abzulesen muss man mal können!*", witzelte unter anderem Mylène Bianchy in einem Gespräch mit ihren Kollegen im Büro.

Sorge um mentale und körperliche Gesundheit der Kollegen und Kolleginnen im Dienst

Doch die Eisenbahn ist ein spezifischer Betrieb. Sie muss rund um die Uhr, jeden Tag der Woche funktionieren. Denn die Eisenbahn ist nicht nur ein Dienstleister, sondern die Wirbelsäule der Mobilität. So hielten zwei Schlagwörter von heute auf morgen Einzug bei den CFL: "essenziell" und "Systemrelevant".

Bei den Mitarbeitern kam es zu zahlreichen Rivalitäten: Zwischen denjenigen, die eine Corona-bedingte "Dispense de Service" erhalten hatten, denen deren Schichtpläne aufgeteilt wurden und denjenigen, die vom "Homeoffice" gebraucht machen konnten. Dazu kamen diejenigen Mitarbeiter die, trotz Pandemie, ihren Dienst weiter in Pre-Covid-Situation verrichteten.

An Zündstoff fehlte es demnach nicht und auch als Gewerkschaft musste man dafür Sorge tragen, dass die Belegschaft nicht ins Unendliche auseinanderdriftete.

Für den SYPROLUX war die Weiterführung des CFL-Betriebs für die "*Gesellschaft und Wirtschaft lebensnotwendig*". Der Arbeitnehmer dürfe aber nicht zurückfallen. Im Mai 2020 appellierten die Gewerkschaften gemeinsam mit der CFL-Verwaltung an die Mitarbeiter, unbedingt von ihren Urlaubstagen Gebrauch zu machen bzw. diese festzulegen.

"*An de leschte Wochen, mee och an den nächste war, ass a wäert den Aarbechtspensum an di mental Belaaschtung, déi op eis laascht, grouss sinn. Aus deene besonnesche Grënn ass et ëmsou méi wichteg, dass jidder eenzele vun eis seng Congésdeeg vum Joer 2020 plangt, esou wäit ewéi dëst an de Servicer operationell méiglech ass.*" *(Auszug aus: Annonce Covid 19 – Congé 2020 im #sypronews vom 08. Mai 2020.)*

Sommer 2020: kurze Entspannung

Über den Sommer hatte sich die Situation beruhigt, die Maßnahmen wurden gelockert und das gute Wetter sowie die Ferienzeit führte mehr Menschen ins Freie. Der SYPROLUX forderte die Regierung auf, die "Exit-Strategie" gemeinsam mit den Sozialpartnern anzugehen. Zeitgleich fuhr die CFL ihren Betrieb schrittweise wieder hoch, mit regelmäßigen Fahrten und der Rückkehr von Personal aus dem Homeoffice. Die Personalvertre-

Bahnhof Luxemburg während dem Lockdown

ter des SYPROLUX sorgten sich hierbei, einerseits um den Ablauf des Bahnbetriebs und vor allem, um den Erhalt der Schutzmaßnahmen für das Personal. Verschiedene Covid19-Schutzmaßnahmen wurden vorgeschlagen und regelmäßig dazu appelliert, die "Gestes barrières" einzuhalten.

2. Welle rollt an

Mit dem Ende der Ferienzeit und der Einkehr niedrigerer Temperaturen stiegen auch die Covid-Fälle rapide so, dass von einer zweiten Welle gesprochen werden konnte. Im September 2020 kritisierte der SYPROLUX die "Covididioten" und Covid19-Verschwörungstheoretiker und witterte hinter der Szene einen rechtsextremen Einfluss. Die Regierung versuchte der Welle mit Maßnahmen Einhalt zu gebieten.

Il ne faut pas prendre les enfants du bon Dieu pour des canards sauvages

Mittlerweile produzierte die Regierung Gesetzestexte am laufenden Band. Für Berufs- und Arbeitnehmerkammern wurde es zeitlich unmöglich, die Texte zu analysieren, bzw. Änderungsvorschläge hervorzubringen. Zeitgleich hatte die Salariatskammer (CSL) zähneknirschend zahlreiche Maßnahmen, darunter Einschränkungen im Versammlungs- und Demonstrationsrecht mitgetragen. Im Dezember 2020, anlässlich eines weiteren Covid-Gesetzes mit weiteren tiefgründigen Einschränkungen, lief das Fass über. Sowohl vonseiten der Opposition als auch der vonseiten der Gewerkschaften kam Kritik auf.

Ein Dorn im Auge der Kritiker war die vorgeschlagene Verpflichtung von Staatsbeamten, "*Verstöße gegen die Quarantäne oder die Isolierung bei der Staatsanwaltschaft zu melden*". In einer Pressemitteilung kritisierte der SYPROLUX das geplante Gesetz, das "*all Kader sprengt*". Vor allem die geplante Denunzierungsverpflichtung wurde vom SYPROLUX schärfstens kritisiert. Dabei wurden Vergleiche gezogen zur Besetzung durch die Nationalsozialisten und dass die Regierung nun "*e Reseau vu Gielemännercher*" aufbauen wolle.

"*Als Gewerkschafter an als Bierger si mer entsat iwwert di doten Textpropositioun an appelléieren duerfir un all eis Volleksvertrieder, dësen Text ofzeleenen. D'Parlament soll hei hier Verantwortung iwwerhuelen an eng Ofännerung vum engem Gesetzestext fuerderen, well esou en Text ass en Uschlag op eis Demokratie.*" *(Auszug aus: Pressemitteilung, Il ne faut pas prendre les enfants du bon Dieu pour des canards sauvages im #sypronews vom 23. Dezember 2020.)*

Die Luxemburger Tageszeitung "Le Quotidien" verurteilte die Pressemitteilung: Kritik am Gesetzestext sei zu erwarten, doch Vergleiche mit

dem nationalsozialistischen Regime wären unannehmbar. Die Verpflichtung wurde im endgültigen Gesetzestext entfernt.

Weg aus der Pandemie

Anfang 2021 begann die Verteilung der ersten Impfstoffe, die zuerst noch strategisch für das Gesundheitspersonal eingesetzt wurden. Im Mai 2021 sah der SYPROLUX die Impfung als "*Weg aus der Pandemie*" und forderte, vergebens, eine prioritäre Impfstoffverteilung an die Mitarbeiter der öffentlichen Transporte, die "*als Systemrelevant*" galten. Zeitgleich wurden die Mitglieder aufgefordert, das Angebot des "Large Scale Testing" ausgiebig zu nutzen und die Einführung der sogenannten Schnelltests als zusätzliche sanitäre Maßnahme zu fördern.

Im Juni wurde die Impfkampagne auf die "Altersgruppe 16-54" ausgeweitet, dementsprechend wurden auch die CFL-Mitarbeiter zur Impfung eingeladen. Die Eisenbahnergewerkschaften konnten mit der CFL-Verwaltung die Modalitäten für die zweite Impfung aushandeln. Der Arbeitszeitplan der Mitarbeiter sollte für den Termin angepasst werden oder, falls nicht möglich, sollte der Angestellte eine "Dispense de Service" erhalten. Der SYPROLUX rief seine Mitglieder zur Impfung auf, da "*all en Deel vun der Leisung [sinn]*".

Das Jahr 2 der Pandemie

Der Sommer 2021 verstricht, ähnlich wie 2020, ohne größere Sorgen. Es kam zu weiteren Lockerungen, die von der Gewerkschaft begrüßt wurden. Einige Einschränkungen verblieben trotzdem, so etwa die nächtliche Ausgangssperre,

für die SYPROLUX-Verantwortlichen eine "*Beschneidung der Menschenrechte eines jeden Einzelnen*". Die Gewerkschaft zeigte Verständnis für die improvisierten Partys der Jugend und sah diese als Hilfeschrei an. Weitaus weniger Verständnis kam für die "*gefügige[n] Handlanger, selbst ernannte Law&Order-Hüter*". Doch wie erwartet stiegen die Fälle im Herbst wieder massiv an. Die Regierung versuchte mit neuen Covid-Gesetzen die Fallzahlen zu bändigen und entschied sich für die Einführung des "Covid-Checks" (Personen werden mittels einer App geprüft, ob sie geimpft oder genesen sind oder einen zertifizierten Test besitzen).

Den Unternehmen blieb die Wahl, ob sie das System für ihre Mitarbeiter anwenden wollten. Die Gewerkschaften äußerten sich negativ zu der geplanten Einführung, die ohne irgendwelchen Sozialdialog entschieden worden war. Anstatt mit der "*Gesetzeskeule*" zu schwingen und "*eine Spaltung der Gesellschaft*" zu riskieren, sollte die Regierung – laut SYPROLUX – auf "*Transparenz und Dialog*" setzen. "*Den Gewerkschaften wirft man auf einmal vor, sich im Lager der Impfgegner und Querdenker zu tummeln. Solch ein Gedanke grenzt schon an eine bodenlose Frechheit, denn, wenn es einen Konsens gibt, ist es der, dass die Impfung Teil der Lösung der sanitären Krise ist*". *(Auszug aus: Wenn die heiß ersehnte Normalität auf einmal die Freiheit bedroht, in: #sypronews vom 20. Oktober 2021)*

Pünktlich zum Wochenende herrscht Randale

Seit geraumer Zeit fanden an den Wochenenden in Luxemburg Anti-Covid19 Protestmärsche und Veranstaltungen statt. Dabei ließ die Friedfertigkeit mancher Teilnehmer sehr zu wünschen übrig. Die Stimmung während der Proteste wurde angespannter und am 4. Dezember 2021 eskalierte schlussendlich ein Protestmarsch. Die Teilnehmer stürmten den Weihnachtsmarkt und sorgten für viel Radau und Unsicherheit auf den Straßen. Zahlreiche Akteure der Gesellschaft, darunter der SYPROLUX, verurteilten die Ausschreitungen. Die Gewerkschaft stehe für Meinungsfreiheit, aber "*Vandalismus, an Journalisten oder soss Matbierger ze bedreeën*" seien Straftaten und keine Freiheit. Erneut appellierte man an die Mitarbeiter der CFL, sich impfen zu lassen.

Im Dezember 2021, angesichts steigender Fallzahlen, entschied die Regierung, trotz Proteste der Gewerkschaften, die Einführung des "Covid-Checks" auch für Betriebe und deren Mitarbeiter. Trotz Unzufriedenheit, unterstützten die Gewerkschaften die Umsetzung und appellierten erneut zur Impfung.

Die Einführung des "Covid-Checks" war mit einem großen administrativen Aufwand verbunden. Nach eingehenden Gesprächen über die Konsequenzen einer Missachtung des "Covid-Checks", kamen die Sozialpartner mit der CFL Direktion überein, dass diese nicht als Entlassungsgrund anzusehen sei. Der SYPROLUX war umso erfreuter über die zeitnahe Kommunikation seitens der CFL an die Mitarbeiter, welche die Gewerkschaft bereits seit einiger Zeit gefordert hatte.

Im Sommer 2022 begrüßte der SYPROLUX die ruhige Lage in den Krankenhäusern und die Rückkehr einer Pre-Covid Welt. Das Abschaffen weiterer sanitären Schutzmaßnahmen, wie die Maskenpflicht im Öffentlichen Transport, wurde von der Gewerkschaft mit Zufriedenheit aufgenommen. Mit dem Wegfall der Maskenpflicht erhoffte sich die Gewerkschaft eine Reduzierung der Übergriffe auf das Personal, da der Mund- und Nasenschutz zu zahlreichen Konfliktsituationen geführt hatte. Der SYPROLUX warnte jedoch vor steigenden Fallzahlen im Herbst, die eventuell wieder schärfere Covid-Maßnahmen erfordern würden. Um diese zu verhindern, wurde appelliert weiterhin auf die "Gestes barrières" zu achten.

Anti-Vax-Demonstration in Luxemburg-Stadt

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft,
denn in ihr gedenke ich zu leben

(Albert Einstein)

Der SYPROLUX bekommt eine neue Struktur und neue Statuten

Laut den Statuten der SYPROLUX/FCPT soll jedes zweite Jahr ein ordentlicher Kongress stattfinden. Dieser soll bindende Beschlüsse treffen, die "*richtungsweisend für das Handeln und die Arbeit sämtlicher Gremien [der] Gewerkschaft*" sind. Der Petinger Kongress von 2020 sollte laut TRANSPORT "*vor allem durch die anstehenden Wahlen und die Abstimmung über unsere neuen Statuten zu einem der wichtigsten Kongresse der letzten Jahre werden*." Der Kongress, der durch die Coronapandemie an drei verschiedenen Orten zeitgleich organisiert wurde, besiegelte nämlich auch die Zukunft der FCPT. Die "Fédération Chrétienne du Personnel des Transports" war 1955 von der SYPROLUX als Oberorganisation gegründet worden, um auch die privaten Transportunternehmen gewerkschaftlich zu vertreten. Erschwert wurde diese Vertretung jedoch 1989, als der Gesetzgeber nur noch "national repräsentativen" Gewerkschaften erlaubte, Kollektivverträge auszuhandeln und zu unterzeichnen. Da der SYPROLUX/FCPT diese Stellung nicht besaß, riskierte er die Privatbeschäftigten der Transport-unternehmen nicht mehr vertreten zu können.

Daraufhin wurde im selben Jahr ein Kooperationsvertrag mit dem LCGB unterschrieben. Durch die Unterstützung dieser nationalen repräsentativen Gewerkschaft konnte die SYPROLUX/FCPT weiterhin für die Privatbeschäftigten da sein. Durch die Entwicklungen der vorherigen Jahre waren jedoch die Sparten der Schiff- und Luftfahrt unbedeutend geworden, sodass nur noch die Bus-, Taxi- und LKW-Beschäftigten vertreten wurden. In den 2010ern Jahre wurde der LCGB mit internen Schwierigkeiten konfrontiert, die auch zum Ende des Kooperationsvertrags führten. Da der SYPROLUX/FCPT weder Personal "*um Terrain*" hatte noch den "*national repräsentativen Status*", musste ab 2015 ein Entschluss über die Zukunft der FCPT getroffen werden.

Eine Fusion mit dem LCGB – ähnlich dem Landesverband, die (probeweise) dem OGBL beigetreten sind – stand außer Frage, da man "*sich nicht verkaufen wollte*". Als Teil der LCGB wäre der SYPROLUX/FCPT durch die Mitgliederzahlen „*extrem klein gewesen*." Der Gewerkschaftsleitung war es jedoch wichtig, nicht nur die Unabhängigkeit und, vor allem, die Handlungsfreiheit zu bewahren, sondern auch sich für die Zukunft zu wappnen. Der SYPROLUX entschied, die Bereiche der FCPT aufzugeben und sich auf das Kerngeschäft der Eisenbahn und des ÖPNV zu konzentrieren. Der SYPROLUX sollte jedoch weiterhin als Transportgewerkschaft auftreten, um einen gewissen Handlungsspielraum für die Zukunft zu behalten.

Die Annahme der neuen Statuten auf dem Petinger Kongress sei, laut Mylène Bianchy, "*der einzig richtige Weg, um auch in Zukunft authentisch, frei und unparteiisch und vor allem als einzige 100 prozentige Eisenbahnergewerkschaft zu handeln.*" Ein Verwaltungsrat sollte in Zukunft die Gewerkschaft leiten. Zugleich stand diesem ein Prüfungssauschuss (Comité d'Audit Interne) als Überprüfungs- und Beratungsstelle zur Seite. Die Sterbekasse "FCPT/SYPROLUX Mutuelle" wurde an die neue Gesetzgebung angepasst und in "SYPROLUX Mutuelle" umbenannt.

Zwei verschiedene ASBLs, die "SYPROLUX asbl" und die "SYPROLUX Transportgewerkschaft asbl" wurden gegründet. Dabei gab die „SYPROLUX asbl" als Dachorganisation, "*die politische und programmatische Linie*" vor, und übernahm die Verwaltung der Immobilien, Verträge und des Personals. Die "SYPROLUX Transportgewerkschaft asbl" übernahm die "*Entscheidungs- und Ausübungsgewalt*" und dies in "*enge[r] Zusammenarbeit mit Personalvertretern, Ersatzdelegierten und Kommissionsleitern*" sowie den Lokalsektionen. Auf dem Petinger Kongress wurden die Änderungen mit überwiegender Mehrheit angenommen: 95,52% für die Mandatsträger, 92,54% für die Aufstellung der "SYPROLUX Transportgewerkschaft asbl" und 92,54% für die Aufstellung der "SYPROLUX asbl".

"*Will man als Gewerkschaft Kurs halten, so muss man achtsam, gewieft, pro- und reaktiv sein. Man muss Zeichen erkennen, bewährtes verteidigen und Neues kritisch analysieren und kritisch begleiten. […] Mit den neuen Statuten legen wir als SYPROLUX einen wichtigen Baustein für die Zukunft unserer Gewerkschaft.*" *(Auszug aus: Entwurf einer Resolution. SYPROLUX Fit fir d'Zukunft vom 21. November 2020)*

Am Interview: Jean-Paul Schmitz, Éierepresident vum SYPROLUX
Eng nei Ekipp opbauen

Dat an engem Gewerkschaftler sengem Liewen net alles op gereegelte Schinne leeft, dat hunn ech am Joer 2011 erlieft, wéi de Brockesch Camille aus gesondheetleche Grënn als Präsident vum SYPROLUX demissionéiert huet.

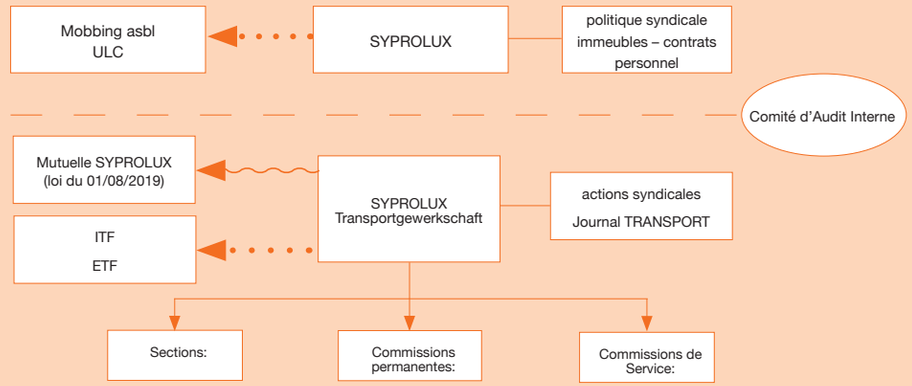
Normalerweis wär et do um Mylène gewiescht fir ze iwwerhuelen, mee mir hunn decidéiert, dat et awer nach ze fréi wär. An dunn hunn ech de Poste vum Präsident vum SYPROLUX ugeholl, mat deem kloren Gedanken, dat ech just géing den Interim maache bis zu menger Pensioun. An dann d'Mylène géing duerno als Präsidentin weiderfueren.

Meng Missioun fir di 4 Joer hat ech mer kloer a däitlech festgeluecht, ech wollt d'Kontinuitéit vum SYPROLUX assuréieren, obschonns dat et zimmlech schwiereg war, well d'Mylène an ech jo an d'kaalt Waasser gehäit gi waren, an dat mir eis emol hu misse fräischwammen.

Ech hunn mech och haaptsächlech ëm d'Succession vum Mylène bekëmmert, dat hatt, wann hatt duerno iwwerhëlt, och en anstännegt Team ronderëm sech hätt.

Fir mech war et och wichteg, dat fir all eis Delegéierten a fir all eis Memberen den SYPROLUX transparent wär, an dat ech géing

Das neue Organigramm des SYPROLUX



all eis Memberen, eise Verwaltungsrot an eis Projeten an an eis Dossieren involvéieren, datt déi ëmmer um neiste Stand waren.

