

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

Transport

50
Joer

Nr. 7

11. Mai 2018

50. 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

Mir soen allen Bedeelegte villmools Merci fir hir Participatioun an der Muttergottes-Oktav. Der Chorale e grouse Merci fir dat musikalescht Encadrement vun der Mass.



Frühjahrsweiterbildung beim SYPROLUX

Der diesjährige Frühjahrsweiterbildungstag des SYPROLUX fand am 04. Mai im Generalsekretariat statt. Sowohl die Personalvertreter als auch die Vertreter der verschiedenen Kommissionen und Sektionen waren zahlreich vertreten.

Die SYPROLUX-Präsidentin referierte über den „Volet disciplinaire“, der in einer ersten nicht spruchreifen Version vorgestellt wurde. Hervorzuheben ist, dass seitens des RH-Dienstes kein rigoroses Strafen geplant ist. So soll in Zukunft eine klare Linie eingehalten werden, die für alle Bediensteten gleich aussehen soll. Die Delegierten des SYPROLUX fordern indes klare Festlegungen und Begriffsbestimmungen. Des Weiteren wurden die unterschiedlichen Laufbahnen angesprochen, wo unbedingt Unterschiede bei den verschiedenen Berufsbildern gemacht werden müssen. Auch waren sich die SYPROLUX-Delegierten einig, dass ein betroffener Mitarbeiter der zu einem Gespräch bei einem Vorgesetzten aufgefordert wird, sich von einem Delegierten begleiten lassen kann.

Im Anschluss wurde die neue „Mobilité Interne“ vorgestellt. Über diesen RH-Dienst sollen in Zukunft alle vakanten CFL-Interne Stellen ausgeschrieben werden. Nachfolgend kann jeder Mitarbeiter, der die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt, sich für diesen Posten bewerben. Er muss aber mindestens 5 Jahre auf dem alten Posten gearbeitet haben. Zu erwähnen ist aber noch, dass der lokale Vorgesetzte eine einmalige Verschiebung des Postenwechsels erwägen kann. Dieser kann 6 Monate oder 1 Jahr (bei Klassen) betragen.

Am Nachmittag besuchte die neue „assistante social“, Frau Viviane Pereira Dinis den Formationstag. Als erstes stellte sie sich vor und erklärte den Anwesenden ihren Aufgabenbereich.

- **Administrative Hilfen:** Hier werden unterschiedliche Hilfen bei Verwaltungen und Behörden im In- und Ausland angeboten.
- **Recht auf Leistungen:** Unterschiedliche Hilfen sowohl vom Staat wie von Gemeinden, Renten, Elternurlaub, ...

- **Finanzielles:** Aufstellen von einem Familienhaushalt, Geldforderungen, Überschuldung, Pfändung, ...
- **Gesundheit:** Probleme bei der Pflegeversicherung, Pflege zu Hause, spezielle Krankeneinrichtung, Sterbefall, ...
- **Familie:** Anfrage für das Sorgerecht, Unterstützungen, Familien- Personenstand, ...
- **Rechtsbeistand:** Strafregister, Einspruch, Beschwerde, ...
- **Wohnen:** Aufstellen eines Mietvertrags, Miete, Anpassung der Wohnung, Suche nach einer Wohnung, betreutes Wohnen, finanzielle Hilfen, ...
- **Arbeit:** Neueinstufung wegen Krankheit, Behinderung, Rente, Sozialversicherung, ...

Selbstverständlich ist dies nur eine kleine Aufzählung des täglichen Arbeitspensums. Wichtig zu erwähnen ist aber noch, dass die „assistante sociale“ unter das Berufsgheimnis fällt, und so alle Gespräche vertraulich behandelt werden.

Steve WATGEN

Bei Fragen oder sonstigen Problemen kann jeder Mitarbeiter (in), Pensionär und Witwe sich gerne an Frau Pereira Dinis wenden:

Telefon: 4990-5726

E-Mail: viviane.pereiradinis@cfl.lu



Die Delegierten des SYPROLUX zusammen mit Frau Viviane Pereira Dinis

Sie lesen in dieser Nummer

| | |
|---------------------------|-------|
| Aktuelles | 2 |
| Leitartikel..... | 3 |
| Aktuelles | 4 |
| News | 5 |
| Zentraldelegation..... | 6-7 |
| Famillienfest | 8-9 |
| Sektionen | 10-11 |
| Hechtwagen C4ü..... | 12-13 |
| Der Golfstrom | 14 |
| Die Krebsbachtalbahn..... | 15 |
| Ausflug..... | 16 |

Farbe bekennen!



Paul GRIES

Erfreulich ist die Nachricht vom 26. April 2018: das Parlament hat die Umsetzung einer weiteren Etappe des Gehälterabkommens ermöglicht. Noch vor den Sommerferien können die CFL-Angestellten mit der Auszahlung der Punkterhöhung um 1,5% (rückwirkend auf den 1. Januar 2018), sowie der Erhöhung der Essenszulage um 34€ (retroaktiv zum 1. Januar 2017), rechnen.

Ein Wermutstropfen bleibt weiterhin: die Einführung des „mPass“ bei der CFL. Mittlerweile fördern 202 Betriebe (18.354 mPässe) die öffentlichen Verkehrsmittel, es wird Zeit die Verantwortlichen des zweitgrößten Arbeitgebers in Luxemburg in die Pflicht zu nehmen.

Die Umsetzung der nicht finanziellen Aspekte beinhaltet familienfreundliche Maßnahmen (z.B. Teilzeitbeschäftigung zwischen 40-90 Prozent) ist in Ausarbeitung.

CORE²

Die CORE²-Präsentationen sind abgeschlossen, die Ungewissheit bei so manchen Kolleginnen und Kollegen ist geblieben. Warum?

Waren die Erwartungen der Belegschaft zu groß? Ich denke nicht. Der Informationsfluss war einseitig, hat in vielen Fällen die Realität nicht berührt.

Die Objektive der Werte-Charta müssen in der praktischen Umsetzung erkennbar sein. Die Vorgehensweise einzelner Abteilungen ist erschreckend. (z. B. TM-Abteilung - Agent inapte). Die Einsicht in die aktualisierten „Fiches de postes“ (Die Anleitung zur Ausarbeitung der „Fiches de postes“ wurde von der RH-Abteilung ausgegeben – 20.05.2016) ist in vieler Wunschenken. Dabei ist dieses Dokument ausschlaggebend bei Neueinstellungen oder Postenausschreibungen. Die beruflichen und fachlichen Kompetenzen für die Pàrp-Posten

(poste à responsabilité particulière) sind ebenfalls Bestandteil der „Fiches de postes“. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!

Glaubwürdigkeit

Mit der Einführung der „neuen Betriebsvorschriften RGE/RGI“ am 03 April 2016, entstanden einige Probleme bei der Umsetzung. Begrüßenswert sind die Schulungen der Fahrdienstleiter, Dirigeant MOTRA, jedoch blieb eine Kategorie auf der Strecke: „D’Funktioun ADEC“ (Agent Désigné Exploitation Chantier).

Die Person des ADEC ist Dreh und Angelpunkt, wenn im Gleisbereich gearbeitet wird. Er ist Organisator, Verantwortungsträger, einziger Ansprechpartner für den Fahrdienstleiter usw.

Es ist eine Schande, dass zwei Jahre nach Inkrafttreten neuer Betriebsvorschriften, die Schulung des betroffenen Personals noch nicht angepasst ist. Dazu gehören ebenfalls die internen Dokumente, welche die Kompetenzen und Verantwortungen der einzelnen Funktionen klar abdecken.

ISO / SMS ...

Die lästigen Zeitschienen dieser Prozeduren, ein Fluch für die Abteilungen, könnte man meinen. Wenn es jedoch um Sicherheit oder Effizienz geht, ist gute Planung eine Voraussetzung. Diese Erkenntnis und andere personalverträgliche Lösungen könnten bei einem Feierabendbier angesprochen werden.

