



Na, wer hat's ins Rollen gebracht?



Mylène BIANCHY

Früh morgens, die Radiowellen senden einem die ersten Nachrichten des Tages zu. Ein wichtiges Thema wird gerade belichtet. Es dreht sich um Gewalt im öffentlichen Transport. Schnell den Ton lauter drehen und da hört man sie schon, die bekannte Stimme des Ministers für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen.

Ein guter Mann

Er ist gut der Mann, kommt smart rüber. Er beherrscht die Thematik und verleiht ihr den nötigen Ernst. Man erfährt Fakten. Richtige, nicht die alternativen, wie sie jetzt seit der Trumpfkr schwer in Mode sind. Keine Polemik. Zufahren ist und bleibt die sicherste Art und Weise von A nach B zu kommen. Und es stimmt, Maßnahmen für mehr Sicherheit in den Bahnhöfen, auf den Haltestellen, in den Zügen und Bussen im gesamten öffentlichen Transport tragen nach und nach ihre Früchte.

Vorreiterrolle der CFL

An dieser Stelle soll und muss man nochmals die Vorreiterrolle der CFL

hervorstreichen, die als erstes Transportunternehmen in Luxemburg eine Datenbank erstellt haben zur Erfassung von sämtlichen Übergriffen, Delikten und Fällen von unangebrachtem Benehmen. Neben den Übergriffen dem CFL-Personal gegenüber, werden heute über dieses System ebenfalls die Zwischenfälle registriert, welche sich im RGTR, beim TICE und der AVL ereignen.

Kameraüberwachung: conditio sine qua non

Sogar die, hauptsächlich bei uns Gewerkschaftlern, viel verschrieene Kameraüberwachung ist nun mehr als Schutzinstrument und nicht mehr als Kontrollmaßnahme angenommen. Allein die CFL verfügt mittlerweile über mehr als 1955 Kameras auf dem gesamten Schienennetz, in Gebäuden, im Rollmaterial über die Schiene und auf der Straße. Tendenz steigend. Es bleibt zu hoffen, dass beim Aushandeln neuer Kontrakte im RGTR, der Nachhaltigkeitsminister, die Kameraüberwachung in sämtlichen Bussen, auch in denen von Privatfirmen, ein für alle Mal als „Conditio sine qua non“ festschreibt. Dies ebenso wie den sogenannten Alarmknopf mit der dazugehörigen Anwendungsprozedur.

CFL-Mitarbeiter am meisten betroffen

Im Jahr 2016 wurden insgesamt 603 Zwischenfälle erfasst. Es handelt sich um Vandalismus, Delikte, unangemessenes Verhalten, Übergriffe Drittperso-

nen gegenüber und Übergriffe dem Personal des öffentlichen Transports gegenüber. Wobei die Zahl der Aggressionen dem Personal gegenüber (verbale und tätliche) mit 202 Fällen rund ein Drittel ausmacht. 75% der Opfer sind Mitarbeiter der CFL.

Statistiken sind das was sie sind: nackte Zahlen. Man kann höchstens noch den finanziellen Ausfall berechnen im Falle von Krankmeldung. Sie sagen aber nichts aus über die Folgen eines verbalen oder tätlichen Angriffs. Wie reagiert der Mensch? Wie fühlt er sich? Wie verarbeitet er solch einen Übergriff? Wie wirkt sich das auf sein persönliches Sicherheitsgefühl aus? Psychische Folgen lassen sich schwer messen.

Eine Polizeieinheit für den öffentlichen Transport

An weniger Sicherheit ist deshalb aus unserer Sicht nicht zu denken. Im Gegenteil, in unseren Augen kann es nur eine globale und nationale Lösung geben. Und dies bringt mich zu einer weiteren Aussage des Ministers für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen. Genau! Eigentlich bin ich noch immer bei diesem Radiointerview früh morgens. Unser Ressortminister hatte doch nicht die ausgezeichnete und gut überlegte Idee eine Polizeieinheit für den gesamten öffentlichen Transport ins Spiel zu bringen. Eine Einheit, die eigens für diese Aufgaben ausgebildet wird und auf dem öffentlichen Verkehrsnetz zum Einsatz kommt. Nach meinem ersten Erstaunen, kam ich schnell wieder zur Raison und sagte zu mir selbst: „Was

haben wir als SYPROLUX doch für ein Glück! Unser Ressortminister liegt mit uns derart auf der gleichen Wellenlänge, dass wir sogar dieselbe Idee haben! Mit seiner Unterstützung kann da ja eigentlich nichts mehr schief gehen, oder?“

Aber Scherz beiseite! SYPROLUX und Minister sind sich einig: nur gemeinsam können wir der Gewalt im öffentlichen Transport die Stirn bieten. Es ist für beide Seiten klar, dass eine Polizeieinheit für den gesamten öffentlichen Transport die einzig effiziente Lösung ist. Bei unserem Neujahrsgespräch war daher sehr schnell klar, dass man gemeinsam die kommenden Schritte in diesem Dossier begehen wird.

Und die SYPROLUX-Federn hat meiner-einer dem Minister gleich mal wieder abgeluchst!

mb

Sie lesen in dieser Nummer

- 2 Aktuelles
- 3 News
- 4-5 Retrospektive
- 6 Kommissionen
- 7-8 Grimsel-Eisenbahntunnel
- 9 Gerolstein – ehemaliger Eisenbahnknotenpunkt in der Eifel
- 10-11 125 Joer Eisebunn Waasserbëlleg-Gréiwemaacher
- 12 FCPT-Fürsorgekasse



SEKTION PÉITENG

Invitiation

Léiw Kolleginnen a Kollegen,

Heimat si dir häerzlech agelueden op eis Generalversammlung:

**Freides den 3. Februar 2017 um 18:30 Auer
am Hotel Threeland zu Péiteng
(50, rue Pierre Hamer L-4737 Péiteng)**

Géint 20:00 Auer gëtt eng Agape offrëiert, dofir mëllt iech w.e.g. am SYPROLUX-Generalsekretariat oder beim Ivo Carlizzi bis e Freideg 27. Januar 2017 un.

SYPROLUX-Generalsekretariat 22 67 86 1 / Basa 1289

Ivo Carlizzi 691 365 284 (SMS)

Fir d'Sektioun Péiteng
De Comité



SEKTION BEETEBUERG

Invitiation

Léiw Kolleginnen a Kollegen,

Heimat si dir häerzlech agelueden op eis Generalversammlung:

**Donneschdes de 16. Februar 2017
um 18:00 Auer
am Vereinshaus zu Beeteburg
(31, rue Auguste Collard zu Beeteburg)**

D'Kandidature fir an de Comité kënnen bis de 16. Februar 17:00 Auer ugeholl ginn.

Géint 20:00 Auer gëtt eng Agape offrëiert, dofir mëllt iech w.e.gl. am SYPROLUX-Generalsekretariat bis de 9. Februar 2017 un.

SYPROLUX-Generalsekretariat 22 67 86-1 / Basa 1289

Fir d'Sektioun Beeteburg
De Comité

Generalversammlung vum de Sektionen a Kommissionen 2017:

03.02.2017	Sektioun Péiteng
16.02.2017	Sektioun Beeteburg
10.03.2017	Sektioun Lëtzebuerg
17.03.2017	Sektioun Ettelbrëck
23.03.2017	TM-Kommissioun
24.03.2017	Sektioun Osten
31.03.2017	Sektioun Esch
05.04.2017	Services Centraux
07.04.2017	BU-Kommissioun
10.04.2017	EI/AV-Kommissioun

Save the dates



STEIERERKLÄRUNG

Wann dir Hëllef bei Äerer
Steiererklärung braucht,
zeckt net a rufft un.



Weider Informatiounen um
Tel: Basa-1289 oder
226786-1



... äere Spezialist fir de Wunraum



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

GSM: 621 148 941
Tél.: 81 28 26
Fax: 26 81 01 32

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen



Eng Mass fir déi
Verstuerwen
SYPROLUX-Memberen
get gehalen
e Samschdeg,
25. Februar 2017
um 19:00 Auer an der
Poorkirch zu Beeteburg



... NEWS ... NEWS ... NEWS ... NEWS ... NEWS ... NEWS ... NEWS ... NEWS ... NEWS ... NEWS ...



Steve WATGEN

men, trotzdem sind wir der Meinung dass jeder Angriff einer zu viel ist.

Am Nachmittag tagte der Verwaltungsrat des SYPROLUX, hier wurden aktuelle und brisante Themen angesprochen. Des Weiteren kümmerte man sich um das Tagesgeschäft.

Am späten Nachmittag nahm eine SYPROLUX-Delegation am Neujahrsempfang im Innenministerium teil.

18/01/2017

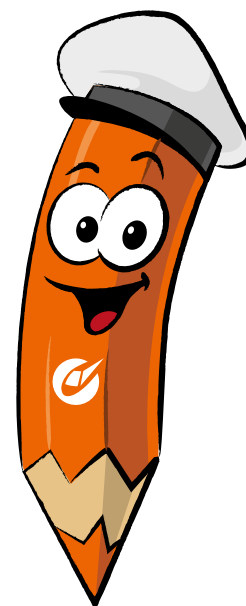
Eine SYPROLUX-Delegation überbrachte dem Minister Francois Bausch die Neujahrgratulationen. In einem interessanten Gespräch wurden brisante und aktuelle Themen angesprochen.

Gegen Mittag tagte der Verwaltungsrat des SYPROLUX, hier wurden aktuelle und brisante Themen angesprochen.

Eine SYPROLUX-Delegation nahm am Neujahrsempfang des Ministeriums für den öffentlichen Dienst und der Verwaltungsreform in den „Rotondes de Bonnevoie“ teil.

Am Abend besuchten der FCPT-Präsident Paul Gries und der Generalsekretär Steve Watgen die Generalversammlung der AS CFL.

Steve WATGEN



10/01/2017

Eine Delegation um den FCPT-Präsidenten Paul Gries und die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy traf sich mit dem CFL-Aufsichtsrats-Präsidenten Jeannot Waringo und dem CFL Generaldirektor Marc Wengler um Ihnen die Gratulationen für das Jahr 2017 zu unterbreiten.

Am Abend besuchte eine SYPROLUX-Delegation die Neujahrfeier des Landesverbandes.

12/01/2017

Am Abend nahmen unterschiedliche SYPROLUX-Delegationen an den Neujahrsempfängen der CSL und der CSV teil.

16/01/2017

Am Nachmittag nahmen die SYPROLUX-Verantwortlichen an der Arbeitsgruppe zur Gehälterreform teil.

