

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

# Transport

Nr. 11  
20. Juli 2018

50  
Joer

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



Iech all eng schéin an erhuelsam Sommervakanz



Fotos: Mylène Bianchy



## 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](http://www.snj.lu)
- **CROIX-ROUGE:** Tel: 2755 2004 oder 2755 6202 und [www.croix-rouge.lu](http://www.croix-rouge.lu)
- **CARITAS:** Tel: 40 21 31-1 und [www.caritas.lu](http://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](http://www.studienkreis.lu)

#### INTELLEGO

Tél: +352 661 787 995  
[www.intellego.lu](http://www.intellego.lu)  
Tél: 45 58 70  
[contact@intellego.lu](mailto: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](mailto:mullmanu@pt.lu))

**Der Verwaltungsrat  
des Kinderferien- und Sozialwerks**

## Sie lesen in dieser Nummer

Aktuelles .....	2
Leitartikel.....	3
Aktuelles .....	4
News .....	5
Comité Mixte .....	6-7
Kommissionen .....	8-9
Besichtigung der CFL-MM .....	10
Gornergrat Bahn .....	11
Schweizer Schmalspurbahn.....	12-13
Distinctions Honorifiques .....	14
Sport.....	15-16

## SYPROLUX-Kongress 2018

**Wéini:**

**Freides, den 23. November 2018**

**Samschdes, den 24. November 2018**

**Wou:**

**Alvisse Parc Hotel**

(120, rte d'Echternach L-1453 Luxembourg)

## Save the dates

**Le secrétariat général  
du SYPROLUX restera fermé  
le lundi 13 et mardi 14 août**



**Réunion du Comité Central:**

02. Octobre 06. Novembre 11. Décembre

**Save the dates**



Paul GRIES

## Urlaubszeit – Nicht für Alle!

Sommerzeit ist Ferienzeit: Während die einen ihren vollverdienten Urlaub antreten, beginnt bei anderen die Hochsaison der Baustellen. Die Sommermonate nutzt die CFL um größere Bauphasen der Infrastrukturprojekte umzusetzen. Die Linien 10, 50, 60 und 90 werden modernisiert und erweitert. Deswegen werden mehrere Streckenabschnitte zwischen dem 14. Juli und dem 16. September 2018 gesperrt. Eine große Herausforderung für das Personal, Abstriche bei der Urlaubsplanung, Einhalten von Terminen usw. Zusätzlich gibt es den Umzug des Stellwerks Luxemburg PDL (Wochenende 14./15.07.), sowie die Inbetriebnahme der neuen HIS-Software. Im Monat August soll der Zugbahnfunk (RST) durch das GSMR-Netz ersetzt werden und in der zweiten Hälfte des Monats September die Betriebsleitzentrale BLZ ihren Dienst aufnehmen. Dies sind notwendige Maßnahmen zur Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur und steigern die Attraktivität des öffentlichen Transportes. Eine Umstellung der Technik (HIS Bedienung PDL / GSMR) bedeuten allerdings auch teilweise Anpassungen der Betriebsvorschriften. Strukturelle Änderungen der Betriebsabläufe (BLZ) bewirken ebenfalls Anpassungen der Vorschriften. Dass in manchen Berufssparten Personalmangel herrscht ist kein Geheimnis. Die Herausforderung an viele Mitarbeiter ist groß, dessen sollten sich alle Beteiligten bewusst sein. Bei so mancher Entscheidung sollten einige „Akteure“ einen kühlen Kopf bewahren. Es wäre in vielen Situationen angebracht, neue Abläufe in der Praxis zu bewerten, ehe Posten abgeschafft werden.

Die Personaldecke ist in vielen Berufsgruppen sehr dünn, aber warum? Einige Personalchefs aus dem Finanzsektor klagen schon jetzt, dass durch

die Abschaffung der 80/80/90 Regelung im öffentlichen Dienst, Ihnen die besten Kandidaten verloren gehen. Aber kommen diese zur CFL? Beim letzten Ausleseverfahren für Fahrdienstleiter waren rund 50 Bewerber gemeldet, es erschienen jedoch nur 38 Teilnehmer. Hier wird es schon schwierig eine Klasse von 12 Kandidaten einzustellen. Die Bemühungen der RH-Abteilung sind lobenswert, erzielen momentan leider nicht den erhofften Erfolg.

Nach der Ausbildung „fischen“ zu viele im Personalbestand der Fahrdienstleiter. Ein Teufelskreis, denn für viele Posten ist die Grundausbildung Fahrdienstleiter eine Voraussetzung (Büro-ATRA / Formateur / BLZ usw.).

Im letzten Monat fanden einige konstruktive Gespräche mit sämtlichen Beteiligten statt, eben auch mit Fahrdienstleitern. Diese Vorgehensweise ist begrüßenswert und führt hoffentlich zu positiven Entscheidungen. Andere Berufsgruppen sollten sich an diesem Modell inspirieren, und auf ihre Situation anpassen. Viele Berufsbilder der CFL sind einzigartig und verlangen daher eine spezifische Ausbildung, wo die Erfahrung der älteren Kolleginnen und Kollegen übertragen werden muss. Dies kostet natürlich Zeit, frühzeitige Planung (beim Ersetzen der Mitarbeiter) und Motivation. Wie schon öfters erwähnt ist es eine Voraussetzung, dass alle Abteilungen das gleiche Ziel verfolgen, nur so kann eine gemeinsame Strategie umgesetzt werden.

Wir wünschen der gesamten CFL-Belegschaft einen schönen Sommer und erholsame Urlaubstage.

**Paul Gries**

## Invitatiooun

### Sektioounsvisite Samschdes, de 27. Oktober 2018

Léiw Memberen,  
eis Sektioounsvisite ass dëst Joer den 27. Oktober 2018

#### Programm vum Dag:

Visite vun der SES zu Betzder

Mat uschléissendem gemeinsamen Owesiessen am Restaurant Relais du Château zu Betzder

- RDV um 15.30 Auer um Parking beim Restaurant d'Visite dauert ca 2 Stonnen.

Menu fir Owes:

- Salade Paysanne
- Roti Prince Orloff
- La tarte aux pommes glace vanille

Präis:

Onkäschtebäitrag vun 20€ gött virun der Visite opgehuewen.

**Wichtig: Aus Sécherheets Grënn muss eng Carte d'identité am Virus bei der SES hannerluecht ginn, dofir kennen och keng Nomellungen méi ugeholl ginn!**

**Dës Carte d'identité muss een den Dag vun der Visite och dobäi hunn.**

Dofir bieden mir iech eng Kopie oder Foto vun der éischter Säit vun der Carte d'identité ze maachen an dat zesammen mat ärer Telefonsnummer ze mailen oder eran ze schécke bis spëtstens de **26. September 2018** un den:

**Frank Dumont**

frank.dumont@syprolux.lu GSM: 661 356 717

**Paul Gries**

paul.gries@vonet.lu GSM: 621 266 935

Mat kollegiale Gréiss,  
de Comité Sektiooun Osten

## Ausflug vun der TM-Kommissioun

Donneschdes, den 08.11.2018

06:00 Auer	Départ P&R Bouillon
08:00 Auer	Kaffispaus zu Annweiler
10:30 Auer	Visite vum Mercedes Benz Musée
13:30 Auer	Wierksbesichtigung vu Mercedes-Benz Untertürkheim

No der Visite fueren mer an den Hotel Maritim Stuttgart  
Den Owend steet dann zur fräier Verfügung.

Freides, den 09.11.2018

10:00 Auer	Wierksbesichtigung bei Porsche
12:00 Auer	Visite vum Porsche Musée Stuttgart-Zuffenhausen
15:00 Auer	Retour Letzebuerg
19:30 Auer	Owesiessen am Brauhaus zu Merzig
22:00 Auer	+/- Arrivée P&R Bouillon

Präis ass 130 € pro Persoum am DZ

EZ ass plus vun 25 €

De Partner vum Member bezielt 150 €

Am Präis mat dran ass de Bus, de Kaffi (vum eischten Dag), den Hotel (mam Kaffi) an d'Visiten zu Stuttgart.

Kontosnummer: CCPL LU14 1111 0124 4630 0000

Unmeldeschluss ass de 7. Oktober, d'Iwwerweisung göllt als Umeldung. Den Ausfluch begrenzt sech op 30 Leit.

