Organe Officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports affiliée à l'ETF – ITF

Transport

Nr. 9

16. Juni 2017

49. Joergank • 20A rue de Strasbourg • L-2560 Luxembourg • Tel.: 22 67 86-1 • Fax: 22 67 09 • E-mail: info@syprolux.lu • syprolux.lu

Foto: Steve Remesch

Steve WATGEN

Respekt und Zusammenarbeit

In der heutigen Zeit wird eine respektvolle Zusammenarbeit immer seltener. Der Respekt, dessen Ursprung ein sachlicher Dialog für das Lösen von Konflikten ist, wird immer schwieriger. Auch bei den CFL fördern bestimmte Rahmenbedingungen nicht gerade einen respektvollen Umgang untereinander. Oft ist das Betriebsklima eine Mogelpackung, gespickt mit Lügen, Tricks und Intrigen oder die Ziele und Anreize sind so gestaltet, dass ein egoistisches Verhalten sich auszahlt. Dies dient der Zusammenarbeit oder der Arbeitsfreundschaft sicher nicht und führt eher zum Gegenteil.

In etlichen CFL-Betrieben werden tagtäglich respektlose Entscheidungen gegenüber den Bediensteten getroffen, wo absichtlich am Statut geschraubt oder Regeln missachtet werden. Genau hier will der SYPROLUX in Zukunft verstärkt auftreten, es kann nicht sein, dass verschiedene Vorgesetzte, sich an nichts halten und ihre eigenen Gesetzte schreiben. Bei den CFL gelten immer noch Regeln die zusammen mit den Sozialpartnern ausgehandelt wurden und nur diese sind anzuwenden. Auch wenn das manchmal schwer fällt und zusätzliches Geld kostet.

Fiches de Postes

So werden im Moment die Postenbeschreibungen (fiches de postes) die von den CFL-Verantwortlichen aufgestellt wurden, von den Gewerkschaften unter die Lupe genommen. Mit diesen Postenbeschreibungen soll es in Zukunft einfacher sein Posten zu besetzen, wenn, ja wenn diese Beschreibungen ehrlich und gewissenhaft aufgestellt worden sind. Leider haben verschiedene CFL-Betriebe diese Postenbeschreibungen immer noch nicht aufgestellt, da sie noch keine Zeit hatten oder andere Prioritäten gesetzt haben.

Zu begrüßen wäre, wenn auf diesen Postenbeschreibungen auch die „poste à responsabilité particulière" eingetragen wären, so würde jeder Bediensteter wissen, ob sein oder ein anderer Posten ein „poste à responsabilité particulière" ist oder nicht, aber das wäre zu einfach. So stehen endlose Diskussionen an, bei dem es nur einen Verlierer gibt, nämlich der Bedienstete, der den erforderlichen Dienstgrad besitzt jedoch keinen „poste à responsabilité particulière" bekleidet. In solch einem Fall muss der Bedienstete, wenn er einen „poste à responsabilité particulière" bekleiden will, sich auf einen vakanten Arbeitsplatz melden. So haben die Verantwortlichen die Macht über die Posten und die Menschen denn nur so können sie die einen gegen die anderen ausspielen.

Arbeitssuche bei der CFL ...?

Der SYPROLUX begrüßt die Pressemitteilung der CGFP worin sie die Aufhebung der 80-80-90 Reglung fordert. Diese Regelung die eingeführt wurde um zu sparen, geht nach hinten los. Denn nicht nur die CFL, sondern auch der öffentliche Dienst ist unattraktiver geworden. Personen die eine gewisse Arbeitserfahrung haben, werden ihren Job nicht wechseln um dann weniger zu verdienen. Die CFL-Direktion muss und wird das auch einsehen. Denn schon zu diesem Zeitpunkt besteht Handlungsbedarf da in verschiedenen CFL-Betrieben ein Mangel an Personal zu beklagen ist. Nichtsdestotrotz haben noch immer nicht alle öffentlichen Dienste diese Reglung umgesetzt. Warum gibt es hier Unterschiede bei den Einstellungen?

Auf jeden Fall werden wir als SYPROLUX, bei diesen Ungerechtigkeiten nicht weiter zusehen wir werden unser Bestes tun, um jeden zufriedenzustellen.

Steve WATGEN

Sie lesen in dieser Nummer

2 Aktuelles
3 News
4 Kommissionen
5 Das Flügelrad
6 Globalisierung
7 Pinzgauer Lokalbahn
8 Sport

SYPROLUX

SYPROLUX

SECTIOUNE NORDEN AN ETTELBRECK

D'SYPROLUX Sektiounen Norden an Ettelbréck invitéieren op hiere traditionellen Trëppeltour den 23. Juni 2017

Dëst Joer hu mir een Tour an der Ettelbrécker Emgéigend rausgewielt.

Rendezvous: 16:00 Auer op der Gare zu ETTELBRÉCK.

Den Tour ass +/-7,00 km laang.

Fir déi Leit wou net kennen sou weit goen, treffen mir eis um 16:30 Auer um Parking vum Haff Ditgesbaach vu wou aus mir den NATUR AN ENTDECKUNGSPAD CACTUS-BONGERT erfuerschen. (+/-3 km).

Fir eis vun den Strapazen vum Trëppeltour ze erhuelen huet de Komitee vun deenen 2 Sektiounen zu Warken am Café Kaell, um 19:00 Auer, Ham Fritten an Zalot bestallt. Des Käschten iwwerhëlt de Komitee vun deenen 2 Sektiounen fir hier jeeweileg Memberen.

Mir géifen eis freeën wann Dir zesummen, mat äre Familljememberen an äre Bekannten, un dësem flotten an entdeckungsreichen Trëppeltour géift deelhuelen.

Bei Interesse kenn dir lech bis den 20. Juni beim PESCH Tania um GSM: 621 272 754 oder FELTEN Katja um GSM: 621 355 313 umellen.

De Comité vun de Sektiounen Norden an Ettelbréck

SYPROLUX

SECTIOUN OSTEN

Ausfluch vun der Sektioun Osten Samschdes, den 22 Juli 2017

Léiw Memberen,

Fir eise Sektiounsausfluch den 22. Juli 2017 hu mir dëst Joer folgendes virgesinn:

Programm vum Dag:

- e Wäinseminar am Wäimusée zu Ehnen:
  „Immer der Nase nach" – das ABC des Weins
- Einführung in die Weinsensorik an uschléissend:
  Schmaachen an Iessen an der Caves Desom zu Réimech
  Visite vun der Kellerei mat Degustatioun vun hire Wäiner
  Mat uschléissendem gemeinsamen Owesiessen

Treffpunkt zu Ehnen am Wäimusée um 14:00 Auer dauer +/- 2:30 Stonnen an dourno zu Remich um 17:00 Auer an der Caves Desom.