Paul GRIES

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 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 (GSM: 661 185 236 oder E-Mail: mullmanu@pt.lu)

Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks



... äere Spezialist fir de Wunraum

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

Steiererklärung och 2018!

Wann dir Hëllef bei äerer Steiererklärung braucht, zeckt net a rufft un.
Weider Informatiounen um Tel: Basa-1289 oder 226786-1



18.04.2018

Am Morgen nahmen die SYPROLUX-Delegierten an der CFL-Zentraldelegation teil. Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes. Des Weiteren wurden die in der Zentraldelegation diskutierten Themen weitgehend analysiert.

19.04.2018

Am Morgen besuchten die EI/AV-Betriebskommissionen die Bahnhöfe im Norden (Mersch, Ettelbrück und Ulflingen) des Landes. Anschließend fand die Generalversammlung in Warken statt.

20.04.2018

Am Nachmittag besuchten die SYPROLUX-Verantwortlichen die neue PAT-Klasse.

Am Abend lud die Atterter-Sektion zur traditionellen Generalversammlung nach Redange ein.

23.04.2018

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

24.04.2018

Am Nachmittag fand die Generalversammlung der Services-Centraux statt. In einer gut besuchten Runde wurden aktuelle Themen wie z.B.: die „postes à responsabilité particulière“, Versetzung zu anderen Posten, Besetzung



Die Kollegen der Sektion Attert in geselliger Runde

der Büros in der Generaldirektion, ... angesprochen.

25.04.2018

Am Nachmittag tagte die Pensionierten- und Witwenkommission, hier wurden sowohl der Ausflug wie auch die Generalversammlung im November angesprochen. Anschließend informierte die SYPROLUX-Verantwortliche Mylène Bianchy die Versammlung über aktuelle Themen.

26.04.2018

Am Morgen lud die MI-Kommission zur Generalversammlung ein. Die SYPROLUX-Verantwortlichen begrüßten zusammen mit dem MI-Kommissionsleiter und den MI-Personalvertreter zahlreiche Mitglieder. Hier wurden brisante MI-Themen (IPS, Tableaux de Service, Versetzung zu anderen Posten, ...) angesprochen.

27.04.2018

Am Morgen teilten die SYPROLUX-Verantwortlichen zusammen mit den TM-Personalvertreter Händedesinfektionsmittel im TM aus. Händedesinfektionsmittel wurde von den TM-Personalvertreter in den Sitzungen beim „Chargé de Gestion“ mehrmals angefordert, wurden aber verworfen. Nachdem abermals Lokführer als auch Werkstattpersonal Händedesinfektionsmittel gefordert haben, wurden diese vom SYPROLUX ausgeteilt.

Am Abend lud die BU-Kommission zu ihrer Generalversammlung ins SYPROLUX-Generalsekretariat ein. In geselliger Runde wurden aktuelle und brisante BU-Themen angesprochen.

01.05.2018

Der SYPROLUX lud zusammen mit dem Kinderferien- und Sozialwerk zum Familienfest nach Hesperange in den Park ein.

02.05.2018

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



Steve WATGEN

04.05.2018

Der SYPROLUX lud zur Frühjahrsformation ein. Zusammen mit den Personalvertreter wurden folgende Themen angesprochen: Neufassung der Generalorder N°10-Disziplinarverfahren, Mobilité interne-Versetzungen und Postenwechsel, Betreuung der „agents inaptes“ am Nachmittag wurde die neue Assistante Sociale, Madame Viviane Pereira Dinis vorgestellt.

05.05.2018

Am Morgen feierte der FCPT/SYPROLUX zusammen mit dem Kolpingwerk die Oktavmesse in der Kathedrale. Die Messe wurde durch den SYPROLUX-Männerchor verschönert. Dem Männerchor nochmals vielen Dank.

06.05.2018

Die SYPROLUX-Verantwortlichen nahmen an der Schlussprozession der Muttergottesoktave teil.

Steve WATGEN



v.l.n.r.: Mylène Bianchy, Claude Turmes, Jubilar Rudy Braun (für 60 Jahre) und Claude Kleer

Délégation Centrale 18. März 2018

Eine effizientere Gangart im Sozialdialog

Die CFL-Gruppe auf dem Weg zum zweitgrößten Arbeitgeber Luxemburgs

Auf den 28. Februar 2018 zählte die CFL-Gruppe 4.537 Mitarbeiter. Der Altersdurchschnitt liegt bei rund 40 Jahren. 87,5% der Mitarbeiter sind Männer, der Anteil der weiblichen Mitarbeiter liegt bei 12,5%. Unter den Mitarbeitern arbeiten 755 Teilzeit. Die Belegschaft legte innerhalb eines Jahres um 134 Einheiten zu.

Die CFL verzeichnete 24 Pensionsabgänge (inklusive préretraite und „mise à la réforme“), es erfolgten ebenfalls 29 Entlassungen bzw. Kündigungen im selben Zeitraum.

Ganze 74 Einheiten wurden im ersten Trimester 2018 in die Muttergesellschaft eingestellt:

- 12 Einheiten in die I-Laufbahn
- 17 Einheiten in die A-Laufbahn
- 11 Einheiten in die M-Laufbahn
- 10 Einheiten in die S-Laufbahn
- 12 Einheiten in die B-Laufbahn
- 12 Einheiten in die D-Laufbahn (hors statut)

Rekrutierungsschwierigkeiten bestehen derzeit besonders im „T“-Bereich. Auf dem Arbeitsmarkt sind nur wenige Ressourcen vorhanden, des Weiteren steht die CFL hier in direkter Konkurrenz mit anderen Telekommunikationsbetrieben.

Personalbestand 2019:

Gesamtüberblick in der Ausarbeitung

Seit langem ringt man in der Zentraldelegation um eine klare und nachvollziehbare Dar- und Aufstellung des Personalbestandes. Ebenfalls ist es für uns als SYPROLUX wichtig, dass die Personalvertreter der jeweiligen Dienststellen aktiv in den Prozess zum Erstellen des Personalbestandes eingebunden werden und informiert bleiben.

D/RH informierte uns, dass das gesamte Organigramm der CFL informatisch ins HR-Access-System eingespeist wird. Man rechne damit, dass die Erfassungsarbeiten in zwei Monaten abgeschlossen seien. Ab dem Moment ist dann jeder Dienstzweig bis in seine kleinste Einheit einsehbar, samt „postes à responsabilité particulière“, Laufbahn und Grad. Die „fiches de poste“ werden ebenfalls integriert. Dies ermöglicht eine bessere Handhabung.

In Zukunft sollen die Gespräche zur Aufstellung des Personalbestandes im September des Jahres X-2 anfangen. In anderen Worten: im September 2018 fangen die Gespräche an für den Personalbestand 2020, welcher im März 2019 vom Verwaltungsrat abgesegnet wird.

Die „postes à responsabilité“ (pàrp) und das Examen

In den „filières“, welche nie über ein Laufbahnexamen verfügten, wird es auch in Zukunft kein Examen geben, um in den Genuss eines „pàrp“ zu kommen.

Laufbahnen, in welchen bis dato immer ein Examen bestand und die noch bis 2019 abgehalten werden, muss der Betreffende ein Examen abgelegt haben, um ein „pàrp“ bekleiden zu können. Nach 2019 muss der Mitarbeiter ein I/6- bzw. A/5-Examen nach den neuen Bedingungen ablegen.

„pàrp“ – Nachzahlung unterwegs

D/RH informierte uns ebenfalls, dass die Nachzahlung der „pàrp“-Posten bei den „chef de brigade“ des MI mit dem kommenden Monatsgehalt erfolgen wird bei denjenigen, welche noch nicht am Endgehalt ihrer Laufbahn angelangt sind.

Die Generalorder N°6 (Facilités de transport accordées aux agents CFL) wird aktualisiert

Auf Grund zahlreicher Abänderungen wird die Generalorder N°6 aktualisiert:

- die B-Laufbahn wird hinzugefügt, mit dem Vermerk, dass die 1. Klasse nach bestandenen Laufbahnexamen erstattet wird;
- die Linien des RGTR, auf welchen unsere Freifahrtkarte gültig ist, werden auf den letzten Stand gebracht;
- die Tram wird hinzugefügt, da diese ebenfalls unter die Nutzungsbestimmungen der Generalorder N°6 fällt.

