

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

Transport

50
Joer

Nr. 12
21. September 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



Good morning Stäreplaz



Invitatioun

Sektioonsvisite Samschdes, de 27. Oktober 2018

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

Programm vum Dag:

Visite vun der SES zu Betzder

Mat uschléissendem gemeinsamen Owesiesse 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€ gëtt virun der Visite opgehuewen.

Wichtig: Aus Sécherheets Grënn muss eng Carte d'identité am Viraus 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 zesummen mat ärer Telefonsnummer ze mailen oder eran ze schécke bis spëttstens 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

Vorankündigung

Generalversammlung der Pensionäre und Witwen am 14.11.2018

In der Generalversammlung referiert Madame Pierrette Biver, Directeur adj. der Stiftung „Hëllef Doheim“ zum Thema Pflegeversicherung.

Die Pensionertenkommission

Sie lesen in dieser Nummer

Aktuelles	2
Leitartikel.....	3
Reporter für einen Tag	4-5
Kommissionen	6-10
Oland und Langeneß	11
Schynige Platte Bahn.....	12-13
Luxemburg-Bettemburg.....	14
Sport.....	15-16

Ausflug von 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	Owesiesse 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 gëllt als Umeldung. Den Ausfluch begrenzt sech op 30 Leit.

TM-Kommissioun

Sitzungen des Zentralvorstandes

02.10.2018 06.11.2018 11.12.2018

Save the dates

Nach dem Sommer kommt der ...



Steve WATGEN

Sommerzeit ist gleich Urlaubszeit und die Uhren in unserem Land ticken langsamer, denn ein großer Teil der Bevölkerung tankt neue Energie und das meistens im Ausland. Aber auch diese entspannte Zeit im Jahr neigt sich seinem Ende zu, ein guter Hinweis dafür sind die wieder dichter befahrenen Straßen und die Büroräume die sich mit sonnengebräunten, gut gelaunten Menschen füllen. Aber nicht alle hatten in den letzten Wochen die Gelegenheit die Seele baumeln zu lassen, sondern hartn eisern auf ihrem Posten aus, damit der Zugverkehr nicht zum Erliegen kam, andere wiederum haben die vielen Baustellen am Bahnnetz in Angriff genommen, damit die Fahrgäste noch bequemer und vor allem sicherer reisen können. Diesen „Daheimgebliebenen“ gilt ein großes Dankeschön für ihre gute Arbeit während den diesjährigen heißen Sommermonaten.

Verbesserungen im Sinne des SYPROLUX

Die ersten Quartale waren anstrengend, es gab viele Sitzungen und Unterredungen. In unterschiedlichen Arbeitsgruppen standen die Generalorder (OG 03/06/07/13) auf dem Programm, welche leider nicht immer mit den erwünschten Endergebnissen gekrönt wurden. Ein weiterer Diskussionspunkt waren die verschiedenen Laufbahnen und die „Pàrp-Posten“ (Poste à responsabilité particulière). Hier konnte ein Teilerfolg bei den „Pàrp-Posten“ vermeldet werden. In Zukunft sollen Bedienstete welche einen „Pàrp-Posten“ besetzen und den nötigen Dienstgrad aber noch nicht haben, trotzdem eine Entschädigung in Höhe des „Pàrp's“ (15 bis 22 Punkte, je nach Dienstgrad) erhalten. Diese Entschädigung, die auch beim Zentralstaat vorgesehen ist, steht im CFL-Statut unter Artikel 48.9. Dies ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Ebenfalls positiv ist die Schaffung der Laufbahn „S-technique“, wo die Bediensteten der M-Laufbahnen, die ein 13^{ième} Abschluss-examen haben und gleichzeitig einen S- oder B-Posten bekleiden, neu eingestuft werden können.

Einen kleinen Seitenhieb gegen die Gewerkschaftskollegen kann ich mir aber nicht verkneifen. In der Regel sollen 4 Sitzungen beim „Chargé(e) de Gestion“ in den verschiedenen Sparten abgehalten werden, umso die anstehenden Probleme zu erfassen und gegebenenfalls zu lösen. Leider ist in den „Services Centraux“ für dieses Jahr noch keine einzige Sitzung abgehalten worden, bzw. eine geplant, was wir als SYPROLUX nicht nachvollziehen können. Auf Nachfrage beim Präsident der Zentraldelegation, der auch Personalvertreter in den Services Centraux ist, be-

kamen wir als Erklärung, dass sein Terminkalender aus allen Nähten platzen würde. Ob das wohl an den vielen Protesten bei „Luxtram“ liegt, bleibt ein/sein Geheimnis. In den „Services Centraux“ gibt es genügend Probleme die angesprochen und vor allem schnellstmöglich gelöst werden müssen. Oder sind der Umzug verschiedener CFL-Betriebe aus dem Gebäude der Generaldirektion, die Organisation der Arbeitszeiten in den Sommermonaten, der Gesamtzustand des Gebäudes, der Ausbau des 10ten Stockwerks, der Personalmangel und der Platzmangel in verschiedenen Büros etwa keine Probleme?

Darüber hinaus haben die Kollegen in der letzten Zeit einiges verschlafen und deshalb hoffen wir, dass sie bald von ihrem Drahtzieher aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt werden.

Pünktlichkeit ...

Noch ein paar Worte zur Pünktlichkeit bei den CFL. Im Vergleich zum letzten Jahr verbessert sich die Pünktlichkeit um 1,4% im ersten Semester 2018. Die verspäteten Züge haben durchschnittlich 2 Minuten Verspätung, was eine Verbesserung von 0,3 Minuten bedeutet. Die Zugausfälle sind, ausgenommen von denen, die durch die Streiks in Frankreich ausgefallen sind, im Verhältnis zu 2017 rückläufig. Die Zahl der Zugausfälle (ohne den Streik) ist von 3822 auf 3246 zurückgegangen. Nichtsdestotrotz werden ständig Verbesserungen vorgenommen, um auch diese Zahl zu verringern und den CFL-Kunden einen noch besseren Dienst anzubieten. Es wird außerdem weiter in neues Zugmaterial und in die CFL-Infrastruktur investiert. Eine wesentliche Verbesserung wird durch die BLZ (Betriebsleitzentrale) erwartet, die in absehbarer Zeit ihre Arbeit aufnehmen wird. Hier findet dann durch ein gemeinsames Abstimmen eine bessere Kommunikation zwischen den Diensten EI und EF statt, was sicherlich weitere Fortschritte in der Zugorganisation mit sich bringen wird.

Herbst!

In den kommenden Monaten werden wir uns weiterhin auf das Wesentliche konzentrieren und einen ehrlichen und konstruktiven Dialog anstreben, um zusammen, die bestmöglichen Resultate für das CFL-Personal zu erzielen.

Auf einen heißen Herbst ...

Steve WATGEN

Mehr Tram – weniger Autos

Im Rahmen der Eröffnung der neuen Tramstationen, begegnete ich Umweltministerin Carole Dieschbourg. Da Umwelt und Transport eng miteinander verbunden sind, ergriff ich die Gelegenheit und stellte auch ihr einige Fragen:

NW: „Mme Dieschbourg wie finden Sie Luxemburg in Punkto Umwelt?“

Carole Dieschbourg: „Also Luxemburg ist ein kleines, zerschnittenes Land, es geht uns ähnlich wie anderen Ländern in Europa. Wir üben Druck auf unsere Umwelt aus, verbrauchen unsere Ressourcen.

Dabei gibt es Biodiversität, das heißt Tier- und Pflanzenwelt, in Hülle und Fülle. Unsere Wasserqualität und unsere Badegewässer sind insgesamt sehr gut, mit Ausnahme des Stausees, wo derzeit Blaualgen uns plagen.

Wir haben auch fast dieselben Naturphänomene, wie in anderen Ländern Europas. Wir haben viel Druck durch intensive Landwirtschaft und Ansiedlung, weil wir auch viel verbauen.

