

Nr. 3

19. März 2021

Transport

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



Wëlls Du ëmmer an direktiwwer Neiegkeeten vun dengem Service informéiert ginn?

Scheck eis däi Numm, Virnumm, Service an deng Email Adress op:
syprolux@pt.lu

da gëss Du an eis Newslëscht bäigesat.

Dëst ass fir aktiv SYPROLUX Memberen.

Äddi Georges !

Jo, all Fortgoen ass schwéier ze verkraaften, grad elo mam Doud vum Georges huet sech ee grousst Lach opgedoen, ee Stéck vum SYPROLUX huet eis op e'weg verlöss! Wie'n am Ëmfeld vun der Bunn zu Beetebuerg den SYPROLUX och nëmmen ernimmt huet, deen huet fir d'éischt un de Schroeder Georges geduecht! Hien war ée Stéck vum Inventar: ëmmer an iwerall derbaï wou' den SYPROLUX am Spill war, neischt ass ou'ni hien gelaaf, neischt wollt hien verpassen, an dat iwer Joerzénge, och no sénger Pensioun! Stéchwuert: Comités'en, Kommissiou'nen, Generalversammlungen, Kongresser, Ausflich an,an...

Durch séng Oder fir ausgesprochen Geselligkeet, sénger ugebuerener Jovialitéit, mee iwerhapt durch séng gesond Liewesastellung wosst hien ëmmer erem ze iwerzeegen.

Et muss een séch emol viirstellen: kaum wuar hien 1955 an den Rottendéngscht op der Bunn agetrueden, gou'f hien och vum 1. Juli vum selwechten Joer un Member vum SYPROLUX an sollt dat bis elo, deemno ganzer 66 Joer laang bleiwen! Mat einfacher Mitgliedschaft sollt et awer net gedoen sin: no ee puer CFL-Promotiounsexamen krut hien 1963 séng Versetzung (wéi deemols dachs üb'lëch) op Beetebuerg an d' Güterabfertigung. Zoustänneg war hien do iwer Joeren fir de Contentieux. Ee Joer drop 1964 ass en och an de Comité vun der Beetebuurger Lokalsektioun agetratt an war vun do un och quasi den SYPROLUX-Usprechpartner op lokalem Plang! Souguer ass en als Nofolger vum Konzern Willy spéider och Sekretär vun der dach grousser Lokalsektioun mat iwer 250 Mem-

beren gin, an daat deemols ouni Computer oder soss technesch Hëllef. Domat verbonnen waren vill Obligatiounen wéi' e.a. Präsenzen an d'Matschafften am Nationalcomité! Och vill jonk Eisebunner konnt hien fir eis Gewerkschaft gewannen!

Wier dat nët schon duergaangen, néen, de Georges, och kulturinteresséiert, bis elo Member am lokale Kiirchou'er zu Réiser huet och 1972 de Fanger gehuewen wi den SYPROLUX en eegene Chouer gegrënnt huet an och hei war hien éng sécher Staip am Tenor bis 2017!:

Natiirlëch huet hien, wi schon festgestallt, no sénger Pensioun bis 2018 an der P-Kommissioun matgeschafft, am Beetebuurger Comité war hien bis zum Ausbroch vun der Pandemie.

Mée net nëmmen am SYPROLUX huet de Georges gewisen wat sozialt Mateneen bedeit: och privat huet hien als Viirbild gedéngt. Zënter 1955 hat hien en harmonëscht Bestiednis mat der Yvonne Freichel déi wéi hien aus dem ieweschten Ei'sleck staamt. Zesummen haaten sie 3 Kanner mat duerno 5 Enkelkanner! E schlëmen Schicksalschlaag war virun ee puer Joer de plötzlechen Doud vun hiirem Jong Paul.

Mir wärten den Georges vermessen, mer vergiessen hien awer nie...

Josy HANSEN



Sie lesen in dieser Nummer

In Memoriam	2
Leitartikel	3
Fürsorgekasse.....	4
News	5
Zentraldelegation	6-7
Kommissionen	8-10
ULC.....	11
Kommissionen	12-13
Ouschterglawen.....	14
Erzbergbahn.....	15
Luxemburger Eisenbahn.....	16-17
Nachhaltige Entwicklung	18-19
CFL.....	20

Steiererklärung

Wann dir Hëllef braucht, zeckt net a rufft un.

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

Wo Menschen sind, da menschelt es!



Mylène BIANCHY

Dieser Spruch kommt einem das ein oder andere Mal viel zu leicht über die Lippen. An und für sich kann man diese Worte als eine Floskel der Verlegenheit abtun, für Situationen, in denen man eigentlich nicht weiterweiß, sich nicht so recht positionieren möchte oder ganz einfach überfordert ist.

Belästigung und Gewalt am Arbeitsplatz tummeln sich gerne unter dem Teppich

Belästigung und Gewalt am Arbeitsplatz sind zwei dieser Phänomene, die betriebliche Strukturen schleichend befallen können und viel zu oft unerkannt bleiben oder unter den Teppich gekehrt werden. Sie nisten sich ein in einer Struktur, wie ein Krebsgeschwür, das um gesunde Zellen dreht und sie nach und nach befällt.

Täter – Opfer – Mitläufer - Mittäter

Der Umgangston wird ruppiger. Es häufen sich daher gesagte Sprüche, die immer verletzender werden. Hinzu gesellen sich Aktionen, welche man als dumme Jungen Streiche abtut. Und schleichend gewinnt die Böswilligkeit, den Drang einem anderen verbale oder physische Gewalt anzutun, ihn in seiner Würde zu verletzen, Oberhand. So entstehen Täter und Opfer. Wobei der Täter es schafft sich einer Gruppe zu bemächtigen, sei es durch fesches Auftreten, ein Mehr an Wissen, durch sein Alter, durch Einschüchterung. So scharter Mitläufer um sich herum. Und diejenigen, welche nichts mit ihm zu tun haben wollen suchen das Weite. Das Opfer ist zusehends isoliert. Man geht auf die Suche nach Verfehlungen, unterstellt dem Opfer Provokation. Hier wird die Vorgehensweise des Täters besonders perfide, er versucht sein Opfer in der Gruppe zu verunglimpfen. Der Gruppe wird suggeriert, dass das Opfer es nicht anders verdient hat, dass das Opfer es so gewollt hat. So wird der Täter gleichermassen zum Richter und Henker, dies unter der Duldung der Gruppe, deren Passivität, das Mitmachen anderer übertüncht. So werden aus Mitläufer auf einmal Mittäter. Oft ist dies ein feiger Ausweg, um der Rolle eines potenziellen Opfers zu entgehen. Doch es wird weitere Opfer geben, daran besteht kein Zweifel!

Bei uns ist der Ton halt rauer! Damals mussten wir als Jungspunden auch dadurch!

Mit diesen fadenscheinigen Sätzen versucht man oftmals den Tatbestand der Belästigung bis hin zur Gewalt am Arbeits-

platz, runterzuspielen und zu verharmlosen. Erstens kann ein Ton rauer sein, ohne respektlos oder verletzend zu sein. Zweitens rechtfertigt man mit solch einer Aussage ein inakzeptables Fehlverhalten im Betrieb. Dass man als Jungspund ähnliche Schmach erlitten habe, und es überlebt hätte, ist die gleiche Argumentation, als wenn ein verurteilter Straftäter den Totschlag seiner Frau mit der Tatsache rechtfertigt, dass er als Kind Opfer häuslicher Gewalt war.

Gewalt hat viele Gesichter

In Bezug auf sexuelle Belästigung gaben 2017 in einer Umfrage des Ministeriums für Gleichstellung, 32% der Frauen in Luxemburg an, Opfer von sexueller Gewalt, dies überwiegend verbal und visuell, gewesen zu sein. Im Jahre 2018 gaben in einer Umfrage der CSL (Chambre des Salarié) 2 von 10 Arbeitnehmern in Luxemburg an von Mobbing am Arbeitsplatz betroffen zu sein. 2020 verzeichnete die Mobbing asbl 366 Beratungen, 155 neue Dossiers wurden eröffnet. Angesichts dieser Zahlen ist es unbegreiflich, dass Luxemburg sich noch immer, wie Maître Castegnaro ausdrückt, mit einer «soft law» in Punkto Mobbing begnügt. Bis dato wurde nur ein europäisches Abkommen aus dem Jahr 2007 in nationales Recht umgesetzt. Ein «Anti-Mobbing»-Gesetz gibt es in Luxemburg derzeit immer noch nicht.

Nicht wegsehen!

Mobbing, sexuelle Belästigung, physische und psychische Gewalt am Arbeitsplatz, wir kennen alle diese Bezeichnungen, wir kennen ihre Facetten und ahnen ihre Konsequenzen. Trotzdem tun wir uns im Allgemeinen schwer mit deren Aufklärung, mit deren Unterbindung, mit deren Offenlegung, deren Anklage und deren Bestrafung. Die CFL ist keine Insel. Es gibt auch Opfer von Mobbing und Gewalt am Arbeitsplatz in unserem Betrieb. Wir haben interne Prozeduren, um diesen Fällen auf den Grund zu gehen. Belästigung und Gewalt am Arbeitsplatz sind Tatbestände, die unter keinen Umständen zu tolerieren sind. Sie sind keinesfalls mit unserer CFL-Wertecharta, zu welcher wir uns als SYPROLUX ebenfalls verpflichtet haben, zu vereinbaren. Bei Kenntnis eines solchen Tatbestandes, werden wir als SYPROLUX nicht wegsehen! Kein Opfer soll glauben alleine zu sein. Kein Täter soll sich in Sicherheit wiegen.

Mylène BIANCHY

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.

08.02.2021

Austausch mit den MI-Verantwortlichen wegen den unterschiedlichen Handwerker Laufbahnen (filière spécialisée). Hier waren sowohl die Personalvertreter als auch die Gewerkschaftspräsidenten vertreten.

09.02.2021

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

10.02.2021

Die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy nahm an einer Kommissions-sitzung zum Thema Aus- und Weiterbildung der CSL teil.

Die SYPROLUX-Exekutive versammelte sich, zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes.

11.02.2021

Die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy nahm an der Vollversammlung der CSL teil.

15.02.2021

Am Nachmittag traf sich die MI-Kommission, hier wurden aktuelle Themen angesprochen. Des Weiteren wurde der Personalbestand 2022 analysiert.

16.02.2021

Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat, hier wurden

aktuelle Themen angesprochen, des Weiteren wurden Probleme, Anpassungen und Neuigkeiten der Betriebskommissionen ausgetauscht.

24.02.2021

Über Videokonferenz nahmen die SYPROLUX-Verantwortlichen an einer Sitzung der leV (Interessengesellschaft der europäischen Verkehrsgewerkschaften) teil. Nach einem interessanten Austausch mit den schweizer- und österreichischen Kollegen wurde der anstehende leV-Kongress im Juni angesprochen, der leider auch dieses Jahr über Videokonferenzen stattfinden wird.

25.02.2021

Morgens nahm die SYPROLUX-Delegation an der CFL-Zentraldelegation teil. (siehe Bericht in dieser Ausgabe)

Am frühen Abend fand die Generalversammlung der „Mobbing asbl“ statt.