**TM-Kommissioun**

... 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



Dialog zwischen Fahrdienstleitern und CFL-Direktion geht weiter

## Eis Diir steet ëmmer op

Nach einem ersten Gespräch beim GI/Direktor, Henri Werdel, am 22. Juni während dem eine Delegation von Fahrdienstleitern zusammen mit Vertretern der SYPROLUX-Leitung auf die angespannte Situation auf dem PdL aufmerksam machten, wurde der Dialog nun am 16. Juli fortgesetzt.

In Beisein von Generaldirektor Marc Wengler, GI-Direktor Henri Werdel und El-Chef Ralph Elsen konnten folgende Punkte er- bzw. geklärt werden:

### Respekt für die Arbeit der Fahrdienstleiter

Unsere Fahrdienstleiter leisten Vieles und tragen tagtäglich eine große Verantwortung im Eisenbahnbetrieb. Diese Aussage seitens der CFL-Verantwortlichen zog sich wie ein roter Faden durch das gesamte Gespräch.

Es ist unmissverständlich, dass der Fahrdienstleiter einen klar definierten Bereich hat, indem und für den er die Verantwortung trägt, so lautete die Antwort des Generaldirektors in Bezug auf die Problematik, dass sich Fahrdienstleiter in ihrem Handlungsbereich eingeschränkt fühlen, oft nur als bloße „exécutants“ angesehen werden.

### Kommunikation ist das A und O

Bei einer stets steigenden Zahl an Zugfahrten bleiben Fehlentscheidungen nicht aus. Unsere Fahrdienstleiter wollen keineswegs einen Persilschein, der sie vor eventuellen disziplinarischen Maßnahmen schützt. Aber sie fordern eine gesamte Analyse der Vorkommnisse und das in Betracht ziehen sämtlicher Umstände, welche zu einer Fehlentscheidung führten. Die Direktion ist der gleichen Meinung, nur ein Gesamtbild einer Situation kann dazu führen Fehler zu beheben und zu vermeiden. So bekräftigte GI-Direktor Werdel künftig mit betroffenen Fahrdienstleitern ein Aufklärungsgespräch zu führen.

### Feedback zu Einträgen im Dienstbuch

El-Chef Ralph Elsen bestätigte, dass man derweil an einer Prozedur arbeite, um den Fahrdienstleitern Auskunft über ihre Meldungen zu gewährleisten.

### Klare Ansagen sind gefragt

Kurzfristige Änderungen von Zusammensetzungen von Zügen, Änderungen in Bezug auf das Zugmaterial, führen ganz oft zu Knoten und Schwierigkeiten bei der Gleisbelegung, besonders im Bahnhof Luxemburg.

Hier informierte GI-Direktor Werdel, dass der Service TM ein neues Rundschreiben in Vorbereitung hat, welches unter anderem klar definiert, wer der Ansprechpartner des PdL ist und wie die Informationen in Bezug auf Zug-

zusammensetzung, bzw. Zugmaterial an den Fahrdienstleiter gelangen.

### Baustellen und kein Ende

Angespannter ist in mancher Hinsicht die Zusammenarbeit mit dem Service MI. Hier bemängeln die Fahrdienstleiter, dass allzu oft, Arbeiten ohne entsprechendes ATRA kurzfristig durchgeführt werden.

Hier unterstreicht Direktor Werdel, dass es dem Fahrdienstleiter obliegt in solchen Fällen zusätzliche Arbeiten anzunehmen oder nicht.

Des Weiteren wird GI-Direktor die Bestimmungen zu kurzfristig durchgeführten Arbeiten mit den MI-Verantwortlichen nochmals abklären. Klar ist, dass Ausnahmebestimmungen nicht zu Regelfällen werden dürfen.



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

**25.06.2018**

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

**27.06.2018**

Am Morgen nahmen die SYPROLUX-Vertreter an der Zentraldelegation der CFL teil.

**28.07.2018**

Am Abend war die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy nach Colmar-Berg auf den Großherzoglichen Hof eingeladen.

**29.06.2018**

Am späten Morgen tagte die Arbeitsgruppe des OG7.

**03.07.2018**

Am Morgen nahmen die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy und der Generalsekretär Steve Watgen am „Comité de pilotage sécurité dans les transports publics“ teil. In dieser Arbeitsgruppe in der der MDDI-Minister Francois Bausch den Vorsitz hat, werden alle gemeldeten Vorfälle, Aggressionen, Tätlichkeiten, ... gegenüber dem Personal (sowohl CFL, AvL, Tice und RGTR) aufgelistet und analysiert.

**04.07.2018**

Am Morgen nahmen die SYPROLUX-Vertreter am gemischten Beirat der CFL teil. (siehe Bericht in dieser Ausgabe)

Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes, des Weiteren wurde zusam-

## Personalmangel nagt an jedem Einzelnen

Neue Berufsbilder und zu wenig geeignete Kandidaten sind zwei Ursachen, welche verhindern den Mangel an Personal zu beheben. Die Anzahl nicht gewährte Urlaubs- und Ruhetage steigt ungebremst. Eine Situation, welche Generaldirektor Wengler als unzulänglich beschreibt. Hier kam die Aussage, dass man Wege finden will, um kurzfristig die Lage, besonders bei den Reservisten zu entspannen.

Am Ende des Gesprächs spürte man eine gewisse Erleichterung bei allen Beteiligten. Wichtig ist es, dass jeder frei sein Anliegen vorbringen kann, so Luc Plier, einer der Sprecher der Fahrdienstleiter. Abschließend versicherte Generaldirektor Marc Wengler den Anwesenden, dass man sich dem Dialog keinesfalls verschließen wird.

Mylène BIANCHY

men mit den Personalvertreter der gemischte Beirat analysiert.

**05.07.2018**

Am Morgen traf sich eine SYPROLUX-Delegation mit der DP. Zusammen mit den Herren Bauler und Hahn wurden aktuelle CFL-Themen als auch das neue Gehälterabkommen, welches am 01.01.2019 in Kraft treten soll diskutiert.

**06.07.2018**

Am Morgen tagte der FCPT-Zentralvorstand in Ahn. Hier wurden aktuelle CFL-Probleme angesprochen. Des Weiteren referierte die SYPROLUX-Präsidentin kurz über die Geschehnisse bei der CFLcargo und CFL Multimodal. Danach stand die Planung der Sozialwahlen vom März 2019 auf dem Programm. Am Nachmittag besichtigen wir die Schleusenanlagen in Grevenmacher, was ganz interessant war.

**09.07.2018**

Am Morgen tagte der Verwaltungsrat der CFL.

**10.07.2018**

Am späten Morgen besichtigte eine SYPROLUX-Delegation das Stellwerk von Péttingen. Hier wurden aktuelle Probleme der Bediensteten angesprochen.

**11.07.2018**

Am Nachmittag tagte die Pensionierten- und Witwenkommission.

Steve WATGEN

# Flexi-Staff und Jobdating tragen erste Früchte

Nach der Begrüßung durch Generaldirektor Marc Wengler wurde der Bericht vom 07. März 2018 angenommen. Anschließend informierte der Generaldirektor über die Entwicklungen in der CFL-Gruppe. Positiv ist zu bewerten, dass 88% der Kundschaft bei einer Umfrage, sich zufrieden äußerten. Es gab auch ein Anstieg bei den Neukunden (9%), und 18% der Bahnkunden profitieren öfters vom Angebot im öffentlichen Transport. Allerdings muss die Pünktlichkeit, hauptsächlich im transversalen Angebot, verbessert werden. Externe und interne Umfragen sollen in die Prozesse der Planungen einfließen.

Der Ausbau von 15 Parkplätzen an verschiedenen Bahnhöfen wird die Attraktivität der CFL steigern. Die Modernisierung des Stellwerks Luxemburg (PDL Juli 2018), sowie die Umwandlung der Stellwerke (PSI Poste de signalisation informatisé) Ettelbrück (2020-2023) und Bettemburg sind notwendige Investitionen in die Infrastruktur.

Das finanzielle Resultat der ersten Monate 2018 wird negativ durch die CFL-Cargo beeinflusst. Die Ursachen sind der Streik (SNCF) sowie die Umrüstung des Fuhrparks (CFL-Cargo).

Die RH-Abteilung hat neue Prozeduren bei der „Mobilité interne“ eingeführt. Die Bemühungen beim „Flexi Staff“ sowie beim „Jobdating“ tragen erste Früchte. Es herrscht weiterhin Platzmangel im Direktionsgebäude. Der Umzug einzelner Abteilungen ins „Dôme Gebäude“ ist in Planung.