Aber in den letzten Jahren muss ich sagen, haben wir viel für die Umwelt getan. Um dem Druck auf unsere Umwelt entgegen zu wirken zum Beispiel, haben wir ein neues Naturschutzgesetz erlassen, das besagt, dass wir unser Bestes geben, um Projekte durchzuführen, die der Natur von Nutzen sind. Wir haben heute 27 % Luxemburgs unter dem Schutz von Natura 2000.

Natura 2000 ist die größte Naturschutzverbindung weltweit und da macht ganz Europa mit. Im Durchschnitt stehen 18 % einer Landesfläche unter dem Schutz von Natura 2000. Da wir schon 27 % unserer Fläche schützen, beweist dies, dass wir den Druck auf unsere Umwelt langsam abbauen.

In Punkto Gewässer gibt es allerdings nur 3 % die total rein sind. Viele Gewässer sind in einem mittleren Zustand und andere wiederum in einem schlechten Zustand. Da müssen wir noch daran arbeiten. Aber wir motivierten viele Gemeinden uns zu unterstützen, indem sie Kläranlagen angefangen haben zu bauen. Wir haben erste Programme mit der Landwirtschaft gestartet, damit wir nach und nach eine bessere Wasserqualität erhalten. In den letzten drei Jahren hat der Staat zusammen mit den Gemeinden mehr investiert, unter anderem 94 Millionen Euro in Kläranlagen. Für konkrete Wassermessungen wird auch Geld in die Hand genommen, um sich auf diesem Gebiet zu verbessern.

Wir haben auch ein neues Wasserschutzgesetz erlassen, das besagt, dass der Staat 100% für die Renaturierung der betroffenen Gewässer investiert. Das ist billiger als Mauern zu bauen, denn so entstehen natürliche Barrieren. Damit geben wir den Gewässern wieder ihren Platz den sie brauchen. Wir führen da auch unzählige Projekte durch. Der Druck ist groß, aber in den letzten Jahren haben wir vieles geleistet. Und das ist Natur-, Wasser- und Ressourcenschutz!

Auch im Bereich Klimaschutz haben wir Tolles geleistet. Jede Gemeinde im Land hat sich in den Letzten 4 bis 5 Jahren für den aktiven Klimaschutz eingesetzt. Wir, als Staat, helfen und unterstützen sie auch. Wir finanzieren

ihnen Berater oder auch Messungen über den Klima- und Energiefonds. Im Jahr 2013 hatten wir 20,4t Co₂ pro Kopf, 2016 hatten wir noch 17t Co₂ pro Kopf. Das zeigt, dass wir auch in dem Bereich vorankommen und die Wirtschaft weiter dreht.

Wir haben eine gute Lebensqualität. Es ist wichtig, dass wir immer mehr zusammen arbeiten und gemeinsam gute Lösungen finden z.B erneuerbare Energie. So haben wir ein Gesetz in Ausarbeitung, das besagt, dass jeder der Energie produziert, sie auch nutzen kann.

Jeder kann heute etwas für den Klima- und Umweltschutz tun. Insbesondere ihr jungen Leute, ihr habt noch viele Ideen. Wenn wir kluge Lösungen finden und die gibt es, viele unterstützen wir auch, dann kriegen wir auch solche Sachen wie Klimaschutz in den Griff. In der Vergangenheit hat Luxemburg international keine große Rolle in der Klimaszene gespielt. Inzwischen aber haben wir das Pariser Abkommen mit verhandelt. Und durch konkrete Kennzahlen konnten wir auf internationaler Ebene aufzeigen, dass wir aktiv daran arbeiten, um die Natur zu schützen und zurück zu gewinnen“

NW: „Danke, Mme Dieschbourg für die ausführlichen Erklärungen. Eine letzte Frage habe ich noch. Was halten Sie von der Tram?“

Carole Dieschbourg: „Die Tram ist ein super Verkehrsmittel. Ein neues tolles Element, das sich ins Stadtbild einfügt. Sie trägt zu einer besseren Luftqualität bei, weil mehr Tram heißt weniger Autos. Mehr sanfte Mobilität, das heißt eine bessere Luftqualität.

NW: „Vielen Dank für dieses Gespräch!“

Noah WAGNER



Im Gespräch mit Umweltministerin Carole Dieschbourg

Foto: by_pix

Reporter für einen Tag – Im Gespräch mit Nachhaltigkeitsminister François Bausch:

Good Morning Stäreplaz

Am 27. Juli 2018 wurden drei weitere Tramstationen: „Theater“, „Faïencerie“ und „Stäreplaz“ in Betrieb genommen. Unter strahlend blauem Himmel und heißen 37 Grad wohnten zahlreiche Vertreter aus Politik und Gesellschaft diesem Event bei.

Man sah dem Nachhaltigkeitsminister François Bausch die Freude an diesem Tag an. Ich wollte mehr wissen über seine Meinung und die Tram. Und so stellte ich ihm folgende Fragen.

NW: „Herr Bausch sind Sie stolz auf die Tram?“

François Bausch: „Ja, ich bin wirklich stolz auf die Tram, denn es ist ein Projekt, das mir nun mehr schon seit 30 Jahren sehr am Herzen liegt. Schon bevor ich in der Politik aktiv war, setzte ich mich für dieses Projekt ein. Ich bin besonders stolz, dass wir das Projekt in einem sehr sportlichen Zeitplan umgesetzt haben. Die Bürger benutzen die Tram auch gerne, dies teilt man uns immer wieder mit.“

NW: „Was gefällt ihnen am besten an der Tram?“

François Bausch: „Am besten finde ich, dass es ein ganz neues Transportmittel ist, welches eine ganz eigene Qualität hat. Man findet sich leicht zurecht, man muss nicht lange überlegen, ob es die richtige Tram ist, die man nehmen will. Und wenn man einsteigt, dann bekommt man eine positive Spannung. Die Tram verändert auch das Stadtbild.“

NW: „Was sind die nächsten Etappen?“

François Bausch: „Also die nächste Etappe ist die Anbindung an den Hauptbahnhof Luxemburg, Ende 2020, Anfang 2021.“

NW: Was kostet eigentlich das ganze Projekt?

François Bausch: „Die ganze Strecke, also vom Findel bis zur Cloche d’Or hat eine Länge von 16,4 Kilometer und kostet rund 500 bis 550 Millionen Euro. Ich glaube aber, dass die Kosten sich in Grenzen halten werden, denn ich würde auch gerne andere Projekte durchführen. Der Erfolg der Tram ist zukunftsweisend.“

NW: „Herr Minister, ich, danke Ihnen für das Interview.“

Noah WAGNER



Noah WAGNER



Das Durchschneiden des rot-weiß-blauen Bändchens darf nicht fehlen
Foto: nopix



Die „Tramsmusék“ sorgte für das musikalische Programm
Foto: nopix



Blick aus der Tram auf die Haltestelle „Faïencerie“
Foto: nopix

Augen und Ohren auf!

Mit der Tram haben wir nun ein weiteres Verkehrsmittel in unserem Alltag. Daran muss man sich noch gewöhnen. Es heißt demnach Acht geben und einige Verhaltensregeln befolgen:

Die Straße mit der Tram zu teilen, bedeutet:

- Jederzeit aufmerksam bleiben
- Schienbereich weder betreten noch sich dort aufhalten
- Nicht im Schienbereich parken
- Die Kreuzungen nicht blockieren.

Rapport Chargé de Gestion TM en date du 16 juillet

2018-025 Selon les informations récoltées, les aides BOT travaillent en trois séances, à savoir:

- de 05:30-13:30 hrs,
- de 07:00-15:00 hrs,
- de 09:00-17:00 hrs,

Or, les délégués n'ont pas été informés de ces nouveaux horaires de travail avant leur mise en vigueur. De plus, il paraît que des congés ne sont accordés que pour la séance de travail de 09:00-17:00 hrs. Les délégués demandent donc à être renseignés sur ces sujets cités ci-avant et à voir les tableaux de service afférents.