Am späten Nachmittag lud der SYPROLUX alle Mitglieder und Sympathisanten zum Neujahrsempfang ein. Hier wurde in gemütlicher Runde auf das neue Jahr angestoßen.

20/01/2017

Am Nachmittag trafen sich die SYPROLUX-Verantwortlichen, die SYPROLUX-Personalvertreter (TM und MI) mit dem „Chargé de Gestion“ des Formationszentrums. Ihnen wurden die Änderungen und Anpassungen der Ausbildung des Lokomotivführers vorgestellt.

11/01/2017

Die SYPROLUX-Verantwortlichen nahmen am „Comité de pilotage pour la sécurité dans les transports publics“ teil. Hier wurden die Statistiken der Aggressionen und Angriffe gegenüber den Bediensteten der CFL, RGTR, AVL und Tice aufgezählt. Die Statistik erwies, dass die Angriffe zwar leicht abneh-

17/01/2017

Am Abend nahmen der FCPT-Präsident Paul Gries, der Vize-Präsident Jonny Uri und der Generalsekretär Steve Watgen am Neujahrsempfang des „Cluster Maritime“ teil.

Sitzungen des Zentralvorstandes 2017

28. Februar	14. März	30. Mai
07. Juli	19. September	24. Oktober
14. November	13. Dezember	

Save the dates



Neujahrgratulationen 2017

Liste Voeux

Dumont-Binsfeld François M. et Mme	Grevenmacher
Schmit-Simon Emilie Mme	Bofferdange

MERCI

Mir soën lech alleguerten villmols Merci fir die generéis Don'ën.

PRÄVENTIONSKAMPAGNE ZUR UNFALLVERMEIDUNG

Ich trinke Alkohol um meine Sorgen zu vergessen.

Ich kann nicht mehr auf Drogen verzichten.

Drogen helfen mir durchzuhalten.

Ich nehme Medikamente ohne an mögliche Nebenwirkungen zu denken.

Alkohol, Drogen und Medikamente



- ▶ Alkohol und Drogen sind falsche Freunde im Falle eines wahren Problems.
- ▶ Unterschätzen Sie nicht die Risiken und die Verantwortung die Sie durch den Konsum nehmen.
- ▶ Trauen Sie sich über Ihr Problem zu sprechen um Hilfe zu bekommen.
- ▶ Sprechen Sie mit Ihrem Arbeitskollegen offen über sein Problem.
- ▶ Unterschätzen Sie keinesfalls die Nebenwirkungen von Medikamenten.

Konzentriert Schaffen
Sëcher Schaffen

«ECH SINN DOBÄI»



Das Jahr 2016 im Überblick – Teil 2

Juli 2016:

Eine SYPROLUX-Delegation besichtigte die neue Zentralwerkstatt.

Der FCPT-Zentralvorstand besichtigte die Baustelle der Standseilbahn Pfaffenthal-Kirchberg

Eine SYPROLUX-Delegation besichtigte die MI-Dienste im Norden des Landes.



Besichtigung der Standseilbahn im Juli 2016

Fotos: Claude Noel

September 2016:

Zusammenkunft mit der Direktion von „Luxtram“.

Zusammenkunft mit den Verantwortlichen der CSL (Chambre des Salariés).

Die SYPROLUX-Verantwortlichen besuchten zusammen mit den Personalvertreter der EI/AV Dienste die Bahnhöfe Kleinbettingen und Petingen.



Gleisarbeiten im August 2016

Oktober 2016:

Zusammenkunft mit dem Direktor der CMCM.

Am Morgen nahm die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Wagner-Bianchy am Verwaltungsrat der „entraide médical“ teil.

Eine SYPROLUX-Delegation nahm an der Manifestation gegen TTIP und CETA teil.

Die EI/AV Vertreter besuchten die Bahnhöfe Wasserbillig und Luxemburg. SYPROLUX-Vertreter nahmen an der Sitzung der ETF-Rail Dialogue Sozial teil.

Sensibilisierungsaktion für die Arbeit des Zugbegleitpersonals unter dem Thema: „Ihre Sicherheit und ihr Komfort: unsere Prioritäten!“



CETA TTIP Manifestation auf dem Kirchberg

Foto: Oli Kerschen

November 2016:

SYPROLUX-Vertreter nahmen am Transfairkongress in Thun teil. Die Transfair Gewerkschaft ist eine Eisenbahngewerkschaft aus der Schweiz, ihr Präsident, der Kollege Werner Rüegg ist der auch Präsident der leV (Interessengemeinschaft der christlichen europäischen Verkehrsgewerkschaften).

SYPROLUX-Vertreter nahmen an einer ETF-Eisenbahn Sitzung in Brüssel teil.

Generalversammlung der SYPROLUX Pensionierten- und Witwen im Blindenheim in Berschbach/Mersch. Zum Thema: „Unter Curatel oder Tutelle im Alter“ referierte der Abgeordneter Herr Paul-Henri Meyers.

Die SYPROLUX-Verantwortlichen luden zum Herbstformationstag ein.

Offizieller Teil des FCPT-Kongresses in Wasserbillig.

Administrativer Teil des FCPT-Kongresses in Wasserbillig.

Nikolausfeier der Sektion Luxemburg zusammen mit dem Kinderferien- und Sozialwerk.

SYPROLUX-Vertreter nahmen am Kongress der CMCM teil.



FCPT-Kongress in Wasserbillig

Dezember 2016:

Die SYPROLUX-Verantwortlichen nahmen an einer Informationssitzung beim Minister Dan Kersch teil

Die SYPROLUX-Verantwortlichen nahmen an der Nikolausfeier des Schiferverbandes in Wasserbillig teil.

FCPT-Zentralvorstand und anschließend eine kleine Feierstunde um die Weihnachtszeit einzuläuten. Des Weiteren wurden die Personalvertreter Romain Grimaz und Jean-Paul Schmitz für ihren langjährigen Einsatz im Dienste des SYPROLUX geehrt.

SYPROLUX-Delegation besuchte die neue PAT-Klasse.

Erste Gespräche mit den Sozialpartnern für einen neuen Kollektivvertrag bei der CFLcargo.

Die ULC kritisiert die rücksichtslose Gebührenpolitik der Postbank



Nun also auch die Postbank. Bereits mehrmals hat die ULC die substantiellen Gebührenerhöhungen der Banken auf den Konten von Privatkunden kritisiert, sei es für Einzahlungen, Überweisungen oder Geldabhebungen usw.

Die Postbank, bislang als kundenfreundlich bekannt, tut nunmehr dasselbe. Ab Januar 2017 wird es richtig teuer für Kunden die ihre Überweisungen auf Papier ausführen. Dies kostet nun 40 Cent für Papierüberweisungen auf ein anderes Postcheckkonto. Vorher war es gratis. Überweisungen auf ein anderes Bankkonto in Eurowährung kosten nunmehr 60 Cent statt vorher 30 Cent, eine Teuerung von 100%. Die elektronischen Überweisungen sollen gratis sein. Im Klartext heißt dies, dass die Kunden, falls sie sich die Gebühren ersparen wollen, gezwungen sind auf das elektronische Banking umzusatteln.

Eine solche Politik ignoriert jedoch wissentlich die Bedürfnisse älterer und behinderter Kunden, die Probleme mit dem E-Banking haben, beziehungsweise sich nicht zutrauen Zahlungs- oder Kreditkarten zu benutzen. Die Postverantwortlichen wissen anscheinend nicht, dass es einen erheblichen Kundenkreis von älteren Mitbürgern gibt, deren Probleme geflissentlich übergangen werden.

Daher fordert die ULC die Postbank wie im Übrigen alle Banken auf, die realen Bedürfnisse ihrer älteren und behinderten Kunden, die auf die Hilfe von Schalterangestellten angewiesen sind, nicht zu ignorieren und ihnen die Möglichkeit anzubieten, zumindest zu erniedrigten Tarifen ihre Überweisungen beziehungsweise Einzahlungen und Geldabhebungen zu tätigen. In diesem Zusammenhang unterstreicht die ULC nochmals, dass Banken, inklusive oder gerade die Postbank, eine gesellschaftliche und soziale Verantwortung gegenüber diesen Kunden haben. Im Übrigen kritisiert die ULC die mehr als mangelhafte Informationspolitik der Postbank die ihren Kunden nicht ausreichend erklärt hat, wie sie zum Beispiel auf die kostenlos verbleibenden Kontoauszüge ein oder zweimal im Monat zurückgreifen können. Gestaltung von Kundenzufriedenheit sieht anders aus, wie die bei der ULC eingegangenen Beschwerden beweisen.

Mitgeteilt von der ULC am 18. Januar 2017

MINIATUR EISEBUNN'S CLUB
RÉISERBANN A.S.B.L.

MEC
Réiserbann

BOURSE

21e Bourse de modélisme ferroviaire
21. Modelleisenbahn - Tauschbörse

5 mars 2017

10h00 - 17h00

Salle des Fêtes / Festsaal
François Blouet - 40 Grand' rue

ROESER

Grand-Duché de Luxembourg

Organisateur: MINIATUR EISEBUNN'S CLUB RÉISERBANN
B.P. 26
L-3201 Bettembourg

Entrée / Eintritt : 3 €
Entrée libre pour membres et enfants de moins de 12 ans.
Eintritt frei für Mitglieder und Kinder unter 12 Jahren

Compte-rendu de la réunion auprès du Chargé de Gestion BU en date du 07 décembre 2016

1. Approbation du compte-rendu de la réunion du 13 décembre 2016.

Le compte-rendu a été adapté en séance. Cependant le délégué du Landesverband a demandé à ce que le rapport QS soit intégré dans ledit compte-rendu. Il ne sera par donnée à cette requête. Le rapport QS continuera à être transmis à part.

2. Qualité et Sécurité

Pour le mois d'octobre, les données suivantes ont été arrêtées:

76 cartes-rapport ont été éditées

il y a eu 12 incidents et 14 accidents

11 réclamations ont été adressées.

33 courses ont dû être supprimées.

3. Points présentés par le Chargé de Gestion

Matériel roulant

La livraison des nouveaux bus est prévue entre le 12 et 19 décembre 2017. La mise en circulation sera faite peu à peu. La formation sera dispensée par les coachs.

Site Echternach

Les plans pour le site d'Echternach ont été confirmés. Le site devrait être finalisé pour fin 2018. Un parking provisoire pour la gare d'Echternach est en planification.

TELEMATIK

Le local pour la TELEMATIK sera aménagé au 2^e étage avec une surface de 10x8m. La TELEMATIK est responsable de la coordination régionale et du secours rail. Jeff Van Derweke en sera le préposé. Il sera assisté de 10 à 11 agents. Un nouvel organigramme sera fait.