Reservéiert lech schon's deen Dag, weider Informatioune komme no.

Mat kollegiale Gréiss,
de Comité Sektioun Osten

SYPROLUX

SECTIOUN BEETEBUERG

Ausfluch vun der Sektioun Beetebuerg

Werte Member!

Mir hu fir de 29. September bis 02. Oktober (3 Nuechten) éng Flieger-Reess op Prag geplangt!

Jidder Member vun eiser Sektioun as härzlëch invitéiert sech ze bedélegen, maximal kënne sech 20 Leit umellen.

De Präiss kann nach nëtt definitiv festgeluecht gin, wärt sëch pro Persoun ëm 350 € (Pensioun abegraff ouni Nuetsiessen) apëndelen. Och d'Sektiounskeess wärt en Deel vun de Käschten iwwerhuelen.

Mir versichen en interessante Programm zesummen durchzezéien.

Mir waarden also op Déng Aentwert un eise Sekretär, de Serge Bousser Tél. 691 658 560.

Duerch Iwwerweise vun engem Acompte vun 100 € op eise Kont: BCEE LU67 0019 7300 0911 9000 bass Du dann elo schon definitiv ugemellt!

éng schéin Reess wënscht de Comité

REMORQUES B&W
Remorques de tous modèles et Accessoires
+ Location
83, Rue de Remich
L-5330 Moutfort
Tél.: 35 86 75 · GSM: 621 725 355

SYPROLUX

KINDERFERIEN- UND SOZIALWERK

Vorschläge verschiedener Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

Wie seit einigen Jahren schon bietet die Verwaltungskommission des Kinderferien- und Sozialwerks die Möglichkeit den Kindern und Enkelkindern unserer Mitglieder eine Beteiligung an den Unkosten der verschieden Aktivitäten zu gewähren.

Kolonien und Camps

Für Kinder im Alter von 6 bis 17 Jahren die während den Winter- und Sommerferien an Camps oder Kolonien teilnehmen.

Auskünfte, weitere Vorschläge und Einschreibungen kann man unter folgenden Adressen nachfragen:

SNJ: Tel: 247 86455 und www.snj.lu
CROIX-ROUGE: Tel: 2755 2004 oder 2755 6202 und www.croix-rouge.lu
CARITAS: Tel: 40 21 31-1 und www.caritas.lu

Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule.

Anmeldungsformulare oder zusätzliche Auskünfte sind zu bekommen unter folgenden Adressen:

Studienkreis 9, rue Jean Bertholet L-1233 LUXEMBOURG Tél: +352 45 58 70 www.studienkreis.lu	INTELLEGO Tél: +352 661 787 995 www.intellego.lu Tél: 45 58 70 contact@intellego.lu

Die Beteiligung des Kinderferien- und Sozialwerks beträgt eine jährliche (01. Januar – 31. Dezember) maximale Gesamtrückzahlung des laufenden Jahres von 300 € pro Kind/Enkelkind bei Nachhilfekursen und 500 € pro Kind/Enkelkind bei Ferienkolonien. Eine solche Rückzahlung erfolgt bei Abgabe einer Kopie der Zahlungsquittung und Rechnung in unserem Sekretariat des SYPROLUX.

Um weitere Auskünfte oder Informationen zu erhalten, kontaktieren Sie:
Manuel Mullenbach 661 185 236 oder mullmanu@pt.lu

Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks

SYPROLUX

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

09.05.2017

Am Nachmittag traf sich die TM-Kommission, um die Sitzung beim „Chargé de Gestion" vorzubereiten.

10.05.2017

Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes.

Am Nachmittag lud der SYPROLUX-Verwaltungsrat, das Fahrpersonal zu einem Informations- und Austauschgespräch ein. Haupthema des Gesprächs war der Zugunfall vom 14.02.2017.

12.05.2017

Am Vormittag fand eine weitere Verhandlungsrunde zur Erstellung des Kollektivvertrages der CFLcargo statt.

16.05.2017

Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes.

17.05.2017

Die CFL lud zur „journée de sécurité" ein.

20.05.2017

Am Morgen nahmen zahlreiche Mitglieder des SYPROLUX an der Oktavmesse in der Kathedrale teil. Danach wurde gemeinsam gefrühstückt.

21.05.2017

Eine SYPROLUX-Delegation nahm an der Schlussprozession der Muttergottesoktave teil.

22.-26-05.2017

Eine SYPROLUX-Delegation um die Präsidentin Mylène Bianchy nahm am ETF-Kongress in Barcelona teil.

29.05.2017

Am Morgen tagte der Verwaltungsrat der CFL.

30.05.2017

Gegen Mittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes.

Am Nachmittag tagte der FCPT-Zentralvorstand.

01.06.2017

An Nachmittag tagte die Arbeitsgruppe „respect und éthique".

02.06.2017

Gegen Mittag lud die CFL zum Bahnübergangstag im Bahnhof Luxemburg ein. Hier wurde eine Sensibilisierungskompagne vorgestellt. Redner waren sowohl der GI-Direktor Henri Werdel sowie die Police Grand-Ducale.

Danach stellte Frau Horvath (Sécurité, Sureté, Environement) einen Kurzfilm vor.

Steve WATGEN

09.06.2017

Am Vormittag fand eine weitere Verhandlungsrunde zur Erstellung des Kollektivvertrages der CFLcargo statt.

Am Nachmittag fand eine DC-Préparatoire statt.

Während des letzten Monats fanden zahlreiche Sitzungen mit den Personalvertreter statt, hier wurden die „Fiche de postes" unter die Lupe genommen.

Steve WATGEN

Neuigkeiten der Neubaustrecke Luxemburg-Bettemburg

Bauwerk 0A11 – Die kürzlich termingerecht fertiggestellte Brücke der verlegten Strasse Kockelscheuer-Berchem führt über die Trasse der zukünftigen neuen Bahnstrecke Luxemburg-Bettemburg. Hier soll angeblich eine Weiche eingebaut werden.

Foto: Armand Schilling.

Auf diese Bettung werden die zwei Gleise der 1983 fertiggestellten Livinger Kurve 2 um 30m nach rechts auf die alte Trasse verschoben und unter dem Säulenjoch der Gleisüberführung hindurch geführt werden. Foto: Armand Schilling.

Die ersten fertiggestellten Pfeiler der 70m langen Eisenbahn Überführungsbrücke (OA Nr.6 – Saut de mouton am Eingang von Bettemburg. Foto: Armand Schilling.