No 4 Joer konnt ech dunn soe "mission accomplie". D' Mylène ass dunn als Präsidentin vum SYPROLUX mat engem immense Score gewielt ginn, an och mat engem Super-Team dat et bis haut nach ënnerstëtzt, an duerfir soen ech:

Vive de SYPROLUX !

Am Interview: Steve Watgen, Generalsekretär vum SYPROLUX
De SYPROLUX haut am Alldag

Als SYPROLUX hunn mir eis, nodeem dat de Jean-Paul Schmitz an d'Pensioun gaangen ass, nei opgestallt. Mam Mylène, enger Fra un der Spëtzt, éischt Präsidentin bei enger Gewerkschaft, si mir, néi opgestallt, jonk, modern an zesumme staark déi nei Defien ugaangen.

Als éischt stoungen d'Sozialwalen als nei Equipe um Ordre du Jour. Mir hunn e gutt Resultat gemaach, a verschidde Betriber hunn mir e puer Mandater verluer, an anerer e puer gewonnen. Mee dat wichtegst ass, dat mir an der DC e gutt Resultat gemaach hunn an e puer Prozenter bäikritt hunn. Mir hunn geléiert, als Equipe ze fonctionéieren, well dat ass wichteg. Zesummenaarbecht an den Austausch mat eise Kommissiounen um Terrain mat eisen Delegéierte louch eis um Mo, well si wësse wat leeft, si wësse wou de Schong dréckt. Mir hunn dunn och dem SYPROLUX néi Statute ginn, fir och an Zukunft gutt a richteg dozestoen.

An de leschte Joren si vill néi Projeten an Änneronge bei der CFL duerchgesat ginn: Den „Télétravail", de „Compte Epargne-Temps" wou et eis wichteg war, dass all Eisebunner eppes dovun huet, ass agefouert ginn. Awer och den Zuchbegleeder, de PAT. Nodeems de Gratis Ëffentlechen Transport agefouert ginn ass, hunn si eng néi

Steve Watgen überreicht Jean-Paul Schmitz ein Präsent als Dank für seinen Einsatz

Tâche kritt. Eng nei Tâche wou si méi no beim Client sinn, fir de Client ze begleeden, fir Froen ze beäntweren, well schliisslech steet de Client am Mëttelpunkt.

Fir d'Zukunft, do stinn d'Sozialwale virun der Dier. Sozialwale wou mir, mat enger gudder Equipe e nach bessert Resultat wëllen erreechen. A punkto CFL, ginn et nach eng ganz Partie brisant Dossieren: Am MI den „Tableau de Service" dee virun der Aféierung steet awer och d'Astreinte bei de CFL.

Op der ganzer Eisebunn gëtt vill Astreinte geschafft an hei ass et en Defi fir des ëmzesetzen. Neiastellungen a Formatioun, d'Basisformatioun déi ëmmer méi wichteg gëtt, ass awer och an Zukunft e ganz wichtege Punkt. D'Evaluatioun vun de Karriären, op dat I ass, A ass oder och Fahrdienstleiter muss ugepaakt ginn. Den Hors-Statut, och hei wëlle mir eng legal Basis schafen.

An zum Schluss kann ech iech just soen: de SYPROLUX, déi eenzegt Eisebunnergewerkschaft!

Am Interview: Fraenz Duhr, 1. Vize-President vum SYPROLUX
Nei am Team mat neie Statuten

Mäin Numm ass Fränz Duhr, hunn 46 Joer. Meng Fra huet 3 Kanner ech hunn der 2 an zesummen hunn ma da 4... dat heescht mir sinn eng Patchworkfamill.

Vun Ausbildung hier sinn ech Elektro Ingénieur Industriel a sinn ob Eisebunn komm den 1. November 2003 an de Service IF, haitege Service II-CS. Vun do sinn ech dann an de Service MI-CST gewiesselt, wou ech haut nach ëmmer sinn, Chef vun der Cellule RFE, dat heeschtech këmmere mech em den Atelier S an em Ekipp ETCS.

Als leschten an der Réi vun de Mandatsträger, war ech wuel scho länger Member an der Gewerkschaft mee ech hunn mech net weider engagéiert, virun allem bedéngt duerch Engagementer bei de Scouten.

Wou des ausgelaf si war et scho relativ kloer datt ech mech wéilt méi aktiv bedeelegen un der Gewerkschaftsaarbecht. Sou war et kloer datt ech géing mat a Wale goe fir a mengem Service mäin Mann ze stellen.

Wei do d'Mylène an de Steve mech gefrot hunn fir 1. Vize ze kandidéiere war et nëmmen nach en klenge Schrëtt fir an der Organisatioun nach méi Verantwortung ze iwwerhuelen.

Leider musse ma feststellen datt déi meescht sech net wëlle méi engagéieren a Verantwortung iwwerhuelen, mee ëmmer erwaarden datt hier Gewerkschaft sech fir all hier Problemer asetzt. Mee sech selwer méi ze engagéieren an enger Kommissioun oder Sektioun, leider Fehlanzeige.

Ech kann hei nëmmen en Appell maachen datt et wuel net ëmmer einfach an oft Stresseg ass, mee wann een eppes ka bewierken an ee Problem nom anere ka léisen, awer och immens Satisfaktioun gëtt.

Dofir engagéiert Iech roueg méi aktiv.

SYPROLUX X
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Geografische Struktur des SYPROLUX hat weiterhin Bestand

Die Lokalsektionen des SYPROLUX

Die Lokalsektionen

Nach der Gründung der SYPROLUX schlossen sich viele der Mitglieder auf lokaler Ebene in ihren Arbeitsorten (die zeitgleich auch ihre Wohnorte waren) zu Sektionen zusammen. Die Sektionen entwickelten sich schnell zum sozialen Mittelpunkt des Gewerkschaftslebens. Zeitgleich gelang es den Sektionen auch Einfluss und politischen Druck auf lokaler Ebene aufzubauen, wenn es darum ging im Bahnbereich, das eine oder andere richtig aufzugleisen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stellten sich viele der Sektionen neu auf, andere schlossen sich zusammen, so etwa zahlreiche südliche Sektionen im "*Bezirk Süd*". Mit der fortführenden Zentralisierung der Eisenbahn wurden Werkstätten und Personal abgebaut oder an zentralen Orten neu angesiedelt. Auch eine neu gewonnene Mobilität durch die Verbreitung des Autos ermöglichte den Arbeitern eine Trennung zwischen Arbeits- und Wohnort.

Bedingt durch diese Entwicklungen kam es bei den Lokalsektionen zu einem Mitgliederverlust. 1965 versuchte der SYPROLUX sich den Entwicklungen anzupassen und reorganisierte manche der Sektionen neu. Während dem die Sektionen an Bedeutung verloren, gewannen die internen Betriebskommissionen an Wichtigkeit. Dies war primär durch den Umstand bedingt, da die gewerkschaftliche Arbeit mehr und mehr innerhalb der jeweiligen "Services" stattfand. Obwohl die Sektionen an (lokalem) Einfluss verloren haben, sind sie noch immer – vorwiegend für pensionierte und ältere Mitglieder – ein fundamentaler Baustein des Gewerkschaftslebens. Wir werden nun kurz auf die bestehenden Lokalsektionen eingehen:

Attert

Die Sektion Attert entstand 1965 aus der Reorganisation der Sektionen Bissen, Mersch, Eischen und Hagen-Kleinbettingen. Dies hinderte manche Mitglieder der Sektionen Eischen und Hagen-Kleinbettingen nicht daran, sich lieber der Sektion Petingen anzuschließen. Die Sektion Attert besteht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aus 32 Mitgliedern.

Ein gemeinsames Abendessen darf bei einer Generalversammlung nicht fehlen (Sektion Attert, 2018)

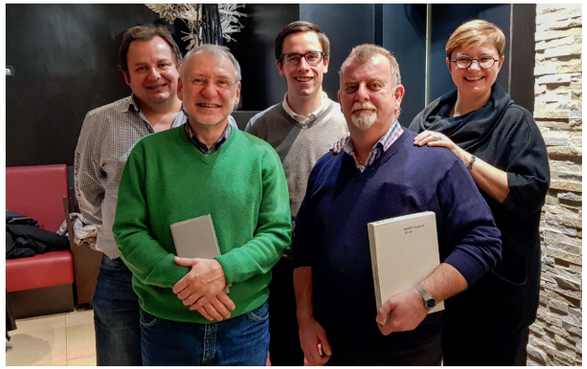
Bettemburg – Bettembourg

Die Gründung der Sektion Bettemburg geht auf das Jahr 1924 zurück, obwohl verschiedene Mitglieder bereits an der Gründung des SYPROLUX mitwirkten. Bettemburg ist weiterhin ein Knotenpunkt der Eisenbahn, hauptsächlich durch die Anlagen der CFL-Multimodal. Aus der Sektion entstammten drei Präsidenten: Jos. Hammerel, Lex Breisch und Camille Brocker. Die Sektion Bettemburg besteht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aus 196 Mitgliedern.

Jubilarenehrung anlässlich der Generalversammlung der Sektion Bettemburg (2018)

Esch/Alzette – Esch-sur-Alzette

Die Sektion Esch wird im Mai 1924 gegründet. Die 1927 geweihte Fahne der Sektion gilt wohl als die älteste noch bestehende Fahne der SYPROLUX. Aus der Sektion entstammte der FCPT-Präsident Fernand Heinz. Die Sektion Esch/Alzette besteht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aus 114 Mitgliedern.



Die Escher ehren ihre Sektions- und Vorstandsmitglieder (2018)

Ettelbrück/Norden – Ettelbrück/Nord

Die Sektion Norden wurde 1954 gegründet als Sammlung der Sektionen Draufelt, Ulflingen und Wiltz. Sie spielte eine wichtige Rolle im Erhalt und Ausbau der Nordstrecke. Die Sektion Ettelbrück hingegen wurde schon im Jahr 1923 gegründet. Beide Sektionen fusionierten im Jahr 2019. Die Sektion Norden/Ettelbrück besteht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aus 290 Mitgliedern.

Jubilarenehrung anlässlich der Generalversammlung der Sektion Norden (2019)

Ausflug der Sektion Norden (2019)

Jubilarenehrung anlässlich der Generalversammlung der Sektion Ettelbrück (2019)

o. Jubilarenehrung der Sektion Luxemburg (2020)
u. Ausflug der Pensioniertenkommission (2019)

Luxemburg – Luxembourg

Die Sektion Luxemburg wurde 1923 gegründet. Durch die Präsenz der CFL-Direktion, sowie zahlreicher CFL-Infrastrukturen entwickelte sich die Sektion seit ihrer Gründung zur größten und bedeutungsvollsten der Gewerkschaft. Aus der Sektion entstammten drei Präsidenten: Tun Rassel, Jean-Paul-Schmitz, Mylène Bianchy. Die Sektion zählt 496 Mitglieder.

Osten – Est

Die Sektion Osten wurde im Zuge der Reorganisation 1965 durch die Zusammenlegung der Sektionen Wasserbillig und Echternach gegründet. Die Sektion besteht aus 139 Mitgliedern. Aus ihren Reihen kommt der frühere FCPT-Präsident Paul Gries.

Jubilarenehrung anlässlich der Generalversammlung der Sektion Osten (2019)

Petingen – Pétange

Nur wenige Monate nach der Gründung des SYPROLUX erblickte die Lokalsektion Petingen das Licht der Welt. Sie übernahm die lokalen Strukturen seiner Vorgängerorganisationen und bildete lange Zeit die stärkste Lokalsektion. 1965 schlossen sich die Lokalsektionen Differdingen und Dippach der Petinger Sektion an. Die Sektion Petingen besteht aus 198 Mitgliedern.

Jubilarenehrung anlässlich der Generalversammlung der Sektion Petingen (2019)

Hier gratulieren Paul Gries und Sektionspräsident Gilles Kneip, dessen Vater für seine langjährige Treue dem SYPROLUX gegenüber, Sektion Petingen, 2020

Mitbestimmung und Mitverantwortung

Neben dem geselligen Teil, wie Ausflüge, Grillfeste, Bälle und Kegelabende, gehört es ebenfalls zu den Missionen der Sektionen an ihre langjährigen und verdienstvollen Mitglieder zu denken. In diesem Sinne gratuliert die jeweilige Sektion regelmäßig ihren 80 oder sogar 90-jährigen Mitgliedern.

Des Weiteren legen alle Sektionen ihre Aktivitäts- und Finanzberichte in ihrer jährlichen Generalversammlung ab. Und sie entsenden ihre Vertreter in den Verwaltungsrat des SYPROLUX. Bei der Besetzung interner Gremien, wie die SYPROLUX-Mutuelle und das “Audit Interne” wird ebenfalls auf die Gewichtung der Lokalsektionen geachtet.

Durch die lokalen Sektionen ist es ebenfalls möglich leichter und effizienter Kontakte zur lokalen Politik aufzubauen, was einer Gewerkschaftsarbeit von Nutzen sein kann.

Sie haben auch eine wichtige Rolle im internen gewerkschaftlichen und politischen Geschehen. Die Sektionen formulieren im Vorfeld eines Kongresses ihre Anträge und Forderungen und teilen diese dem Verwaltungsrat schriftlich mit. Aus diesem Forderungskatalog werden dann die gemeinsamen Resolutionen abgeleitet, die am Kongresstag zur Abstimmung vorgelegt werden. Im Regelfall wird der Kongress turnusgemäß immer von einer Lokalsektion organisiert.

SYPROLUX

100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Das Herz der Organisation

Die SYPROLUX-Betriebskommissionen

Personalvertreter, Ersatzdelegierte, Kommissionsleiter und interessierte Eisenbahner und Eisenbahnerinnen aus allen Kategorien arbeiten in SYPROLUX-Betriebskomissionen zusammen.

Die Betriebskommissionen sind nicht nur das Herz des SYPROLUX, sondern auch seine Augen, Ohren und sein Mund. Sie dienen dazu, Fragen vom Terrain aufzuwerfen. Vor allem sind sie wichtig in der Informationsverteilung. Hier gilt es immer aufzupassen, dass diese im Vorfeld mit Sorgfalt überprüft wurden.

Die Personalvertreter bereiten mit ihren Kolleginnen und Kolleginnen die Anträge oder Fragen für die trimestrielle Sitzung beim zuständigen Dienstchef vor. Anschließend wird nach der offiziellen Sitzung ein Bericht seitens der Personalvertreter verfasst, welcher dann auch veröffentlicht wird durch einen Aushang im Betrieb, auf der Internetseite des SYPROLUX, über die sozialen Netzwerk und wenn nötig auch über Newsletter.

Präsenz vor Ort ist von großer Wichtigkeit, denn nur durch den persönlichen Kontakt kann man Vertrauen schaffen und vor allem ihre Probleme einschätzen. Deswegen wird versucht, den verschiedenen Dienststellen in regelmäßigen Abständen einen Besuch abzustatten. Jede Kommission legt in einer alljährlichen Generalversammlung und alle zwei Jahren auf dem Delegiertentag ihren Tätigkeitsbericht ab.

Der SYPROLUX hat folgende Betriebskommissionen:

AV – Activités Voyageurs Train	
Dionisio Battista	Personalvertreter PAT
Sven Laschette	Personalvertreter PAT Kommissionsleiter
Patrice Klein	Personalvertreter Guichet
Fabrice Bichler	Ersatzdelegierter
Jennifer Gunn	Ersatzdelegierte
Magali Heinz	Kontaktperson Guichet

BU – Activités Voyageurs Bus	
Daniel Schildgen	Personalvertreter
Marc Becker	Ersatzdelegierter Kommissionsleiter
Max Kleer	Kontaktperson Atelier

EI – Exploitation Infrastructure	
Yves Birchen	Personalvertreter
Katja Felten	Personalvertreterin
Luc Plier	Ersatzdelegierter
David Bollendorff	Ersatzdelegierter

MI – Maintenance Infrastructure	
Ramiro De Sousa Valente	Personalvertreter
Ed Mallinger	Personalvertreter
Nelson Costa	Personalvertreter
Marc Langers	Ersatzdelegierter
Romain Liber	Ersatzdelegierter
Fraenz Duhr	Ersatzdelegierte
André Dhur	Kommissionsleiter

TM – Trains et Matériel	
Marc Adam	Personalvertreter
Igor Gomes	Personalvertreter
Georges Demuth	Ersatzdelegierter
Michel Schmitt	Ersatzdelegierter
Serge Schmit	Kommissionsleiter

Services Centraux	
Mylène Bianchy	Personalvertreter
Paul Gries	Personalvertreter
Steve Watgen	Ersatzdelegierter
Isabelle Faber	Ersatzdelegierte

Der SYPROLUX wird in der Zentraldelegation (DC) vertreten durch:

- Mylène Bianchy. Paul Gries, Steve Watgen, Marc Adam als Personalvertreter;
- Katja Felten, Ed Mallinger, Ramiro De Sousa Valente, Isabelle Faber als Ersatzdelegierte.

In den folgenden Interviews geben unsere Vertreter einen persönlichen Einblick in ihren Arbeits- und Gewerkschaftsalltag. Des Weiteren erzählen sie von ihren persönlichen Erfahrungen und ihrer Motivation, sich gewerkschaftlich zu engagieren.

Am Interview: Joël Schmit, fréiere Personalvertrieder am Service AV vum Accrocheur zum Zuchbegleeder

Moie mäin Numm ass Joël Schmit. Ech hunn am August 1985 op der Eisebunn ugefaangen. Meng 1. Platz war do am Millewee an der Rott, als homme d'équipe.

Am Januar 1987 sinn ech dunn als Accrocheur an den Rangéierdéngscht gewiesselt, an dat op der Gare Lëtzebuerg, wou ech ongeféier 2 Joer geschafft hunn.

Am Abrëll 1989 sinn ech an den Service vun den Zuchbegleeder gewiesselt. Do sinn ech bal 30 Joer, bis zu menger Pensioun, bliwwen. 18 Joer war ech op der Gare Lëtzebuerg an 11 Joer op der Gare zu Péiteng affektéiert.

Als Zuchbegleeder sinn ech do fir de SYPROLUX mat an d'Sozialwale gaange fir d'Beruffsspart vun den Zuchbegleeder. Am Ganze war ech ongeféier 15 Joer an der Personaldelegatioun täteg. Ech hunn als Ersatzdelegéierten ugefaangen, a spéider sinn ech als Titulaire gewielt ginn. Dës Charge war net ëmmer einfach, awer interessant an huet mer vill Freed gemaach.

Och wann een heiansdo Dossier'en hat, déi engem zimmlech op de Wecker gaange sinn, ech soen do just: Dressguide bei den CFL!

Am Interview: Dionisio Battista, aktuelle Personalvertrieder am Service AV De SYPROLUX ass ewéi eng kléng Famill

Gudde Moien Alleguer,

Ech sinn den Dio a si Personalvertrieder vum Zuchbegleeder.

Onsere Beruff huet déi lescht Joren eng grouss Evolutioun matgemaach. Vill Ännerungen huet den gratis ëffentlechen Transport fir onseren Beruff mat sech bruecht. Och Gewalt an Aggressioune sinn ee Phänomen, mat deem mir Zuchbegleeder leider am Alldag konfrontéiert sinn.

Do bleift et dann net aus, dass intensiv Gespréicher mat onsere Cheffe musse statt fannen, well net ëmmer ass hire Standpunkt dee selwechte wei dee vun de Personalvertrieder.

Dofir si mir frou als Personalvertrieder vum SYPROLUX, esou eng staark Ekipp hannert ons ze hunn, déi ons beschtméiglechst ënnerstëtzt.

Et ass ewéi eng kleng Famill, déi alles mëscht fir dass ons Eisebunn um richtege Gleis fiert.