26.02.2021

Der SYPROLUX-Verantwortlichen versammelten sich, zwecks Austausch und Besprechung unterschiedlicher aktuellen Themen.

02.03.2021

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



Steve WATGEN

05.03.2021

Die MI-Personalvertreter trafen sich mit den Verantwortlichen, um den Personalbestand 2022 zu analysieren.

09.03.2021

Die SYPROLUX-Exekutive versammelte sich, zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes.

10.03.2021

Die SYPROLUX-Personalvertreter des AV nahmen an der Sitzung beim „Chef du Service AV“ teil.

11.03.2021

Die SYPROLUX-Personalvertreter des EI nahmen an der Sitzung beim „Chef du Service EI“ teil. (siehe Bericht in dieser Ausgabe)

Die SYPROLUX-Präsidentin nahm an Verwaltungsrat der CFLcargo teil.

Steve WATGEN

Muttergottesoktav 2021

De SYPROLUX invitéiert lech ganz haerzlech un der Oktav-Mass deelzehuelen.

Fréides, de 07. Mee 2021 um 18:00 Auer an der Cathedral

Jiidereen deen un der Mass wëll deelhuele muss sech um Generalsekretariat umëlle

Generalsekretariat vum SYPROLUX

Zentraldelegation vom 25.02.2021

Beginn einer neuen Ära ?

Da Carlo Thissen in Kürze seinen wohlverdienten Ruhestand antreten wird, stand als Erstes die Neuwahl des Präsidenten der CFL-Zentraldelegation auf der Tagesordnung. Einziger Kandidat war Patrick Vansteenkiste vom OGBL-Landesverband, der mit 6 zu 4 Stimmen ins Amt gewählt wurde, und so dieses Gremium bis zu den nächsten Sozialwahlen präsidieren wird.

Personalbestand Heute und Morgen

Beim Personalbestand zählten wir zum 31.12.2020, 3573 Beschäftigte, dies in der CFL-Muttergesellschaft. Bei der ganzen CFL-Gruppe zählten wir 4844 Beschäftigte. Dies war im Jahr 2020 ein Plus von fast 60 Personen. Neben den Abgängen von 375 Personen wurden im letzten Jahr in der CFL-Muttergesellschaft 214 Bedienstete eingestellt, was beachtlich ist. Zu erwähnen ist noch, dass Ende 2020 33 Beschäftigte im Elternurlaub (congé parental) waren.

Für Ende 2022 sind 3824 Beschäftigte vorgesehen, was für 2021 258 und 2022 212 Neueinstellungen wären. Der größte Teil sind für die EI (Fahrdienstleiter und Betreuer) und MI-Dienste (Gleisarbeiter) vorgesehen. Zu beachten sind in diesen beiden Fällen die unterschiedlichen CFL-Ausbildungen die untereinander koordiniert werden müssen. Eine Feststellung gab es im TM, da eine zweite Werkstatt in Rodingen geplant ist, kam die Frage auf, warum hier kein weiteres Personal eingestellt wird. Laut CFL-Verantwortlichen werden verschiedene Arbeiten in Zukunft nicht mehr in der Werkstatt (CRM) erledigt. Hier haben die Sozialpartner nach weiteren Informationen gefragt.

Mitarbeitergespräche im AV

Im AV sollen in Zukunft Mitarbeitergespräche mit sämtlichen Bediensteten geführt werden. Dies erfolgt aus der letzten internen CFL-Umfrage, bei der im AV-Dienst große Kritik an der Kommunikation geäußert wurden. Dies sowohl auf horizontaler wie auch in der vertikalen Struktur. Um dieses zu verbessern wollen die AV-Verantwortlichen Mitarbeitergespräche einführen, um zusammen mit den Mitarbeitern die Lage zu verbessern und Probleme bei der Wurzel anzugehen. Des

Weiteren können hier viele kleine Ungereimtheiten auf dem kurzen Dienstweg beiseite geschafft werden. Betont wurde ganz klar, dass diese Gespräche keine Evaluationsgespräche sind, es seien Mitarbeitergespräche, bei denen der Puls beim Personal gefühlt werden soll. Hierbei wird ein kleiner Bericht verfasst, der dem Bediensteten zugänglich ist. Die Sozialpartner betonten, dass sie Einsicht in diese Gespräche haben möchten und über die angesprochenen Themen des Gespräches informiert werden wollen, da diese Themen anhand einer Vorlage festgelegt sind. Weitere Informationen über die Gespräche und die Gesprächsvorlagen sollen in einer nächsten Zentraldelegation ein weiteres Mal angegangen werden.

Der AV-Dienst stellte fest, dass es jetzt schon Mitarbeitergespräche mit dem Personal gibt, z.B.: bei langer Krankschreibung, bei Heimarbeit (Télétravail), außerdem gäbe es in anderen CFL-Diensten (z.B.: TM) schon solche Gespräche.

In einem weiteren AV Punkt gaben die CFL-Verantwortlichen die Zusage der Zuerkennung des I/7-Grades für examinierte Bedienstete.

Ausbildung und Campus CFL

Der Campus ist gut gestartet und bietet in einer ersten Phase jungen Leuten die Möglichkeit einer Ausbildung zum Handwerker. Hauptsächlich wird der Campus durch Auszubildende aus dem TM-Dienst gefüttert, wo hauptsächlich Mechatroniker und Klimatechniker (Wartungspersonal für Klimaanlage) ausgebildet werden. In den nächsten Jahren soll auch das elektrische Handwerk gelehrt werden, dies vor allem auf Anfrage des MI-Dienstes. Im MI steigt die Anfrage nach Elektriker in den kommenden Jahren.

Das neue Ausbildungszentrum der CFL soll in Hollerich errichtet und 2026 fertig gestellt werden.

Es läuft eine Studie, um die Fahrdienstleiterausildung mit einem BTS-Diplom abzuschließen. So soll die Laufbahn attraktiver gestaltet werden und die Ausbildung verbessert werden. Derzeit laufen Gespräche mit dem Hochschulministerium, der für die Umgestaltung der Berufsausbildung verantwortlich ist. Eine solche Umgestaltung erweist sich aber als schwierig



Mylène BIANCHY

Déléguée Titulaire
621 352 059, mylene.bianchy@syprolux.lu



Paul GRIES

Délégué Titulaire
621 266 935, paul.gries@syprolux.lu



Steve WATGEN

Délégué Titulaire
621 312 680, steve.watgen@syprolux.lu



Marc ADAM

Délégué Titulaire
691 981176, marc.adam@cfl.lu

und kann frühestens in 3 bis 4 Jahren eingeführt werden. Eine weitere Hürde wird dann wohl die Schaffung einer BTS-Laufbahn beim Staat und den CFL sein.

Conducteur de manoeuvre

In dieser Laufbahn, die vor einigen Jahren gegründet worden ist, gibt es tiefgreifende Probleme und Ansichtsdifferenzen. Die Laufbahn ist nicht genau zugeteilt, was bedeutet, dass die Bediensteten dieser Laufbahn weder zum Berufsbild des „Conducteur“ noch zum Werkstattpersonal oder den Rangierer gehören. Dadurch fehlt es an Perspektiven und Vorausschau. Die Sozialpartner wiesen darauf hin, dass es im MI-Dienst eine Laufbahn des „Conducteur Locotracteur“ gibt, die derzeit identisch verläuft. Diese Laufbahn wäre vielleicht ein Denkanstoß für den TM-Dienst, der mit dieser Maßnahme dem betreffenden Personal entgegenkommen würde, und auch der TM-Dienst wäre für seine internen Berechnungen in Sachen Personalbestand besser aufgestellt.

Grade A/6

Den Grad A/6 „préposé technique“ wird es in Zukunft in Folge der Reform im öffentlichen Dienst nicht mehr geben. Es gibt noch 12 Bedienstete, die das A/6-Examen abgelegt hatten, aber keinen dazu gehörenden Posten bekleiden. Die CFL analysierte die Gesamtsituation der A/6-Grade und gab ihr Einverständnis, dass diese Bediensteten in den Grad A/6 nominiert werden.

EI-Dienst

Nach mehreren Diskussionen mit den EI-Verantwortlichen, wo die Postenverteilung in den Regionen der Fahrdienstleiter angesprochen wurde, war man sich eigentlich einig. Der EI-Dienst sollte eine interne Mitteilung verfassen, um das Personal zu informieren. Die Sozialpartner sind aber der Meinung, dass die interne Mitteilung nicht das widerspiegelt was besprochen worden war. So wird sich der RH-Dienst ein weiteres Mal einschalten, um sich mit den EI-Verantwortlichen zu beraten. In Zwischenzeit ist dieser Punkt geklärt, den Beanstandungen der Sozialpartner wurde größtenteils Folge geleistet.

Laufbahnwechsel

Im Service RH wurde eine Vorschrift verfasst, die den Laufbahnwechsel der S- oder B- Laufbahnen in den „Hors Statut“ beschreibt. Der RH-Direktor betonte, dass unter anderem ein Bediensteter im Grad S/2 oder B/2 einen Laufbahnwechsel anstreben kann. Die Sozialpartner sind aber der Meinung, dass ein Bediensteter der einen Laufbahnwechsel vom „cadre permanent“ ins „cadre hors staut“ anstreben will, ein beständenes Promotionsexamen vorweisen muss, welches ihm ein gewisses Maß an Berufserfahrung und Betriebszugehörigkeit bescheinigt.

Des Weiteren müsse man unterscheiden zwischen Bediensteten, die über ein „Master-Diplom“ verfügen (z.B.: über den 2ten Bildungsweg) und denen Bediensteten, die sich durch ihre berufliche Erfahrung und/oder ihr Können für höhere Posten qualifizieren.

Covid-19

Im Moment ist die Situation bei den CFL relativ stabil. Derzeit gibt es ungefähr 20 infizierte Mitarbeiter in der CFL-Muttergesellschaft, leider ist die Tendenz aber steigend. Die vorgeschriebenen Maßnahmen sind weiterhin strengstens einzuhalten, um einen bestmöglichen Schutz zu gewährleisten. Der RH-Dienst trifft sich wöchentlich mit der Arbeitsmedizin, um auf die jeweiligen Covid-Maßnahmen schnellstmöglich reagieren zu können.

Es wurde seitens des RH-Dienstes nochmals betont, dass Ausbildungskurse für neue CFL-Bedienstete unbedingt abgehalten werden sollen.

Comité de suivi réglementation RH

In Folge der Reform im öffentlichen Dienst und der daraus resultierenden Anpassungen der Laufbahnen im CFL-Statut, wurde 2015 eine Arbeitsgruppe gegründet die für die Umsetzung dieser Reform zuständig war. Da diese Arbeitsgruppe seit längerem eigentlich eine Vorarbeit für die Zentraldelegation leistet wurde diese umbenannt. In diesem Gremium, welches nun unter dem Namen « Comité de suivi réglementation RH » arbeitet, sind jeweils 2 gewählte Gewerkschaftsvertreter aus der Zentraldelegation der beiden Organisationen SYPROLUX und OGBL-Landesverband, sowie der Präsident der Zentraldelegation vertreten. Die Arbeitgeberseite ist durch den RH-Direktor, den Chef de Service RH und den Verantwortlichen RS (relations sociales) vertreten. Zu erwähnen ist, dass der « Comité de suivi réglementation RH » die Rolle eines beratenden Gremiums inne hat. Die Entscheidungsgewalt obliegt weiterhin der Zentraldelegation.