... äere Spezialist fir de Wunnraum

ENTREPRISE DE TOITURE WELTER JEANNOT

IMMOBILIÈRE WELTER JEANNOT

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

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

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

SYPROLUX

SERVICE MI

Questions proposées à l'ordre du jour pour la réunion auprès du Chargé de Gestion MI en date du 22 juin 2017.

- Concernant les chauffeurs de Robel et de camions, les délégués du personnel demandent de faire le point sur la situation du temps de conduite et du temps de travail effectués pendant leurs astreintes respectives. Les délégués du personnel soulignent une fois de plus leur revendication quant à une réforme de l'IG15 dans ce contexte.
- Les délégués demandent si le décompte des heures majorées pour l'exercice 2016 a déjà été établi? Y aurait-il une possibilité que les chefs de proximité puissent vérifier leurs heures dans le programme de pointage IPS ? Et pour quand le remboursement est-il prévu?
- Pendant les astreintes, certains agents ont des problèmes de logistique avec la voiture d'astreinte. Les agents se demandent comment ils peuvent venir récupérer le véhicule et le garer dans une zone résidentielle? Que faire s'il n'y a aucun parking public dans les alentours?Quelles sont les mesures à suivre dans ces cas?

Les délégués du personnel du SYPROLUX

Ramiro DE SOUSA VALENTE, Ed MALLINGER, Nels COSTA

SYPROLUX

SERVICE EI

Questions des délégués du personnel EI pour la réunion avec le Chargé de Gestion GI du 22 juin 2017

1. Les délégués le trouvent nécessaire qu'une consigne spéciale, réglant les essais du groupe de secours des différents postes directeurs, soit créée.
   - est-ce que la clé-alarme du RST doit être utilisée? Si oui, sous quelles conditions et quelles inscriptions sont à faire, vu le non-fonctionnement des buttons alarme des autres PD?
   - le test ne devra-t-il pas se faire uniquement lors des pauses de non circulations de trains, suite au non-fonctionnement de l'ETCS et du MEMOR II+ pour environs 2 minutes après le démarrage du groupe!
2. Plusieurs réclamations sur la composition et l'intégrité de l'ATRA-local sont portées à connaissance des délégués. Les informations de l'ATRA-local et des ATRA-CT ne sont souvent pas identiques. Il nous semble nécessaire que tous les travaux prévus doivent figurer sur l'ATRA-local, aussi bien les révisions ETCS, que les tests de groupes de secours ! La situation ne semble pas s'améliorer avec la nouvelle consigne commune EI/MI du 17.05.2017 concernant travaux périodiques selon RGI §65.05 !
3. La note GI/QSE-EIN 86127-92372 du 28 avril 2016, objet « défaut de transmission de données ETCS » compte-elle également pour le message « linking inconsistency » dans le DMI? (par exemple: « réduction vitesse à 0 km/h »)
4. Les nouvelles procédures (RGI 29.24) en cas de dérangement d'un PN sur une ligne à double voie, alors qu'une des deux voies était déjà déclarée comme « voie de travail » au paravent, ne devra-elle pas être reprise dans les consignes de gardiennages des PN? (p.ex.: autorisation ADEC pour la première ouverture, information du garde-barrière, interruption de gardiennage,…)
5. La commande automatique des itinéraires d'un SFP de block automatique (automatisches Blocksignal) ne peut être mise hors service (§ 20.06)? Les chefs de circulation doivent-ils bloquer et débloquer le SFP en question par « BS » et « BE » en cas du procédé « information d'une équipe » ou de « gardiennage sur place » en aval du signal?
6. Le calendrier prévisionnel de service EI 2018 Chsv-D prévoit deux agents qui aimeraient bien savoir quand est-ce que les tours fixes seront attribués? Faute de grade, la séance « sc E » du jeudi ne peut être assurée par ces agents. Est-ce qu'elle va être remplacée par une séance O (disponible)?
7. L'interdiction de circuler avec des trains de marchandises par la voie 301 à Kautenbach, suite au gabarit insuffisant au tunnel de Kirchberg, existe depuis plusieurs années ! Est-ce que des adaptations au tunnel sont prévues pour améliorer la situation?

Les délégués du personnel EI
Roger GENGLER, Claude DAMAN

SYPROLUX

AV-KOMMISSION

Questions proposées à l'ordre du jour pour la réunion auprès de la Chargée de Gestion AV en date du 13 juin 2017.

PAT

- Les délégués désirent être renseignés au sujet du changement d´horaire 2017/2018. Le personnel aimerait savoir s´il y aura beaucoup de changements dans l´organisation des tableaux de service dans les différents roulements?
- Les délégués ont reçu l´information que les PAT SNCB sont formés sur le matériel DOSTO. Les délégués désirent être renseignés plus amplement à ce sujet-(p.ex motif).
- Le dernier temps, nous avons constaté que le temps alloué au PAT pour effectuer la reconnaissance sur les trains au début et à la fin de service n´est pas toujours respecté.

Guichets:

- Le personnel IGLU en gare de Luxemburg demande la fixation de verre de protection sur le stand d'information pour avoir une distance physique avec la clientèle et pour éliminer les tentatives de vol des objets personnels et de service par des clients malhonnêtes.
- Le personnel demande l'information sur le stade d'avancement du point 20161215 relatif à la distribution d'une clef d'entrée au guichet d'information à chaque titulaire dans les meilleurs délais.
- Le personnel guichet en gare de Luxembourg demande d'avoir des informations précises et avant terme au sujet du nouveau concept guichet élaboré pour la fin d'année 2017 en gare de Luxemburg.
- Guichet Gare Rodange:
- Le personnel demande de modifier la fin de séance de travail de 21.45h à 21.40h pour des raisons de sécurité, ou d'affecter un agent de sécurité Dussman jusqu'à la fin de la séance de travail.
- Le personnel demande de bouger, pour des raisons de sécurité, le distributeur de boissons de manière que l'emplacement reste visible pour les agents du guichet et le personnel du quai.
- Gares Satellites: Donner aux agents des guichets la possibilité de renvoyer leur anciens vignettes de validation au Magasin de billets et ne pas attendre leur tour de contrôle de caisse pour les avoir enlevés de leur stock personnel sachant que ces vignettes constituent une grande valeur et que chaque agent est individuellement responsable en cas de perte ou de vol des billets et valeurs disposant dans son stock.
- Gares Satellites et Luxemburg: Vu que l'été s'approche les agents demandent l'attribution des distributeurs d'eau dans les espaces de ventes et d'informations.
- Gare Mersch: Le personnel du guichet se voit confronter aux nombreuses réclamations des clients attendant le train sur le quai 2 et qui sont embêtés par des cyclistes qui utilisent le quai comme piste cyclable. Serait-il possible d'installer, bien visiblement des panneaux indiquant une interdiction de rouler au vélo au quai de la gare à Mersch?

