



Foto: Mylene Blanchy



Steve WATGEN

## Urlaub ... und dann?

werden durch Busse ersetzt. Dass die Straßenbauverwaltung (Ponts et Chaussées) zur selben Zeit Arbeiten am Straßen- und Autobahnnetz in den gleichen Landabschnitten durchführt bringt natürlich etliche Probleme und Staus mit sich. Müsste hier nicht eine höhere Instanz die unterschiedlichen Baustellen untereinander koordinieren, damit solche Überlappungen vermieden werden können. Außerdem könnte bei dieser Gelegenheit, der Kollektivurlaub in den unterschiedlichen Sektoren unter die Lupe genommen werden. Denn ob dieser in der jetzigen Form noch zeitgemäß ist, ist fraglich.

### Die Arbeit geht uns nicht aus

Im letzten halben Jahr können wir uns über vieles beklagen, aber sicherlich nicht über einen Mangel an Arbeit. Sowohl in den verschiedenen Betriebskommissionen, in der Zentraldelegation als auch im „Comité Mixte“ wurde ganze Arbeit geleistet. So kommt es im Oktober endlich zu erheblichen Verbesserungen im „horaire mobile“, eine langjährige SYPROLUX-Forderung. Des Weiteren wurden im AC (Atelier Central) aufgrund mehrerer Beanstandungen seitens des SYPROLUX die Arbeitsbedingungen für Schweißarbeiten an den Dosto-Wagen verbessert. Auch im MI-Betrieb macht der SYPROLUX immer wieder auf Missstände aufmerksam, allerdings warten wir hier immer noch auf die neuen Schichtpläne welche die Arbeitszeiten regeln. Im Herbst werden endlich weitere

Ausbildungstage für das Stellwerkpersonal angeboten. Der Schwerpunkt dieser Fortbildung liegt in der Veränderung und der sicheren Anwendung des neuen Regelwerkes. Aber auch bei der CFLcargo waren wir aktiv und haben einen neuen Kollektivvertrag ausgehandelt. Dies ist nur eine kleine Aufzählung des enorm geleisteten Arbeitspensums. Und darum möchte ich mich im Namen des SYPROLUX nochmals bei allen Beteiligten für die gute Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz bedanken.

### Was kommt jetzt?

Das Hauptaugenmerk im Herbst, werden sicherlich die CFL-Laufbahnen sein. Sowohl die „fiches de postes“, die im ersten Halbjahr zusammen mit den Personalvertreter analysiert wurden, als auch die „postes à responsabilité particulière (Parp)“ sind immer noch nicht druckreif. Wie lange muss hier noch gewartet werden? Wie lange wird dem betroffenen Personal, die seit Oktober 2015 geschuldete Zuwendung der „Postes à responsabilité particulière (Parp)“ vorbehalten? Wann bekommen die Gewerkschaften endlich Antworten auf ihre Fragen? Auch in der Belegschaft rumort es, vieles wird zu Recht hinterfragt und man ist nicht mehr bereit alles einfach nur hinzunehmen.

Wir fordern, dass das ganze Paket des „accord salarial“ endlich für die gesamte Belegschaft angewandt wird. Dies betrifft die „Postes à responsabilité parti-

culiaire“ (Parp), die Essenzulage die um 34€ erhöht wurde, die unterschiedlichen Änderungen bei Urlaub (congé sozial) und zu guter Letzt den Mobilitätspass.

### Man kann sich auf einen heißen Herbst einstellen ...

... denn wir als SYPROLUX werden nicht locker lassen und auf konkrete Antworten sowie auf Entscheidungen drängen. Das Wohlbefinden unserer Belegschaft steht für uns an erster Stelle.

Steve WATGEN

**A**lles hat ein Ende, auch die Urlaubszeit und wenn Ende August das Riesenrad auf der Schobermesse wieder dreht, dann steht der Herbst vor der Tür. Es muss einem jetzt schon Angst und Bange werden, wenn man an die überfüllten Straßen, Busse und Züge denkt, denn Alltags- und Fahrstress sind vorprogrammiert. In der Hoffnung, dass jeder seinen Urlaub genießen und die leeren Akkus wieder voll aufladen konnte, wird die Arbeitswelt mit Vollgas wieder da ansetzen wo sie vor dem Urlaub aufgehört hat und jeder muss seinen Mann respektiv seine Frau stellen. Eine Einarbeitungsphase wird es nicht geben. Bis Mitte September ist ein Teil des Eisenbahnnetzes noch lahm gelegt. Die Baustellen, die aus Wartungs- und Sicherheitsgründen durchgeführt werden müssen, wurden von langer Hand geplant. Die dadurch ausfallenden Züge

### Sie lesen in dieser Nummer

- |     |                          |
|-----|--------------------------|
| 2   | Aktuelles                |
| 3   | News                     |
| 4   | Aktuelles                |
| 5   | Kommissionen             |
| 6   | Atelier Central          |
| 7   | Kommissionen             |
| 8-9 | Eisenbahn-Fan Emile Zola |
| 10  | Hochgeschwindigkeitszüge |
| 11  | Eisenbahnverbindungen    |
| 12  | AS CFL                   |



## WOHLBEFINDEN AM ARBEITSPLATZ: NUR LEERE WORTE?

Delegiertentag der Eisenbahner

am Samstag, dem 25. November 2017 im Kulturzentrum in Helmdange

(120, Luxemburgerstraße-gut zu Fuss von der Haltestelle Lorentzweiler zu erreichen)

**ab 07 Uhr 30 Einschreiben und Willkommensfrühstück**

Ordentliche Generalversammlung der FCPT/SYPROLUX-Mutuelle

statutarische Wahlen - Finanzbericht - Diskussion und Annahme - Budget 2018 - Festlegen des asbl-Betrages

Delegiertentag der Eisenbahner

**Eröffnung durch die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy**

**Bestimmung des Kongressbüros und der Wahlkommission**

**Statutarische Wahlen für den Posten des/der SYPROLUX-Präsidenten/tin**

**Tätigkeitsbericht durch den beigeordneten Generalsekretär**

### **Berichte der Betriebskommissionen:**

Délégation Centrale

Comité Mixte

Services Centraux

Service AV

Service BU

Service EI

Service MI

Service TM-cem

Service TM-ateliers

CFLcargo

**Bekanntgabe des Wahlergebnisses**

**Diskussion und Annahme der Anträge**

**Aktionsprogramm durch den/die neugewählten/e SYPROLUX-Präsidenten/in**

**Annahme einer Resolution**

**Schlusswort des/der neuen SYPROLUX-Präsidenten/in und Schluss des Delegiertentages**

**Gemeinsames Mittagessen**

**Schluss des Delegiertentages**

**Wir zählen auf Eure Zusammenarbeit!**

**Mylène Bianchy**

**SYPROLUX-Präsidentin**

**Steve Watgen**

**Generalsekretär**



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

**11.07.2017**

Am Morgen wurden zusammen mit den Personalvertretern des TM die neu erstellten Schichtpläne in der Zentralwerkstatt (AC) analysiert und diskutiert.

**12.07.2017**

Der Zentralvorstand der FCPT tagte am Morgen. Hier wurde viel diskutiert und aktuelle Themen angesprochen. Das langjährige Vorstandsmitglied der Sektion Attert Georges Dengler wurde in einer kleinen Feierstunde für seine Verdienste geehrt. Am Nachmittag besichtigten wir die Leitzentrale des 112 in Gasperich.

**13.07.2017**

Am Nachmittag tagte die Arbeitsgruppe „Respekt und Ethik“.

Am Nachmittag traf sich die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy mit den SYPROLUX-Vertreter der CFLcargo, hier wurde die Fassung des Kollektivvertrages nochmals unter die Lupe genommen.

**20.07.2017**

Am Morgen lud der SYPROLUX die Personalvertreter zu einer Weiterbildung zum Thema OG3 ein. Redner war Gerard Albert aus dem RH-Dienst.

**24.07.2017**

Am Nachmittag tagte die Arbeitsgruppe der „Reforme Administrative“.

**26.07.2017**

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

**27.07.2017**

Am Nachmittag wurde auch der neu ausgehandelte Kollektivvertrag bei der CFLcargo unterschrieben.

Am Nachmittag tagte die Arbeitsgruppe „Respekt und Ethik“.

