

Transport

Nr. 2

12. Februar 2021

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

*„Wéi den Damp op Buergsonndeg
geet, esou geet en de ganze
Virsummer“*



Weiderbildung och am Alter

Fir weider informationen
mëll dech um SYPROLUX-
Generalsekretariat : Tél.: 22 67 86-1

Sie lesen in dieser Nummer

Aktuelles	2
Leitartikel	3
Fürsorgekasse.....	4
News	5
Zentraldelegation	6
Kommissionen	7-9
Luxemburger Eisenbahn.....	10-12
ULC.....	13
Klimagerechtigkeit.....	14
ULC.....	15
Corona und Hunger	16-17
Vinschgaubahn	18-19
Neujahrsgratulationen	20

Steiererklärung

Wann dir Hëllef braucht, zeckt net a rufft un.

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

... äere Spezialist fir de Wunraum

ENTREPRISE DE TOITURE
WELTER JEANNOT

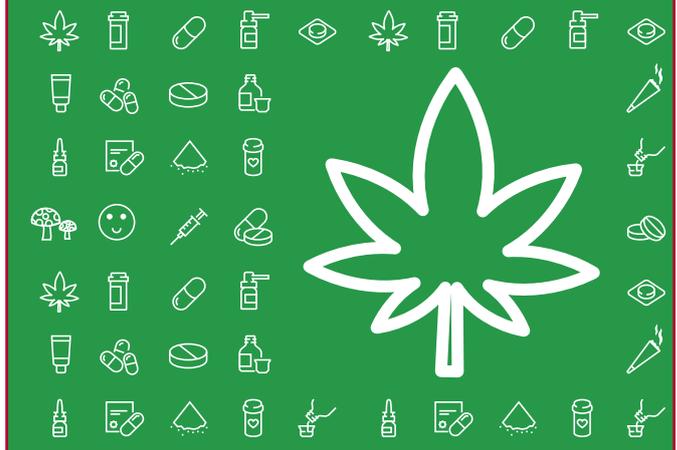
IMMOBILIÈRE
WELTER JEANNOT

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

DROGEN UND ARBEIT



RISIKEN	VORBEUGEN	
SOFORT	REAGIEREN	
AKTIV	UNTERSTÜTZEN	

REFERENZDOKUMENT: ORDRE GÉNÉRAL N°5



SYPROLUX
Deng Gewerkschaft
**Mach deng Schutzgesten an
dro deng Mask!**



Corona-Blues



Fränz DUHR

Eigentlich wollte ich in meinem ersten Leitartikel ein Thema ausblenden, doch leider lässt sich Corona nicht abschüteln. Inzwischen sind wir beim 10. Corona-Gesetz angelangt. Doch zeigen diese Bestimmungen wieder einmal nur bedingt Wirkung. Obwohl seit Dezember die Zahlen im Allgemeinen, sowie die der Kranken auf den Intensivstationen stetig zurück gehen, kam die kurzfristige Ankündigung, die Grundschüler eine Woche früher zu Hause im Hausunterricht zu lassen, doch sehr überraschend. Die positiven Fälle bei den jungen Leuten seien besorgniserregend und deshalb sei diese Vorsichtsmaßnahme nötig, so die Begründung des Ministers.

Impfstrategie für Kinder?

Und dabei sind es die Kinder unter 16 Jahren, die zur Zeit nicht im nationalen Impfplan berücksichtigt werden. Es ist äußerst schwierig einem 6-jährigen zu erklären, dass der wöchentliche Besuch bei den Großeltern zur Zeit immer noch nicht angebracht ist und, dass das versprochene Heilmittel, die Impfung, hier keine Verbesserung bringen wird, da die Jüngsten nicht zur Impfung eingeladen werden. Der deutsche Gesundheitsminister, Jens Spahn, überraschte in einem Artikel der Wochenzeitschrift „Spiegel“ mit der Nachricht, dass wenn alles gut laufe, im Sommer ein Impfstoff für die Jüngsten auf den Markt kommen könnte. Angeblich seien Studien von mehreren Herstellern hierzu am Laufen. Ich würde ja gerne optimistisch sein und daran glauben, allerdings fällt das immer schwerer. Derweil stellt sich die Frage, warum die Luxemburger Regierung noch keine Aussage bzw. Erklärung zu diesem Punkt abgegeben hat.

Gefährlicher „Ras-le-bol“

Die erste Phase der Impfstrategie dauert nun schon zwei Monate an. Während dieser Phase ist nur ein Bruchteil der Bevölkerung zur Impfung eingeladen. Über die tatsächlich Geimpften erlaube ich mir hier keine Meinung, da es jedem einzelnen freisteht, besagter Einladung nachzukommen oder nicht. Die weiteren fünf Phasen riskieren sich, falls sich die Versorgung mit Impfdosen nicht schnell ändert, in die Länge zu ziehen. So wird der Großteil der Bevölkerung bis Ende des Jahres auf ein Impfangebot warten müssen. Mit etwas Glück wird es vielleicht im September so weit sein. Aber genau dieser Teil der Bevölkerung fährt tagtäglich zur Arbeit und die Jüngsten in die Schulen, versorgt die vulnerablen Mitmenschen mit dem Nötigsten. Sie sind demnach der Teil der Bevölkerung, welche die Wirtschaft am Laufen hält. Und dieser Teil wird eben als letzter zur Impfung eingeladen. Hoffen wir mal, dass die Entscheider wissen was sie tun. Vor allem sollte die Regierung die Zweifel der Bevölkerung ernst nehmen. Die Stimmen, welche die Verhältnismäßigkeit der andauernden Einschränkungen in Frage stellen, werden immer lauter, ein « Ras le Bol » der Bevölkerung wird immer spürbarer. Solch ein Verhalten ist bedenklich und kann nur durch einleuchtende Argumente und nachvollziehbare Maßnahmen unterbunden werden.

Jugend in Gefahr?

Auch müssen wir uns bewusst sein, dass all diese Beschränkungen im Zusammenhang mit der Pandemie schwerwiegende Folgen auf die mentale Gesundheit, insbesondere bei den Kindern und Jugendlichen, haben kann. Diese Rechnung wird uns erst in naher Zukunft präsentiert werden. Drei Schlagzeilen, drei schwerwiegende Taten, angeblich ausgeführt von Jugendlichen, könnten schon die Vorboten sein.

Der Mord an einem 18-jährigen Schüler, der Überfall mit Gewalt auf einen Busfahrer, ein CFL-Mitarbeiter und die Auseinandersetzung mit Waffengewalt (Messer) im Bahnhofsviertel. In allen drei Fällen sind die Tatverdächtigen allesamt Jugendliche, zum Teil erst 15-jährige. Es ist erschreckend zu sehen mit welcher Gewalt und Hemmungslosigkeit diese jungen Menschen hier vorgehen. Ein weiterer Fakt, der einem zu denken gibt, sind die vielen Vermisstenmeldungen von Jugendlichen in den vergangenen Wochen. Auch dies alles nur Zufall? Eher nicht.

Präsenz im Betrieb

Aber nicht nur außerhalb der CFL wachsen die Probleme an. Auch innerhalb des Betriebes brodelt es an manchen Fronten. Genau darum haben wir uns als SYPROLUX-Leitung vorgenommen in diesem Jahr wieder vermehrt im Betrieb bei euch präsent zu sein, natürlich im Respekt der jeweiligen sanitären Schutzmaßnahmen. Wie dies in den jeweiligen Betrieben aussehen und umsetzbar sein wird, werden wir mit den zuständigen Kommissionen planen und Euch schnellst möglich die Details unserer Besuche mitteilen.

Compte épargne temps - CET

Eines der heißen Eisen ist die mögliche Einführung der Zeitsparkonten (CET). Viele Gerüchte kursieren im Betrieb. Fakt ist, dass die CFL-Obrigkeit mit den Sozialpartnern über die genauen Modalitäten derzeit verhandelt. Mit der Einführung des CET sollen die 16 Stunden für Arztbesuche (OG 13), sowie die 12 Stunden „Paistonn“ durch ein „Congé personnel“ ersetzt werden. Dieser „Congé personnel“ soll dann künftig jeder Eisenbahnerin und jedem Eisenbahner zur Verfügung stehen. Diese Stunden könnten demnach für Arztbesuche, Bankbesuche, oder sonstige Vorgänge benutzt werden. Die genaue Stundenanzahl wird derzeit verhandelt. Hier werden wir als SYPROLUX das bestmögliche Resultat versuchen zu erreichen, im Sinne des Wohlbefindens am Arbeitsplatz. Besonders wichtig ist es uns, dass diese Maßnahme für jeden einzelnen Eisenbahner gerecht umsetzbar ist.

In allen Betrieben gibt es große oder kleine Baustellen, wo unsere Kommissionen, mit der Unterstützung der SYPROLUX-Leitung, ihre Frau und ihren Mann stehen werden.

In diesem Sinne, bleibt gesund und bis bald bei euch im Betrieb.

Fränz DUHR

Beteiligung der Fürsorgekasse an den im Jahr 2020 entstandenen Arzt- und Krankenkosten

Die Generalversammlung der Fürsorgekasse vom 25. November 2000 in Wasserbillig beschloss innerhalb der Kasse einen Fonds für Gesundheitsausgaben zu schaffen.

Der Fonds gewährt seine Leistungen in folgenden Fällen:

- a) Wenn bei längerem Krankenhausaufenthalt die Krankenkasse mit der Begleichung der Aufenthaltskosten aufhört, ohne dass es sich jedoch um einen „Pflegefall“ im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen handelt, übernimmt der Fonds den Tagessatz.
- b) Bei längeren und kostspieligen Krankheiten übernimmt der Fonds die Behandlungskosten, unabhängig davon ob die Behandlung ambulant oder stationär, ob im In- oder Ausland geleistet wurde, und zwar nach Abzug der Übernahme der Kosten durch die Krankenkasse und durch die CMCM. Berücksichtigt werden alle Rechnungen von Ärzten, Krankenhäusern oder Apotheken.
- c) Ungedeckte Arzneikosten, auch solche die von der Krankenkasse nicht rückerstattet werden, aber sofern die Arzneien vom Arzt verschrieben worden sind, werden vom Fonds übernommen.

Recht auf die Leistungen des Fonds haben:

- a) Das wirkliche Mitglied der Gesellschaft;
- b) Dessen Ehepartner
- c) Dessen Mutter, Schwiegermutter, Schwester, Schwägerin, Schwiegertochter oder dessen großjährige Tochter, wenn diese seinen Haushalt führen, und für deren Unterhalt er aufkommt, wenn sein Ehepartner den gemeinsamen Haushalt nicht mehr führt oder führen kann, oder wenn er ledig ist;
- d) Dessen Kinder die jünger als 18 Jahre sind, ob es die eigenen sind, die Adoptivkinder oder die Kinder des anderen Ehepartners, die zu seinen Lasten sind;
- e) Die überlebenden Kinder des Mitgliedes. Wenn die Kinder im In- oder Ausland studieren, wird die Altersgrenze entsprechend den Bestimmungen der Krankenkasse festgesetzt. Keine Altersgrenze besteht für psychisch oder physisch behinderte Kinder.