Danke

Zum Schluss bedankten sich der CFL-Direktor Marc Wengler, der RH-Direktor Yves Baden und die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy bei dem scheidenden Zentraldelegationspräsidenten Carlo Thissen für die gute Zusammenarbeit in den letzten Jahren. Man hätte viel und gut zusammen gearbeitet, auch wenn man nicht immer einer Meinung war, konnte man immer wieder einen Konsens finden. Carlo wir wünschen dir alle eine lange und vor allem gesunde Rente.

Dem neuen Präsidenten, Patrick Vansteenkiste, wünschen wir alles Gute für seine neuen Aufgaben und viel Fingerspitzengefühl.

Steve WATGEN



Katja FELTEN

Déléguée Suppléante
621 355 313, katja.felten@cfl.lu



Ramiro DE SOUSA VALENTE

Délégué Suppléant
691 462 452, ramiro.desousa@cfl.lu



Ed MALLINGER

Délégué Suppléant
691 462 473, edouard.mallingier@cfl.lu



Isalle FABER

Déléguée Suppléante
621 184 805, isabelle.faber@syprolux.lu

Questions proposées à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef de Service TM, le 18 mars 2021

Les délégués du personnel du SYPROLUX prennent la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants se rattachant à l'objet mentionné ci-dessus:

1. Les délégués du personnel demandent une adaptation des horaires fixes de travail pour les agents ne travaillant pas selon l'horaire mobile. Cela apporterait plus de flexibilité pour les agents en question;
2. Les délégués du personnel désirent être informés sur les travaux futurs à effectuer par l'atelier central, resp sur les travaux qui seront supprimés dans un proche futur;
3. Les délégués du personnel demandent à être informés sur le stade d'évolution du projet du nouvel atelier CRM sud;
4. Les délégués du personnel désirent être informés sur l'évolution du nombre des agents inaptes (inaptitudes provisoires, inaptitudes définitives, inaptitudes administratives) et qui continuent à être employés au Service TM;
5. Les délégués du personnel demandent un premier bilan concernant la mise en place du Campus CFL et l'évolution des apprentis;
6. Les délégués du personnel demandent pourquoi les tours de service sont de plus en plus souvent changés à très court terme;
7. Les délégués du personnel demandent des informations actuelles sur l'évolution des travaux du chantier dans la cour à marchandises. (Parking CRM);
8. Les délégués du personnel constatent que depuis un certain temps, les sièges des conducteurs sont sales et dégagent une odeur désagréable. Comment et par quel service les sièges sont nettoyés et désinfectés, resp à quel intervalle le nettoyage est effectué?

Les délégués du SYPROLUX

**Marc ADAM, Igor GOMES,
Georges DEMUTH et
Michel SCHMITT**



Marc ADAM

Délégué Titulaire
691 981 176 - marc.adam@cfl.lu



Igor GOMES ANTUNES

Délégué Titulaire
691 980 561 - gomes85igor@gmail.com



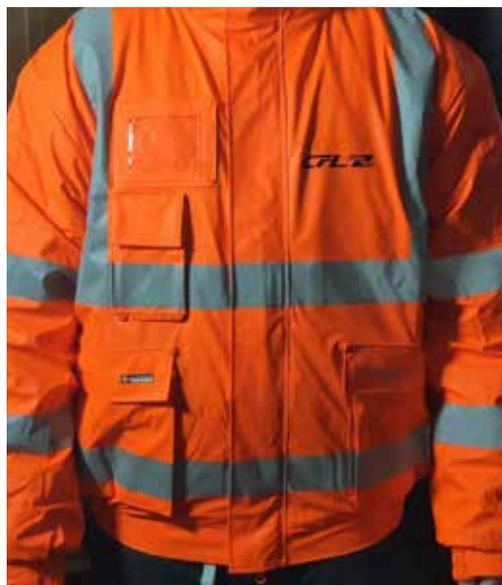
Georges DEMUTH

Délégué Suppléant
691 585 687 - demuth.georges@gmail.com



Michel SCHMITT

Délégué Suppléant
621 212 262 - mike.schmitt@skynet.be



E grouse MERCI un déi Responsabel vum TM!

à l'attention de Monsieur Luc Schmalen
Chef du Service TM

à l'attention de Monsieur Marc Schaeffer
Chef du Centre de Maintenance

Luxembourg, le 04 mars 2021

Objet: Tableau de service au Magasin de l'atelier central

Monsieur le Chef de Service

Il nous a été rapporté qu'un nouveau tableau de service a été mis en oeuvre au sein du magasin de l'atelier central. Or, après consultation de ce tableau, il s'avère qu'à nos yeux celui-ci ne correspond pas aux dispositions des conditions de travail en vigueur aux CFL. De plus, jusqu'à présent ce tableau de service n'a pas été soumis aux délégués du personnel ni du Service TM, ni de la Délégation Centrale pour avis et approbation.

Force est de constater que ce tableau de service d'un point de vue terminologie prête à confusion sur bon nombre de points, à savoir:

- la séance dite "disponible" présente un horaire jour défini. de 08:00 - 16:00hrs;
- la séance dite "réserve" présente un horaire jour défini de 07:00 - 15:00hrs.

Une durée de séance de travail de 9 heures pose problème, surtout lorsque 7 séances de travail d'affilé entre 2 repos sont prévues, ce qui n'est pas compatible avec les conditions de travail. Est à noter qu'une période de travail entre deux repos ne peut dépasser les 40 heures, resp les 48 heures en cas d'exception.

Par ailleurs, nous avons déjà souligné dans le passé que le recours aux repos isolés est à éviter, car le temps pour une récupération adéquate n'est guère suffisant.

On ne peut prévoir des séances de travail dite disponible sans y prévoir des repos. Cette même remarque vaut pour les séances de travail dite réserve.

Selon les dispositions statutaires, 17 repos doivent tomber sur un dimanche, est-ce que cette condition est remplie pour ce tableau de service?

Le tableau de service ne présente aucune transition fluide entre les natures des séances de travail, ce qui va à l'encontre des conseils de la médecine du travail.

Or de ce qui précède, nous rejetons ce tableau de service. Nous estimons que les responsables du Service TM devraient revoir ce tableau et établir un nouveau projet. Ceci dans le respect du dialogue social et avec la participation des délégués du personnel.

Veuillez agréer, Monsieur le Chef de Service, l'expression de notre parfaite considération.

Mylène Bianchy
Présidente du SYPROLUX

copie adressée à: DC

Nouveau Bus CFL/CRM - Luxembourg/Gare

N° de courses		990	988	992	994	996	998	1000
Régime de circulation		A	A	A	A	A	A	A
Luxembourg, CRM CFL	ab	11:35	14:05	15:05	16:05	16:30	17:05	17:30
LUX (Gare), Routière CFL	an	11:40	14:10	15:10	16:10	16:35	17:10	17:35
N° de courses		989	991	1001	993	995	997	999
Régime de circulation		A	A	A	A	A	A	A
LUX (Gare), Routière CFL	ab	05:30	06:40	06:48	06:55	07:20	07:35	07:52
Luxembourg, CRM CFL	an	05:35	06:45	06:53	07:00	07:25	07:40	07:57

Explications:

A: Lundi - Vendredi

900

Questions proposées à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef de Service MI, le 25 mars 2021

Les délégués du personnel du SYPROLUX prennent la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants:

Personnel

Les délégués du personnel demandent de réexaminer le dossier de l'agent P. Augusto en vue de lui accorder une indemnité pour fonctions supérieures (statut du personnel, art 27 ou 489).

Formation

Les délégués du personnel demandent des explications quant:

- aux examens de fin de stage projetés pour l'exercice 2021,
- aux examens de promotion projetés pour l'exercice 2021,
- aux mises en stage projetés pour l'exercice 2021.

Tableau de service

Les délégués du personnel désirent entamer une future discussion au sujet de l'élaboration et l'introduction des tableaux de service au Service MI.

Astreinte

Les délégués du personnel demandent à être informés sur l'état d'avancement du dossier de l'astreinte.

Zöllner Warnanlagen

Les délégués du personnel désirent être informés sur le plan de déploiement des "Zöllner Warnanlagen", ainsi que sur la formation afférente des équipes MI.

Digitalisation des REM

Les délégués du personnel désirent discuter sur la faisabilité de digitaliser les inscriptions REM sur des tablets afférentes pour que les agents puissent les annoter directement sur place lors de l'intervention.

Coupages de courant

Les délégués du personnel demandent un rappel clair sur les dispositions concernant les coupures de courant. Qui fait

quoi à quel moment? Quels formulaires sont employés? Quelles procédures sont applicables? Comment les données sont confirmées? De quel procédé relève la confirmation de suppression de tension? Il est clair que de telles informations ne seront transmises au préalable d'une intervention. Cela irait à l'encontre de tout principe de sécurité.

Appels téléphoniques émanant de la sécurité

Les délégués du personnel demandent comment les appels téléphoniques émanant de la sécurité seront transmis après la suppression des appareils "alarme voie" suite à la mise en service de la signalisation simplifiée sur le côté sud de la ligne du nord.

GSM-R

Les délégués du personnel demandent d'organiser des formations pour les agents de l'atelier T, ainsi que pour les équipes venant à travailler avec le système du GSM-R.

Emplacement de parking

Les délégués du personnel déplorent le manque d'emplacements de parking, notamment près des sites CFL à Esch/Alzette et Niedercorn.

Les délégués du SYPROLUX

**Ramiro DE SOUSA VALENTE, Ed. MALLINGER,
Nelson COSTA, Romain LIBER, Fraenz DUHR
et Marc LANGERS**

Visites am MI Mir kommen bei lech !

- 30.03.2021 Norden, Kautebaach an Ettelbréck
- 01.04.2021 Mamer a Klengbetten
- 02.04.2021 Beetebuerg



Ramiro DE SOUSA VALENTE

Délégué Titulaire
691 462 452 - ramiro.desousa@cfl.lu



Ed MALLINGER

Délégué Titulaire
691 462 473 - edouard.mallinger@cfl.lu



Nelson COSTA

Délégué Titulaire
621 292 773 - costanels@hotmail.com



ULC fordert Absicherung der Kaufkraft

Laut den Erhebungen des Statistischen Amtes (Statec) ist die Teuerungsspirale wieder in Bewegung geraten, die vor allem den Klein-, Mittelverdienern und Rentner zu schaffen machen wird. In Gang gesetzt wurde diese Preisspirale u.a. Anfangs des Jahres durch die Einführung der neu berechneten Co2 Steuer. Die Energiepreise, allein der Dieselpreis ist während den ersten zwei Monaten dieses Jahres neunmal erhöht worden, sind während dem letzten Monat um nicht weniger als um 11 % gestiegen.

