

# Mit halber Kraft in die Zukunft!

Am 17. April 1946 wurde ein Abkommen zwischen Belgien, Frankreich und Luxemburg betreffend die Gründung der Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft unterschrieben, die durch das Gesetz vom 16. Juni 1947 legal verankert wurde.

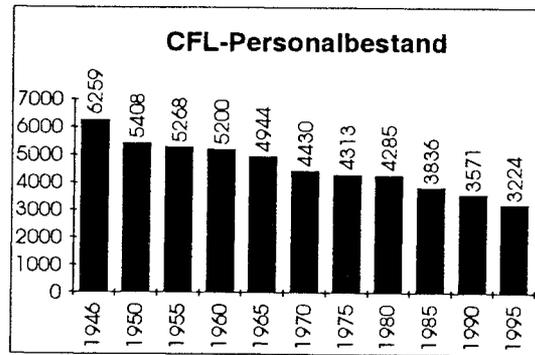
Zur Instandsetzung der durch den Krieg in Mitleidenschaft gezogenen Infrastruktur wurden viele Arbeitskräfte benötigt, da die technischen Hilfsmittel noch sehr begrenzt waren.

Von 6.259 Eisenbahnen, die am Aufbau der neugegründeten Eisenbahn mitarbeiteten, sind heute, anlässlich des 50. Wiegenfestes der CFL, nur noch um die 3.200 Eisenbahner beschäftigt, wie dies aus nebenstehender Graphik ersichtlich ist.

Der Personalarückgang ist einerseits auf die Schließung der Schmalspurbahnen (Jangli: Luxemburg-Remich; Charli: Luxemburg-Echternach und Benni: Diekirch-Vianden) und auf die Aufgabe verschiedener Streckenabschnitte (Attert- und Sauerlinie) zurückzuführen, sowie auf die technische Entwick-

lung und Modernisierung im Bereich der Betriebsanlagen, die Erneuerung des Zugmaterials und die Elektrifizierung fast aller Strecken.

In Zukunft werden solche Gründe den rasanten Abbau des Personals kaum mehr beeinflussen, vielmehr wird, so wie in jüngster Vergangenheit, der stetige Abbau durch die hohen Personalkosten begründet.



Zu diesem Zweck wurden in vergangenen Jahren eine Unmenge Studien in Auftrag gegeben, welche die Privatisierung von nicht eisenbahnspezifischen Dienstzweigen zur Folge hatten. Zur Reinigung des Eisenbahnmateriells, der Busse sowie der Büroräumlichkeiten wurde auf Privatfirmen zurückgegriffen, welche diese Leistungen billiger anbieten, weil die Löhne ihrer Arbeiter wesentlich niedriger und die Arbeitsbedingungen umso schlechter sind als die ihrer Eisenbahnerkollegen.

Die Erneuerung und Wartung der Gleise wird von privaten Unternehmern getätigt, so daß auch hier die CFL-eigenen Bediensteten nur noch Flickarbeiten erledigen sowie als Sicherheitsposten dem Privaten zur Verfügung stehen dürfen. Hierdurch werden viele Stellen für unqualifiziertes Personal abgebaut, was auf dem Arbeitsmarkt seinen Niederschlag in Form von Arbeitssuchenden findet.

Ähnlich wird die Zukunft für Handwerker aussehen. Schon jetzt gilt ein Einstellungsstopp für Berufe wie Anstreicher, Maurer, Schreiner, Schlosser,... Alle diesbezüglichen Arbeiten werden nur noch an private Unternehmen vergegeben.

Gleichzeitig mit Neuanschaffungen werden Abkommen ausgehandelt, welche die Ausführung von Wartungsarbeiten bei Nachbarreisbahngesellschaften vorsehen und somit Arbeitsplätze ins Ausland exportieren.

Auch in puncto Werkstätten wird die Personalpolitik der CFL-Verantwortlichen nicht von den Gewerkschaften getragen. Im Hinblick auf die Außerdienststellung von altem Material und den Erwerb neuer Loks werden Personalanpassungen nach unten vorgenommen, die der realen Situation keinesfalls Rechnung tragen. Nur noch in Notfällen wird auf das

CFL-eigene Personal zurückgegriffen, das dann die anstehenden Reparaturen fachgerecht ausführt.

Eine neue Variante des Personalabbaus war die Schließung des Cargo-Centers und die Aufgabe des Express-Dienstes. Anstatt durch Personalabschaffungen die Kosten zu senken, wäre es angebracht gewesen, durch eine aggressive Verkaufspolitik Kunden zu werben, wie dies in der Eisenbahn-Tripartite sowohl von den Regierungsmitgliedern als auch von den Gewerkschaftsvertretern verlangt worden war.

Eine positive Betriebsbilanz kann auch erreicht werden durch Produktivitätssteigerung und nicht nur indem defizitäre Bereiche aus der CFL-Struktur ausgeschlossen und an Private abgetreten werden. Solche Schritte tragen nicht dazu bei das Personal zu motivieren, um für den Erhalt ihrer Dienstzweige einzutreten.

Lichtblick in der augenblicklichen Tendenz betreffend die Schrumpfung des Personalbestandes der Eisenbahner ist die zur Diskussion stehende Luxtraffic-Studie. Sollte die CFL Betreiber dieses revolutionären Transportsystems werden, könnte dem stetig vorangetriebenen Personalabbau Einhalt geboten werden. Nur so kann man hoffen, daß die CFL, die für die Dauer von 100 Jahren gegründet wurde, auch die nächsten 50 Jahre überleben wird und daß die Eisenbahner dann mit Stolz ihre vielfältigen Dienste weiterhin dem treuen und zufriedenen Kunden anbieten können.

Wenn nicht, ...

... dann sollte man nicht versäumen in der, als Museum eingerichteten CFL-Rotonde einen geeigneten Platz vorzusehen für die Aufstellung eines Denkmals zu Ehren des letzten Eisenbahners.