Les délégués du SYPROLUX
Joël SCHMIT, Eric WENGLER, Tania PESCH

STEIERERKLÄRUNG

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

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

Das Flügelrad, als Symbol der Eisenbahn

Armand SCHILLING

Im 19. Jahrhundert bürgerte sich auf der ganzen Welt ein Rad mit Flügeln als Symbol der Eisenbahn ein. In den Anfangsjahren der Eisenbahn, und noch vor dem Erscheinen des Flugzeugs stand es für ihre herausragende fortschrittliche Geschwindigkeit. Doch bei aller Fortschrittsbegeisterung dachte man damals in überlieferten Formen und suchte eben auch diese technische und industrielle Umwälzung in eine Allegorie aus der vorchristlichen Antike zu kleiden. So erschien als bestes Sinnbild für das damalige Nonplusultra an Geschwindigkeit das von Flügeln pfeilschnell dahingetragene Rad. Hatten doch schon die Alten den schnellsten der Olympier, den Götterboten Hermes, mit beflügelten Füßen dargestellt.

Seinen Ursprung hat es wohl in diesen alten Darstellungen des geflügelten griechischen Götterboten Hermes. Das entsprechende römische Pendant ist der Gott Mercurius (Hermes wurde nachweislich bereits im 5. vorchristlichen Jahrhundert (genau im Jahre 495 vor Christus) in die römische Götterwelt als Mercurius übernommen, dessen Name sich auf den Handel (lat. merces „Waren") bezieht. Hermes und Merkur wurden mit Flügeln am Helm und auch teilweise an den Füssen unter anderem als schnelle Zusteller abgebildet, und als Symbol und Allegorien verwendet. Auf der Rückseite einer alten Münze aus dem 4. Jahrhundert v. Christus ist aber auch bereits eine unbekannte Gottheit zusammen mit dem Flügelrad abgebildet.

Allerdings wird in den alten Beschreibungen noch vom „geflügelten Rad" und erst später vom „Flügelrad" gesprochen. Die bildliche und plastische Darstellung von damals unterscheidet sich ohnehin stark von den später verwendeten Darstellungen, deren Ansicht im Laufe der Jahrzehnte öfters angepasst wurde. So beispielsweise bei den Schweizer Bundesbahnen. 1972 wurde das Flügelrad bei der SBB durch ein Logo ersetzt.

Es gibt standardmäßig drei Darstellungen:

- die „Seitenansicht" mit flächig dargestelltem Rad und (Vogel)-Flügeln als älteste Version,
- die plastische oder halb plastische Darstellungen eines Eisenbahnrades mit zwei (plastischen) Vogelflügeln oder einem (halb-plastischen) Vogelflügel,
- die „Vorderansicht" mit stilisierter Darstellung der Flügel und der Lauffläche des Rades und dem Radkranz in Form zweier Balken.

Vergleichsweise ist das Flügelrad für die Eisenbahn als Symbol relativ spät entstanden, und ist mittlerweile bereits althergebracht und nicht mehr trendy. Nichtsdestotrotz begegnet man noch immer hie und da im Sprachgebrauch den alten Ausdruck: „Die Männer vom Flügelrad", um den Berufsstand Eisenbahner zu bezeichnen. Schon auf der Gedenkmünze eines in Bayern unter Ludwig I. geprägten Geschichtstalers für die 1935 von Nürnberg nach Fürth eröffnete Eisenbahn, der sogenannten Ludwigseisenbahn, sind auf der Rückseite der Gedenkmünze eine liegende Frauengestalt, mit antikisierendem Gewand und Frisur, einen Merkurstab mit umgehängtem Lorbeerkranz in der rechten Hand haltend und sich mit dem linken Arm auf einem Flügelrad abstützend, dargestellt.

Ab 1840 wurde das Flügelrad auch als Symbol auf Eisenbahnuniformen, unter anderem bei der München-Augsburger Eisenbahn verwendet. Auf Uniformen ist das Flügelrad eigentlich nicht direkt als ein Symbol der Eisenbahn anzusehen, sondern eher als ein Zeichen welches die Zugehörigkeit zum Eisenbahnbetrieb kennzeichnet. In Preußen wurde das Flügelrad am 30. November 1853 offiziell als Symbol der Eisenbahn eingeführt.

Die Deutsche Bundesbahn trennte sich bereits vor der Privatisierung vom Januar 1994 von vielem Althergebrachten. Unter anderem auch vom Flügelradsymbol, und benutzte fortan ein Logo.

Bei den österreichischen Bundesbahnen wurde das ÖBB-Flügelrad ab 1974 bis 2004 durch den „Pflatsch" (Spitzname für das ÖBB-Logo) abgelöst und wurde durch die Wortmarke ÖBB ersetzt.

Dass es einmal ein gängiges Zeichen war, ist durch die spätere weltweite Verwendung gekennzeichnet. Denn neben Deutschland und Österreich fand das Symbol auch seine Verbreitung in anderen Staaten. Bezeichnenderweise findet sich das Flügelrad in Grossbritannien sehr selten bei den Eisenbahnen. In der dortigen Eisenbahn-Heraldik werden in der Regel Logos oder Wappen verwendet, und neuerdings auch vielfach von anderen staatlichen und privaten Eisenbahnen.

Nahezu 150 Jahre wurde dieses Symbol von jedem Eisenbahner in unterschiedlicher Ausführung auf der Uniform, Mütze und zugehörigen Gegenständen getragen. Es war der bildliche Begriff für die Eisenbahn schlechthin, lange bevor man „Logos" kreierte. Erweitert wurde das Symbol durch lokale Änderungen und Anpassungen wie Blitze, oder etwa mit der Krone eines Landes versehen, wenn dieses eine Monarchie war. Unter anderem in Preußen, Württemberg, Bayern, oder im ehemaligen Großherzogtum Baden. Neben Deutschland zeigten auch andere kleinere Staaten hiermit ihren Ausdruck und Anspruch, wie etwa in Belgien wo nämlich am Bahnhof Antwerpen Central das verwendete golden farbige Flügelrad mit einer Krone versehen wurde. Oder in Schweden und Dänemark, haben die beiden Staatsbahnen SJ und DSB das Flügelrad mit Krone.