## Rapport sur la sécurité

Der Sicherheitsbericht der CFL-Gruppe wurde von Doris Horvath vorgetragen. Begrüßenswert ist die Entwicklung der Statistiken bei den Arbeitsunfällen („taux de gravité/fréquence“), die alle abgenommen haben. Eine Umfrage über die Sicherheit wird im September beim Personal durchgeführt. Außerdem sind ein Reihe von Besichtigung (CFL/Dupont) geplant. Der Dialog mit den lokalen Mitarbeitern soll gefördert werden.

Der ILCAD-Tag (Sicherheit an den Bahnübergängen) war wieder ein voller

Erfolg. Die Sensibilisierung lief über kurze Filme (Videos in Zusammenarbeit mit dem Lycée Dommeldange), außerdem waren lokale Besichtigungen der Bahnübergänge mit Schulklassen.

Bei der „Journée de sécurité“ wurden 1500 Teilnehmer gezählt, ein neuer Rekord.

## Rapport d'activité – Santé au Travail

Die Betriebsärztin Marie-Paule Schneider informierte über den Gesundheitsbericht. Die Anzahl der Gutachten (Examens périodique/examen à l'embauchage ect.) stieg auf 2640. Die Einstellung eines neuen Betriebsarztes (Dr. Ivo Pessers – 2017) erlaubt es, dass das ganze Personal der CFL-Gruppe bis Jahresende von den Arbeitsmedizinern der CFL betreut wird. Die Anzahl der „inaptitudes provisoires“ verzeichnet einen Anstieg.

## Rapport d'activité – Division Psychologie

Einen detaillierten Bericht trug Psychologin Liliane Da Silva vor. Die Aktivität verzeichnete auch hier einen leichten Anstieg gegenüber 2016. Die Gutachten für Neueinstellungen, die Gutachten beim Wechsel der Berufslaufbahn, sowie die psychologische Beratungen und die Ausbildung von Mitarbeitern belaufen sich auf 887 Einheiten.

Die Entwicklung zum Thema „Stress am Arbeitsplatz“ und deren Folgen müssen weiter analysiert werden. Präventive Maßnahmen und Betreuung drängen sich auf.

## Datenschutz

Die neuen gesetzlichen Bestimmungen zum Datenschutz (seit dem 25/05/2018) werden zur Zeit von der CFL umgesetzt. Die nationale Kommission für den Datenschutz (CNPD) überwacht diese Umsetzung.

Anpassungen werden in einer Arbeitsgruppe diskutiert (Datenaustausch zwischen den Sozialpartnern usw.). Lokale Probleme (z. B. lokale Dienstpläne) sollen dem GPDR-Mitarbeiter in der Abteilung gemeldet werden und in den Sitzungen beim „Chargé de gestion“ geklärt werden.



Mylène BIANCHY



Isabelle FABER



Joël SCHMIT



Paul GRIES

Bei den Verträgen der Reinigungsfirmen, sowie den Arbeitsbedingungen von deren Mitarbeitern, gibt es einige Mängel. Diese sollen geprüft und angepasst werden bei Neuverhandlungen (Zeit pro Quadratmeter/Anforderungen der Abteilung/Material usw.).

Die Zugausfälle (Rollmaterial der CFL – 7 pro Tag) lässt sich in zwei Kategorien aufteilen:

Zum Jahresbeginn, die Umrüstung des Fuhrparks auf ETCS.

Technische Probleme:

- Die Steuerwagen (Dosto) – Wechsel der Batterien.
- Triebwagen Z2000 (Alter)
- Softwareaktualisierung KISS 1-2 (Zeitaufwand länger als geplant)
- Achsenwechsel – Disponibilität

Die modernisierte Linie 50 (Luxemburg-Kleinbettingen) und die Umrüstung auf 25 Volt Wechselspannung, führen dazu dass die Triebwagen (Type AM 96) nicht mehr auf dem Abschnitt Arlon –Luxemburg eingesetzt werden können. Der Regionalverkehr wird mit CFL-Material (Dosto/3000)

gewährleistet. Die Verbindungen nach Brüssel können zur Zeit nicht alle mit Material (2 Spannungen 25KV AC / 3KV DC) gefahren werden. So müssen die Kunden vorläufig teilweise in Arlon umsteigen. Verbesserung sollen die Fahrpläne 2020/2021 bringen (Lieferung von neuem SNCB/Material).

Das Projekt einer neuen Tramstrecke Luxemburg – Esch wird von den CFL-Verantwortlichen mit Vertretern des MDDI bei nächster Treffen analysiert und diskutiert.

Bei größeren Zwischenfällen / Unfällen werden sogenannte „arbres de causes“ aufgestellt. Diese dienen zur Aufstellung der sogenannten REX (Retour d'expérience) und werden in der Ausbildung (oder Minute de sécurité) thematisiert. Die Delegierten wollen ebenfalls informiert werden. Der GI-Direktor Henri Werdel wird diese Bitte in der nächsten Sitzung nachkommen.

Die Prozedur zur Installation von Überwachungskameras hat geändert. Es muss im Vorfeld keine Genehmigung mehr angefordert werden. Die

CFL ist verantwortlich für die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen. Die Abteilung S&E ist im Augenblick verantwortlich, und hat einen Überblick über die Anzahl der Kameras und die Einsicht der Bilder. Dies sollte auch in Zukunft gewährleistet bleiben und Ansprechpartner der Sozialpartner sein.

Der Ressortdirektor Yves Baden informierte über den Führungswechsel bei der Abteilung SF (Service Formation). Das neue Organisationschema wurde präsentiert.

Anschließend trug der Generalsekretär Florian Czech eine erste Bilanz zum Fahrplan 2018 vor. Die Pünktlichkeit der einzelnen Strecken hat sich leider nicht wesentlich verbessert (2 Linien verbessert, 4 Linien verschlechtert). Die Ursachen für Verspätungen oder Ausfälle werden genauer analysiert und die Ergebnisse sollen in die Strategie und Qualitätsprogramme einfließen. Die Pünktlichkeit und die Information der Kunden stehen an erster Stelle.

**Paul GRIES**

SYPROLUX Sektiooun Norden

## Uleies vum SYPROLUX Norden zu de Wahlprogrammer 2018

D'Chamberwahlen de 14. Oktober récke mat grouse Schrëtt ëmmer mi no. Dofir wollte mir virun der Opstellung vun de Wahlprogrammer eis Uleies matdeelen.

Zanter ronn 15 Joer fuerdert de SYPROLUX Norden den Ausbau vun där ieweschter Nordstreck (Ettelbréck-Ëlwen).

Mir fuerdere keen integralen 2gleisigen Ausbau vun Ettelbréck op Ëlwen, dat wier vermessen an aus verschiddene Grënn net realistesch; z.B. wéinst den Tunnellen (Käschtepunkt).

Mee mir fuerderen Iwwerhuelgleiser (voies d'évitements) do wou et méiglech ass. Dass sou Auswäichméiglechkeeten noutwendeg si fir Verspéidungen ze vermeiden, huet d'Aktualitéitsdebatten iwwert de CFL Fahrplang 2018 am Januar an d'Mobilitéitsdebatten am Abrëll dëst Joer kloer bewisen.

Zanter 1998 stoung a verschidden «plans pluriannuels» de Bau vun enger Überholung zu Méchela. Ënner dem Transportminister Lucien Lux war déi mol mat 15 Mio.€ budgetiséiert ginn. Bis haut ass näischt geschitt.

Wéi de Claude Wiseler de Projet vum Hallefstonnentakt Lëtzebuerg-Ëlwen, wat eng „Plus-value“ fir de Norde bedeit, ugangs

2013 op d'Schinn gesat huet, war kloer gesot ginn, dass fir Verspéidungen ze vermeiden, de Streckenabschnitt Ëlwen-Klierf erëm 2gleiseg géing ausgebaut ginn. Haut wëllt keen, weder CFL Direktiooun nach MDDI, méi eppes dovunner wëssen.

All Dag kommen e puer dausend Zuchbenotzer aus dem Norden ze spéit an d'Schoul resp. op d'Aarbecht. Duerfir ass et noutwendeg, dass déi Überholunge gebaut ginn, fir d'Pünktlechkeet ze steigern a fir datt d'Korrespondenzen Zuch-Zuch an Zuch-Bus garantéiert ginn.