Sozialwahlen im Anmarsch

Die kommenden Sozialwahlen wurden auf den 19. März 2019 festgelegt. Die Generalorder N°7 muss demnach angepasst werden in punkto:

- Referenzpersonalbestand,
- Anzahl der Kandidaten der jeweiligen Personaldelegationen.

Hierzu wird eine Sitzung der „Délégation restreinte“ einberufen werden.

Die Aufgaben des Comité Mixte und der Délégation Centrale überdenken

Die Sozialpartner waren sich ebenfalls einig, dass man sich Gedanken über die künftigen Arbeiten des Comité Mixte und der Délégation Centrale machen soll. Sinn und Zweck sei es sich eine effizientere Arbeitsweise in beiden Gremien aufzuerlegen, wobei der Fokus im gemischten Betriebsrat weiterhin auf den Themen Betriebssicherheit, Arbeitssicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz liegen muss.

Derweil sollen die Aufgaben und Missionen der beiden Gremien neu aufgelistet werden, das jeweilige Profil geschärft werden.

Zu oft zu wenig Gehör

Die SYPROLUX-Vertreter kamen aber nicht umhin, den RH-Verantwortlichen mitzuteilen, dass sehr oft die Zentraldelegation bzw. der gemischte Betriebsrat eine der letzten Instanzen ist, wo die Personalvertreter ihre Anliegen hervorbringen können. Allzu oft stockt der Sozialdialog auf der Ebene der „Chargés de Gestion“, bzw. werden Vorschläge oder Anliegen zu oft abgeschmettert.

Alle Anwesenden bedauerten diese Aussagen. Die Tatsache, dass die Personalvertreter im allgemeinen das Vertrauen in ihre Obrigkeit verloren haben, sei besorgniserregend, und lasse tief blicken in Bezug auf die Vorgehensweise mancher Vorgesetzter, so die SYPROLUX-Vertreter.

Die „cellule mobilité interne“ ist kein Abschiebeplatz

Zu den Aufgaben der RM-Abteilung gehören unter anderem:

- die Versetzungsgesuche der Mitarbeiter, welche sich auf eine interne Anzeige hin melden. Nach einer 5-Jahresfrist, ist ein „avis“ des zuständigen Service nicht mehr ausschlaggebend. Ein Versetzungsgesuch kann in Zukunft nur noch maximal um ein Jahr verzögert werden. Derzeit ist ein offizielles Schreiben des RH in Ausarbeitung, welches die neuen Bestimmungen klar definieren und erklären soll. Das ausgearbeitete Formular, welches der interessierte Mitarbeiter ausfüllen muss, dient einzig und allein zur Information. Des Weiteren ermöglicht es dem Einzelnen sich mit seinem Versetzungsgesuch intensiv auseinander zu setzen;

- die berufliche Neuorientierung der sogenannten „agents inaptes“. Ein so genanntes „flexistaff“ wurde gegründet. Hier werden Mitarbeiter, welche auf Grund ihres Gesundheitszustandes beruflich neuorientiert werden müssen, aufgefangen und betreut. Auf keinen Fall soll und wird die RM-Abteilung missbraucht werden bzw. sich missbrauchen lassen, um Mitarbeiter, welche in ihrer Abteilung einer sinnvollen und im Personalbestand aufgelisteten Tätigkeit nachgehen, ins Abseits zu stellen;
- die Versetzungsgesuche innerhalb eines Dienstzweiges (z.B. ein Versetzungsgesuch von der MI Brigade 21 zur Brigade 23) werden weiterhin von den lokalen Dienststellen bearbeitet und werden beim zuständigen Chargé de Gestion angefragt.

Strenger Helfer im Alltag

Der Verantwortliche des „mouvement“ im BU erklärte die einzelnen Aufgaben des „coach“, so wie sie ebenfalls in der „fiche de poste“ auflistet sind. Dem Präsidenten der DC sei nämlich zugezogen worden, dass vereinzelte „coach“ über die Stränge schlagen und die Fahrer zu Unrecht zur Ordnung rufen würden. Demnach würden sie eher Repression als Prävention betreiben.

Daher wurde in der DC ein weiteres Mal unterstrichen, dass ein „coach“ positive Missionen zu erfüllen hat. Zu diesen Aufgaben gehören:

- die Ausbildung und die Betreuung der „agents stagiaires“;
- die praktische Ausbildung auf neuen Bussen,
- das Erweitern der Streckenkenntnis der Fahrer,
- die Betreuung und Unterstützung der Fahrer bei kleinen Unfällen (Blechschaden).

Ein „Coach“ fungiert demnach als Bindeglied zwischen den Fahrern und den Vorgesetzten im BU. Es gehört aber ebenfalls zu den Aufgaben des „coach“ mögliches Fehlverhalten zu korrigieren mittels eines klärenden Gesprächs mit dem betreffenden Fahrer. Ein „coach“ soll streng, aber gerecht und fair sein.

In Bezug auf die beiden vom DC-Präsidenten angesprochenen Fälle wurde Folgendes zurückbehalten:

- wenn Busfahrer in Pausenräumen oder Raucherecken zusammen stehen und miteinander reden, soll in luxemburgischer Sprache gesprochen werden, damit niemand sich ausgegrenzt fühlt;
- vor geraumer Zeit ließ die Sauberkeit einiger Pausenräume stark zu wünschen übrig. Aus diesem Grund wurden die „coach“ dazu aufgefordert, ein

Auge auf den Zustand der Räume zu haben.

Die CFL benötigt auch weiterhin eine Druckerei

Beim Erstellen des neuen Organigramms der Informatikabteilung, welches im gemischten Betriebsrat vorgestellt wurde, fokussierte man sich hauptsächlich auf die Hauptaufgabenbereiche. Es ist aber klar, dass die Druckerei weiterhin bestehen bleibt. Angesiedelt wurde sie unter den „opérations informatiques“.

IPS – 17 Monate für eine lahme Ente

Wieder einmal stand das IPS-Programm auf der Tagesordnung. Nach Angaben des RH, teilte die MI-Abteilung mit, dass nun besagtes Programm in Betrieb sei. Jeder einzelne Mitarbeiter könne nun seine Situation einsehen. Die „chef d'équipe“ könnten gegebenenfalls auch Korrekturen vornehmen.

D/RH betonte hingegen, dass das Programm nur so gut sei, wie derjenige der es mit Informationen füttert. Eine Aussage, welche auf wenig Gegenliebe bei unseren Personalvertretern stieß.

Unverständlich ist es für uns noch immer:

- dass man ein System implementiert hat, welches bestehende Arbeitsbedingungen nicht kennt und demnach keine Zeitüberschreitung z.B. sich bemerkbar macht;
- dass die Nachtprämien immer noch im Oracle eingetragen werden müssen;
- dass das IPS über kein automatisches Kontrollsystem verfügt, welches die einzelnen Validationsschritte vermerkt;
- dass es noch immer Fehler in der Stundenabrechnung gibt.

Auch wenn man nun von drei Programmen auf zwei reduziert habe, sei das IPS kein Gewinn, da das Programm viel zu langsam arbeite und in seiner Handhabung mehr als schwerfällig sei.

In aller Herrgottsfrüh zum Test?

Vor Kurzem wurden bei den Lokführern 2 Kandidaten im Rahmen ihrer „attestation complémentaire harmonisée“ geprüft. Beide Kandidaten hatten um 03:00 Uhr in der Früh Schichtbeginn. Besagte Prüfung wurde dann auch sofort nach Schichtbeginn durchgeführt.

In Zukunft wird aber von solch einem Vorgehen abgesehen. Prüfungen werden im Zeitrahmen zwischen 06:00 und 18:00 Uhr abgehalten. Es sei denn, der Kandidat wurde im Vorfeld informiert und hat seine Zusage erteilt, dass die Prüfung vor 06:00 Uhr abgehalten werden kann.