4. Doléances présentées par les délégués

68/16 - Etat d'avancement des embauchages

Au 01/12/2016 l'effectif était à 186 ETP

69/16 - Il a été constaté que deux versions de l'instruction de service commune n°133 EX/Mt/C circulent au sein du service BU. Le premier document porte la date de mise en vigueur au 15 mai 1979.

Et un second document portant la mention „projet“, daté au 31 janvier 2013. Les délégués demandent lequel des deux documents est en vigueur? Et si celui-ci a passé les instances compétentes?

Un nouveau document est en cours d'élaboration. Un projet actualisé reprenant l'ensemble des documents (avis, circulaires,...) sera présenté dans quelques mois. Celui-ci devra parcourir les instances afférentes. En attendant le document original ne sera plus copié à des fins de distribution.

70/16 – Quand est-ce que le système IVU sera opérationnel pour l'ensemble des conducteurs d'autobus?

Au cours de la réunion une présentation à ce sujet a été faite. Les délégués ont émis un avis favorable quant à la démarche proposée. LA phase d'essai peut donc continuer.

71/16 – Les délégués demandent à ce qu'une procédure soit établie réglant les appels et les conversations par le système INIT.

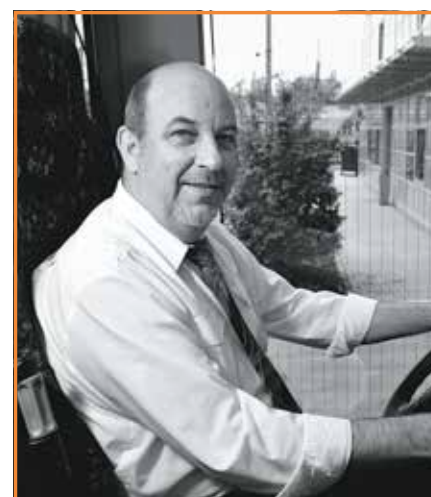
A la fin du mois de janvier on procédera à une mise à jour avec l'introduction d'un nouveau logiciel. Un signal sonore (biep) sera intégré. Un avis reprenant la procédure d'appel sera faite.

72/16 – Suites aux retards fréquents et importants de la course 1754127 avec départ à 08.41 à Remich-Corniche, les délégués revendiquent un horaire adapté pour cette course dans le but de garantir la fiabilité du service au client.

Les adaptations demandées ont été faites le 28 novembre 2016.



Gast SCHOUACKER



Marc SCHUSTER



Christian WEYER



Remon DE ANDRADE



Joël SCHMIT

73/16 – Les délégués revendiquent la mise à disposition d'un local de service et d'installations sanitaires aux gares d'Esch/Alzette et de Bettembourg pendant l'attente de leur prise de service (Ligne 307).

Les responsables du Service BU ont affirmé que les installations sanitaires du TICE peuvent être utilisées sans problème à la gare d'Esch/Alzette. En gare de Bettembourg, les conducteurs doivent s'adresser au

chef de surveillance. De plus pendant leur temps d'attente les agents sont invités à séjourner dans les salles d'attente respectives.

74/16 Dans le même contexte les délégués déplorent qu'ils n'ont toujours pas accès aux installations sanitaires en gare de Bettembourg, malgré qu'une clé d'accès leur a été promise.

77/16 Présentation de la situation 2016 des reliquats en journées improductives.

pondération annuelle sur base de 10 mois

	congé	jour férié	heure supplémentaire	repos	total	
			+	-		
2015 report	-1 108,00	-709,00		-984,75	-257,00	-3058,80
2016 prévu	-5 725,00	-1 807,00			-1 8958,00	-26 490,00
2016 effectué	5 022,00	1 074,00	223,40	-564,90	1 7901,60	23 656,10
2016 solde	- 703,00	-733,00		-341,55	-1 056,40	-2 834,00
2016 report	-1 811,00	-1 442,00		-1 326,30	-1 313,40	-5 892,70

Les clefs ont été commandées et seront livrées au service AV.

75/16 Les délégués remarquent que les tours de service 222 et 224 MMF ne disposent pas assez de temps de conduite.

Ces tours seront analysés lors de prochaines adaptations des tours de service.

76/16 Divers

Les problèmes en relation avec le salage ont été transmis au service compétent du MDDI.

Concernant le dépôt de calcaire sur les bus, deux agents ont été chargés de s'en occuper.

Concernant le chauffage et le réglage des séries 30 et 40, MA a été avisé.

78/16 Les délégués demandent pourquoi le service BU n'a pas respecté les conditions de travail le 30 octobre 2016? (diminution du RP journalier en dessous de 14 resp 13 heures)

Le problème s'est manifesté à cause du changement d'heure (été-hiver). Cependant lors de la prise de service les 13 heures étaient données. Un croquis explicatif a été montré en séance.

79/16 Les délégués demandent où les chauffeurs peuvent tourner à Rosport?

La commune sera informée lors de prochaine réunion avec les autorités communales. L'affichage sera changé par la suite.

80/16 Les délégués demandent s'il y a des changements dans les tours graphiques pour décembre 2016 comme annoncé en septembre 2016?

Il n'y a pas de changements prévus. Des essais seront faits pour le mois de février 2017.

81/16 Les délégués demandent de recevoir des microfiches plus lisibles, comme convenu lors d'une réunion antérieure.

Le nouveau format des microfiches a été présenté et approuvé au cours de la réunion.

82/16 Les délégués demandent pourquoi l'INIT ne fonctionne plus depuis longtemps dans le bus 28?

Le problème a été résolu le 08 décembre 2016.

83/16 Masse d'habillement 2017 – Les délégués demandent la mise à disposition du formulaire en question. De plus les délégués revendiquent des pullovers et des cravates d'une meilleure qualité.

Le Service AT a été contacté. De nouveaux modèles seront présentés.

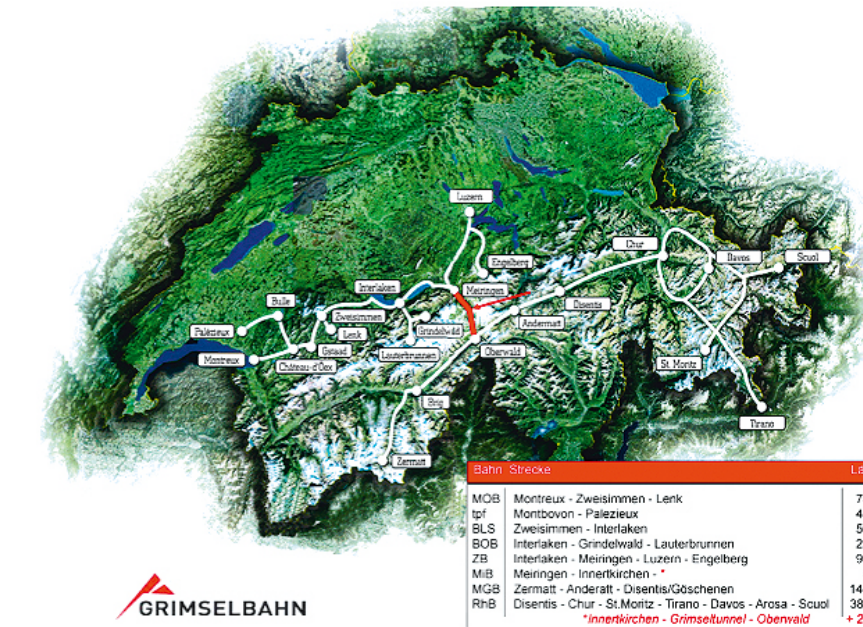
Gast SCHOUMACKER

Der geplante Grimsel Eisenbahntunnel, ein neues aktuelles Schweizer Bauprojekt

„Es wächst jetzt zusammen, was zusammen gehört“. Mit diesem Zitat von Willy Brandt anlässlich einem Interview am 10.11.1989 während dem Berliner Mauerfall, ließe sich das neue Projekt eines Jahrhundert alten Vorhabens in der Zentralschweiz kurz resümieren. Denn schon seit Beginn des alpenquerenden Schienenverkehrs ist eine Nord-Süd Alpentransversale im Berner Oberland von Luzern über die Grimsel ins Wallis und nach Italien ein Thema.

In der Schweizer Eisenbahnfrage war überhaupt von Anfang an die Alpenüberquerung per Schiene eine zentrale Frage. Nachdem mit dem am 1. Juni 2016 eröffneten Gotthard Basistunnel der längste Eisenbahntunnel der Welt in Betrieb genommen wurde (offiziell erst seit letztem Fahrplanwechsel vom Dezember 2016), soll nun in der Zentralschweiz mit einem neuen Bahntunnel durch die Grimsel ein zusammenhängendes Schweizer Schmalspurnetz entstehen. Der Alpenraum dürfte dann endlich mit diesem Projekt von bloß 22,26km Länge als letztes fehlende Stück eine Lücke schließen zu einem der größten geschlossenen Schmalspurnetze der Welt gehören. Einem Schmalspurnetz von 850 km Länge. Von dem ebenfalls in der 1000 mm Spurweite gehaltenen zusammenhängenden thailändischen Staatseisenbahn Netz mit 4431 km Länge wird die geplante Grimselbahn allerdings noch weit entfernt bleiben.

Die Idee eines Tunnels vom Berner Oberland ins Wallis wurde bereits vor ca.150 Jahren zum ersten Mal begraben. Damals sprach sich der Berner Großrat, nachdem sich sogar schon 1864 in Bern ein Grimselkomitee gebildet hatte, schlussendlich für den Bau des Gotthardtunnels anstelle einer Grimselbahn aus. Dass die Schweizer Gotthard Befürworter vorher nicht jede Schwenkung nach Westen und Osten ausgeschlossen hatten, bewies die Haltung des Kantons Bern, der in den sechziger Jahren eigene Grimselprojekte ausgearbeitet hatte. Und zwar schon



GRIMSELBAHN

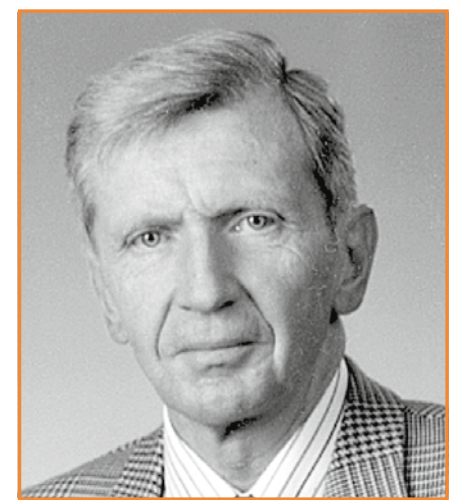
damals mit Linienführung von Meiringen nach Oberwald im Goms, und von dort weiter nach dem parallel zum heutigen Furka Basistunnel liegenden Bedrettotol und Airolo in Richtung Tessin. Ein anderes Projekt sah dagegen eine direkte Linie von Oberwald nach dem italienischen Val Formezza vor. Inzwischen war eine Gotthardvereinigung, die bereits einen Gotthardausschuss ernannt hatte, schon merklich mit ihren Vorarbeiten weitergeschritten.