Op deene Garé wou Unterföhrunge fir d'Zuchbenotzer bestinn (Ëlwen, Klierf, Kautebaach a Giewelsmillen) missten dës och behënnerte gerecht agericht ginn.

Och misst den Hallefstonnentakt erëm op der ganzer ieweschter Nordstreck ageféiert ginn. Fir Méchela a Giewelsmillen géllt dëst säit Dezember 2017 net méi.

120 Mio.€ investéiert de Lëtzebuurger Staat an den Ausbau vun der Eisebunnsstreck Beetebuerg-Thionville, bedeelegt sech um Ëmbau vun der Gare Thionville an en engem Parkhaus zu Thionville.

Kee Problem fir eis.

Och bedeelegt de Staat sech un engem 2gleisigen Ausbau vun der Stréck no Däitschland zu Igel fir d'Verbindung vun Igel op Tréier-West.

Kee Problem fir eis.

Desweideren bedeelegt de Staat sech un der Stréck Lëtzebuerg-Arel mat engem Parkhaus zu Viville (hanner Arel).

Kee Problem fir eis.

An de Norden?

Déi Fro misst erlaabt sinn ze stellen. Mir hu kee Problem dermadder, dass de sech Staat am Ausland un der Finanzéierung vum Ausbau vun de Schinnenetzer bedeelegt. Mir hunn awer ee Problem dermadder, dass op der ieweschter Nordstreck vun Ettelbréck op Ëlwen guer näischt an der Richtung geschitt. Hei gi mir behandelt wéi Bierger 2.Klass.

De SYPROLUX Norden ass och fir ee 4spurigen Ausbau vun der N7. Mir sinn der Meenung, dass de Norden een Ausbau vun der ieweschter Nordstreck an vun der N7 brauch.

Fir d'SYPROLUX Sektiooun Norden,

**André DHUR**, President 2014-2018

**Romain PLÜMER**, President 2004-2014

Im Gespräch mit El-Regionalchef Fernand Blau:

## Es gibt immer zwei Seiten einer Medaille

Nicht immer stößt Geschildertes auf allgemeine Zustimmung, bzw. Gegenliebe. Man trifft nicht immer unbedingt den richtigen Ton. Erlebtes braucht aber manchmal harte Töne. Sie sollen provozieren, Reaktionen auslösen.

Für viel Aufregung, Zustimmung beim Personal, Entrüstung bei der Obrigkeit, hat der Artikel „Was haben die Fahrdienstleiter Ihnen getan?“ gesorgt. Doch es stimmt, jede Medaille hat zwei Seiten. Daher gehört es dazu in Konfliktsituationen auf Themen zurück zu kommen und gegebenenfalls die andere Seite zu Wort kommen zu lassen.

In einem Gespräch machte nun El-Regionalchef vom, in der Presse üblichen „droit de réponse“ Gebrauch. Und rund zwei Wochen vor der Inbetriebnahme des neuen PdL konnte man so auch einen Blick auf den Innenbereich des neuen Stellwerks werfen.

Mit etwas Verspätung beginnt das Treffen denn, in aller Früh ereignete sich auf der Baustelle im Bahnhof Luxemburg ein Arbeitsunfall. Fernand Blaus Arbeitstag begann demnach schon mit einer Ausnahmesituation. Die erste Frage lässt dann auch nicht lange auf sich warten:

„Warum hat niemand mit mir im Vorfeld dieses Artikels geredet?“ Seine Sicht der Dinge: zu einseitig die Darstellung, der Ton mehr als grenzwertig.

### Personalbestand & Ausbildung

Es wird schnell klar, der Regionalchef ist alles andere als zufrieden mit der augenblicklichen Personalsituation. Trotz massiven Einstellungen in den vergangenen Jahren, wird man dem Personalmangel nicht Herr. Dies hat vielfältige Ursachen, z.B. Teilzeitarbeit, Entstehung neuer Arbeitsplätze die aus dem Pool der Fahrdienstleiter gespeist werden, Pensionabgänge, usw. Angesprochen auf dieses Abwan-

dern bzw. Abwerben der Fahrdienstleiter, hört man ein „et deet wéi, wann een dann Leit muss goen loossen!“

In Bezug auf die Ausbildung versuche man den Fahrdienstleitern ein Maximum an praktischer Ausbildung mit auf den Weg zu geben. Man könne aber nicht verheimlichen, dass man hier am Limit des Möglichen angelangt ist.

### Druck im Berufsalltag

„Ech hu Verständnis fir d’Fahrdienstleiter!“, so Fernand Blau. Steigende Reisendenzahlen, ein Mehraufkommen an Zugfahrten, die zahlreichen Baustellen auf dem Netz, verstärken den Druck auf die Fahrdienstleiter. Man habe großen Respekt vor ihrem Einsatz, auf ihnen laste tagtäglich eine große Verantwortung

### „Ech stin zum 5. Fahrdienstleiter um PdL!“,

unterstreicht der Regionalchef. Doch fehlt, laut seinen Aussagen, ein wichtiger Teil seiner Sichtweise. „Ech hun ëmmer gesot, wann d’Neibaustreck Lëtzebuerg-Beetebuerg do as, da brauche mer e 5. Fahrdienstleiter um PdL.“ Leere Versprechungen, könne man ihm deshalb nicht vorhalten.

In Bezug auf den Personalbestand, sei man bemüht in den Berechnungen, den realen Bedürfnissen anzupassen. Aus- und Weiterbildung, Teilzeitarbeit, Elternurlaub, usw mit einzuberechnen.

### Chef sein, bedeutet ebenfalls auf Fehlverhalten aufmerksam zu machen

Das aktuelle Disziplinarverfahren ist im Begriff angepasst zu werden. Es soll mehr auf Dialog als auf Strafverfahren gesetzt werden. „Der richtige Weg“, meint auch El-Regionalchef.



Der Kernbereich des Stellwerks ist ausgestattet mit Arbeitsflächen, welche in der Höhe verstellbar sind. Demnach kann man sowohl im Sitzen als auch im Stehen abwechselnd arbeiten, wenn der Fahrdienstleiter das denn möchte. Ebenfalls verstellbar sind die Monitore. An Belichtung scheint es nicht zu fehlen. Der Boden ist mit einem Schall schluckenden Belag versehen. Von zwei Seiten dringt Tageslicht in den Raum ein.





Bildschirme und Telefone für den neues digitalen Zugfunk (GSM-R) sind installiert. Bis zu dessen offiziellen Inbetriebnahme wird ....

## CoPdL

Für viel Unmut bei den Fahrdienstleitern, sorgte die Information, dass, der nach langem Ringen eingeführte CoPdL abgeschafft werden soll. Dies entspricht so nicht der Wahrheit, unterstreicht Fernand Blau.

Die neue Aufteilung der Fahrdienstleiterposten wurde notwendig durch die HIS-Software des neuen Stellwerks. Im Aufgabenbereich des Postens vom CoPdL war ebenfalls vorgesehen, Bereiche von anderen Fahrdienstleitern zu übernehmen im Falle größerer Störungen. Da in der neuen Software feste Bereiche vorgesehen sind, kann dies nicht mehr gewährleistet werden. Um den Posten PdL2 zu entlasten, der 6 Lupenbilder bedienen sollte, wurden dem Posten CoPdL wieder zwei Lupenbilder zugeordnet. Da diese Lupenbilder eine geringe Belastung darstellen kann dieser weiterhin gewisse Aufgaben vom CoPdL übernehmen. Dies wurde in einer gemeinsamen Besprechung mit beiden Gewerkschaften besprochen, so Fernand Blau. Jeder Fahrdienstleiter wird künftig alleine für seinen Aufgabenbereich verantwortlich sein.

Der Fahrdienstleiter, PdL2, wird den Bereich Luxemburg - Hollerich - Leudelingen an den Fahrdienstleiter, PdL4 abtreten. Demnach wird der Aufgabenbereich des Fahrdienstleiters, PdL4, erweitert. Denn dieser wird die Missionen des CoPdL (z.B. Kontakt mit der Lokleitung, Einschreiben der Störungsberichte, Telefonanrufe verarbeiten) behalten.

Des Weiteren wird der PdL4 im Bereich BMZ (Brandmeldezentrale) geschult werden. Im Falle eines Brandes beruht auf ihm die Erkundungsmission, bzw. das Durchführen eines „reset“ im Falle eines Fehlalarms.