D'Schicht vun 05:30 bis 13:30 Auer muss besaat sinn, fir d'Bon de Réparation ze préparéieren, wann d'Atelierspersonal ufänkt mat schaf-fen. Waat den Horaire tëschent 16:00 an 17:00 Auer ugeet, muss nach eng Kéier kontrolléiert ginn, op déi Zäit de Posten muss besaat sinn. Waat d'Fro vum Congé ugeet, ass festgehaale ginn, dat d'Agent'en de Conge net nemmen teschent 09:00 an 17:00 Auer huele mussen.

2018-026 Lors d'une de leurs visites périodiques, les délégués ont constaté que l'équipe du garnissage est installée à un endroit de l'atelier central sans accès à des installations sanitaires, voire même sans accès à de l'eau courante. De plus l'accès à l'étage n'est possible que par un escalier, rendant la livraison de matériel très difficile. Comment les responsables du Service TM comptent-ils remédier à cette situation?

D'Méiglechkeet eng Wasserleitung ze léen gett gepréift, a priori gett awer no engem aaneren Emplacement fir d'Equipe vum Garnissage gesicht. Am Moment léit soss nach keng Léisung um Desch.

2018-027 Les délégués demandent à être renseignés sur l'attribution d'un 4e ensemble de vêtements de travail pour l'équipe «boggies».

D'Equipe „Bogie“ kritt eng 4. Garnitur Schaffgezéi.

2018-028 Selon les informations récoltées l'état de propreté des vêtements de travail après le blanchissage auprès d'une firme externe laisse fortement à désirer.

Et ass bei der verantwortlcher Entreprise a Forme vun enger Reclamatioun intervenéiert ginn.

2018-029 Il paraît que les dépanneurs (PR24) doivent assurer la fonction de chef de sécurité pendant leur séance de travail. Les délégués se demandent si:

- les agents en question ont déjà été formés à cette fonction?
- les agents travaillant en équipe de 3 unités peuvent assurer cette mission, sachant que ceux-ci exercent des missions hors de l'enceinte de l'atelier central?

De plus les délégués remarquent que cette mission a jusqu'à présent été exécutée par un agent gradé.

Laut Règlement ass kee Grade virgesinn, fir d'Fonctioun vum Chef de Sécurité. Déi Leit, déi virgesi sinn, dës Fonctioun ze assuréieren kréien eng Ausbildung déi am September soll ofgeschloss sinn. Et bléift awer nach ze kucken, wéi d'Communicatioun mam RSS soll bestoe bleiwen, fir de Site bei engen Incident esou séier wei méiglech geséichert ze kréien. Do gett eng Reunion mat den Delegéierten organiséiert, fir deen ganzen Projet ze präsentéieren.

2018-030 Les délégués du personnel désirent discuter au sujet du déroulement de la prise et la remise de service des cems nouvellement assurées par les agents de la BLZ

Nodems Léit sech beschwéiert hunn iwwert Behuelen vum Personal an der BLZ, si verschidden Mesure getraff ginn, ënner aanerem kréien verschidde Léit eng Weiterbildung.

2018-031 Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur l'état d'avancement de l'organisation des



Claude NOEL



Georges DEMUTH

séances d'examen A/6 pour les mois d'octobre 2018 et d'avril 2019.

Et gi nach A/6 Examen ofgehaalen am Oktober 2018 an Abréll 2019. Duerno get keen A/6 Examen mei ofgehaalen.

2018-032 Les délégués du personnel demandent à être informés sur la situation future des conducteurs de manoeuvre des sites de Pétange resp. de Troisvierges?

Am Moment sinn 3 + 7 Léit mat der Formatioun vir CDM amgang, an déi sollen och ënner aanerem ab 01.01.2019 zu Elwen agesaat ginn. Dat Personal, waat am Moment zu Elwen ass, kënn zereck an Gare Letzebuerg. Fir de Site Péteng ass am Moment näischt virgesinn.

2019-033 Selon les informations récoltées, les cems sont confrontés à une perte de tension importante lors de l'enclenchement du système ETCS sur les voiture-pilote en cas de changement de poste.

D'Voiture-Pilote hu néi Batterien kritt, deswéieren sinn am Moment Tester mat engem DC/DC-Wandler op enger Voiture-Pilote amgang. Wann deen Test positif ausfällt, gi

nach déi anner Voiture-Pilote mat dem Wandler ausgerëscht.

2018-034 Les délégués du personnel demandent d'apposer un film de protection sur la porte de secours du bureau 212 au BAS afin d'éviter que les agents ne soient éblouis par le soleil.

Do ass d'Bestellung eraus, soubal d'Folie geliefert ass, get d'Arbescht gemat

Points inscrits par le Service TM

2018-045 Marquage de la présence de caméras sur le site du CRM.

Et gi Panneauen um Site installéiert déi op Kameraen hinweisen.

2018-046 Support temporaire de la Division Formation du Centre de Maintenance par un agent du FlexiStaff.

De Centre de Formation am Centre de Maintenance huet zäitweileg en Agent aus dem FlexiStaff bäi kritt, fir administrativ Aarbechten. Ab 2019 soll e Formateur beikommen, deen dann déi administrativ Aarbechte mecht.

2018-048 Mise à jour de la Consigne TM n° 10.

Déi iwverschafte Consigne trëtt den 23.07.2018 a Kraaft.

2018-049 Adaptation des roulement de travail des équipes du Centre de Maintenance.

Ab Fahrplanwiesel solle nei Roulement'en kommen fir den MR an MV.

2019-050 Organisation de réunions d'informations périodiques entre le personnel et la direction du Centre de Maintenance.

Et ass virgesin dass esou eng Réunioun all 3 Méint stattfënnt, hei kennen d'Agent'en sech un déi Responsabel wenden.

Les délégués du SYPROLUX

Claude NOEL, Georges DEMUTH



TM-Kommissioun

Questions proposées à l'ordre du jour pour la réunion auprès du Chargé de Gestion TM en date du 25 septembre 2018

CO

1. Les délégués du personnel demandent une formation pour les réservistes pour le roulement DB.
2. Les délégués du personnel désirent être informés sur le stade actuel de la fourniture des uniformes pour les conducteurs d'engins moteurs (cem).
3. Quelles sont les bonifications accordées aux cem qui prennent leur service au-delà de leur poste d'attache pendant les phases de chantiers?
4. Quel est le stade actuel de la mise à disposition des tablettes aux conducteurs d'engins moteurs?

CM

1. Les agents de l'AC se plaignent des vêtements de travail mal adaptés à leurs besoins (p.ex. en cas de chaleur, des pantalons «taille basse» non adaptés pour exécuter des travaux dans un atelier).
 - De plus le nettoyage des vêtements n'est pas satisfaisant.
2. Après l'introduction du badge à l'AC, certains agents du CRR ainsi que de l'AC seront dans l'impossibilité d'utiliser la navette bus ac-

tuelle, vu le temps insuffisant entre le départ resp. l'arrivée du bus et la limite de pointer en tenue de travail.

- En plus la diminution des emplacements de parking sur le site nécessite des solutions favorisant l'utilisation des transports publics.
 - A notre avis on devrait adapter les horaires du bus ou même envisager une navette entre le P&R Bouillon ou le P&R SUD et l'atelier central.
3. Du point de vue bien-être au travail, les délégués du personnel désirent savoir quelles sont les mesures entreprises afin d'éviter le nombre croissant de burnout des chefs d'équipe à l'AC?
 4. Quels sont les raisons pour la non-occupation du poste de chef de division PR?
 5. Quelles sont les raisons du retard de l'installation du «DACHSTAND» pour les voies 513-514 accordé pour mi-2018? (2017-093)
 6. Une analyse sur la perte de temps due au manque de pièces réparables à l'AC a-t-elle été réalisée? L'occupation du magasin sur 3

séances de travail ne serait-elle pas appropriée afin d'éviter de tels problèmes?