Dofir soen ons PAT'en a Personalvertrieder vum SYPROLUX ee grousse Merci.

Am Interview: Marc Becker. Kommissiounsleeder am BU vum Privatsekteur op d'Gummibunn vun der CFL

Ech heesche Marc Becker a sinn zënter 2016 Buschauffer vum CFL-Busdéngscht. Virdrun hunn ech ronn 20 Joer als Chauffer am private Bussecteur geschafft, wou ech awer déi meescht Zäit am Ausland ënnerwee war, also eng ganz aner Facette vum Beruff vum Buschauffer.

De "CFL-Bus" war awer iwwert all déi Joren ëmmer a mengem Kapp, ënner anerem, och wéinst dem historesche Volet. Dunn huet et dann 2016 no 3 oder 4 Demanden – zënter 1997 – endlech geklappt fir op der Bunn ugeholl ze ginn.

Wéi sinn ech "Syndikalist" ginn?

Abbé, ech si fir d'éischt 2019 als Kandidat mat an d'Sozialwale gaangen an dunn duerch Veränderunge bannent eiser Kommissioun Leeder vun dëser, an dunn méi spéit och nach Ersatzdelegéierte "am BU" ginn.

Firwat engagéieren ech mech am SYPROLUX oder iwwerhaapt an enger Gewerkschaft?

Do spille verschidde Grënn mat resp. eng Roll: Ech beschäftege mech gär mat den Texter vun eisem Statut an den Aarbechtskonditiounen.

Well mer ouni den Engagement vun de Gewerkschaften an de Generatioune vu Personalvertrieder, déi virun eis fir dëst Aarbechtskonditioune gekämpft hunn, haut net dat hätten, wat mer hunn a kennen.

Natierlech leeft et net ëmmer esou, wéi een sech dat virstellt – wann een eng konkret Iddi am Kapp huet, an dat awer net esou 1:1 kann ëmgesat ginn. Do kann et och scho mol eng Kéier frustrant an ermiddend ginn. An esou Momenter halen ech mech da ganz einfach un e bekannte Prinzip aus dem Sport: "Et kann ee kämpfen a verléiere – mee wann een net kämpft, dann huet een d'office scho verluer!"

Ech engagéiere mech, well ech net einfach well a menger "Bulle" liewen an just no mer eleng kucken, wéi ganz vill Matmënsche ronderëm mech. En plus, mëscht et mech verdrësslech, datt de Benevolat – egal a wéi engen Domainer – ëmmer méi Problemer kennt, fir Nowuess an engem adequate Mooss ze fannen.

An "last but not least", ass et vläicht och den dacks zitéierte "Helfersyndrom" deen iergendzwousch a mer dranstëcht…

Wat wënschen ech dem SYPROLUX fir seng 100 Joer?

Abbé, ech wënschen dem Syprolux vrun allem d'Fortbestoen un sech als eenzeg reng Eisebunnergewerkschaft "en soi" an dass alleguer eis jonk Kolleeginnen an Kolleegen op d'mannst mol doriwwer nodenken, fir sech an enger Gewerkschaft z'engagéieren, a virun allem wënschen ech dem Syprolux den Erhalt vu senger Onofhängegkeet!

Vive de SYPROLUX!

Am Interview: Max Kleer, Uspriechpartner vum SYPROLUX am Bus-Atelier sech gewerkschaftlech engagéieren, ass och e kloert Zeechen un de Patron

Ech sinn de Max Kleer a sinn 27 Joer al. Ech hunn meng Leier als Mechatroniker am Bus Service gemaach. Duerno sinn ech am Joer 2014 bei de Busservice als Mechatroniker schaffe gaangen.

Am Joer 2015 hunn ech decidéiert fir an de SYPROLUX ze goen. Vun 2018 un sinn ech Viraarbechter am Service BU ginn. Säit 2019 sinn ech Uspriechpartner am Atelier BUS vum SYPROLUX ginn.

Motivatioun fir mech gewerkschaftlech als jonke Mënsch ze engagéieren ass, datt een als Gemeinschaft also Gewerkschaft vill méi erreeche kann, ewéi eng Eenzelpersoun.

Ech fannen datt et wichteg ass, datt jonk Leit sech engagéieren, a mathëllefen hir Zukunft ze gestallten. Ech mengen, datt eng gutt Mixtur vu jonken a Leit mat Erfarung gebraucht gëtt.

Am Atelier, wou ech schaffe si ganz vill Jonk Leit an ech mengen, ech kann si als jonke Gewerkschafter besser verstoen a vertrieden. Et ass och méi einfach fir si, un mech erunzetrieden, well ech di selwecht Generatioun sinn.

Dat heescht awer net, datt ech der eelerer Generatioun net nolauschteren an hir Iddien net abezéien. Ech gesinn och meng Aufgab doranner,

eng gutt Zesummenaarbecht tëschent Jonk an Al an der Gewerkschaft ze fannen.Duerch mäin Engagement an der Gewerkschaft, sollen och aner jonk Leit gesinn, datt een sech kann oder soll an der Gewerkschaft engagéieren an domadder sech an der Gemeinschaft hëllefen.

Dat ass och een Zeechen un de Patron, datt dee gesäit, datt de jonke Leit eppes drun leit hir Zukunft mat ze gestalten an hinnen hir Rechter net egal sinn an bereet sinn, déi mat den néidege gewerkschaftleche Mesuren ëmzesetzen.

Am Interview: Jean-Paul Schmitz, fréieren Personalvertrieder an der DC an am EI
Och en Direkter huet net ëmmer Recht!

Mäin Numm ass Jean-Paul Schmitz. Ech hunn op der Eisebunn als Fahrdienstleiter an als Aufsichtsbeamte geschafft, Ech war Personalvertrieder fir de SYPROLUX a mengem Betrib, an zum Schluss war ech och Präsident vum SYPROLUX vu 2011 bis 2015.

Fir iech e bëssen z'erklären, wéi d'Liewe vun engem Gewerkschafter ass, géing ech iech gären e Beispill ginn, wat mer am Bussecteur erlieft hunn. Dat war am Joer 2015, do hat de Busbetrib eng "Note de Service" erausginn, an déier se d'Chauffeure forcéiert hunn no véier an enger hallwer Stonn "Conduite" weiderfueren, net nëmme bis zum nächsten Arrêt, mee bis op den Terminus vun der Linn. Des Unuerdnung war, am Fong geholl, contraire zu den, wat an den europäeschen Direktive steet.

Mir hunn versicht mam Busbetrib an d'Diskussioun ze kommen, a fir dat do annuléiert ze kréien, do war awer keng Méiglechkeet do. Mir hunn och eisen Direkter informéiert, an do hunn mer awer och näischt erreecht.

Fir eisen Onmutt auszedrécken an ze ënnersträichen, hunn mer dunn am Oktober 2015 um Site vum Bus en Protestpiquet organiséiert, wat eise Generaldirekter net grad amuséiert huet.

vill Kolleeginnen a Kolleegen haten un deem Protestpiquet deelgeholl

Ech hunn dunn och gläichzäiteg bei der Douane gefrot, wéi déi Reglementatioun exakt ze verstoë wär, an ob ech dat géif richteg gesinn, datt d'Chaufferen net kenne forcéiert ginn. Ech krut vun der Douanesverwaltung confirméiert, dat de Chauffeur net misst virufueren, mee esoubal wéi méiglech stoe bleiwen.

Dunn hunn mer de 4. Dezember 2015 an enger DC offiziell gefrot, dat deen Avis soll zeréck gezu ginn, op di Äntwert vun der Douanesverwaltung hin. Do huet eise Generaldirekter eis erkläert, mir hätten am Fong geholl de Bréif vun der Douane falsch verstanen, dat wär net esou ze gesinn.

Dunn hunn ech eise President vum Verwaltungsrot informéiert, dat op der Eisebunn verschidde Leit géinge forcéiert ginn, Saachen ze maachen, di illegal wären, an ech hat gären eng Entrevue mat him fir dat ze explizéieren. Den Dag drop, war et da méiglech, bei de Jeannot Waringo, President vum Verwaltungsrot, ze goen. Eise Generaldirekter war och do, an dunn hunn mer de Problem ugeschwat, an eise Generaldirekter hat do eng ganz schwéier Stonn. Am Endeffekt ass dunn festgehale ginn, dass di "Note" direkt misst annuléiert ginn, an dat d'Chauffere géingen decidéieren, wéini dat se géinge virufueren, a bis wouhinner.

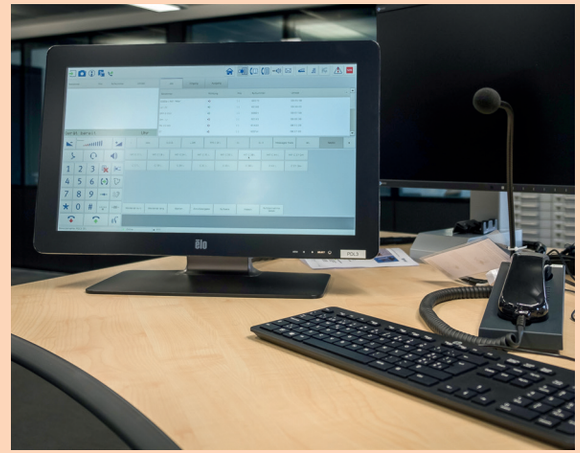
Am Interview: Luc Plier, Ersatzdelegéierte vum SYPROLUX am Service EI
Wéisou sech an enger Gerwerkschaft engagéieren?

Mäin Numm ass Luc Plier. Ech si 47 Joer al. Ech hunn 1997 op der Eisebunn ugefaangen an ech sinn zënter 2019 Ersatzdelegéierten am SYPROLUX. Meng Aarbecht ass Fahrdienstleiter. De Fahrdienstleiter ass deen, deen am Fong den Zuchtrafic soll iwwerwaachen a begleeden.

Dat heescht, hien erméiglecht dass d'Zich solle pünktlech a sécher vun A op B fueren. Dat geschitt relativ automatesch, mee dann am Fall vu Verspéidungen oder Stéierunge musse mir dann aktiv agräifen an den Zuchtrafic.

Als Ersatzdelegéierten hunn ech mat ville Problemer ze dinn als Personalvertrieder. An zwar geet dat vu klenge Problemer bis grousser.

Dat kann elo Personaleffektiv si wou mir net genuch Leit hunn, wou mir chronesch ënnerbesat sinn. Dat ka si mat Klengegkeeten, wat den alldeeglechen Oflaf betrëfft vun der Aarbecht. Dat ka Reglementatiounsproblemer sinn. Wei gesot, dat geet vu bis, et ass ganz villfälteg.



d'Installatiounen um neie PdL (poste directeur Luxembourg), vill Schiermer an den Telefon mussen am Aa behale ginn

Meng Beweeggrënn fir mech als Gewerkschafter ze engagéieren?

Dat ass ganz einfach, dass ech ëmmer ee war deen, wann Problemer sinn, fir déi kënnen un zeschwätzen a weiderzereechen un d'Cheffen. Dat et näischt bréngt wann Saachen am Raum sti fir déi dann einfach hinzehuelen, mee dass ee roueg kann eng Kéier seng Meenung dozou soen. An dass ech einfach och wollt fir meng Leit do si wann déi e Problem hätte fir kënnen dann hir Doleancë weiderzereechen.

Am Interview: Paul Gries, Gestionnaire SYPROLUX-Immo
Vum Fahrdienstleiter zum Formateur

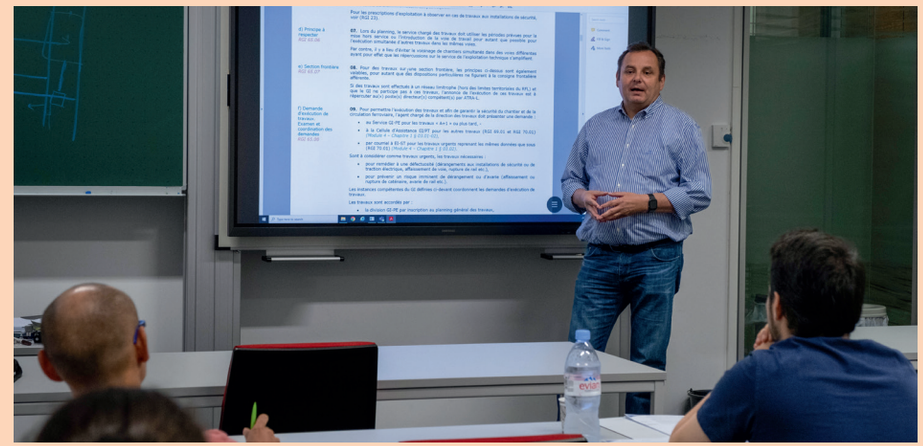
Mäin Numm ass Paul Gries. Ech hunn bei der Eisebunn ugefaangen den 1.11.1988. Ech hunn dräi Servicer op der Eisebunn gemaach an haut sinn ech am Service "Formation et Développement". De selwechten Dag wéi op der Eisebunn hunn ech och am SYPROLUX ugefaangen, ënner anerem als Personalvertrieder an aner verschidden Ämter.

No 33 Joer Eisebunn ass meng Erfarung:

Vill Beruffer op der CFL si ganz speziell a brauchen eng Ausbildung, vill Erfarung a speziell a Beruffer, wou et em d'Sécherheet geet. Do ass a bléift d'CFL gefuerdert. Si gëtt vill Suen aus fir d'Mataarbechter vun der CFL um neiste Stand ze halen. Et läit op der Hand, dat en Deel vun deene Léit, déi am Beruff selwer geschafft hunn, gutt

Viraussetzungen hunn fir an d'Formatioun bzw. Formateur ze ginn. Wësse vermëttelen, Experienz a Beruffserfarung weider ze ginn, ass e wesentleche Bestanddeel vun der Formatioun. Eng gutt Kombinatioun tëschent Theorie a Praxis, den A an den O fir all gudden Eisebunner.

Fréier ass oft gesot ginn: "D'Eisebunn? E stëppseche Betrib!" Dat war ni richteg. D'Erausfuerderungen, z.B. Digitaliséierung – e Quantesprong fir d'Eisebunn. Innerhalb vu fënnef Joer vum mechaneschen op d'elektronesch Stellwierk.



Eng gutt Kombinatioun tëschent Theorie a Praxis, den A an den O fir all gudden Eisebunner.

Wat mir awer an eisem Betrib Suerge mëscht, ass d'Vitesse vun der Digitaliséierung. Et ass zwar en Gesellschaftsproblem, awer och e Betrib muss dofir suergen, dass seng Mataarbechter am Zuch vun der Digitaliséierung matgeholl ginn.

Ze vill Neies, ze schnell agefouert, dat ass e Risiko a spéider ganz oft e Problem. Dat zielt och fir eis Passagéier, eis Clienten am "Voyageur" an eise Wuerentransport, de Fret-Beräich. Si brauchen eng Begleedung um Terrain duerch motivéiert Mataarbechter an technesche Support. Dofir well ech ofschléisse mat engem Zitat vum Apple-Grënner: "*Et ass net de Glawen un d'Technik, et ass de Glawen un d'Mënschheet*."

Am Interview: Ramiro De Sousa Valente, Personalvertrieder am MI
D'I-Laufbahn och an Zukunft net vergiessen!

Mäin Numm ass Ramiro de Sousa Valente. Meng Funktioun ass "Préposé Voie". Ech sinn am November 1965 a Portugal gebuer, 1973 op Lëtzebuerg komm, si bestuet, 3 Kanner.

Ech hunn den 8. Oktober 1990 op der Eisebunn ugefaangen, meng grouss Projete bei der CFL waren ënner anerem den Bau vum Arrêt Mamer-Lycée, de Renouvellement vun der Gare Rodange, d'Constructioun vum neien Arrêt Lamadelaine, d'Mise à double voie Péiteng – Lëtzebuerg, d'Mise à double voie Lëtzebuerg – Sandweiler, an de Renouvellement vun der Gare Rodange.

Firwat hunn ech mech entscheet, bei der SYPROLUX ze goen ?

No engem an e halleft Joer hunn ech mer e Bild gemaach vun den zwou Gewerkschaften.

E Gespréich mam Här Rassel huet mech awer dunn op de Wee bruet an der SYPROLUX, wou ech haut nach mengen, dass dat de richtege Wee war, den Här Konzem huet mech dann iwwerzeegt, fir Personaldelegéierten ze ginn.

Wat waren d'Problemer vu fréier a haut ?

Fréier hat ee Problemer mat Material, Geschier, Kleeder, Mobilar.

Haut sinn d'Problemer vill méi sozial an administrativer Natur. Haut geet et ëm d' Astreinte, d' Conditions de travail oder och Mobbing.

Mäi gréisste Wonsch wär, dass dat di "Carrière inférieure" net vergiess gëtt, a virun allem vill méi respektéiert gëtt

Am Interview: Nelson Gouvinhas Costa, Personalvertrieder am MI
Wou dréckt de Schong am MI?

Mäin Numm ass Gouvinhas Costa Nelson, ech hunn 2002 zu Péiteng am Atelier ugefaange bis 2009, dunn hunn ech gewiesselt an de CST, an den S-21, säit 2022 sinn ech hei am Magaséng bei de Catenairen.

Astreinte: wat ass dat?

Den Dossier Astreinte ass een deen ee scho laang schleeft, dat lescht Reglement ass vu 1976. Den Haaptpunkt an deem Dossier ass u sech, dass mer Aarbechtskonditioune sollte kréien, eng Limite vu Stonne musse festgehale ginn. Et kann net sinn, dat en Agent normal am Dag schafft, plus owes a ganz dachs nuets nach op eng Astreinte geruff gëtt, an onlimitéiert Stonne mécht.

Wat ass eng Astreinte? 7 Deeg op 7, 24/24 fir de Betrib do sinn. Et ass eng Aschränkung am Privatliewen. Wann een ageluede gëtt, muss ee mat zwee Autoe fueren, an d' Aktivitéite mat de Kanner sinn ageschränkt. Fir di Aschränkunge mussen deementspriechend Entschiedegunge kommen.

Planungssécherheet duerch d'Aféiere vun "tableaux de service"

Dann den Tableau de Service, deen huet net méi mat de reellen Aarbechtszäiten iwwer eneen gestëmmt. Mëttlerweil schaffe mer Nuets, Weekends, Mëttes, Moies. Dat schlëmmst sinn awer, di kuerzfristeg Planungen, Mëtt der Woch fir Sonndes an eng Nuecht ze goen, oder Freides fir Samschdes op e Schantchen ze kommen.

Et si vill ze vill Schantercher geplangt, wou mer iwwerhaapt net genuch Leit hunn, mam neie Projet "Tableau de Service" ginn di Saache verhënnert. Et sollen nach 40 Stonnen d'Woch geplangt ginn, a keng 48. 8 Stonnen den Dag, a keng 6 oder 10, plus Iwwerstonnen, normal.

Zwar sinn ëmmer vill Chantieren an de Vakanzen, mee och do solle Familllen mat Kanner fräi kréien. Schichten mussen 4 Wochen am Viraus geplangt ginn, an dierfen net mi änneren.

Wann geographesch Mobilitéit soll sinn, soll déi am Distrikt sinn. Et kann net sinn, dat een aus dem Norden an de Süden "Encadrement Chantier" maache geet, ouni di lokal Kenntnisser ze hunn.

Nout um Mann un der Fra

En aneren Thema ass den Effectif. Säit Joren hunn mer scho Problemer fir anzestellen, zemools an den ënneschte Carrièren (A- an I-Leit). Den Effectif um Pabeier, stemmt net iwwerenee mat den Ekippen. "Aide au Bureau", inapte Eisebunner, laangzäit Krankmeldungen. Objektiver, di mer eis Ufanks des Joers setzen, erreeche mer ni.