Die Co2 Steuer wurde zudem im Indexwarenkorb neutralisiert und wird dementsprechend nicht für die Berechnung der Anpassung der Löhne, Gehälter und Renten an die Inflation in Betracht gezogen. Für die ULC ist diese Indexmanipulation unannehmbar. Der Konsumentenschutz fordert die Regierung auf, alle Preiserhöhungen integral im Index zu berücksichtigen.

Während die monatliche Inflationsrate um 0,7 % anstieg und die jährliche von 0,56 % auf 1,88 % in die Höhe schnellte, dies auch aufgrund der Verschiebung des Winterschlussverkaufes, stellt die ULC ebenfalls ein Anziehen

der Preise bei manchen anderen Produkten, wie z.B. bei den Lebensmitteln und Dienstleistungen fest.

Die ULC zeigt sich über diese Preisentwicklung, die eine mögliche Inflationstendenz andeutet, besorgt und fordert die Regierung auf, den Verbraucherindex und damit die Anpassung der Löhne, Gehälter und Renten, auf keinerlei Weise zu manipulieren.

Hierzu bemerkt die ULC, dass, u.a. bedingt durch die Corona-Krise, bei vielen ArbeitnehmerInnen, sei es durch die zunehmende Arbeitslosigkeit oder durch die Teilzeitarbeitslosigkeit, ein nicht unwesentlicher Teil ihres Einkommens weggebrochen ist und sie somit einen Kaufkraftverlust erlitten haben.

Die ULC warnt die Regierung davor, dass die Verbraucher nicht unendlich mit höheren Ausgaben und weniger Einnahmen belastet werden können. Eine solche Politik würde unweigerlich in einer sozialen Krise münden. Im Gegenteil fordert die ULC konkrete Maßnahmen zur Erhaltung und Stärkung der Kaufkraft der Verbraucher.

Mitgeteilt von der ULC am 22. Februar 2021



Konstruktive Unterredung zwischen ULC und CLC

Anlässlich einer kürzlich stattgefundenen Unterredung zwischen der ULC-Direktion und dem Direktor sowie dem beigeordneten Direktor der „Confédération luxembourgeoise du commerce“ (clc) wurden mehrere Themen erörtert, die beide Organisationen betreffen.

Unter anderem ging es um die allgemeine schwierige Lage, der im Gewerbe- und Handelssektor tätigen Geschäfte und Unternehmen in Zeiten der Corona-Krise, sowie um die Gesetzesvorlage über die Sammelklagen. Was letztere anbelangt, haben beide Interessenvertretungen unterschiedliche Ansichten in Bezug auf die Veröffentlichung

eines im Rahmen einer Sammelklage ergangenen Urteils, welches die Sammelklage grundsätzlich zulässt. Nach Meinung der ULC muss diese Veröffentlichung ganz am Anfang der Prozedur stehen, um allen eventuell betroffenen Konsumenten die Möglichkeit zu geben, sich der Sammelklage anzuschließen.

Nach Dafürhalten der clc soll die Veröffentlichung eines solchen Urteils jedoch erst zum Schluss einer Sammelklagenprozedur ergehen. Die clc begründet dies mit Hinweis auf den möglichen Reputationsschaden, welcher die beklagte Firma ansonsten gegebenenfalls erleiden könnte.

Andere Themen dieses konstruktiven Austausches betrafen u.a. die Charta zur Regelung der Geschenkgutscheine, die Benutzung des Bargeldes in den Geschäften und das Online-Shopping.

ULC und clc vereinbarten, sich zukünftig regelmäßig zu einem allgemeinen Informationsaustausch zu treffen, um gegebenenfalls bestehende Probleme zwischen Konsumenten und dem Gewerbe- und Handelssektor auf pragmatische Art und Weise lösen zu können.

Mitgeteilt von der ULC am 8. Februar 2021



Rapport de la réunion auprès du Chef de Service EI, du 11 mars 2021

1.1 EI/RH

- Plusieurs agents se sont manifestés auprès des délégués, de voir leurs jours fériés non-utilisés, simplement introduits sans leur demande ou avis, dans leur roulement (tours de service) ou dans leur plan de travail hebdomadaire (réservistes).

Les délégués souhaitent savoir quel règlement définit les règles de liquidation des jours fériés non-utilisés des agents du Service EI ? Existe-il une date limite pour liquider ses jours fériés non-utilisés ? Qu'en est-il si le fonctionnement du service ne permet pas de profiter de ses jours fériés, est-ce qu'alors l'agent les perd ?

Toutes ces dispositions sont définies dans l'OG13. Les jours fériés sont à prendre dans les 3 mois qui suivent le jour férié. En général, le service EI/RH fait des rappels via mail aux agents pour liquider ces jours en suspens.

- Il est le même cas avec les jours de congé non-demandés, introduits sans information des agents en question.

Les délégués souhaitent savoir quel règlement définit les règles de liquidation des congés annuels des agents du service EI ? Existe-il une date limite pour liquider les congés annuels ? Qu'en est-il si le fonctionnement du service ne permet pas à l'agent de profiter de ses jours de congé, est-ce qu'alors l'agent les perd ?

Les congés annuels doivent être pris au 31.12 de l'année en cours. Une exception est déjà accordée et les agents peuvent prendre leur congé restant de l'année passée jusqu'au 31.03 de l'année prochaine. Une autre exception est faite si pour des raisons de service l'agent n'a pas pu prendre son congé. Une demande écrite est alors à faire au service RH.

- Dans des cas pareils, le bureau n'est-il pas tenu d'informer les agents de l'introduction d'un congé non demandé, férié ou d'heures supplémentaires dans le roulement ou plan de travail hebdomadaire ? Il est souvent répondu aux agents, qu'ils sont tenus de consulter leur IVU régulièrement. Existe-il un règlement autorisant le bureau à procéder ainsi sans informer l'agent ? De l'autre côté existe-il un règlement obligeant l'agent à consulter régulièrement son IVU, spécialement les agents ayant des tours de service, qui ont donc un roulement fixe ?

Il existe une note datée au 19 mai 2014 « Observations des changements du plan de service EI »

Dans cette note tout agent du service EI est tenu à consulter son plan chaque mercredi. Les changements qui se présentent pour les agents du service EI entre deux mercredis, sont à annoncer aux agents concernés par le service EI/RH.

- Les agents se posent également des questions concernant l'introduction de séances « DISP » ou encore la liquidation de leurs jours de congé annuel 2020, suite aux conséquences du Covid-19. Certains agents réservistes mais aussi agents de tour de service, ont des séances « DISP », tant que d'autres agents n'ont jamais de séance « DISP », mais des jours de congé non-demandés dans leur roulement ou plan hebdomadaire, sans qu'ils en soient informés à l'avance. De cette façon, certains agents sont obligés de réduire leur congé annuel, tant que d'autres ont des séances « DISP » et peuvent ainsi garder leur congé annuel.
- Suite au Covid-19, les délégués souhaitent savoir sous quelles règles, les séances « DISP » et les congés de 2020 sont-ils ac-

tuellement octroyés ? Jusqu'à quelle date, les agents devront dépenser leur congé annuel de 2020 ? Les agents perdront-ils leur congé annuel de 2020 sinon ?

D'abord il est précisé que « Disp » n'est pas un jour de congé. Le service EI/RH essaie de distribuer les séances « Disp » d'une même manière équitable pour chaque agent. Il est évident que les séances « Disp » dépendent aussi du nombre de réservistes disponibles au poste. Les cas, où les séances n'ont apparemment pas été attribuées d'une façon équitable, seront analysés par le chef de service avec le service EI/RH.

- En général, beaucoup d'agents nous manifestent leur mécontentement concernant la façon dont leurs congés annuels, fériés et heures supplémentaires sont octroyés. Pendant des années avant le Covid-19, les demandes de congés n'étaient pas acceptées suite au manque de personnel, obligeant ainsi les agents à accumuler des jours de congé, fériés et heures supplémentaires. Depuis le Covid-19, les agents se voient obligés à prendre leurs jours de congé, fériés et heures supplémentaires, ceci sachant qu'entretemps l'effectif n'a pas augmenté.

Afin d'éviter des congés ou jours fériés perdus le service EI/RH propose du congé aux agents. Ceci est du congé proposé et le service EI/RH est toujours prêt au dialogue pour peut-être reporter le congé à un autre jour.

1.2 Note 03/21_EI « attribution des tours de service et changement de région »

- Les délégués déplorent que la note 03/21_EI dans sa version actuelle ne tienne pas compte du tableau de classement du service EI, mais de l'ancienneté de travail dans la région. Le tableau de classement a depuis toujours été l'outil principal utilisé pour octroyer un tour de service à un agent. Lors de la réunion de présentation de cette note, les délégués avaient demandé à garder en toute évidence le tableau de classement. Il nous avait été assuré qu'une annexe serait ajoutée à la note, indiquant que le tableau de classement et l'ancienneté de travail dans la région seraient pris en compte. Ce qui permettrait également une attribution de tours de service équitable au point de vu des agents, qui ont dû subir une mutation de leur région vers une autre région, pour des raisons de service. Selon la note actuelle, ces agents devront à nouveau subir des conséquences défavorables pour des raisons de service. Les délégués espèrent que ces quelques agents mutés dans une autre région pour des raisons de service, ne soient pas à nouveau défavorisés.

Dans la note 03/21_EI les mots « en principe » ont été ajoutés. Ces mots permettent au chef de service de traiter ces cas spéciaux d'une manière équitable.

1.3 Manœuvres en gare

- Une note récente établie en coopération des services TM et EI, informe qu'un conducteur d'engin moteur assurant un train garé au CRM ou CRR, est obligé de faire un accord de manœuvre avec l'aiguilleur du PaiCR et puis avec le chef de circulation du PDL, avant de pouvoir se mettre en mouvement.
- Les agents des postes, ainsi que beaucoup de conducteurs, trouvent cette procédure inadaptée. Entre le moment de l'ac-

cord de manœuvre avec le PDL et l'autorisation de manœuvre par mise à voie libre du SFVb à l'entrée de la circonscription du PDL, il peut se passer beaucoup de temps, peut-être même des changements de voie en gare, surtout aux heures de pointes. Sachant que d'habitude les conducteurs s'annoncent très à l'avance au PaiCR. En premier, le conducteur devrait faire l'accord de manœuvre avec le PaiCR, qui après offre et acceptation du train par le PDL, l'autorise à circuler jusqu'au dernier SFVb donnant accès à la prochaine circonscription, donc celle du PDL. Une fois devant ce SFVb, le conducteur s'annonce au PDL pour faire le prochain accord de manœuvre.

La note sera adaptée et les changements souhaités par les agents du poste (et par les conducteurs) seront repris dans la nouvelle version.

- Une autre note récente, informe les agents des postes et les agents effectuant des mouvements de manœuvre, que leurs enregistrements acoustiques lors d'accords de manœuvre seront écoutés aléatoirement par les directions des services GI, EF et FRET, pour des raisons de prévention d'incidents. Il y est écrit : « Seront choisis des enregistrements de mouvements de manœuvre ».