Grundsätzlich richtete sich die Farbe des Symbols nach den Uniformknöpfen, beispielsweise in Preußen goldfarbig und in Bayern in Silber. Es wurde in Stoff mit Stickerei, als reine Stickerei und in Metall bei den Uniformen ausgeführt. Auf Gegenständen, die den Eisenbahnen oder zugeordneten Gesellschaften gehörten, konnte das Flügelrad aufgedruckt oder geprägt sein. Auf Publikationen (außer Fahrplänen) wurde das geflügelte Rad als leicht erkennbares Symbol der Eisenbahn verwendet. Das Symbol wurde nicht nur durch staatliche Einrichtungen wie Eisenbahnen, sondern auch von anderen Einrichtungen wie bei Gewerkschaften verwendet. Als bekanntes Beispiel die beiden luxemburgischen SYPROLUX und LANDESVERBAND Gewerkschafts-Anstecknadeln.

Sowohl in der Vergangenheit als auch noch in der heutigen Zeit begegnet man häufig das Flügelrad als Symbol von militärischen Transport-/Logistiktruppen. Etwa beim Transportation Corps der US. Army, bei der Bundeswehr Nachschub- und Transportgruppe, im Schweizer Militäreisenbahndienst usw.

Neben dem reinen eisenbahndienstlichen Bereich wurde das Zeichen oder der Begriff auch von vielen Freizeit- und Nebenorganisationen gebraucht wie bei Eisenbahn Sportsvereinen das sogenannte ESV Flügelrad, oder in der Heraldik, usw. Das alte Flügelrad wurde sogar von einem Kirchenfürst in sein Wappen aufgenommen. Bekanntlich wies nämlich der 1971 verstorbene Weihbischof von Osnabrück, damit auf seine Herkunft als Sohn eines Bahnhofsvorstandes hin.

Seit einiger Zeit gibt es da und dort den Trend, das traditionelle Zeichen an den Mützen und Uniformen der Eisenbahner, an Eisenbahnbauten usw. immer mehr zu stilisieren. So etwa bei der slowakischen Staatsbahn (Želenice slovensky repupubliky), oder es wird überhaupt durch Neuschöpfungen wie Logos ersetzt die schnittiger, plakativer, kurz „zeitgemäßer" wirken sollen.

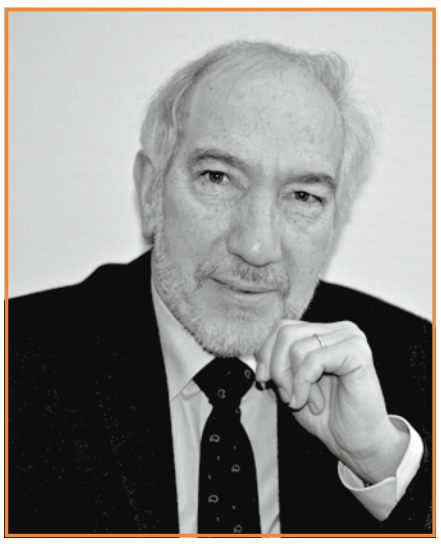
Im Gegensatz zu den wohlbekannten Windmühlen Flügelrädern und anderen technischen Einrichtungen dient das Eisenbahn Flügelrad freilich bloß als Sinnbild Illustration. Es sei denn man würde sich das Achsenrad eines Eisenbahnwagens mit Lamellenfederung als Rad mit Flügeln vorstellen und vergleichen. Und trotzdem wurde das Flügelrad manchmal als ein technisch anwendbares Objekt interpretiert. Wie das „funktionieren" sollte konnte natürlich nur in der Literatur, oder in der Kunst humoristisch diskutiert bzw. persifliert werden: So z.B.: Ob die Flügel schlagen und nur das Rad sich dreht, ob die Flügel bewegungslos bleiben und das Rad rollt, ob die Flügel fest bleiben und sich mit dem Rad mitdrehen, ob die Flügel schlagen und sich mit dem Rad mitdrehen.

Armand SCHILLING

Das Flügelrad mit Krone am Bahnhof Antwerpen Central.

Die Globalisierung lässt die Ärmsten außen vor

Seit einigen Jahrzehnten wird die Globalisierung als der Wachstumstreiber „par excellence" angesehen, mittels welcher der Wohlstand weltweit erhöht werden soll. Dies mag für die reichen Industrieländer und für wenige aufstrebende Schwellenländer der Fall sein – Hunderte von Millionen Menschen konnten der Armut entrinnen. Aber die große Mehrheit der Menschen hat nicht von den Segnungen der Globalisierung und dem weltumspannenden Handel mit riesigem Potenzial profitiert. Sie verblieben in der Armutsfalle und im Elend, fühlen sich abgehängt und sehen der Zukunft mit geringer Zuversicht entgegen. Dass Afrikas Anteil am Welthandel bei zwei Prozent liegt, beweist die Ungerechtigkeit.



Marcel OBERWEIS

Darüber hinaus die rezente beklemmende Nachricht: Während Millionen Menschen nicht wissen, ob sie mit leerem Bauch zu Bett gehen müssen, gibt das Forschungsinstitut Sipri bekannt, dass sich nach Jahren sinkender Militärausgaben die weltweiten Ausgaben für die Rüstung um 0,4 % auf 1.570 Milliarden Euro erhöht haben – 10 mal mehr als für die weltweiten Ausgaben an Entwicklungszusammenarbeit.

Es muss der Gerechtigkeit das Wort geredet werden

Bei näherer Betrachtung der bisherigen Erfolge lassen sich jedoch besonders eklatante und bedenkliche Ungerechtigkeiten erkennen, die so nicht weiter toleriert werden können. Ich möchte hier die USA zitieren, steigerte doch das reichste Prozent der Einkommenspyramide seinen Anteil am Gesamteinkommen innerhalb der Zeitspanne von 1980 bis 2015 von acht Prozent auf über 18 Prozent, die reichsten zehn Prozent erhöhten ihren Anteil von 33 Prozent auf 48 Prozent.

Ähnliche Entwicklungen lassen sich in vielen reichen Ländern und nunmehr auch in den Schwellenländern beobachten. Laut der NGO OXFAM sollen die drei südafrikanischen Milliardäre genau so viel Reichtum besitzen wie die ärmsten 50 % der Bevölkerung.

Die Weltgemeinschaft kann sich aber auf Dauer nicht erlauben, dass 30 % der reichsten Länder 86 % des allumfassenden Verbrauchs für sich beanspruchen, derweil 20 % der ärmsten Länder mit 1,3 % abgespeist werden.