D'Reform am ëffentlechen Déngscht vun 2015 gouf eis zum Verhängnes

An säit der Reform vu 2015, ass et a mengen Ae schlëmmer ginn. An den ënneschte Carrièrë krute mer Graden ewech geholl, wat net hëlleft. Eist Zill fir di nächst Joren ass kloer: Et geet duer mat soen, mir fanne keng Leit, d'CFL muss sech u seng direkt Konkurrenten upassen. Et mellen sech net méi vill Leit, a verschiddener ginn och erëm, well se bei aner Administratioune besser Konditioune kréien. Eis Viraarbechter an der Voie, musse revaloriséiert ginn.

Am Interview: Marc Adam, Personalvertrieder am TM
Wat en Personalvertrieder esou alles op der Box kann hunn

Gudde Moien,

ech sinn den Adam's Marc. Ech schaffe säit 33 Joer op der Eisebunn am Service TM a si Gestionnaire vum Büro Dokumentatioun am BAS. Ech këmmere mech hei em eis Mecanicien, eis Rangéier a eist Bürospersonal.

Méi normale Schaffdag geet moies um 6 Auer 30 un a meng Missioune variéiere vun Dag zu Dag.

Ech hu vill verschidden Aufgaben déi mat sech bréngen datt ech reegelméisseg vill perséinlech Kontakter mat mengen Aarbechtskolleegen hunn, wat ganz wichteg ass fir mech a menger Funktioun als Personalvertrieder.

Meng Aufgaben als Personalvertrieder begräifen ënnert anerem d'Wuelbefanne vun eise Mataarbechter op der Aarbechtsplaz, esou ewéi en gutt Aarbechtsklima mat ze gestalten.

Des Weidere sinn ech als Personalvertrieder oft bei mëndlechen a prakteschen Examen am Asaz.

Ech si säit méi wei 30 Joer Member vum SYPROLUX, an hunn mech hei ëmmer gutt opgehuewen an encadréiert gespiert.

Mir huet den Asaz an d'Motivatioun vu menge Virgänger imponéiert, an ech wollt mech perséinlech och fir meng Kolleegen asetzen, well mir vill um Wuelergoe vun eis all geleeën ass.

Hei eng Foto, wou den Atelier Nord an der Stad ofgerappt ginn ass (2017)

En plus sinn ech der Meenung datt et Gerechtegkeet ënnert all de Membere vum Personal muss ginn. Ech setze mech an datt dat esou gutt, wei méiglech fir jiddereen de Fall ass.

Dem SYPROLUX felicitéieren ech fir den 100ten Gebuertsdag, an ech wäert weiderhi mat Freed menge Missiounen nogoen an der Hoffnung nach ganz ville Kolleeginnen a Kolleege weider hëllefen ze kënnen an si ze ënnerstëtzen.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Über 45 Jahre hinaus im Dienst unserer Kinder und Enkelkinder

Das Kinderferienwerk

1964 stellten die Sektionen Bettemburg und Wasserbillig einen Antrag, die Einnahmen der Neujahrsgratulationslisten nicht mehr einer wohltätigen Organisation zukommen zu lassen, sondern mit dem Geld ein Kinderferienwerk aufzustellen. Die Familien der Mitglieder sollten somit von Ferienaktivitäten und Aufenthalten profitieren können. Dem Antrag wurde auf dem Kongress im März des gleichen Jahres Folge geleistet, mit der Gründung des SYPROLUX/FCPT-Kinderwerks unter der Führung von Marcel Oestges. Mit den Einnahmen sollten 30 Kinder die Gelegenheit bekommen mindestens drei Wochen, unter Aufsicht und Betreuung Erwachsener, an einer Ferienkolonie teilnehmen zu können.

Der Erfolg ist enorm

Bereits 1965 verbrachte die erste Kindergruppe (7 bis 13-jährige) zwei Wochen an der belgischen Küste in Wenduine (B). Im darauffolgenden Jahr traten bereits zwei Gruppen ihre Sommerferien in Wenduine an. Sehr früh stand fest, dass die Fahrten zu den Ferienkolonien mit der Bahn gefahren werden sollten, was ein zusätzliches Erlebnis für die Kinder darstellte. Motiviert durch den Erfolg, suchte das Ferienwerk nach einer weiteren Bleibe und entschied sich auch eine Winterkolonie in der Schweiz anzubieten. 1967 besuchte dann die erste Gruppe Habkern (CH). Der größte Unterschied stellte dabei das Angebot dar, während das Kinderwerk in Belgien auf eine Vollpension zählen konnte, benötigten die Kolonien in der Schweiz eine eigene Verpflegung vor Ort. Dafür wurden dann weitere freiwillige Mitglieder mitgenommen, die vor Ort Nahrungsmittel besorgten und auch vorbereiteten. Zwischen 1968 und 1972 konnte das Kinderferienwerk nicht länger auf das Ferienhaus in Wenduine zählen, stattdessen verbrachten die Kinder ihre Ferien in Mariakerke (B). Der Erfolg des Ferienwerkes stößt in der Schweiz wegen Platzmangels an seine Grenzen: 1971 entschied man

1982 Sommerkolonie in Wenduine (B)

sich deshalb für ein Ferienheim in Waldegg-Beatenberg (CH), das für 50 Kinder ausgestattet war. Zeitgleich versuchte man diese Anzahl an Teilnehmern zu limitieren. Kinder, die bereits zwei Mal an einer Ferienkolonie teilgenommen hatten, wurden auf der Anmeldeliste nach hinten versetzt.

1985 – Abfahrt nach Waldegg-Beatenberg (CH)

Eine Verwaltungskommission wird eingerichtet

Das Kinderwerk wurde ab 1971 durch eine dauerhafte Verwaltungskommission erweitert. 1973 schloss das Kinderwerk einen Vertrag zur erneuten Nutzung des Ferienhauses in Wenduine ab. 1977 übernahm das Kinderferienwerk, die von der Sektion Luxemburg organisierte Ferienkolonie in Fünfbrunnen (L). Weitere Kolonien fanden im Inland, wie in Urspelt und Leifreg (Liefrange) statt. Ab 1979 wurde in Waldegg-Beatenberg auch eine Winterkolonie nur für Mädchen organisiert. Der Erfolg der Winterkolonie führte dazu, dass auch im Winter Ferienkolonien für Jungen und Mädchen zwischen 10 und 16 Jahren veranstaltet wurden. 1982 wurde eine Anzahl von Plätzen in den Ferienkolonien in Wenduine und Waldegg-Beatenberg auch den Mitgliedern des LCGB zur Verfügung gestellt.

Die Sommer- und Winterferienkolonien für Jungen und Mädchen in der Schweiz wurden ab 1988, nach Vertragsende mit dem Ferienhaus in Waldegg-Beatenberg, in Fiesch im Wallis (CH) organisiert. An der belgischen Küste musste man 1989 ebenfalls umziehen. Hier entschied sich das Kinderwerk für eine modernere Einrichtung in Nieuwpoort (B), wo bis 1999 die Ferienkolonien organisiert wurden. Anlässlich des 75. Jubiläums der SYPROLUX erfreute sich das Kinderwerk einer positiven Bilanz, zwischen 1965 und 1997 konnten 2362 Kinder und Jugendliche an allen Ferienkolonien teilnehmen.

40. Jubiläum des SYPROLUX/FCPT-Kinderwerks

Anfangs der 2000er-Jahre entschied sich das Kinderwerk, die Einrichtung in Nieuwpoort zu verlassen und stattdessen in einem ganz modernen Ferienhaus in Blankenberge (B) die Sommerkolonien zu organisieren. Bis 2004, zum 40. Jubiläum des Kinderferienwerks, hatte man rund 107 Ferienkolonien organisiert mit insgesamt 2913 Teilnehmern.

Doch vor allem galt dieser Festakt einer Person, die verwobener mit dem Kinderferienwerk nicht sein konnte: François Kohnen. 32 Jahre lang führte er das Kinderwerk und dies mit einer Bravour und einer unvergleichlichen Bescheidenheit.

Ein Schatten legt sich über das Kinderferienwerk

Trotz der vielen Erfolge begann die Teilnehmerzahl – obwohl man, um moderne Einrichtungen und attraktive Angebote bemühte – ab den 90ern konstant abzunehmen. Zeitgleich wurden die juristischen und fachlichen Bedingungen zum Abhalten der Ferienkolonien immer rigoroser. Damit stieg auch der administrative Zeitaufwand stark an. 2008 kam es zu einem tragischen Unfall in der Sommerkolonie in Blankenberge. Ein kleiner Junge ertrank, aus bis heute noch ungeklärten Ursachen.

Unverzüglich wurden die Kinder und deren Betreuer nach Hause gebracht und psychologisch betreut. Obwohl 2009 noch eine Ferienkolonie organisiert wurde, saß der Schock zu tief. Und in Anbetracht der Entwicklungen entschied sich das Kinderwerk größere Veränderungen vorzunehmen, beginnend mit einem neuen Namen.

Neustart für das "Kinderferien- und Sozialwerk"

Das "Kinderferien- und Sozialwerk" organisierte keine eigenständigen Ferienkolonien mehr, sondern leitete Mitglieder an andere anerkannte Organisationen weiterleiten, wie die "croix rouge," der "Service National de la Jeunesse" (SNJ) und die "caritas". Das Kinderferien- und Sozialwerk beteiligt sich bis heute an Kosten dieser Kolonien.

Nachhilfeunterricht querbeet durch die verschiedenen Schuletappen wurde als neue Dienstleistung eingeführt. Auch hier hat das Kinderferien- und Sozialwerk Verträge mit spezialisierten Instituten abgeschlossen und beteiligt sich so an den Kosten dieser Leistungen.

Familienfest und St. Nikolaus

Das Sozialwerk beteiligt sich auch an der Organisation des jährlich stattfindenden SYPROLUX-Familienfestes am 1. Mai. Und es übernahm auch die Organisation der Nikolausfeier von der Sektion Luxemburg.

2018 – Besuch vom Hl. Nikolaus im Kulturzentrum Nic. Braun in Hesperingen

Am Interview:
François Kohnen, laangjäregen Leeder vum Kannerwierk

D'Entscheedung am SYPROLUX e Kannervakanzewierk ze schafen a sou de Kanner vun de Membere Vakanzen zu gënschtege Bedingungen ze erméigleche gouf getraff de 14. Mäerz 1964 op engem Delegéiertendag zu Lëtzebuerg.

Enner der Präsidentschaft vum Marcel Oestges ass eng Verwaltungskommissioun zesumme koum mam Zil all Joer 25-30 Jongen a Meedercher am Alter vun 8-13 Joer en Openthalt vun 3 Wochen an engem Kannervakanzenheem ze organiséieren.

Et ass gelongen op der Belscher Küst e Vakanzenhaus ze fannen a sou konnt schonn am August 1965 déi 1. Vakanzekolonie am "Pavillon des Dunes" zu Wenduine stattfannen. Déi éischt Erfarunge ware gesammelt an den Erfolleg huet iwwerzeegt.

Dunn hu mer gekuckt e Vakanzenhaus an der Schwäiz ze fannen a konnt zu Habkern am Berneroberland d'Haus "***Bergblümli***" fir 1967 reservéieren.

Vun do un hunn du all Joer zwou Vakanzekolonië stattfonnt: eng op der belscher Küst an eng an de Schwäizer Bierger.

Am Vakanzenhaus op der Küste war de Grupp a Vollpensioun, an der Schwäiz ware mir awer nëmme "locataire" vum Haus an hunn eis misse selwer kachen a och deemno Personal mathuelen niewent de Moniteur/Monitricen, déi sech em d'Kanner gekëmmert hunn.

An deenen nächste Joren hunn d'Kolonien op der Küst stattfonnt zu Mariakerk, zu Wenduine, Niewpoort an Blankenberge.

Aus Plaazgrënn ass d'Kolonie an der Schwäiz vun Habkern op Waldegg-Beatenberg an duerno op Fiesch gewiesselt.

Iwwregens konnte vun 1976 un och d'Enkelkanner vun de Memberen un de Kolonien deelhuelen. A vun 1979 un sinn och Jonker am Alter vun 13 bis 17 mat an de Wantersport gefuer.

Faarten op déi verschidde Vakanzendestinatiounen hunn ëmmer mam Zuch stattfonnt, wat scho fir d'Kanner en Erliefnis war.

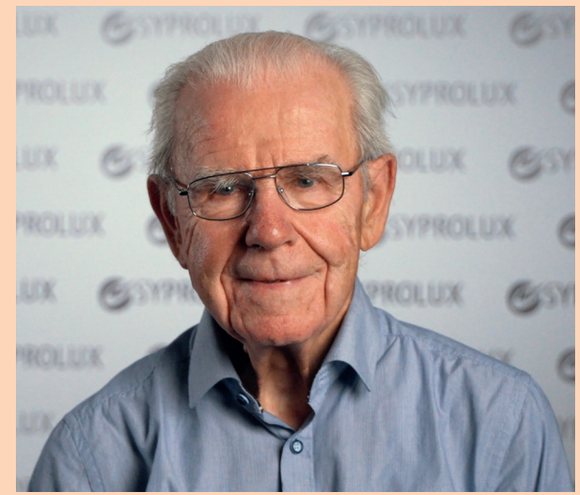
Wann och wärend 44 Joer keen nennenswäerten Accident virkoum, ass leider den 10.8.2008 an der Summerkolonie zu Blankenberge e klenge Jong vun 8 Joer aus net gekläerten Ursaachen op der Plage erdronk, wat fir all Betraffe vum Kannerwierk en herbe Réckschlag war.

Vun 2010 un huet Kannerwierk keng eege Vakanzekolonië méi organiséiert, well och Oplage vum Familljeministère wat Formatioun vun de Begleeder a Betreier ugeet vum Kannerwierk net méi erfëllt konnte ginn.

Kannerwierk huet vun do un Subside gi fir Kanner un de Memberen, déi un Kolonie vum SNJ, vun der croix-rouge a vun der Caritas deelgeholl hunn.

An deene 45 Joer goufen 121 Vakanzekolonien organiséiert un deene méi wéi 3200 Kanner deelgeholl hunn. Als laangjärege Leeder kann ech nëmmen alle Mataarbechter, déi zum Gelénge vum Kannervakanzewierk bäigedroen hunn, e grousse MERCI soen.

Hinnen all gehéiert de Merci vum SYPROLUX.



SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Kommunikation im Wandel der Zeit

Information ist Trumpf

Gewerkschaftszeitung "TRANSPORT"

Am 11. Oktober 1968 erschien die erste Ausgabe des TRANSPORT, dem selbstständigen Presseorgan der SYPROLUX. Als "d'Stëmm vum Verkéerspersonal" sollte die Zeitung "*ein Organ der Aufklärung sein für das Verkehrswesen, dieses wichtigen Zweiges der Wirtschaft, und eine Gewerkschaftszeitung zur Darlegung und Betonung der sozialen Interessen aller, die im Verkehr ihren Lebensberuf haben.*"

Dabei bekannte sich der TRANSPORT in seiner Erstausgabe dem "*wahren Syndikalismus, […] der sich in voller Freiheit entfalten kann, der jede autoritäre Beeinflussung ablehnt, der in all seinem Gebaren und all seinen Entschlüssen allein die Achtung und die Würde der menschlichen Persönlichkeit als erstrebenswertes Ziel zu deren optimalen Entfaltung sieht.*" Der SYPROLUX besäße „*hierzu die wahren geistigen Unterlagen, die in der christlichen Sozialdoktrin verankert sind, die ihr ermöglichen, in Gerechtigkeit und Gemeinsinn ihre Ziele zu verfolgen*."

eine Zeitung im Wandel der Zeit, Werbung hatte auch ihren festen Platz in der Gewerkschaftszeitung

Der Aufbau der Gewerkschaftszeitung wurde im Delegiertentag 1968 entschieden. Die Leitung der Gewerkschaft war beauftragt worden, so schnell wie möglich eine Zeitung herauszubringen. In den 1960ern wurde eine interne Kommission beauftragt, die Machbarkeit einer eigenen Zeitung zu prüfen. Trotz positiver Rückmeldung vertagte die Gewerkschaft eine Entscheidung. Auch die nachfolgenden internen Diskussionen zum Aufbau einer Zeitung wurden immer wieder aus finanziellen Gründen hinausgezögert.

Stimmlos war das christliche Verkehrspersonal jedoch nicht: Bereits 1919 brachte die "Fédération des Agents des Chemins de Fer Prince-Henri" in unregelmäßigen Abständen den "Feierwon" heraus. Mit der Gründung der SYPROLUX 1922 erschien der Nachfolger "Flügelrad" bis zur deutschen Invasion im Mai 1940. Nach dem Krieg erschien "De Letzeburger Chemin d'Feriste" Beide unregelmäßig halb- oder ganzseitig im "Sozialen Fortschritt", dem Presseorgan des "Lëtzebuerger Chrëschtleche Gewerkschafts-Bond" (LCGB). Anlässlich der Erweiterung der SYPROLUX in die FCPT fanden ab 1955 regelmäßige, mehrseitige Veröffentlichungen unter dem Namen "Verkehrspersonal" statt. Zu besonderen Anlässen wurden die SYPROLUX-Berichte auch als mehrseitige Einlagen gemeinsam mit dem "Sozialen Fortschritt" verteilt.

Dies ermöglichte dem SYPROLUX eine weitaus größere Leserschaft zu erreichen, vor allem eine, die nicht unbedingt mit den Begebenheiten im Transportwesen vertraut war, aber den Kampf dennoch zu unterstützen wagte. Die Position des SYPROLUX stimmte aber nicht immer mit der LCGB überein und der Zuwachs an Mitgliedern und Delegationsarbeit sowie der Anstieg an Verkehrsproblemen bedeutete, dass die Seitenzahleinschränkungen zum Problem wurden. Der Druck, um eine eigene starke und unabhängige Identität aufzubauen, nahm schließlich die überhand und führte in den 1960ern zu den bereits beschriebenen Entwicklungen und Entscheidungen.

In der Ausgabe vom 20. September 1968 verabschiedete sich der SYPROLUX vom "Sozialen Fortschritt". Der "TRANSPORT" erschien nun zweimal monatlich im typischen Zeitungsformat. Die Ausgaben beinhalteten eine Mischung aus Berichten über die Delegations- und Sektionsarbeit, Kommentare zur aktuellen Transportpolitik und Verkehrsthemen sowie Artikel zur Geschichte und Entwicklung des Transportwesens und diverse Berichte über Freizeit- und Sportaktivitäten der internen CFL-Vereine. Dazwischen wurden immer wieder Mitteilungen der Verwaltung, der Betriebe des Transportwesens sowie von nicht gewinnorientierten Organisationen und Vereinigungen kommuniziert.

Im Laufe der Zeit unterlief der "TRANSPORT" zahlreiche (kleinere) Änderungen, die den "*Look*" der Zeitung anpassten. So wurden im März 2002 erstmals

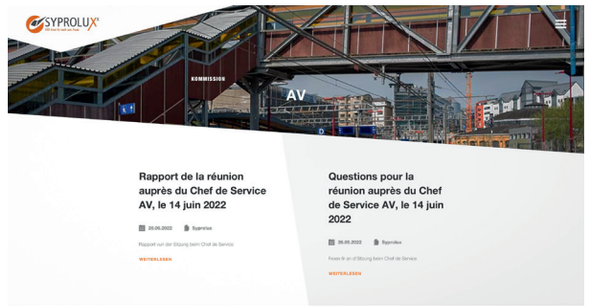
Farbbilder veröffentlicht und die Farbe Orange wurde gegenwärtiger. Anlässlich des 50.-jährigen Jubiläums erfolgte 2018 die größte Änderung: Der "TRANSPORT" erschien inzwischen monatlich in einem weitaus kompakterem A4 Format sowohl in Print als auch online.