Um in den Genuss der Leistungen des Fonds zu kommen, muss das Mitglied bis zum 31. März eines Jahres alle Belege einsenden insofern sie im jeweilig

vorherigen Jahr ausgestellt wurden. Als Belege zählen die von der Krankenkasse ausgestellten Rückerstattungsabrechnungen, sowie die beglichenen Rechnungen der Apotheker oder anderer Gesundheitsleistungserbringer.

Belege, die nach dem 31. März eingeschickt werden, können erst im folgenden Jahr, nach den dann geltenden Bestimmungen, berücksichtigt werden.

Der Fonds übernimmt, unter Beachtung des folgenden Absatzes, die ungedeckten Gesundheitsausgaben, welche durch die im vorherigen Artikel aufgeführten Belege eingebracht werden, insofern sie jedoch einen Freibetrag von 70€, Index 100 zu berechnen am 31. Dezember des geltenden Jahres) übersteigen. Ausgenommen von einer Übernahme durch den Fonds sind folgende Ausgaben:

- a) Die Mehrkosten bei einem Krankenhausaufenthalt in der ersten Klasse;
- b) Die Kosten für Brillenfassungen (die Gläser werden voll angerechnet);
- c) Die Kosten für Edelmetalle und Email bei Zahnersatz, sowie für Mehrausgaben, die durch Vernachlässigung der regelmäßigen Zahnarztbesuch entstehen (Nichtbeachtung der Präventivmedizin);
- d) Die Kosten des Krankenhausaufenthalts bei Pflegefällen (insofern sie von der Krankenkasse als solche anerkannt werden);
- e) Die Kosten für von der Krankenkasse nicht genehmigte Kuraufenthalte; für genehmigte Kuraufenthalte werden die Hotelkosten nicht übernommen.
- f) Der Höchstbetrag, der jährlich vom Fonds ausbezahlt wird, ist auf 9 920€ festgesetzt.
- g) Daraus erfolgt, dass wenn die Ansprüche aller Mitglieder in einem Jahr diesen Betrag übersteigen, wird der Restbetrag, laut Artikel 4, Absatz I, dieser Verordnung, zu Lasten des Mitgliedes, im prozentualen Verhältnis zum obigen Absatz vorgesehenen Höchstbetrag gekürzt.
- h) Dieser Betrag wird für alle Mitglieder einmal im Jahr vom Fonds überwiesen. Das Datum der Überweisung wird im „Transport“ veröffentlicht.
- i) N.B.: Der Freibetrag für das Jahr 2020 beläuft sich auf 584,33 € (70 x 8,3476)
- j) Einsendeschluss für die Belege an das SYPROLUX-Generalsekretariat, B.P. 2615, L-1026 Luxemburg ist der 01/04/2021.



Steve WATGEN

19.01.2021

Am Morgen traf sich die AV-Kommission, hier wurden aktuelle Themen angesprochen. Des Weiteren wurde die Tagesordnung der nächsten Sitzung beim „Chef du Service“ vorbereitet.

21.01.2021

Die BU-Kommission organisierte Nachhilfekurse für die neuen CFL-Busfahrer. Hier wurde die Materie der Examina besprochen und erklärt.

Am Nachmittag traf sich die MI-Kommission, um eine Stellungnahme zur geplanten Umstrukturierung der I-Laufbahn „voie“ vorzubereiten.

Der SYPROLUX Vorstand versammelte sich, zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes.

22.01.2021

Am Morgen tagte der Verwaltungsrat der „Entraide Médicale“.

Am Nachmittag fand eine Unterredung mit dem „Chef du Service AV“ statt. Hier wurden aktuelle und brisante Themen der AV-Delegation besprochen.

27.01.2021

Eine SYPROLUX-Delegation zusammen mit den EI-Personalvertretern hatte eine Unterredung mit den Verantwortlichen des EI und GI. Hauptge-

sprächsthemen waren die Besetzung der verschiedenen Stellwerke, sowie die Versetzungsgesuche der Fahrdienstleiter. (siehe Stellungnahme des SYPROLUX in dieser Ausgabe)

29.01.2021

Die EI-Personalvertreter trafen sich mit den Verantwortlichen des GI-EI, um den Personalbestand 2022 zu analysieren.

01.02.2021

Am Morgen tagte der CFL-Verwaltungsrat.

Der SYPROLUX-Verantwortlichen versammelten sich, zwecks Austausches und Besprechung unterschiedlicher aktueller Themen.

02.02.2021

Die CSL-Kommission der Europäischen und Interregionalen Gelegenheiten tagte am Morgen.

Am Vormittag fand eine Unterredung mit dem „Chef de Service BU“ statt. Hier wurden aktuelle und brisante Themen der BU-Delegation besprochen. (siehe Berichterstattung in dieser Ausgabe)

03.02.2021

Die CSL-Kommission der Wirtschafts- Steuer- und Haushaltspolitik tagte am Morgen.

05.02.2021

Am Morgen tagte der Organisationsvorstand 75 Jahre CFL.

Die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy besprach in einer kleinen Runde aktuelle Themen mit dem CFL-Verwaltungsratspräsident und dem CFL-Generaldirektor

Der SYPROLUX-Verantwortlichen versammelten sich, zwecks Austausches und Besprechung unterschiedlicher aktueller Themen.

Steve WATGEN



Transportausgaben für das Jahr 2021

	Redaktionsschluss	Erscheinungsdatum
1.	07.01.2021	15.01.2021
2.	04.02.2021	13.02.2021
3.	11.03.2021	19.03.2021
4.	15.04.2021	23.04.2021
5.	14.05.2021	21.05.2021
6.	17.06.2021	25.06.2021

	Redaktionsschluss	Erscheinungsdatum
7.	15.07.2021	23.07.2021
8.	09.09.2021	17.09.2021
9.	07.10.2021	15.10.2021
10.	04.11.2021	12.11.2021
11.	02.12.2021	10.12.2021

Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden!

Questions proposées à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Délégation Centrale, du 25 février 2021

Évolution des effectifs

Les délégués désirent connaître les chiffres trimestriels concernant:

- le nombre et la nature des départs par carrières et services (départs en retraite, démissions, licenciements),
- le nombre d'embauchages réalisés par carrières et services,
- le nombre d'agents commissionnés (resp. après 1 an d'essai).

Effectif 2022

Les délégués du personnel désirent prendre connaissance des différents effectifs établis par les services.

- Relevé des embauchages prévus par service et par carrière pour les exercices 2021 et 2022

Les délégués du personnel désirent prendre connaissance du plan d'embauchage 2021 - 2022 établi par service et par carrière

Formation au CFL :

- Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement du Campus CFL et du dossier du centre de formation en terme d'exploitation et d'organisation.

- Les délégués du personnel désirent être informés sur la formation dans le domaine voie du Service MI en termes de ressources, d'organisation et d'exploitation.
- Les délégués du personnel désirent être informés sur le recrutement de futurs chefs de circulation en terme de préqualifications à l'embauchage et de formation ultérieure (mot-clé: BTS chef de circulation)

Service EI: attribution des tours de service et changement de région

Les délégués du personnel désirent être informés sur le point ci-dessus ayant déjà figuré à l'ordre du jour de la Délégation Centrale les 22 octobre et 11 décembre 2020. (follow-up)

Conducteur de manœuvre :

Les délégués du personnel désirent discuter sur une éventuelle création d'une nouvelle filière spécialisée dite „conducteur de manœuvre“ dans la carrière inférieure.

Covid-19 :

Point sur les mesures sanitaires et organisationnelles.

Mylène BIANCHY,
Présidente du SYPROLUX



Mylène BIANCHY



Paul GRIES



Steve WATGEN



Marc ADAM



Katja FELTEN



Ramiro DE SOUSA



Ed. MALLINGER



Isabelle FABER

Unterredung der SYPROLUX-Verantwortlichen mit den Verantwortlichen des BU

Personalbestand im BU-Dienst:

Um sich ein klareres Bild zum Personalbestand und einen genaueren Überblick über die einzelnen Dienstbereiche machen zu können, beantragten wir als SYPROLUX eine neue Aufstellung des Personalbestandes. Diese soll präzise Auskunft über die Anzahl von: Busfahrern, Handwerkern in den BU-Werkstätten, administrativem Personal, Mitarbeitern in der Leitstelle (CEB), Mitarbeitern auf dem Poste de commande, der Coachs geben.

Des Weiteren soll stets ein aktuelles Organigramm des BU-Dienstes zugänglich sein. Im Zusammenhang mit dem Erstellen der «Fiche de poste» fordern wir als SYPROLUX, dass diese in naher Zukunft der Personalvertretung zugänglich sind, um so ein Mehr an Transparenz zu gewährleisten. Hier haben die BU-Verantwortlichen in Aussicht gestellt, dass das Personal Ende 2021/Anfang 2022 mit einem Tablett ausgestattet werden soll. Über dieses Tablett soll man dann Zugang zu allen dienstrelevanten und offiziellen CFL-Dokumenten erhalten.

Poste à responsabilité particulière (coach/poste de commande) in der I-Laufbahn

Die Sozialpartner haben über zwei Jahre an der Neufassung der Generalorder N°3 gearbeitet, um zu einer Kompromisslösung zu gelangen. Besonders schwierig gestaltete sich die Ausarbeitung der Basisregeln zur Vergabe sogenannter «postes à responsabilité particulière». Ein Anwärter auf solch einen Posten muss in seiner Laufbahn ein Promotionsexamen abgelegt haben, bzw mindestens über eine Nomination I/5 verfügen. Diese beiden Kriterien sind unumgänglich für die Besetzung eines solchen Posten. Des Weiteren muss bei einer Postenbesetzung der Kandidat über die Basiskriterien verfügen (prérequis), welche in den jeweiligen «fiches de poste» vorgesehen sind. Für den Posten eines «Coach» z.B. muss der Kandidat über 10 Jahre Berufserfahrung im Busdienst verfügen.

Schichtdauer in der Basisschablone

(durée des créneaux de disponibilité au sein des schémas de base des couches de travail)

Als SYPROLUX erinnern wir an die Aussagen der BU-Verantwortlichen von 2019, die Schichtdauer von 10 Stunden

schrittweise zu optimieren bzw zu reduzieren. Stattdessen wurde diese Dauer auf 12 Stunden ausgedehnt. Wir erinnern als SYPROLUX daran, dass in unseren Arbeitsbestimmungen eine Schichtdauer auf 10 Stunden abgeriegelt ist.

Als SYPROLUX können wir nachvollziehen, dass auf Grund zahlreicher Fahrplanwechsel im RGTR-Bereich, es immer wieder zu Anpassungen kommt. Wir bezweifeln indes aber, dass man an den Basiskriterien so stark drehen muss, dass ein Zeitfenster von 12 Stunden in der Basisschablone von Nöten ist.