Zieht man den Gini-Koeffizienten in Betracht, dann erkennt man die sich ständig erhöhende Ungleichheit der Einkommen in vielen Industrienationen. Demzufolge bedeutet die Globalisierung für einen geringen Teil der Weltbevölkerung einen Segen, für 700 Millionen Menschen, davon 232 Millionen in Afrika, verbleiben jedoch nur die Brosamen – sie leben mit weniger als 2 $ pro Tag.

Ein weiterer eklatanter Missstand: Hinsichtlich der Ernährungsproblematik werden weltweit genügend Lebensmittel für die etwa 7,5 Milliarden Menschen produziert, davon dient jedoch fast die Hälfte nicht der Ernährung. Einer von neun Menschen geht jeden Abend hungrig zu Bett – dies laut einem Bericht der FAO im Jahr 2015. Dies unterstreicht eindeutig: Das Welthungerproblem liegt keineswegs in der Erzeugung, sondern in der ungerechten Verwertung.

Die Lage ist besonders schlimm in den ländlichen Regionen der Entwicklungsländer – hier leben drei Viertel aller Hungernden. Millionen Kinder müssen schwere und gefährliche Arbeiten verrichten und erhalten keinen Schulunterricht und Ausbildung, sie können somit nicht zur Verbesserung der Lage ihrer Heimat beitragen. Fast 20 Millionen Umweltflüchtlinge sind in Afrika ständig auf der Suche nach einer Wasserstelle. Die Hälfte der afrikanischen Bevölkerung ist jünger als 20 Jahre – dies dürfte reichen, unseren Blick auf die kommende Migration zu schärfen.

Dort wo aber Millionen armer Menschen verzweifelt vergebens nach etwas Glück suchen, staut sich eine explosive Kraft auf, deren Wucht in den entfernten Winkeln unserer Erde zu spüren sein wird.

Das an sich größte Problem bei der Umsetzung der gerechten Entwicklung liegt in der mangelnden Bereitschaft der reichen Länder, ihre Produktionsmethoden und ihre Verbrauchsgewohnheiten so zu verändern, dass der weltweite Raubbau an der Natur verringert und der Schutz der Biodiversität zur obersten Leitplanke auserkoren werden.

Wenn der derzeitige Raubbau unseres Planeten noch zwei oder drei Jahrzehnte wie bisher anhält, werden wir die Lebensgrundlagen so verändert haben, dass ein Zurückrudern keinen Sinn mehr ergibt. Ein Mehr an Gerechtigkeit und Lebensqualität für alle Menschen muss die Mantra werden.

Diese Fakten rechtfertigen die aufkommende Unzufriedenheit von Hunderten Millionen Menschen und sie erkennen in der Globalisierung eher ein Hemmnis denn ein Fortschritt zur Verbesserung der Lage. Für die gesellschaftliche Akzeptanz der Globalisierung ist es jedoch unabdingbar, dass die Vorteile für jeden einzelnen Mitmenschen spürbar sind.

Den „Marshallplan mit Afrika" endlich in die Realität umsetzen

Der Kontinent Afrika liegt vor den südlichen Toren Europas und wir täten gut daran, unseren Blick diesem zuzuwenden. Durch die vernetzte faire Entwicklungszusammenarbeit auf den Gebieten u.a. schulische Ausbildung, Energieversorgung, Wasserversorgung, Ernährungslage, Bau von Infrastrukturen und Sozial- und Medizinwesen werden die Missstände langsam aber sicher behoben. Die Perspektivlosigkeit der Menschen, der Mangel an Arbeitsplätzen und die nicht vorhandenen Möglichkeiten zur persönlichen Entfaltung müssen der Vergangenheit angehören.

Wenn Erfolge durch die nachhaltige und strategisch sinnvolle wirtschaftliche Entwicklung verbucht werden, dann werden die Flüchtlingswellen aus dem armen Süden hin zum reichen Norden versiegen.

Afrika zählt, dies ist sattsam bekannt, zu den großen Verlierern der Globalisierungspolitik – Afrika wird zum Prüfstein für unsere Glaubwürdigkeit. Die Globalisierung der Märkte muss mit der Globalisierung der sozialen Gerechtigkeit einhergehen, nur so wird Frieden auf der Welt dauerhaft zu erreichen sein. Als Voraussetzung gilt: Alle Länder am weltweiten Handel teilnehmen lassen und die Menschen am technischen Fortschritt sowie der Verfügbarkeit von Informationen und Ressourcen beteiligen.

Durch die unterschiedlichen Freihandelsabkommen werden die Lebensgrundlagen von Millionen kleinbäuerlichen Familienbetriebe in Afrika bedroht und die finanzielle Lage verschlimmert sich zusehends. Ihre landwirtschaftlichen Produkte sind gegenüber den aus dem reichen Norden importierten und hoch subventionierten Produkten nicht mehr konkurrenzfähig. Es ist für mich nicht nachzuvollziehen, dass die Europäische Union ihre Märkte durch hohe Importzölle schützt, die Entwicklungsländer der Subsahara jedoch genötigt werden, ihre Steuersätze auf weniger als 10 % zu verringern. Die Reichen verhindern so die Entwicklung in diesen Ländern und veranlassen somit die Migration der Ärmsten.

Hier besteht dringender Handlungsbedarf in Richtung mehr Entwicklungszusammenarbeit. Der Aufruf zum „Marshallplan für Afrika", mittels welchem Milliarden Euro an die Entwicklungsländer überwiesen werden sollen, um die maroden Wirtschaftsstrukturen aufzubauen, ist jedoch im Ansatz falsch. Es bedarf vielmehr des „Marshallplan mit Afrika" – welche den Menschen vor Ort die oft erbärmliche Not lindert und ihnen eine Lebensperspektive gibt.

Das Ziel des „Marshallplan für Afrika" beinhaltet den Bau von Eisenbahnen und Straßen, die Errichtung einer verlässlichen Energieversorgung und der gerechten Wasserversorgung sowie der Verbesserung der Ernährungslage. Ohne klar erkennbare Verbesserungen in der Politik werden keine finanziellen Mittel seitens der Investoren fließen.

Ebenso muss dafür Sorge getragen werden, dass die nationalen Steueraufkommen gerecht verwaltet werden und nicht nur den Bewohnern der Hauptstädte zugutekommen. Die Bewohner der ländlichen Regionen werden sonst abgehängt. Dann wird der soziale Druck in den Dorfgemeinschaften derart steigen, dass Menschen, die nicht emigrieren wollen, von der Familie oder vom Dorf dazu gezwungen, um in der Fremde die erhofften Finanztransfers zu erwirtschaften.