**04.08.2017**

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

**08.08.2017**

Am Nachmittag tagte die TM-Kommission. Hier wurde die Sitzung beim „Chargé de Gestion“ im September vorbereitet.

**16.08.2017**

Am Nachmittag tagte die MI-Kommission. Hier wurde die Sitzung beim „Chargé de Gestion“ im September

vorbereitet. Darüber hinaus waren die Schichtarbeiten und die Dienstpläne ein Thema.

**12.09.2017**

Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes. Des Weiteren wurde der Delegiertentag im November angesprochen.

**Steve WATGEN**



Steve WATGEN



Der geehrte Georges Dengler mit dem FCPT-Präsident Paul Gries und der SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy.



**ENVIE DE DEVENIR  
TECHNICIEN CATÉNAIRES ?  
BIENVENUE À BORD  
DES CFL.**

Découvrez tous nos métiers sur  
[WWW.JOBSCFL.LU](http://WWW.JOBSCFL.LU)



## TECHNICIEN CATÉNAIRES (m/f)

### Quel est votre profil ?

Vous êtes à la fois autonome et vous aimez aussi travailler en équipe. Vous appréciez le travail manuel et vous n'avez pas de problème à prendre de la hauteur. Vous disposez d'un esprit d'initiative, d'un sens de responsabilité et vous êtes flexible.

### Votre mission ?

Vous effectuez les remplacements et/ou des réglages de la caténaire, des armements, des isolateurs de section et des appareils tendeurs.

Garant de l'excellence des CFL vous assurez :

- la surveillance,
- l'entretien et la maintenance des supports et des installations caténares,
- la modernisation, la création et le renouvellement des installations caténares

Vous réalisez le déroulage des câbles et fils, la pose des armements et les opérations de connexions électriques entre les différents éléments de la caténaire.

### Pour exercer ce métier chez CFL :

Vous êtes détenteur d'un


- diplôme de technicien division électrotechnique section énergie,
- DAP (CATP) dans la profession d'électricien ou d'électronicien en énergie.

Vous disposez idéalement d'une première expérience professionnelle dans votre domaine. Vous détenez un permis de conduire de la catégorie B et vous maîtrisez parfaitement les langues luxembourgeoise, française et allemande.

Vous êtes ressortissant de l'Union Européenne.

Pour plus de renseignements  
veuillez consulter notre site internet :

[www.jobscfl.lu](http://www.jobscfl.lu)

Suivez-nous sur  





SYPROJEUNESSE

## Visite vum EVOBUS-WIERK zu Mannheim

Gesitt wéi een Linnenbus vun Mercedes Benz entsteet, vum Chassis bis zum Komplettbus.

- **Wéini:** Dënschdes, den 28.11.2017
- **Départ:** um 05:30 Auer op der Gare Lëtzebuerg
- **Programm:** Visite vum Wierk Evobus an uschléissend Mëttegiessen an der Evobus-Kantin (Dagesmenü)
- **Retour:** nom Mëttegiessen
- **Unzuel:** op 25 Persoune begrenzt
- **Präis:** 35€ pro Persoun (Busrees, Mettegiessen an d'Taxen)

Als Umeldung gëllt d'Iwwerweisung vu 35€ bis den 20.11.2017 op de Kont:

LU92 0090 0045 0840 8384 CCRALULL mam Vermierk „Visite Evobus + Numm“ (bei Ofmeldung kritt ee keng Suen zrëck).

Méi Detailler beim Eric Wengler  
(GSM: 691 398 743 oder ericwengler@hotmail.de)

Mat beschten Gréiss  
Eric Wengler  
Syprojeunesse/Syprojugend

Save the date!



SECTIOUN BEETEBUERG

## Ausflug vun der Sektoun Beetebuerg

Werte Member!

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

Jidder Member vun eiser Sektoun as härzlech invitéiert sech ze be-  
delegen, maximal kënne sech 20 Leit umellen.

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

Mir versichen en interessante Programm zesummen durchzezéien.

Mir waarden also op déng Äntwert 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!

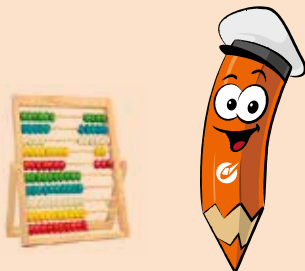
éng schéin Reess  
wënscht de Comité

Save the date!

## Steiererklärung

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

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



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 verschiedenen 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 Gesamtückzahlung 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

## 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



... 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

## Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès de la Chargée de Gestion AV en date du 04 octobre 2017

1. Le personnel du guichet de la gare satellite Wasserbillig demande un bilan des mois de juin jusqu'au septembre concernant les recettes réalisées et les plans d'avenir relatifs aux heures d'ouvertures ? Est-ce qu'il est prévisible de garder les heures d'ouvertures actuelles comme heures d'ouverture définitives?
2. Les délégués demandent la présentation de la version finale des roulements PAT et les divers Tableaux de Service pour le changement horaire en décembre 2017.
3. Est-ce que c'est possible de procéder plus régulièrement au vidange des installations sanitaires dans les trains « Kiss » et autres matériel roulant ?
4. Le personnel du guichet Belval demande l'installation d'un valideur plus près du guichet.
5. Le personnel PAT demande d'équiper tous les trains voyageurs avec un rouleau bande de sécurité.
6. Le personnel PAT demande les fiches des journées improductives avec les indications du début et fin séances de travail de chaque agent à la fin du mois.

### Divers :

- Est-ce qu'il est prévu de présenter les changements d'horaire et la mise en service du funiculaire aux personnel CFL ?
- Le personnel des guichets en gare de Luxembourg et satellites formule une réclamation concernant les perturbations presque quotidiennes dans le système de vente Bene Direct Mode.
- Le personnel des guichets aimerait savoir si des cours de recyclages et des journées formation sont prévus encore pour la fin de cette année ou en cours de l'année à venir ?

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

## Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chargé de Gestion BU en date du 19 septembre 2017

- Les délégués demandent que la porte d'entrée au Hall 2 soit renouvelée.
- Les délégués demandent une discussion au sujet de l'Estacade au RLT 1.
- Les délégués souhaitent revoir le nettoyage des autobus.
- Les délégués souhaitent avoir des renseignements au sujet du site Echternach.
- Les délégués souhaitent discuter sur le congé hivernal et estival pour 2018.
- Les délégués demandent où en est la situation au sujet des nouveaux bus.
- Les délégués souhaitent que le temps de conduite (4.30) soit enfin respecté.
- Les délégués demandent de programmer les lignes secours rail et substitutions rail sur l'Init.
- Les délégués demandent un poste d'électronicien supplémentaire pour le garage BU.
- Les délégués demandent des informations concernant la demande pour les nouveaux Coach.

Les délégués du SYPROLUX  
**Marc SCHUSTER, Christian WEYER  
 et Rémon DE ANDRADE**

## Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chargé de Gestion MI en date du 28 septembre 2017

### MI-BGT

Les délégués ont pris connaissance que cinq agents avaient manifesté leur intérêt à intégrer le service BGT. Trois agents ont été retenus et transmis au Service Psychologie pour un bilan. Deux agents ont eu une appréciation favorable. Entre temps un agent s'est retiré de la formation y relative. Comment le Service MI pense-t-il renforcer l'effectif du BGT?

### Tableau de service

- Après diverses entrevues avec le Directeur du Ressort GI, les partenaires sociaux s'étaient mis d'accord sur la mise en oeuvre d'un tableau de service-type. Les délégués attendent toujours une présentation de ce tableau-type de la part des responsables MI.
- Existence des plans quant à une introduction de nouveaux plans de travail dans l'équipe S à Pétange selon le modèle de l'équipe S21?
- L'équipe S21 travaille depuis un an selon le nouvel horaire basant sur du travail posté. Les délégués entendent discuter d'éventuelles mesures compensatoires:
  - heures de compensation,
  - prime,
  - indemnité kilométrique.
- Suite à un cas de maladie prolongée, l'équipe du S21 souffre d'un manque de personnel ac-cru, rendant l'organisation de leur travail de plus en plus difficile, surtout pour l'organisation de l'astreinte. Quelle solution saurait apporter une certaine détente à cette situation?