7. Les délégués désirent être informés sur les résultats de l'analyse relative aux options de réaménagement des vestiaires à l'AC. Vu qu'il s'agit d'un problème de sécurité, nous espérons que les responsables ont entretemps trouvé une solution! (2018-008)
8. Quelles sont les raisons pour le retard de l'installation des urinoirs supplémentaires auprès de la voie 506 prévue pour premier semestre 2018? (2018-009)
9. Quelles sont les raisons pour le retard de l'installation PMM sur les rames 4000/VP et 3000/VP promise pour mi-2018? (2017-088)
10. Vu que la toiture du CRR n'est pas étanche, les délégués du personnel demandent une réparation immédiate de la toiture.
11. Les délégués du personnel demandent la mise en place d'une installation de climatisation à l'AC et au CRR.

Les délégués du SYPROLUX

Claude NOEL, Georges DEMUTH

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chargé de Gestion BU en date du 25 septembre 2018



Marc SCHUSTER



Gast SCHOUMACKER



Christian WEYER

Conditions de travail

- Les délégués du personnel désirent revenir sur les dispositions en vigueur concernant la prolongation des tours de service dans les roulements.
- Les délégués du personnel entendent discuter les modalités applicables concernant les demandes de prestations d'heures supplémentaires adressées par téléphone.

Organisation de travail – roulements – tours de service

- Les délégués du personnel demandent des explications concernant la feuille d'estacade.
- Les délégués du personnel demandent l'introduction d'une période «matin» une fois par mois pour les réservistes.
- Les délégués du personnel demandent une discussion concernant le Webclient.
- Les délégués du personnel demandent à ce que la période de référence soit de nouveau mise sur le Webclient.

Sécurité au travail

- Les délégués du personnel demandent que des mesures soient prises pour plus de sécurité dans l'enceinte du Service BU.

Installations sanitaires – site Bettembourg

- Les délégués du personnel demandent la mise à disposition d'un badge pour pouvoir accéder gratuitement aux nouvelles installations sanitaire à Bettembourg.

Effets d'uniforme

- Les délégués du personnel demandent l'attribution d'un «fleece» pour la nouvelle uniforme.

Matériel roulant

- Les délégués du personnel demandent l'attribution d'une clé de réserve bus pour les changements de tour resp. de Cr à Bettembourg et à Esch/Alzette.

Les délégués du SYPROLUX

**Marc SCHUSTER, Gast SCHOUMACKER,
Christian WEYER**



SYPROLUX-Kongress 2018

Freides, den 23. November

Samschdes, den 24. November

Save the dates

... äere Spezialist fir de Wunnraum

**ENTREPRISE DE TOITURE
WELTER JEANNOT**

**IMMOBILIÈRE
WELTER JEANNOT**

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

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

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chargé de Gestion MI en date du 20 septembre 2018



Ramiro DE SOUSA VALENTE



Ed. MALLINGER



Nels COSTA



Romain LANNERS

Brigade 31 Bettembourg

- En 2016, les agents de la brigade 31 ont été informés qu'ils devraient déménager dans peu de temps. Les délégués du personnel ont été interpellés par les agents en questions qui désirent être informés sur l'état d'avancement de ce projet.

Programme de pointage IPS

- Les délégués du personnel désirent être informés sur les modalités de pointage et de comptabilisation de l'heure de paie.

- Les délégués du personnel se demandent si le programme IPS connaît les termes de «jour férié» et de «décalé»? Le programme sait-il faire la différence en matière de comptabilisation entre ces deux termes?

Les délégués du personnel du SYPROLUX

Ramiro DE SOUSA VALENTE, Ed. MALLINGER, Nels COSTA, Romain LANNERS

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès de la Chargée de Gestion AV en date du 04 octobre 2018



Joël SCHMIT



Eric WENGLER

1. Discussion concernant la note No. 440606_18 AV2/PAT-RFR-R3 Transmission d'une PMM à un signal commandant l'arrêt. Les délégués aimeraient faire ajouter certaines adaptations.
2. Demande d'introduire l'ancienne fiche PTC (Dauerbremszettel) sur le RAILTAB.
3. Est-ce que les roulements DB, SNCF, SNCB seront maintenus en forme actuelle?
4. Est-ce qu'il est possible de recevoir des informations plus détaillées sur les roulements et tours de service 2019 (changements d'horaire)

5. Demande d'introduire un „BOPI-ROULEMENT“
6. Est-ce que l'effectif du PAT est assez élevé pour garantir les prestations nécessaires?

DIVERS:

- Est-ce qu'il serait possible d'avoir des informations sur l'application de l'OG5 auprès des CFL concernant la nouvelle loi voté par la chambre des députés sur le cannabis médical?

Délégués du personnel PAT
Eric WENGLER, Joel SCHMIT

Questions proposées à l'ordre du jour de la réunion des délégués auprès du Chargé de Gestion GI en date du 25 septembre 2018

1. Mise en vigueur du nouveau RGI:

Est-ce que pour la mise en vigueur du nouveau RGI des cours de formations sont prévues?

2. Nouveau PDL-HIS:

- La pointe de la souris ne se met pas automatiquement au milieu du signal. Les chefs de circulation ont donc souvent besoin de plusieurs essais pour sélectionner un SFP ! Est-ce qu'une amélioration est possible?
- Les manipulations KF prennent très longtemps. L'ancien ESTW était beaucoup plus vite!
- Les annonces acoustiques de la HIS ont le même son. N'est-il pas possible de faire des sons différents pour les différents cas ? (p.ex. : sabot de déraillement décollé, offre train par ZNL, ...)
- La programmation de la ZL (Zuglenkung) est à revoir, afin de ne pas provoquer des retards de trains non-nécessaires. (p.ex.: Bt-L)
- Quand est-ce que la ZL pourra de nouveau être remise en service à la gare de Luxembourg. Au moins du côté sud, la ZL en service assisterait le chef de circulation.
- La fonction du changement automatique du numéro train offerte par la HIS n'est pas encore en service. Est-il prévu d'utiliser cette fonction à la future?

3. Consigne jaune:

Le regroupement existant des ZEP évitent l'énumération de toutes les ZEP lors des échanges des télégrammes entre l'ADEC et le chc, cependant le chc doit toujours en protéger chaque ZEP du regroupement. Une solution, comme déjà existant dans le tableau de protection de la consigne bleue, prévoyant la protection des ZEP formant l'extrémité de la zone à protéger, sera un atout pour le chc.

4. Nouveau PDL:

- La qualité des lignes téléphoniques entre le PDL et les PD voisins laisse à désirer, surtout si le PD voisin dispose également d'une nouvelle installation téléphonique.
- A partir de l'ancien PDL, les chc pouvaient observer visuellement l'entrée /sortie du CRM, CRR et entretien. Ne serait-il pas possible d'installer une caméra à l'ancien PDL afin que le chc 1 aurait de nouveau un œil sur cette partie de la gare.
- Est-il prévu du côté EI de rassembler tous les mécontentements des chc du PDL, afin de vérifier quelles adaptations pourront se faire à la future. (P.ex. : une horloge au-dessus de chaque poste de travail, le positionnement du téléphone et des écrans HIS et Windows)
- Les premières expériences du CHC 4 (ancien CO-PDL) montrent que lors de dérangements dans sa circonscription, le chc n'a plus le temps d'assurer ses tâches de Co-PDL. Sachant que le nombre de chc disponible est limité, les délégués proposent cependant de prévoir un poste supplémentaire dans le prochain effectif.

5. Avis régional EI No 001/2018 de la région EI-C :



Claude DAMAN



Serge BOUSSER

Un certain mécontentement existe entre les chc de la région EI-C suite à l'avis régional EI 001/2018, concernant le chevauchement VT sur plusieurs circonscriptions de circulation. Un seul chc est responsable pour la VT dépassant plusieurs circonscriptions d'un même PD, une solution pas favorable pour les chc. Lors des travaux actuels, un chc du PDL doit déclarer une voie de travail en gare de Bertrange (PD voisin), une situation pas satisfaisante.