Neben den sechs im Kreise angelegten Arbeitsposten, stehen noch zwei weitere Posten bereit. Dies mit Blick auf einen 5. Fahrdienstleiterposten auf dem PdL, sowie eines REM-bzw. Aramis-Posten.



... das analoge Funksystem „radio sol train“ (RST) operativ bleiben.

In Punkto Kundeninformation wird AURIS sicherlich Verbesserungen mit sich bringen. Als Wermutstropfen empfindet der EI-Regionalchef hingegen die Situation der Kolleginnen und Kollegen des Info-Voyageurs, welcher abgeschafft werden wird. „Et as nèt gudd, dass die Leit esou laang an der Loft haenken an maer och nèt wëssen waat mat hinnen geschitt!“, so Blau.

## Wir schaffen das!

In der Nacht vom 14. auf den 15. Juli 2018 ist es dann soweit.: die Kolleginnen und Kollegen werden das neue Stellwerk beziehen. Die neue „consigne locale“ ist erstellt. Im Vorfeld wurden sämtliche Fahrstraßen vom CST durchgespielt, Probeumschaltungen wurden ohne Schwierigkeiten durchgeführt. Demnach kann eigentlich beim Startschuss des neuen Stellwerks gar nichts schief gehen.

In Bezug auf den Umzug, wurde den Kollegen und Kolleginnen vorgeschlagen dies in ihrer Freizeit, ihrer Pause, bzw in der selben Nacht zu tun. Umzugskartons und ein Umzugswagen werden zur Verfügung gestellt. Eine Kritik zum neuen Stellwerk nimmt der Regionalchef gleich vorweg. Ja, in der Küche gibt es anstelle eines Backofens und einer Kochplatte, eine Mikrowelle. Die Ursache ist recht einfach: vergisst man etwas auf einer Kochplatte bzw im Backofen springt bestenfalls der Rauchmelder an. Die Mikrowelle stoppt nach dem Piepston. Was in Blaus Augen aber noch fehlt, ist eine Dusche. Raum, Wasser und Abfluss sind vorhanden. Was fehlt ist eine simple Kabine.

Nach anderthalb Stunden ist man am Ende des Gesprächs angelangt. Am Ende noch ein fester Händedruck und weiter geht es im Arbeitsalltag.



Spinde sind in verschiedenen Größen vorhanden. Die schmalen Fächer wurden nun aber nicht expressis verbis für das Ablegen des Smartphone's bestellt, sondern gehörten zur Standardausführung der Schrankwände.

## Syprolux-Pensioniertenkommission auf Besichtigungstour

Kürzlich besichtigten die Mitglieder der SYPROLUX-Pensioniertenkommission im Rahmen ihrer Frühjahrsaktivität die CFL-Multimodal, eine Gesellschaft der CFL-Gruppe.

Zu Beginn bekamen die Teilnehmer eine interessante Vorstellung der CFL-Multimodal. Hierbei handelt es sich um eine Gesellschaft, welche mit ihren Tochtergesellschaften und den dadurch abgedeckten Aktivitätsbereichen in der Lage ist Lösungen für die gesamte Logistikkette anzubieten. Als Dienstleister agiert die CFL-Multimodal dementsprechend unter anderem in den Bereichen des kombinierten Straßen-Schienen-Transportes, des Güterverkehrs über Land, der Lagerverwaltung und der Zollabfertigung. Die gesamte Palette der Schienengüterverkehrsleistungen wird in ganz Europa angeboten, wobei ein Schwerpunkt der Ausbau des kombinierten Verkehrs, also der Umschlag von Sattelanhängern und Containern von der Straße auf die Schiene ist. Es werden unter anderem Verbindungen von beziehungsweise nach folgenden Ländern angeboten: Belgien (Antwerpen), Frankreich (Le Boulou), Italien (Trieste), Spanien und Polen.

Nach dieser theoretischen Präsentation mittels detailliertem Daten- und Zahlenmaterial stand dann eine geführte Besichtigung der Anlagen auf dem Programm. Hier konnte man sehen wie Container verladen werden und auch der Umschlag von nicht kranbaren Sattelauflegern im Modalohr-System auf Niederflrwagen konnte verfolgt werden. Das Modalohr-System wurde von

einem französischen Hersteller von Verkehrstechnik entwickelt und der Verladevorgang nimmt nur wenig Zeit in Anspruch. Züge können also möglichst effizient be- und entladen werden.

Es ist auch ein gesicherter Truck Stop für die LKW-Fahrer des intermodalen Terminals vorgesehen. Durch die Tochtergesellschaft CFL-Technics wird zusätzlich auch der Bereich der Wagonwartung abgedeckt.

Diese Besichtigung lieferte insgesamt einen guten Überblick über die Aktivitäten der CFL-Multimodal und erlaubte den Teilnehmern einen Eindruck in die Funktionsweise der technischen Anlagen.

Begleitet wurde die Besichtigung vom Direktor von CFL-Terminals Herrn Feyder, sowie von der Kommunikationsbeauftragten der CFL-Multimodal Frau Büchler. Ihnen gebührte der Dank aller Teilnehmer, die mit vielen neuen Informationen über die Tätigkeiten der CFL-Multimodal nach Hause gingen.

Nach der Besichtigung stand noch ein gemeinsames Mittagessen auf der Tagesordnung. Hier bot sich die Gelegenheit zu einem geselligen Beisammensein und auch zu so mancher angeregten Diskussion.

Quelle: Internetseite CFL-MM.

Viviane WEIS



Fotos by CFL-Multimodal



### Vorankündigung

#### Generalversammlung der Pensionäre und Witwen am 14.11.2018

In der Generalversammlung der Pensionäre und Witwen am 14. November im Blindenheim in Berschbach/Mersch referiert Madame Pierrette Biver, Directeur adj. der Stiftung „Hëllef Doheem“ zum Thema Pflegeversicherung. Ein Thema welches uns alle interessieren dürfte.

**Die Pensioniertenkommission**

### AUSFLUG für Pensionierte und Witwen

am Mittwoch, den 19. September 2018

Wir laden alle Pensionierten und Witwen (evt. mit Partnerin/ Partner) zu unserem alljährlichen Ausflug ein.

Auf dem Programm stehen zwei Besichtigungen, morgens die Flugausstellung Junior bei Hermeskeil und nachmittags das Edelsteinmuseum in Idar-Oberstein.

#### PROGRAMM:

- 08:00 Uhr: Abfahrt mit dem Bus am Bahnhof Luxemburg (CFL Busbahnhof) mit einem Bus der Firma Altmann
- 10:00 Uhr: Geführte Besichtigung der Flugausstellung.
- 12:30 Uhr: Gemeinsames Mittagessen im Spießbratenhaus in Idar-Oberstein  
Spießbraten vom Roastbeef (Angusrind)  
dazu Rettich und Pommes als Beilage  
Kaffee und Torte
- 14:30 Uhr: Besichtigung des Edelsteinmuseums
- Gegen 17:00 Uhr Rückfahrt nach Luxemburg

Der Teilnehmer-Beitrag für diesen interessanten Ausflug (Bus, Eintritte und Führungen, Mittagessen ohne Getränke) beträgt 50€, sowohl für das Mitglied als auch für die Begleitperson.

Dieser Betrag soll überwiesen werden auf das Konto des „Syndicat Chrétien du Personel des Transports“ BCEE LU07 0019 1000 0453 4000 mit dem Vermerk „Pensioniertenausflug“ bis spätestens den 14. September und gilt als Anmeldung.

Wir wünschen allen einen angenehmen Ausflugstag.

Die Kommissionsleiterin  
**Viviane WEIS**

# Mit der Gornergrat Bahn das Matterhorn bewundern

„The Matterhorn – that’s the Alps“ so die Aussage vieler Touristen aus Übersee während der Fahrt mit der Gornergrat Bahn beim Anblick des Matterhorns. Auch ich war begeistert beim Anblick des 4.478 m hohen Berggipfels – einer der bekanntesten Berge der Welt mit seiner markanten Gestalt. Die charakteristische Form entstand durch die Erosion und den Gletscherschliff während den Eiszeiten. Der Gornergrat weist die Höhe von 3.135 m auf und befindet sich drei km östlich von Zermatt im Kanton Wallis.