Transfer von Schichtlagen

(transfert de roulements d'Echternach vers des tours de service Luxembourg)

Als SYPROLUX haben wir folgenden Brief (siehe Rückseite) den BU-Verantwortlichen zukommen lassen. Laut Aussagen des BU soll in den kommenden Wochen eine Sitzung mit der Personaldelegation stattfinden, um eine Lösung in diesem Punkt zu finden.

Belästigung am Arbeitsplatz ist und bleibt ein No-GO

Abschliessend waren sich beide Seiten einig, dass Belästigung am Arbeitsplatz unter keinen Umständen toleriert wird. Respektvoller Umgang miteinander und untereinander im BU-Dienst muss gewährleistet sein. Und als SYPROLUX werden wir stets einem solchen Fehlverhalten auf die Spur gehen.

BU-Kommission



Daniel SCHILDGEN

Délegué Titulaire
691 525 382 - dan.schildgen@gmail.com



Marc BECKER

Délegué Suppléant/Kommissionsleeder
621 133 010 - mbecker-kirf@t-online.de

Invitatioun an eis Versammlung vun der BU-Kommission:

am Méindeg, de 15. Februar 2021 um 15:30 Auer an der SYPROLUX - Zentral,
(20A, rue de Strasbourg, Lëtzebuerg/Gare)

All Member ass hærzlech wëllkomm!

Cours d'appui fir den Examen fin de stage an der Filière "conducteur d'autobus dirigeant" Abrëllsessioun 2021

am Donneschdeg, 21. Januar 2021 vun 09:00 bis 15:00 Auer

Mëllt lech wegl. um Generalsekretariat un

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chef du Service AV en date du 10 mars 2021

Procès-verbaux des réunions auprès du Chef du Service AV

Les délégués du personnel demandent pourquoi le rapport officiel de la dernière réunion n'a pas encore été publié ? En outre, les délégués demandent à ce que les points ouverts restent en suspens et soient passés en revue régulièrement en séance.

Masse d'habillement et effets d'uniforme

Les délégués du personnel demandent des renseignements quant à la masse d'habillement des agents PAT. De plus, ils demandent des informations concernant le port et l'utilisation de l'uniforme. Une première mise des nouveaux uniformes a été faite pendant les années 2019 et 2020. Quelles sont les dispositions pour l'année 2021 en cas de remplacement d'effets en-dommagés ou usés ou de besoins supplémentaires ? En outre les délégués du personnel demandent de compléter la masse d'habillement par des sous-vêtements thermiques pour les agents exposés régulièrement au froid.

Plan de Congé

Les délégués du personnel demandent des informations supplémentaires sur les périodes et les dispositions de congé des PAT. En plus, les délégués du personnel revendiquent que la durée des deux périodes de congé soit identique et portée à 6 mois.

Formation

Les délégués du personnel demandent des formations continues et supplémentaires sur le nouveau référentiel PAT pour l'ensemble des agents PAT, coaches et formateurs. Ceci afin d'accroître la sécurité d'exploitation

Instruction Générale N°38

Les délégués du personnel remarquent que malgré le courrier AV-S du 30 octobre 2020, les consignes de l'article 3.2.2 de l'Instruction Générale N°38 ne sont toujours pas suivies par la BLZ. Les délégués du personnel rappellent et insistent que la prise en charge d'un agent vic-time d'un accident, d'un incident ou d'une agression n'incombe non

seulement au coach, mais également au délégué du personnel et que celui-ci doit être informé impérativement.

Communication et accueil

Les délégués du personnel constatent des difficultés en matière de communication entre les agents PAT et le DP-PAT (file d'attente au téléphone, modifications de tours, renseignements divers ...). Les délégués du personnel souhaitent que les besoins et les obligations du DP-PAT soient clarifiés. Les délégués du personnel demandent une fois de plus qu'un agent d'accueil soit à la disposition des PAT dans les locaux sis « Fëschhal ».

Tours de service

Les délégués du personnel rencontrent fréquemment des modifications essentielles dans les tours de service faites au courant des heures de travail prestées.

Missions du portier de la gare centrale de Luxembourg

Les délégués du personnel demandent des clarifications au sujet du rôle et de la responsabilité du portier de la gare centrale de Luxembourg, ceci en cas de demande d'informations des clients utilisant le TRAM. L'agent portier de la gare constate souvent des anomalies sur les quais du TRAM.

Les délégués du SYPROLUX

**Dionisio BATTISTA, Sven LASCHETTE,
Fabrice BICHLER et Patrice KLEIN**


SYPROLUX
 Deng Gewerkschaft

Follow us on:

facebook and www.syprolux



Dionisio BATTISTA
Délégué Titulaire
621 306 501 - nisio@pt.lu



Sven LASCHETTE
Délégué Titulaire
621 423 910 - svenlaschette@me.com



Fabrice BICHLER
Délégué Suppléant
691 901 905 - fbichler@pt.lu



Patrice KLEIN
Délégué Suppléant
691 381 881 - durenbech@gmail.com

Service EI
à l'attention de Monsieur Ralph Elsen
Chef de Service EI

Luxembourg, le 04 février 2021

Objet: attribution des tours de service et changement de région

Monsieur le Chef de Service

Le SYPROLUX prend acte de la publication de la note mentionnée sous objet. Nous saluons les changements apportés, notamment la radiation de la conditions des "12 ans de bons et loyaux services au tour actuel" pour l'attribution d'un nouveau tour. De plus, l'alignement aux dispositions de la mobilité interne a apporté un point positif au dossier. Néanmoins il nous est indispensable de vous faire part des remarques et observations suivantes:

1. La note en question a fait l'objet de deux réunions récentes, la première ayant eu lieu le 27 janvier 2021 à l'initiative du SYPROLUX. La seconde réunion était une réunion commune entre les responsables du Service EI et la délégation du personnel du Service EI, composée aussi bien des délégués du SYPROLUX que du Landesverband. Celle-ci a eu lieu le 29 janvier 2021 à l'initiative du Service EI. Dans ce contexte nous regrettons qu'aucun compte-rendu n'ait été transmis aux délégations du personnel respectives reprenant les grandes lignes du projet de note, les modifications et les arguments y afférents et les conclusions des pourparlers. Par ailleurs, nous estimons qu'afin de garantir un maximum de transparence dans ce dossier, il aurait été opportun d'adresser une version finale de la note à la suite des discussions de deux réunions avant de procéder à la publication officielle du document en question.
2. Concernant le texte de la note 03/21, nous tenons à rappeler que lors des discussions du 27 janvier 2021, il a été retenu qu'il devrait être fait référence aux mutations d'office au point 1 de la note. En outre, le texte publié ne reprend pas le cas où un agent demande à postuler pour un tour de service au sein d'une même région (p.ex. Wasserbillig vers PdL, PdL vers Kleinbettingen) Nous remarquons qu'à l'image des pourparlers le texte devrait être adapté comme suit:

point 1.- attribution des tours de service

Peuvent introduire une candidature pour un tour de service vacant:

- a) les réservistes de la région d'où revient le poste. Dans ce cas, l'attribution des tours se fera en tenant compte de l'ancienneté d'affectation dans la région en question;
- b) les agents ayant plus de 5 ans de bons et loyaux services dans une autre région;
- c) les agents ayant plus de 5 ans de bons et loyaux services postulant pour un tour de service dans une même région;
- d) les agents ayant été affectés à un poste par voie de mutation pour besoins de service (mutation d'office).

En cas de postulants de plusieurs catégories, l'attribution des tours de service se fera en principe suivant l'ancienneté de service au sein du Service EI.

3. En dernier lieu nous estimons que ce dossier devrait faire l'objet d'une note d'information à la Délégation Centrale, étant donné que ce dossier a déjà fait l'objet de deux questions à l'ordre du jour des réunions du 22 octobre et 11 décembre 2020 et il a également été évoqué avec les présidents des syndicats Landesverband et SYPROLUX, ainsi que le Président de la Délégation Centrale le 14 juillet 2020.

Dans le souci de poursuivre un dialogue social fructueux, nous espérons que soit donné une suite favorable à nos remarques. Veuillez agréer, Monsieur le Chef de Service, l'expression de notre parfaite considération.

Mylène Bianchy
 Présidente du SYPROLUX

Copie adressée à:

D/GI, D/RH, DC



Armand SCHILLING

Vor 175 Jahren erste Konstruktionspläne für eine Eisenbahn im Großherzogtum Luxemburg

„England first“ - Allgemeine Lage

Gegen Ende der zweiten Hälfte des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts stand England bereits allen Ländern Europas technisch und industriell weit voraus und hatte den sich anbahnenden Prozess der industriellen Führung übernommen. Ausgangspunkt dieses Vorgangs war die heimische Entwicklung des Textilgewerbes. Baumwolle strömte aus den Kolonien nach England, und begünstigte die Entstehung des neuen Wirtschaftszweigs Textilindustrie. Kurze Wasserwege, und eine leistungsfähige Handelsmarine von einer starken Flotte geschützt gestatteten den Absatz weit über Europa hinaus. Dies brachte England den zu jener Zeit höchsten Lebensstandard Europas. Die rasch aufblühende Industrie erforderte aber als Voraussetzung eine billige Energiequelle wie z.B. James Watt's verbesserte Niederdruckdampfmaschine, die nicht mehr Hin- und Herbewegungen erzeugte, sondern auch die Kolbenbewegung in eine Drehbewegung umsetzte. Diese Fortschrittstechnik der Dampfmaschine bot sich geradezu zur Weiterentwicklung und dem Einbau in ein Schienenfahrzeug an.

Wahrscheinlich auf Grund der Erfahrungen des amerikanischen Mechanikers Olivier Evans hatte schon 1804 der Engländer Richard Trevithick, die erste taugliche, auf Schienen fahrende Dampflokomotive gebaut, wenn auch die für ihre Masse zunächst ausgelegten gusseisernen Schienen unter der Last dieser Lokomotive brachen.

Um diese Zeit gab es in englischen Bergwerksanlagen in Cornwall und um das nordostenglische Kohlenrevier um Newcastle upon Tyne mehrfache Entwicklungsversuche zu Dampflokomotiven, u. a. von Timothy Hackworth ab 1808, John Blenkinsop 1812, William Hedley 1813, und George Stephenson

der erstmals 1814 in Erscheinung getreten war um der Dampfisenbahn endgültig zum Durchbruch zu verhelfen. Bekanntlich wurde im Jahr 1825 die Eisenbahnstrecke zwischen Stockton und Darlington mit einer Lokomotive von George Stephenson eröffnet und gleichzeitig der erste Passagier-Transport mit einem lokomotiv-gezogenen Zug durchgeführt.