Les délégués du SYPROLUX
Claude DAMAN, Serge BOUSSER



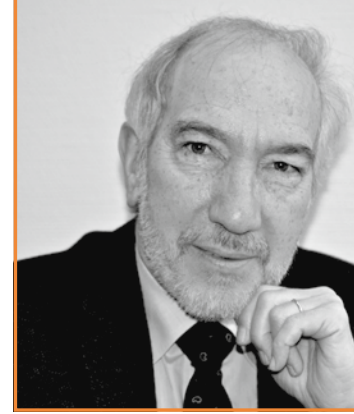
EXPO-TRAINS LUXEMBOURG
www.amfl.net
amfl@pt.lu
35. Exposition Internationale de modélisme ferroviaire avec bourse intégrée

10 & 11 novembre 2018
au Centre Prince Henri
WALFERDANGE (L)
ouvert de 10:00 à 18:00 heures

Entrée: 6€, libre pour les enfants âgés de moins de 12 ans
Centre Prince Henri / 3, route de Diekirch 7220 Walferdange Luxembourg
organisé par: **AMFL**
Association Modélisme Luxembourg / FET



Erlebnis auf der Lore



Marcel OBERWEIS

Vom Festland zu den Halligen: Oland und Langeneß

Mir bleibt die Besichtigung der Halligen Oland und Langeneß im Wattenmeer, diese dienen vor allem dem Küstenschutz vor der deutschen Nordseeküste, als eine faszinierende Erinnerung an meine früheren Dozentenaktivitäten. Die Halligen wurden mit dem Festland durch einen Damm um die Jahrhundertwende 1900 verbunden.

Nachdem der neue Damm im Jahr 1929 betriebsfähig war, der frühere war durch eine Sturmflut zerstört worden, verlegte man die 9km lange Halligbahn Dagebüll-Oland-Langeneß mit der Spurweite von 900mm. Die Hallig Oland wurde im Jahr 1927 über den Deich mit Dagebüll verbunden und die Hallig Langeneß anschließend im Jahr 1929. Die Bahnstrecke wird im Übrigen ohne Signale auf Sicht befahren.

Der Hauptgrund der Verlegung war die ständige Wartung des Damms sowie der Uferbefestigungen der Halligen. Durch die Meeresströmungen und die immer wiederkehrenden Sturmfluten würden die Halligen ohne Uferbefestigung dem ständigen Landverlust unterliegen - was letztendlich ihren Untergang bedeuten würde.

Nach der Fertigstellung des Damms zwischen den Halligen Oland und Langeneß begann der private Verkehr auf der Schmalspurbahn mit Loren d. h. Dräsinen, zuerst mit Segeln als Antrieb und später mittels Benzin- oder Dieselmotoren.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die private Nutzung nur geduldet ist und strengen Regeln unterliegt. Die Personenbeförderung ist nur den Halligbewohnern für den Transport ihrer Angehörigen und den Feriengäste gestattet- das spontane Mitfahren ist strikt verboten. Im Übrigen



Karte der Halligbahn

wird der Besucher während der Fahrt auf das Werk „Der Schimmelreiter“ von Theodor Storm hingewiesen, der die Mühen des Deichbaues sowie das karge Leben der Wattbewohner eingehend schildert.

Die Bahnstrecke beginnt in Dagebüll und führt über den Seedeich, sodann weiter über einen Damm mit Pfahlgründungen nach Oland. Sie quert die Hallig und erreicht über Steindamm mit eingebauten Pfahljochen die Hallig Langeneß. Zwischen den beiden Halligen befinden sich vier Ausweichen, die ein Begegnen auf der eingleisigen Strecke ermöglichen. Die Loren in Privathand sind z. T. einfache Flachwagen, welche mit Bänken oder Sesseln bestückt sind oder allseits geschlossene Loren.

Dagebüll

Die Gemeinde Dagebüll an der Westküste von Schleswig-Holstein entstand durch die Zusammenlegung der ehemals selbstständigen Gemeinden: Juliane

Marienkoog, Fahretoft, Waygaard und Dagebüll im Jahre 1978. Der Aufenthalt in dieser reizenden Gegend sollte die Besichtigung der Kirche St. Laurentius in Fahretoft beinhalten - ihre Ausstattung, das Glockenhaus und der Kirchhof mit den Grabmalen bis zum Jahr 1870 lohnen sich. Des Weiteren sollte man das im Jahr 1712 erbaute Geburts- und Wohnhaus von Hans Momsen in Fahretoft – er war Universalgelehrter (1735-1811) besichtigen. Außerdem das im Jahr 1854 erbaute Uthländische Haus mit Reetdeckung am Südwestrand der Ostjakobswarf.

Die Hallig Oland

Die Hallig ist 2,9 km lang und die Breite variiert zwischen 500 bis 980m, die Fläche beträgt 2 km² – hier leben 30 Bewohner in 17 Häusern. Die Hallig liegt 5 km vom Festland entfernt. Vor der Burchardiflut im Jahr 1634 bildete die Hallig Langeneß zusammen mit der Hallig Oland und weiteren Landmassen die Hallig Alt-Langeneß.

Die Hallig Langeneß

Die Hallig weist mit 10km Länge und einer Breite bis zu 1,4km eine Gesamtfläche von 9,56 km² auf. Sie setzt sich heute aus ursprünglich drei getrennten Halligen (Nordmarsch, Butwehl, Langeneß) zusammen und es leben etwas mehr als 100 Menschen in den 58 Haushalten. Die Länge der Gleisverbindung von Oland nach Langeneß beträgt 2,5 km.

Schlussgedanken

Es möge auf den Maler Emil Nolde hingewiesen werden, welcher die Nordfriesische Landschaft folgendermaßen beschrieb: „Mich sehnte nach hoher, freier Luft, nach herber, starker Schönheit, so wie die Westküste mit ihrer weiten Himmelsspannung und den Wolken über Marschland und Wasser, besonders in den rauen Jahreszeiten, sie so verschwenderisch gibt“.

Marcel OBERWEIS

Literaturhinweise:

1. <https://www.nordseetourismus.de/oland>
2. <https://halligen.de/halligwelt/halligen-erleben/hallig-langeness>
3. <http://www.gemeinde-dagebuell.de/verzeichnis/objekt.php?mandat=137638>



Armand SCHILLING

125 Jahre Schynige Platte Bahn – Nostalgie vor Eiger, Mönch und Jungfrau

Am vergangenen 14. Juni waren genau 125 Jahre vergangen seit die 800 millimeterspurige Schynige Platte-Bahn in regulären Betrieb genommen wurde. Mit der ebenfalls 1893 eröffneten 19,2 km langen Wengernalpbahn, konnten vor kurzem beide Bahngesellschaften zusammen 250 Jahre Bahngeschichte feiern. Während die WAB mit 19,2 km Länge als weltweit längste, durchgehend mit der Riggenbach-Pauli & von Roll Zahnstange ausgerüstete Zahnrad-Schmalspurbahn gilt, verkehrt die SPB als einzige Bahn der Schweiz noch täglich mit Fahrzeugen aus den Anfangsjahren von 1909 -1914.

Kurze Baugeschichte

Bereits 1870 hatten ein Schweizer Bundesrat und ein Bernischer Bezirksingenieur ein Projekt für eine Bahn von Interlaken nach Schynige Platte angeregt. Die Baufirma Ott & Cie. erarbeitete ein Projekt mit normaler Spurbreite von Bönigen bei Interlaken nach der Schynigen Platte*. Nach der Konzessionserteilung vom 4.11.1871 für die Bahn aufs „Gumihore“ (Gumihorn Bergrücken), scheiterte das Projekt jedoch an der Bausumme welche nicht aufgetrieben werden konnte.