Nach der Eröffnung der Bahnstrecke zwischen Visp und Zermatt im Jahr 1891 wurden Bestrebungen laut, eine Ausflugsbahn hinauf in das Monte-Rosa-Massiv zu errichten. Seit den 1870er Jahren florierte bereits der Tourismus am Gornergrat und sollte durch die neue Bahnlinie noch beflügelt werden.

Die Geschichte der 9.339 m langen Bahnlinie von Zermatt auf den Gornergrat begann mit der Bewilligung im Jahr 1892. Man entschied nach vielfachen Untersuchungen, die Linie als Zahnradbahn mit elektrischem Antrieb zu errichten. Die Fahrt führt den Touristen mitten durch die idyllische Wäldern und die Alpweiden, entlang der Strecke erhascht man Blicke auf tiefe Steinschluchten und glasklare Gebirgsseen.

## Zermatt – seit langem autofrei

Seit dem Jahr 1931 sind die Straßen von Zermatt für den privaten Autoverkehr gesperrt. Die 5 km lange Straße zwischen Täsch und Zermatt darf nur mit einer Spezialbewilligung befahren werden. Die Touristen müssen die Wagen im großen Parkhaus in Täsch für die Dauer ihres Aufenthaltes abstellen. Die Pendelzüge zwischen Täsch und Zermatt verkehren im 20-Minuten-Takt.

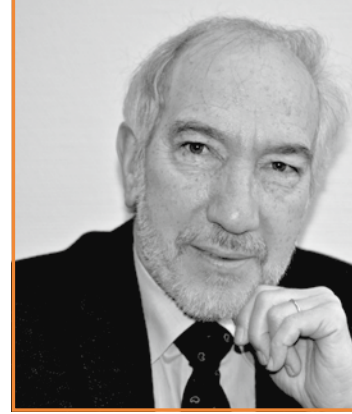
In Zermatt und in die nähere Umgebung fahren nur Elektrobusse seit dem Jahr 1988. Diese bedienen sämtliche Talstationen der Bergbahnen. Bedingt durch den hohen Anteil der Wasserkraft bei der Erzeugung der elektrischen Energie in der Schweiz und die Nutzung einer steigenden Elektroflotte gilt Zermatt als eine äußerst umweltfreundliche Stadt mit sehr geringen Treibhausgasemissionen.

## Die Gornergrat Bahn – ihre Geschichte

Die Gornergrat Bahn mit Zahnradantrieb zählt zu den großartigsten Bergbahnen der Alpen und ist die zweithöchst gelegene Bahn Europas. Vom Bahnhof in Zermatt (1.604 m) startend, führt die 1 m spurige Zahnradbahn, mit dem Zahnstangensystem Abt ausgerüstet, mit einer maximalen Steigung von 200% hinauf auf das 3.089 m hohe Gornergrat in der Monte Rosa Region. Der minimale Radius weist 80 m auf.

Laut den Informationen vor Ort gab es eine große Opposition gegen den Bau der Gornergrat Bahn, die Führer und Träger befürchteten die drohende Konkurrenz durch die Bahn. Der Schweizer Bundesrat widersprach den Ängsten der Bewohner von Zermatt in einem Schreiben vom 29. Oktober 1895 mit dem Hinweis, dass sich dieselben Befürchtungen im Berner Oberland beim Bau der dortigen Eisenbahnstrecken als grundlos erwiesen hätten.

Nach der Erteilung der Bahnkonzession im Jahr 1892 begannen die Bauarbeiten im Jahr 1896. Etwa 2.400 Ingenieure, Architekten und Arbeiter schufen ein wahres technisches Meisterwerk und die erste Fahrt wurde am 24. November 1897 durchgeführt. Die offizielle Eröffnung der Gornergratbahn erfolgte am 20. August 1898 – fürwahr eine erstaunliche Meisterleistung.



Marcel OBERWEIS

Die Gornergrat Bahn wurde von Beginn an mit Drehstrom elektrifiziert, jedes Gleis verfügte über zwei Fahrleitungen und die Triebfahrzeuge zwei nebeneinanderliegende Stromabnehmer. Dies ermöglichte den einfachen elektrischen Aufbau im Fahrzeug, was sie zur ersten elektrisch betriebenen Zahnradbahn der Schweiz machte. Zu Beginn setzte man 550V/40 Hz ein und im Jahr 1930 wurden die Fahrzeuge auf das heute noch verwendete Drehstromsystem 750V/50 Hz umgerüstet.

Im Jahr 1909 wurde die Strecke um weitere 310 m verlängert, um die Besucher bis auf den eigentlichen Gipfel zu bringen und ihnen die Möglichkeit anzubieten, die spektakuläre Aussicht auf das Matterhorn und die umliegenden Viertausender anzubieten. Die Fahrt dauert weniger als 33 Minuten, dem Besucher steht genügend Zeit zu Verfügung, um die herrliche Landschaft zu genießen. Die Bahn führt über eine Reihe von Brücken und durchquert Tunneln und Galerien, sie verkehrt alle 20 Minuten und überwindet dabei 1.469 Höhenmeter.

Es seien noch die folgenden Informationen bezüglich der Bahnstrecke angemerkt. Die Riffelalp auf 2.211 m oberhalb der Waldgrenze ist die zweite Zwischenstation und hier beginnt der Doppelspurabschnitt. Im 2.348 m hohen Riffelboden endet die Doppelspur. Riffelberg ist eine weitere Zwischenstation auf 2.582 m, es beginnt der zweite Doppelspurabschnitt bis hinauf zur Endstation. Die letzte Station von dem Gornergrat ist der 2.819 m hoch gelegene Rotenboden.

Der höchstgelegene im Freien gebaute Bahnhof auf 3.089 m ist die Endstation der Gornergrat Bahn. Hier kann der Besucher das höchstgelegene Hotel der Schweizer Alpen, das 3100 Kulmhotel Gornergrat, besichtigen und die eindrucksvolle Bergwelt bewundern.

Marcel OBERWEIS



## Literaturhinweise:

1. <https://de.wikipedia.org/wiki/Gornergratbahn>
2. [railcenter@gornergrat.ch](mailto:railcenter@gornergrat.ch)
3. <https://www.gornergratbahn.ch/de/sommer/bahnhofinformationen>



Armand SCHILLING

# Vor 145 Jahren Eröffnung der ersten Schweizer Schmalspurbahn Lausanne-Echallens-Bercher

Am Genfer See hat die am 5.11.1873 zwischen Lausanne-Chauderon und dem 7,4 km entfernten Chéseaux teilweise eröffnete, und allerdings in ihrer ganzen Länge erst 1889 fertiggestellte meterspurige LEB Privatbahn vor allen anderen schweizerischen Schmalspurbahnen ein besonderes Merkmal: sie war die erste Schmalspurbahn der Schweiz. Starke wirtschaftliche Verkehrsbeziehungen zwischen Lausanne und dem sogenannten landwirtschaftlich bedeutenden „Gros de Vaud“ mit Zentrum Echallens, der Vorratskammer von Lausanne im 19. Jahrhundert, hatten schon 1865 zu ersten Bestrebungen nach einer Bahnverbindung geführt. Aus Kostengründen hatten die Urheber des Vorhabens von Anfang an eine Schmalspur vorgesehen. Wegen der Wahl dieser Spurweite hatten sie vorher in Belgien die meterspurige Bahn Gent-Antwerpen, die 785 mm Brölhthalbahn Hennef-Waldbröhl in Deutschland sowie französische 600 und 700 mm Bahnen besucht.

Damals wurde seit 1869 in der Nähe von Paris zwischen Raincy und Montfermeil eine 5 km lange Versuchsstrecke mit der Dampfzug Einschienenbahn des Systems Larmanjat erprobt, wobei für das mittig unter den Fahrzeugen angeordnete Führungsräder eine Führungsschiene in der Mitte der Fahrbahn die Spurführung übernahm. Die Räder und Treibräder liefen spurkranzlos nebenher auf der Strassenoberfläche und dienten unter anderem der Erhaltung des Gleichgewichtes. Anordnung vergleichbar mit einem Kinderdreirad. Höchstgeschwindigkeit der Einschienenbahn 15 bis 19 km/h.