Der "TRANSPORT" dient heute – neben der erneuerten Website, den Newsletters und der Präsenz in den sozialen Medien – weiterhin als wichtiger Informationsverbreiter für den SYPROLUX. Es erlaubt den zahlreichen Kommissionen und Delegierten ihre Arbeit sowohl dem Eisenbahnerpublikum als auch Außenstehenden mitzuteilen.

Website: SYPROLUX.lu

Der SYPROLUX besitzt ebenfalls eine Website, die 2018 komplett neu aufgebaut wurde. Priorität war eine moderne Website, die mit jeglichen Endgeräten kompatibel sei. Um auch für die Zukunft gewappnet zu sein, kann die Website regelmäßig aktualisiert und erneuert werden, um mit der Zeit mitzuhalten. Mithilfe der Website können jegliche Ausgaben des "TRANSPORT"s seit 2018 gelesen werden.

Außerdem können Mitglieder sich für den Newsletter anmelden, wo sie regelmäßig mit Informationen versorgt werden. Mitglieder und Sympathisanten können so regelmäßig über die Arbeit des SYPROLUX informiert werden, sowie über die Stellungnahmen der Gewerkschaft zu den verschiedensten Positionen. Die Website des SYPROLUX dient auch der Sichtbarkeit der Gewerkschaft, um sich nach außen zu präsentieren.



SYPROnews / Newsletter

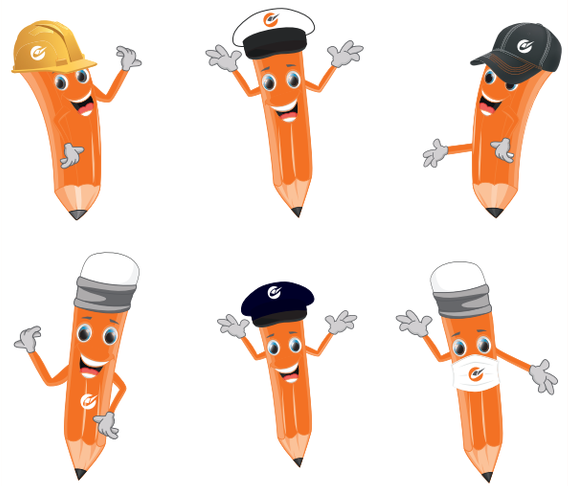
Mithilfe des Newsletters kann die Gewerkschaft regelmäßig seine Mitglieder und Sympathisanten über die interne Arbeit auf dem Laufenden halten. Der Newsletter stellt dabei ein wichtiges Utensil dar, um eine schnelle Kommunikation aufrechtzuerhalten. Dies ist dahin gehend wichtig, da der "TRANSPORT" nur noch monatlich und in kompakterer Form erscheint. Die schnelle Kommunikation bewahrte sich während der Covid-Pandemie, wo der Newsletter effektiv genutzt wurde, um regelmäßig über die fast täglichen Veränderungen zu informieren.

Der Newsletter wird neben E-Mail auch über die sozialen Medien und über Postweg verbreitet. Einige der Newsletter werden auch im "TRANSPORT" veröffentlicht.

Soziale Medien

Neben einer offiziellen Facebook-Seite nutzt der SYPROLUX vermehrt Messengerdienste, um die Kommunikation zwischen der Gewerkschaft und den verschiedenen Kommissionen und Delegierten zu verbessern. Die Nutzung der sozialen Medien ermöglicht es dem SYPROLUX, Kontakt mit Mitgliedern aufrecht zuhalten und bietet eine weitere Möglichkeit zur Verbreitung der Gewerkschaftsinformationen und Stellungnahmen. Dies soll auch die Attraktivität bei den jüngeren Mitgliedern steigen.

"De Griffel", das SYPROMaskottchen



Am Interview: Frank Dumont, bäigeuerdneten Generalsekretär vum SYPROLUX eise Multimedia Mann

Mäin Numm ass Frank Dumont. Op der CFL schaffen ech am AV an der "Cellule Planification et Simulation Ressources Matériel et Personnel Long Terme". Dat ass dee Service dee fréier Roulementsbüro genannt gouf a wou ënner anerem Emlaafpläng vum Material esou wéi Déngschter vun den Lokomotivführer an Zuchbegleeder erstallt ginn.

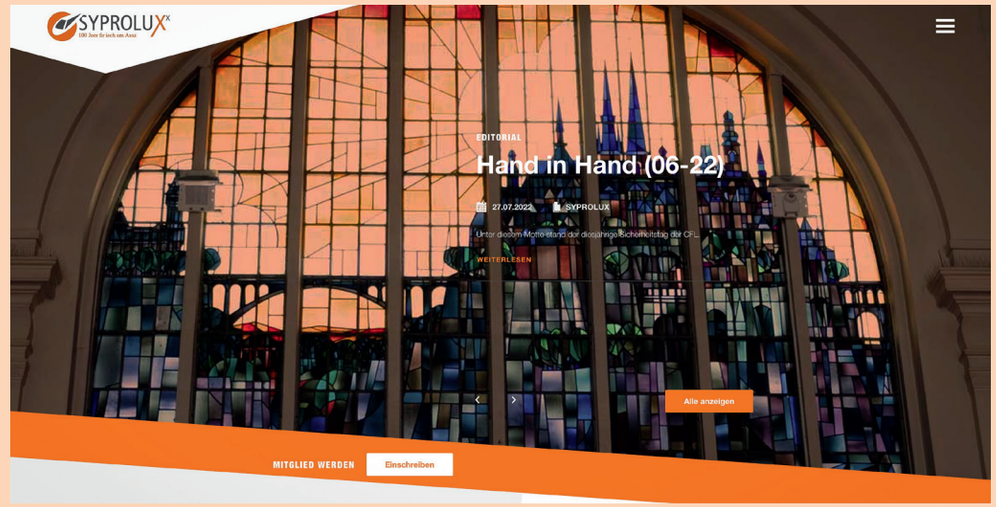
Am SYPROLUX sinn ech Generalsekretär adjoint. Do ass ee vu mengen Aufgabeberäicher di nei Medien. An deem Beräich huet de SYPROLUX sech déi lescht Jore vill weiderentwéckelt.

Viru 5 Joer hunn mir decidéiert eisen Internet Site komplett ze erneieren, esou dass en kompatibel ass mat allen Geräter wéi Handy, Tablett, Pc an esou weider.

Et soll e Site sinn dee stänneg aktualiséiert gëtt an de Bedürfnisser vun der Zäit gerecht gëtt ass, esou dass mir dëse reegelméisseg upassen a moderniséieren.

Den Transport kann och bequeem iwwert eise Site gelies ginn an et besteet Méiglechkeet dësen als Newsletter fir aktiv Membere geschéckt ze kréien. Den Newsletter benotze mir och fir eise Memberen, déi sech ageschriwwen hunn aktuell Saachen iwwert hire Service matzedeelen.

Mir hunn och Kommunikatioun mat eisen Delegéiert verbessert an dem mir vun deenen néie



Medie profitéiere wéi zum Beispill "Whats-up" fir innerhalb vu kuerzer Zäit Problemer zesummen ze léisen an och Informatiounen auszetauschen.

Da si mir och op Facebook present fir eis Matdeelungen do ze publizéieren.

Dëst Joer hunn mir elo ugefaangen eis Dokumenter all ze digitaliséieren an op engem Server en digitalt Archiv unzeleeën, esou datt och nach déi Generatiounen no eis an dësen Archiven alles einfach erëmfannen.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Die Rolle des SYPROLUX in der Gesellschaft

Die Rolle des SYPROLUX in der Gesellschaft

Das Deutsche Zentrum für politische Bildung definiert eine Gewerkschaft als "*Vereinigung von und für Arbeitnehmer […] mit dem Ziel, deren wirtschaftliche, soziale, gesellschaftliche und politische Interessen zu vertreten.*" Die Gewerkschaften können jedoch auch Einfluss auf „*die Institutionen und Träger politischer Entscheidungsprozesse, insbesondere bei sozialen und wirtschaftspolitischen Themen*" nehmen. Dementsprechend ist es nicht verwunderlich, dass auch der SYPROLUX sich in sozialpolitischen Themen einsetzt und seinen Einfluss in der Gesellschaft geltend macht. Es folgt eine engere Auswahl an Initiativen und Plattformen, an denen sich der SYPROLUX beteiligt.

Mobbing asbl

Seit 2016 ist der SYPROLUX der alleinige Partner der Mobbing asbl, einer Organisation, die als Ansprechpartner für Mobbing-Fälle gilt. Die Geschichte der Mobbing asbl geht jedoch bereits auf das Jahr 1998 zurück, als LCGB und SYPROLUX eine gemeinsame Sensibilisierungsbroschüre veröffentlichen. Im Oktober 1999 widmet der SYPROLUX dem Thema Mobbing einen Artikel im TRANSPORT, gefolgt von einer Sensibilisierungskampagne, um "*das Thema "Mobbing" der Öffentlichkeit vorzustellen und dem Mobbing entgegenzuwirken*." Daraus resultiert eine gemeinsame Arbeitsgruppe.

Eine wichtige Rolle in der Zusammenarbeit spielt der damalige SYPROLUX-Präsident Lex Breisch, der in Gesprächen mit Arbeitern oft "*mit Kleinigkeiten befasst wurde, […] die man bereits als Mobbing bezeichnen könnte.*" Da das Thema selbst im SYPROLUX noch als Tabu galt, konnte er nicht immer mit Unterstützung rechnen. Dennoch wurde in der Arbeitsgruppe weitergearbeitet und Anfang 2001 wurde eine Anti-Mobbing-Weiterbildung im TRANSPORT beworben, mit den Worten: "*Wir müssen etwas gegen Mobbing tun. Wir alle sind gefordert.*"

Im Juli 2001 erfolgte dann der offizielle Startschuss der Mobbing asbl. Neben zahlreichen unabhängigen Mitgliedern waren beide tragenden Gewerkschaften im Verwaltungsrat vertreten. Die Unabhängigkeit und Neutralität des Vereins waren von äußerster Wichtigkeit. Nur so konnte die Mobbing asbl zum Ansprechpartner für jegliche Person sein, da die Fälle vertraulich behandelt wurden. Kurz darauf widmete Lex Breisch dem Thema Mobbing einen Leitartikel im TRANSPORT, da es "*die Aufgabe der Gewerkschaftler und die eines jeden Einzelnen [sei] dieses Problem [zu] erkennen und präventiv zu handeln*."

Zwischen 2000 und 2002 wurden um die 800 Fälle von Mobbing erfasst, darunter 250 schwere. 2003 setzte sich die Mobbing asbl mit den Verantwortlichen der CFL zusammen, um eine Charta gegen Mobbing auszuarbeiten. Eine Konvention mit der Regierung folgte im selben Jahr, die es der Mobbing asbl ermöglichte, eine Person ganztägig einzustellen. Die Konsultationen wurden von ausgebildeten Freiwilligen getätigt. 2011 traf sich der Vorstand der Mobbing asbl mit dem damaligen Arbeitsminister, um das Budget der Mobbing asbl zu erhöhen, da die einzige Mitarbeiterin ein zu hohes Arbeitspensum hatte. Dies war von Erfolg gekrönt. Im Sommer 2016 traf man sich erneut mit dem zuständigen Arbeitsminister und erreichte eine weitere Erhöhung des Budgets, um das Team weiter zu erweitern.

Kurz darauf zog sich der LCGB, überraschend, aus der Mobbing asbl zurück und die Mobbing asbl stellte sich – mit dem SYPROLUX als alleiniger Partner im Vorstand – neu auf. Auf nationaler Ebene scheiterten die zahlreichen Versuche ein Mobbing-Gesetz, trotz steigender Fallzahlen, durchzusetzen. Erst unter Arbeitsminister Dan Kersch konnte die Mobbing asbl, eine „Proposition de loi" aufstellen. Diese wurde Ende 2020 fertiggestellt und wartet auf die offizielle Bekanntgabe. Die Mobbing asbl würde demnach vollständig vom Staat übernommen werden und ein eigenständiges Service unter Schirmherrschaft der "Inspection du Travail et des Mines" werden. Jegliche Mitarbeiter würden gänzlich übernommen werden.

Trotz dieses Erfolges machen sich die SYPROLUX-Vertreter der Mobbing asbl Sorgen. Man sei enttäuscht, dass viele der Forderungen im Gesetzestext nicht zurückbehalten wurden und dass die Integration in die ITM die Neutralität des Service Mobbing aufs Spiel setzen würde.

Am Interview:
Manou Mullenbach, Président vun der Mobbing asbl.

Enn 1999 huet sech eng Handvoll Leit zesummegesat an sech berode wei ee Persoune kéint hëllefen déi Problemer op der Aarbecht hunn v Virgesetzten oder Aarbechtskolleege gehänselt, verspott oder verblöt bis hin zu agresséiert ze ginn, wat een haut nennt "Mobbing". Dorënner war den deemolege President vum FCPT-SYPROLUX den Här Lex Breisch, dat huet sech dohin geschleeft bis 2001 an zwar bis Donneschdes de 27. Juli 2001 ass dunn an Zesummenaarbecht mat de Gewerkschafte LCGB a FCPT-SYPROLUX Statuten opgestallt ginn an offiziell "MOBBING asbl" gegrënnt ginn. Duerch eng Konventioun vun der Mobbing asbl mam Aarbechtsministère ass ee järleche Subside festgeluecht ginn. Am Ufank sollt d'Mobbing asbl de Gesondheetsministère als Tuteur kréien duerch den deemolege Minister Carlo Wagner, allgemeng ass awer d'Meenung gewiescht, dass et méi mat Aarbecht ze dinn huet duerfir ass se dem "Ministère du Travail" ënnerstallt ginn, wat deemools de Minister Biltgen war. Finanziell Ënnerstëtzung a Form vu Subsiden ass et deemools net all ze vill ginn an zwar 35.000€. Do konnt nëmmen eng Persoun fest agestallt ginn, wat deemools och eng Grënnungsmemberin war d'Mme Monique Breisch, déi bis zu hirer Pensioun am Laf vum Joer 2019 och täteg war als Directrice vun der Mobbing asbl. Nodeems, dass de Minister Biltgen ons de Subside zweemol gehuewen hat op 50.000€ an dunn nach eemol op 75.000€ huet de Minister Nicolas Schmit ons Tutelle iwwerholl, wat eng positiv Entwécklung fir ons als ASBL war. Do ass järlech de Subside em 10.000€ geklomme bis Enn vum Joer 2018, wou mir 200.000€ järlech kritt hunn. Ab 2019 war dunn de Minister Dan Kersch onsen Tuteur an huet dunn onse Subside gekierzt op 190.000€, déi mer haut och nach ëmmer kréien, trotzdeem, dass ab 2022 de Georges Engel Minister ginn ass.

Ab 2001 ass mat benevole'en Beroder geschafft gi bei der Mobbing asbl, duerch Ausschreiwungen intern beim LCGB a beim FCPT-SYPROLUX konnt een sech melle bei Interessi, wat mir zu 2 och deemools vum SYPROLUX gemaach hunn, verschidden Tester an Epreuven hunn mir missten erfëllen, wourënner och ee psychologeschen Test war, deen den zweete Kandidat vum FCPT-SYPROLUX leider net bestanen huet. Ech selwer hunn dunn Jorelaang benevol Leit empfaangen a vill Gespréicher a Betriber doduerch kenne geléiert. Ongeféier 5 – 7 Benevole ware jorelaang fir d'ASBL täteg. Nodeems mir awer duerch de Subside deen all Joer gehéicht ginn a mir d'Méiglechkeet hate fest Leit anzestellen an och dunn gemaach hunn, sinn di Benevolen een nom aneren net méi disponibel gewiescht fir d'ASBL. Antëschent war ech selwer och an den Conseil d'Administration (CA) gewielt ginn, sou dass ech och net méi disponibel war als Beroder.

Am Juli 2016 huet den deemolege President vum LCGB mech informéiert, well ech dunn de Posten hat am CA als Vize-President, dass mir bis no der Summervakanz Zäit hätte fir nei Statuten opzestellen, well si als LCGB net méi wéilten do dra figuréieren. Doropshin hunn mir ons zesumme mam SYPROLUX gesat an nei Statuten ausgeschafft sou dass mir am September 2016 ons nei opgestallt hunn. Desweideren hunn mir 4 Leit fest agestallt wat da wieren: d'Mme Magdalena Mida (Directrice), d'Mme Morgane Simon-La Croix an den Här Luis Vicoso (Beroder) an d'Mme Anouk Jacoby (Sekretärin). Vun Ufank un bis haut hunn mir als ASBL gekämpft fir ee Gesetz géint Mobbing ze kréien. De Lucien Lux hat schonn eemol een Avant-Projet ausgeschafft, deen awer ni weider gefouert ginn ass. Mam Nicolas Schmit sollt dat zwar komme mä et ass ni geschitt. Wéi den Dan Kersch dunn Minister ginn ass, hunn mir vun him den Optrag kritt fir d'Propose vun engem Avant-Projet de Loi eran ze ginn, wat mir dunn och de 14. August 2021 gemaach hunn.

Déi Propose vum Avant-Projet de Loi gouf nach eemol vum Ministère iwwerschafft a leit den Ament als Avant-Projet de Loi beim Staatsrot. Dëst huet de jëtzege Minister Georges Engel eis matgedeelt.

Wann d'Gesetz dann a Kraaft trëtt, esou wéi et dran virgesinn ass, soll d' Personal vun der Mob-

bing asbl deen Ament an den neie Service géint Mobbing iwwerhollginn. De Service soll geréiert ginn an der ITM.

Wat elo Berodungen am Laf vun engem Joer betrëfft, hunn mir eng 1500 – 2000 Telefonater an 350 – 600 Berodungen. Eng 150 – 250 Dossiere ginn opgemaach, wann et sech em ee Mobbingverdacht handelt an 30 – 120 Dossiere kennen zou gemaach ginn. Mer hunn eng 10 -30 Dossieren ouni Suivi. D' Mobbing asbl ënnersteet engem Conseil d'Adminstration (CA) den aus folgende

Leit besteet:

President	Manuel Mullenbach
Vice-President	Marc Hubsch
Sekretärin an Kessier-adj	Viviane Weis
Keessier	Alain Liltz
Memberen :	
Paul Gries	Octavie Modert
Mtr. Jean-Marie Bauler	Dr. Carlo Steffes
Steve Legille	Isabelle Faber

Am Interview: Lex Breisch, Grënnungsmember vun der Mobbing asbl

Wann ee Mobbing asbl seet, seet ee SYPROLUX. Dat als Matbegrënner vun der Mobbing asbl, a menger fréierer Funktioun als Generalsekretär vun der FCPT, an als SYPROLUX, sinn ech mat etleche Fäll vun Streidereien op der Aarbecht befaasst ginn, di mer haut mat Mobbing géing bezeechnen. Awer déi Zäit war de Begréff Mobbing guer net geleefeg.

Zur selwechter Zäit ass awer beim LCGB eng intensiv Aarbecht vun enger Delegéiert geleescht ginn, fir d'Problematik Mobbing ze thematiséieren a bekannt ze maachen. Eng gutt Geleeënheet, fir de SYPROLUX dorunner matzeschaffen. Mat Artikelen an der Presse, esou wéi och Artikelen an eisen Gewerkschaftszeitungen Transport bzw. Fortschrëtt, ass eng Campagne fir Mobbing-Präventioun gestart ginn, dat war de Grondstee fir d'Mobbing asbl. 2001, no intensiver Aarbecht vun der LCGB-Delegéierte Monique Breisch, dem Aarbechtsmediziner, dem Dr. Carlo Steffes, an dem SYPROLUX sinn d' Statute vun der Mobbing asbl déposéiert ginn, mat als "membres fondateurs" de LCGB an de SYPROLUX.