Mit dem „Marshallplan mit Afrika" wird das riesige Potenzial Afrika gerecht in das weltweite Handelssystem eingebunden. Das bisherige eindimensionale System, welches nur den reichen Ländern einen Mehrwert erbringt, muss abgelöst werden. Die Entwicklungsländer und ihre Menschen müssen ebenfalls die Vorteile des weltumspannenden Handels genießen können.

Fazit:

Es kann nicht oft genug wiederholt werden, ohne unser verstärktes Engagement werden die Probleme in Afrika nicht gelöst und die Weltgemeinschaft muss sich auf schwierige Zeiten einstellen. Wenn alle Menschen die Vorteile der Globalisierung genießen und der gerechte internationale Austausch neuen Wohlstand schafft, dann ist das friedliche Miteinander möglich.

Dies verlangt jedoch, dass alle Menschen die Menschenrechte genießen können und ihre Menschenwürde respektiert wird. Insbesondere die Ärmsten müssen wir auf die unterste Sprosse der sozialen Leiter emporhieven und ihnen dann behilflich sein, weitere zu erklimmen. Wir sollen ihnen als Partner die benötigte solidarische Hilfe im Aufbau eines Wirtschaftsmodells anbieten, ein Modell, das allen Afrikanern zugutekommt.

Marcel OBERWEIS

Die Pinzgauer Lokalbahn – eine Schmalspurbahn mit viel Geschichte

Die Stadt Zell am See ist dem Besucher durch den Wintersport mitsamt der herrlichen Landschaft ein Begriff. Sie liegt inmitten der Alpenkette, etwa 60 km südwestlich der Landeshauptstadt Salzburg, 30 km nördlich vom Großglockner und wird von dem Fluss Salzach durchflossen.

Ein weiterer Besichtigungspunkt stellt das Pumpspeicherkraftwerk Glockner-Kaprun, dessen Bau im Jahr 1938 begann und dessen Inbetriebnahme, bedingt durch die Kriegswirren am 23. September Jahr 1955 stattfand. Die Kraftwerksgruppe besteht aus mehreren Staustufen und verfügt über die installierte Leistung von 833 MW zur Erzeugung von elektrischer Energie und 610 MW für den Pumpbetrieb. Das Pumpspeicherkraftwerk Limberg II wurde im Jahr 2011 in Betrieb und die gesamte installierte Turbinen- und Pumpleistung wurde um 480 MW erhöht. Es sei vermerkt, dass man die beiden Hochgebirgsstauseen Moserboden und Wasserfallboden während den Sommermonaten besichtigen kann.

Neben der faszinierenden Bergszenerie gibt es jedoch für den Eisenbahnbegeisterten eine weitere technische Sehenswürdigkeit – die Pinzgauer Lokalbahn. Bedingt durch Studienaufenthalte im Salzburger Land war es mir gegönnt, diese Ecke Österreichs mitsamt den verschiedenen lokalen Schmalspurbahnen zu besichtigen.

Fakten zur Pinzgauer Lokalbahn

Die Pinzgauer Lokalbahn ist eine 53 km lange eingleisige nicht elektrifizierte Schmalspurbahn mit 760 mm (die Bosnische Spurweite) und weist eine maximale Steigung von 27 ‰ auf. Nach den Verbesserungsmaßnahmen der vergangenen Jahre durchfährt die historische Eisenbahn die Landschaft mit der maximalen Geschwindigkeit von 80 km/h.

Die Bahn mit ihren 38 Bahnhöfen und Haltestellen hat ihren Ausgangspunkt in Zell am See, auf 752 m gelegen und führt entlang der Salzach leider nicht in den Ortskern von Krimml auf 911 m gelegen, sondern endet an der Steilstufe in Vorderkrimml. Hier laden die berühmten Krimmler Wasserfälle zur Besichtigung ein. Sie weisen eine Gesamthöhe von 385 m auf und sind die höchsten Wasserfälle in Österreich. Die enorme fallende Wassermenge lockte schon sehr früh zur Erzeugung elektrischer Energie, angesichts der einmaligen Lage sah man jedoch von einer Errichtung eines Kraftwerkes ab.

Pinzgauer Lokalbahn

Dampfzug auf freier Strecke

Obwohl die ersten Gedanken zum Bau der lokalen Bahn im Jahr 1889 geäußert wurden, dauerte es bis zum Jahr 1896, bevor der Bau der Schmalspurbahn nach Krimml begann. Kaiser Franz Joseph I. unterzeichnete die Urkunde zum Bau der Bahn am 19. Mai 1896. Die Arbeiten kamen schnell vonstatten, sodass die Eröffnung der Pinzgauer Lokalbahn am 3. Januar 1898 stattfand.

Im Jahr 1906 wurde die Bahn verstaatlicht, denn die Behebung der Hochwasserschäden überstieg die finanzielle Kraft der Eigner der Pinzgauer Lokalbahn. Aber auch nach der Verstaatlichung kam es immer wieder zu katastrophalen Überschwemmungen u.a. in den Jahren 1975, 1987, 2005 und 2014.

Zu Beginn verkehrten täglich zwei Personenzüge, von denen einer den Güterverkehr übernahm. Es wurden vor allem Holz aus der Umgebung von Krimml und andere landwirtschaftliche Produkte nach Zell am See und weiter nach Salzburg und Wien transportiert. Seit der Mitte der 1960er Jahre verkehren Diesellokomotiven und Dieseltriebwagen auf der Bahnstrecke, welche die Dampftraktion ablösten.