Die erste Bahnlinie auf dem europäischen Festland mit Dampftrieb war seit 1831 die Bahnstrecke Saint - Étienne - Lyon in Frankreich. Belgien, dessen erste Dampfisenbahn am 5. Mai 1835 zwischen Brüssel und Mechelen eröffnet wurde, hatte bis Mitte des 19. Jahrhunderts das dichteste Eisenbahnnetz auf dem europäischen Kontinent.

Allerdings, noch bevor sich jemand in Belgien gegen Ende der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts eine Eisenbahnverbindung durch Belgien bis ans Mittelmeer vorstellen konnte, gab es um diese Zeit zwischen Namür und Luxemburg bloss eine tägliche Postkutschenverbindung. Mit der sogenannten „Malle Poste de Bruxelles“, welche 18 Stunden und 50 Minuten (Wechsel auf den Relaisstationen eingerechnet) für diese Strecke benötigte und nach „tarif au coupé“ 16,60 Goldfranken kostete.

Wer etwa um 1850 die Karte der damaligen europäischen Bahnnetze betrachtete konnte feststellen dass um diese Zeit schon Ansatzpunkte zu hauptsächlichen Knotenpunkten vorhanden waren. Das englische Bahnnetz war wohl am weitesten entwickelt; und auf dem westlichen Festland war es Belgien das seine Hauptstrecken am weitesten vorangetrieben hatte. In Deutschland bestanden bloss kurze Ansätze (Nürnberg - Fürth; Bonn - Köln u.a.). Ebenso in Frankreich, wenn hier auch schon etwas ausgeprägter (z.B. Orléans - Paris; Lyon - St. Etienne - Roan-

ne; und St.Etienne - Andrezieux bereits 1829 als erste mit Dampf ausgebeutete frz. Strecke). Der Nahbereich um und im Grossherzogtum war aber noch „eisenbahnfrei“ geblieben.

Im Vorfeld zur Eisenbahn-Anbindung in Luxemburg

Der prominente britische Navy Leutnant, und Weltenbummler Thomas Fletcher Waghorn war es, welcher zuerst an Hand von Zahlenmaterial nachwies, dass eine Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen, Namür, Trier und Mannheim der kürzeste und zweckmässigste Weg zwischen der Nordsee und dem Adriatischen Meer, zwischen England und Indien, und die geeignetste Kurierdienst Route zur Beförderung der Überlandpost sei. Er hatte dann sein wachsendes Interesse auf einen beschleunigten Transport für die damaligen Briefpost durch Europa bekräftigt, indem er eine Reise speziell via Österreich und Triest plante um die übliche Route durch Frankreich zu umgehen, die öfters mit Hindernissen behaftet war. Das aufkeimende Eisenbahnsystem bot neue Gelegenheiten für eine Geschwindigkeitsbeschleunigung. Die Ausnützung von Waghorns Erkenntnissen und Behauptungen war insofern günstig als sie einen Schnelligkeitsvorteil von bis zu zwei Tagen ausmachte, für ihn selbst aber seinen Niedergang einleitete. Das britische Parlament hatte ihm nämlich die Vergütung seiner Ausgaben für seine Bemühungen versprochen, ihn aber auf einem Schuldenanteil in Höhe von 5 000 £ sitzen lassen. Eine spätere von der Ost Indien Company zugebilligte Rente von 100 £ sowie die gerichtlich eingeleiteten Verfahren bewirkten wenig um die Schuldentilgung zu erleichtern. Waghorn starb verarmt.

Ein Jahr nach Waghorns Tod zeigte 1851 die bekannte, von John Tallis

publizierte Stahlgravierung Overland Route to India* unter anderem die Route nach Triest und Indien die Waghorn 1844 ausprobiert hatte.

* In ihrer Aktionärsversammlung von 1846 gab der Vorstand der Great Luxembourg Company kurz GLC, auch Details über Waghorns sogenannte Overland Route bekannt - (in: „The Great Luxembourg Company , Seite 35-37 - London, Royal Exchange Buildings - July 1846“).

Vermutlich weiter angeregt durch Waghorns Erkenntnisse tauchte 1845 bei einer Brüsseler Eisenbahngesellschaft die Idee auf für eine Eisenbahn, die im Anschluss an bereits bestehende, oder in Ausführung begriffene Eisenbahnprojekte eine Verbindung schaffen wollte, die alle bis dahin bestehende europäische Schienenbahnen in den Schatten stellen sollte. Es ging dabei um nichts Geringeres als um eine direkte Verbindung der belgischen Nordseehäfen Ostende und Antwerpen mit dem Mittelmeer durch eine Eisenbahn über Namür - Arlon - Metz - Strassburg und die Schweiz, oder über Metz - Saarbrücken - Mannheim - Triest zu schaffen. Das ebenfalls hierdurch öffentlich angeregte Interesse für eine Eisenbahn Namür - Luxemburg - Trier - Saarbrücken führte dazu, dass auch schon im Jahre 1845 zwei ausländische Gesellschaften die Mosel- und Saargegend bereisen liesen, um durch ein sachverständiges Urteil die Möglichkeit und vorteilhafteste Ausführung einer Eisenbahn in der betreffenden Richtung feststellen zu lassen. Darunter war auch ein belgischer Ingenieur namens Stevens als Bevollmächtigter der belgischen Gesellschaft, in Begleitung belgischer und englischer Fachleute.

Am 18. Juni 1845 hatte ein englisches Konsortium die Eisenbahngesellschaft „Great Luxembourg Company“ (kurz GLC), gegründet unter der Führung von Francis Frederick Clossmann, ihres Präsidenten. Und zwar mit einem zweifachen Ziel: Den Erwerb des Minenbesitzes der Kanalgesellschaft „Société anonyme du Luxembourg“, und Belgien über Luxemburg mit Preussen zu verbinden. Und zwar durch Herstellung einer Verbindung der belgischen Häfen Ostende bzw. Antwerpen mit dem Mittelmeer durch eine Eisenbahnlinie über Namür - Arlon - Metz - Saarbrücken nach Triest*. Gewöhnlich wurde in vielen Ländern der Eisenbahnbau zunächst durch private

Gesellschaften in die Hand genommen. Der Staat behielt sich meistens nur ein loses Eingriffsrecht vor oder verzichtete ganz auf Mitbestimmung.

* Triest, ein wichtiger Handelshafen mit Verbindungen nach Fernost. Unter anderem wegen dem Kurierdienst durch die Malle des Indes nach Bombay. Ausserdem konnte von hier aus der Verlauf der „Malle des Indes“ aus England nach Bombay, der Hauptstadt von Britisch Indien wesentlich verkürzt und anders über den europäischen Kontinent gestaltet werden.

Triest ist auch noch weiterhin ein wichtiger Schwerpunkt für Eisenbahntransporte und anschliessendem Weitertransport über das Meer nach Fernost, denn seit 2012 benutzt das in Bettemburg/Düdelingen niedergelassene CFLMultimodal Unternehmen diesen Korridor regelmässig für etwa ein Dutzend wöchentliche Shuttlezüge zwischen den Hubs Bettemburg/Düdelingen und Triest.

Denkbar auch unter dem Eindruck über die Gründungsabsicht einer Belgischen Grand Junction Railway Company hatte die Great Luxembourg Company am 10.7.1845 das Vorhaben präsentiert die ins Auge gefasste Linienführung über Luxemburg in Richtung Trier zu führen, und darüber hinaus eine Verbindung zur französischen Grenze herzustellen. Ein ehrgeiziges Projekt das die GLC Gesellschaft im Sommer 1845, kurz nach der Gesellschaftsgründung am 10.7.1845 aufgegriffen hatte. Die GLC hatte daher bereits vorher Beauftragte ebenfalls an die obere Mosel entsandt. Jedoch die Gesellschaft sagte bald kurzfristig ab. Die Gebrüder Godchaux aus Luxemburg/Schleifmühl spannten sich ohne Erfolg an das Projekt, und der GLC Wortführer Clossmann übernahm erneut das Vorhaben. Bei dieser Gelegenheit hatte es sich herausgestellt dass die GLC sogar nicht abgeneigt war einer Eisenbahnlinie über Remich - Merzig - Saarbrücken oder über Arlon - Thionville - Metz den Vorzug zu geben.

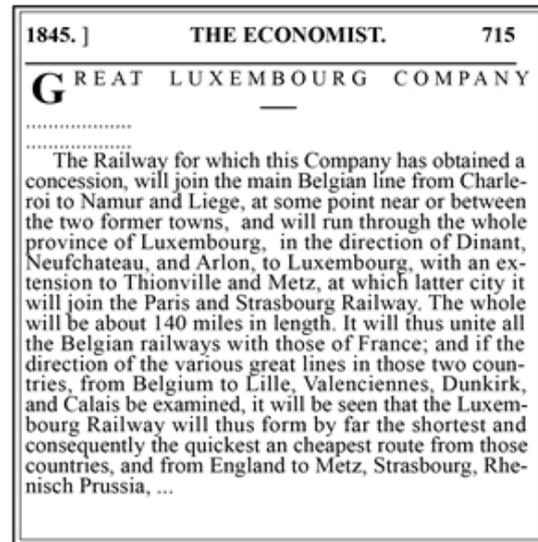


Bild 1.: Auszug aus der englischen Wirtschaftszeitung „The Economist“ über das Vorhaben der Great Luxembourg Company.

Am 13.2.1846 erhielt die Great Luxembourg Company eine Konzession zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Brüssel - Namür - Arlon wobei ihr Anschlüsse nach Frankreich über Longwy und nach Deutschland über Luxemburg zugestanden wurden. Zu diesem Zweck wurde von englischen Investoren unter Führung des Great Luxembourg Company Präsidenten F.F. Clossmann eine neue Gesellschaft „Grande Compagnie du Luxembourg“ gegründet, eine Gesellschaft nach belgischem Recht, deren Satzungen durch Dekret des belgischen Königs Léopold I. vom 1. Oktober 1846 homologiert wurden. Das Bauvorhaben musste binnen 5 Jahren beendet sein, und die Gesellschaft hatte eine Kautions von 5 Millionen Franken zu stellen, zahlbar an die belgische Staatskasse. Die belgische Regierung ihrerseits verpflichtete sich in den kommenden 12 Jahren keine Eisenbahn in Richtung nach Luxemburg, Frankreich und Preussen zu konzessionieren welche der GCL Konkurrenz machen könnte. Worauf dann die Gesellschaft auf der ganzen Linie mit Vorarbeiten begann, namentlich von

Directors hope they have made it apparent, that the Great Luxembourg is destined to become the direct line between London and the Adriatic; and that from whatever quarter its termini may be approached, its location in Central Europe is sufficiently advantageous to ensure its universal use.

Bild 2.: Kommentarausschnitt aus der Direktionsetage der „Great Luxembourg Company“ an ihre Teilhaber.