Les délégués souhaitent savoir de quelle façon exactement seront choisis les enregistrements. Pour distinguer si l'enregistrement en question est un accord de manœuvre ou non, il faudra bien aussi écouter les autres enregistrements, qui n'ont aucune relation avec un accord de manœuvre ?

Les agents, ainsi que les délégués, se demandent si cette raison pour écouter les enregistrements est valable. D'après le point 10.02 au RGI, il est stipulé que : « En cas d'incident ou d'accident, la consultation des enregistrements est prévue pour clarifier les circonstances et causes de l'événement extraordinaire ». Est-ce que la prévention est une raison valable pour écouter les enregistrements ?

En outre, le point 10.03 au RGI stipule : « Afin de garantir la confidentialité des enregistrements et d'éviter des abus, la consultation et la copie des enregistrements ne pourront se faire qu'après autorisation à demander par les responsables des services EI, GI, II, MI, PI et de la cellule d'assistance GI/QSE à des fins d'enquête au moyen du formulaire "Demande d'autorisation pour la consultation ou la sauvegarde de communications téléphoniques et radiophoniques". L'accès aux enregistrements par l'agent technique MICST-T ou l'accès direct via le réseau informatique n'est permis qu'après autorisation par 2 inspecteurs de la cellule d'assistance GI/QSE. »

Ces derniers temps, des agents ont été appelés au bureau pour discuter certains enregistrements écoutés par leur chef de région, après que ce dernier ait reçu des cartes rapports de conducteurs d'engin moteur, mais sachant que les événements en questions n'ont causé aucun incident ou accident. S'agit-il alors d'une raison valable pour écouter les enregistrements ? Est-ce que dans ces cas, des formulaires spéciaux de demande d'autorisation pour consultation sont remis à chaque fois à dgi.inspection@cfl.lu ? Sur le formulaire de demande est sti-

pulé : « Comme demandeurs peuvent figurer les responsables des services EI, GI, II, MI, PI et la cellule d'assistance GI/QSE. » Un chef de région est-il autorisé à faire une telle demande ? Les délégués ont l'impression que ces règles ne sont pas vraiment respectées lors d'écoutes d'enregistrements. Il semblerait que ces enregistrements soient même facilement accessibles sans faire de demande. Les délégués souhaitent être clarifiés à ce sujet.

Dans la philosophie de sécurité, la CFL désire aller à la racine du problème. Pour cette raison des enregistrements seront écoutés. Les délégués ont fait la remarque que les écoutes ne sont pas compatibles avec le texte dans le RGI. Un changement du RGI sera très probable en collaboration avec la réglementation.

Les règles et les procédures lors d'écoutes d'enregistrements sont respectées.

1.4 Postes de réserve en cas de défaillances

- Le 01/02/2021, suite à une défaillance technique du poste PDL, le trafic ferroviaire a dû être interrompu pendant une longue période de temps. Du 04/02/2021 au 10/02/2021, suite à plusieurs absences pour maladie simultanées causées par le Covid-19, la centrale BLZ a dû fonctionner à un rythme ralenti avec un nombre de personnel réduit afin de respecter des distancements plus grands entre les agents.

Lors de la création de la BLZ, il avait été dit que les installations techniques du poste EI-ST du Millewee seraient transférées dans un autre local pour servir de poste de secours en cas de besoin. Lors de la mise en service du nouveau poste PDL, il avait été dit que les installations techniques de l'ancien poste PDL, resteraient en place pour servir de poste de secours en cas d'incident majeur.

Dans les 2 cas précédents, un poste de secours aurait pu arranger l'affaire provisoirement. Dans le cas de la BLZ, le personnel du poste aurait pu être dispersé sur 2 postes.

Les délégués souhaitent savoir si ces projets ont eu un suivi ou s'il a été renoncé à leur maintien ?

Pour le PDL il n'existe pas de poste de secours.

Au deuxième étage en gare de Luxembourg une salle sera opérationnelle fin mai 2021, permettant à 4 personnes de la BLZ de poursuivre leur travail sans restrictions.

1.5 Infestation de moisissures au PD Belval

- Les délégués désirent prendre connaissance du progrès dans le dossier de l'infestation de moisissures au PD Belval ? En outre doit-on constater que la piste n'a pas encore été libérée des palettes et que l'état des clôtures s'est aggravé depuis la dernière réunion.

Le dossier est traité par le service II. Une étude est déjà en cours. D'abord l'origine de l'infestation de moisissures doit être éliminée puis on procédera au renouvellement du mur de l'escalier.

Les palettes seront rangées fin de la semaine prochaine et les clôtures seront aussi renouvelées par le District 3.

La prochaine réunion a été fixée au 9 juin 2021. Il s'agit d'une réunion commune avec le Service MI.

Pour le SYPROLUX



Yves BIRCHEN

Délégué Titulaire
691 643 138 - bircheny@pt.lu

Katja FELTEN

Déléguée Titulaire
621 355 313, katja.felten@cfl.lu

... äere Specialist 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



Romain GILLEN

Duerch d'Begéignung mat Operstanenen zum Ouschterglawe fannen

Mir liewen elo zënter engem Joer an enger Zäit, an där et, wéinst engem Virus, déi Normalitéit déi mir gewinnt waren, net méi gött. Vir eis virun enger Infektioun ze schützen, hale mer eis un déi vun der Regierung virgeschriwwer Restriktiounen, déi eist perséinlecht esou wéi dat kulturellt a sportlecht Liewen staark aschränken. Dat belaascht eis all. An nach méi bedréckt sinn déi, deenen hir Existenz a Gefohr ass, an déi vill, déi e léiwe Mënsch duerch de Covid 19 verluer hunn, ouni datt si richteg vun him Abschied konnten huelen. A wann och zënter kuerzem d'Impfung ugelaft ass, esou wärt des Situatioun nach eng Zäit undauern.

Nom Jesus sengem Doud waren seng Jüngerinnen a Jünger och an enger Situatioun, wou dat, wat si gewinnt waren, an alles, wat si sech erhofft haten radikal a Fro gestallt war. Dee Jesus, mat deem si duerch Galiläa gezu waren, a vun deem si gemengt haten, datt hien dee wär, deen Israel géif erlësen, war op d'Bedreiwen vun den Hohepriester an de féierende Leit vum Vollek zu Jerusalem zum Doud verurteilt a gekräizegt ginn. Si hunn nach net begraff, datt dat esou huet misse geschéien, datt de Messias d'Vollek duerch seng Hingab géif erlësen.

Mir kënnen eis an déi Fraen erafillen, déi um Ouschtermoien fréi bei d'Graf gange sinn, fir dat nozehuelen, wat si direkt nom Jesus sengem Doud net méi konnte maachen. An hei war dann och nes alles anescht, wéi si et geduecht haten. Si ginn hei mam Wonner vun Ouschteren konfrontéiert.

D'Graf ass op an eidel an d'Fraen kréien hei d'Botschaft, datt de gekräizegte Jesus, deen hei begruewe war, operstanen ass. Dat verwirrt si fir d'éischt emol. Wéi et hinnen opgedroen gött, ginn dese Message weider, mee wat an hinnen an an deenen aneren Jüngerinnen a Jünger den Ouschterglawen begrënd, ass eng perséinlech Begéignung mam Operstanen. Wéi hien bei Jüngerinnen a Jünger an hirer Trauer kënnt an si zum Ouschterglawe féiert, gesi mer schéin um Beispill vun der Maria vu Magdala an den Emmausjünger.

D'Maria Magdalena kräischt virum eidele Graf, wéi ee bei si kënnt. Si hält hien fir de Gärtner a mengt, datt hien dem Jesus säi Lächnam op eng aner Plaz geluecht hätt. Wéi desen si dunn mat hirem Numm uschwätzt : « Maria » erkennt si, datt et hiren operstanenen Här ass.

D'Emmausjünger ginn bedréckt an enttäuscht vu Jerusalem fort, obwuel si matkritt haten, datt Fraen mueres beim Graf d'Botschaft kritt haten, datt de Jesus

gëing liewen. Ënnerwee schléisst sech een hinnen un, deen si freet, iwwert wat si do schwätzen. An nodeem si him gesot hunn, wat mat hirem Här geschitt ass, erklärt deen hinnen dann, un Hand vun der Helleger Schrëft, datt dat alles esou huet misse geschéien. An dobäi fängt et de Jünger un nes méi waarm em d'Härerz ze ginn. Datt deen, deen mat hinnen um Wee war, den Operstanen war, erkennen d'Jünger eréischt, wéi hien e bësse méi spéit mat hinnen an der Gaststätt um Dësch sëtzt an hinnen d'Brout brécht, wéi de Jesus et gemaach huet. Net d'Botschaft vun de Fraen an och nach net d'Erklärung, datt dat no der Helleger Schrëft alles esou huet misse geschéien, huet an den Emmausjünger den Ouschterglawe begrënd, mee d'Tatsaach, datt si den Operstanenen um Dësch un deem Zeechen erkannt hunn, duerch dat hien no sengem Doud ëmmer nes an hirer Mëtt present gi wollt an sech hinnen ëmmer nes nei schenke wollt : um Broutbriechen wéi hien et bei sengem leschten Abendmahl vollzunn huet.

Den Operstanenen léisst och eis an eiser Bedrängnes an an eiser Trauer em eis Verstuerwen net aleng. Hien wëllt och eis begéinen an eis nei an eisem Glawen un d'Operstéiung an un d'éiwecht Liewen bestärken. Jo, bei all Mass kënnt hien an eis Mëtt, erklärt eis d'Schrëft a schenkt sech eis am gebrachene Brout. Loosse mir hien hei erkennen an och mat Freed déi Frou Botschaft vum Ouschteren bezeien.

Ech wënschen Iech all e frou Ouschterfest !

Abbé Romain GILLEN Aumônier





Museum in Vordernberg

Die Erzbergbahn - die Eisenbahn der Superlative

Anlässlich einer Studientagung im Südosten von Österreich stand die Besichtigung der historischen Erzbergbahn auf dem Programm. Es sei vermerkt, dass diese Bahnstrecke drei Teilstrecken aufweist: Die bereits am 18. Mai 1872 eröffnete südliche Bahnlinie von Leoben nach Vordernberg, die am 6. Januar 1873 eröffnete nördliche Bahnlinie von Hieflau nach Eisenerz und die mittlere Verbindungsstrecke zwischen Vordernberg nach Eisenerz.

Im Jahr 1881 übernahm die „Österreichische Alpine Montangesellschaft“ den Bergwerksbetrieb in dieser Region und führte den Etagerzabbau ein, dem der Erzberg seine charakteristische Stufenpyramidenform verdankt. Im Oktober 1888 wurde der Gesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb der gesamten Eisenbahnstrecke zwischen den Ortschaften Vordernberg und Eisenerz eingeräumt.