Des Weiteren hatte am 21.1.1866 der spätere Reichskanzler Bismarck, zu jener Zeit noch Ministerpräsident und Minister der Auswärtigen Angelegenheiten seinen Finanz- und Handelsminister Graf Itzenplitz per Schreiben an einen Handelsvertrag mit der Schweiz erinnert, wobei es auch um das Zustandekommen einer direkten Eisenbahnverbindung nach Italien ging „ die im Sommer und Winter zugänglich... von großer Wichtigkeit sei...“. Zunächst verständigte man sich dass nun allein die Gotthardbahn in Frage käme, von der jedoch noch kein konkreter Plan bestand. Zwischen den Regierungen des Norddeutschen Bundes, Badens, Italiens, der Schweiz und Württemberg wurden am 13.10.1869 in einem Schlussprotokoll. Zunächst die

Grundsätze für die Herstellung der Gotthardbahn, ihren Betrieb und ihre Finanzierung festgelegt. Das vereinbarte Anlagekapital der Gotthardbahn war mit 187 Millionen Franken angenommen worden, wobei die beteiligten Staaten 85 Millionen Franken als Subvention zahlen sollten, zu denen sich die beteiligten Staaten bereits verpflichtet hatten. Und zwar Italien für 45 Millionen, und die Schweiz 20 Millionen, der Rest vom Norddeutschen Bund und den deutschen Staaten. Damit war die Entscheidung definitiv gegen die alpenquerende Grimselbahn gefallen. Aus politischen Gründen wurde die Verwirklichung einer Grimselbahn und eines Grimseltunnels immer wieder verschoben, aber seit einigen Jahren lebt dieselbe Vision von Neuem auf und konkretisiert sich zunehmend, denn eine erfolgte Machbarkeitsstudie und Bedürfnisuntersuchungen haben nur ein positives Bild ergeben.

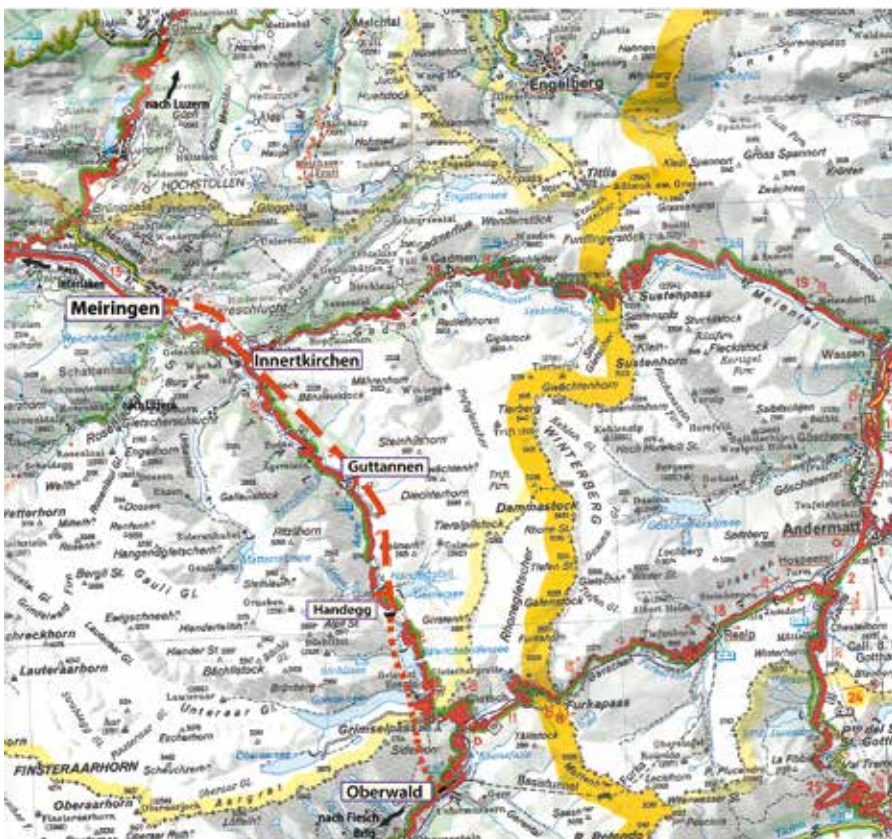
Die derzeitige Talbahnstrecke Meiringen-Innertkirchen als Vorläufer der geplanten Grimselbahn

Bereits 1905 hatte es Pläne zur Nutzung der Wasserkräfte im obersten



Armand SCHILLING

Aaretal, dem sogenannten „Oberhasli“ gegeben. Berner Kraftwerke planten aus diesem Grund große Wasserspeicher im Grimselseegebiet, und reichten am 11. April 1905 beim Berner Regierungsrat ein Konzessionsgesuch ein für die Nutzung der Wasserkräfte der Aare und der Grimsel. Für die gewaltigen Baumassnahmen sah deswegen die abgeschlossene Planung auch Transportbahnen vor. Und zwar eine Meterspurbahn nach den Brünigbahn Normalien von Meiringen bis Guttannen, und von dort bis zum Grimselstollen eine Luftseilbahn mit Abzweigung zum nahen Gelmersee. Knapp ein halbes Jahrhundert nach dem Beschluss zum Bau der Gotthardbahn anstelle der Grimselbahn wurde 1919 eine Konzession für eine Schmalspurbahn zwischen Meiringen und Innertkirchen erteilt. Um das ungünstige Gefälle nach Innertkirchen zu vermeiden hatte man stattdessen parallel zur berühmten Aareschlucht einen 1500 m langen Tunnel eingeplant. Weil schließlich bereits für den später vorgesehenen öffentlichen Verkehr nicht genügend Aufkommen erwartet wurde, ließ man den Abschnitt Innertkirchen-Guttannen fallen. Im Jahre 1923 wurden die Kraftwerke Oberhasli, kurz KWO gegründet. Trotz bestehender Konzessionen für andere Bahnen in Tal, so etwa für die Trambahn Meiringen-Reichenbach-Greschlucht (MRA), baute die KWO AG eine bloß 4,840 Km lange Meterspur Bahnstrecke vom Brünigbahn Bahnhof Meiringen also 1926 eigentlich als Werkbahn für die Kraftwerksbauten und deren erst 1944 fertiggestellten Anlagen im



Eine Variante der projektierten Steckenführung.

Grafik A.S.

Oberalb- und Grimselgebiet gebaut, und am 1.8.1926 mit 2 bei der RhB erworbenen Mallet Dampflokotiven in Betrieb genommen. Allerdings zunächst für einen beschränkten öffentlichen Verkehr ihrer Mitarbeiter und deren Angehörige. Erst nach Kriegsende wurde sie ab 6.5.1946 zur Eisenbahnstrecke allgemein öffentlichen Verkehrs und 1976 nach Konzessionsablauf als Überlandstrassenbahn neu konzessioniert. Mit der Erteilung der Konzession für den öffentlichen Personenverkehr ab 6. Mai 1946 wurde die MIB gegründet, die sich im Besitz der KWO befindet.

Bereits ein Jahr später wurde die Strecke als eine der letzten Eisenbahnen der Schweiz elektrifiziert (1200 V Gleichstrom), nachdem sie anfangs noch mit Dampflokotiven, und jahrzehntelang mit den zwei 1931 und 1939 angeschafften unhandlichen BFa 2/2 Akkumulatoren-Triebwagen Nr.4 und 5 betrieben worden war. Zusätzlich hatte man 1931 auch einen Akku Ta 2/2 Traktor mit harten Sitzplätzen für 12 Personen angeschafft dem man liebevoll den Namen „TRUDI“ gegeben hatte. Drei gebrauchte strassenbahnähnliche Triebwagen aus Deutschland wurden angeschafft, die wegen der mit Wechselstrom elektrifizierten SBB Gleise in Meiringen als Notaggregate auch mit Benzinmotoren ausgestattet wurden, denn normalerweise war bis vor 2003 für die MIB, trotz einer Gleisverbindung in den SBB-Bahnhof Meiringen eine Fahrt wegen der unterschiedlichen Stromsysteme nicht möglich, denn die von der Zentralbahn befahrene Brüniglinie besitzt aufgrund ihrer SBB-Vergangenheit eine Spannung von 15'000 Volt Wechselstrom.

Im März 1996 erhielt die MIB dann von Stadler/ABB den Be 4/4 8, das erste fabrikneue Fahrzeug nach 50 Jahren.

Durch den Umbau des SBB-Bahnhofs Meiringen durch die Zentralbahn (die einzige Schmalspurbahn der SBB) fährt nun die Meiringen-Innertkirchen-Bahn seit 2003 direkt

ab Bahnhof Meiringen weil die Fahrgäste nun direkt am Bahnhof Meiringen in die Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) umsteigen können. Vor dieser Neuerung musste man ca. 250-300m bis zum bisherigen Endpunkt der Meiringen-Innertkirchen-Bahn laufen, einem Stumpfgleis. Damit wurde das lästige Umsteigen für Bahnkunden einfacher und schneller. Im Anschluss an diese Neuerung wurde 2003 auch am 29. Mai die neue Haltestelle Aareschlucht Ost MIB in Betrieb genommen.

Vision und Chance

Der Streckenausbau durch die Grimsel mittels Eisenbahntunnel bis nach Oberwald wäre für die MIB eine große Fortentwicklung. Dennoch weitreichender als die Strecke an sich dürfte die nahtlose Verbindung der verschiedenen Schmalspurnetze in der Region Genf und dem Berner Oberland mit den Tourismusgebieten im Wallis und Graubünden sein. Der weltbekannte Glacier Express könnte dann theoretisch durch den Grimseltunnel und mit der Golden Pass Linie via Luzern (Zentralbahn)-Zweisimmen(MOB) trotz hier vorhandener 1435 mm Spurweite mittels der neuen und erfolgreich getesteten Umspurdrehgestell-Fahrzeugen bis nach Montreux fahren (das dritte Schiene Projekt kam aus Kostengründen nicht in Frage. Die bewährte Renommierstrecke zwischen Zermatt und Davos oder St. Moritz könnte dann auch mit



Eines der ehemaligen von der MIB übernommenen drei trambahnähnlichen Be 4/4 Fahrzeuge neben der G 3/4 Dampflok 208 der Ballenberg Bahn gelegentlich einer Sonderfahrt nach Meiringen.