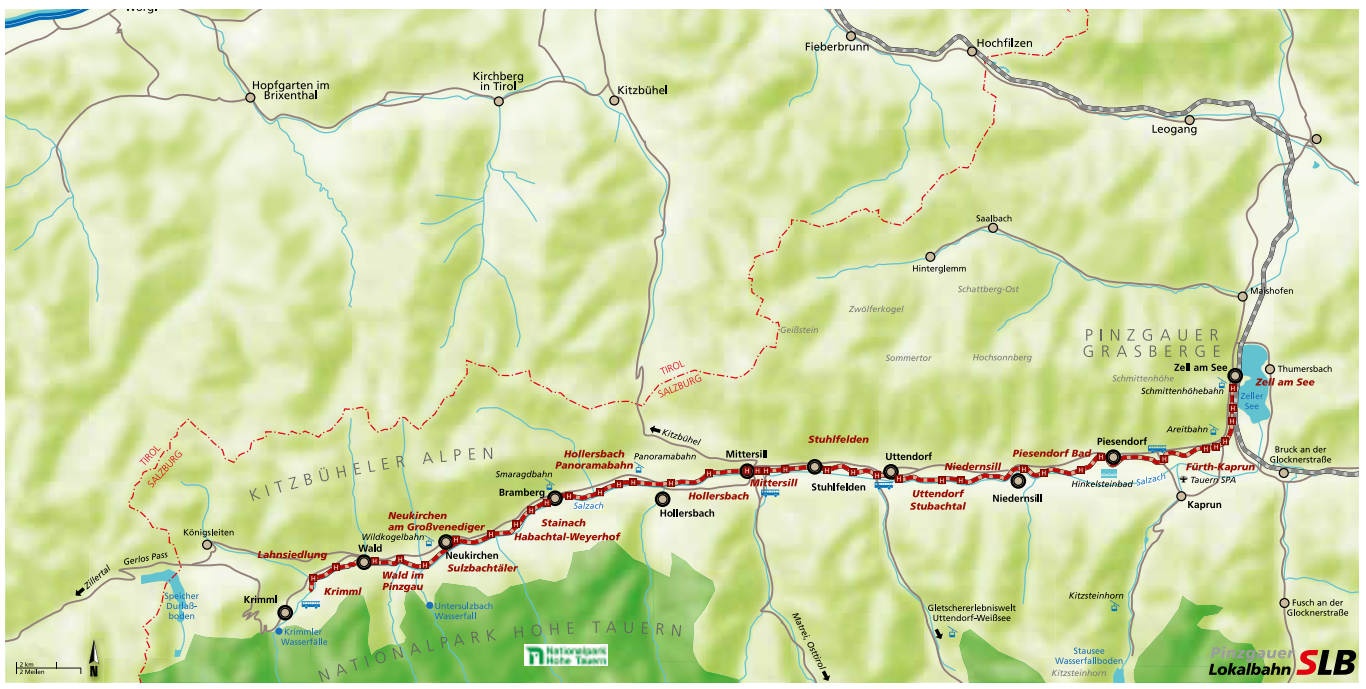
Bedingt durch die Konkurrenz des Straßengüterverkehrs wurde der Transport per Bahn im Jahr 1998 eingestellt. Dasselbe Schicksal sollte den Personenverkehr aufgrund der negativen Rentabilitätsberechnungen ab dem Jahr 2000 ereilen. Dank der Weitsicht einiger beherzter lokaler Eisenbahnfreunde konnte die Pinzgauer Lokalbahn, auch unter der Bezeichnung Pinzgaubahn bekannt, ihren Dienst weiter durchführen.

Die Verhandlungen zwischen den einzelnen Partnern erstreckten sich bis zum Jahr 2005. Die Republik Österreich, das Land Salzburg und die ÖBB unterzeichneten einen Vertrag, welcher die Beschaffung von neuen Fahrzeugen vorsah und den Betrieb der Schmalspurbahn mit Dieseltriebfahrzeugen garantierte. Ab dem 1. Juli 2008 wird die Schmalspurbahn unter der Bezeichnung SLB Pinzgauer Lokalbahn geführt.

Durch umfangreiche Arbeiten an den Gleisinfrastrukturen konnte der Stundentakt eingeführt werden und die Fahrzeit zwischen Zell am See und Krimml wurde auf 90 Minuten verkürzt. Laut den Pressemitteilungen der Pinzgauer Lokalbahn dürfte das angepeilte Ziel von einer Millionen Passagieren demnächst erreicht werden.

Es sei dem Eisenbahnfreund noch mitgeteilt, dass die Dampfzugfahrten mit 100 Jahre alten Dampflokomotiven inklusive nostalgischen Personenwagen von der Pinzgauer Lokalbahn im Sommer angeboten werden.

Marcel OBERWEIS



Strecke der Pinzgauer Lokalbahn

Literaturverzeichnis:

1. http://www.pinzgauer-okalbahn.info/content/website_pinzgauerlokalbahn/de_at/unternehmen/Strecke.html
2. Photos und Streckenplan wurden freundlicherweise von der Pinzgauer Lokalbahn zur Verfügung gestellt

A.S.CFL-Leichtathletik

34. Internationale Strooselaaf fir Eisebunner zu Feelen den 08. Juli um 10:00 Auer

Die 34. Auflage unseres traditionellen Straßenlaufes findet dieses Jahr am Samstag den 08 Juli 2017 in Niederfeulen statt. Gleichzeitig werden wieder die neuen CFL-Meister über die 10 km ermittelt.

Der Start zum 10 km Hauptlauf für Damen und Herren erfolgt Morgens um 10:00 Uhr vor dem Ausbildungsgebäude der Feuerwehr. Die Startgebühr beträgt 5 €.

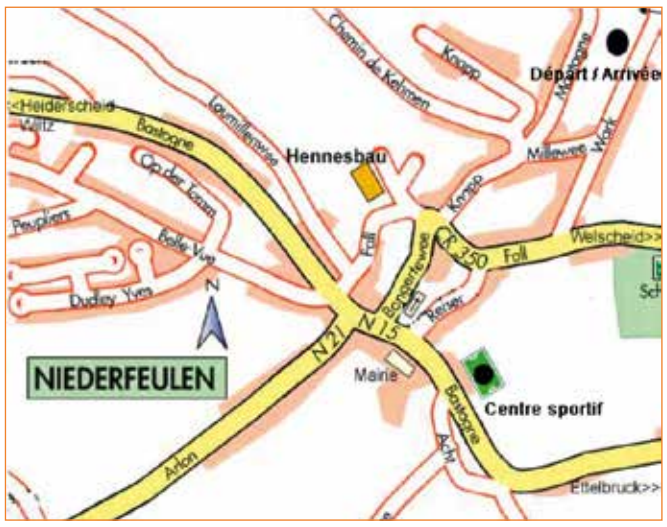
Gelaufen wird auf dem Fahrradweg entlang der Wark.

Einschreibungen werden entgegengenommen bei:

Josy Bourggraff – Tel.: 4990-5822
E-mail: josy.bourggraff@cfl.lu

Im Anschluss an den Lauf findet gegen 11:30 Uhr in der Niederfeulener Sporthalle die Preisüberreichung statt.

Josy BOURGGRAFF



Den 30. Juni um 17 Auer 30

CFL-Foussball-Championnat

zou Sandweiler

CFL

SIGNITEC S.à r.l.
Signmaking Solutions
MADE IN LUXEMBOURG
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

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:
Print Solutions S.à r.l., 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.

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 30. Juni 2017

Redaktionsschluss ist der 22. Juni 2017

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

info@syprolux.lu