Die Planung der mittleren Verbindungsstrecke, auch als Gebirgsbahn bezeichnet, begann im Jahr 1888 und die Arbeiten wurden in zwei Etappen durchgeführt. Die erste Teilstrecke von Vordernberg zum Bahnhof Präbichl (1.204 m hoch gelegen) wurde am 25. Mai 1891 eröffnet und die zweite Teilstrecke weiter nach Eisenerz am 18. August 1891.

Die Eisenbahnlinie zwischen Vordernberg (768 m hoch gelegen) und Eisenerz (692 m hoch gelegen) ist 19,45 km lang, sie führt über acht gemauerte Viadukte und durch fünf Tunnels mit der Gesamtlänge von 2.500 m. Der Plattentunnel weist die Länge von 1.394 m auf und der Präbichtunnel ist 591 m lang, der 100 m lange Ramsaubach Viadukt wurde mit acht Bogenöffnungen versehen und ist 32 m hoch.

Die Bahnstrecke mit dem minimalen Radius von 182 m und der maximalen Geschwindigkeit von 80 km/h streift den 1.466 m hohen Steirischen Erzberg. Da die Bahn die maximale Steigung von 71 ‰ auf der Vordernberger Seite überwinden musste, wurde die 14,5 km lange Zahnradbahnteilstrecke mit der zweilamelligen Zahnstange mit dem System Roman Abt verlegt.



Die Bahnstrecke der Erzbergbahn

Die feierliche Eröffnung fand am 15. September 1891 statt - jedoch vorläufig nur für den Güterverkehr, der Personenverkehr wurde am 9. Juni 1892 aufgenommen - seither zählt die Erzbergbahn zu den schönsten Eisenbahnstrecken in Österreich.

Für den Betrieb waren Zahnradbahndampflokomotiven der kkStB Reihe 69 vorgesehen. Später wurden die stärkere Baureihe 197er sowie die 297er - die

stärkste Dampflok der Welt in Dienst gestellt. Die Erzbergbahn diente hauptsächlich zum Transport von Erz - abgebaut im Steirischen Erzberg - zu den Hochöfen nach Vordernberg und Donawitz bei Leoben resp. nach Linz bis zum Jahr 1988.

Ab dem Jahr 1974 wurde der Personenverkehr mittels Dieseltriebwagen im Adhäsionsbetrieb mit Magnetschienenbremsen umgestellt. Der letzte Dampfzug fuhr am 30. September 1978 und am 6. Dezember 1978 auch die letzte Diesellokomotive mit Zahnradantrieb. Trotz heftiger Proteste von Eisenbahnfreunden wurden die Zahnstangen am 26. September 1980 demontiert, sodass es unmöglich wurde, jemals wieder Dampflokomotiven auf der Erzbergbahn zu führen.

Die Verdrängung des Personenverkehrs durch den aufkommenden Individualverkehr und die Einstellung des Güterverkehrs ab den 1980er-Jahren gipfelte in der Einstellung des Bahnbetriebs im Mai 1988. Glücklicherweise hatte man den landschaftlich faszinierenden Teil als Museumseisenbahn an den im Jahr 1975 gegründeten Verein Erzbergbahn verpachtet.

Nach vielen Bemühungen konnte der Museumsbahnbetrieb auf der Bergstrecke zwischen den Bahnhöfen Vordernberg Markt und Eisenerz am 23. Juni 1990 wieder aufgenommen werden. Von Anfang Juli bis Mitte September wird die Bahnstrecke an Wochenenden befahren und es werden Sonderfahrten in den Monaten Juni bis Oktober angeboten.

Während der Fahrt mit den blauen Schienenbussen der Reihe BVT 5081 bieten sich ungeahnte Ausblicke auf den Steirischen Erzberg sowie auf die Eisenerzer Alpen und die Nördlichen Kalkalpen.

Im Bahnhof Vordernberg Markt - Ausgangspunkt der Erzbergbahn - befindet sich seit dem Jahr 1991 das Erzbergbahnmuseum. Auf dem Vorplatz ist die stärkste Zahnradlokomotive der Welt mit der Nummer 297.401 zu besichtigen. Der Besucher erhält ebenfalls Einblicke in die Geschichte, den Bau und den Betrieb der Bahnstrecke Vordernberg nach Eisenerz.

Wegen ihrer technikgeschichtlichen und kulturellen Bedeutung aus der Zeit der Hochindustrialisierung und der Verkehrsentwicklung des 19. Jhr. wurde die gesamte Erzbergbahn im Jahr 2008 unter Denkmalschutz gestellt. Heute gilt die Erzbergbahn als die steilste normalspurige Adhäsionsbahn innerhalb der Europäischen Union.

Marcel OBERWEIS

Quellennachweise

1. www.erzbergbahn.at
2. Informationsmaterial überreicht von Dr.-Ing. dipl. Winfried Hoepfler Sonderdruck aus „Der Schiedlberger“ Ausgabe 21 vom Juni 2016 - 125 Jahre Erzbergbahn
3. www.erzbergbahn.at/unsere-bahn-1/entwicklung-der-bahnstrecke



Armand SCHILLING

Vor 175 Jahren erste Konstruktionspläne für eine Eisenbahn im Grossherzogtum Luxemburg

Teil 2

Im Jahre 1846 hatte die „Société anonyme du Luxembourg“ wieder ihre immerwährenden Kanal-Konzessionsrechte an die „Great Luxembourg Company“ verkauft. Die britischen Investoren um Clossmann und Konsorten hatten damals alle Aktien der Société anonyme du Luxembourg aufgekauft, und erhielten am 13.2.1846 die Konzession zum Bau und Betrieb von zwei Eisenbahnlinien. Unter anderem für die Linie von Brüssel - Namür bis Arlon samt Abzweigungen und gegebenenfalls ihre Erweiterungen zur französischen und luxemburgischen Grenze. Zu diesem Zweck hatten ihre englischen Investoren unter Führung des Great Luxembourg Company Präsidenten F.F. Clossmann die 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. Diese Statuten sahen als Verlängerung der Linie Ostende - Brüssel ausser dem Bau der bereits konzessionierten Eisenbahnlinie Namür - Arlon die Herstellung verschiedener Zweiglinien von Arlon nach Luxemburg, Longwy und Trier vor. Im Lastenheft zum Konzessionsgesetz von 18.6.1846 hiess es unter dem Abschnitt „Description générale du tracé: Le chemin de fer du Luxembourg partira de Bruxelles. D'une station située au quartier Leopold, il se dirigera ... De Namur le tracé de la ligne du Luxembourg sera conduit sur Arlon par Ciney, Rochefort et Recogne; d'Arlon il pourra être prolongé jusqu'aux frontières française et grand-ducale, dans les deux directions de Longwy et Luxembourg... Moniteur, du 19 juin 1846“.

Im Rahmen des „Belgian Great Junction Railway“ Projektes sollten in Belgien verschiedene Bahnstrecken im Norden und Süden miteinander verbunden werden. In Luxemburg konnte die Herstellung eines Eisenbahnnetzes jedoch erst 1850 in eine Ausführungsphase eintreten, als das Gesetz vom 7.1.1850 der grossherzoglichen Regierung eine Möglichkeit zu Verhandlungen mit einer Gesellschaft schuf für ein Eisenbahnnetz herzustellen („... avec toute société pour l'établissement d'un chemin de fer par le Grand-Duché se rattachant au chemin de Bruxelles à Arlon et dans des directions à arrêter ultérieurement...“ (Mémorial Nr.13). Der Gesichtspunkt Privatbahn oder Staatsbahn war damals noch kein Thema.

Die wegen finanzieller Schwierigkeiten der Gesellschaft unterbrochenen Verhandlungen zwischen der Great Luxembourg Company und der luxemburgischen Regierung waren erneut aufgenommen worden, und hatten am 4. Juni 1846 zu der Unterzeichnung eines neuen Vertrages in Luxemburg geführt. Das Abkommen sah ausser dem Bau der Eisenbahnstrecke belgische Grenze bis Luxemburg auch die Möglichkeit für die Weiterführung zur preussischen Grenze in Richtung Trier vor, mit der Auflage einer vorherigen Konzessionserteilung durch das Königreich Preussen. Aber die entsprechenden Verhandlungen in diese Richtung verliefen

erfolglos. Die Vorarbeiten für den geplanten Bahnbau wurden durch politische Ereignisse unterbrochen, ausgelöst durch die Weltwirtschaftskrise von 1847. Die internationale Konjunkturkrise führte, nachdem Revolutionswirren in Frankreich wo sie begonnen hatten, zwischen März 1848 und Juli 1849 nach Deutschland überschwappten, zu der sogenannten Märzrevolution im Deutschen Bunde. Wegen der finanziellen Schieflage der „Grande Compagnie du Luxembourg“ wurden die Arbeiten nicht mehr aufgenommen. Im Osten Belgiens war die Gesellschaft der Compagnie du Grand Luxembourg mit der Ausführung der Strecke in Richtung Luxemburg tiefer in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Der belgische Staat wollte sie nicht aufkaufen, so dass sie sich an die 1845 zunächst unter dem Namen „Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg“ gegründete und nachfolgende französische Eisenbahngesellschaft: „Compagnie de l'Est“ wandte. Damit hätte diese französische Ostbahngesellschaft, natürlich von der französischen Regierung finanziell unterstützt das Bahnnetz von der Schweizer bis zur niederländischen Grenze beherrscht.

In seiner Autobiographie von 1895 schrieb der von 1897 bis 1874 amtierende Staatsminister Emmanuel Servais: „... Le gouvernement du 22 septembre eut une tâche bien importante à remplir sous le rapport des intérêts matériels du Grand-Duché: celle de lui assurer les avantages des chemins de fer. MM Jurion, de Scherff et Simons y vouèrent successivement leurs soins. Il s'agissait de créer un réseau qui reliait notre pays à ceux de la Belgique, de l'Allemagne et de la France. (S 33 ff)

Am 13.1.1852 hatte auf belgischer Seite ein Vertrag der Grande Compagnie du Luxembourg (GCL) zuzüglich zur Konzession für die Weiterführung der Strecke Namür - Arlon - Luxemburg ebenfalls eine Konzession zum eventuellen Weiterbau der Eisenbahnstrecke Namür - Arlon in Richtung Longwy erteilt. Die luxemburgische Regierung trat im Herbst in neue Verhandlungen mit der GCL und ein Jahr später mit sämtlichen Nachbarländern ein, denn durch das Abkommen hätte bereits im Oktober 1853 die Gefahr einer Umgehung Luxemburgs bestanden. Nach der Fertigstellung der frz. Eisenbahnstrecke Nancy - Metz im Juli 1850 und deren Betriebseröffnung am 20. Juni 1850 war zu befürchten dass man von hier aus einer direkten Verlängerung nach Belgien den Vorzug geben könnte ohne den Umweg über Luxemburg zu wählen, und Luxemburg grössere Schwierigkeiten gehabt hätte um einen Konzessionär für das einheimische Eisenbahnnetz zu finden. Die Ausführung einer solchen internationalen Umgehungs-Eisenbahnverbindung zwischen Strassburg und Antwerpen wäre insofern vorteilhafter gewesen, als die Distanz zwischen Strassburg und Antwerpen kleiner gewesen wäre, und die Trassenherstellung weniger Schwierigkeiten bereitet hätte.