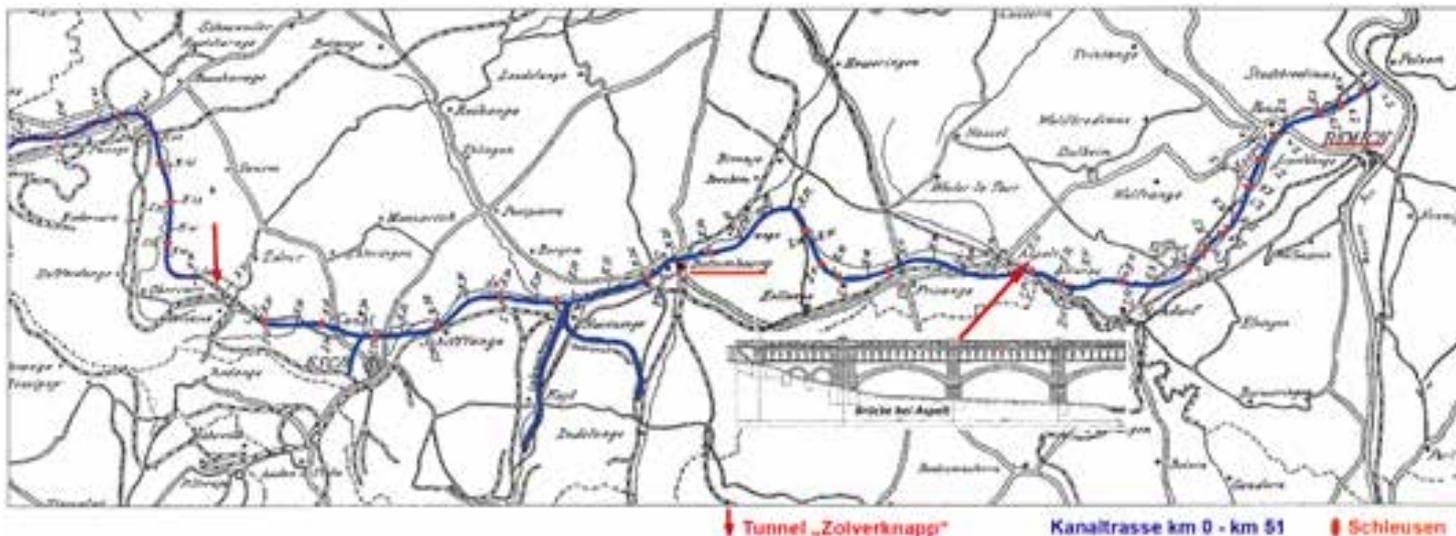


Bild 3: Der wiederholt geplante Chiers - Mosel Kanal. Die Trasse führte von Stadtbredimus bis nach Rodange um die Stahlwerke im Süden Luxemburgs mittels eines Kanals an die Mosel und an die Maas anzubinden. 31 Schleusen waren vorgesehen um die 120 m Höhenunterschied zwischen beiden Orten zu überwinden. Ein Aquädukt von 139 m Länge sollte in Höhe von Aspelt in Richtung Mosel das Tal überqueren. Des Weiteren war zwischen Oberkorn und Beles unterhalb des „Zolverknapf“ ein Tunnel eingeplant. Eine doppelte Abzweigung sollte in Noertzingen entstehen. Ihr Ziel war es, die Erzgruben und die Hütte von Kayl sowie das Hüttenwerk Düdelingen an den Kanal anzubinden. Kurz hinter Esch sollte nochmals eine kurze Gabelung das Werk Esch Belval anschliessen.

Arlon über Luxemburg nach Trier und nach Metz. Die finanzielle Situation verhinderte jedoch im Endeffekt die Verwirklichung dieses Projektes.

In Trier hatte sich schon im November 1845 zur Verteidigung der Trierer Eisenbahninteressen ein Eisenbahn-Komitee gebildet, das sofort Kontakt mit der „Great-Luxemburg-Company“ aufnahm. Es gelang diesem Komitee das Interesse der englischen Gesellschaft für den Weg über Luxemburg - Trier - Saarbrücken unter gewissen Bedingungen zu gewinnen.

Die Perspektive für eine Verbindung über Luxemburg fand im Grossherzogtum Luxemburg insofern schon 1845 eine Annahme, als eine von der luxemburgischen Regierung eingesetzte Kommission von luxemburgischen Industrie- und Verwaltungsnotabilitäten ihrerseits der Great Luxemburg Company folgenden Eisenbahnstrecken vorschlug:

1. von der belgischen Grenze über Luxemburg zur preussischen Grenze bei Remich, wobei erstmals der Name Remich auftauchte, und später in Verbindung mit dem Namen Philippart erneut auftauchen sollte (z.B. die nie gebaute Normalspur-Direktstrecke Longwy - Bettemburg - Remich).
2. von der Grenze aus Richtung Belgien bei Weiswampach nach Thionville und Metz über Diekirch - Etelbrück - Luxemburg*

* Das Eisenbahnprojekt sollte den 1827 begonnenen Maas (Meuse)-Ourthe-Moselkanal (schiffbar ab

der Maas bei Lüttich bis zur Mosel in Wasserbillig) ersetzen, welcher durch das Aufkommen der Eisenbahn, und durch finanzielle Probleme der Kanalgesellschaft „Société du Luxembourg“ unterbrochen, und der Bau dieses Kanalprojektes sowohl wegen der politischen Zukunft der Region nach der belgischen Revolution von 1830, als auch durch die Unabhängigkeit des Grossherzogtums 1839 definitiv fallen gelassen wurde. Auf der luxemburgischen Seite in Hoffelt hatte der Kanalbau auf dem schwierigsten Teil des Projektes, wegen einem ca. 2 Km langem Tunnel am Scheitelpunkt, bloss einen embryonalen Anfang genommen. Diese letzten Zeugen des Kanalbaus in Luxemburg, der über ein Jahrhundert sichtbarer Kanalgraben von Hoffelt, wurden erst 1964 zugeschüttet.

3. eine Stichbahnlinie von Diekirch nach Trier über Echternach und Wasserbillig.

Die finanzielle Lage der Gesellschaft verhinderte jedoch eine Ausführung dieser drei Projekte in ihrer Gesamtheit. Eine Delegation von Bevollmächtigten der Great Luxemburg Company erschien im September 1845 in Luxemburg mit einem neuen Plan für die Herstellung einer Eisenbahnlinie von Arlon über Luxemburg zur preussischen Grenze. Die luxemburgische Regierung bestand damals auch auf eine Verbindung mit Frankreich.

Neben diesem in Wasserbillig endenden Maas-Mosel-Kanal waren noch andere Schifffahrtswege geplant wor-

den. So unter anderem der sogenannte „Nord-Ost Kanal“ Korn(Chiers) - Maas Kanal in Richtung Remich, welcher die nördlichen und die nordwestlichen Kohlenreviere in Frankreich mit dem Erzbecken von Briey verbunden hätte. Er sollte von Dünkirchen über Douai, Maizières zur Maas und von dort unter Nutzung der Alzette, Chiers und Syr bei Mertert zur Mosel führen.

Da die Mosel damals nur bedingt schiffbar war, wurde der Kanal im Grossherzogtum als ein grosser Fortschritt angesehen. Die Abbaugebiete der Minette wären über die Korn (Chiers) an die Maas (Meuse) angebunden worden, welche bereits komplett kanalisiert war. Der Korn(Chiers)-Mosel-Kanal Plan wurde später noch einmal vervollständigt. Das Vorprojekt wurde gegen 1907 ausgearbeitet. Das Ziel dieser Wasserverbindung war es, eine durchgehende Verbindung von der Mosel in Stadtbredimus über Bettemburg, Düdelingen, Esch, Differdingen, Rodange bis nach Sedan an der Maas zu schaffen. Der Erste Weltkrieg bedeutete jedoch das jähe Ende des wohl interessantesten Kanalprojektes. Nach Kriegsende wurden Lothringen und Elsass wieder in Frankreich integriert. Der deutsche Zollverein wurde aufgelöst. Das Vorhaben die Stahlwerke im Süden des Landes mittels eines Kanals an Mosel und Maas anzubinden blieb ohne Ausführung.

(Fortsetzung folgt)



ULC Ratschläge zur Finanzierung beim Autokauf

In vielen Fällen müssen die Verbraucher beim Kauf eines neuen Fahrzeuges einen Kredit in Anspruch nehmen. Daher warnt und rät die ULC vor jeder Unterschrift eines Verbraucherkredits, sich dringend und bestmöglich zu informieren. Denn um zu vermeiden, dass man eventuell gezwungen ist, ein Fahrzeug zu kaufen, ohne über die notwendigen finanziellen Mittel zu verfügen, ist es zwingend erforderlich, eine Auflösungsklausel in den Kaufvertrag einzufügen. Aus dieser Klausel muss hervorgehen, dass der Kauf nur unter der Bedingung abgeschlossen wird, dass ein Kredit zur Finanzierung des besagten Fahrzeugs genehmigt wird.

Sollte der beantragte Kredit nicht gewährt werden bedeutet dies, dass der Kunde vom Kauf zurücktreten kann, wenn eine diesbezügliche Rücktrittsklausel ausdrücklich in dem Kaufvertrag vorgesehen ist. Denn das bloße Ankreuzen eines Kästchens "Finanzierung durch Kredit" reicht z.B. grundsätzlich nicht aus.

Der Verbraucher kann sich an sein gewohntes Finanzinstitut oder jedes andere Kreditinstitut wenden, um ein Darlehen zu beantragen oder sich für eine Direktfinanzierung durch den Autohändler entscheiden, wobei dieser dann als Vermittler zwischen dem Kreditinstitut und dem Verbraucher auftritt.

Im letzteren Fall ist der Kreditvermittler nicht selbst der Kreditgeber, sondern bietet dem Verbraucher lediglich einen Vertrag an, in dem der Kreditgeber eine Bank oder ein Kreditinstitut ist.

Die Vermittlungstätigkeiten unterliegen der Genehmigung des Wirtschaftsministers.

Nach Erhalt dieser ministeriellen Genehmigung muss sich der Vermittler, also in diesem Fall der Autohändler, auf einer Liste beim Wirtschaftsministerium eintragen lassen, selbst wenn er die Vermittlungstätigkeit nur nebenberuflich ausübt.

Bei seiner Eintragung muss der Vermittler die Identität des Kreditgebers sowie dessen Anschrift angeben.

Die Liste der Kreditvermittler wird zu Informationszwecken auf der Website des Wirtschaftsministeriums unter folgender Adresse veröffentlicht:

<https://guichet.public.lu/fr/citoyens/citoyennete/protection-consommateur/credit-consommation/intermediaire-credit.html>

Der Verbraucher hat das Recht, rechtzeitig vor Vertragsabschluss alle Informationen über den Kredit zu erhalten.

Der Kreditvermittler muss den Verbraucher vor Vertragsabschluss, sei es auf Papier oder auf einem anderen dauerhaften Datenträger, über etwaige Kosten informieren, die der Verbraucher dem Kreditvermittler für seine Dienste schuldet. Diese Kosten müssen in der Regel im effektiven Jahreszins enthalten sein.