### Astreinte

- L'effectif du personnel du Service MI est très serré, la charge de travail ne cesse d'amplifier. Comment le Service MI entend-il organiser l'astreinte dans le respect des conditions de travail en vigueur?
- Ne serait-il pas opportun de lancer un groupe de travail pour se pencher sur le sujet de l'astreinte?
- Un agent du grade A/3 de la filière courte dispose-t-il des qualifications nécessaires pour assurer des fonctions d'astreinte?

### Horaire mobile

- Les délégués sont d'avis que les préposés techniques devraient continuer à travailler selon les mêmes horaires que les agents des équipes qu'ils dirigent et ceci également après l'introduction de l'horaire mobile. Quelle est la position des responsables du Service MI quant à ce sujet?

### Engins moteurs

- Afin de garantir un maximum de fiabilité quant aux travaux effectués sur le réseau, les délégués estiment qu'un troisième engin ROBEL devrait être équipé en besoins "unité énergie" tels que les engins Robel 721 et 722. Quelle est la position des responsables du Service MI quant à ce sujet?

Les délégués du personnel du SYPROLUX  
**Ramiro DE SOUSA VALENTE, Ed MALLINGER,  
 Nels COSTA, Romain LANNERS**



# Impressionen vom Abriss der Zentralwerkstatt in Luxemburg-Bonneweg

Fotos: Mylène Bianchy



## Rapport de la réunion auprès du Chargé du Ressort GI en date du 22 juin 2017 – partie MI

- Les délégués aimeraient avoir des renseignements supplémentaires sur le nouveau programme de pointage IPS. Ils remarquent qu'ils rencontrent également des problèmes en rapport avec la validation des heures de service et demandent une date de mise en production définitive de la part du Service IN.

Concernant le programme IPS, il a été précisé que:

- les formules y relatives ont été établies par le Service IN,
- dans la semaine 26 une phase-test sera lancée,
- la mise en vigueur est prévue dans la semaine 28.

A partir du 1<sup>er</sup> octobre 2017, l'ancien programme "Oracle" ne sera plus utilisé. Les données du pointage seront vérifiées partant du 1<sup>er</sup> octobre 2016.

- 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 les heures dans le programme de pointage IPS? Et pour quand le remboursement est-il prévu?

Les décompte des heures majorées n'a pas encore été établi. Une dérogation pour la liquidation en nature des heures majorées a été demandée. (n.d.l.r.: la demande a été accordée). Concernant le remboursement, aucune information n'a été donnée.

- Les délégués aimeraient savoir comment la majoration des heures supplémentaires se fera à l'avenir?

Le programme IPS calculera la majoration des heures supplémentaires et ceci sur base de formules contenant les paramètres en rela-

tion avec les conditions de travail et des dispositions de l'instruction générale N°15.

- Bâtiment multifonctionnel MI: Les délégués demandent à être renseignés sur l'état actuel du projet en question.

Le Service MI dispose d'un avant-projet détaillé renseignant également sur l'emplacement et la disposition des bureaux. Les travaux débuteront fin 2018. Pendant la phase de transition un bâtiment modulaire sera mis en place début 2018.

- Quel est l'état d'évolution de la carrière de l'équipe Ultrason de MI-I/SV?

Des dispositions transitoires sont prévues par les agents de la filière du technicien M géométrie-voie et les agents de la filière du technicien M Ultrason (électricien).

- Les délégués demandent pour chaque agent de la circonscription S21 L la possibilité d'introduire les données des révisions sous son propre login. Ceci empêchera des changements de ces données par un tiers.

Un login sera demandé pour chaque technicien S du S21.

- Quelles sont les raisons de la cellule MI/RHT de supprimer partout les secrétariats?

La centralisation de ces postes est effectuée dans le but d'améliorer la qualité de service.

- Où en est le groupe de travail chargé de la simplification de la réglementation RGI et de l'amélioration des conditions de travail dans une voie de travail?

Ce groupe de travail a été créé sur initiative du Service EI. Il est composé d'agents des services MI

et EI. Des mesures d'amélioration ont déjà été mises en place:

- plusieurs ZEP peuvent maintenant être regroupées en un groupe
- le panneau RM32 apposé à signal sera un modèle pliable
- seuls les véhicules ordinaires (p.ex. Robel) ont à respecter le panneau RM32, il ne compte plus pour les véhicules secondaires (p.ex. LAMA).

- Lors de la dernière réunion, la direction avait promis la distribution des premiers smartphones pour la mi-mai. A la connaissance des délégués aucun appareil n'aurait été livré. Où en est-on dans ce dossier?

Les appareils ont été livrés et mis en service le 19 juin 2017.

- Où en est-on avec la mise à disposition d'ordinateurs portables aux conducteurs du CLIF? Est-ce qu'un accès Intranet est maintenant possible depuis le réseau mobile?

Les ordinateurs portables ont été mis à disposition des conducteurs du CLIF en date du 13 juin 2017. Ils sont tous équipés d'une carte sim permettant l'accès Intranet.

- La note N°86/04/17 RH du 2 mai 2017 préconise "cette mesure concerne les agents autres que ceux dont le service est réglé par roulement ou tableau de service". Est-ce que ceci ne vaut donc pas pour les agents du Service MI qui travaillent selon un tableau de service? Au cas où elle serait également applicable, quelle est la procédure de remise dudit certificat médical?

Selon les dires des responsables GI les agents travaillant selon un



Ramiro DE SOUSA VALENTE



Ed MALLINGER

plan de travail binaire ou tiercé, resp. les agents travaillant sur roulements, n'ont pas droit à une dispense pour visite médicale. Les agents du Service MI travaillant selon un tableau de service ont droit à une telle dispense.

- Etat d'avancement du tableau synoptique demandé lors de la réunion auprès du Chargé de Gestion en date du 8 décembre 2016.

Ce tableau synoptique sera établi pour la réunion de décembre 2017.

Les délégués du SYPROLUX

**Ramiro DE SOUSA VALENTE,**  
**Ed. MALLINGER**

## Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chargé de Gestion TM en date du 25 septembre 2017

1. Les délégués désirent être informés sur le plan et le relevé des agents à former sur les nouveaux engins "KISS".
2. Les délégués entendent être informés sur le plan de travail des agents affectés à la "BLZ".
3. Comment les différents plan de travail des agents affectés à l'Atelier Central se présentent-ils?
4. En vue d'optimiser les effectifs nécessaires des différentes branches du Service TM les délégués demandent d'introduire l'établissement de plans quinquennaux.
5. Les délégués entendent être informés sur les embauchages futurs?
6. Suite à l'aménagement du bâtiment BAS, les délégués désirent connaître le nouvel plan d'occupation du bâtiment.
7. Les délégués ont récemment constaté que de plus en plus de véhicules de firmes et des voitures privées externes stationnent sur le terrain prévu pour les agents CFL. Les délégués proposent de procéder à des contrôles réguliers afin de parer à cette situation.
8. Les délégués demandent un bilan concernant les travaux à l'aide de chalumeau à plasma sur le matériel DOSTO.

Les délégués du SYPROLUX

**Romain SCHINTGEN, Claude NOËL et Georges DEMUTH**

## Eisenbahnfan Emile Zola

Teil 1



Emile Édouard Charles Antoine Zola, am 2. April 1840 als Sohn eines Ingenieurs in Paris geboren, und auch dort vor 115 Jahren am 29. September 1902 gestorben zählt als französischer Romancier, zu den erfolgreichen großen französischen Romanschriftstellern des 19. Jahrhunderts, und gilt als Leitfigur und Begründer der gesamteuropäischen literarischen Strömung des Naturalismus. Naturalistischen Künstlern wird nachgesagt die Wirklichkeit möglichst genau darzustellen, und mit exakten, gleichsam naturwissenschaftlichen Methoden zu arbeiten. Diese Arbeitsweise berechtigt und verpflichtet sie, auch das Hässliche und Verdrängte abzubilden. Diese Eigenschaften treten auch besonders in Zolas Werk „La Bête Humaine“ (die Bestie Mensch) hervor. La „Bête Humaine“ mit einem Eisenbahnhintergrund bildet den siebzehnten Teil vom insgesamt 20-bändigen, sozialgeschichtlichen Weltklassiker über eine Familie, dem sogenannten Rougon-Macquart-Zyklus.