...Il semblait que rien ne fût plus facile, depuis que le Grand-Luxembourg avait été construit à travers les Ardennes jusqu'à Arlon. Mais on eut fort à faire avant d'obtenir un résultat. La confiance manquait dans l'avenir des chemins de fer luxembourgeois: chacun se demandait où se trouvaient les matières dont le transport donnerait un revenu suffisant pour couvrir les intérêts des capitaux qui y seraient affectés. La valeur de la minette était fort peu connue et elle n'était presque pas employée dans la fabrication de la fonte. Nul ne prévoyait qu'un jour elle serait recherchée et expédiée par milliers de wagons dans toutes les directions. Les compagnies qui exploitaient les réseaux des pays voisins, semblaient avoir intérêt à les prolonger sur notre territoire; c'est elles surtout qui se montrèrent décidées à ne pas vouloir se charger de la construction de nos lignes, parce qu'elles la considéraient comme une opération ruineuse pour elles. C'est dans ce sens que m'ont parlé des membres du conseil d'administration de la société des chemins de fer rhénans. On parvint péniblement à traiter avec deux particuliers de Nancy, deux de ces aventuriers de la finance qui se lancent dans les grandes affaires, sans avoir le crédit ou les ressources nécessaires pour les conduire à bonne fin, en comptant sur la fortune et une habileté que n'entrave aucune gêne pour se tirer d'affaire. Ils s'engagèrent à construire, sans stipuler aucune subvention, le réseau Guillaume-Luxembourg: d'une manière pure et simple, les lignes de Luxembourg vers Trèves, Thionville et Arlon, et d'une manière conditionnelle, celle de Luxembourg vers Weiswampach...

Ausschnitt aus der „AUTOBIOGRAPHIE DE FEU M. EMMANUEL SERVAIS - Ancien Ministre d'Etat - Extrait de la Section historique de l'Institut grand-ducal de Luxembourg / V.Büch 1895“.

Am 25. März 1852 war zwischen dem frz. Staat und der Compagnie de l'Est eine Konvention bezüglich der Weiterführung des Eisenbahnanschlusses Metz - Thionville bis zur luxemburgischen Grenze abgeschlossen worden. Am 25. September 1855 wurde die luxemburgische Regierung hiervon offiziell vom frz. Aussenministerium ins Bild gesetzt und informiert dass die französische Verwaltung nichts unterlassen würde um eine strikte Ausführung des dazu zugehörigen Beschlusses vom 25.11.1852 zu gewährleisten, und alle auszuführenden Massnahmen zur Herstellung der vorgesehenen Eisenbahnlinie von Diedenhofen bis zur luxemburgischen Grenze im Jahre 1856 ergreifen werde. Statthalter Prinz Heinrich hatte die betreffende Konvention nochmals in seiner Thronrede von 1855 erwähnt.

Inzwischen war die belgische Gesellschaft „Grande Compagnie du Luxembourg“ ein drittes Mal umgebildet worden, so dass die luxemburgische Regierung erneut ernsthafte Verhandlungen mit Belgien führen konnte um endlich die Verlängerung der Eisenbahnstrecke Namür - Arlon bis zur luxemburgischen Grenze zu erhalten. Die Regierung ihrerseits verpflichtete sich auf luxemburgischem Gebiet den Bau einer Eisenbahnverbindung abzusichern welche die belgische mit der beschlossenen saarländischen Eisenbahnstrecke verbinden würde (...construction d'une voie ferrée devant relier le chemin de fer belge au railway décrété de Saarebruck à la frontière grand-ducale so, Ruppert im „Recueil des lois, arrêtés, conventions et autres actes relatifs aux ch. d.f. G.-L et P.- H. dans le Grand-Duché de Luxembourg.(1850-1871)“ und ebenfalls erwähnt in „Les chemins de fer luxembourgeois à section normale du G.D. de Luxembourg – 1933“ S 12 von dem Lehrer und späteren Eisenbahner Emile Majerus (1884-1960). Nicht zu verwechseln mit dem geistigen Vater unseres Eisenbahnnetzes François Emile Majerus (1819-1887), Mineningenieur, als Geologe in Mexiko für die mexikanische Regierung tätig, und ab 1855 technischer Berater beim Bau der luxemburgischen Eisenbahnen, und der 1855 in seiner Brochüre „Rapport sur les Chemins de Fer du Grand-Duché de Luxembourg“ u.a. die Rentabilität unserer Eisenbahn aufzeigte und sie dadurch populär machte.

Um schliesslich im Grossherzogtum eine Eisenbahnverbindung mit den angrenzenden Ländern zu bekommen fehlte noch ein Übereinkommen mit dem Königreich Preussen. Am 30.Januar 1854 entschied sich die preussische Regierung eine neue Eisenbahnlinie von Saarbrücken via Trier bis zur luxemburgischen Grenze herstellen zu lassen.

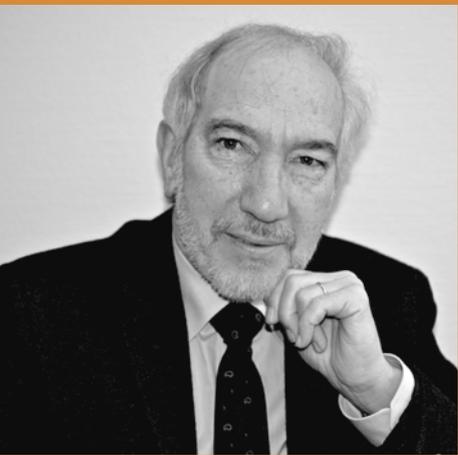
Andererseits garantierte eine mit Belgien abgeschlossene Konvention vom 7. November 1855 die Weiterführung der Linie Namür - Arlon ebenfalls bis zur luxemburgischen Grenze, während die grossherzogliche Regierung sich ihrerseits verpflichtete eine Eisenbahnverbindung zwischen der belgischen und der deutschen Eisenbahn bauen zu lassen.

Die grossherzogliche Regierung suchte nun Geschäftspartner, und verhandelte mit dem Bankier Favier und dem Zivilingenieur Jouve, beide aus Nancy für die Herstellung und den Betrieb der luxemburgischen Strecken nach Diedenhofen, Arlon, Trier und Lüttich. Damit schien aus luxemburgischer Sicht ein Anschluss an die auf französischem, belgischem und preussischem Gebiet vorgesehenen Eisenbahnlinien gesichert. Am 9. November 1855 wurde ein Übereinkommen (Genehmigungsgesetz vom 25.11.1855 / Mémorial Nr.27 vom 1.12.1855) unterzeichnet worin die beiden Konzessionäre verpflichtet wurden auf ihre Kosten und Gefahren dieses Liniennetz herzustellen, während 99 Jahren zu betreiben und zu unterhalten. In Ergänzung durch nachfolgende Konventionen wurde die Ablauffrist der Konzessionen auf das Datum vom 31.12.1959 verlegt. Den Konzessionären gelang es nicht von ihrem Recht gemäss Artikel 22 des Pflichtenheftes vom 9.11.1955 (Cahier des Charges) Gebrauch zu machen um eine eigene Betriebsgesellschaft auf die Beine zu stellen. Auf der Basis eines Abkommens vom 4/28 November 1856 gründeten Favier und Jouve anfangs Januar 1857 die Eisenbahn Gesellschaft „Wilhelm-Luxemburg“, und zu Ehren von Wilhelm III dem holländischen König und Grossherzog von Luxemburg genannt „Société anonyme royale grand-ducale des Chemins de fer Guillaume Luxembourg“. Ein kgl.grossherzoglicher Beschluss vom 2.3.1857 (Memorial Nr. 7 vom 7.3.1857) bestätigte die Statuten und Gründung der Gesellschaft. Nach den Paragraphen 1 und 2 - Art. 22 des Lastenheftes konnten die beiden Konzessionäre ihre Konzession an eine in ihre Rechte und Verbindlichkeiten eintretende anonyme Gesellschaft abtreten. Denn die Finanzlage der Wilhelm-Luxemburg Gesellschaft erlaubte dieser Gesellschaft nicht die erforderlichen Betriebsmittel anzuschaffen, so dass wiederum per Konvention vom 6.Juni 1857 der Betrieb auf eine Dauer von 50 Jahren der "Compagnie française des chemins de fer de l'Est" überlassen wurde.

Wegen dem schwachen Verkehrsaufkommen entsprachen die Einnahmen nicht den Erwartungen der Wilhelm-Luxemburg Bahngesellschaft so dass nach unnützen Verhandlungen mit der frz. Ostbahn am 21.Januar 1868 ein neuer Betriebsvertrag abgeschlossen werden musste, welcher vorher nicht einmal der grossherzoglichen Regierung unterbreitet worden war, und die Wilhelm-Luxemburg Gesellschaft als Preis der Unterwerfung eine jährliche Rendite von drei Millionen Franken einkassieren konnte. „...Es gab in der französischen Gesellschaft kein gemischtes Gremium, in dem die Luxemburger ihre Interessen hätten zur Geltung bringen können; au erdem vervollständigte eine Spezialklausel - der Artikel 7 - die Monopolstellung: diese Klausel untersagte nämlich den Bau und den Betrieb neuer Eisenbahnen, die nicht direkt oder indirekt an die genehmigten Linien der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen angeschlossen und durch die „Compagnie de l'Est“ betrieben würden...“ so CHRISTIAN CALMES „Gründung und Werden eines Landes“ 1815 bis heute“. (S.395 ff)

(Fortsetzung folgt)

Armand SCHILLING



Marcel OBERWEIS

Mit der Eisenbahn die nachhaltige Entwicklung fördern

Anlässlich des Pariser Umweltgipfels im Dezember 2015 wurde eine Koalition von ambitionierten Staaten – unter ihnen auch Luxemburg – gegründet, die sich auf die Fahne schrieben, ihre schädlichen Treibhausgasemissionen zu vermindern.

Im Jahr 2019 reduzierte die Europäische Union ihre Treibhausgasemissionen um 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr 2018. Den Unterlagen der Europäischen Umweltagentur entnimmt man, dass dem Straßenverkehr etwa 26 Prozent aller schädlichen Emissionen im Jahr 2018 geschuldet waren, der Anteil lag noch bei 16 Prozent im Jahr 1990. Hatten sich die gesamten Treibhausgasemissionen seit dem Jahr 1990 um 23 Prozent verringert, so erhöhten sich diejenigen des Straßenverkehrs im gleichen Zeitraum um 24 Prozent. Eine Umkehr dieser Tendenz ist zurzeit nicht zu erkennen.

Dies bedeutet, dass der Verkehrssektor ein großes Hemmnis für die Erreichung der EU-Klimaschutzziele 2030 darstellt. Etwa 70 Prozent aller EU-Treibhausgasemissionen, welche dem Verkehr zugestanden werden, stammen aus dem Individuellen Personenverkehr sowie den LKW-Verkehr. Der Rest entfällt im Wesentlichen auf den Schiffs- und Luftverkehr, der Anteil der Eisenbahn beträgt bei weniger als 1 Prozent.