Schließlich macht die ULC die Verbraucher darauf aufmerksam, dass nachdem ein Kaufvertrag unterschrieben ist, dieser nicht nachträglich widerrufen werden kann. Es kommt vor, dass der Verkäufer dem Verbraucher ein Dokument zur Unterschrift vorlegt, mit dem Hinweis, dass es sich nur um eine Formalität handelt, die spätere Verwaltungsvorgänge im Falle eines möglichen Kaufs oder einer Kreditsimulation erleichtern soll.

Wenn das Dokument jedoch die Bezeichnung "Bestellschein" oder „Auftrag“ oder eben „Kaufvertrag“ trägt und alle diesbezüglichen Elemente enthält, stellt es sobald es unterschrieben ist, einen echten Kaufvertrag dar, der den Unterzeichner rechtlich bindet.

Weitere Informationen zur Finanzierung eines Fahrzeugs und praktische Ratschläge finden die Verbraucher in unseren Broschüren „Was man über Kreditverträge wissen sollte“ und „Das A und O beim Autokauf“.

Die Broschüren sind am Sitz der ULC erhältlich. Mitgliedern der ULC wird auf Anfrage ein Exemplar gratis zugeschickt oder kann von der Internetseite der ULC www.ulc.lu heruntergeladen werden.

Mitgeteilt am 19 Januar 2021

**NOS CLIENTS
NOTRE PASSION
#MYJOB**
WWW.JOBSCFL.LU

WWW.WEARECFL.LU

#WEARECFL

MEET THE FAMILY





Marcel OBERWEIS

Globale Solidarität und Klimagerechtigkeit

Der Klimawandel gehört zu den größten Herausforderungen unserer Zeit. Die aktuelle Erwärmung ist kein natürliches Schicksal, vielmehr wird sie, laut den Klimawissenschaftlern, durch die Menschen hervorgerufen, insbesondere von den Menschen, die sich ein „besseres Leben leisten“ können.

Die Folgen des Klimawandels verändern die Lebensbedingungen für die Menschen, die Fauna und Flora. Es seien die Überschwemmungen und die Dürren, die erhöhten Temperaturen der Ozeane und der Erde, das Abschmelzen der Gletscher, das Auftauen der Permafrostböden, der stetige Anstieg des Meeresspiegels, die extremen Regenfälle und die zerstörerischen Stürmen sowie die Veränderungen der Regen- und Trockenzeiten erwähnt. Die Klimawissenschaftler schätzen, dass mindestens ein Drittel der weltweiten Extremwetterereignisse im direkten Zusammenhang mit dem anthropogenen Treibhauseffekt stehen.

Die globalen Treibhausgasemissionen haben sich coronabedingt im Jahr 2020 um 7 Prozent verringert. Trotzdem wird sich laut dem rezenten Umweltbericht „Emissions Gap Report“ der Vereinten Nationen (UNEP) die Erde um mehr als drei Grad C bis zum Jahr 2100 erwärmen. Das Pariser Klimaabkommen (die Erwärmung auf 1,5 Grad C im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen) wird nicht eingehalten. Durch den Eintrag der schädlichen Treibhausgase in die Atmosphäre, erreichte die CO₂-Konzentration den Wert von 410,5 ppm im Jhr 2019.

Mitte Januar 2021 teilte Gavin Schmidt, Direktor des „Goddard Institute for Space Studies (GISS)“ der NASA mit, dass „die vergangenen sieben Jahre die wärmsten sieben der Geschichte waren, die seit Beginn der Temperatureaufzeichnungen (Mitte des 19. Jahrhunderts) registriert wurden.“ Es zeichnet sich somit ein weltweit anhaltender und dramatischer Erwärmungstrend ab. Laut dem GISS war die weltweite durchschnittliche Oberflächentemperatur im Jahr 2020 zusammen mit dem Jahr 2016 am höchsten. Laut GISS hat sich die Durchschnittstemperatur der Erde um 1,2° C Grad seit Beginn der Temperatureaufzeichnungen erhöht.

Inger Andersen, Chefin des Umweltprogramms UNEP, schreibt bezüglich der eklatanten negativen Klimaentwicklung: „Die reichsten 1 Prozent der Weltbevölkerung, welche mehr als doppelt so viele Emissionen ausstoßen als die arme Hälfte der Weltbevölkerung, müssen ihren ökologi-

schen Fußabdruck um das 30-Fache verringern, wenn die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden sollen.“

Man kann es deshalb nur begrüßen, dass sich die Europäische Union im Dezember 2020 auf ein neues Reduktionsziel verständigt hat. Die Treibhausgasemissionen sollen um 55 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 1990 verringert werden - ursprünglich waren es noch 40 Prozent. Der Anteil der erneuerbaren Energien soll auf 38 bis 40 Prozent gesteigert und die Energieeffizienz auf 36 bis 39 Prozent werden. Diese Maßnahmen sind entscheidend auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung.

Die Klimagerechtigkeit einfordern

Waren die Folgen des Klimawandels in den vergangenen Jahrzehnten eher ein Thema in den Schwellen- und Entwicklungsländern, so werden mittlerweile auch die reichen Industrienationen immer stärker von den Folgen u.a. Überschwemmungen und extreme Hitzewellen getroffen.

Es sind jedoch vor allem die kleinbäuerliche Landbevölkerung, die Frauen und Kinder, die alten Menschen sowie die indigenen Völker in den Entwicklungsländern, die unter den dramatischen Folgen der Erderwärmung und der Zerstörung ihrer Lebensgrundlagen leiden. Da sie von der Landwirtschaft, dem Gartenbau und der Viehzucht ihr karges Leben fristen müssen, wirken sich die klimatischen Veränderungen verheerend aus.

Es leuchtet demzufolge ein, dass der Klimawandel und seine negativen Folgen uns auffordern, über die Frage der globalen Gerechtigkeit - sprich der Klimagerechtigkeit nachzudenken. Die Debatte um die Klimagerechtigkeit gipfelt darin, dass wohl alle Länder von den Folgen des Klimawandels betroffen sind, dass allerdings diejenigen, die am meisten dazu beigetragen haben, im Schnitt am wenigsten unter den Auswirkungen leiden. Den reichen Industrienationen stehen ausreichend Finanzmittel und Technologien zur Verfügung, um mit den Folgen des Klimawandels „zu leben“. Mit Verlaub bemerkt - es sind die Finanzmittel, die sie durch Aktivitäten angehäuft haben, die zu den klimatischen Veränderungen geführt haben.

Hingegen ist der vom Klimawandel am stärksten betroffene Teil der Weltbevölkerung aufgrund mangelnder technischer und finanzieller Mittel sowie Infrastrukturen kaum in der Lage, die passenden Klimaanpassungsstrategien zu entwickeln. Die ohnehin bestehende globale Armut und Ungleich-

heit werden so verstärkt. Die Anpassung an den Klimawandel und die nötige Resilienz können folglich nicht losgelöst von Armutsbekämpfung und Entwicklungsfragen diskutiert werden. Sie müssen vielmehr in die wirtschaftlichen und geopolitischen Zusammenhänge eingewoben werden.

Wenn hier die Klimagerechtigkeit eingefordert wird, dann durch das Verursacherprinzip: „Die Länder, die die Hauptverantwortung an der Erderwärmung tragen, müssen ihre Verantwortung übernehmen und für die Schäden des Klimawandels einstehen. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass sich die Klimagerechtigkeit auch auf die kommenden Generationen, die unter den Folgen klimatischer Veränderungen zu leiden haben werden, überträgt“.

Fazit

Die Klimagerechtigkeit gipfelt in der Forderung, den nachfolgenden Generationen mindestens gleich gute oder

bessere Umweltbedingungen zu hinterlassen und ihnen eine intakte Umwelt zu vererben. Angesichts des dramatischen Biodiversitätsverlustes (in der Tier- und der Pflanzenwelt) sind die Reichen aufgefordert, umgehend die Kehrwendung einzulenken.

Es muss sichergestellt werden, dass die Menschen, die am meisten von den Auswirkungen der globalen Erwärmung betroffen sind, ausreichend Hilfe erhalten, um die benötigte Resilienz aufzubauen. Nur wenn es ihnen ermöglicht wird, sich an den Klimawandel anzupassen und ihre Lebensbedingungen in der eigenen Heimat zu erhöhen, dann werden sie nicht zu Vertriebenen.

Nur durch das globale und entschlossene Handeln in Richtung mehr Klimagerechtigkeit werden wir diese gigantische Herausforderung gemeinsam meistern.

Marcel OBERWEIS

Quellenhinweise:

1. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_20_1599
2. <https://www.unenvironment.org/fr/emissions-gap-report-2020>



Betrug bei Pannenhilfe zu Hause

Diesbezügliche Beschwerden nehmen bei der ULC ständig zu!

Reparaturen im Haushalt stellen häufig für viele Verbraucher ein Problem dar. Oft geht es darum, in einer Notsituation einen Reparaturbetrieb zu finden. Jedoch nutzen einige skrupellose Unternehmen die Notsituation der Verbraucher aus.

Probleme mit Türschlössern, Heizungsausfall, verstopfte Rohre: Der im Notfall gerufene, Schlüsseldienst, Heizungsmonteur oder Klempner wird zwar schnell beim Kunden vorstellig, überwältigt diesen dann aber mit einer Rechnung in Höhe von mehreren hundert, manchmal annähernd tausend Euro oder mehr, egal ob das Problem gelöst wurde oder nicht!

Die Arbeit ist meist schlecht ausgeführt, wenn die „Handwerker“ nicht noch mehr Schaden anrichten als der schon vorhandene!

Nach dem Einsatz wird ein astronomischer Preis für ihre Dienstleistung verlangt und das Opfer wird unter Druck gesetzt, den geforderten Betrag in bar oder per Kreditkarte zu zahlen. Quittungen werden nur widerwillig ausgestellt und der Techniker, oder der von ihm telefonisch kontaktierte Chef, können sich dem Verbraucher gegenüber aggressiv und drohend verhalten, um die Zahlung zu erwirken.

Die betroffenen Dienstleister sind in der Regel in Suchmaschinen gut referenziert und ändern deren Namen und Werbeschilder regelmäßig. Dennoch bleibt die angewandte Masche dieselbe.

Die ULC empfiehlt den Verbraucher daher, folgende Vorkehrungen zu treffen, um unseriöse Unternehmen zu entlarven:

- Sprechen Sie mit einem Fachmann aus der Branche, der über öffentlich zugängliche Räumlichkeiten verfügt.
- Wenn möglich, holen Sie mehrere Angebote von verschiedenen Firmen ein.
- Wenn Sie sich in einer Notlage befinden und nicht über die nötige Zeit verfügen mehrere Unternehmen zu kontaktieren, wählen Sie ein Unternehmen, dessen Details auf der Web-

site genannt werden (Adresse des Hauptsitzes, Umsatzsteuer Nummer, Handelsregisternummer, ...). Falls lediglich eine Mobiltelefonnummer angegeben wird, seien Sie wachsam.