Duerch Konferenzen, Sensibiliséierungscampagnen, Ëffentlechkeetsaarbecht, duerch Kontakt mat den Entreprisen, och mat der CFL, an individuell Consultatiounen, ass ëmmer méi Aarbecht op der Mobbing asbl zoukomm.

2003 ass eng Konventioun mam Aabechts ministère ënnerschriwwe ginn, duerch déi d'Mobbing asbl finanziell ënnerstëtzt ginn ass, esou dass d'Mobbing asbl eng Persoun konnt astellen, en méi adequate Büro konnt lounen, an d'Formatioun vun hire benevole Consultant'en konnt garantéieren. D'Decisioun vum SYPROLUX sech éischtens mam Thema Mobbing ze befaassen, an zweetens aktiv géint Mobbing virzegoen, war e richtege Schratt. Dat gëtt beluecht duerch d'Tatsaach, dass d'Mobbing asbl haut vill méi Aarbecht huet, iwwerall unerkannt ass, a fest op hire Féiss steet, an dat, mat un hirer Spëtzt, en President, deen aus de Reie vum SYPROLUX kennt.

Plattform Migration et Intégration – Minte

Die SYPROLUX beteiligte sich lange Jahre an der Plattform "Migration et Intégration" der "Association de Soutien aux Travailleurs Immigrés" (ASTI). Die Plattform diente den Teilnehmerorganisationen dazu, sich bezüglich der Ausländerpolitik in Luxemburg zu äußern und Stellung zu beziehen. Der SYPROLUX habe dabei aktiv versucht, die ausländischen Mitbürger zur Teilnahme an den Europa- und Lokalwahlen zu bewegen.

2014 entschied der SYPROLUX sich vorübergehend von der aktiven Mitarbeit zurückzuziehen, da es an nötigem Personal fehle. Man würde aber weiterhin die verschiedenen Initiativen unterstützen und "*das Seine zur Integration unserer ausländischen Mitbürger beitragen*". Anlässlich des Referendums 2015 über das Ausländerwahlrecht entschied der SYPROLUX jedoch, sich wieder aktiv an der Plattform zu beteiligen. Gemeinsam mit dem Landesverband, dem LCGB, dem OGBL und der EPSU warb man für das Ausländerwahlrecht.

Stop TTIP & CETA Plattform

Der SYPROLUX beteiligte sich ab 2014, weitaus energischer, an der luxemburgischen "Stop TTIP"-Plattform, die sich gegen das geplante Freihandelsabkommen zwischen den USA und der EU aufstellte. Man kritisiere die "*Geheimnistuerei*" der Europäischen Kommission bei den Verhandlungen von TTIP, wo sowohl Gewerkschaften als auch Zivilgesellschaft nicht eingebunden wurden. Auch bemängelte man, dass "*eine ganze Reihe von Standards und Kontrollmechanismen aufgeweicht werden soll[t]en*." Neben dem aktiven Engagement veröffentlichte der SYPROLUX im TRANSPORT regelmäßig die offiziellen Stellungnahmen der Plattform. Im November fand eine Unterredung zwischen der Plattform und den luxemburgischen EU-Abgeordneten statt (darunter der ehemalige SYPROLUX-Präsident Georges Bach).

Im April 2015 rief die Plattform zu einer großen Demonstration gegen die verschiedenen Freihandelsabkommen vor dem luxemburgischen Parlament auf. Der SYPROLUX war mit zwei Mitgliedern vertreten. In einem weiteren Artikel im Mai kritisiert der SYPROLUX die intransparente Art der EU-Kommission bei den Verhandlungen sowie die Nichteinbindung der Gesellschaft. "*Wenn der Protest von 380 Organisationen in Europa getragen wird, […] sollten die Verantwortlichen das Demokratieverständnis der Bürger nicht auf die leichte Schulter nehmen.*"

Im Juni rief der SYPROLUX dazu auf, die Petition der "Stop TTIP"-Plattform zu unterschreiben. Gemeinsam mit dem IeV veröffentlichte man eine gemeinsame Stellungnahme zu den Freihandelsabkommen, in der man zahlreiche Aspekte der Verhandlungen und der Abkommen verurteilte. Die EU-Kommission solle die "*Sorgen der Zivilgesellschaft ernst nehmen*". Auch für die Demonstration am 10. Oktober 2015 wurde ordentlich Werbung im TRANSPORT publiziert wobei der SYPROLUX mit mehreren Mitgliedern anwesend war. Und der Leitartikel der 2. Oktoberausgabe "*Pest oder Cholera?*" beschäftigte sich mit dem Freihandelsabkommen.

Im Februar 2016 widmete der SYPROLUX dem TTIP-Abkommen erneut einen Artikel, wo er die "*beschämende*" *Haltung manche[r] Abgeordnete[r] kritisierte. Von Kommunikation und Transparenz zu sprechen, ist in diesem Fall eine glatte Lüge*." Auch anlässlich des Brexit-Referendums findet der SYPROLUX einige Worte Kritik an TTIP. Für die Demonstration gegen TTIP und CETA vom 8. Oktober 2016 wird ebenfalls im TRANSPORT ganzseitig geworben. An der Demo nahmen auch zahlreiche Mitglieder des SYPROLUX teil.

Im Februar 2020 meldete sich die Plattform erneut zu Wort, um die luxemburgischen Abgeordneten dazu aufzufordern, gegen das geplante Freihandelsabkommen zwischen Kanada und der Europäischen Union zu stimmen.

Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC)

Der SYPROLUX ist als Gewerkschaft eine der Trägerorganisationen der "Union Luxembourgeoise des Consommateurs" (ULC). Die ULC bietet seinen über 43.000 Mitgliedern Analysen und Informationen zu Konsumgütern und Dienstleistungen an. Sie interveniert durch Unterredungen oder Protestaktionen bei den verschiedensten Akteuren, seien es staatliche Institutionen, Unternehmen oder Ministerien. Als Trägerorganisation ist der SYPROLUX in den Gremien der ULC vertreten und veröffentlicht regelmäßig die Stellungnahmen und Mitteilungen der Organisation im TRANSPORT.

Nationale Aktiounskommitee géint Atomkraaft

Im Umweltschutz beteiligt sich der SYPROLUX am "Nationale Aktiounskommitee géint Atomkraaft" des "Mouvement écologique". Nach dem Unfall in der Fukushima-Atomzentrale beteiligte sich das Komitee an Aktionen gegen die Atomkraft und forderte die Schließung aller Atomkraftanlagen in

luxemburgischer Umgebung. Ähnlich wie bei der "Minte"-Plattform zog sich der SYPROLUX auch hier 2014 zurück.

Das Aktionskomitee erhielt anlässlich der EU-Klimaschutz Taxonomie von 2021 erneut Aufmerksamkeit. Dabei versuchte das Komitee – mit erneuter Beteiligung des SYPROLUX – zu verhindern, dass Atomenergie als klimafreundlich und nachhaltig angesehen wird. Das Komitee begrüßte die Haltung der luxemburgischen Regierung die Aufnahme der Atomenergie in die EU-Klimaschutz-Taxonomie zu verhindern. Das Komitee traf sich Mitte 2022 zu Unterredungen mit dem Umweltministerium und setzte einen offenen Brief an die luxemburgischen EU-Parlamentarier auf.

Actioun Öffentlechen Transport (AÖT)

Als Transportgewerkschaft scheint es wenig verwunderlich, dass der SYPROLUX sich bereits seit den 1980ern in der "Actioun Öffentlechen Transport" (AÖT) einsetzt. Die AÖT wurde als Interessenvereinigung zur Förderung des öffentlichen Transports in Luxemburg aufgestellt und beinhaltet, neben dem SYPROLUX und dem Landesverband, zahlreiche Akteure der Zivilgesellschaft. Bereits in den 80ern waren die stetig anwachsenden Verkehrsprobleme ein Grund zur Sorge. Die AÖT versuchte durch Aktionen und Veranstaltungen einen massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen. Die wohl größte Forderung der AÖT stellte die Einführung eine Straßenbahn/Tram in Luxemburg-Stadt dar. Dafür wurden im Laufe der Zeit mehrere Konzepte ausgearbeitet, um die Wirksamkeit und den Nutzen der Straßenbahn hervor zu streichen.

Diese Forderung wurde im Oktober 2014, Realität als die Abgeordnetenkammer mit überwiegender Mehrheit für eine Straßenbahn stimmte.

Der SYPROLUX forderte damals bereits ein Weiterdenken und eine Anbindung an "*Park & Ride, Schulen oder an den Flughafen*", denn "*nur so kann die gesamte Stadt Luxemburg entlastet werden*." Sowohl 2020 als auch 2022 zeigte sich die AÖT zufrieden mit dem Ausbau der Tram und den Investitionen auf der Schiene, forderte aber weiterhin, dass verstärkt in den öffentlichen Transport investiert werde.

Yes! More women in transport

Am 21. November 2015 wurde auf dem Delegiertentag in Luxemburg-Stadt Mylène Bianchy zur Präsidentin des SYPROLUX gewählt. Die ehemalige SYPROLUX-Generalsekretärin war nun nicht nur die erste Frau an der Spitze des SYPROLUX, sondern auch die erste Frau an der Spitze einer luxemburgischen Gewerkschaft.

"*Manch einen mag es erstaunen, dass eine Frau nun an der Spitze einer Eisenbahnergewerkschaft steht, eine Domäne, die immer noch stark von Männern geprägt wird*", so die frischgebackene Präsidentin nach ihrer Wahl. Sie selbst hatte im März 2014 Kritik an der CFL ausgeübt, da "*das Porträt der neuen CFL-Generaldirektion […] nach wie vor überwiegend männlich*" blieb.

Als Mylène Bianchy im Jahr 2002 für den Posten des beigeordneten Generalsekretärs kandidierte, galt sie als "*Exot in der Gewerkschaftsszene*" und die damaligen Fotos der Gewerkschaftsführung konnten "*oft als Gruppenbild mit Dame bezeichnet werden*". Als 2009 der Posten des Gleichheitsdelegierten geschafft wurde, um sich "*den Herausforderungen und Problemen der Zukunft zu stellen*" hatte sich bereits einiges in der Gleichstellung geändert, doch zahlreiche Baustellen verblieben.

So berichteten der SYPROLUX zum Weltfrauentag 2014 von den zahlreichen "*Alltagssituationen, mit denen Frauen in der CFL konfrontiert wurden*", darunter Aggressionen, sexistische Bemerkungen von Kunden und Mitarbeitern, unhygienische Sanitäranlagen sowie unregelmäßigen Arbeitszeiten.

Als die ETF ihre Initiative "Women in Rail" startete, konnte sie mit der vollen Unterstützung des SYPROLUX rechnen. Die Initiative wurde großflächig vom SYPROLUX beworben.

Die Gewerkschaft freute sich umso mehr über die getroffene Einigung zwischen der ETF und den Arbeitgebervertretern bezüglich der Gleichberechtigung: "*Am 05. November 2021 […] stand die Zeit für einen winzigen Augenblick still, denn in diesem Augenblick ereignete sich ein Meilenstein in Sachen Geschlechterdiversität und Geschlechtergleichstellung im europäischen Eisenbahnsektor.*"

Doch die Arbeit der Geschlechtergleichstellung "*geht weiter*", nicht nur bei der Eisenbahn – wo man sich in den Kommissionen einsetzt – sondern auch in der Gesellschaft.

Regelmäßig werden in Leitartikeln gesellschaftspolitische Themen aufgegriffen, darunter auch die Themen der Gleichberechtigung und Frauenrechte. Die Eisenbahn ist nicht nur einreiner Männerbetrieb und die SYPROLUX setzt sich aktiv ein, um den Bereich für Frauen attraktiver zu gestalten.

Am Interview: Mylène Bianchy, 1. Presidentin vun enger Gewerkschaft zu Lëtzebuerg

Mäin Numm ass Mylène Bianchy, ech si 46 Joer al a Mamm vun 2 Kanner. Ech sinn dat wat een op der Bunn nennt en Tëntesëffer, hunn 1996 op der CFL am Service "RH" ugefaangen, war duerno am Service "Qualité, Sécurité et Environnement" a spéider am Service "Communication".

Firwat ech haut am SYPROLUX sinn?

Ganz einfach, duerch den Afloss vun mengem Grousspapp, deen 41 Joer an den Escher Pompjee'en am Asaz war an laang Jore Präsident vun der Aarbechterdelegatioun op der Escher Gemeng, genau esou wéi meng Mamm, déi spéider Sekretärin vun der Aarbechterdelegatioun war.

Deemno krut ech d'Gewerkschaftsaarbecht an d'Wéi geluecht. A bei eis an der Famill gouf Engagement ëmmer grouss geschriwwen.

An obwuel mäin Grousspapp mech ëmmer gewarnt huet, dass Gewerkschaftsaarbecht net onbedéngt eng dankbar wier, huet et mech awer an di Szen gezunn.

An 2002 goung et dunn lass, fir d'éischt als Secrétaire générale adjointe, 2010 als Secrétaire Générale an 2015 hunn ech dunn d'Mandat vum SYPROLUX-Präsident vu mengem Virgänger Jean-Paul Schmitz iwwerholl. Als Personalvertrieder bei der CFL an an der Chambre des Salariés, Administrateur bei den CFL an CFL-cargo an als Vertrieder fir de SYPROLUX bei der europäescher Transportaarbechter Federatioun geet engem d'Aarbecht seelen aus.

Wéi dat ass als Fra an enger Gewerkschaft, an engem Männerdomaine, wéi der Eisebunn?

Net ëmmer einfach an dacks opreiwend. Besonnesch am Ufank goufen et sou munch batter Momenter, zoumol wann een et ewéi ech, Generatiounsbedingt, ganz oft mat ale wäisse Männer ze dinn hat, fir déi d'Roll vun der Fra nach ëmmer doheem hannert dem Kachdëppe war.

Mee mat der Zäit kritt ee méi en décke Pelz, an mam Jean-Paul Schmitz hat an hunn ech defini tiv e gudde Léiermeeschter. Hien huet aus mir en Teamplayer gemaach.

Tjo, a wou 2015 d'Delegéiert vum SYPROLUX mer um Kongress d'Vertrauen ausgeschwat hunn, war ech net nëmmen als Präsidentin vum SYPROLUX gewielt, mee virun allem di 1. Fra hei zu Lëtzebuerg un der Spëtzt vun enger

Gewerkschaft. Dat war e Novum, besonnesch wann ee bedenkt, dass de SYPROLUX an der Vergaangenheet éischter op der äerzkonservativer Schinn ënnerwee war.

Op ech haut no 20 Joer Mandater, de Wee an d'Gewerkschaft nach eemol géing goen?

Mat mengem Team, wat di lescht Jore ronderëm mech ass, wat mech ënnerstëtzt, mer zu Hand geet, mer de Réck stäipt a mech heiansdo zeréck op de Buedem hëlt, géing ech mech zu all Moment nees op dee Wee maachen.

Als Gewerkschafter ass ee villes. Heiansdo d'Gewësse vum Patron. Oft d'Stëmm vun deem, dee soss net gehéiert gëtt. Och emol d'Schëld wat den Aarbechter verdeedegt. Mee virun allem de Mënsch, dee fir de Mënsch do ass

Ech wënsche jidderengem vun eis, SYPROLUX-ler, deen all Dag seng Fra oder säi Mann steet, weiderhi vill Courage fir säin Asaz, Kraaft vir Gewerkschaftsaarbecht weider ze bréngen a genuch Verrécktheet fir dëst Engagement anzegoen. Et ass der Wäert!

SYPROLUXX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ
1922 – 2022

Sich in der nationalen Partei- und Gewerkschaftslandschaft bewegen

Zuhause gut vernetzt

Beziehungen zur CSV

Die christliche Volkspartei unterhielt enge Beziehungen zu den christlichen Gewerkschaften. Die Partei besaß nicht nur eine gemeinsame Herkunft aus den katholischen Volks- und Arbeitervereinen, sondern konnte auch auf den Einsatz zahlreicher Gewerkschafter als Politiker zählen. Die christlich-soziale Basis der Gewerkschaften führte auch nach dem 2. Weltkrieg wieder zu einer natürlichen Zusammenarbeit mit der neuen „Chrëschtlech-Sozial Vollekspartei“ (CSV).

Die Beziehung wurde 1949 verdeutlicht, als der Landesverband im Alleingang einen Streik bei der Eisenbahn organisierte. Der SYPROLUX verweigerte eine Beteiligung und setzte stattdessen auf den Abschluss der Verhandlungen, die es mithilfe seiner “*Freunde der CSV*” herbeigeführt hatte. CSV-Politiker waren stets gern gesehene Gäste der SYPROLUX/FCPT Kongresse, wobei der CSV-Premierminister Jacques Santer an mindestens drei Kongressen als Gast anwesend war.

2006 war es “*schon fast eine Normalität, dass sich beide Gruppierungen [SYPROLUX und CSV] zweimal pro Jahr treffen, um sich über wichtige politische Anliegen zu unterhalten*.” Innerhalb der SYPROLUX gab es auch zahlreiche Mitglieder, die den Sprung in die Reihen der CSV nahmen.

Mylène Bianchy kandidierte 2014 für das CSV-Generalsekretariat, während sich Ex-Präsident Lex Breisch lokalpolitisch für die Partei betätigte. Das wohl bekannteste Mitglied, das den Sprung schaffte, war Ex-Präsident Georges Bach. Während seiner Präsidentschaft wurden die Beziehungen zwischen der CSV und dem SYPROLUX weiter verstärkt. 2009 wurde Bach als Mitglied der CSV ins Europaparlament gewählt. Nachdem ihm 2014 die Wiederwahl gelang, trat Bach 2019 nicht mehr für die Europawahlen an.

Die Kontakte des SYPROLUX beschränkten sich hauptsächlich auf die Politiker des “Sozialen-Flügels” der CSV, die oft selbst aus dem Gewerkschaftsbereich entstammten. Dennoch kam es trotz der relativen Nähe oft zu Meinungsverschiedenheiten, da die Politiker der Partei nicht immer auf einer Linie mit den Gewerkschaften lagen. Der SYPROLUX unterhält auch regelmäßige Kontakte zu den anderen Parteien in Luxemburg.

Beziehungen zum LCGB

Wie dem “Historique” zu entnehmen war, bestand eine enge Bindung zwischen dem SYPROLUX und der LCGB, da beide auf der Christlich-Sozialen Lehre ihre Gewerkschaftsarbeit aufgebaut hatten. Die enge Bindung gipfelte 1989 in dem Kooperationsvertrag zwischen den beiden Gewerkschaften. Bereits im Sommer begannen die Verhandlungen, um die “*absolut unumgänglich[e]“ Zusammenarbeit aufzubauen.*”

Ein gemeinsamer Dachverband für den privaten Transportbereich “Transportpersonal LCGB-FCPT” entstand. Zeitgleich würden beide Gewerkschaften bei gemeinsamen Stellungnahmen unter dem Namen “Conseil National des Syndicats Chrétiens” (CNSC) auftreten und sich weiterhin “*von den Grundsätzen der christlichen Ethik und Soziallehre*” leiten lassen.

Die Zusammenarbeit bedeutete auch eine Arbeitslastreduzierung für den SYPROLUX: Im Vergleich zu den fünf freigestellten Kollegen des Landesverbandes, konnte (und kann) der SYPROLUX lediglich seinen Präsidenten für Gewerkschaftsarbeit freistellen.