In Luxemburg entfielen im Jahr 2018 hingegen fast 67 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen auf den Individuellen Personenverkehr sowie den LKW-Verkehr, sodass es niemand wundert, dass der Verkehr eine bedeutende Quelle für die Luftverschmutzung (vor allem der Feinstaub und der Stickstoffdioxid) darstellt.

Der „Earth Overshoot Day“ ist eng mit den Treibhausgasemissionen verknüpft

Am 15. Februar 2021 wurde vermeldet, dass Luxemburg seinen „Earth Overshoot Day“ erreicht hat und somit zu den Top-Umweltverschmutzern und Ressourcenverzehrer zählt, nicht nur in der Europäischen Union, sondern weltweit. Im Jahr 2020 war es der 16. Februar – erstaunlich angesichts der Corona-Pandemie. Nur der Golfstaat Katar liegt mit dem 2. Februar 2021 im Ranking vor Luxemburg.

Der „Earth Overshoot Day“, auch als „Erdüberlastungstag“ bezeichnet, ist ein wichtiges Element der nachhaltigen Entwicklung. Dieser Tag bezeichnet jenen Tag des Jahres, an dem das Land sein Ressourcenbudget der Natur für das ganze Jahr aufgebraucht hat. Würden alle Menschen der Erde so „leben“ wie die Menschen in Luxemburg, dann bräuchten diese acht Planeten. Man mag jetzt einwenden, dass Luxemburg ein kleines Land ist, welche mehr als 220.000 Grenzpendler benötigt, um seine Wirtschaft am Leben zu erhalten.

Die Menschheit hatte den „Earth Overshoot Day“ am 29. Juli 2019 erreicht, der früheste Tag in der Geschichte der Menschheit – ab diesem Tag lebte die Weltgemeinschaft auf Pump. Coronabedingt fiel der „Erdüberlastungstag“ auf den 22. August 2020 zurück.

Das „Global Footprint Network“ berechnet den „Earth Overshoot Day“, indem zwei rechnerische Größen gegenüber gestellt werden: einerseits die biologische Kapazität der Erde zum Aufbau von Ressourcen sowie zur Aufnahme von Müll und Emissionen und andererseits der Bedarf an Wäldern, Flächen, Wasser, Ackerland und Fischgründen, den die Menschen für ihre Lebens- und Wirtschaftsweise verbrauchen. Wenn die Menschen ihren Ressourcenbedarf nachhaltig decken möchten, dann bräuchten sie rechnerisch 1,6 Planeten.

„Der Verlust der natürlichen Ökosystemen und der wachsende Biodiversitätsverlust bringen den Planeten an seine Grenzen und gefährden die Gesundheit aller Menschen. Es ist deshalb dringend erforderlich, den verschwenderischen Lebensstil zu ändern.“

Dieses nicht nachhaltige Verhalten Luxemburgs wird mit dem am 15. Dezember 2020 vorgestellten „human development index“ (HDI) in der 30. Ausgabe des „Human Development Report“ für das Jahr 2020 seitens des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen (UNDP) noch weiter hervorgehoben. Der HDI berechnet das Wohlbefinden eines Landes anhand von drei Dimensionen: die Gesundheit (Lebenserwartung), das Bildungsniveau und das Einkommen (Bruttoinlandsprodukt pro Kopf).

In dem rezenten Bericht wurde nunmehr ebenfalls berücksichtigt, welche Ressourcen ein Land verbraucht und welche Umweltbelastung es verursacht, um dieses Wohlbefinden aufzuweisen. Es wurden erstmals die CO₂-Emissionen und der materielle Fußabdruck in die Fortschrittsdefinition einbezogen.

Der so ermittelte Index trägt die Bezeichnung „Planetary pressures-adjusted human development index“ (PHDI) und spannt damit den Bogen zwischen der Armut und der Ungleichheit auf der einen Seite sowie dem Ressourcenverbrauch und der Umweltbelastung auf der anderen Seite auf. Das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen möchte mit dem PHDI darauf hinweisen, dass die Klimakrise, die demografischen Veränderungen, die Urbanisierung und das Aufkommen der digitalen Technologien, die Ungleichheiten noch erhöhen.

Der Bericht zeigt ebenfalls, dass die menschlichen Aktivitäten wohl einen hohen Druck auf den Planeten ausüben, aber nicht jeder Mensch trägt auf die gleiche Weise zu den Auswirkungen bei. Diejenigen, die unter den Folgen am meisten leiden, sind diejenigen, die die Ressourcen des Planeten nicht verschmutzt oder ausgebeutet haben - es sind die Schwächsten, die am meisten leiden.

Quellenhinweis

1. Beschluss (EU) 2020/2228 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Dezember 2020 über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021)

Für Luxemburg wurde der HDI mit 0,916 angegeben – wir befinden uns mit diesem Wert auf der Seite der Glückseligen. Der neue Index PHDI hingegen liefert den Wert von 0,495 und damit befindet sich das Land auf einem der letzten Plätze im Ranking (insgesamt 131 Plätze schlechter). Laut dem Bericht „Menschen und Planet auf Kollisionskurs“ in der Veröffentlichung (Informationsbrief Weltwirtschaft & Entwicklung 06-09/2020) ist Luxemburg der größte Verlierer, da seine Wirtschaft sehr viele Ressourcen verschlingt.

Der Bericht über die menschliche Entwicklung 2020 (HDR) weist darauf hin, dass die Menschen umgehend die Maßnahmen ergreifen müssen, um eine gerechtere Welt – im Gleichgewicht mit dem Planeten zu leben – zu gestalten. Es werden mutige Schritte gefordert, um den planetarischen Druck zu verringern.

Die Eisenbahn unterstützt die nachhaltige Entwicklung

Eine Möglichkeit, den ökologischen Fußabdruck zu vermindern, sehe ich in der wachsenden Benutzung des Eisenbahnverkehrs sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr. Es ist auch kein Zufall, dass die Europäische Kommission das Jahr 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ vorgeschlagen hat. Die Eisenbahn unterstützt die nachhaltige Entwicklung und gilt als ein wichtiger Baustein zur Verwirklichung der Ziele des europäischen „green deal“ d.h. die Europäische Union möchte die Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 verwirklichen. Um diese Neutralität zu erreichen, müssen die Treibhausgasemissionen, bedingt durch den Verkehr, um 90 Prozent bis zum Jahr 2050 verringert werden.

Die EU-Kommission möchte den EU-Bürgern die Eisenbahn als einen nachhaltigen, innovativen und sicheren Verkehrsträger näher bringen. Es sollen die Vorzüge für die Menschen, die Wirtschaft und das Klima gezielt herausgestellt werden. Es steht außer Zweifel, ohne die Schaffung des seit langem geforderten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen kann dieses Unterfangen nicht gelingen. (1.)

Die für den Verkehr zuständige EU-Kommissarin Adina Vlean erklärte bei der Verkündung ihres Vorschlags: „Es steht außer Frage, dass der Schienenverkehr auf den meisten Gebieten – Nachhaltigkeit, Sicherheit und sogar Geschwindigkeit – enorme Vorteile bietet, wenn seine Organisation und Technik den Standards des 21. Jahrhunderts entsprechen. Die Eisenbahn beinhaltet aber auch einen noch tieferen Aspekt, da sie die EU nicht nur auf der physischen Ebene verbindet. Die Schaffung eines europaweiten, kohärenten und funktionsfähigen Netzes ist ein Akt des politischen Zusammenhalts. Das Europäische Jahr der Schiene wurde nicht willkürlich ge-

wählt. Es kommt zu einem richtigen Zeitpunkt, zu dem die EU diese Art von gemeinschaftlichem Engagement braucht.“

Bei der Betrachtung der Sicherheit und der Nachhaltigkeit erkennt man, dass die Eisenbahn der sicherste und das nachhaltigste Verkehrsträger im europäischen Mobilitätssystem ist. Die Eisenbahn darf für sich in Anspruch nehmen, dass sie nicht nur umweltfreundlich und energieeffizient ist, sondern der einzige Verkehrsträger ist, der seine Treibhausgasemissionen seit dem Jahr 1990 ununterbrochen verringerte.

Das Jahr 2021 wurde darüber hinaus zum Jahr der Schiene gewählt, da eine Reihe von wichtigen Jubiläen anstehen u.a. der 20. Jahrestag seit der Verabschiedung des ersten Eisenbahnpakets, das 175-jährige Bestehen der ersten Eisenbahnverbindung zwischen den beiden europäischen Hauptstädten Paris und Brüssel sowie die erste TGV-Verbindung in Frankreich vor 40 Jahren und die erste ICE-Verbindung in Deutschland vor 30 Jahren.

Am 26. Februar 1981 erreichte die TGV-Testgarnitur die Geschwindigkeit von 380,4 km/h - Weltrekord. Am 22. September 1981 wurde der Hochgeschwindigkeitszug auf der neugebauten Bahnstrecke zwischen Paris und Lyon eröffnet. Die Höchstgeschwindigkeit lag anfangs bei 260 Stundenkilometern, die später aber auf 270 km/h und 300 km/h angehoben wurde.

Zehn Jahre später begann die Erfolgsstory des ICE in Deutschland. Am 29. Mai 1991 wurde mit dem ICE 1 die Sternfahrt ab Bonn nach Hamburg, Mainz, Stuttgart und München und alsdann nach Kassel-Wilhelmshöhe durchgeführt. Die Geschwindigkeit betrug 280 km/h.

Es darf mit Fug und Recht behauptet werden, dass der Schienenverkehr hinsichtlich der Sicherheit und der Geschwindigkeit enorme Vorteile bietet. Die Schaffung des funktionsfähigen europaweiten Bahnnetzes stellt deshalb einen wichtigen Akt des politischen Zusammenlebens dar – die Eisenbahn verbindet Menschen und Regionen.

An dieser Stelle möchte ich mit Blick auf die nachhaltige Entwicklung, für welche die Eisenbahn ein Granat darstellt, an die Aussage des früheren US-Präsidenten Barack Obama erinnern: „Wir sind nicht die letzte Generation, die den Klimawandel erleben wird, aber wir sind die letzte Generation, die etwas gegen den Klimawandel tun kann“. An uns diesen hehren Wunsch in die Wirklichkeit umzusetzen.

Marcel OBERWEIS

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





Luxembourg, le 03 février 2021

Note à tous les Services

Objet: Retenue de la cotisation pour la Chambre des Salariés.

Le personnel est informé que la cotisation pour l'exercice 2021 au profit de la Chambre des Salariés est fixée comme suit:

- 31 € pour le personnel en activité de service aux CFL à la date du 1^{er} mars 2021 ainsi que pour les ex-agents en situation de préretraite ou de retraite
- 4 € pour les apprentis

Le prélèvement de la cotisation sera opéré sur les émoluments du mois de mars 2021.

La présente note est à porter à la connaissance du personnel intéressé par la voie la plus appropriée.

Le chef du Service RH,
(s) Constance THILL



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 22. April 2021

Redaktionsschluss ist der 15. April 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