- Setzen Sie Ihr Vertrauen nicht in eine Internetadresse die auf ".lu" endet. Dies bedeutet nicht unbedingt, dass das Unternehmen, das die betreffende Website betreibt, in Luxemburg ansässig ist. Sollte sich herausstellen, dass das betreffende Unternehmen im Ausland ansässig ist, riskieren Sie, dass Ihnen erhebliche Fahrtkosten in Rechnung gestellt werden.
- Vertrauen Sie niemals den Bewertungen zufriedener Kunden, die auf der Website des Fachmanns oder im Internet verkündet werden. Sie könnten gefälscht sein.
- Wenn auf der Website das Label "Made in Luxembourg" angezeigt wird, erkundigen Sie sich, wenn möglich, zunächst, ob das Label tatsächlich an das betreffende Unternehmen vergeben wurde.
- Wenn die Website des Unternehmens verkündet, dass es ein anerkannter Partner großer Versicherungsgesellschaften ist, fragen Sie den betreffenden Versicherer, ob dies tatsächlich der Fall ist.
- Falls Ihnen der verlangte Preis, im Vergleich zu den üblichen Marktpreisen, ungewöhnlich hoch erscheint, wenn die Arbeit nicht fertiggestellt oder schlecht ausgeführt wurde, weigern Sie sich, in bar oder per Karte zu bezahlen. So können Sie den geforderten Betrag später bestreiten.

Und schließlich: Lassen Sie sich niemals unter Druck setzen.

Wenn Sie glauben, Opfer eines Betrugs, wie oben beschrieben, geworden zu sein, zögern Sie nicht sich an die „Union Luxembourgeoise des Consommateurs“ zu wenden, um nützliche Informationen zu erhalten.

Mitgeteilt von der ULC am 7. Januar 2021



Marcel OBERWEIS

Corona und Hunger: Afrika leidet am meisten

Laut dem rezenten Bericht der Vereinten Nationen „Die Situation der Nahrungssicherheit und Ernährung in der Welt“ befinden sich rund 820 Millionen Menschen in der „Hungerfalle“. Die Welthungerhilfe warnt, diese Zahl könnte sich weiter erhöhen, wenn sich das globale Wirtschaftswachstum aufgrund der derzeitigen Rezession weiter verringert. Durch die Corona-Pandemie sind die Nahrungsmittelsicherheit und der Hunger von Millionen Menschen jedoch aus dem Blickfeld geraten. Als Gründe werden u.a. die vielen kriegerischen Auseinandersetzungen angeführt. Zusätzlich tragen die Dürren, die Fluten und der verringerte Ernteertrag infolge des Klimawandels sowie die Heuschreckenplage im Nordosten von Afrika zur Nahrungsmittelunsicherheit bei. Durch das „landgrabbing“ werden den kleinbäuerlichen Familien in vielen Ländern des armen Südens ihre wertvollen Agrarflächen geraubt und ihr Überleben kann nicht mehr garantiert werden.

Wenn der aktuelle Trend nicht umgehend geändert wird, dann ist das im Jahr 2015 ausgegebene Ziel seitens der Vereinten Nationen: „Den Hunger auf der Welt bis zum Jahr 2030 beenden.“ nicht zu erreichen. Allein in der Sahelzone leben 40 bis 50 Prozent der Menschen unter der Armutsgrenze - sie verfügen nur über ein tägliches Einkommen von weniger als 1 Euro. Es sind genau diese Menschen, die auf regelmäßige Hilfe angewiesen sind, um ihren Nahrungsmittelbedarf zu decken. Aber es sind vor allem die Kinder, welche durch die Mangelernährung lebenslange Folgen haben.

Die Welthungerhilfe hat die Geberländer gebeten, die in Aussicht gestellten Finanzmittel in Höhe von 2 Milliarden \$ bereitzustellen, um den Hungernden umgehend zu helfen. Die Frage ist erlaubt: „Was sind den 2 Milliarden \$ im Gegensatz zu den Hunderten Milliarden \$, die die reichen Länder derzeit in ihre darbedenden Wirtschaften pumpen?“ David Basley, der Leiter des Welternährungsprogramms warnte vor dem UN-Sicherheitsrat, dass es zu „Hungersnöten mit biblischen Ausmaßen“ kommen könnte - im schlimmsten Fall könnten innerhalb weniger Monate „jeden Tag 300.000 Menschen verhungern“. Angesichts der gigantischen globalen Militärausgaben in Höhe von zig Milliarden \$ ist es nicht zu begreifen, dass sich weltweit mehr als drei Milliarden Menschen keine ausreichende Ernährung leisten können.

„Es ist unvorstellbar“

Durch die Corona-Krise verschärft sich der Lebensmittel-mangel und führt zu sozialen Ungerechtigkeiten - die Kluft zwischen den reichen und den armen Menschen verbreitert sich zusehends. Neben den Gesundheitsrisiken und dem Hunger bedrohen des Weiteren die steigende Arbeitslosigkeit und der nicht endende Terrorismus in der Saharazone das durch die unterschiedlichen Ethnien relativ lose Sozialgefüge. In vie-

len Regionen haben die Regierungen die Kontrolle bereits verloren und die vor Ort tätigen Nichtregierungsorganisationen können ihre humanitären Aufgaben nicht mehr wahrnehmen. Bedingt durch die Bekämpfung der Corona-Krise wurden die internationalen Hilfsprogramme stark eingeschränkt.

Die Prognosen für das Jahr 2030 laut den Vereinten Nationen: Wenn keine Änderung im globalen solidarischen Verhalten eintritt, dann werden 25 Prozent der Menschen in Afrika nicht über ausreichend Nahrung verfügen, um ein normales, aktives und gesundes Leben zu führen. Hatte sich die Lage seit dem Jahr 2000 verbessert, so stehen wir vor einer neuen Welle der Verarmung. Um bessere Lebensbedingungen zu erhalten, sehen die jungen Menschen der Entwicklungsländer in der Flucht hin zu den Reichen dieser Welt ihre einzige Chance.

Der Nahrungsmittelversorgung einen höheren Stellenwert einräumen

Will man die Weltbevölkerung ausreichend ernähren, dann muss die landwirtschaftliche Erzeugung von Nahrungsmitteln um 60 Prozent bis zum Jahr 2050 erhöht werden. Die zu ergreifenden Maßnahmen müssen entlang der gesamten Lebensmittelversorgungskette getroffen werden.

Drei Viertel der hungernden Menschen leben im ländlichen Raum und sie fristen ihr Leben von den auf 1,6 ha Land produzierten Lebensmitteln. „Wenn man mit eigenen Augen sieht, welche Auswirkungen der Klimawandel hat, ist es wirklich furchterregend, dass das weltweite Interesse, hier mit allen Maßnahmen gegenzusteuern, so gering ist.“ so die Aussagen der vor Ort tätigen Mitarbeiter von Nichtregierungsorganisationen. Die Wasserknappheit in den armen Ländern wird ohne Zweifel zu weiteren kriegerischen Auseinandersetzungen in den kommenden 25 Jahren führen. Es muss hier eingefügt werden, dass das Wasser auf der Erde allen Menschen zusteht und der Zugang zu gesundem Wasser ein elementares Menschenrecht darstellt.

In den von Hunger betroffenen Ländern muss der Nahrungsmittelproduktion für den lokalen Bedarf ein erhöhtes Augenmerk gewidmet werden. Die ungerechten Handelsabkommen zerstören ihre Entwicklungschancen, diese müssen unbedingt ausgesetzt resp. neu verhandelt werden. Diese unfairen Handelsbedingungen führen zu einer weiteren Verschuldung und erhöhen die Ausbeutung. Die aktuelle globale Liberalisierung der Weltwirtschaft muss gestoppt werden, so dass die Regierungen in Afrika wieder über handelspolitischen Instrumente verfügen, um ihre Wirtschaft gegen die ausländische Konkurrenz zu schützen.

Schlussfolgerung

Weitaus schlimmer wirkt sich die Ungleichheit durch den Mangel an Solidarität zwischen Arm und Reich aus. Wenn die hungernden Menschen wüssten, dass ein Prozent der Weltbevölkerung fast die Hälfte des Weltvermögens besitzt, dann würden sie sich mit anderen Mitteln aus dem Elend befreien.

Angesichts dieser Dramatik muss es umgehend zu einem Umdenken kommen: Weniger Verbrauch an Ressourcen,

weniger Biodiversitätsverlust, erhöhter Umweltschutz, mehr nachhaltiges Wachstum vor allem mehr Gerechtigkeit und Solidarität.

Wäre es deshalb nicht angebracht, im Jahr 2020 - dem 75. Jahrestag der Gründung der Vereinten Nationen - trotz der Corona-Pandemie zu zeigen, dass der humanitäre Geist obsiegt.

Marcel OBERWEIS

Literaturhinweise:

1. Weltklimarat IPCC und WHO
2. www.globalhungerindex.org
3. www.fao.org
4. SDG Ziele – 2020 Bericht Vereinte Nationen

Ären Hausdokter huet lech eng Blutanalyse verschriwen an Diir hutt en gültig Ordonnance

Dann si mir fir lech do!

All Mëttwoch vun 7.00 - 9.30 Auer maache mir Är Bluttofnam am Service Santé au Travail



Service Santé au Travail 2b, rue de la Paix L-2312 Luxembourg



NET OUNI MENG MASK

#NetOuniMengMask

#PasSansMonMasque
#NichtOhneMeineMaske

#NotWithoutMyMask
#NãoSẽMinhaMáscara



WAT KANN ECH ALS MASK BENOTZEN?



Meng Mask ass e Schutz dee mäi Mond a meng Nues bedeckt.

Zum Beispill: Schal, Buff, Fische esou wéi aner Stoffen Masken oder medizinesch Masken.

WÉINI MUSS ECH MENG MASK UNDOEN?



- Wann ech d'Distanz vun 2 Meter zu Leit, déi net mat mir wunnen, net anhalte kann.
- Am öffentliche Transport.
- Op Plazen déi e Public empfänken.

Kanner ëmmer 6 Joer mussen meng Mask andoen.

WISOU DINN ECH MENG MASK UN?



Meng Mask schützt mech nëmmen begrenzt virun enger Infektioun, mee mat menger Mask schützen ech d'Leit ronderëm mech.

Ech droe meng Mask aus Solidaritéit zu mengem Matmënschen. Wa méiglech, bleiwen ech doheem.

Wann ech raus ginn, dann #NetOuniMengMask.

WÉI BENOTZEN ECH MENG MASK?



- D'Mask muss de Mond an d'Nues bedecken.
- Stoffe Masken wäschen ech no Gebrauch mat mindestens 60°C.
- Einwegmaske kënnen net gewäsch ginn a mussen nom Gebrauch ewech gehalt ginn.

Demonstratioun a weider Informatiounen: www.netounimengmask.lu

WAT ASS MAT DE GESTES-BARRIÈRE?