Zola war zugleich ein sehr aktiver Journalist der sich auf einer gemäßigt linken Position am politischen Leben beteiligte. Als Publizist trug er durch seinen Artikel „J'accuse“, der eine Schlüsselrolle in der sogenannten Dreyfuss-Affäre spielte, welche Frankreich jahrelang in Atem hielt, entscheidend zur späteren Rehabilitierung des fälschlich wegen Landesverrats verurteilten jüdischen Offiziers Alfred Dreyfus (der erste Jude im frz. Generalstab) beitrug. Zola hatte sich deshalb sogar in der Sache Dreyfus in einem offenen Brief an den französischen Staatspräsidenten Félix Faure gewandt. Zolas Engagement für einen Juden bescherte ihm natürlich im mehrheitlich antijüdisch

eingestellten Frankreich viele Feinde. Sein unerwarteter Tod durch eine angeblich von einem seiner Gegner provozierten Kohlenstoffmonoxid Vergiftung wegen nicht mehr funktionierenden Kaminabzugs, ist bis heute nicht einwandfrei geklärt.

### Emile Zola, auch ein begeisterter Eisenbahn-Fan und Fotograf

1889 als Zola sich bereits seit 18 Jahren mit dem Familien Zyklus Rougon-Macquart beschäftigt hatte, schrieb er an einen Bekannten: „ Mon idée d'une étude sur les chemins de fer date de loin, du plan général de la série...“. Allerdings ist in seinen Notizen und seiner Korrespondenz zu einem neuen Justiz Roman Projekt ausser einer nichtssagenden Anmerkung „chemin de fer“ nichts Präzises zu finden, bis auf den Namen des bekannten Hauptdarstellers Jaques Lantier aus dem besagten Familien Zyklus. Noch ohne Titel, aber mit Erwähnung der Eisenbahn, dem Justizmilieu, Kriminalität als Erbgut usw.

So wendete er sich für den Roman „La Bête Humaine“ mit einem Griff ins Milieu der Lokomotivführer auch einem Thema aus dem Bereich der Eisenbahn zu. Die Handlung in Zolas Roman „La Bête Humaine“ trägt sich größtenteils auf der Eisenbahnstrecke zwischen Paris und Le Havre, sowie im Bahnhofsbereich zu.

Zwischen Gleisen und rußgeschwärzten Schuppen vollzieht sich ein Liebesdrama wie auf der veristischen Opernbühne. Kennzeichen der veristischen Oper sind ein gesteigerter Realismus, durch Leidenschaft bestimmtes Handeln der Personen, und raffinierte malerische Schilderung der Schauplätze sowie inhaltlich oft ungeschminkte Darstellung von Grausamkeit. Zola vollendete im Frühjahr 1890 den Roman, inspiriert durch die ständig vorbeifahrenden Züge, die er in Médan von seinem Landhaus aus welches neben dieser viel befahrenen Strecke lag, beobachten und fotografieren konnte, und damit dem Textkorpus des Romans Gestalt liefern konnte, worin die Eisenbahn eine Hauptrolle spielen sollte.

Dieser in den Jahren 1869/1870 sich abspielende Roman mit dem 26 Jahre alten Lokomotivführer Jacques Lantier, als einem der Hauptdarsteller befuhr Donnerstags und Samstags die Expresszüge der Eisenbahnstrecke Paris-Le Havre als Mécanicien (der im

Französischen übliche Ausdruck „mécanicien de route“ war damals bei der frz. Compagnie de l'Ouest noch unbekannt). Lantier empfand eine tiefe Zuneigung zu „seiner Lokomotive LISON“, eine weitverbreitete Empfindung bei den meisten ehemaligen Lokführern von Dampflokomotiven. Die Lokomotive „LISON“ gab es wirklich als Baureihe Typ 021 ab 1865. Sie wurde von der Cie de l'Ouest für Express Personenzüge auf den Linien der Normandie in Betrieb genommen. Die Zugleistung von mehr als 400 PS erlaubte ihr eine Geschwindigkeit von 75 km/h mit Personenzügen von 100 bis 120t. Die letzten Vertreter dieser hervorragenden Baureihe wurden erst 1917 ausgemustert.

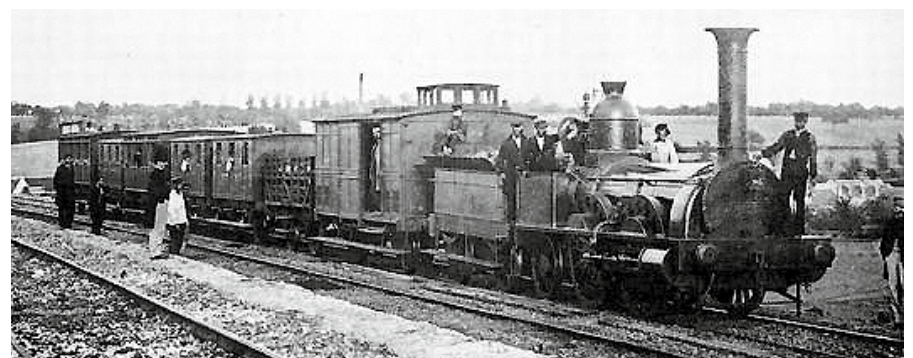
Wie Zola in einer aufgefundenen Ankündigung enthüllte, hatte er sich bei der Lokomotive für den Roman „La Bête Humaine“ von einem Buch über die Eisenbahn von Paul Lefèvre inspirieren lassen, welches 1888 im Verlag Quantin erschien. „Le type de la locomotive que je prendrai pour Jaques se trouve à la page 127 du livre de Lefèvre“ so Schriftsteller Zola, der auch weiterhin mit dem ehemaligen polytechnicien und sous-chef der Cie de l'Ouest Lefèvre in einem guten Verhältnis verblieb. Indem Zola jedoch der Lokomotive den Name „LA LISON“ gab, war er sich augenscheinlich nicht bewusst gewesen, dass die LISON T 239 einmal als echte Lokomotive auf dem Netz der Cie de l'Ouest unter dem Baureihen Typ 021 existiert hatte. Die ersten 25 der Lokomotiven des



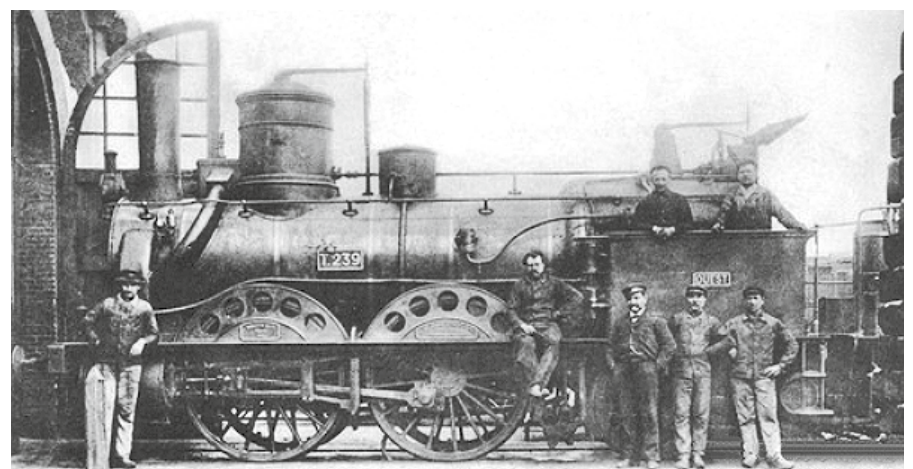
Armand SCHILLING

Typs 021 (insgesamt gebaut die Nummern 201-240) waren für die Cie de Caen bestimmt, und nach 1859 für die Cie de l'Ouest weitergebaut worden.