Der BFa 2/2 Nr.5 in 1974, und später als BDa 2/2 eingesetzte Akku Triebwagen, heute am Bahnhof Innertkirchen, und Nr.4 im Verkehrshaus Luzern ausgestellt. Beide Fahrzeuge mit Gleisproblem behaftet wegen der schweren Akkumulatoren an beiden Stirnseiten.

Foto: Lilo Füssen



Das Ba 2/2 Nr.3 Fahrzeug mit dem Spitznamen „TRUDI“, der 1979 ausser Dienst gestellte Akkumulatoren-Triebwagen, und der an den Deutschen Eisenbahn-Verein verkauft wurde. Im Bild noch mit der KWO Firmenaufschrift.

Foto: KWO

dem Tourismuszentrum Interlaken verbunden werden und wäre praktisch bis an den Genfersee verlängerbar. Fernando Lehner, der Vorsitzende der Geschäftsleitung der Matterhorn-Gotthard-Bahn, an deren Netz

die Grimselbahn in Oberwald VS anschließen würde, spricht bereits von einer „Kreuzfahrt durch die Alpen“.

Armand SCHILLING

(Schluss folgt)

MODEL TRAIN

LUXEMBOURG

www.mbfj.lu

am 04. und 05. März 2017

Centre Polyvalent, Gaston Stein'

JUNGLINSTER (Lux)

Öffnungszeiten: Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr
 Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr

NMRA ER Convention
 European Federation of Model Railways

Internationale Modellbahnausstellung
 Eintritt: 6,- € / Kinder und Jugendliche bis 12 haben freien Eintritt

Gerolstein – ehemaliger Eisenbahnknotenpunkt in der Eifel

Hauptbahnhof Trier an einem trüben nebligen Tag im Dezember 2016 – der Vareo Triebwagen „Coradia Lint“ – startet zur Fahrt nach Köln, welche er nach etwa 2,5 Stunden erreicht. Die Bahnstrecke mit der Normalspur weist eine Gesamtlänge von 163,5 km auf und die maximale Geschwindigkeit ist auf 160 km/h begrenzt, derweil 65 km der Bahnstrecke eingleisig verblieben sind.



Der Vareo Triebwagen „Coradia Lint“

Neben der Einführung der neuen Triebwagengarnituren wurden Infrastrukturarbeiten entlang der Eifelstrecke durchgeführt und neue Haltepunkte eingerichtet. Diese Arbeiten erlauben die stündliche Bedienung der Bahnhöfe Kyllburg, Bitburg-Erdorf und Gerolstein sowie Euskirchen. Den Zugbenutzern ist es ebenfalls möglich, ihren Haltewunsch per Tastendruck an den angesagten Haltepunkten kundzutun.

Von hohem Interesse könnte der mögliche zweigleisige Ausbau der Eifelstrecke werden. Der steigende Güterverkehr könnte von der Rheinschiene auf die Eifelstrecke verlagert und der Personenverkehr am Rhein deutlich verbessert werden. Wie jedoch bei jedem Projekt, welches hohe finanzielle Investitionen verlangt, gibt es neben den Befürwortern auch die ewig Gestrigen, die dem Projekt nicht hold sind.

Die Geschichte der Eifelstrecke

Die Bahnstrecke quer durch die Eifel zu bauen, stellte für die dort ansässigen Industriebetriebe die Überlebenschance dar, wie in vielen Fällen prallten jedoch die Interessen von Menschen aus den unterschiedlichen sozialen Gruppen aufeinander und das Projekt kam nicht voran. Der preußische Staat legte jedoch im Jahr 1856 fest, dass eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Düren in der Nähe von Köln durch die Eifel bis nach Trier gebaut werden sollte. Leider lagen weder der Zeitpunkt des Beginns der Bauarbeiten noch der Streckenverlauf fest.

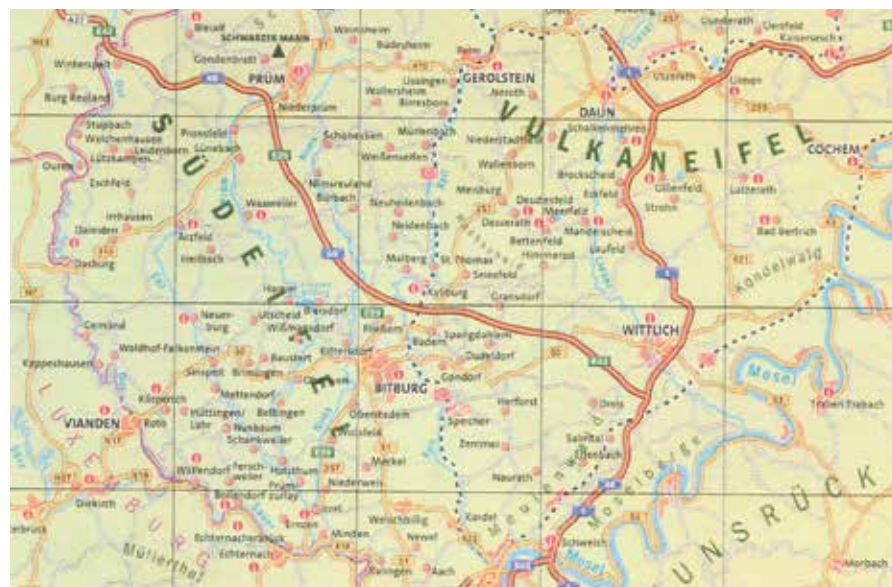
Die Bauarbeiten der Eifelbahn begannen im Jahr 1864 und der erste Abschnitt zwischen Düren und Euskirchen wurde bereits am 6. Oktober 1864 eröffnet. Die nächste Teilstrecke nach Mechernich war ab dem 27. Juni 1865 befahrbar und diejenige nach Kall am 1. November 1867.

Langwierige Diskussionen standen an, wie der weitere Verlauf über Gerolstein und Bitburg nach Trier geplant und gebaut werden sollte. Man entschied sich letztendlich für die Variante durch das Kylltal. Trotzdem man sich für die Talvariante entschieden hatte, mussten Brücken gebaut und Tunneln aufgebrochen werden. Die Eifelbahn erreichte Gerolstein am 15. No-

vember 1870. Der Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich im Jahr 1870 beschleunigte nun den weiteren Bahnbau, denn das Militär erkannte den Vorteil dieser Bahnstrecke. Am 15. Juni 1875 wurde die Bahnstrecke nach Trier für den Eisenbahnverkehr freigegeben.

Die Bahnstrecke wurde zweigleisig ausgeführt und sollte vornehmlich der Braunkohlenindustrie im Dreieck zwischen Aachen, Mönchengladbach und Köln dienen, galt es doch den Transport des Koks zwischen den Koksfabriken und den Hochöfen durchzuführen. Sie stellte eine der wichtigsten Verkehrsadern zwischen den Industriestandorten: Ruhrgebiet und „Minettebassin“ Luxemburg sowie dem seit dem Jahr 1871 besetzten Elsass-Lothringen dar.

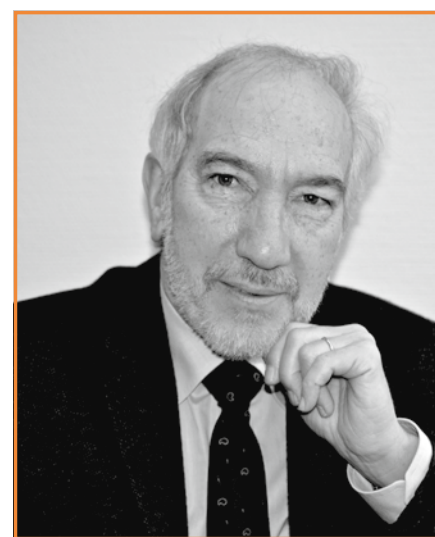
Nach der Niederlage Deutschlands im Ersten Weltkrieg wurde Elsass-Lothringen wieder an Frankreich angegliedert und die Eifelstrecke verlor an Attraktivität, welche sie jedoch in den 1930er Jahren und insbesondere im Zweiten Weltkrieg wieder erlangte.



Eisenbahnstrecken in der Eifel

Literaturverzeichnis:

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_H%C3%BCrth-Kalscheuren%E2%80%93Ehrang
<http://www.wisoveg.de/rheinland/histo/eifelbhn/his-eif.htm>



Marcel OBERWEIS

Auf Anordnung der französischen Besatzungsmacht wurde nach der Niederlage Deutschlands das zweite Streckengleis größtenteils abgebaut, derweil das zweite Gleis fast auf der ganzen Länge auf dem Nordabschnitt verblieb. Nach der Instandsetzung wurde der Bahnbetrieb ab dem 23. Dezember 1946 auf der Gesamtstrecke aufgenommen.

Der Eisenbahnknotenpunkt Gerolstein

Die Stadt Gerolstein liegt an der Kyll in der Eifel im Landkreis Vulkaneifel (Rheinland-Pfalz), sie ist den Luxemburgern durch das Vorhandensein ihrer Mineralwasserbrunnen bekannt. Der Bahnhof Gerolstein



Bahnhof Gerolstein

wurde im November 1870 in Betrieb genommen und bei der Besichtigung der Bahnhofsanlage mit fünf Gleisen erkennt der Besucher die Dimensionen dieses ehemals wichtigen Knotenpunktes der Eifelstrecke, diese Bezeichnung erhielt der Bahnhof am 15. Mai 1895. Hier endeten und begannen eine Vielzahl von Zügen ihre Reise in die umliegende Eifellandschaft.

Autobusse und Personenkraftwagen, die Eisenbahn verlor zusehends an Attraktivität. Die Ausdünnung der Bahnnetze begann und somit der Niedergang der einstigen Bahnlinien. Die Westeifelbahn erlitt dieses Schicksal bereits am 27. September 1980, derweil der Bahnbetrieb auf der Eifelquerbahn am 13. Januar 1991 eingestellt wurde.