* *Schynige Platte heisst auf deutsch wörtlich: „scheinende Platte“. Kurz vor der Einfahrt unterhalb der Station Schynige Platte kann man einen Teil der grossen Schiefertafeln sehen, die dem Berg seinen Namen gegeben haben. Treffen nämlich Sonnenstrahlen nach einem Regenschauer auf die feuchten Gesteinsplatten, so reflektieren diese einen Teil des Lichts. Je nach Standpunkt des Betrachters beginnen die Platten dann zu leuchten bzw. zu scheinen, woraus sich der Name „Schynige Platte“ ableitet.*

Der schliesslich realisierte Bau der Schynige-Platte-Bahn ist nach einer Überlieferung eigentlich einem glücklichen Zufall zu verdanken. Diese Quelle besagt, dass in der Region seinerzeit zwei Projekte zur Diskussion standen, nämlich eine Bergbahn bei Saxeten (Verwaltungskreis Interlaken-Oberhasli), oder auf die Schynige Platte. Da am Tag der Entscheidung im Saxetental dichter Nebel lag, die Schynige Platte jedoch im Sonnenlicht glänzte, war die Entscheidung rasch getroffen. Die neue Bahn sollte auf die Schynige Platte führen. Bis zur entscheidenden Konzessionserteilung vergingen allerdings noch knapp 10 Jahre.

Drei Jahre vor der Betriebsaufnahme wurde die Detailplanung im Auftrag der Berner Baufirma Pümpin & Herzog der Bahnstrecke ausgeführt. Am 16.09.1890 Gründung der Schynige Platte-Bahn-Gesellschaft. Im April 1891 übernahm die konstituierte Schynige Platte Bahngesellschaft die Bauarbeiten in Angriff. Ende 1892 Verlegung der letzten Schienen bei der Bergstation. Bereits am 15.05.1893 konnte ein Zug mit Ehrengästen zum ersten Mal die Schynige Platte in eine Dampfwolke hüllen. Der Preis für eine Hin- und Rückfahrt betrug 1893 CHF 10. Heute bezahlen die Gäste hierfür 64 Schweizer Franken.

Die Betriebsführung der SPB wurde zunächst für kurze Zeit von der Thunerseebahn übernommen welche nur von 1890 bis

1913 zwischen Thun und Bönigen existierte. Die Berner Oberland-Bahnen, die auch die Wengernalpbahn und die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren betrieben, empfanden die SPB als lästige Konkurrenz, wollten aber trotzdem die Betriebsführung nicht von der Thunerseebahn übernehmen. Doch als sich 1895 eine günstige Gelegenheit bot, übernahm die BOB die Bahn samt Hotels für eine minimale Kaufsumme. Gefahren wurde von Anfang an bloss in den Sommermonaten, eine Betriebsweise an der sich bis heute nichts geändert hat. Da die Strecke nicht wintersicher ist und auf der Schynigen Platte kein Wintersport betrieben wird, fährt die Bahn nur im Sommer, im Gegensatz zur der einst als Sommerbahn eröffneten WAB die heute an 365 Tagen im Jahr verkehrt. Im lawinengefährdeten oberen Streckenteil muss die Fahrleitung der SPB wie auf der Furka-Oberalp-Bahn jedes Jahr im Herbst abgebaut und nach der Schneeschmelze im Frühjahr wieder montiert werden. 1946 legten die BOB und die Betriebsgemeinschaft Jungfraubahn (JB) / Wengernalpbahn (WAB) ihre Direktionen zusammen. Seit 1994 werden die Bahnen der Jungfrauregion von der Betriebsgemeinschaft Jungfraubahn/Wengernalpbahn/Berner Oberland-Bahnen gemeinsam verwaltet und betrieben. Diese Verwaltungsgemeinschaft erhielt im Jahr 2000 als Jungfraubahnen Management AG ihre eigene Rechtspersönlichkeit als gemeinsames Tochterunternehmen der Jungfraubahnen Holding und der BOB.

Ursprünglich sollte die Bahn auf die Schynige Platte am Schiffanlegeplatz des Interlakener Nachbarortes Bönigen am Briener See beginnen. Aber aus praktischen Erwägungen war der Ausgangspunkt nach Wilderswil an der BOB-Linie verlegt worden. Die SPB beginnt also als Touristik Bahn im Bahnhof Wilderswil parallel zur meterspurigen BOB. Zunächst im Depotbereich über mit Riggenbach-Zahnstange ausgestattete Gleise. Anschließend überquert das Bähnlein die durch Wilderswil fließende Lüttschine und beginnt dann den Anstieg zum Ausichtsbeg Schynige Platte (Maximalsteigung 250 0/00, die Steigung der Strecke beträgt im Durchschnitt 190 0/00. Der kleinste Kurvenradius beträgt 60 Meter).

Die Idee des ausgeführten Projektes, die heutige 7,3 Kilometer lange Zahnradstrecke als Schmalspurbahn für touristische Zwecke zu bauen datiert von 1880. Schon vorher war die Schynige Platte



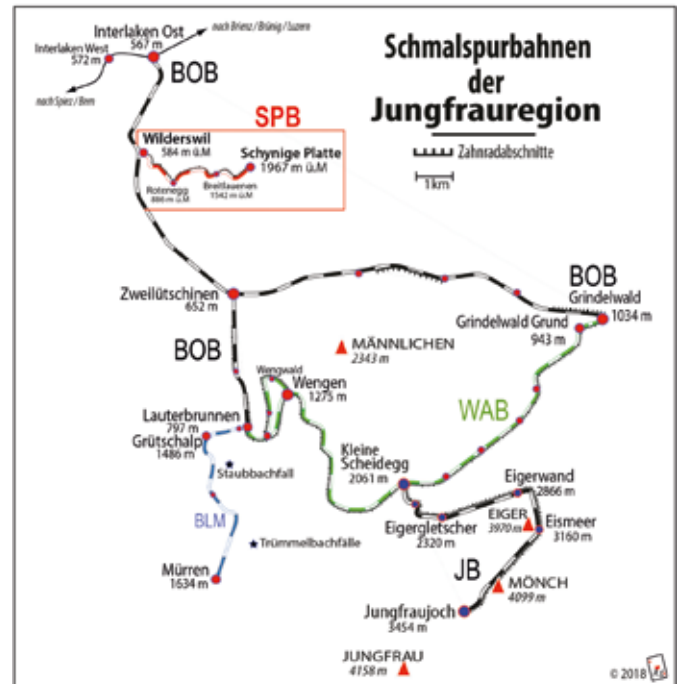
Der Dampfzug mit der H 2/3 Nr. 5 in der Steigung an der Waldgrenze

ein populäres Ausflugsziel auf der gegenüberliegenden Seite vom Dreigestirn Eiger, Mönch und Jungfrau. Bis 1893 war die Schynige Platte nur zu Fuß im Schweiß des Angesichtes erreichbar um die einmalige Aussicht genießen zu können, oder per Maulesel und einheimischem Führer für wohlhabende Ausflügler. Heute ist es ein Bahnfahrt Höhepunkt auf die Erlebnisplattform Schynige Platte welcher den Passagieren nach Überquerung der Waldgrenze bereits während der Fahrt zur Bergstation freie atemberaubende Fernsicht auf die drei weltbekannten Bergriesen eröffnet, und darüber hinaus nach Erreichen der Bigelti Alp eine grandiose Aussicht auf den Thuner- und Briener See bietet. Auf dem Gipfel der Schynige Platte reicht die Sicht in nordöstlicher Richtung vom Pilatus bis zum Thuner- und Briener See resp. im Süden bis zum Dreigestirn Eiger, Mönch und Jungfrau.