Emile Zola wurde oft (z.B. durch Anatole France) mit Jules Verne verglichen. Beide hatten unter anderem eines gemeinsam. Man findet bei beiden dieselbe Bewunderung und Zuneigung für die Maschinen und Zukunftstechnik. Zola beschreibt dieses Gefühl folgendermassen in „La Bête Humaine“: „C'était une de ces machines d'express, à deux essieux couplés, d'une élégance fine et géante, avec ses grandes roues légères réunies par des bras d'acier, son poitrail large, ses reins allongés et puissants, toute cette logique et toute cette certitude qui font la beauté souveraine des êtres de métal, la précision dans la force. Ainsi que les autres machines de la Compagnie de l'Ouest, en dehors du numéro qui la désignait, elle portait le nom d'une gare, celui de Lison, une station du Cotentin. Mais Jacques, par tendresse, en avait fait un nom de femme, la



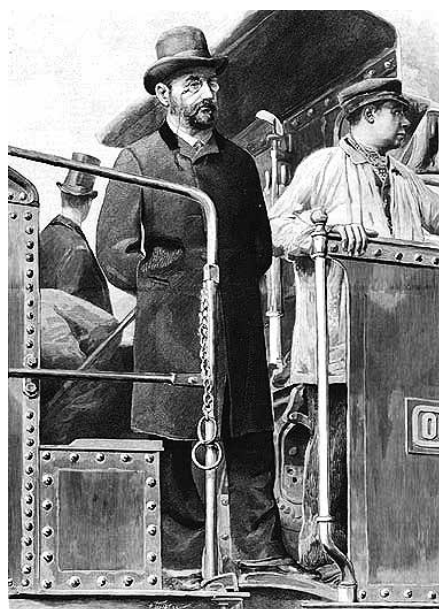
Die wirklich existierende Dampflok „Lison“ in der Ursprungsform als Vorspann vor einem zeitgemäßen Personenzug.



Um das Jahr 1876 erhielten die 021er Lokomotiven einen neuen Heizkessel vom Typ Ovest, mit einem vorne liegenden Dampfdom, dem sogenannten „Pot de moutarde“. Im Bild die T 239.

 SYPROLUX





Das Bild auf der Titelseite der ILLUSTRATION Ausgabe vom 8.3.1890 zeigt den Schriftsteller Zola auf dem Führerstand einer Cie de l'Ouest Lokomotive. Gegenüber mit Zylinderhut der begleitende MT Chef-Ingenieur Clérault der Cie de l'Ouest.

Lison, comme il disait, avec une douceur caressante“.

Zola wäre nicht der Hochmeister des Naturalismus gewesen, hätte er nicht immer die authentische Umwelt seiner Werke ergründen und benutzen wollen. Aus diesem Grunde wandte er sich stets an Leute des Fachs. Um ein denkbar exaktes Bild von der Eisenbahn

zu schildern korrespondierte Zola bereits Ende 1888 mit einigen Ingenieuren, und vertiefte sich in die Abhandlung „Traité de chemin de fer“. Für seinen Roman-Rohentwurf „La Bête Humaine“ benutzte Zola bereits nicht weniger als 600 Zettel mit vorläufigen Notizen. Während dem Schreiben an diesem Roman wollte er auf dem Führerstand einer Maschine Eindrücke sammeln, persönlich erleben wie es dort zugeht. Die Cie de l'Ouest (die ehemalige französische Westbahn) gestattete ihm bereits im Februar 1889 eine Fahrt auf einer Lokomotive von Paris nach Mantes-la-Jolie und zurück, die er im Mai 1890 in Begleitung von Fernand Clérault, dem Chef-Ingenieur MT der Cie de l'Ouest auf dem Lokführerstand absolvierte. Emile Zola auf einer Lokomotive - welch eine Sensation für die damalige Presse! Die bekannte große frz. Zeitschrift „L'Illustration“ würdigte dieses Ereignis sogar durch ein Bild (siehe Bild auf der Titelseite der ILLUSTRATION-Ausgabe vom 8. März 1890). Natürlich wusste Zola den Werbeeffect für sein neues Buch wohl zu schätzen.

**Armand SCHILLING.**

(Schluss in einer der nächsten TRANSPORT Ausgabe).



**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  
Sicher Schaffen

«ECH SINN DOBÄI»



**Pressemitteilung der Luxemburger Verbraucherschutzorganisation (Lëtzebuurger Konsumenteschutz)**



**ULC kritisiert übertriebene Postgebühren bei Paketen**

Da der ULC in der rezenten Vergangenheit manche Reklamationen in Bezug auf die Zollvermittlungsgebühren von Verbrauchern zugetragen wurden sieht der Konsumentenschutz sich veranlasst einerseits aufzuklären und andererseits wiederum die übertriebene Gebührenpolitik der Post anzuprangern. Verbrauchern, die Waren aus Nicht-EU-Ländern bestellen, die einen Mindestwarenwert von 22 Euro haben, wird von der Luxemburger Post eine Gebühr von 15 € verrechnet: die sogenannten „frais d'agence en douane“. Die Empörung hierüber bei den Verbrauchern ist groß.

Der Name „Zollvermittlungsgebühr“ ist irreführend. Die Post kassiert besagte 15 Euro, während die Zollverwaltung (Douanes et Accises) lediglich die Mehrwertsteuer sowie die eigentliche Zollgebühr eintreibt.

Die Post ihrerseits begründet die Verrechnung besagten Betrages mit dem ihrer Aussage nach relativ großen Aufwand bei Paketen aus dem Nicht-EU-Ausland. Ab einem Warenwert von 22 € muss anscheinend für jedes Paket der deklarierte Inhalt, der Wert sowie der Empfänger samt Adresse von Hand registriert werden. Dies werde vom Zoll im Übrigen jeden Tag strikt kontrolliert in Anwesenheit eines Postverantwortlichen. Es gehe also darum, die deklarierten Waren auf die eigentliche Zollprozedur vorzubereiten. Dies sei nach Aussage der Post mit erheblichen Kosten verbunden.

Die ULC hat festgestellt, dass bei vielen Verbrauchern, die Pakete aus dem Ausland erhalten, die Verwirrung über den genauen Sachverhalt groß ist.

In diesem Zusammenhang kritisiert die ULC, dass die Post wiederum in eine Art Vorreiterrolle geschlüpft ist, was die Gebührenpolitik anbelangt und die verrechnete Postgebühr weit übertrieben ist. Die Verbraucher sehen es genauso und verleihen ihrem Unmut darüber verstärkter Ausdruck. Dieser Unmut ist völlig begründet, wenn man bedenkt, dass bei einem Warenwert von z.B. 30 Euro, nochmals 15 € Unkosten, also 50 % anfallen.

Darum fordert die ULC die Post auf, ihre Gebührenpolitik im Interesse der Verbraucher nochmals zu überdenken und die Tarife drastisch nach unten anzupassen.

Im Übrigen wirft die ULC der Post erneut vor, wieder einmal gegenüber den Verbrauchern eine mangelhafte Informationspolitik zu betreiben.

Mitgeteilt von der ULC am 3.8.2017



**Pressemitteilung der Luxemburger Verbraucherschutzorganisation (Lëtzebuurger Konsumenteschutz)**



**ULC begrüßt das Gesetzesprojekt betreffend die staatliche Zertifizierung eines Qualitätssystems bei Agrarprodukten**

Die ULC begrüßt grundsätzlich die Initiative von Verbraucherschutzminister Fernand Etgen, mit diesem Gesetzesprojekt Transparenz bei den mehr als 20 verschiedenen Luxemburger Produktlabels zu schaffen. Ermöglichen soll dies eine staatliche Zertifizierung auf Basis eines Sternensystems. Berücksichtigt werden bis zu drei verschiedene Bereiche: Qualität und Geschmack, regionale Herstellung und gerechter Preis sowie Umweltverträglichkeit und Tiergesundheit.

Das System soll sowohl dem einzelnen Verbraucher bei seiner Kaufentscheidung helfen, als auch die sogenannte Großgastronomie, also Kollektivküchen, Schulkantinen usw. dazu bewegen, regionale Produkte zu verwenden, die mit dem staatlichen Gütesiegel versehen sind.

Die ULC unterstreicht, dass es letztlich auch den einzelnen Verbrauchern obliegt, eine korrekte Handhabung der beschriebenen Zertifizierung vorausgesetzt, sich bewusst für die betroffenen Produkte zu entscheiden, beziehungsweise ihre Wünsche dementsprechend deutlich zu machen. Auf diese Weise werden die zertifizierten Lebensmittel auch ihren Weg in die Supermärkte finden. Hierauf hat jeder einzelne Verbraucher entscheidenden Einfluss. Ebenso begrüßt der Konsumentenschutz, dass die Produkte, die die Bedingungen des staatlichen Lastenheftes erfüllen, den Eingang in die Großgastronomie finden sollen.

Mit diesem Gesetzesprojekt erfüllt sich ebenfalls eine langjährige Forderung der ULC.

Angekündigt wird auch die Schaffung einer Austauschplattform, angesiedelt bei der Landwirtschaftskammer, unter Form eines „groupement d'intérêt économique“. Hier sollen sich die Produzenten beraten um den Markt im Auge zu behalten und ihre Produktpalette zu erweitern.