Mittlerweile werden die Diskussionen hinsichtlich der Wiedereröffnung der Eifelquerbahn im Landtag von Rheinland-Pfalz in Mainz geführt. Ebenfalls gibt es unternehmungslustige Eisenbahnfreunde, welche der Westeifelbahn wieder neues Leben einhauchen möchten. Diese Initiativen können angesichts der reizenden Landschaften nur begrüßt werden. Wenn jedoch die Bahnstrecken nur während der Touristensaison befahren werden sollen, dann dürften sich die hohen finanziellen Investitionen nicht amortisieren und demzufolge nicht getätigt werden.

Die Menschen in den ländlichen Gegenden der Eifel müssten sich wieder der Eisenbahn zuwenden, diese faszinierende technische Erfindung, welche ihnen die Mobilität in den späten Jahren des 19. Jahrhunderts gebracht hat.

Text u. Fotos: Marcel OBERWEIS

125 Joer Eisebunn Waasserbëlleg-Gréiwemaacher

Zur Ausstellung vum Photo-Club Flash, an Zesummenaarbecht mat der Stad Gréiwemaacher, vum 24.-30. November 2016 am Stadhaus zu Gréiwemaacher.

Exposé Mëttwochs, den 23., Donneschdes, de 24. a Sonndes, de 27. November 2016.

1891-1954 – Bahnstrecke Wasserbillig-Grevenmacher

- Vom 9. Juli 1891 bis zum 22. Mai 1954 verkehrte ein Zug auf dem 6,16 km langen, eingleisigen Streckenabschnitt Wasserbillig-Grevenmacher.
- Die offizielle Einweihung der Bahnstrecke und des Bahnhofsgebäudes in Grevenmacher fand am 24. November 1891 statt.
- Ein Schienenersatzverkehr funktionierte vom 23. Mai 1954 an.
- Am 4. März 1963 verlagerte man auch den Güterverkehr auf die Straße.
- 1970 wurde das Bahnhofsgebäude abgetragen.
- Im Rahmen von „Maacher Oart“ wurde 2016 eine Erinnerungstafel angebracht.

Dat liese mer op där Plack, déi de 24. März 2016 bei äis um Schweinsmoart enthüllt ginn ass. An dat ass och e Résumé vun deem, wat mer an dësen Deeg ganz extra ervirhiewe mat där Ausstellung vum Photo-Club Flash, déi schonn Ouschteren 2016 an der Vinsmoselle-Kellerei an och bei Geleeënheet vum Hierschtfest am HPPA gewise ginn ass: 125 Joer Eisebunn Waasserbëlleg-Gréiwemaacher – genee de 24. November 1891 ass d'Streck offiziell ageweit ginn, wéi op der Erënnerungsplack steet.

Awer bis datt Maacher seng Eisebunn hat, huet d'Muselmetropol e laangen Otem gebraucht, well et war e ganz wäite Wee...

Looss mer vir ufänken. A sengem Buch „Eisenbahnen in Luxemburg“ schreibt den Eisebunnsspezialist Ed Federmeier: „Grevenmacher war ohne Zweifel die Stadt Luxemburgs, die am längsten auf den Anschluss der Eisenbahn gewartet hat. Der Königlich-Großherzogliche Beschluss vom 10.03.1859 über den genauen Verlauf der Eisenbahnstrecke Luxemburg-Wasserbillig sah eine Streckenführung entlang der Mosel an Grevenmacher vorbei vor. Wegen des Widerstandes der Grundbesitzer an der Mosel wurde der vorgesehene Streckenverlauf im Jahre 1860 abgeändert; Grevenmacher befand sich nun 5 km vom nächstgelegenen Bahnhof entfernt.“

An deem Statement stëmmt eppes net ganz. De Lëtzeburger Ökonom an Éierebuergermeeschter vu Schëtter, Jean-Donat Calmes, huet am Oktober 2014 an engem ganz interessante Virtrag mam Titel „Mam Zuch op Éinen? Ein kontroversiertes Projekt von 1859“ zu Éinen am Wäimusée kloergestallt, datt deemools „mehrere Industrielle aus dem Syrdal und einige Großwinzer aus Ehnen“ Drock gemaach hätten, fir datt den Tracé schliisslech duerch de Syrdal gefouert huet. (Ënner deenen Industriellen aus dem Syrdal wäeren och déi Responsabel vun der Pabeierfabrick Lamort vu Manternach gewiescht.) An da muss een awer och nach e Wuert soe vu Buedemprouwen, déi op der Deisermill geholl gi waren, an déi erginn haten, datt d'Fundament net stabil genuch wär – wat sech jo e puer Jorzéngten duerno beim Äerdutsch als richteg erweisen huet.

Wéi deem och sief: Mir kruten eisen Zuch net bal gläichzäiteg mam „Feierwon“,

dee jo de 4. Oktober 1859 „am Dauschen iwwer d'Strooss vun Eisen“ gefuer ass, an zwar a Richtung belsch Grenz.

E Plädoyer fir Bunn a Bréck

Den 11. Dezember 1875, haten déi Gréiwemaacher Gemengeverantwortlech ënner dem Buergermeeschter Jean Eichhorn scho reagiert, an d'Chamber drop higewisen, datt Gréiwemaacher elo op eemol isoliert wär. „Toutes les autres localités importantes du pays, étant ou devant être favorisées des avantages des voies ferrées, il serait injuste d'en déshériter la ville de Grevenmacher“, heescht ë. a. an deem ausféierleche Schreiwes, dat an eise Gemengenarchive läit.

An da gëtt am Bréif drop higewisen, datt eng Bréck en Deel vum Problem léise kënt. (Et muss ee wëssen, datt deemools déi éischt fest Muselbréck nach net bestan huet.) Dës Bréck géif derzou déngen „à relier Grevenmacher avec la nouvelle ligne ferrée que la Prusse est en ce moment occupée à établir sur la rive droite de la Moselle. / L'établissement de ce pont (...) aurait en effet le double avantage de nous relier par la voie la plus directe avec l'Allemagne et l'Alsace-Lorraine, et de servir, plus tard, comme moyen de raccordement entre la nouvelle ligne en question et les chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince Henri. / Le pont dont il s'agit, faciliterait d'un autre côté les relations commerciales de Grevenmacher et de ses environs, avec les nombreux villages qui se trouvent sur la frontière du territoire prussien, et avec lesquels nous sommes par conséquent grandement intéressés à avoir des voies de communication faciles.“

Duerno gëtt nach bemierkt, datt zënter dem Bau vun der Eisebunn (Lëtzebuerg-Waasserbëlleg-Igel-Tréier – zënter 1861) d'Leit aus deenen aneren Uertschafte vum Kanton Gréiwemaacher, déi d'Haaptclientèle vun de Maacher Geschäftsleit gewiescht wäeren, et sech zur Gewunnecht gemaach hätten, Maacher elo „lénks leien ze loossen“ an éischter an Stad, op lechternach (zënter 1874 – PH-Zuchverbindung vu Waasserbëlleg aus) oder op Tréier ze fueren.

Kuerzem, e super interessante Bréif mat gudden Argumenter, an engem exzellente Franséisch geschriwwen!

D'Äntwert vun der Regierung huet net laang op sech waarde gelooss. Mam Gesetz vum 7. Juli 1876 krut d'Prënz-Hari-Gesellschaft d'Konzessioun fir de Bau vun enger Eisebunnstreck vu Réimech laanscht d'Musel op Waasserbëlleg erdeelt. Mä och deemools krute mer eisen Zuch duerch verschidden Émstänn net!

D'Bréck, déi ass allerdéngs 1881 gebaut an 1882 fir de Verkéier opgemaach ginn... Zu deem Zäitpunkt hu mer nach misse waarde bis 1891, éiert Maacher säin Zuch krut, an d'Streck goung grad emol vu Bëlleg bis op Maacher.

An eng Gare derbäi...

Wéi d'Zuchstreck Waasserbëlleg-Gréiwemaacher vun der Prënz-Hari-Bunn du schlussendlech gebaut ginn ass, huet

selbstverständlech missen eng Gare op Maacher kommen. An der Obermosel-Zeitung vum 20. Februar 1891 ass d'Maacher Gare ausgeschriwwen. Bis de 15. März 1891 kënnen d'Soumissionen agereecht ginn. Den Devis beleeft sech op:

- Bâtiment des Voyageurs: 16300 frs
- Halle à marchandises & quai: 5400 frs.

De 24. März 1891 steet an der Obermosel-Zeitung: „Der Zuschlag für den Bau des hiesigen Stationsgebäudes nebst Güterschuppen, veranschlagt zu 21.700 Fr., wurde dem hiesigen Maurer Peter Theves-Federspiel zu 6 pCt. unter dem Kostenanschlag vergeben.“ Elo konnt also gebaut ginn. An dat ass och geschitt. Regelméisseg gëtt an der Zeitung bericht, wéi d'Aarbechten un där neier Zuchstreck weiderkommen.

An da kënt den 9. Juli 1891. Deemools war d'„Jungfernfahrt“ vum Zuch op Maacher.

„Der gestrige Tag war ein bedeutungsvoller für die Zukunft unseres Städtchens. Zum ersten Mal kam um halb 4 Uhr der Dampfzug von Wasserbillig bis auf hiesigen Bahnhof gefahren. Der Zug bestand aus Lokomotive, 3 Balastwagen und einem Personenwagen. In letzterem hatten Platz Staatsrat Salentiny, Dupont, Direktor der Prinz-Heinrich-Bahn, Oberingenieur Rodange, Ingenieur Salentiny, unser Kammerdeputierter Bech und Distriktskommissar De Muysen. Der Gemeinderat war dem Zuge bis ausgangs des Ortes entgegen gegangen. Der Herr Bürgermeister (Théodore Waldbillig, genannt Lampesch Dittl) feierte mit einigen Worten das Ereignis, wodurch der 30jährige Wunsch der Bevölkerung endlich in Erfüllung gehe und dankte Allen, welche sich um das Zustandekommen des Unternehmens verdient gemacht hatten, vergaß auch unser Deputierter Herr Bech nicht. Nach einem Hoch überreichten die Gemeinderäte den Gästen Rosenbouquets und alle Herren stiegen in den Zug, um bis zur Stelle des neuen Bahnhofs zu fahren. Wie draußen vor dem Orte, als der Zug von ferne bei der Merterter Kopp sichtbar wurde, so jauchzte auch hier die in Menge herbeigeströmte Bevölkerung dem Dampfzug und seinen Insassen entgegen. Herr Deputierter Bech lud die Herren in seine Wohnung auf ein Glas Wein. Das Abendessen ward im Hotel Wagner eingenommen. Währenddem brachten die Stadtmusik und der Cäcilienverein ein Ständchen.“

Duerno dauert et allerdings nach eng Zäit, bis de regulären Zuchbetrieb opgeholl gëtt. Et gi verschidden Date fir d'Aweigung avanciert, déi awer net agehal gi kënnen, z. B. dee vun der Laurentius-Kiermes am August 1891.