Im Januar 2001 blickte der SYPROLUX auf die Beziehungen zurück, die sich durch “*gegenseitige[n] Respekt und gegenseitige Hilfestellung*” ausgezeich-

LCGB und SYPROLUX zusammen auf der 1. Mai-Kundgebung

net hatten. 2004 entschied der SYPROLUX seinen alten Sitz zu verlassen und in der LCGB-Zentrale seine Büros zu eröffnen. Neben der Nähe zur CFL-Zentrale und den größeren Räumlichkeiten erlaubte der Umzug eine Vertiefung der Kooperation mit dem LCGB.

Doch im Laufe der 2010er-Jahre verschlechterten sich Kontakt und Zusammenarbeit zusehends. Auch wenn der SYPROLUX in einer ersten Phase noch zu dem Kooperationsvertrag stand, um eine "*geeinte Front der christlich-sozialen Gewerkschaften aufrecht*" erhalten, konnte und wollte man sich zu einem gewissen Moment vollständig vom LCGB, welcher auch noch durch interne und finanzielle Probleme angeschlagen war, los sagen. Fortan lagen sämtliche Kontakte auf Eis und beide Organisationen gingen getrennte Wege.

Als der Landesverband eine Kooperation mit dem OGBL einging, versicherte Mylène Bianchy, dass der SYPROLUX weiterhin unabhängig bleibe und keinen Bedarf an einer ähnlichen Zusammenarbeit mit dem LCGB sehe.

Seit den Sozialwahlen von 2019 haben LCGB und SYPROLUX sich über ihre jeweilige Arbeit in der "Chambre des Salariés" vorsichtig angenähert.

Beziehungen zur CGFP

Das Personalstatut der CFL ist über das Gesetz von 1924 an das Statut des Staatsbeamten angegliedert (statut assimilé). In der Vergangenheit war das Verhältnis zwischen beiden Organisationen eher unterkühlt. Über die Ursachen gibt es wenig Konkretes und die Verantwortlichen des SYPROLUX leben in der Gegenwart und planen für die Zukunft. Längst vergangene Divergenzen sind in diesem Sinne Hemmschuhe, welche die SYPROLUX-Obrigkeit abgestreift hat.

v.l.n.r.: Steve Heiliger (CGFP), Steve Watgen (SYPROLUX), Mylène Bianchy (SYPROLUX), Romain Wolff (CGFP) und Paul Gries (SYPROLUX)

Die Beziehung zur Staatsbeamtengewerkschaft, CGFP, deren Verhandlungsresultate mit dem Staat ihren Niederschlag in unserem Eisenbahnerstatut finden, ist kameradschaftlich und beruht auf gegenseitigem Respekt.

Die Reform im öffentlichen Dienst von 2015 war eigentlich der Grundstein für einen engeren Austausch mit der Staatsbeamtengewerkschaft.

Es gehört schon fast zur Tradition, dass CGFP und SYPROLUX sich wenigstens zweimal im Jahr zu einem Austausch treffen. Und es handelt sich immer wieder um Treffen auf Augenhöhe.

Beziehungen zur FGFC

Zur Gewerkschaft des Gemeindepersonals (FGFC) hat der SYPROLUX ebenfalls einen guten Draht. So hat man sich im Jahr 2019 mit FGFC und dem Landesverband zusammen getan, um für den Erhalt der aktuellen Tarifikation im ÖPNV zu kämpfen.

Arbeitstreffen mit der FGFC

Am Interview: Georges Bach, Éierepresident vun der FPCT
Vum Gewerkschaftspresident zum Europa-Deputéierten

An de leschte Joren, wou ech Präsident vum SYPROLUX war, hate mir grouss Succès'en ze verzeechnen. Ech denken do besonnesch un d'Sozialwalen, un d'Eisebunnstripartite, awer och d' Accorden iwwer de "contrat de service public", déi fir eis en rise Succès waren. Des weideren och d'Relatioune mat der CFL-Obregkeet, mat de jeeweilege Regierungen, wou mir als Sozialpartner ëmmer eescht geholl gi sinn. Och duerch reegelméissegen an onermiddlechen Asaz an Aktiounen, konnte mer vill an Interessi vun de Clienten, an den Eisebunner verbesseren.

Wéi dunn am Fréijoer 2009 d' CSV mech gefrot huet, mat an den Europawalen ze goen, hunn ech mech als éischt geéiert gefillt, an nom kuerzem Iwwerleeën an of schwätze mat der Famill, hunn ech zougesot. Et war en Challenge, an heiansdo brauch een eng nei Erausfuerderung am Liewen. A souwisou hat ech geduecht, du bass jo nach net gewielt, wat dunn awer geschitt ass. D'europäesch Unioun huet mech laang virdru schonn intresséiert.

Als SYPROLUX hunn mer reegelméisseg géint di neoliberal Virschléi vun der EU-Kommissioun, Aktiounen um nationalen an um europäeschen Niveau duerchgefouert. Säit den 90er Jore woren Dereguléierung a Privatiséierung vun den ëffentlechen Déngschter op der Agenda, a mir hunn eis grouss Suerge gemaach, wat dat fir d'CFL kéint bedeiten.

Besonnesch di Zäit vum EU-Verfassungsreferendum, wou hei zu Lëtzebuerg den deemolege Premier Jean-Claude Juncker viru volle Säll fir d'EU geworben huet, huet mech interesséiert. Och den Engagement an der ETF, der Europäescher Transportaarbechter-Federatioun, huet mech begeeschtert.

Schnell hunn ech awer missen erkennen, dat Gewerkschaftspresident an Europadeputéierten zwou puer Schong waren. Als Gewerkschafter war ee ganz no un de Leit, vill vunn hinnen huet ee perséinlech kannt. Et konnt ee praktesch all Dag fir een alles maachen.

Am Europaparlament war dat allerdéngs anescht. Do huet et alt zwee Joer gedauert, bis en Dossier duerch war. Als Gewerkschafter hat ech Chance, am Comité des Transports aktiv ze sinn, wou mir iwwer di 4 Transportaarten Eisebunn, Aviatioun, de Maritim-a Stroossentransport legiferéiert hunn, wat dat fir mech kee Neiland war, well mir dann als SYPROLUX an all deene Beräicher ganz aktiv waren. An deen anere Comité wou ech Member war, Beschäftegung a Soziales, ass d'EU nëmme begrenzt zoustänneg.

Do leien d' Kompetenze gréisstendeels bei den eenzele Memberstaaten, wou Diskussiounen an Decisiounen doduerch erschwéiert ginn, dat jiddereen seng eege Sozialsystemer huet, an op europäescher Ebene ganz oft nëmmen e Kader ka gesat ginn. Awer och hei huet d'Erfarung als Gewerkschafter immens gehollef.

Zum Schluss bleift d'Erkenntnis dat villes ze maache bleift, an dat een eleng net vill erreecht. Nëmmen zesumme mat anerer, di sech fir di gemeinsam Saach a Wäerter asetzen, kann een de soziale Fortschrëtt weider dreiwen.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Zu Hause in Europa

Kontakte auf internationaler und europäischer Ebene

Der SYPROLUX unterhält nicht nur auf nationaler Ebene Kontakt mit den Gewerkschaften, sondern auch auf internationaler Ebene wird sich regelmäßig ausgetauscht.

Fédération Internationale des organisations syndicales du personnel de transport (FIOST)

1920 kamen die Vertreter von neun christlich geprägten Berufsverbänden in Den Haag (NL) zusammen, um die Weichen zur Gründung eines internationalen Transportverbandes zu legen. Im darauffolgenden Jahr wurde in Luzern (CH) dann der "Internationale Verband der christlichen Gewerkschaften Eisenbahn und Straßenbahn" gegründet. Der genaue Beitritt des SYPROLUX lässt sich anhand der Quellen nicht bestimmen. Der Kriegsausbruch 1939 nahm den internationalen Verband stark mit, sowohl die Verbandsarchive als auch die Verbandskasse verschwanden.

Kurz nach Kriegsende, im Oktober 1945, trafen sich zahlreiche Vertreter erneut zur Wiedergründung des Verbandes. Unter ihnen befand sich auch ein Vertreter des SYPROLUX. Die zahlreichen Entwicklungen im Verkehrsbereich führten zur Erweiterung des Verbandes und endeten letztlich 1970 im definitiven Namen "Fédération Internationale des organisations syndicales du personnel de transport" (FIOST).

Auch der SYPROLUX folgte der Entwicklung und gründete die FCPT [cf. Historique]. Innerhalb der FIOST wurden die europäischen Gewerkschaften in der "Fédération Européenne des organisations syndicales du personnel de transport" (FEOST) gesammelt.

Anlässlich des 50-jährigen SYPROLUX-Jubiläums dankte der Präsident der FIOST für die *"aktive[n] und konstruktive[n]"* Arbeit des SYPROLUX. Auch der SYPROLUX beglückwünschte sich für die Mitarbeit in der FIOST, da "*in der Zeit, wo Europa allmählich seine Mittel in ein gemeinsames Patrimonium zusammenlegt*" es gut sei, "*sich bewusst zu werden, dass man nicht allein steht, sondern in einem international verwebten vielfarbigen Völkermuster seinen Beitrag zu Internationalität*" beiträgt.

Die FIOST-Präsidenten kamen regelmäßig zu den SYPROLUX-Kongressen und 1991 tagte der FIOST-Vorstand in Larochette (L). Im Laufe der Zeit reduzierte sich die Wichtigkeit der FIOST für den SYPROLUX. Vor allem die internationale Ausrichtung der "Fédération" führte dazu, dass der SYPROLUX-Vorstand eine Vernachlässigung auf europäischer Ebene empfand. Anfang 2006 "*musste [der SYPROLUX] nach langer Zeit eingestehen, dass diese Zusammenarbeit keine Resultate mehr im Sinne der Arbeitnehmer erbrachte.*" Der Vorstand traf die Entscheidung, die FIOST zu verlassen und der "Internationalen Transportsarbeiterföderation" (ITF) beizutreten. Unabhängig dieser Entscheidung, löste sich die FIOST Ende des Jahres auf und die verbliebenden Mitglieder folgten dem SYPROLUX in die ITF.

European Transport Federation (ETF)

1958 wurde der Verband der Verkehrsgewerkschaften in der europäischen Union (FST) gegründet, wo der SYPROLUX als vollwertiges Mitglied teilnahm.

1997 machte die "Internationale Transportföderation" (ITF) den Vorschlag die FST komplett zu übernehmen, um dementsprechend eine Vereinfachung der Arbeit zu erzielen. Grund hierfür war die Personalbesetzung der FST, wo die gleichen Vertreter der ITF auch in der FST aktiv waren. Der Vorschlag wurde jedoch abgelehnt und stattdessen sollte eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden. 1998 beteiligte sich der SYPROLUX am FST-Aktionstag der Eisenbahner mit einem zweistündigen Streik gegen die Liberalisierungspolitik der EU-Kommission.

1999 kam die vorgenannte Arbeitsgruppe zusammen, ehe sich die Gegebenheiten überschlugen: Die massiven finanziellen Probleme der FST wurden bekannt und zwangen den Generalsekretär zum Rücktritt. Die ITF übernahm die FST unverzüglich in finanzielle Zwangsverwaltung und löste sie letztendlich auf. Da eine europäische Vertretung wichtig war, wurde im März 1999 für die Gründung eines neuen europäischen Gewerkschaftsverbandes gestimmt.

Am 15. Juni fand der Gründungskongress der "European Transportworkers Federation" (ETF) statt.

Der SYPROLUX war mit mehreren Mitgliedern bei der Gründung vertreten und zählte, wegen seiner ehemaligen FST-Mitgliedschaft, als vollwertiges Mitglied der neuen ETF.

Die ETF wurde als sozialer Dialogpartner in der EU anerkannt und das Exekutivbüro trifft sich alle 6 Monate. Die ETF selbst besteht aus zahlreichen Sektionen, die jeweils einen Transportbereich abdecken sollen. Zeitgleich werden zahlreiche Initiativen, wie Veranstaltungen, Aktionstage und Protestaktionen, durchgeführt, um den Transportsektor national als europäisch zu fördern.

Der SYPROLUX beteiligt sich jährlich an den Aktionstagen der ETF sowie an den zahlreichen Initiativen und Versammlungen. Der Verband sei eine "*wichtige Informationsquelle und […][ein] wertvolle[r] Austauschpartner auf europäischer Ebene.*". Über die Arbeit der ETF wird regelmäßig im TRANSPORT berichtet und die Initiativen beworben. 2019 beteiligte sich der SYPROLUX an der Initiative "Women in Rail", um die Rolle der Frau sowie deren Präsenz in den Transportunternehmen zu stärken. Und vor allem Mittel und Wege auszuloten, um die Attraktivität des Eisenbahnwesens für Frauen zu steigern.

Die Initiative wurde im November 2021 mit Erfolg gekrönt, als ein Abkommen zur Geschlechtergleichstellung und Diversität zwischen der ETF und der Vereinigung der Eisenbahnbetriebe in Europa unterschrieben wurde (CER). Auch anlässlich des von der EU-Kommission gestarteten "European Year of Rail"-Initiative unterstützte der SYPROLUX die Kritik der ETF, dass die Initiative eher den Eisenbahnbetrieben half, als den Eisenbahnerinnen und Eisenbahner.

SYPROLUX weiß sich einzubringen

Über die Jahre hinweg hat der SYPROLUX bewiesen, dass er auch als recht kleine Organisation sich sehr wohl auf dem europäischen Parkett zu bewegen und einzubringen weiß.

ETF – Rail & Social dialogue

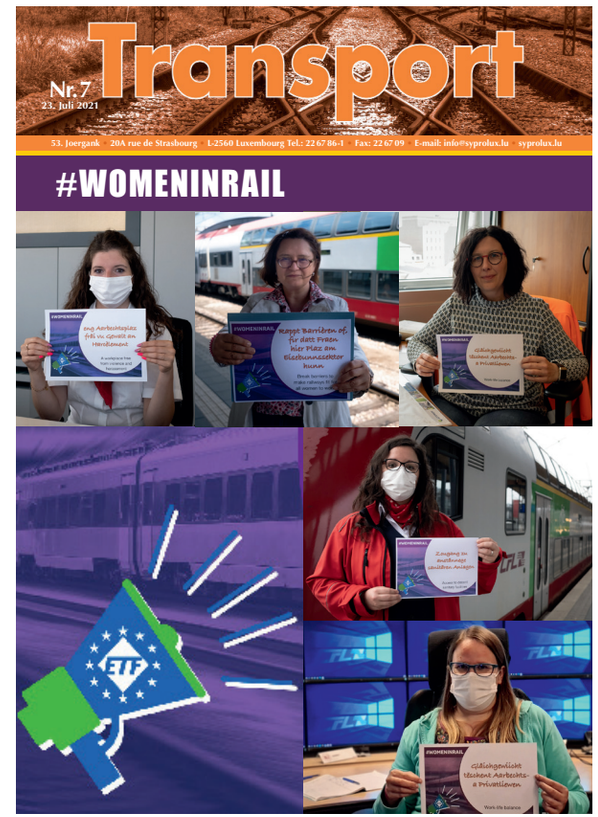
Der SYPROLUX ist in der Eisenbahnsektion und im Sozialdialog Eisenbahn der ETF vertreten und hat in den vergangenen Jahren aktiv an einer Reihe von Projekten mitgewirkt, hier nur einige Beispiele:

- an der Übersetzung (luxemburgisch und französisch) der Kampagne "You're welcome" (2018);
- die Organisation der Kampagne "You're welcome" im Bahnhof Luxemburg, in Absprache mit dem Landesverband (2018);
- an den ETF-Rail internen Diskussionen zum Abkommen "Women in Rail" (2020-2021). Hier ist zu erwähnen, dass dieses Abkommen zwischen der ETF und der CER ein verpflichtendes Abkommen ist. Bei den CFL kümmert sich die Arbeitsgruppe "women@cfl", um die Umsetzung dieses Abkommens in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern;
- die Fotokampagne für "Women in Rail" (2021);
- aktuell am Projekt zur "Digitalisierung und Automatisierung im Eisenbahnbereich und deren Folgen für die Beschäftigten" (2022). Hier handelt es sich ebenfalls um ein gemeinsames Projekt zwischen ETF und CER.

ETF UPT & Social dialogue

Des Weiteren ist der SYPROLUX seit dem ETF-Kongress in Budapest im Jahr 2022 im Sektionsvorstand der ETF-Sektion ÖPNV durch seine Präsidentin Mylène Bianchy vertreten. Durch eine weitreichende Reorganisation innerhalb der ETF ist man jetzt auch in der Sektion Landtransport vertreten. So beteiligte sich der SYPROLUX aktiv an:

- den Diskussionen und der Verfassung der Joint Recommendations: "Third part violence in Urban public transport" (2018) mit der UITP. Leider konnte man sich mit der Patronatsseite



ETF-Kongress in Budapest 2022

nicht auf ein verbindliches Abkommen einigen. Aber diese Empfehlungen kann man als ersten Schritt in die richtige Richtung ansehen;

- dem Projekt zur "Digitalisierung und Automatisierung des öffentlichen Personennahverkehrs und deren Auswirkungen auf die Beschäftigten" (2020/21).

ETF-Landtransport

Da durch den Landtransport manche Themen sich bei der ETF manchmal überschneiden können, wird der SYPROLUX auch punktuell zu Rate gezogen. Zuletzt geschah dies bei der Umfrage zur "Driver's fatigue" im Bussektor der Fall (2022).

Natürlich sind Themen wie der "Green Deal" und die Ankurbelung des Transportwesens nach der Covid-Pandemie weitere Aufgabenfelder auf dem europäischen Parkett. Genau so wie das Motto der ETF "Fair Transport" stets eine Priorität bleibt.

IeV
Interessengemeinschaft europäischer Verkehrsgewerkschaften

Interessengemeinschaft der christlichen Europäischen Verkehrsgewerkschaften (IeV)

Während den zahlreichen Treffen der FIOST begegneten sich die deutschsprachigen Gewerkschaften stets und unterhielten auch außerhalb der Versammlungen regelmäßigen Kontakt. 2004, als der europäische Vorstand der FIOST in der Slowakei tagte, kam die Idee auf, sich regelmäßig einmal im Jahr zum Austausch zu treffen.

2005 fand mit einem zwei-tägigen Seminar in der Schweiz das erste reguläre Treffen statt. Teilnehmer waren der SYPROLUX (L), die "transfair"(CH) und die FCG-VIDA (AU). Die Probleme in den drei Gewerkschaftsländern sowie die Liberalisierungspolitik des Schienenverkehrs wurden ausdiskutiert. Nach dieser erfolgreichen Sitzung beschlossen die Teilnehmer "*solche Treffen jährlich durchzuführen. Die Sitzung […] zeigte deutlich auf, wie wichtig solche Zusammenkünfte sind. Die Probleme im Schienenverkehr bleiben nicht an der Grenze stehen.*"

Aus diesen jährlich abwechselnden Treffen zwischen den drei Gewerkschaften entwickelte sich die "Interessengemeinschaft der christlichen Europäischen Verkehrsgewerkschaften" (IeV). Einmal jährlich treffen sich die Gewerkschaften, um sich über die allgemeine politische, wirtschaftliche und soziale Lage in Luxemburg, der Schweiz und Österreich, sowie intensiv über die Transport- und Eisenbahnpolitik auszutauschen.

3- Ländertreffen in Luxemburg, 2022:
1. Reihe, v.l.n.r.: Fränz Duhr, Paul Gries, Mylène Bianchy, Jean-Paul Schmitz,
2. Reihe, v.l.n.r.: Frank Dumont, Steve Watgen, Andy Roos (transfair), Werner Ruegg (transfair), Bruno Zeller (transfair), Isabelle Faber, Karl-Heinz Eigentler (FCG-VIDA)

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Ein Ziel – verschiedene Wege

Ein Ziel – verschiedene Wege

Beziehungen zum Landesverband

Die Beziehungen zwischen den beiden Gewerkschaften waren bereits seit ihrer jeweiligen Gründung ziemlich angespannt [cf Historique]. SYPROLUX und Landesverband hatten gemeinsam, innerhalb der ETF, mit Protestaktionen und Initiativen gegen die EU-Eisenbahnerpakete demonstriert [siehe Eisenbahnerpakete]. Auch in Luxemburg setzte man sich gemeinsam für den Ausbau der Schiene ein.