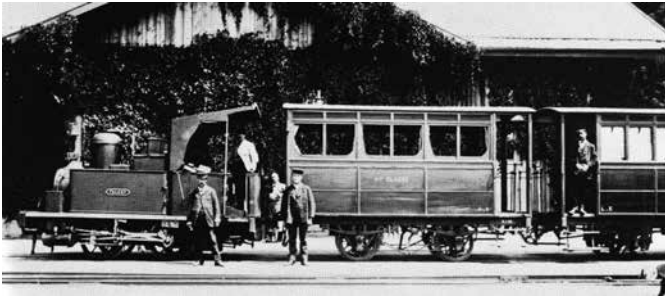
Während die Herren vom Bahnkomitee besonders von diesem System angetan waren, und es auch auf die Lausanne-Echallens-Bahn übernehmen wollten, und sogar 1871 hierfür ein erstes Konzessionsgesuch einreichten, lehnte das zuständige Bundesamt das Gesuch wegen technischer Mängel und Unausgereiftheit des 1826 vom frz. Ingenieur Jean Larmanjat erfundenen Systems die Konstruktion kurzerhand ab. Das zuständige Schweizer Amt bestand auf einer konventionellen Schmal-



spureisenbahn und setzte die 1000 mm Spurweite durch. Die Konzession wurde am 20.7.1872 erteilt; am 17.5.1873 fand die Gründung der Bahngesellschaft Lausanne-Echallens (LE) statt. Die erste Etappe der Bauarbeiten an dem zukünftigen „Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher“ begannen im Dezember 1872 und wurden im Frühjahr weitergeführt. Die Gesellschaft musste sparen und verwendete gebrauchte Schwellen der 1872 eingestellten Mont-Cenis-Bergstreckenbahn (Spurweite 1100 mm mit Fell'sscher Bremsschiene), welche durch Eröffnung der normalspurigen Linie und des Mont Cenis Tunnels zwischen Frankreich und Italien überflüssig geworden war. Die beiden ersten Dampflokomotiven, ebenfalls ex Mt. Cenis Bahnmateriale mussten zunächst von 1100 mm auf die LE 1000 mm Spurbreite umgespurt werden und hatten deshalb am Genfer See mit zahlreichen Pannen zu kämpfen. Alles Gebrauchtmaterial das den LE-Verantwortlichen wenig Freude bereiten sollte. Nach der Betriebsaufnahme bis Chéseaux am 5.11.1873 folgte die zweite Hälfte der LE am 2. Juni 1874 bis Echallens. In den Anfangsjahren musste in Lausanne und Prilly ein Mann vor dem Zug herlaufen und die Passanten vor dem herannahenden Zug warnen, während des Tages mit einer Fahne und bei Dunkelheit mit einer Laterne.

Die erste LEB Schmalspur Dampflok „TALENT“ G2 Nr.3 von 1910, benannt nach einem 40 km langen Waadtländer Fluss. Eine zu dieser Zeit weltweit übliche Art der Namensgebung für Dampflokomotiven.





Die erste LEB Schmalspur Dampflokomotive „TALENT“ G2 Nr.3 von 1910

Der Betrieb der zwei ersten aufgenommenen LE-Streckenteile rief die Initianten schon 1875 für eine Verlängerung auf den Plan, mit einem Projekt zur Weiterführung über Bercher bis Cugny-Montet an der normalspurigen Linie Payerne-Yverdon. Nachfolgende Projekte begnügten sich mit einer Verlängerung bis Bercher, dem Sitz der 1880 gegründeten Nestlé Kondensmilch Fabrik die bis 1921 in Betrieb war. Die Konzessionserteilung für den noch fehlenden LEB-Streckenteil bis Bercher erfolgte am 1.7.1886, fast auf den Tag genau 14 Jahre nach der ersten Konzessions Erteilung. Obwohl der Bau dieser 8,5 km langen Reststrecke keine technischen Schwierigkeiten bot, wurde wegen finanzieller Schieflage am 14.12.1887 die Bahngesellschaft „Central Vaudois (CV)“ gegründet. Trotz Zugehörigkeit zu dieser neuen Bahngesellschaft CV die 1913 mit der LEB fusionierte, wurde der 8.5 km lange Streckenteil von Anfang an von der Lausanne-Echallens Bahn mitbetrieben. Bis Assens begleitet die LEB ununterbrochen die viel befahrene Kantonalsstrasse Lausanne-Yverdon.<sup>1)</sup>

Bereits 1908 kam es vor Echallens zu einer Betriebsverbesserung durch Neutrassierung und Umleitung weil dort bis dahin durchgehende Züge Kopf machen mussten. Durch eine westliche Einführung in die Bahnstation Echallens fiel im Herbst 1908 die hindernde Spitzkehre weg. 1936 wurde die LEB elektrifiziert.

Die fast 130 Jahre alte Schmalspurbahn deren Ausgangspunkt sich mitten im Stadtzentrum von Lausanne bei der unterirdischen Station Flon (472 m.ü.M.) befindet, hat heute ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen, und dient vor allem den Berufspendlern aus der Umgebung der Kantonshauptstadt Echallens (Sitz der Bahngesellschaft) nach Lausanne (heute ca. 138.000 Einwohner). Die Zahl der jährlichen Benutzer hat sich inzwischen bei ca. 3,7 Millionen Fahrgäste eingependelt. Die LEB hat sich im Lauf der Jahre vom altmodischen städteverbindenden Überlandbähnlein zum modernen Transportunternehmen entwickelt, obwohl der Güterverkehr bereits im Jahre 1970 eingestellt und auf die Straße verlegt wurde. Doch wegen der zunehmenden starken Konkurrenz auf diesem Sektor und dem Verlust eines wichtigen Kunden Ende 2017 hatte der LEB Verwaltungsrat bereits im März 2018 das Ende ihres Strassengüterverkehrs SRM („Service routier marchandise“) für Ende April 2018 beschlossen, und anschließend den Verkauf ihrer modernen Lastkraftwagen-Flotte an eine Schweizer Transportfirma in Bussigny/Lausanne angekündigt.

Schon bei der Eröffnung im Jahr 1873 war vorgesehen worden, die Endstation in Lausanne-Flon zu bauen, um damit ein Umsteigen in die Standseilbahn (heute Métro) nach Ouchy zu ermöglichen. Doch dann begnügte man sich über ein Jahrhundert lang mit einer provisorischen Endstation mitten auf der Place Chauderon. Zu Beginn der 1990er Jahre begann der Bau des Tunnels in die Innenstadt. Am 28. Mai 1995 wurde die oberirdische Endstation Chauderon durch eine Tunnelstation ersetzt. Der Tunnel wurde am 28. Mai 2000 bis Lausanne-Flon verlän-

1) Die schweizerischen Vorschriften lassen einen Bahnbetrieb mit Strassenbenutzung zu, ohne dass die für Strassenbahnen geltenden Vorschriften eingehalten werden müssen.

gert. Heute besteht hier Anschluss mit Bem 4/6 Triebwagen auf die M1(West) und M2(Ost) U-Bahn (Spurweite 1435 mm) von Lausanne. (Im September 1992 war sogar über Basel ein Sonderzug mit den Zweistromsystem Meterspur Triebwagen 808 und 810 der 1958 eröffneten Karlsruher Stadtbahn auf der M1 U-Bahn von Lausanne zu einem Besuch, und eine Woche lang in den Einsatz gekommen). Ein Anschluss der auch als Verbindung zum SBB-Bahnhof benutzt wird. In den vergangenen Jahren wurde die LEB durch die Lausanner Verkehrsbetriebe TL<sup>2)</sup> betrieben. Neuerdings seit 2017 von der Gemeinschafts-Organisation TL/LEB.

Von den zahlreichen Bahnbetrieben am Genfer See ist bereits eine Anzahl stillgelegt worden, von denen die meterspurige Strassenbahn der bedeutendste war. Zur Zeit der größten Ausdehnung hatte dieses Netz immerhin eine Gesamtlänge von rund 60 km. Im Vergleich zu Genf oder Biel wurde die TL erst relativ spät im Jahre 1895 gegründet. Dafür wurde jedoch die Lausanner Strassenbahnlinie von Anfang an elektrisch betrieben (650 V), und von vorneherein als ein Netz geplant welches alle wesentlichen Stadtteile erschließen sollte.

10 km Luftlinie von Lausanne entfernt gibt noch die Bière-Apples-Morges Bahn als älteste der zahlreichen Schmalspur Stichbahnen am Genfersee (Betriebsöffnung 1895). Die Bière-Apples-Morges Bahn (BAM)<sup>3)</sup>, gleichzeitig mit der Nyon-St.Cergue-Morez Schmalspurbahn (NStCM) als westlichste der im Waadland gelegenen öffentlichen Schmalspurbahnen die einzigen die wie LEB heute noch fahren.