Es hapert beim „dépannage“

In der Zentraldelegation zog man eine erste Bilanz in Bezug auf die neue Ausbildung der Lokführer. Die Resultate sind nicht wirklich zufriedenstellend, obschon das neue Prozedere durchaus seine positiven Seiten hat, besonders für die Kandidaten die zu lernen wissen. Die Examenzeit an sich wurde von 4 auf 2 Monate verkürzt.

Doch besonders im Bereich des „dépannage“ sind die Resultate einfach zu schlecht.

Des Weiteren macht man sich ebenfalls Gedanken ob man über eine sogenannte „Léierbud“ nicht schneller Lokführerkandidaten mit Eisenbahngrundkenntnissen rekrutieren kann.

Betreuung im Falle einer Aggression bzw. eines Personunfalls für die gesamte Belegschaft

Auch wenn unsere Kolleginnen und Kollegen Zugbegleiter, Busfahrer und Lokführer öfters Opfer eines Übergriffs bzw. Zeuge eines Personunfalls werden können, so ist die vorgesehene Betreuung auf die gesamte Belegschaft anwendbar. So auch auf unsere Kollegen aus dem MI-Bereich. Die RH-Abteilung wird besagtes Prozedere sämtlichen Abteilungen in Erinnerung rufen, diese sollen dann die nötigen und vorgesehenen Ausbildungstagungen anbieten.

Feueralarm im AC

Es wurde darauf hingewiesen, dass im Falle eines Feueralarms das gesamte Personal die Werkstätten verlassen muss. 2018 hat noch kein Feueralarm stattgefunden.

PMM bald operativ

D/RH teilte den Anwesenden mit, dass die „permission de mise en marche“ (PMM) auf den DOSTO-Fahrzeugen bis Ende Oktober 2018 einsatzbereit sei.

CORE²

D/RH teilte den Anwesenden mit, dass bis dato zwischen 600-700 Mitarbeiter an den Veranstaltungen teilgenommen haben.

Der SYPROLUX war vertreten durch:

Mylène Bianchy, Isabelle Faber, Ed Mallinger, Ramiro De Sousa Valente.

mb

Isabelle FABER





MERCI

Och dëst Joer haate mer nees e flotten Familljendag, den 1. Mee zu Hesper am Park. E spezielle Merci un déi vill Hänn, déi gehollef hunn bei der Viirbereedung an, dass si eis de ganzen Dag mat ville Leckereien, Spaass a Spill versuergt hunn.



Fotos: Mylène BIANCHY



Generalversammlung vun der Syprolux Sektioon Ettelbréck

De 16. Mäerz huet de Komitee vun der SYPROLUX Sektioon Ettelbréck hir Memberen mat der Famill souwéi d'Memberen vum Verwaltungsrot vum SYPROLUX op hier Generalversammlung agelueden.

Eng 50 Leit haten sech um 18:00 Auer zu Warken am „Café Kaell“ afontt fir Aktuelles aus der Gewerkschaft a Polit-Welt sowéi Informatiounen iwver laafend CFL-Projeten ze kréien.

De President vun der Sektioon konnt aus gesondheetleche Grënn net deeluelen, sou dat Sekretärin Tania Pesch den Oflaaf vum Owend organiséiert huet.

De Nord Deputéierten Marco Schanck huet iwver déi demographesch Entwécklung vun eise Land referéiert a bedauert dat bis dato keen Ausbau vun der Nordstreck geplangt wär. Obwuel am Hibleck op déi vill Verspéidungen an Ausfäll vun den Zich, bedéngt duerch technesch bzw. Infrastruktur Problemer dëst dréngend noutwenneg wär fir déi 2-Gleisegkeet op der Nordstreck ze realiséieren.

Benotzer vun öffentlechen Transportmëttel haten héich Erwaardungen an de neien Fahrplan 2017/2018 gestallt. Mä am Endeffekt huet just ee klengen Deel vun hinnen konnten vu reellen Verbesserungen profitéieren an zwar déi Leit wou aus dem Norden kommen an als Ziel de Kirchberg hunn. De neien Arrêt Pafendall an de Funiculaire erméiglechen hinnen een Zäitgewann vun méi wei 20 Minutten pro Trajet.

Mä leider ginn et och eng etlech Leit déi dës Relatioun net notzen, si mussen sech ab dem lëschten Dezember neien Fahrzäiten an Streckenopdeeleungen upassen. Transversal Linnen déi schonns 1998 fir vill Duercherneen an Onstëmmegkeeten gesuert haten,

bréngen fir déi mësch Benotzer keng wierklech Verbesserung an hiren alldeeglechen Déplacementen.

De Marco Schank huet dofir een Appel un CFL an Politik-Verantwortlech gericht, dat de Client a Punkto Pénktlechkeet am Zuch a Bus Trafik net kann op 2023 vertréischt ginn, mä si wëllen ELO ee verlässlechen Fahrplan sowéi proppert Fahrmaterial wat och zu Stousszäiten genug Platz fir all Reesender bidd.

Begréissenswäert ass dat d'CFL 5,5 Milliounen Euro an d'Zuchstreck Ettelbréck-Dikkrich wëll investéieren. Eng néi Eisebunnsbréck get iwwert d'Sauer gebaut. Mat méi wéi 20.000 Gefierer pro Dag, Tendenz steigend staut et net just zu den Haaptstousszäiten! Ponts et Chaussées wëll parallel zur Zuchstreck en eegenen Buskorridor op enger Längt vun 1,2 km bauen.

Mir als SYPROLUX fuerderen nach ëmmer 2 zousätzlech Halten op der Zuchstreck Ettelbréck-Dikkrich, een beim Cactus an een bei der Zone Industrielle Walebroch. Laangftisteg gesinn d'Wéiderféierung vun der Streck op Gilsdorf bei de Schoulkomplex a nees d'a Betriebuelen vun der bestehender Streck Ettelbréck-Colmar/Berg-Bissen.

D'Mylène Bianchy, SYPROLUX-Presidentin ass kuerz op d'Agresiounen am öffentlechen Transport agaang. De rezente Zuelen vun der Press no, sinn dës an d'Luucht gaangen. De SYPROLUX fuerdert schonns séit laangem eng Unitéit bei der Police, déi Sécherheet am öffentlechen Transport garantéiere soll.

D'Mylène ass dono kuerz op Situatioun am FRET agaang an huet vu Problemer an der CFL Cargo bericht. Déi spigelen sech am finanzielle Beräich erëm, dëst ass bedengt

duerch d'Ëmrüstung vum Fahrmaterial op ETCS, de Bau vun engem neien Atelier, Streckesperrungen, Streikbewegungen op de Nopesch Réseau'en ...)

De Jean-Paul Schmitz, huet eis déi grouss Infrastrukturprojet'en fir d'Joeren 2018-2023 virgestallt. Dës gesinn eng Modernisatioun een Ausbau a Neibauten vun den CFL-Infrastrukturen um ganze Réseau vir.

Den FCPT-President Paul Gries ass nach emol opt Vir an- Nodeeler vun der neier "Fahrplanoptimisierung" seit Dezember 2017 agaangen. Trotz de verbesserten Informatiounssystemer Aramis, Auris an d'eropsetzen vun Zäit Pufferen op deenen verschidden Zuch-Linnen kennt et dach zu massiven a regelméissegen Verspéidungen. Wat net grad zur Zefriddenheet vun de Benotzer vum öffentlechen Transportmëttel féiert.

Dëst kennen Präsentatiounen wéi de CORE2 vun der Direktioun an d'After-Work-Eventen och net wett maachen. Wëll d'Auswirkungen vun der Gehälterreform bei der haaptsächlech déi ënnescht Carriären finanziell Aboussen hu missten astiechen an dei zum Deel ongerecht an net Posten orientéiert Verdeelung vun den Punkten fir „d'Postes à responsabilité particulière“, d'Onstëmmegkeeten beim Ausbezuelen vun geleeschten Iwwerstonnen "Majoration" an verschiddene Servicer leien den CFL-Mataarbechter nach schwéier um Mo a sinn och fir eis als SYPROLUX nach net "gess a verdaut"!