D'Mask ass komplementar zu de Gestes-barrière. Dofir ass et weider wichtig dass ech mir reegelméisseg d'Hänn wäschen an de noe Kontakt zu anere Leit evitéieren.



Marcel OBERWEIS



Schloss Trauttmansdorff

Die Vinschgaubahn in Südtirol

Die Eisenbahnstrecke Vinschgaubahn im abgeschiedenen Vinschgau in Südtirol trägt auch die Bezeichnung Vinschger Bahn. Die 60 km lange normalspurige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke wird mit modernen Dieseltriebwagen bedient. Sie verläuft im Vinschgau entlang dem Fluss Etsch von Mals (997 m hoch gelegen) in der Nähe des Rechenpass und dem Staudamm des Reschensees nach Meran (302 m hoch gelegen).

Bei der Flutung des Sees im Jahr 1950 wurden der Ort Graun und ein Großteil des Dorfes Reschen überflutet, lediglich der Kirchturm der alten Pfarrkirche St. Katharina in Graun ist noch sichtbar und dient heute zahlreichen Touristen als Fotomotiv - der Turm steht unter Denkmalschutz.

Geschichtliche Fakten

Am 7. Juli 1903 wurde die „Vinschgaubahn AG“ gegründet und die Bauzeit war auf 4 Jahre festgelegt, welche jedoch nach heftigen Protesten der Landbevölkerung auf zwei einhalb Jahre verringert wurde. Die Eröffnung der Bahnstrecke fand am 1. Juli 1906 statt. Die größte Herausforderung

beim Bau war die Überwindung der drei Steilstufen - zwischen Meran und Mals musste der Höhenunterschied von 700 m auf der Länge von 60 km bewältigt werden.

Der erste Streckenabschnitt - ab Meran hinauf auf die Töll, dem eigentlichen Beginn des Vinschgaus - war der schwierigste. Um den Höhenunterschied bis zur Töll zu überwinden, wurde eine große Kehrschleife mit 598 m über Marling angelegt. Weitere Kunstbauten sind der Josefsbergtunnel mit 579 m, die Galerie mit 80 m und der Tölltunnel mit 684. Um die Baukosten möglichst gering zu halten, wurde mit einer maximalen Steigung von 20 ‰ und einem Radius von 200 m trassiert.

Die Vinschger Bahn wurde am 1. Juli 1906 in Betrieb genommen, sie garantierte den schnellen Warentransport und diente dem Touristenverkehr. Da der Erfolg nicht ausblieb, wurde über die Anbindung von Mals zum Reschenpaß weiter nach Landeck mit Anschluss an die im Jahr 1885 eröffnete Arlbergbahn nachgedacht, es kam jedoch nicht zur Verwirklichung.

Nach dem I. Weltkrieg und mit dem Anschluss von Südtirol an Italien wurde im November 1918 das Südtiroler Bahnnetz, so auch die Vinschger Bahn, den italienischen Staatsbahnen „Ferrovie dello Stato“ übertragen. Diese bezeichneten diese Eisenbahnstrecke jedoch als „ramo saecco“ (dünner Ast) und der letzte planmäßige Zug verkehrte am 9. Juni 1990, derweil die Bahnstrecke am 2. Juni 1991 stillgelegt, doch nicht abgetragen wurde.

Wiederbelebung der Eisenbahnstrecke

Im Vinschgau starteten ab dem Jahr 2000 mehrere Initiativen mit dem Ziel, die Vinschger Bahn als landeseigene Struktur wieder zu aktivieren und am 5. Mai 2005 begann eine neue Ära für die Bahnstrecke. Die Trassierung, die Brücken und die Tunnels wurden beibehalten, jedoch aufgefrischt. Durch den qualitativ hochwertigen Oberbau konnte die Streckengeschwindigkeit auf 70 km/h in den meisten Kurvenabschnitten angehoben werden und auf den geraden relativ flachen Abschnitten wurde die Geschwindigkeit auf 100 km/h festgesetzt.

Durch den wachsenden Personennahverkehr (jährlich mehr als 2 Millionen Passagiere) entschied man sich im Jahr 2014, die Bahnstrecke mit 25 kV/50 Hz Wechselspannung zu elektrifizieren. Die Dieseltriebwagen wurden abgeschafft und es kamen die Stadler Flirt Triebwagen zum Einsatz.

Mit diesem sehr nachhaltigen Schritt wurde nicht nur die Kapazität erhöht,



Strecke der Vinschgaubahn



Vinschgaubahn in Mals



Vinschgaubahn vor historischer Kulisse

es konnten ebenfalls mehr Sitzplätze mit höherem Komfort angeboten werden und der Halbstundentakt wurde eingeführt.

Besichtigungsorte entlang der Bahnstrecke

Das Vinschgautal ist eingebettet zwischen den Ötztaler Alpen im Osten, der Ortlergruppe im Süden und der Sesvennagruppe im Westen. Die idyllischen Bergbauerndörfer sind beliebte Ziele für Ruhe und Erholung suchender Urlauber, sowie ideale Ausgangspunkte für Wanderer und Hochalpinisten.

Die Stadt Mals, gelegen in einem traditionsreichen Siedlungsgebiet an der Via Claudia Augusta erlangte ihre Berühmtheit durch die romanischen Kirchen und die Türme eines ehrwürdigen Alters. Die Kapelle St. Benedikt ist ein Bau aus dem 9. Jhr und der romanische Turm stammt aus dem 12. Jhr. - sie ist eine der ältesten Kirchen Tirols. Die Malereien und die karolinischen Fresken im Inneren zählen zu

den ältesten im gesamten deutschen Sprachraum.

Die Burgruine, auch als Fröhlichsturm bezeichnet, stammt aus der Wende vom 12. zum 13. Jhr. und verfügt über den wuchtigen Burgfried, dessen Form ins Auge sticht. Der Rundturm hat eine Höhe von 33,5 m und man erreicht die Spitze über 164 Holzstufen.

Die Stadt Meran ist nach Bozen die zweitgrößte Stadt in Südtirol, sie war über Jahrhunderte die Landeshauptstadt von Tirol. Den eigentlichen Aufschwung nahm die Stadt im 12. Jhr. als sich die Grafen von Tirol auf Schloss Tirol niederließen. Unter ihrer Herrschaft wurde die Stadt zur Landeshauptstadt samt eigener Gerichtsbarkeit erhoben, in der es eine Münzprägestätte gab: Kultur, Handel und Gewerbe blühten.

Mit dem Umzug der seit dem Jahr 1363 habsburgischen Landesherren nach Innsbruck endete die Blütezeit und Meran verlor allmählich seine

Vorrangstellung. Die einstmals blühende Stadt verfiel in einen beinahe vier Jahrhunderte währenden Dauerschlaf.

Nach der Eröffnung der Brenner Eisenbahn im Jahr 1867 und dem Bau der Anschlussstrecke nach Meran im Jahr 1881 sowie den Aufenthalten der Kaiserin Elisabeth ab dem Jahr 1870 entwickelte sich Meran zum Luxuskurort, an dem sich der Hoch- und Geldadel sowie musikalische Größen ein Stelldichein gaben. Elegante Grandhotels, Promenaden, Parks, das Kurhaus und das Stadttheater prägten das Bild.

Das Schloss Trauttmansdorff liegt mitten im botanischen Garten, den sogenannten „Gärten von Trauttmansdorff“, die im Jahr 2001 eröffnet wurden. Bekannt geworden ist das Schloss u.a. durch den Kuraufenthalt der österreichischen Kaiserin Elisabeth. Das Areal hat eine Fläche von 12 ha und ein Wegenetz von 7 km und der Höhenunterschied beträgt 100 m.

Auf dem Gelände des Schlosses stand die kleine Burg Neuberg, welche bereits im Jahr 1327 urkundlich erwähnt wurde. Die Adelsfamilie Trauttmansdorff kaufte die Burg im Jahr 1543 und die Burg wurde im weiteren Verlauf in großem Stil erweitert. Nachdem diese Linie ausgestorben war, kam der Besitz spätestens im Jahr 1697 an die Edlen von Stachelberg, die diesen bis zum Jahr 1729 ihr Eigen nannten. Im 18. Jhr. verfiel die Burg zusehends.

Im Jahr 1846 zog Joseph von Trauttmansdorff, Graf der Steiermark ins Meraner Land und kaufte die bereits zerfallene Burg im Jahr 1847. Seit jener Zeit benutzte man die Bezeichnung Schloss Trauttmansdorff.

Die Besuche der Kaiserin Elisabeth sorgten für die steigende Berühmtheit des Schlosses. Die Blütezeit des Schlosses wurde durch den Beginn des I. Weltkrieges beendet und der Besitzer wurde nach dessen Ende enteignet. Die Südtiroler Landesverwaltung benutzte das Schloss ab dem Jahr 1990, um das Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, das „Touriseum“, zu eröffnen. Auf der zwölf ha großen Gartenanlage wurden vier Zonen geschaffen, die fließend ineinander übergehen: Waldgärten, Sonnengärten, Wasser- und Terrassengärten und die Landschaften Südtirols. Ein Besuch lohnt sich immer.

Marcel OBERWEIS

Literatur- und Quellenhinweise:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Vinschgaubahn>

<https://www.sta.bz.it/de/bahnhoefe-zuege/vinschger-bahn/>

<https://www.eisenbahn.it/suedtirol-bahn/die-vinschgaubahn>

eigene Unterlagen

Das Kinderferien- und Sozialwerk des SYPROLUX wünscht Ihnen alles Gute und sagt DANKE!

Aus organisatorischen Gründen organisiert das Kinderferien- und Sozialwerk selbst keine Ferienkolonien mehr, gewährt jedoch eine Unkostenbeteiligung von maximal 500€ für das laufende Jahr, für die Kinder und Enkelkinder der Mitglieder, die an einer Ferienkolonie einer der drei anerkannten offiziellen Organisationen, des Roten Kreuzes, des SNJ, oder der CARITAS teilnehmen.

Wir gewähren auch eine maximale Gesamtrückerstattung des laufenden Jahres von 300€ für Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule vom STUDIENKREIS Nachhilfe, INTELLEGO und d'STÄIP.

Das Kinderferien- und Sozialwerk

CCRALULL LU24 0099 7800 0026 6122

BGLLLULL LU52 0030 0455 8529 0000



Neujahrsgatulationen

Mallinger-Bosseler

Bivange

Krier Alex

Schwebsange

MERCI

Mir soën lech alleguerten
villmols Merci fir déi generéis
Don'ën.



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

41, Z.I. Kehlen L – 8287 Kehlen
Tél.: 26 30 55 61 Fax: 26 30 55 62
www.signitec.lu signitec@pt.lu

Der nächste „Transport“ erscheint am 18. März 2021

Redaktionsschluss ist der 11. März 2021

(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 mensuel officiel du SYPROLUX 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 834,76

Seit dem 1. Januar 2020 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 20,1789€.

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: 19,1075€

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 19,5440€.



info@syprolux.lu