De 25. September 1891 heescht et: „Unser neues Stationsgebäude geht seiner Vollendung entgegen.“ An deem Artikel gëtt beschriwwen, wat alles am Gebai ass, nämlech: „Es enthält unten: Bureau, Billetschalter, einen Wartesaal I. und II. und einen III. Klasse, Gepäckzimmer, und im Stockwerke eine recht geräumige Wohnung für den Stationsbeamten. An das Stationsgebäude ist die Güterhalle mit



Monique HERMES

Ladebühne angebaut. (...). Des Weidere gëtt am Artikel d'Émfeld vun där neier Gare mat de Stroossen an den Zoufaartsweeër ganz genee beschriwwen.

E bësse méi spéit, den 9. Oktober 1891, geet et ëm d'Schinnen, déi solle verlängert ginn. „Gegenwärtig ist man beschäftigt, den Schienenweg unserer neuen Bahn bis zur Moselbrücke zu verlängern. Es wird ein Perron wie beim Stationsgebäude errichtet, so dass die Passagiere auch hier ein oder aussteigen können, denn alle Züge fahren von der Moselbrücke ab. Es geschieht dies wegen der Fremden, die entweder von der Moselbahnstation Wellen kommen, um auf unserer Bahn ihre Reise fortzusetzen oder nach drüben gehen, um mit der Moselbahn weiter zu fahren.“ Dat sinn dach Pläng, déi allichten – och d'Ausso, datt déi deier Trap, déi vun der Musel op d'Bréck gefouert huet, dann op eemol nützlech gi kënt.

Et sief ervirgehuef, datt d'Schinne spéider tatsächlech a Richtung Schaffmill verlängert gi sinn, bis bei d'Kallekwierk vun der Firma Govers an duerno der Chaudolux, fir datt den Dolomit konnt oftransportiert ginn.

E Feierdag fir Gréiwemaacher

An da komme mer an den November 1891. Schon den 13. November 1891 hat e gewësse B. Z. en 13 Strofe laangt, ganz spaasest Gedicht mam Titel: „Zur Inauguration der Grevenmacher Eisebun“ verëffentlecht, dat ech lech herno net virenthale wäert.

De 16. November 1891 ass déi „landespolizeilech Prüfung“ vun der neier Streck. A fir Dënschdes, de 24. November ass déi offiziell Aweigung ugesat.

An der Obermosel-Zeitung gëtt dëst Ereegnes den 20. November esou ugekënnegt: „Mittags um 1 Uhr 17 Minuten trifft der Extrazug mit den Herren aus Luxemburg hier ein. Dieselben werden am Bahnhofs empfangen und nach dem Stadthause geleitet, wo um 2 Uhr das Bankett beginnt. Die Tafelmusik spielen 24 Mann der Militärkapelle von Luxemburg. / Auf Abends um halb 6 Uhr ist die Rückfahrt angesetzt, wobei ein Fackelzug arrangiert wird und ein bengalisches Feuer abgebrannt werden soll. (...)“

De 24. November 1891 war d'Obermosel-Zeitung dunn awer wierklech bal ze kleng, fir iwwer en Ereegnes ze berichten, wat deen Dag „alles iwvertraff“ hat.

Ënner dem Haapttitel: Die Inauguration der Eisenbahnlinie Wasserbillig-Grevenmacher liese mer op 2 Säiten dës Abschnitter: Der Spezialzug. Die Fahrt. Die Bahn. Ein Rückblick. Ankunft und Empfang. Das Bankett. Toaste. Hr. Kammerpräsident de Wacquant. Hr. Staatsminister Eyschen. Abfahrt. Epilog.

Och ënner Großherzogtum und Nachbarschaft geet et nach eng Kéier ëm Gréiwemaacher a seng Eisebunn, a schliisslech gëtt och nach de Fahrplan

presentéiert esou, wéi e vum 25. November u gültig ass.

Et géif elo natierlech vill ze wäit féieren, alles hei ze zitieren, an dach komme mer un eenzelnen Zitater net derlaanscht. Esou liese mer ënner Großherzogtum und Nachbarschaft: Zwei bedeutungsvolle Merktage hat das Jahr 1891 in der Geschichte unseres Städtchens zu verzeichnen. Der Anfang dieses Jahres brachte uns das elektrische Licht und der Schluss des Jahres bescheert uns die lang ersehnte Eisenbahnverbindung."

An dann zur Inauguration selwer, déi „bei prachtvollem Winterwetter“ gefeiert gi konnt. Do gëtt emol fir d'éischt bedauert, datt de Groussherzog (Adolphe), deen zwar seng Zouso ginn hat, elo awer net komme kann. Allerdings huet hien en Telegramm geschéckt mat dësem Wuertlaut: Schloss Walferdingen, 23. Nov. An den Bürgermeister der Stadt Grevenmacher! Ich bedauere, durch eine Erkältung verhindert zu sein, morgen selbst in Ihrer Mitte zu erscheinen. Hoffe, dass die neue Eisenbahn zum Gedeihen und Aufblühen der Stadt und Ihrer arbeitsamen Bevölkerung gereichen werde und gebe mich weiter der Hoffnung hin, in nicht zu ferner Zeit zu Ihnen kommen zu können. Adolphe.

Duerno gi mer gewuer, wien alles am Spezialzuch war, dee vu Lëtzebuerg aus agesat gi war. Ënner den Éieregäscht waren z. B. de Staatsminister Eyschen, de Generaldirekter Thorn an de Regierungsrat Henrion. Oder och d'Deputéiert vum Kanton Gréiwemaacher, ënner hinnen de Joseph Bech!

Am Abschnitt Die Bahn geet et ëm déi nei Gare vu Gréiwemaacher: „Le clou de la pièce, das Juwel dieser Bijoubahn, bildet aber der Bahnhof Grevenmacher, dessen Lage unstrittig die schönste im ganzen Lande ist. Alle Herren waren darüber einig, dass kein Bahnhof so einen ungezwungenen, natürlichen, unbehinderten, prachtvoll situierten Zugang hat. Wann man von der Station nach der Stadt schreitet, glaubt man eines der breiten herrlichen Boulevards von Paris vor sich zu haben.“

Den Abschnitt Ankunft und Empfang fänkt esou un: „Am Bahnhof, dessen nettes Stationsgebäude über und über mit Fahnen und Fähnchen, Guirlanden, Blumenkränzen, Tannengrün und Wappenschildern aufs Prächtigeste geschmückt war, harrete eine tausendköpfige Menge. / Der Zug hält; auf dem Perron stehen die Vertreter der Gemeindeverwaltung, die Notabilitäten des Städtchens, der Clerus im vollen Ornate; daneben sind beide Musikkorps der Stadt, das Pompiercorps, der Turnverein und der Cäcilienverein von Grevenmacher, die Gesangsvereine von Wormeldingen, Oberwormeldingen und Ehenen, sowie der Turnverein von Wasserbillig aufgestellt.“

A senger Ried sot de Buergermeeschter Waldbillig: „Ein dreißigjähriger Traum geht heute in Erfüllung, und ist unsere Bevölkerung sich der Wichtigkeit des Tages bewusst. Früher war unsere Stadt die blühendste des Landes, mit Änderung der Verkehrsmittel schwand diese Blüte, und haben Handel und Gewerbe sehr gestockt. (...) Der wohlthätige Einfluss der neuen Bahn sichert abermals die Wohlfahrt unserer Stadt, wenn Arbeitsamkeit sich mit Tatkraft paart. (...)“

De Staatsminister Eyschen huet ë. a. betount: „Was uns betrifft, meine Herren, so dürfen Sie überzeugt sein, dass es uns allen eine wahre Freude, ich möchte sagen, eine Erleichterung war, endlich nach 30jährigem Abwarten die langersehnte Eisenbahn hier einweihen zu können. (...) Sie sollen aber nicht glauben, dass, wenn wir seit 30 Jahren Grevenmacher ein wenig Abseits haben liegen lassen,

wir es vergessen hätten.“ An dann ass en op d'Bedeutung vun der Eisebunn fir d'Lëtzebuurger Land ze schwätze komm.

Duerno goung et an d'Gemeng op de Banquet, dee wahrhafteg net ze verwäerfe war. (...)

Wann dann dobäi do steet: „Die fröhlichste, ungezwungenste Stimmung herrschte während des Mahles; man glaube sich an einer großen Familientafel zu befinden, wo ein frohes Fest begangen werden sollte“, da kann een dat gutt novollzéie(...)!

Vläicht sief och nach dee Saz hei zitiiert: „Ein allgemeines Ahl der Bewunderung, als um 4 Uhr, es war bereits Dunkel geworden, das elektrische Licht urplötzlich aufflammte und sich über die leuchtende Tafel ergoss!“

Déi vill Toasten, déi duerno ausgesprach goufen, erspueren ech lech. Si si laang an z. D. och laangootmeg...

Wéi d'Éieregäscht zrëckgefuer sinn, huet de Staatsminister Eyschen dese Statement gemach: „Mit der Eisenbahn, die wir heute hier eingeweiht, hat man Ihnen ein Werkzeug in die Hand gegeben, den Wohlstand der Stadt zu heben; es ist aber nur ein Werkzeug, und an Ihnen liegt es, dasselbe im Interesse der Stadt Grevenmacher zu handhaben. (...)“

An zum Schluss vun dësem memorabelen Dag fir d' Stad Maacher, nach en Zitat aus dem Epilog: „Grevenmacher hat am Tage der Inauguration gezeigt, was es zu leisten vermag und dass die altgepriesene Gastfreundschaft noch an der Mosel zu Hause ist! Das Festkomité hat seine Sache recht brav gemacht! (...) Grevenmacher, Stadtverwaltung wie Bürgerschaft, darf mit Stolz auf diesen Tag zurückblicken, darf stolz auf seine neue Bahn sein! Möge sie blühen und gedeihen! (...)“

Fir e puer Sous op Mäertert a Waasserbëlleg

An da komme mer zrëck bei den Zuch u sech. Vum 25. November 1891 u gesäit dee reguläre Fahrplang, deen och an der Obermosel-Zeitung ofgedréckt ass, fënnf Faarten tëscht Bëlleg a Maacher a grad esouvill tëscht Maacher a Bëlleg vir. Vun deem Dag u gouf et eng duerchgehend Zuchverbindung vu Maacher iwwer Bëlleg, lechnach an Dikrech bis op Ettelbréck, also vun der Musel laanscht d'Sauer bis bei d'Uelzecht...