Uschléissend stoungen de Keesebericht souwéi den Aktivitéitsbericht op der Dagesuerdnung. De Keessier Änder Bertemes konnt seng Bilanz mat engem gesonden Iwwerschoss ofschléissen a krut d'Entlaschtung vun den Keesserevisoren.

Dem Aktivitéitsbericht vun der Sekretärin konnt een enthuelen dat et ëmmer méi schwéier gëtt Ausflich ze organiséieren wou all Goût trëfft an all Zéit Schema vun de Memberen passt.

Op Nationalfeierdag hunn déi 2 Sektioonen Ettelbréck a Norden een Trëppeltour an der Emgéigend vun Ettelbréck op den Ditgeshaff organiséiert an do den Natur a Léierpad vum Cactus besicht.

Am Dezember haten déi 2 Sektioonen hir Memberen op Köln op de Chrëschtmaart invitéiert.

Uschléissend goufen déi aus-triedend an nei wählbar Memberen fir eng weider Period bestäetgt an et gouf och e neie Member opgeholl:



Die Jubilaren der Ettelbrücker Sektion zusammen mit den SYPROLUX-Verantwortlichen

den Erny Winandy, Buschauffer um Poste isolé Ettelbréck.

Duerno goufen eis Membere geéiert:

Fir 15 Joer: M. Schirtz Jean-Marie

Fir 50 Joer: M. Thies Fred

Fir 50 Joer: Mme Graff Liliane

Fir 60 Joer: Mme Juncker Madeleine

Fir 60 Joer: M. Gilson Charel

Fir 60 Joer: M. Gricius Willy

Entschëllegt waren d'Madame Anne Heusbourg (50 Joer) an den Här Jean Schmit (60 Joer)

Bei der fréier Aussprooch konnten d'Memberen hier Doléancen a Froen virbréngen déi vun der SYPROLUX-Leedung beäntwert an diskutéiert goufen.

Den Owend gouf mat engem gudden lessen an der Verlosung vun der traditioneller Tombola, déi d'Komiteesmemberen an SYPROLUX-Sympathisanten alljährléich stëften, ofgeschloss.

Tania PESCH

Assemblée Générale de l'Union Artistique et Intellectuelle des Cheminots Luxembourgeois (UAICL)

Le 9 avril 2018 a eu lieu l'Assemblée Générale de l'UAICL au bâtiment de la Direction des CFL. Le président Guy Gieres a souhaité la bienvenue aux représentants et dirigeants des sections de l'association tout en les félicitant de leur engagement dans l'exécution de leur fonction et du bon travail fourni durant l'exercice passé. Par la même occasion il a adressé un grand merci à l'administration des CFL pour le soutien financier.

Les sections suivantes étaient représentées: L'Harmonie FNCTTFEL, la Chorale ALBERT BOUSSER, les Radioamateurs CFL ainsi que les Amis du CFL Photo Club. C'est avec un grand regret qu'on a dû accepter la dissolution définitive de la section Art Graphique.

De l'autre côté on a constaté avec satisfaction une grande activité au courant de l'année 2017: l'Harmonie 8 concerts, la Chorale 9 concerts, les Amis du Photo Club 17 rencontres thématiques et les Radioamateurs réalisant des communications nationales et internationales.

Cette année, sur le plan international, au mois de septembre 2018 les Amis de la Photographie vont participer avec leurs œuvres à un concours à Maribo au Danemark, la Chorale à une manifestation internationale à Wels en Autriche et les Radioamateurs à un congrès à Tapolca en Hongrie.

Conscient du problème du manque de nouveaux membres dans certaines sections et afin de mobiliser les intéressés éventuels aux activités au sein de l'UAICL, il a été décidé à l'unanimité de déployer tout ce qui est possible pour attirer de nouveaux membres (adresses de contact UAICL: chrimi@pt.lu; fisaic.org). A cette fin, les responsables vont se rencontrer au courant de l'année pour discuter sur la marche à suivre dans cette affaire.

C'est dans cet ordre d'idées que le président s'est montré optimiste quant au futur de l'association et la soirée s'est terminée en toute convivialité.

Le Président de l'UAICL

Guy GIERES

Save the date!

Vorankündigung

08.-09.11.2018

Besichtigung des Mercedes- und Porsche-Museums mit anschließender Werksbesichtigung.

Weitere Informationen in einer nächsten Ausgabe

Kollegen der TM-Kommission

Save the date!



Armand SCHILLING

Ein ursprünglicher „Hechtwagen“ C4ü als Umsiedlerwagen

Der nach der Befreiung als CFL B3C5yfi Nr. 2301 umgezeichnete, im Jahre 1911 ab Werk als C4ü klassifizierte Umsiedlungswagen war jahrelang in Luxemburg als einziger sogenannter von der ehemaligen Deutschen Reichsbahn zur Verfügung gestellte „Umsiedlungswagen“ aus der Besatzungszeit bekannt, womit Luxemburger nach Deutschland verschleppt worden waren.

Das „ü“ als Gattungszeichen stand ursprünglich für eine Ausstattung mit Faltenbalg-Übergängen vorn und hinten, die später jedoch als Grundausstattung in Luxemburg nicht mehr dazugehörte.

Auf Grund einer Fotoaufnahme aus dem 1952 von der „Ligue des prisonniers politiques et déportés“ (LPPD) herausgegebenen „Livre d’Or de la Résistance 1940-1945“ hatte man lange Zeit angenommen, dass die ab 1942 bis 31.8.1944 ausgeführten Umsiedlungsaktionen nach Deutschland bloss mit einem einzigen Eisenbahnwagen ausgeführt worden wären.

Erst wieder 1982 war dem amtierenden Commissaire de la Résistance zu Ohren gekommen, dass im Bahnhof von Walferdingen ein Eisenbahnwagen stünde, welcher als Umsiedlungswagen erkannt worden sei, und dass die hier beheimatete AMFL Vereinigung (Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg) als Besitzer vorhätte diesen Wagen zu restaurieren. Auf Veranlassung des Conseil National de la Résistance entschloss die „Ligue vun de Lëtzebuurger politische Prisoné’er an Deporté’erten“ (LPPD) sich an den Kosten für die Restaurierung zu beteiligen. Ein Jahr später fand am 12.11.1983 eine Zusammenkunft im Bahnhof Walferdingen (als AMFL-Vereinslokal dieser Vereinigung von der Gemeinde zugesprochen) statt, wo aus diesem Anlass von den Verantwortlichen der AMFL der LPPD Delegation der betreffende Umsiedlungswagen präsentiert wurde. Bei dieser Gelegenheit sollte es sich herausstellen, dass wegen diverser kleiner Unterschiede in den Konstruktionsmerkmalen, es sich auf jeden Fall nicht um den 1952 im Livre d’Or gezeigten Umsiedlerwagen handeln konnte. Jedoch aufgrund einer Bildaufnahme aus dem C.N.R.-Archiv konnte festgestellt werden, dass es sich aber in Walferdingen trotzdem um einen Eisenbahnwagen handelte, der

bei der Umsiedlung eingesetzt wurde. Nun erst wurden logische Überlegungen angestellt. Unter anderem gelangte man anhand von verschiedenen Fotos aus dieser Zeit zur Überzeugung, dass es bei einer Zugfolge nach und von Leubus/Schlesien von jeweils minimal zwei Tagen Hin- und Rückfahrt verkehrstechnisch überhaupt nicht möglich gewesen war, dass es bloß einen Umsiedlungswagen gegeben hatte. Weil öfters verschiedene Umsiedlungstage so dicht hintereinander lagen wie am 17. und 18. September 1942, oder am 3.4. und 5.11.1943, konnte derselbe Wagen aus Leubus/Schlesien nicht wieder rechtzeitig leer nach Luxemburg zurückgekehrt sein um erneut zur Verfügung zu stehen. Zu derselben Überzeugung kam auch eine Delegation von ehemaligen Umgesiedelten, welche am 26.11. sich den Wagen in Walferdingen angeschaut hatten, und ebenfalls der Meinung waren, dass es mindestens 4 Umsiedlungswagen gegeben hatte.