Lex Breisch bestätigte seiner Zeit, die gute Zusammenarbeit mit dem Landesverband während seiner Präsidentschaft. Obwohl er jegliche Informationen und Initiativen des Landesverbands mit Vorsicht genoss, gab es zwischen den beiden keinen "*offenen Kampf*".

Dennoch offenbarte der Wahlkampf für die Sozialwahlen des Jahres 2019 die Rivalität der beiden Gewerkschaften. Bereits im Dezember 2018 warf der Landesverband dem SYPROLUX nämlich vor, lediglich gegründet worden zu sein, um "*die Eisenbahnerbelegschaft zu spalten.*" Bereits im darauffolgenden Monat heizten beide Gewerkschaften den Wahlkampf in ihren Presseorganen ordentlich an. Der SYPROLUX kritisierte die Tätigkeiten der FNCTTFEL in einigen Services, wo die Personalvertreter keine "*Erfolge zu verzeichnen*" hätten und sich "*mit fremden Federn*" schmückten. In der Signal-Ausgabe im März – nach den Sozialwahlen – antwortete der Landesverband: "*Während diesem Monat haben wir und unsere Kandidaten sich aber nie auf das tiefe Niveau der Wahlkampagne des SYPROLUX herunter gelassen [sic]*." Ein Seitenhieb lässt sich der Landesverband jedoch nicht entgehen: Anlässlich der Nicht-Aufstellung von SYPROLUX-Kandidaten für die Eisenbahner der CFL-Cargo fragt der Landesverband ob "*die Eisenbahner bei CFL Cargo nicht mehr interessant genug [sind], um sich für diese Kollegen einzusetzen?*"

In der darauffolgenden Ausgabe der jeweiligen Presseorgane wurde der Wahlkampf kurzzeitig fortgesetzt. Der SYPROLUX warf dem FNCTTFEL mangelnde Rechenkenntnisse vor, der Landesverband hingegen sprach vom "*populistischen, Schaum schlägerischen Aktivismus des SYPROLUX […]*". Dies hinderte beide Gewerkschaften jedoch nicht daran, eine gemeinsame Front gegen den "Gratis Öffentlichen Transport" zu bilden und die gemeinsam gestartete Petition zu bewerben.

Dennoch verlief der Wahlkampf friedlich im Vergleich zu den Sozialwahlen 2013, die in den jeweiligen Presseorganen sehr stark ausgefochten wurden und teils banale Züge annahmen. Das Wortgefecht begann in der ersten TRANSPORT-Ausgabe vom September 2013, wo SYPROLUX Präsident Jean-Paul Schmitz in einem ganzseitigen Artikel die womöglich unrechtmäßige Suspendierung eines CFL-Arbeiters durch einen Vorgesetzten anprangerte, und dem Verband vorwarf, die "*Machenschaften des Landlords*" zu unterstützen.

Der Landesverband antwortete unverzüglich auf diese "*absolute Frechheit*" der SYPROLUX, denn "*anders als im christlichen Lager*" nahm der Landesverband "*Sorgen und Ratschläge der gesamten Belegschaft ernst […]*". Im Oktober folgte als Antwort ein Leitartikel der SYPROLUX wo man sich als „die Gewerkschaft, die die Probleme eines Jeden ernst [nehme] und auch ehrlich und gewissenhaft vertritt" präsentierte. Dabei würde der Landesverband seine "*Mitglieder nicht ernst nehmen oder gar nicht verstehen.*" Für den Landesverband ließen die Angriffe "*nicht auf gewerkschaftliche Solidarität schließen.*" Es sei auch "*nicht das erste Mal, dass [der SYPROLUX] sich als Spalter diese Solidarität hervortu[t]*". Ähnlich wie 2018, warf der Landesverband dem SYPROLUX vor, lediglich gegründet worden zu sein, um "*die Eisenbahnergewerkschaften zu spalten und zu schwächen nach dem Motto: Teile und herrsche.*"

Der Landesverband bedauerte die "*Anremplungen und Attacken […] die mit einer fairen Zusammenarbeit unvereinbar*" seien. Auch die Anschuldigungen des SYPROLUX wurden in gleich zwei Artikeln – von insgesamt sechs über den SYPROLUX – wieder aufgegriffen, dabei wurde die "*ungesunde Aggressivität, […] Halbwahrheiten und Unterstellungen*" der Gewerkschaft kritisiert. Im November bekräftigte der SYPROLUX "*ehrliche Arbeit und eine transparente Informa-*

tionspolitik" und dies ohne "*Ideologiekämpfe*" aber mit "*kritischer Begleitung*" und "*Dialogbereitschaft*".

Des Weiteren veröffentliche der Landesverband eine Liste von – teils sehr fragwürdigen – Beispielen. Der Autor warf dem SYPROLUX versteckte Wahlpropaganda für die CSV vor und zog – mit Bezug auf den Landlord-Artikel – einen unpassenden Vergleich mit "*einer düsteren Zeit, in der vor allem Juden mit Karikaturen und bestimmten Betitelungen diskreditiert und verleumdet wurden.*" Der Autor erwähnte auch spöttisch das Wahl-"*Gummi-Gadget*" der SYPROLUX – eine Kondompackung – die laut Landesverband doch im kompletten Widerspruch zur christlichen Ideologie stehen würde. "*Was sagen CSV, Aumônier, Bischof und Papst dazu?*"

Dennoch kamen beide Gewerkschaften bereits Anfang 2014, anlässlich des 4. Eisenbahnpakets der EU, wieder zusammen. Eine Protestaktion am Bahnhof Luxemburg wurde organisiert und mehrere Mitglieder nahmen an der internationalen Protestaktion gegen das Eisenbahnerpaket in Straßburg (F). Ein Zusammenspiel von gemeinsamen Aktionen zur Förderung bzw. zum Schutz der Bahn nach außen, und Konflikt nach innen, wie man verschiedene Projekte angehen will.

Georges Merenz, amtierender Präsident des Landesverbands, fasste die Beziehungen zwischen den Gewerkschaften in einem Gespräch mit Radio 100,7 folgendermaßen zusammen: "*U sech zeie mir bei der Eisebunn quasi um selweschten Strang. Mir hunn eis Astellungen vun eisen Gewerkschaften mee mir schaffen […] awer gutt zesummen […].*"

Ein kleines Gespräch unter SYPROLUX-Weggefährten

"So mol Jipi, eisen Historiker, den André ass e richtege Blutthond a Saache Recherche! Deen huet däi "Fight" mat Rossis John ausgegruewen, wéinst der Affaire zu Ettelbréck deemools mam Fahrdienstleiter a mam "Landlord". "

"Asou, da weis emol! Jo esou geet et wann zwee Déckkäpp unenee geroden! Ech hunn jo esou guer misse bei de Waringo trëppelen."

"An wien krut Recht um Schluss?"

"Mir natiirlech, de Jong ass Fahrdienstleiter bliwwen, an de Chef huet missen d'Blad botzen op sengem Posten."

"Mee weess de, Jipi am Verband waren se och net mam Landlord eens ginn, well deem säi Wiessel vun der CFL mat Fräistellung an de Verband, war esou séier réckgängeg gemach ginn, datt mol säin Abschiedsmail aus dem Service EI nach nët grad iwwerall d'Ronn gemach hat."

"Mee so, Du hues däi Fett awer och ofkritt, Mylène! Also, dass Du dem SYPROLUX e Gummi als Walgadget erausgesicht has, allerhand!"

"Nawell! Ech ka just soe mam Slogan: "SYPROLUX eng sécher Nummer", hat de Gummi ageschlo ewéi eng Bomm! Ech war just erstaunt, datt déi vum Verband nach ëmmer gemengt haten, mer wäre chrecht-katoulesch Mauerblimmecher."

"Een, dee mengt, dee weess näischt! An iwwerhapt: Leit, déi sech hannert Pseudonymen ewéi "de Geftzwerg", oder "der stille Beobachter" verstoppen, déi kann ee jo net sériö huelen. Esou Leit hu keng Wéck."

"Jipi, mer wësse jo awer, wéisou de Verband esou réagéiert huet, an et haut nach heiansdo iwwert e kennt. Deenen hier aal Garde huet einfach net verquesst, datt de SYPROLUX sech emanzipéiert huet. A si ware vläicht och net drop viirbereet, dass maer zwee a puncto Kommunikatioun a Reaktioun kee "Schmusekurs" géinge fueren."

"Wat? "Schmusekurs", geet et nach mam Geliits! Mer soen daat wat mer ze soen hunn. An dat wat mer soen, kenne mer beléën a faerdeg!"

"Du sees et, Jipi! Mee ech muss awer schon soen, datt ët engem awer schon op de Kichelche geet, wann se ëmmer nees mat deenen aale Kammellen ufänken: sie alléng hätten d'Nordstreck gerett, de SYPROLUX wär just gegrënnt gi fir d'Gewerkschaftsszen ze spalten asw."

"Ma, Mylène! Wat soll een, dee schon 13 Joer net méi aktiv am Betriib ass, dann soss schreiwen ewéi iwwer aal Kammellen?"

"Jipi, dat stëmmt och allt erëm! Am Fong gi mer jo gutt mam Verband eens. Mer hunn vläicht verschidde Wee' er, mee d'Zil, d'Interesse vun den Eisebunner ze vertrieden, ass dat selwecht."

"Genau, Mylène! A fir de Rescht fuere mer nom Prinzip: les chiens aboient et la caravane passe."

Jean-Paul Schmitz, Mylène Bianchy

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Blick in die Zukunft

Glaskugel oder Karten legen?
Dann lieber Intuition und graue Zellen

Ein Blick in die Zukunft ist gar nicht so einfach. Die Glaskugel ist meistens trübe und die Karten öfters gezinkt. So verlasse ich mich auf meine Intuition und meine kleinen grauen Zellen (verzeihen Sie die Anspielung auf Hercule Poirot, aber die Versuchung war zu gross).

Krieg auf dem europäischen Kontinent

Beim Schreiben dieser Zeilen trifft der vergiftete Pfeil eines brutalen Angriffskrieges das Herz Europas. Seit einem halben Jahr versuchen die russischen Militärkräfte, die Ukraine einzunehmen und hinterlassen eine Blutspur aus Verwüstung und Leid. Und warum? Weil ein kleiner Mann den alten Traum eines Großreichs Russland aufleben lässt. Und dieser Präsident weiss ganz genau, dass wenn er den Gashahn zudreht in Europa die Energiepreise noch weiter explodieren werden. Dass dieser Präsident auch noch über einen Atomknopf, der an die Zarenbombe gekoppelt ist, verfügt, blenden wir jetzt mal lieber aus.

Und was tut der Rest der Welt: die USA sind etwas nervös; die EU versucht es auf die diplomatische Tour und schickt über ihre Mitgliedstaaten Militärmaterial in die Ukraine. Schweden und Finnland stehen in den Startlöchern um unter den Schirm der Nato einzulaufen. Die Ukraine beantragt die Mitgliedschaft in der europäischen Union. Eine Lösung des Konflikts zeichnet sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht ab.

Klimawandel lässt grüßen

In Bezug auf den Klimawandel, erleidet Europa 2022 gerade das trockenste Jahr und die höchsten Temperaturen seit der Erhebung solcher Daten. Dies heizt natürlich den Kurs von Nahrungsmitteln enorm an, besonders beim Getreide.

In vielen Ländern brennen Wald und Boden. Die Fläche der verbrannten Erde erreicht ungeahnte Ausmaße. Und wenn der ersehnte Regen vom Himmel fällt, verwandelt er sich immer öfter in Sturzbäche, die enorme Überschwemmungen mit sich ziehen. In der Sanduhr verrinnen die Zeitkörner immer schneller, um gegen den Klimawandel anzukommen.

Doch die Gesellschaft und die Politik haben die verdammte Pflicht zu handeln und die Karre aus dem Dreck zu ziehen. Wir haben nur einen Planeten und wir sind es unseren Nachkommen schuldig.

Als Gewerkschafter tragen wir auch Mitverantwortung in der Gestaltung der Zukunft. An uns geht der Auftrag unsere Stimme immer und immer wieder zu erheben, wenn soziale Ungerechtigkeit in der Arbeitswelt droht Überhand zu gewinnen.

Unsere Pflicht als SYPROLUX

Als SYPROLUX verpflichten wir uns die Interessen der Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern zu vertreten und wenn nötig auch zu verteidigen. Ferner wird der SYPROLUX auch weiterhin klar Stellung zu politischen und gesellschaftlichen Aktualitätsthemen beziehen. Die Aufgabenfelder unter anderem bei den CFL, werden uns nicht ausgehen, als Beispiel sind folgende Themen zu erwähnen:

- der Erhalt des CFL-Personalstatuts;
- ein aufgefüllter Personalbestand mit einer soliden Ausbildung in Eisenbahn spezifischen Berufen;
- das Projekt “women@cfl”;
- die Einführung einer Laufbahn für die “conducteur de manoeuvre”
- die Einführung der “tableaux de service” im MI;
- die Reform des Bereitschaftsdienstes;
- die Umsetzung des neuen Gesetzes zur Sicherheit im ÖPNV, welches noch in Ausarbeitung ist;
- die Schaffung einer Polizeieinheit für den ÖPNV.

Wir sind jene Generation des SYPROLUX, der es obliegt die Errungenschaften unserer Vorgänger zu erhalten, was, wie ich immer zu sagen pflege, nicht besonders sexy ist. Doch wir sind auch jene Generation des SYPROLUX, die den Wandel unserer Arbeitswelt hin zu mehr Digitalisierung begleitet, um die Zukunft bestehender und weiterer Arbeitsplätze im Transportwesen abzusichern und darauf Acht zu geben, dass nicht ein einziger Mitarbeiter auf der Strecke bleibt.

Wer, wenn nicht wir?

Gewerkschaften waren noch nie so wichtig wie heute, nur zusammen kann man etwas bewegen und ins Rollen bringen. Nehmt es als Aufruf oder Weckruf, euch gewerkschaftlich zu organisieren und zu engagieren.

Als Mensch wünsche ich uns allen weiterhin viel Kraft, Durchhalte- und Durchsetzungsvermögen und genug Verrücktheit, um den Dingen, die auf uns zukommen die Stirn zu bieten.

Wer sonst, wenn nicht wir!

Luxemburg, den 31. August 2022

Mylène Bianchy, SYPROLUX-Präsidentin

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

1922 – 2022

Quellennachweis & Impressum

Quellennachweis & Impressum

MAJERUS, Jean-Marie, Die Partei und die christlichen Gewerkschaften, in: TRAUSCH, Gilbert (Hrg.), CSV Spiegelbild eines Landes und seiner Politik? Geschichte der Christlich-Sozialen Volkspartei Luxemburgs im 20. Jahrhundert, Luxembourg 2008, S. 675-714.

TRAUSCH, Gilbert, Die Partei in der „longue durée", in: TRAUSCH, Gilbert (Hrg.), CSV Spiegelbild eines Landes und seiner Politik? Geschichte der Christlich-Sozialen Volkspartei Luxemburgs im 20. Jahrhundert, Luxembourg 2008, S. 17-100.

OGBL/ KRIER, Frédéric/ MAAS, Jacques/ SAUER, Arnaud/ SCUTO, Denis, 100 Joer fräi Gewerkschaften 1916-2016. Contributions à l'histoire du mouvement syndical luxembourgeois, Esch-sur-Alzette 2016.

MAAS, Jacques, De l'ére des pionniers du syndicalisme ouvrier à la constitution d'un grand syndicat libre et unifié

(fin du XIXe siècle – 1920), in: OGBL/ KRIER, Frédéric/ MAAS, Jacques/ SAUER, Arnaud/ SCUTO, Denis, 100 Joer fräi Gewerkschaften 1916-2016. Contributions à l'histoire du mouvement syndical luxembourgeois, Esch-sur-Alzette 2016, S. 15-46.

SCUTO, Denis, De la grande grève de mars 1921 à l'intégration dans la nation. Les syndicats libres dans l'entre-deux-guerres, in: OGBL/ KRIER, Frédéric/ MAAS, Jacques/ SAUER, Arnaud/ SCUTO, Denis, 100 Joer fräi Gewerkschaften 1916-2016. Contributions à l'histoire du mouvement syndical luxembourgeois, Esch-sur-Alzette 2016, S. 47-82.

KRIER, Frédéric, Die Gründung des OGBL 1979, in: OGBL/ KRIER, Frédéric/ MAAS, Jacques/ SAUER, Arnaud/ SCUTO, Denis, 100 Joer fräi Gewerkschaften 1916-2016. Contributions à l'histoire du mouvement syndical luxembourgeois, Esch-sur-Alzette 2016, S. 271-316.

REINERT, Paul, 50 Jahre SYPROLUX, in: SYPROLUX, 50 Jahre SYPROLUX. Festschrift zur Feier des 50 jährigen Bestehens des Christlichen Eisenbahnersyndikates (SYPROLUX) am 4. März 1972, Luxemburg 1972, S. 32-57.

OESTGES, Marcel, Im Jahresablauf der Ereignisse, in: SYPROLUX, 50 Jahre SYPROLUX. Festschrift zur Feier des 50 jährigen Bestehens des Christlichen Eisenbahnersyndikates (SYPROLUX) am 4. März 1972, Luxemburg 1972, S. 58-114.

HAMMEREL, Jos., SYPROLUX. Im Spiegel der Zeit, in: SYPROLUX, 1922-1997 SYPROLUX. 75e anniversaire, Livre commémoratif du 21.2.1997, Luxembourg 1997, S. 35-58

WAGNER, Léon, Die Gründung der christlichen Gewerkschaften, in: LCGB/ WEBER, Robert (Hrg.), 75 Joer Chrëschtlech Gewerkschaftsbewegung, Luxemburg 1999, S. 59-80.

MAJERUS, Jean-Marie, Die Wiederbelebung des LCGB nach dem 2. Weltkrieg, in: LCGB/ WEBER, Robert (Hrg.), 75 Joer Chrëschtlech Gewerkschaftsbewegung, Luxemburg 1999, S. 91-110.

POSCH, Joseph, Zum kulturgeschichtlichen Hintergrund der christlichen Gewerkschaften Luxemburgs, in: LCGB/ WEBER, Robert (Hrg.), 75 Joer Chrëschtlech Gewerkschaftsbewegung, Luxemburg 1999, S. 31-54.

FNCTTFEL, 1909-1984. 75 Joer Landesverband, Luxemburg 1984.

FNCTTFEL, 100 Joer Landesverband. 1909-2009, Luxemburg 2009.

KLEIN, Arthur/ SYPROLUX, 75 Joer Syprolux Péiteng. 10.5.1922-10.5.1997, Chronik einer Eisenbahner-Gewerkschaft im P.H.-Zentrum Petingen, Athus 1997.

Kohnen, François, Syprolux-Kinderferienwerk seit 1964, in: Syprolux, 75 Joer Syprolux 1922-1997. Livre commemoratif du 21.2.1997, Luxembourg 1997.

Transport-Archiven

Fotos: SYPROLUX-Archiven, by_pix,

accident ferroviaire 1997: © 2022 Luxemburger Wort – Photographe: Teddy Jaans – Tous droits réservés – Des licences d'utilisation de droits d'auteur peuvent être obtenues à travers www.luxorr.lu

Recherchen: Thomas Woloszyn, André Marques

Layout: Mylène Bianchy

Druck: Printsolutions