Besondere Sehenswürdigkeiten der Schynigen Platte sind ein 1928 eröffneter botanischer Alpengarten nahe der Bergstation mit mehreren hundert verschiedenen Pflanzenarten in ihren natürlichen Pflanzengesellschaften, sowie das seit Juni 06.2001 eröffnete Teddyland für Kinder. Von der Bergstation aus kann man auch eine der zahlreichen Rundwanderungen ausführen, oder als längere Wanderung die klassische Höhenwanderung über das Faulhorn (in 6 Stunden) nach Grindelwald-First unter die Füsse nehmen. Eine weitere Besonderheit aus früherer Zeit: Einst war das Alphorn, das zu den Nationalsymbolen der Schweiz gehört, ein Mittel zur Verständigung im Berggebiet. Die Hirten riefen damit abends ihre Herden zusammen. Heute wird die Tradition des Alphornblasens auf der Schynigen Platte täglich gepflegt. Jeweils von 11 bis 14 Uhr sollen hier gemäss Reiseprospekt die ertümlichen Klänge zu hören sein.

Betrieb

Die SPB erreicht heute das Endziel Bahnstation Schynige Platte nach Überwindung von 1420 Höhenmeter in rund 50 bis 60 Minuten Fahrzeit. Diesjährige Betriebsaison: 1. Juni - 28. Oktober 2018. Die Planzüge werden aus kleinen Elektrolokomotiven He 2/2 und zwei Vorstellwagen gebildet, teilweise sind auch offene Sommerwagen beige gestellt. Bei schönem Wetter fahren die Züge alle 40 Minuten, bei ungünstiger Witterung wird der Plan auf sechs Zugpaare reduziert. Ein grosser Teil des Wagen- und E-Lokparks stammt heute aus alten Beständen der Wengernalpbahn. Bis Ende 1913 wurden die Züge bloss mit Dampflokomotiven geführt. Die Dampflok H 2/3 Nr.5 aus dem Jahr 1894 (aus der 6teiligen Bauserie 1891-1894) existiert noch heute mit ihrer Originalplakette mit Daten des Erbauers, und wird gelegentlich für Sonderfahrten und als Reservelok benutzt. Die zwei letzten diesjährigen Dampfzufahrten fanden am 1.9.2018 statt. Ab 1914 wurden die Reisenden mit den neu angeschafften, damals hochmodernen elektrischen He 2/2 Lokomotiven befördert, welche noch heute mit 1500 Volt Gleichstrom den Planbetrieb der SPB übernommen haben. Genau dieser Abschnitt der Technikgeschichte, als die Elektrizität die Dampfkraft ersetzte, kann bei der Schynige-Platte-Bahn noch heute nachvollzogen werden, denn der gesamte Verkehr wird hier nach wie vor mit Ausnahme der verbliebenen Dampflok Nr.5, ausschließlich mit den mittlerweile über hundert Jahre alten Elektrolokomotiven aus der Pionierzeit abgewickelt. Ausserdem bietet der Bahnbetrieb Einblick in zahlreiche Details aus dieser Zeit, die andernorts längst verschwunden sind: Wie früher üblich, schieben Dampflokomotive H 2/3 oder die Triebwagen E-Loks He 2/2 aufgrund der maximalen Steigung von 250‰ die Wagen nach oben, anstatt sie zu ziehen. Dabei bedient der Lokführer die Maschine, während der Zugbegleiter am andern Ende die Gleise überwacht. Bergab wird gezogen um einen Kupplungsbruch zu vermeiden. Auf der ganzen Strecke gibt es keine elektronischen Signale. Die Züge werden persönlich vom Bahnhofsvorstand auf die Strecke geschickt. Bei Zugkreuzungen müssen sämtliche Weichen von Hand bedient werden. Auch die Bahninfrastruktur selbst stammt grösstenteils



noch aus den Anfangszeiten des Betriebs. Ein Großteil der Fahrleitungsmasten besteht nach wie vor aus Holz welche über die originalen geschwungenen Ausleger verfügen. Kunstbauten wie Stützmauern, 4 Tunnel und 8 kleinere Brücken, aber auch die seitlichen Einfassungen des Schotterbetts sind aus Bruchsteinen gemauert, zum Teil sogar in Trockenbauweise.

Ein Jubiläum bietet auch genau wie ein Geburtstag immer die Möglichkeit, Bilanz zu ziehen. So auch bei der Schynige Platte-Bahn. Obwohl Nostalgie noch immer gefragt ist, läuft das Geschäft der Schynige-Plattebahn in der letzten Zeit nicht mehr so zügig. 2017 bloss knapp 117.000 Benutzer, gegen 1.819.932 Benutzer auf der WAB. Die SPB ist allerdings viel stärker als andere Ausflugsberge der Jungfraubahnen vom europäischen Markt abhängig, der in den letzten Jahren besonders unter den Währungsturbulenzen gelitten hat. Ausserdem haben mit Sicherheit die bloß viereinhalbmonatige Saison und die Wetterabhängigkeit auf die Wirtschaftlichkeit der SPB negative Auswirkungen. Die WAB z.B. hat auch andere Trümpfe in der Hand, wie ganzjähriger Betrieb, Zubringer ins Skigebiet Kleine Scheidegg und damit auch zur längsten Abfahrt des Skiweltcups am Lauberhorn. Weiter befördert die WAB Gäste wie Einheimische in den autofreien Ort Wengen und beliefert die Stationen entlang der Strecke mit Gütern.

Der SPB-Verwaltungsrat und ihre Geschäftsleitung wollen sich deshalb kurzfristig einer Betriebsanalyse unterziehen, das Angebot auf die Schynige Platte hinterfragen und Anpassungen vornehmen. Die Strommasten, Bahnhofsgebäude und Anlagen stammen aus dem Jahr 1900. Die Geleise und der Unterbau der Schynige Platte-Bahn sind 125 Jahre alt. Sämtliche Lokomotiven sind über hundert-, die jüngsten Wagen 25-jährig. Einerseits zur Freude der Nostalgiker, andererseits muss von der Direktion die Wirtschaftlichkeit des Betriebs vor Augen gehalten werden. Wie bereits geschildert, die SPB ist nicht die schnellste Bahn. Da besonders die vielen asiatischen Besucher aber meist nur wenig Zeit haben, spielt die rasche Erreichbarkeit der Berge eine entscheidende Rolle. Mitunter will man deshalb auch die Fahrzeit verringern, und noch diesen Herbst den möglichen Einsatz von schnelleren und kräftigeren Triebwagen der Wengernalpbahn aus dem Jahr 1947 auf der Schynige Platte prüfen. Der Verwaltungsrat will, wie in der Schweizer Presse angekündigt, noch in diesem Herbst über das weitere Vorgehen für notwendige Anpassungen entscheiden.

Armand SCHILLING

Wiederaufnahme des Eisenbahn Personen- und Güterverkehrs zwischen Luxemburg und Bettemburg seit dem 25.08.2018

Mit der Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Haltestelle am Vorortbahnhof Luxemburg-Howald, und der verlegten Trasse der Livingier Kurve von 1983 unter die derzeit noch unvollständige Überführungsbrücke (Bauwerk OA05&06), sind bereits zwei wichtige Teilstücke der neuen Bahnstrecke Luxemburg-Bettemburg für den Eisenbahnbetrieb eröffnet worden. Wegen der Arbeiten für die neue Trasse zwischen der Eisenbahnbrücke über die Alzette bis zum Kilometerpunkt 7.8 vor der Autobahnbrücke Livingien hatten die CFL zwischen Luxemburg und Bettemburg vom 14.7 bis 24. 8. jeglichen regulären Personen- und Güterverkehr gesperrt, und den Personenverkehr durch Autobusse ersetzt. Seit Sonntag dem 25.8. konnte der normale Eisenbahnverkehr auf dem betreffenden Abschnitt wieder aufgenommen werden.

Außer etlichen Folgearbeiten, wie der Bau der notwendigen Pfeiler für die Aufnahme der zukünftigen Trasse mit den beiden über die Überführungsbrücke führende Gleise, die definitive Verschiebung nach rechts des Gleispaars der Richtung Esch an der Einfahrt Bettemburg usw., ist damit im Umfeld des sogenannten „Saut de mouton“ schon eine weitere wichtige Grundlage der Phase I des „Projektes 6669 – Neue Bahnstrecke L-Bt“ realisiert worden. Derzeit werden

in seiner Nähe, einem der Kernstücke der erst nach 2020 fertiggestellten Gesamtstrecke die Arbeiten weitergeführt.