Nach Kriegsende mussten eine Reihe Umänderungen am Umsiedlungswagen ausgeführt werden, der 1911 von der Waggonfabrik Esslingen gebaut worden war. Als echte Rarität in Westeuropa besaß er noch einen Langträger aus Eichenholz. Unter dem Wagenkasten wurde dieses Teil ersetzt und mit einer Spezialflüssigkeit getränkt. Eine elektrische Heizung wurde ebenfalls eingebaut sowie ein neuer innerer Bodenbelag angebracht. Die deutsche Beschilderung wurde durch französische Bezeichnungen ersetzt. Neue Vorhänge an den Fenstern wurden hinzugefügt, usw. Im Lauf der Zeit wurden im Inneren noch weitere kleine Änderungen vorgenommen. Um den Wagen schnellzugerecht auszustatten musste eine Hälfte als 2. Kl. Abteil verändert werden. In Wagen der 3. Kl. hatten auf Holzbänken je acht Personen Platz pro Abteil.

Der Eisenbahner Emile Frantzen aus Strassen, und nachträglich in Bereldingen wohnend war während der Besatzungszeit aktiver Resistenzler. Während dem allgemeinen Durcheinander im September 1944, kurz vor der Befreiung war der betreffende Umsiedlungswagen ein letztes Mal aus Schlesien zurückgekehrt. Noch unter der Naziherrschaft entschloss sich Emil Frantzen diesen erinnerungsreichen Wagen für die Nachwelt zu retten. Als



Der nach Kriegsende als CFL B3C5yfi Nr. 2301 eingereihte Umsiedlungswagen im Güterbahnhof Luxemburg Zwickau als 2.Kl. und 3.Kl.-Wagen.



Der Umsiedlerwagen kurz nach der 1. Restaurierung als Eigentum der AMFL im damals abgestellten Heimatbahnhof Walferdingen.



1984 in den CFL-Werkstätten von Luxemburg, AMFL Präsident Hansen bei Malerarbeiten im Innern des Umsiedlerwagens.

Lokführer überführte er im Verlauf einer seiner Nachtschichten den Wagen hinter den Friedhof von Hollerich auf ein fast komplett mit Gebüsch zugewachsenen Abstellgleis, und versteckte ihn dort. Für den Fall dass die Deutschen den Wagen angefordert hätten, hätte er ihnen in dem bereits herrschenden Durcheinander glaubhaft versichern können, dass der Wagen noch nicht aus Deutschland zurück sei. Nach der Befreiung als die neue CFL-Gesellschaft dringend auf jedes verfügbare Wagenmaterial angewiesen war, wurde er als B3C5yfi Nr.2301 umgezeichnet und in den CFL-Bestand eingereiht. Frantzen behielt ihn auch weiterhin im Auge.

Wie kam nun dieser 1911 in der Esslinger Waggonfabrik gebaute C4ü „Hechtwagen“* als Umsiedlungswaggon zum dem Bahnhof Walferdingen?

Nachdem er dem Lokführer Hèng Hansen, seinem Eisenbahner Arbeitskollegen von der Bedeutung dieses historischen Wagens erzählt hatte, zeigte Hansen ebenfalls grosses Interesse daran und verfolgte genau wie Frantzen den weiteren und längeren Einsatz als Reservewagen. Etwa um 1967 wurde der Umsiedlerwagen CFL 2301 als Schrottwagen an die ARBED verkauft um alte Wagen der ehemaligen Prinz-Heinrichbahn zu ersetzen, welche bisher in dem sogenannten Arbed-Beamtenzug zwischen Arbed-Schiffingen und Belval über Terre Rouge Gelände liefen und nun verschrottet wurden. Mit der neuen Arbednummer 8635 bekam der Umsiedlerwagen auch einen neuen braunen Anstrich verpasst. Nach der Abschaffung des Arbed-Zuges im Jahre 1979 stand der Umsiedlerwagen anschließend monatelang neben der kleinen CFL-Haltestelle Belval-Usine, welche von den Arbed-Beschäftigten benutzt wurde.

Lok- und Triebwagenführer Hansen der öfters dienstlich dort vorbeifuhr konnte nicht einsehen, dass dieses historisch wertvolle Wagenmaterial dort langsam zu verlottern drohte. Als AMFL-Mitglied schlug er der Walferdinger Vereinigung vor den Umsiedlerwagen vor dem Verfall zu retten. Zusammen mit einem weiteren AMFL-Mitglied erreichten beide, dass das in mehrfacher Hinsicht historische Objekt von der Arbed-Direktionsleitung der AMFL Vereinigung zugesprochen wurde. Bereits im Sommer 1979 wurde der 41 to schwere Wagen von Belval-Usine nach dem Bw. Bettemburg überführt, wo anschließend eine Reihe absolut notwendige Unterhaltsarbeiten ausgeführt wurden. Unter anderem wurde am Wagendach das ursprünglich aus einer wetterfester Bitumen Segeltuchdecke bestand, neues Roofingmaterial angebracht das anschließend ein paar Lagen Waterproof verpasst bekam. Die inzwischen ziemlich verrosteten Schwanhals Drehgestelle wurden gereinigt und mit einer rostverhindernden Farbe behandelt und anschließend mit einer schwarzen Deckfarbe ver-

* Bei einem sogenannten „Hechtwagen verjüngte der Einstiegsbereich sich zu den Wagenenden hin, was dem Wagen ein hechtartiges Aussehen verlieh und in Deutschland zur Bezeichnung Hechtwagen führte, und dessen Konstruktionsweise an den Enden für ein besseres Verhalten in engen Kurven dienen sollte. An diesem Wagentyp wurden im Laufe der Zeit verschiedene Änderungen vorgenommen, und kamen als Variantentypen in den Umlauf.

sehen. Auch die äußeren Bekleidungsbleche des Wagens mussten ausgebessert bzw. erneuert werden. Die Aufbauten wurden nur bis 1914 aus Holz gefertigt und außen verblecht. Beim Abschleifen einer der braunen Seitenwände kam auch wieder die vormalige CFL-Betriebsnummer 2301 zum Vorschein. Der Wagen bekam dann wieder seine ursprüngliche grüne Lackierung zurück.

Da mittlerweile dem AMFL Modellistenclub ein Teil des Walferdinger Bahnhofsgebäudes von der Gemeindeverwaltung Walferdingen als Vereinssitz eingeräumt worden war, wurde es möglich dank dem Entgegenkommen der CFL den Wagen von Bettemburg nach Walferdingen zu überführen, wo die nahe Gipsfabrik ihren Eisenbahn Privatanschluss zum Abstellen gratis zur Verfügung stellte.

Hin und wieder benutzte die CFL den Wagen zu besonderen Anlässen. Etwa bei einer Loktaufe, wo der Wagen an den Täufling angehängt wurde, um auf der Bahnstation wo die jeweilige Taufzeremonie stattfand zur Besichtigung zur Verfügung zu stehen. So z.B. am 15.5.1985 anlässlich der Loktaufe der Diesellok 1805 auf den Namen „Mondorf-les-Bains“ im Bahnhof Bettemburg Ost, oder einen Monat später auf Rümelingen Halt zur Loktaufe der E-Lok 3614 am 18.6.1985.

Im Vorjahr 1984 war der Umsiedlungswagen im September dank technischer Mithilfe der CFL in den bahneigenen Werkstätten Luxemburg nochmals überholt und soweit wie möglich original restauriert worden. Anschließend wurde das für Ausstellungszwecke bestimmte Objekt mit dem vom C.N.R. (Conseil National de la Résistance) zur Verfügung gestellten dokumentarischen Fotomaterial bereichert. Anlässlich des Jubiläums „125 Jahre luxemburgische Eisenbahnen“ wurde der renovierte Wagen im Oktober 1984 im Güterbahnhof an der Diedenhofenerstraße ausgestellt. Der überholte Umsiedlerwagen, sollte im Jubiläumsjahr „40 Jahre Kriegsende und Lagerbefreiung“, als Originalstück aus einer schweren Zeit weiterhin in verschiedenen Bahnhöfen zu sehen sein. 1993 wurde der Umsiedlerwagen CFL B3C5yfi Nr. 2301 anlässlich einer Ausstellung im Güterbahnhof Luxemburg nochmals ausgestellt. Danach verschwand er sozusagen von der Bildfläche und wurde im Bahnhof Wasserbillig im ehemaligen kleinen (unverschlossenen) Lokschruppen remisiert, wo er nach etlichen Jahren begann unaufhaltsam zu vergammeln.