Rot-grüner Triebwagen RBe 4/8 Nr.41 der LEB in Richtung Lausanne-Flon unterwegs (aus der STADLER Baureihe 41-46 von 2010). 2016/2017 wurden die weiteren von STADLER gebauten RBe 4/8 Nummern 47 bis 50 in Dienst gestellt.

Außer ihrem modernen Triebwagenmaterial besitzt die LEB Trieb- und Steuerwagenmaterial aus den Jahren 1935 bis 1991, sowie einen historischen Fahrzeugpark aus den Jahren zwischen 1865 und 1935. Das vergangene Jahr 2017 war nicht bloß von der gemeinschaftlichen Organisation TL/LEB gekennzeichnet, sondern darüber hinaus durch umfangreiche Arbeiten auf dem gesamten Verkehrsnetz, dem Ersetzen und Modernisierung der Infrastrukturen sowie der Erneuerung des Fuhrparks.

Armand SCHILLING

2) Die Verkehrsbetriebe TL S.A. sind ein Lausanner Nahverkehrsbetrieb mit 38 angrenzenden Agglomerationsgemeinden (Gesamtlänge 224,3 km, jährliche Fahrgäste über 77 Millionen).

3) Die 19,1 km lange Hauptstrecke der BAM führt von Morges am Ufer des Genfersees über Apples nach Bière am Fusse des Juras. Eine 10,6 km lange Zweigstrecke verbindet Apples mit L'Isle-Mont-la-Ville. Diese Relation wird mittlerweile grösstenteils mit einem Kleinbus bedient



Rot-grüner Triebwagen RBe 4/8 Nr.41 der LEB in Richtung Lausanne-Flon unterwegs (aus der STADLER Baureihe 41-46 von 2010). 2016/2017 wurden die weiteren von STADLER gebauten RBe 4/8 Nummern 47 bis 50 in Dienst gestellt.

# Remise des distinctions honorifiques auprès des CFL Promotion générale dans les ordres nationaux 2018



Foto: Petz Flammang

## Médaille en Vermeil de l'ordre Grand-Ducal de la Couronne de Chêne

Bauer	Luc	Equipier Spécialisé de 1 <sup>re</sup> classe
Bewer	Jérôme	Préposé Technique (visiteur)
Birtz	Alain	Artisan Spécialisé
Burquel	Tom	Artisan Spécialisé
Even	Alain	Artisan Spécialisé
Ewert	Gilles	Artisan Spécialisé
Fautsch	Fernand	Mécanicien Principal
Gaertner	Yves	Préposé voie
Hermes	Pascale	Expéditionnaire Principal (EX)
Klein	Alain	Brigadier Dirigeant
Kraus	Eugène	Conducteur de Locotracteur de 1 <sup>er</sup> classe
Lallemang	Joe	Technicien M-Principale
Lauer	Jean-Jacques	Artisan Spécialisé
Lommer	Franckie	Mécanicien Principal
Majerus	Antoine	Expéditionnaire de 3 <sup>e</sup> classe (IF)
Moos	Romain	Conducteur d'Autobus Dirigeant
Moris	Laurence	Expéditionnaire Principal (IF)
Oberweis	Romain	Mécanicien Principal
Picard	Laurent	Conducteur d'Autobus Dirigeant
Reiter	Daniel	Artisan Spécialisé
Remy	Edouard	Brigadier de 1 <sup>re</sup> classe
Schmit	Jerry	Artisan Spécialisé
Schmit	Serge	Mécanicien Principal
Schmitt	Claude	Mécanicien Principal
Schmitz	Romain	Contrôle Dirigeant
Schuller	Daniel	Equipier Spécialisé de 1 <sup>re</sup> classe
Schweich	Roland	Contrôleur Dirigeant
Schweigen	Luc	Artisan Spécialisé
Stefanutti	Claudio	Mécanicien Principal
Tintinger	Frank	Contrôleur Dirigeant
Wagner	Michel	Equipier Spécialisé de 1 <sup>re</sup> classe
Zweber	Patrick	Conducteur d'Autobus Dirigeant

## Chevalier de l'ordre de mérite du Grand-Duché de Luxembourg

Barnich	Stéphane	Inspecteur Divisionnaire
Decker	Robert	S/Inspecteur (EX)
Fadi	Edouard	S/Inspecteur (EX)
Rhein	Nicole	Inspecteur Divisionnaire (C)
Schmitz	Fernand	Inspecteur Divisionnaire (EX)



MDDI-Minister François Bausch und Frau Constance Thill Chargée de Gestion im RH

Fotos: Mylène Bianchy



Fußballspiel für einen guten Zweck



# Blo géint Giel



Dieses Jahr hieß es FC Ateliers gegen den FC Eisebunn 97 beim Fußballspiel „Blo géint Giel“. Unsere Kollegen lieferten sich ein spannendes Duell, und dies für einen guten Zweck. Am Ende siegte der FC Eisebunn. Die Scheckübergabe ging dieses Jahr an zwei Vereinigungen: Waertvollt Liewen asbl und die Fondation Wonschstätär.

Fotos\_by\_pix

**W**äertvoll  
Liewen

Unterstützung für Personen die an ALS oder ähnlichen Pathologien erkrankt sind.

Für mehr Informationen schauen sie unter:  
[www.waertvollt-liewen.lu](http://www.waertvollt-liewen.lu)

Spendenkonto:

BGL BNP PARIBAS LU25 0030 4824 389

Banque Raiffeisen LU41 0099 7800 0042

Fondation

**Wonschstätär**

D'Fondatioun Wonschstätär huet sech zum Zil gesat, Mënschen ze hëllefen, deenen hiert aldeeglecht Liewen duerch Krankheeten, Accidenter oder Schicksalsschléi extrem belaascht ass. Eisem Grondgedanken no soll jiddereen d'Méiglechkeet hunn „seng Dreem ze verwierklechen“.

Fir méi Informationen kuckt op: [www.wonschstaer.lu](http://www.wonschstaer.lu)

Spendenkonto:

Banque de Luxembourg LU82 0080 3062 1330 2001

## Claudine Weicherding und Toto Da Costa neue CFL-Straßenlaufmeister

Die CFL Straßenlaufmeisterschaften wurden dieses Jahr am 07 Juli in Feulen ausgetragen. Es war dies bereits die 35 Auflage dieses traditionellen Laufes. Bei idealen Bedingungen wurden um 10h00 die 30 Teilnehmer auf die 10km Wendepunktstrecke geschickt. Unter den Teilnehmer waren auch 6 Vertreter von der Post welche ebenfalls ihre Meisterschaften über die 10km austrugen.

Gleich nach dem Start setzten sich mit Toto Da Costa, Ronny Schanck und Tim Hoscheit gleich drei CFL-Läufer vom Rest des Feldes ab. Diese drei Athleten blieben dann auch bis zum Wendepunkt zusammen bei welchem sich dann aber Toto Da Costa absetzen konnte und anschließend einem ungefährdeten Sieg entgegenlief. Gleichzeitig sicherte sich Toto Da Costa auch seinen ersten Meistertitel.

Den zweiten Platz sicherte sich Ronny Schanck knapp vor den amtierenden Crossmeister Tim Hoscheit. Undankbarer Vierter im



Neue CFL-Straßenlaufmeister Claudine Weicherding und Toto Da Costa  
Fotos: Josy Bourgraff

Rennen wurde Oli Kass vor dem ersten Vertreter der Post Fränky Kayser. Zu erwähnen ist auch noch Platz 10 von Albert Recken der als einziger bei allen bisherigen Läufen an den Start gegangen ist.

Unter den 30 Teilnehmern waren auch 6 Frauen am Start. Hier konnte sich Claudine Weicherding (CFL) souverän in 48'29" gegen die Konkurrenz durchsetzen. Somit konnte Claudine Weicherding sich auch den Meistertitel über die 10km sichern. Die Plätze zwei und drei belegten Sandra Kass (49'50") und Patricia Streitz (51'37"). Den Meistertitel der Post sicherte sich indes Nicole Weber.

Josy BOURGGRAFF



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

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 21. September 2018

Redaktionsschluss ist der 13. September 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 2018 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 19,2067 €.

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: 18,1869 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 18,3843 €.



info@syprolux.lu