Armand SCHILLING



Einer der ersten Züge L-Bt kurz vor der Einfahrt Bettemburg am 25.8.2018, dem Tag der Inbetriebnahme der neuen Livingier Kurvenstrecke unter dem Saut de mouton. Rechts im Bild die stillgelegte und bereits teilweise abgebaute alte Bahnkurve.
Foto Armand Schilling.



13.Juli 2018. Blick auf die Bewehrungsarbeiten der oberen Fahrbahnplatte des Saut de Mouton mit Armierungstäben aus Betonstahl.

Foto: Armand Schilling.



In ein paar Jahren fährt der TGV Luxemburg-Bettemburg-Metz über den Saut de mouton. Rechts unten im Bild eingebildet, der TGV einen Tag vor der Streckensperre vom 14 Juli noch in der Livingier Kurve von 1983.

Foto: Armand Schilling.

Bourse de modélisme
Modellbau Tauschbörse
Occasionsmaart
BERINGEN / MERSCH
Hall Irbicht
25 novembre 2018
10.00 - 16.30 heures

Petit déjeuner et repas sur place
 Org. Spur 1 Frenn Lëtzebuerg
 www.mec-spur1.lu
 Entree - Eintritt : 3 €

Weitere Bilder im Internet online: unter RAIL.LU

4-Länderturnier der Eisenbahner im Volleyball in Delémont (Schweiz)

Vom 25. bis 27. Mai fand dieses Jahr das 4-Länderturnier der Eisenbahner im Volleyball in Delémont statt, der größten Gemeinde des Kantons Jura.

Die 4 teilnehmenden Länder waren: Deutschland, Schweiz, Tschechien und Luxemburg.

Nachdem die Luxemburger Delegation am frühen Freitagmorgen mit der Bahn Richtung Delémont gestartet war, spielte unsere Mannschaft am Freitagabend wie im letzten Jahr im ersten Spiel gegen Titelverteidiger Deutschland. Dieses Jahr hatte die Luxemburger Mannschaft um Coach Kolodka ein bisschen mehr Potential, da mehrere neue junge Spieler zur Verfügung standen.

Dennoch konnte man den großgewachsenen Deutschen Volleyballspielern im ersten Satz nichts entgegensetzen so dass dieser Satz mit 12-25 verloren ging. Im zweiten Satz lag man dann lange in Führung und man konnte die deutsche Mannschaft phasenweise vor größere Probleme stellen, dieser Satz ging dennoch zum Schluss mit 22-25 verloren. Im dritten Satz war dann ein bisschen die Luft raus und man verlor diesen mit 14-25. Im parallel angesetzten Spiel Schweiz gegen Tschechien vermochte sich der Gastgeber Schweiz klar mit 3-0 gegen Tschechien durchzusetzen.

Im zweiten Spiel am Samstagmorgen spielte die CFL Mannschaft dann gegen Tschechien. Auch hier konnte man phasenweise wieder sehr schöne Ballwechsel von der Luxemburger Mannschaft bestaunen. Dennoch konnte man zu keinem Zeitpunkt die tschechische Mannschaft in Bedrängnis bringen und somit gab man auch dieses Spiel 3-0 in den Sätzen ab.

Im anderen Spiel spielte Deutschland gegen die Schweiz. Sicherlich war allen klar, dass es eine ganz schwere und knappe Entscheidung geben wird.

Die Kollegen aus der Schweiz wollten unbedingt die Niederlagen gegen Deutschland aus den Jahren 2016 und 2017 vergessen machen. Ein an Höhepunkten und Spannung nicht zu überbietendes Spiel ging bis in den fünften Entscheidungssatz, der schon richtungsweisend für den Turniersieg sein sollte. Am Ende konnte sich Deutschland nach spannenden Sätzen mit 3-2 gegen die Schweiz durchsetzen, sodass sie der Titelverteidigung ein ganzes Stück näher kamen.

Am späten Nachmittag fanden dann noch die beiden letzten Begegnungen statt. Deutschland spielte gegen Tschechien und Luxemburg gegen die Schweiz. Die Beine der Luxemburger wurden immer schwerer sodass man nicht mehr an die guten Leistungen der beiden vorangegangenen Spiele anknüpfen konnte. Dieses Spiel ging dann auch klar mit 3-0 zugunsten der Schweizer zu Ende, wobei man aber jedes Mal über die 10 Punkte hinauskam.

Im parallel angesetzten Spiel Deutschland gegen Tschechien musste Deutschland nur auf einen Satzgewinn hoffen um zur Titelverteidigung zu gelangen. Die Deutschen ließen dann auch nichts mehr anbrennen sodass der alte und neue Titelträger Deutschland hieß. Das Spiel endete mit 3-0 für Deutschland.

Bei der Siegerehrung die bei freundschaftlicher Atmosphäre stattfand, saßen dann alle Mannschaften im Restaurant zum gemeinsamen Abendessen zusammen, welches mit der obligatorischen Siegerehrung seinen Abschluss fand. Am späten Abend nach dem Champions League Finale, begab man sich dann noch auf das Stadtfest in der Altstadt.



Vordere Reihe von links: Pit Kaspar, Pol Forster, Georges Wolter, Felix Polfer, Jérôme Cremer

Hintere Reihe von links: Jeff Pividor, Roland Hoffmann, Guy Lux, Alain Bombardella, Jean-Marie Bollendorff, Marc Kolodka (coach)

Nächstes Jahr wird man sich dann voraussichtlich in Bulgarien bei den USIC-Weltmeisterschaften wiedersehen.

Resultate:

Luxemburg-Deutschland	0-3	(12-25 / 22-25 / 14-25)
Schweiz-Tschechien	3-0	
Luxemburg-Tschechien	0-3	(19-25 / 17-25 / 13-25)
Schweiz-Deutschland	2-3	
Luxemburg-Schweiz	0-3	(14-25 / 12-25 / 13-25)
Deutschland-Tschechien	3-0	

Finale Rangliste:	
1	Deutschland
2	Schweiz
3	Tschechien
4	Luxemburg

Text: Georges WOLTER



Alle Eisenbahner die Interesse und Spaß am Volleyball haben können sich bei Alain Bombardella:

alain.bombardella@cfl.lu Tel.Nr.: 4990 5593 oder bei Georges Wolter: georges.wolter@cfl.lu Tel.Nr.: 4990 5878 melden.

David Lieners CFL-Meister 2018

Die Meisterschaft der CFL Golfer endete mit dem Meistertitel für David Lieners.

Die Meisterschaft ging wie immer über 3 Runden, wobei 2 gewertet werden. Nach einem spannenden Finale auf dem Golf de Preisch, konnte sich David Lieners mit 41 Punkten behaupten, vor Agostini Armand mit 38 Punkten und Staudt Patrick mit 37 Punkten. Auf dem 4. Platz kamen gemeinsam Manes Ed, Posing Leo und Dittgen Jean-Paul mit 34 Punkten. Insgesamt 20 Spieler kamen in die Wertung.

Beste Dame wurde Manes Ginette, vor Altmeisch Loredana und Butti Francine.

Bestes Nettoergebnis der Meisterschaft erzielte Thinnés Paul, vor Primc Adrien und Manes Ginette.

Zu erwähnen ist noch dass insgesamt 67 Spieler und Spielerinnen an den 3 Runden teilnahmen, was beweist, dass der Golf Club CFL sich einer sehr guten Gesundheit erfreut.



vLnR: Vize-Meister Agostini Armand, Meister David Lieners, 3. Patrick Staudt

Gust KLEIN



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 5. Oktober 2018

Redaktionsschluss ist der 27. 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 814,40

Seit dem 1. August 2018 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 19,6868 €.

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: 18,6415 €

Für die Pensionempfänger ist die Basis ein Wert von 18,8438 €.



info@syprolux.lu