Die in den Abteilen von den einstigen Förderern zur Erinnerung als stille Zeugen der Umsiedlung gespendeten Fotos sind schon längst abhanden gekommen. Rostflecken überall, Wagendach und Außenhaut von Tauben beschi..en, die Abteifenster inzwischen mutwillig von Vandalen zerstört usw. Der 2009 verstorbene ehemalige Resistenzler, langjähriger Generalsekretär und spätere Präsident des CNR (Conseil National de la Résistance) Aloyse Raths würde sich im Grabe umdrehen, würde er als einer der Förderer des Umsiedlerwagens das Bild dieses beschämenden Zustandes noch mit ansehen müssen.

Text und Fotos: Armand SCHILLING



Aktuelle Endstation, die ehemalige Lok- und Wagenremise Wasserbillig

Der Golfstrom – die Wärmepumpe Europas schwächelt

Seit Jahren werden die Auswirkungen der klimatischen Veränderungen auf die Meeresströmungen in allen Ozeanen untersucht. Mittels Computersimulationen, gespeist mit Millionen Messdaten u.a. den Meeresoberflächentemperaturen, haben die Wissenschaftler die Erkenntnis gewonnen, dass sich der Golfstrom seit den 1950er Jahren um etwa 15 Prozent verlangsamt hat.

Es sei vermerkt, dass der Golfstrom als eine starke oberflächennahe Wasserströmung von dem spanischen Seefahrer Ponce de Leon vor der Küste Floridas im Jahr 1513 entdeckt wurde.

Der Golfstrom mit einer Breite von 100 km bewegt sich mit der Strömungsgeschwindigkeit von 6 km/h und wirkt als Wärmepumpe für Nordwesteuropa. Er startet seinen langen Weg in Westafrika, zieht quer über den Atlantik und durchströmt die Karibik. Hier „sammelt“ er gigantische Mengen an warmem Wasser und fließt anschließend längs der nordamerikanischen Ostküste hoch. Bei etwa 35 Grad nördlicher Breite schwenkt ein Teil des Golfstroms nach Nordosten und ein anderer Teilstrom strebt in Richtung der kanarischen Inseln und Westafrika.

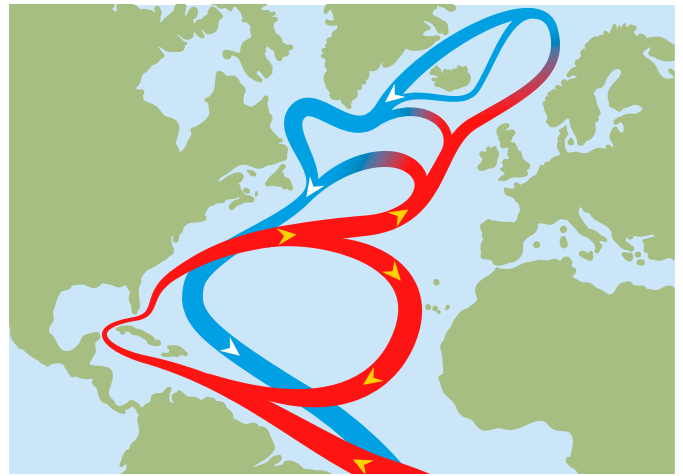
Die Temperatur des Wassers in der Karibik beträgt durchschnittlich 30 °C und noch immer 20 °C bei seiner Ankunft in der Nähe von Neufundland. Ohne die Wirkungen des Golfstroms wäre Nordwesteuropa inklusiv Grönland und Island etwa 5 bis 10 Grad kälter. Mit der eingelagerten thermischen Energie sorgt der Golfstrom für das meist milde Klima in West- und Mitteleuropa, man erkennt dies durch die Präsenz von Palmen an den südlichen Gestaden Irlands und Englands.

Der Golfstrom gilt als ein wichtiger Kipppunkt im Klimawandel und die aufkommenden Veränderungen haben unumkehrbare Konsequenzen für das Erdsystem zur Folge u.a. verringern sich die Durchschnittstemperaturen in Nordeuropa.

Der Klimawandel lässt den Golfstrom schwächeln

Bedingt durch die globale Erwärmung haben die vermehrten Regenfälle und das Schmelzen des arktischen Eises sowie der Gletscher in Grönland zu einem erhöhten Eintrag von Süßwasser in den Atlantik geführt. Infolgedessen verringert sich der Salzgehalt des Ozeans, es wird weniger dicht und somit leichter, es sinkt langsamer ab, wodurch die Sogwirkung, die den Golfstrom nach Nordwesteuropa lenkt, abgeschwächt wird.

Bis vor einigen Jahrzehnten kühlte sich das Meerwasser in höheren geografischen Breiten ab und ein nicht unerheblicher Teil verdunstete, wodurch der Salzgehalt erhöht wurde. Dadurch wurde das Wasser dichter und schwerer, es sank in die Tiefsee ab und wurde wieder in den Südatlan-



Die Wärmepumpe Europas, der Golfstrom

tik zurückgeführt. Dieses starke Absinken im Nordatlantik stellte den Antrieb für den Golfstrom dar und bildete die Grundlage für das Entstehen der thermohalinen Zirkulation. Doch dieser sehr positive Prozess wandelt sich nunmehr dramatisch und die Konsequenzen überblicken wir noch nicht in ihrer Gesamtheit.

Die Klimaforscher zeigen in ihren Messungen nach, dass der warme Golfstrom sich entlang der US-Küste nach Norden verlagert hat und länger in Küstennähe bleibt. Die Wirkungen des Golfstroms haben sich um 15 Prozent in den vergangenen 70 Jahren verringert. Wenn sich die Strömung verlangsamt, dann bringt sie weniger Wärme nach Norden, was zu einer Abkühlung des Nordatlantiks führt.

Der Rückgang der Meerestemperatur südlich von Grönland liegt daran, dass sich die große Umwälzströmung im Atlantik, die sogenannte „Atlantic Meridional Overturning Circulation“ im 20. Jahrhundert deutlich abgeschwächt hat.

„Die Belege, die wir jetzt haben, sind die bisher robustesten“, sagt Stefan Rahmstorf vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), der die rezente Studie verfasst hat und weiter: „Das spezifische Trendmuster, das wir in den Messungen gefunden haben, sieht genauso aus, wie es von Computersimulationen als Folge einer Verlangsamung des Golfstromsystems vorhergesagt wird. Die beobachtete Abschwächung wird vor allem durch die Treibhausgasemissionen, durch die Verbrennung von fossilen Brennstoffen verursacht, hervorgerufen.“

Wenn die globale Erwärmung nicht rasch gestoppt wird – das weltweite Ziel ist die Beschränkung der Erhöhung der Temperatur der Atmosphäre auf unter 2 Grad C – dann müssen Millionen Anrainer des Golfstromes in Südwesteuropa mit einer weiteren langfristigen Verlangsamung der Atlantikströmung rechnen und einer möglichen negativen Klimaveränderung.

Marcel OBERWEIS

Literaturhinweise:

1. <https://www.zeit.de/2018/17/golfstrom-meeresstroeme-veraenderung-erkenntnisse/komplettansicht>
2. <https://diepresse.com/home/science/5404229/Das-Foerderband-der-Ozeane-schwachelt>
3. <http://www.heinz-schmitz.org/index.php/nachrichtenleser/der-golfstrom-schwachelt.html>

Die Krebsbachtalbahn im Nordschwarzwald

Des Öfters wurde in dieser Zeitung auf historische Eisenbahnstrecken hingewiesen, die aus Rentabilitätsgründen stillgelegt, jedoch Dank dem Eifer und der Ausdauer von Eisenbahnbegeisterten wieder in Betrieb gesetzt wurden.