Nëmmen e puer Deeg méi spéit, de 27. November 1891, kréien d'Leit de Präis vum Billet matgedeelt, nämlech: Vu Gréiwemaacher op Mäertert, en einfache Billet 1., 2. oder 3. Klass: 8, 6 oder 4 Sous an e Retour-Billet 10, 7 oder 5 Sous. Bis op Waasserbëlleg kascht den einfache Billet an deene respektive Klassen 12, 8 oder 6 Sous an de Retour-Billet 15, 10 oder 7 Sous.

Zu deem Zäitpunkt, vum 30. November 1891 un, gëtt och de Postkutschendéngscht vu Gréiwemaacher op Mäertert agestallt. Bis op lechnach via Manternach gëtt awer nach bis de September 1923 gefuer.

Den 1. Dezember 1891 heescht et an der Obermosel-Zeitung: „Unsere neue Bahn wird schon von zahlreichen Passagieren genutzt; besonders am Sonntag war der Verkehr ein recht lebhafter, denn die Landleute der Umgegend wollten doch mal die neue Bahn probieren und billiger als für sieben Sous kann man doch nicht verlangen von Wasserbillig nach Grevenmacher hin und her zu fahren; von Mertert 5 Sous. Unsere Wirte hatten den Nutzen des zahlreichen Besuchs.“

Et ass awer och normal, datt et am Ufank zu klengen Onstëmmegkeete koum. Esou waren d'Fuerpläng vun den Zich, déi vu Lëtzebuerg koumen an deenen,

déi vum Pränz op där anerer Stroossesäit aus vu Bëlleg op Maacher gefuer sinn, net ëmmer openeen ofgestëmmt. Dat gi mer Enn Dezember 1891 gewuer. Awer generell war jidderee sech eens driwwer, datt déi nei Eisebunn vill zur Attraktivitéit vu Gréiwemaacher bäigedro huet.

Eng 60 Joer laang sollt dat dann och esou bleiwen, bis 1954 den Zuch op Bussen ëmgestallt gouf. Ufanks der 60er Jore vum 20. Jorhonnert hunn d'Schinnen missen dem Hafe vu Mäertert Plaz maachen, dee jo am Kader vun der Kanalisierung vun der Musel entstan ass. Nëmme d'Rangéiergleiser vum Hafe bloufe bis an d'Entrée vu Maacher bestoen, esou datt och no 1954 nach heiansdo en Zuch bis op Maacher koum. 1963 ass och de Gidderverkéier op d'Strooss verlagert



Gare vu Gréiwemaacher

Collectioun Photoclub FLASH

Zou der Inauguration vun der Grevenmacher Eisebunn

1. Dir Bierger vu Maacher séngt: „Heissa, juchhei!“ Weil hu mer dach entelech d'Eisebunn hei.
2. Déi Bunn, déi mer all schu sou laang hu begiert, An Zäit vun aacht Deeg a Betrib elo fiert.
3. Déi Bunn mécht is glécklech, dat wäert de gesinn; Si erhieft all Commerce, bréngt vill Frimmer heihin.
4. Den alen Éim Pitt Theves, vun der Temmelscher Héicht, Huet am alleréischte säi Gléck dru verséicht. (Hien hat den Zouschlag fir d'Gare kritt!)
5. Elo kënnen mir éis Kalleksteen verwandelen a Gold An domat bezuelen all éis Gemeeneschold.
6. Mer kënnen elo an- an aussteigen heiheem; Wéi ass dat beim Reesen esou fein a bequem.
7. Fir Wäin ze verlueden a soss aner Saachen Brauch'n mer keen Rees méi no Bëlleg ze maachen.
8. Och brauche mer keen Kutsch a keen Omnibus méi, Mir fuere jo vill flotter mam eisene Wee.
9. A wéivill där Virdeel soss wäerte mer nach krinn, Déi wëll ech net zielen, d'giff däers ze vill ginn.
10. Kuckt wéi huet d'Gare eise Faubourg verschéinert! E Parc an e Kiosk nach – „wat sot der, Herr Lenert!“
11. Vill Dank all den Hären, déi sech Méi gedon hunn, Fir is ze beschieren déi laang ersehnt Bunn.
12. E besonneren Dank éisem ganze Gemeenerot Weil de wor am meest fir de Feierwon geplot.
13. Héich sollen s'all liewen, vill Joar nach derno Séid lësteg dir Bërger, weil d'Eisebunn ass do!

Grev. den 11. November 1891

(* D'Lëtzebuergesch ass an dësem Gedicht un déi jëtzege Schreifweis adaptéiert ginn!)



FCPT-FÜRSORGEKASSE

BETEILIGUNG DER FCPT-FÜRSORGEKASSE AN DEN IM JAHR 2016 ENSTANDENEN ARZT- UND KRANKENKOSTEN

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

Der Fonds gewährt seine Leistungen in folgenden Fällen:

- a) Wenn bei längerem Krankenhausaufenthalt die Krankenkasse mit der Begleichung der Aufenthaltskosten aufhört, ohne dass es sich jedoch um einen „Pflegefall“ im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen handelt, übernimmt der Fonds den Tagessatz.
 - b) Bei längeren und kostspieligen Krankheiten übernimmt der Fonds die Behandlungskosten, unabhängig davon ob die Behandlung ambulant oder stationär, ob im In- oder Ausland geleistet wurde, und zwar nach Abzug der Übernahme der Kosten durch die Krankenkasse und durch die CMC. Berücksichtigt werden alle Rechnungen von Ärzten, Krankenhäusern oder Apotheken.
 - c) Ungedekte Arzneikosten, auch solche die von der Krankenkasse nicht rückerstattet werden, aber sofern die Arzneien vom Arzt verschrieben worden sind, werden vom Fonds übernommen.
- Recht auf die Leistungen des Fonds haben:
- a) Das wirkliche Mitglied der Gesellschaft;
 - b) Dessen Ehepartner
 - c) Dessen Mutter, Schwiegermutter, Schwester, Schwägerin, Schwiegertochter oder dessen großjährige Tochter, wenn diese seinen Haushalt führen, und für deren Unterhalt er aufkommt, wenn sein Ehepartner den gemeinsamen Haushalt nicht mehr führt

oder führen kann, oder wenn er ledig ist;

- d) Dessen Kinder die jünger als 18 Jahre sind, ob es die eigenen sind, die Adoptivkinder oder die Kinder des anderen Ehepartners, die zu seinen Lasten sind;
 - e) Die überlebenden Kinder des Mitgliedes. Wenn die Kinder im In- oder Ausland studieren, wird die Altersgrenze entsprechend den Bestimmungen der Krankenkasse festgesetzt. Keine Altersgrenze besteht für psychisch oder physisch behinderte Kinder.
- Um in den Genuss der Leistungen des Fonds zu kommen, muss das Mitglied bis zum 31. März eines Jahres alle Belege einsenden insofern sie im jeweilig vorherigen Jahr ausgestellt wurden. Als Belege zählen die von der Krankenkasse ausgestellten Rückerstattungsabrechnungen, sowie die beglichenen Rechnungen der Apotheker oder anderer Gesundheitsleistungserbringer.
- Belege, die nach dem 31. März eingeschickt werden, können erst im folgenden Jahr, nach den dann geltenden Bestimmungen, berücksichtigt werden.
- Der Fonds übernimmt, unter Beachtung des folgenden Absatzes, die ungedeckten Gesundheitsausgaben, welche durch die im vorherigen Artikel aufgeführten Belege eingebracht werden, insofern sie jedoch einen Freibetrag von 70€, Index 100 zu berechnen am 31. Dezember des geltenden Jahres) übersteigen.
- Ausgenommen von einer Übernahme durch den Fonds sind folgende Ausgaben:
- a) Die Mehrkosten bei einem Krankenhausaufenthalt in der ersten Klasse;

- b) Die Kosten für Brillenfassungen (die Gläser werden voll angerechnet);
- c) Die Kosten für Edelmetalle und Email bei Zahnersatz, sowie für Mehrausgaben, die durch Vernachlässigung der regelmäßigen Zahnarztbesuch entstehen (Nichtbeachtung der Präventivmedizin);
- d) Die Kosten des Krankenhausaufenthalts bei Pflegefällen (insofern sie von der Krankenkasse als solche anerkannt werden);
- e) Die Kosten für von der Krankenkasse nicht genehmigte Kuraufenthalte; für genehmigte Kuraufenthalte werden die Hotelkosten nicht übernommen.
- f) Der Höchstbetrag, der jährlich vom Fonds ausbezahlt wird, ist auf 9920€ festgesetzt.
- g) Daraus erfolgt, dass wenn die Ansprüche aller Mitglieder in einem Jahr diesen Betrag übersteigen, wird der Restbetrag, laut Artikel 4, Absatz I, dieser Verordnung, zu Lasten des Mitgliedes, im prozentualen Verhältnis zum obigen Absatz vorgesehenen Höchstbetrag gekürzt.
- h) Dieser Betrag wird für alle Mitglieder einmal im Jahr vom Fonds überwiesen. Das Datum der Überweisung wird im „Transport“ veröffentlicht.
- i) N.B.: Der Freibetrag für das Jahr 2016 beläuft sich auf 556,178€ (70x7,9454)
- j) Einsendeschluss für die Belege an das FCPT-Generalsekretariat, B.P. 2615, L-1026 Luxemburg ist der 01/04/2017.

Transport

L-2560 Luxembourg
20A, rue de Strasbourg
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr. 1289
Telefax: 22 67 09
C.C.R.A. LU24 0099 7800 0026 6122
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:
Saint-Paul Luxembourg.
Organe bimensuel officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports affiliée à la Fédération Internationale des Organisations Syndicales du Personnel des Transports et à la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne.
La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés.
Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la fédération.

Tarif de Publicité

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

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

Mitglied der A.P.P.L.



Association de la Presse Périodique Luxembourgeoise

Der Punktwert-Index 794,54

Seit dem 1. Januar 2017 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 18,9229€. Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (461,54€) und einem Maximum von 29 Punkten (535,39€).
Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 17,918€
Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 18,2945€.
Für den Hilfskader: 18,9181€

Der nächste „Transport“ erscheint am **10. Februar 2017**

Redaktionsschluss ist der **2. Februar 2017**

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

info@syprolux.lu



Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber, Schaufenster-, Auto-, Lastwagenverklebung, Planen, Poster, Textil, Werbeartikel

41, Z.I. Kehlen L – 8287 Kehlen
Tél.: 26 30 55 61 Fax: 26 30 55 62
www.signitec.lu signitec@pt.lu