Da das Gesetzesprojekt jedoch nicht nur den Verkauf von regionalen Produkten ankurbeln, sondern genauso den Verbraucher die Möglichkeit eröffnen soll, qualitativ hochwertige Nahrungsmittel zu kaufen, fordert die ULC als repräsentative Verbraucherschutzorganisation in dieser Plattform vertreten zu sein.

Daher fordert die ULC den zuständigen Minister auf, bei der Besetzung dieser besagten Austauschplattform, ebenfalls die Vertretung des Konsumentenschutzes mit einzubeziehen.

Mitgeteilt von der ULC am 2.8.2017

# Die Hochgeschwindigkeitszüge – ein Vorzeigeprojekt der Europäischen Union

Die flächenhafte Ausbreitung der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird ohne Zweifel als die erste Revolution der Mobilität bezeichnet. Die Eisenbahn sprengte die lokalen Distanzen und die weltweite Wirtschaft erlebte eine Blütezeit. Leider erstarb die Euphorie für die Eisenbahn mit dem Aufkommen der uneingeschränkten Mobilität des einzelnen Bürgers durch das Automobil.

Es sei vermerkt, dass hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen folgender Sachverhalt zum Nachdenken anregen soll: Um eine Tonne CO<sub>2</sub> pro Passagier zu emittieren, genügt mit dem Flugzeug eine Reise von 3.000 km während man mit der Eisenbahn eine Distanz von 17.000 km zurücklegt. Während den vergangenen Jahrzehnten hat sich gezeigt, dass die Eisenbahn der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Nunmehr hat sich die Menschheit mit Blick auf die Bekämpfung des anthropogenen Klimawandels das Ziel gesetzt, die globale Erwärmung auf weniger als zwei Grad C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Es sind mutige Schritte hin zur drastischen und raschen Verringerung der Treibhausgasemissionen notwendig.

Nachdem der Hochgeschwindigkeitszug „Shinkansen“ in Japan im Jahr 1964 seinen Siegeszug begann, besann man sich ebenfalls in Europa der Vorteile der „schnellen“ Eisenbahn, wohlwissend, dass es bereits hervorragende Geschwindigkeitsrekorde während den vergangenen Jahrzehnten gegeben hatte. In Frankreich verkehrte der erste Hochgeschwindigkeitszug „TGV“ von Paris nach Lyon ab dem Jahr 1981. Aufgrund der umweltschützerischen Gründen und logistischen Überlegungen kam es zum Mentalitätswandel, sodass nunmehr eine Reihe von Hochgeschwindigkeitszügen „Thalys, AVE, ICE und Eurostar“ mit wachsender Akzeptanz in Dienst gestellt wurden.

Auch Luxemburg ist seit dem 10. Juni 2007 an das Streckennetz des „TGV“ angeschlossen. Mit der Inbetriebnahme der zweiten Phase des „TGV Est“ nach Strasbourg im April 2016 werden weitere Verbindungen auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken u.a. nach Lyon, Montpellier und Marseille angeboten. An sich kann man ab Luxemburg die andalusische Stadt Sevilla durchgehend per „TGV/AVE“ erreichen.

Die Bahnlinie von Madrid nach Barcelona und weiter bis zur französischen Grenze ist mit 804 km die längste Hochgeschwindigkeitsstrecke Europas. Das ist zwar ziemlich lang, jedoch nicht vergleichbar mit der 3.783 km langen Bahnstrecke in China.

Mittlerweile ist auch die neue Schnellbahnstrecke von Tours nach Bordeaux in Betrieb gestellt worden - ab dem Bahnhof „Gare Lorraine“ kann

man in einigen Stunden die heimliche Hauptstadt Frankreich besichtigen.

## Höchste Geschwindigkeiten des System Rad-Schiene

Es gibt verschiedene Definitionen der Geschwindigkeit, die ein Zug mindestens erreichen muss, um als Hochgeschwindigkeitszug zu gelten, für den Internationalen Eisenbahnverband bietet sich die Richtlinie 96/48 der Europäischen Union an. Es wurde im Jahr 1996 festgelegt, dass die Hochgeschwindigkeitszüge auf eigens ausgebauten Strecken rund 200 km/h resp. auf eigens gebauten Strecken mindestens 250 km/h und in geeigneten Fällen über 300 km/h erreichen müssen.

Die Geschwindigkeitsmarke von 400-km/h wurde erstmals am 1. Mai 1988 mit dem „ICE-V“ auf der Hochgeschwindigkeitstrecke von Hannover nach Würzburg erreicht. Der „TGV“ stellte einen neuen Rekord mit 515,3 km/h am 18. Mai 1990 auf.

Dieser Rekord wurde von dem Versuchszug „TGV POS 4402“ auf der speziell ausgebauten Neubaustrecke von Paris nach Straßburg mit der Geschwindigkeit von 574,79 km/h am 3. April 2007 „getopt“. Diese Höchstgeschwindigkeit wurde in der Nähe der Ortschaft Passavent-en-Argonne

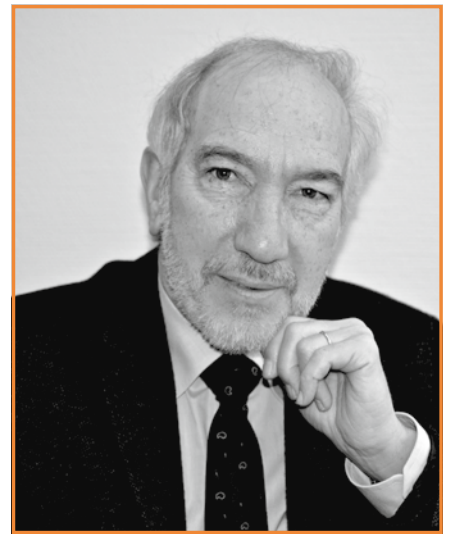
erreicht. Man hatte jedoch die Betriebsspannung von 25 kV auf 31 kV erhöht und die Laufräder wiesen einen Durchmesser von 1.092 mm anstatt wie üblich 920 mm auf.

## Mehr Anteile am Personenverkehr durch die hohe Geschwindigkeit

Die Fahrzeiten für den „TGV“ lauten: von Paris nach Straßburg in 1:50 Std. und nach Stuttgart in 3:10 Std. Von Luxemburg wird täglich ein „TGV“ zweimal eine Hin- und Rückfahrt nach Straßburg mit der Dauer von nur 1:35 Std. angeboten.

Ab Paris werden verkürzte TGV-Fahrten einerseits nach Rennes, Angers und Nantes ab Juli 2017 angeboten. Die neue 302 km Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Saint-Pierre-des-Corps und Bordeaux verringert die Fahrzeit zwischen Paris und Bordeaux auf 2.05 Std. - eine Stunde weniger als bisher. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris über Barcelona nach Madrid weist eine Länge von 1.735 km auf und man gibt die Dauer mit 8:58 Std. an.

Auch bei der DB sind große Veränderungen angesagt, sollen doch ab Dezember 2017 die neuen 300 km/h schnellen ICE-4 auf der ausgebauten Hochgeschwindigkeitsstrecke von Berlin nach München verkehren. Die Fahrzeit wird mit vier Stunden angegeben. Für die 506 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke von Amsterdam nach Paris werden 3:18 Std. veranschlagt, für die 488 km lange Strecke von Paris nach Köln werden 3:21 Std. angege-



Marcel OBERWEIS

ben und für die 580 km lange Strecke von Rom nach Mailand benötigt man 2:55 Std. Neben diesen Erfolgen befinden sich weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken in Planung und im Bau.

Aber auch in China steht der Hochgeschwindigkeitszug auf den Gleisen, dies insbesondere auf der 1.318 km langen Strecke zwischen Peking und Shanghai. Für diese Bahnstrecke brauchen die Züge „Fuxing“ (Verjüngung) mit der maximalen Reisegeschwindigkeit von 350 km/h weniger als fünf Stunden, mit deren Erhöhung wird sich die Fahrtdauer noch weiter verringern.