Die 17 km lange normalspurige Krebsbachtalbahn, gelegen östlich der Stadt Sinsheim im Nordschwarzwald, ist eine Stichbahn, welche von der Bahnstrecke Meckesheim nach Aglasterhausen abzweigt und am 16. Oktober 1902 ihren Betrieb aufnahm. Es sei dem Technikbegeisterten mitgeteilt, dass man über 27 Lokomotiven aus unterschiedlichen Epochen im Technik-Museum Sinsheim bewundern kann.

Die Bahnstrecke hat ihren Ausgangsbahnhof in Neckarbischofsheim Nord, drei km von der Stadt Neckarbischofsheim entfernt. Sie verläuft entlang des Krebsbachs über Helmhof, Untergimpfern, Obergimpfern und Siegelbach bis nach Hüffenhardt im vorderen Odenwald.

Dem Besucher dieser reizvollen Gegend sei gesagt, dass er an den besagten Haltepunkten aussteigen kann, um die Landschaft per Fahrrad und zu Fuß zu ergründen. Die maximale Steigung der Bahnstrecke beträgt 22% und die Geschwindigkeit wurde auf 60 km/h beschränkt. Es sei vermerkt, dass die Fahrräder im Rahmen des begrenzt verfügbaren Platzes kostenlos mitgenommen werden.

In den ersten beiden Betriebsdekaden blieb das Verkehrsaufkommen leider hinter den Erwartungen zurück und der Betrieb sollte im Jahr 1927 eingestellt werden. Durch die Bereitstellung von neuen Finanzmitteln konnte der Betrieb mit Dampflokomotiven verlängert werden. Mitte der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde der Betrieb mit Dampflokomotiven eingestellt und die Dieseltriebwagen u.a. „Uerdinger Schienenbusse“ übernahmen den Dienst.

Die historischen Städtchen entlang der Bahnstrecke

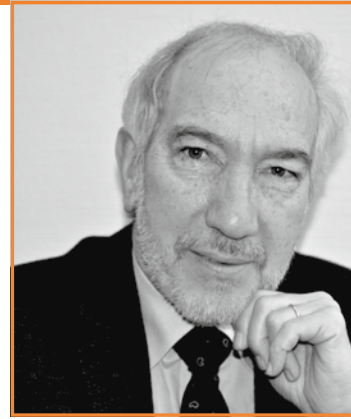
Im Krebsbachtal lassen verschiedene Kleinfunde innerhalb der Stadtgrenze von Neckarbischofsheim auf eine fast 2000 Jahre alte Besiedlung durch die römischen Legionen schließen, der Ort wurde urkundlich erstmals im Jahr 988 erwähnt.

Als Baudenkmäler möge das „Alte Schloss“, dessen Ursprung auf das Jahr 1274 zurückgeht, erwähnt werden, welches als das älteste erhaltene Gebäude gilt. Dem renaissancezeitlichen Prachtort im Schlosspark aus dem Jahr 1590 sollte man ebenfalls einen Besuch abstatten. Im Rittersaal wurden historische Wandmalereien aus dem 15. und dem 16. Jahrhundert im Jahr 1977 freigelegt. Von der mittelalterlichen Stadtbefestigung hat nur der fünfeckige „Hohe Turm“, im Verlauf der zweiten Stadterweiterung im Jahr 1448 errichtet, die Stürme der Zeit überlebt.

Die frühesten Besiedlungsspuren in Hüffenhardt sind die im Jahr 1844 entdeckten Grabhügel aus der Jungsteinzeit und die Römer hinterließen auch ihre Spuren. Das Rathaus - ein schmucker Fachwerkbau aus dem Jahr 1559 - erhielt seine heutige Form während der Renovierung im Jahr 1861. Der Besucher kann weitere historische Fachwerkhäuser im gesamten Ortsinnern bewundern.

Das Ende der Krebsbachtalbahn naht

Im Jahr 2006 wurde aufgrund des sich verringernenden Personenverkehrs deutlich, dass der Betrieb zwischen Neckarbischofsheim und Hüffenhardt spätestens zum Sommer 2009 enden würde. Der reguläre Personenverkehr wurde am 1. August 2009 eingestellt. Noch im selben Jahr fanden sich Eisenbahnbegeisterte zusammen und beschlossen, die Bahnstrecke mit



Marcel OBERWEIS

eingeschränktem Verkehr am Leben zu halten.

Seit dem 1. Mai 2010 verkehren auf der Krebsbachtalstrecke an Sonn- und Feiertagen von Juni bis Oktober die „Uerdinger Schienenbusse“. Leider verhinderte der schlechte Untergrund auf einigen Teilabschnitten den Einsatz von historischen Dampflokomotiven. Die Fahrt zwischen den beiden Endpunkten der Bahnstrecke dauert in etwa 30 Minuten und die Saison der Krebsbachtalbahn, durchgeführt vom „Förderverein Schienenbus e.V.“ beginnt am 1. Mai.

Der Schienenbus war in den 50er und den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts ein sehr populäres Fahrzeug und die Panoramafenster erlaubten eine umfassende Aussicht in die Umgebung. Der „Uerdinger“ ist uns ebenfalls bekannt, verkehrte er doch auf den Nebenbahnlinien u.a. zwischen Nörtzingen und Rümelingen sowie zwischen Bettemburg und Düdelingen. Während meiner Ausbildungszeit hatte ich die Gelegenheit, den „Uerdinger“ zwischen den Jahren 1964 und 1967 zu benutzen - in Erinnerung bleibt mir, dass man neben dem Lenker des Triebwagens die Strecke miteinsehen konnte und so theoretisch sein Mitlenker sein durfte.

Marcel OBERWEIS



Krebsbachtalbahn-Roter Flitzer

Quellenhinweise:

1. <http://www.krebsbachtal-bahn.de>
2. <https://de.wikipedia.org/wiki/Neckarbischofsheim>
3. <https://de.wikipedia.org/wiki/Hüffenhardt>

Ausflug op Rotterdam, Amsterdam an Edam

Léiw Memberen, de Sektionsausflug vun der Sektioon Lëtzebuerg féiert eis dëst Joer, **vum 21.-23.09.2018 op Rotterdam, Amsterdam an Edam.**

Programm:

- 21.09.2018 Départ géint 06:00 Auer op der Bus Gare CFL Letzebuerg. Mam Bus fuere mir op Amsterdam via Rotterdam (Hafenrundfahrt a Mettegiessen). Géint 15:30 Auer geet et weider op Amsterdam an den Hotel „Westcord“, um 19:00 Auer ass d'Owesiessen.
- 22.09.2018 Moies besiche mir Amsterdam (keen gemeinsam Mettegiessen). Nomettes zur fräier Verfügung. Géint 18:00 Auer Grachtenfahrt mat Owesiessen.
- 23.09.2018 Check-Out am Hotel. Visite vun der Käserei und Holzschuhmacherei „De Simonhoeve“, mat Mettegiessen. Dono Weiterfahrt op Edam mat Stadtbesichtigung. Géint 15:00 Auer Réckfahrt op Letzebuerg.

Onkäschtebeitrag:

Memberen / Partner: 300 €

Net Member vun der Sektioon Lëtzebuerg: 655 €

Aus organisatoresche Grënn soll jiidereen, deen um Ausflug wëll deelhueen, de betreffende Betrag bis den 15.06.2018 op folgende Konto iwwerweisen hunn: CCPL LU29 1111 0276 1971 0000.

Fir weider Informatiounen mëllt iech w.e.g. beim Manou Mullenbach (661 185 236) oder beim Eric Wengler (691 398 743).

Sektioon LËTZEBUERG



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

Der nächste „Transport“ erscheint am 1. Juni 2018

Redaktionsschluss ist der 24. Mai 2018

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

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 €



info@syprolux.lu