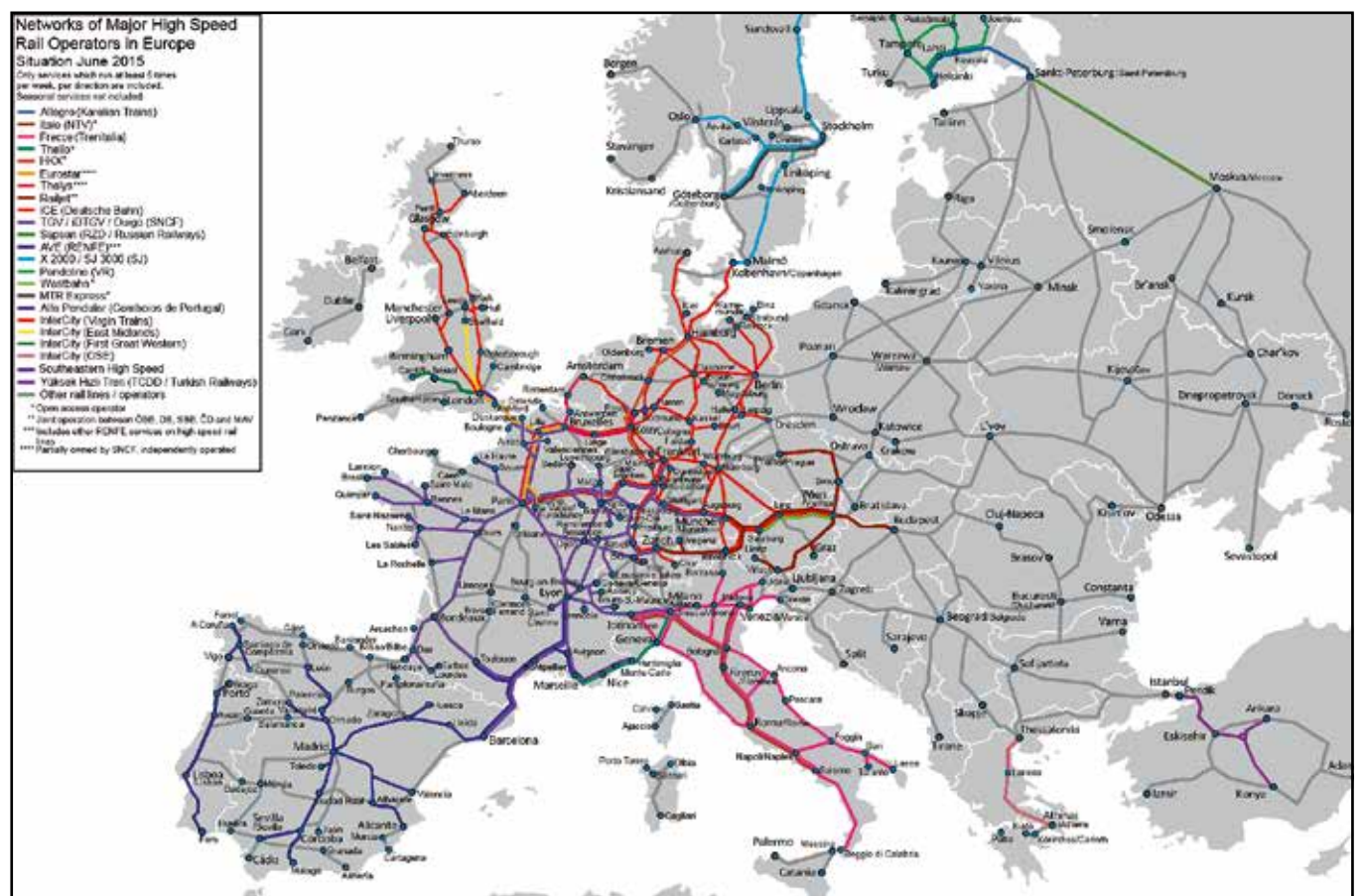
## Schlussgedanken

Die Europäische Union braucht leistungsfähige und integrierte Verkehrsalternativen, die zugleich die Umwelt schonen und den Bedürfnissen der Bürger entsprechen. Soll die nachhaltige und zukunftsfähige Eisenbahn weiter auf der Überholspur bleiben, dann bedarf es des Mentalitätswandels im Sinne der erhöhten Lebensqualität.

Marcel OBERWEIS

## Literaturverzeichnis:

1. <http://www.bueso.de/node/8747>
2. <https://de.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrstrecke>
3. <https://inside.bahn.de/grossbaustellen>



# Die Eisenbahnverbindungen vom Pazifik zum Atlantik

Ohne Zweifel gehören die Logistik, die erneuerbare Energieversorgung, die Ernährungslage, der internationale Terrorismus, Flüchtlingsproblematik und der Klimawandel zu den wichtigsten Handlungsfeldern des globalisierten Weltgeschehens. Die Kontinente überspannenden Verkehrsverbindungen stellen ebenfalls ein mehrschichtiges Problem dar, denn die schädlichen Treibhausgasemissionen durch den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr belasten die Menschen und die Natur.

Es müssen demzufolge neue Wege mit Blick auf eine nachhaltige Verkehrspolitik beschritten werden. Angesichts der Tatsache, dass 80 Prozent des weltumspannenden Güterverkehrs durch die Schifffahrt abgewickelt werden, sind die Logistiker bemüht, einen steigenden Anteil des Güterverkehrs auf die Eisenbahn umzulenken.

## Erste Kontinente umspannende Eisenbahnstrecken

Die Transsibirische Eisenbahn verfügte jahrzehntelang über den Längenrekord mit der 9.289 km langen Strecke von Moskau bis Wladiwostok. Sie wird mittlerweile durch die wirtschaftlichen und politischen Ambitionen der Volksrepublik China von diesem ersten Platz gedrängt, dies durch die Kontinente umspannenden Güterzüge.

Im März 2008 wurde das „Joint Venture“ unter der Bezeichnung „Trans-Asia-Express“ von mehreren Unternehmen aus der Logistikbranche gegründet. Das Ziel war eindeutig - die Containerzüge zwischen China und Westeuropa auf die Gleise setzen und die Lieferzeiten verkürzen. Am 6. Oktober 2008 erreichte der erste Testzug, aus der Stadt Xiantang kommend, den Hamburger Hafen. Über die Transsibirische Eisenbahn wurden 50 Container innerhalb von 17 Tagen über die 10.000 km lange Bahnlinie bewegt.

Im Juni 2010 verkehrte der erste Containerzug zwischen dem Rheinhafen in Duisburg und Moskau. Ab November 2010 begann der Güterverkehr mit Automobilteilen zwischen der Ortschaft Wackersdorf (nahe Leipzig) und der nordostchinesischen Stadt Shenyang. Die Fahrt dauerte 23 Tage über die 11.000 km lange Bahnstrecke – nur die Hälfte der Dauer per Seeweg. Allerdings musste der Zug aufgrund der Breitspur in Russland zweimal – in der weißrussischen Stadt Brest-Litowsk und in der russisch-chinesischen Grenzstadt Manzhouli in der Inneren Mongolei – die Spuren wechseln. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Zuges war mit 40 km pro Stunde sehr gering.

Mittlerweile wurden weitere Direktverbindungen mit einer Länge von 11.300 km zwischen dem Pazifik und dem Atlantik auf die Gleise gesetzt u.a. von der chinesischen Hauptstadt Peking nach Hamburg an der Elbe und von der Megastadt Chongqing nach Duisburg am Rhein. Der erste Containerzug startete am 20. März 2011 den regelmäßigen Verkehr über die 10.300 km lange Südroute durch Kasachstan innerhalb 16 Tagen. Im

Zeichen der bilateralen wirtschaftlichen Beziehungen „zwischen dem Pazifik und dem Atlantik“ erreichte der mit 51 Containern beladene Güterzug am 2. August 2013 über die 10.218 km lange Südroute den Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder innerhalb der Rekordzeit von 15 Tagen.

Diese Bahnstrecke ist um 2.000 km kürzer als die Nordroute. Pendelten vor drei Jahren jeweils drei Züge in beide Richtungen, so verkehren mittlerweile wöchentlich 24 Züge pro Richtung. Nach sechs Stunden der Entladung und der Beladung verlässt der Güterzug wieder Deutschland und schlängelt sich nach China.

Ein weiterer Erfolg stellte die Ankunft des ersten Güterzuges in der spanischen Hauptstadt Madrid am 10. Dezember 2014 dar. Mit diesem Zug wurden 82 Container auf die historisch längste Zugreise der Welt in Bewegung gesetzt. Über die 13.000 km lange Eisenbahnstrecke von Yiwu an der chinesischen Ostküste durchquerte der Zug acht Staaten: China, Kasachstan, Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland, Frankreich und Spanien während 21 Tagen. Der Wechsel der Lokomotive fand alle 800 km statt. Nicht ohne Stolz wurde vermeldet, dass der Transport über die Bahnstrecke um 10 Tage schneller als die Beförderung der Fracht per Seeweg war. Als Wermutstropfen sollte jedoch vermerkt werden, dass eine Reihe von Problemen längs der Bahnstrecke vorlagen u.a. die unterschiedlichen Spurweiten, Frequenzen und Spannungen sowie Sicherheitsaspekte.

Am 29. April 2017 wurde vermeldet, dass der erste Güterzug nach über 12.000 km und 20 Tagen die Stadt Yiwu im Osten der Volksrepublik China erreichte, dessen Reise in der britischen Hauptstadt London begonnen hatte. Diese Bahnstrecke ist länger als die Transsibirische Eisenbahn, jedoch 1.000 km kürzer als diejenige, welche Yiwu mit Madrid verbindet. Der Transport über die Eisenbahn ist um 30 Tage kürzer als die Beförderung der Fracht über den Seeweg. Man soll jedoch nicht verkennen, dass die Ladekapazität an Containern eines Containerschiffs ein Vielfaches des Zuges darstellt.

Nachdem der Eisenbahnknotenpunkt „Hub Bettembourg“ nunmehr seiner Bestimmung übergeben wurde, wird es sicherlich nicht mehr lange dauern, bis die angedeutete Eisenbahnverbindung für den Güterverkehr zwischen Zhengzhou in der Provinz Henan und dem Terminal in Luxemburg über die Nordroute verwirklicht wird. Man spricht von mindestens einer Verbindung pro Woche und der Anlieferung von 50 Containern pro Zug.

## Die „Neue Seidenstraße“

Neben diesen Erfolgen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs hat die



Volksrepublik China ein weiteres Projekt unter der Bezeichnung „One Belt, One Road“, einem Infrastrukturnetz (Straße und Seeweg) entlang der historischen Seidenstraße von China nach Europa ins Gespräch gebracht. China will an eine Zeit anknüpfen, in der das damalige Kaiserreich der Mittelpunkt des Welthandels war. Über viele Jahrhunderte hinweg war die Seidenstraße die wichtigste Handelsroute - eine Karawanenhandelsroute. Sie verband Ostasien über den Mittleren und den Nahen Osten mit den östlichen Gestaden des

Neues Denken für die Gestaltung der Verkehrsströme ist gefragt, um den Weg für die globale Mobilität zu ebnen, denn nur durch die resolute Anwendung des Verursacherprinzips wird die aktuelle erhebliche Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern reduziert. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene resp. das Schiff wird gefördert, denn sie ist die einzige Transportinfrastruktur, die die wachsenden Güterverkehrsströme in ökonomischer und ökologischer Hinsicht bewältigen kann.

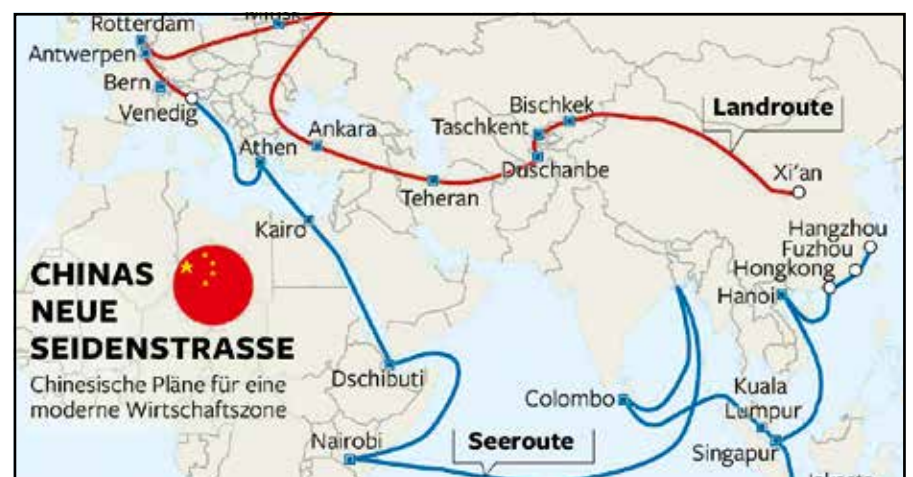


Mittelmeers und weiter mit den Handelszentren in Zentral- und Westeuropa.

Bislang haben 64 Staaten aus Asien, dem Nahen Osten, Afrika sowie Ost- und Westeuropa Interesse für dieses Projekt angemeldet. Um es finanziell zu stemmen, wurde eigens die Asiatische Infrastrukturinvestmentbank mit einem Startkapital von 100 Milliarden Dollar ausgestattet. Man erwartet Investitionen in Höhe von mehreren Hundert Milliarden Dollar entlang den beiden Strecken.

Die nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet demzufolge auch einen Ausgleich von divergierenden Interessen u.a. zwischen den umweltschützerischen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen. Wenn dieses Unterfangen in den kommenden Jahren von Erfolg gekrönt ist, dann wird der „green deal“ verwirklicht.

Marcel OBERWEIS



## Quellenhinweise:

1. <https://www.welt.de/wirtschaft/article160672317/Bahnverbindung-Deutschland-China.html>
2. <https://de.wikipedia.org/wiki/Trans-Eurasia-Express>
3. <http://www.zukunft-mobilitaet.net/2403/zukunft/eisenbahn-china-europa-hochgeschwindigkeitzug/>

AS CFL Athlétisme Luxembourg

## Claudine Weicherding und Gilbert Schiltz neue CFL Straßenlaufmeister

Die CFL Straßenlaufmeisterschaften wurden dieses Jahr am 08 Juli in Feulen ausgetragen. Es war dies bereits die 34 Auflage dieses traditionellen Laufes. Bei idealen Bedingungen wurden um 10h00 die 30 Teilnehmer auf die 10km Wendepunktstrecke geschickt. Unter den Teilnehmer waren auch 12 Vertreter von der Post welche ebenfalls ihre Meisterschaften über die 10km austragen.

Gleich nach dem Start setzte sich auch mit Vincent Zanon ein Vertreter der Post an die Spitze des Feldes und ließ sich auch am Ende der 10km als strahlender Sieger feiern. Dahinter folgten mit Olivier Kass und Gilbert Schiltz zwei Vertreter der CFL welche dann auch den Titel unter sich ausmachen sollten. Nach einem schnellen Start von Olivier Kass konnte dieser sich zunächst von Gilbert Schiltz absetzen. Bei Wendepunkt hatte Kass noch einen leichten Vorsprung auf Schiltz. Im weiteren Verlauf des Rennens gelang es Schiltz jedoch wieder zu Kass aufzuschließen und kurz vor km 9 konnte er sich dann auch von Kass absetzen. Somit konnte sich Gilbert Schiltz dann auch zu Schluss den Titel über die 10km sichern. Platz 2 der CFL Meisterschaft belegte Olivier Kass und Platz 3 konnte sich der letztjährige Meister Denis Curridor im Endspurt vor Albert Recken sichern.

Auf Platz 6 erreichte Roland Weber das Ziel vor dem Vizemeister der Post Andy Olinger sowie Patrick Diederich.

Im Gegensatz zu den Herren war das Rennen der Damen weniger spannend. Unter den 4 Teilnehmerinnen konnte sich Claudine Weicherding (CFL) souverän gegen die 3 Vertreterinnen der Post durchsetzen. Am Ende konnte sich Claudine Weicherding ebenfalls über den Meistertitel freuen. Auf dem weiteren Plätzen folgten Sandy Melsen (Meisterin der Post), Nicole Weber und Natascha Karger.

Allgemein bleibt zu sagen dass die neue Startzeit großen Zuspruch bei den Teilnehmern fand.

Fotos und Text  
**Josy BOURGGRAFF**



Meisterin bei den Frauen:  
Claudine Weicherding



Meister bei den Herren:  
Gilbert Schiltz



www.syprolux.lu – fb: syprolux deng gewerkschaft



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.



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  
**29. September 2017**

Redaktionsschluss  
ist der **21. September 2017**

(Nach diesem Datum können  
keine Artikel mehr  
angenommen werden)

info@syprolux.lu