

# Transport

Nr. 4

23. April 2021

53. Joergank • 20A rue de Strasbourg • L-2560 Luxembourg Tel.: 22 67 86-1 • Fax: 22 67 09 • E-mail: [info@syprolux.lu](mailto:info@syprolux.lu) • [syprolux.lu](http://syprolux.lu)



**Familie ist wie ein Baum.**

**Die Zweige mögen in unterschiedliche  
Richtungen wachsen,  
doch die Wurzeln halten alles zusammen.**



## 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
Kommissionen .....	4
News .....	5
Kommissionen .....	6-13
Luxemburger Eisenbahn.....	14-15
Smart City .....	16-17
Schweizer Bahnen.....	18
Corona Chaos .....	19-20

... äere Spezialist fir de Wunnraum



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

## Muttergottesoktav 2021

De SYPROLUX invitéiert Iech 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 umëllen

Generalsekretariat vum SYPROLUX

Leider musse mir aus de bekannte Grënn eist  
**SYPROLUX-FAMILLJEFEST**  
vum 01. Mee ofsoen.

d'Kannervakanzen- a Sozialwierk  
an de SYPROLUX-Verwaltungsrot

# In die Zukunft ... Aber nicht um jeden Preis



Steve WATGEN

## Was war, was wird...

Zuerst will ich der CFL, als Arbeitgeber ein dickes Lob aussprechen. Es wurden in den letzten 5 Jahren über 1900 Personen in den verschiedenen Strukturen der CFL-Gruppe eingestellt, ein wichtiges Zeichen der Weiterentwicklung und der Erneuerung. Da die Alterspyramide sich deutlich verjüngt, entsteht eine neue vorantreibende Dynamik, unterstützt durch das Vertrauen seitens der Regierung in die CFL-Gesellschaft. Für jeden Einzelnen von uns heißt das eine Zukunftsperspektive zu haben und demgegenüber unser Bestes zu geben, um die vorgegebenen Ziele zu erreichen.

Die Zahl der CFL-Kunden steigt beständig, der Wille und das Potential, den Kunden schnellstens, komfortabel und sicher ans Ziel zu bringen ist vorhanden. Die CFL hat in den letzten Jahren in neue Infrastrukturen, in modernes Rollmaterial aber auch in unterschiedliche Digitalisierungsprogramme investiert, um in Zukunft weiter an den Stellschrauben: Sicherheit, Pünktlichkeit, Information am Kunden, Komfort und Nachhaltigkeit zu drehen. Was sicherlich von allen Seiten begrüßt wird.

## WIR

Die neue CFL-Strategie, welche die Jahre 2021 bis 2025 abdecken soll, wird die Weichen für die Zukunft stellen, denn nach 2025 wird ein Großteil der Infrastrukturprojekte der CFL in ihrer Endphase bzw in Betrieb sein.

Im Mittelpunkt des Geschehens, der neuen Strategie stehen „WIR, die Mitarbeiter (innen)“! Vieles um nicht zu sagen alles dreht sich um das Personal. Worte wie „Bien-être au travail“ werden wichtiger denn je. Denn nur motivierte und gut geschulte Mitarbeiter (innen) können 100% Leistung erbringen, die ja auch erfordert ist.

Trotzdem kommen wir als SYPROLUX nicht umhin den Finger in die Wunde zu legen: Wenn all diese Projekte umgesetzt werden sollen, muss endlich flächendeckend gehandelt werden und zwar besonders in Punkto Personalbestand. Es ist dringend von Nöten, dass noch weitere geschulte Mitarbeiter im Gleisbau und der Gleisbauüberwachung eingestellt und sehr wichtig, adäquat ausgebildet werden! Als SYPROLUX haben wir kürzlich etliche Gleisbaubrigaden im Lande besucht, um den Puls zu fühlen und arbeitsbedingte Missstände anzusprechen. Leider hörten wir überall das Gleiche, ein enormer Mangel an qualifizierten Mitarbeiter(innen), welche für die anstehenden Baustellen und die jährlichen Wartungen dringend gebraucht werden. In den letzten 2 Jahren wurde es, trotz vieler Neueinstellungen, gerade in dieser Sparte versäumt zusätzliche Mitarbeiter(innen) zu rekrutieren. Grund dafür ist die Umgestaltung der Laufbahn des Gleisbauvorarbeiters. Was wir verstehen und begrüßen, aber sollte diese Laufbahnanpassung nicht höchste Priorität haben und schnellstens vorangetrieben werden? Die Überstunden

steigen in diesen Sparten weiter an, was also jetzt dringendes Handeln fordert! Geregelte und festgeschriebene Arbeitspläne (tableau de service) mit den dazugehörigen Bereitschaftsplänen werden Seitens des SYPROLUX schon lange gefordert, leider vergebens. Diese Vorkommnisse dürften auch einem RH-Direktor nicht schmecken, da man hier sicherlich nicht mehr von „bien-être au travail“ reden kann. Die CFL muss endlich auf Fachkräfte in den unteren Laufbahnen setzen. Ohne gut ausgebildete interne Handwerkskräfte werden die unzähligen Infrastrukturprojekte nicht umgesetzt und deren Unterhalt nicht zu gewährleisten sein.

## Zauberformeln ...?

Die Digitalisierung und neue Technologien prägen unseren Alltag, sie sind die Grundvoraussetzungen einer modernen und erfolgreichen Zukunft. Das Berufsbild vieler Mitarbeiter(innen) hat und wird sich in Zukunft ganz sicher verändern und weiterentwickeln. Stellwerke werden modernisiert und mit der neuesten Technik ausgestattet, um so sicherer und pünktlicher von A nach B zu gelangen. Neues Rollmaterial, was in den kommenden Jahren ausgeliefert wird, soll die Bequemlichkeit des Kunden erhöhen. Des Weiteren werden auch die Lokomotivführer von weiteren informativen Hilfeleistungen (wie z.B.: ETCS, automatisierung conduite trains,...) profitieren können, um Sicherheit und Pünktlichkeit zu optimieren. Mit der Einführung von Elektrobussen hält auch die Nachhaltigkeit in unserem CFL-Busbetrieb weiter Einzug. Des Weiteren steigt die geleistete Kilometermeterzahl durch zusätzliche Buslinien auch hier beständig an.

Neue Strecken werden gebaut (Luxemburg - Bettemburg) oder ausgebaut um die Zug Kadenzen zu erhöhen. Trotzdem müssen neue, innovative Infrastruktur Projekte in Angriff genommen werden, umso nicht noch einmal in Rückstand zu geraten. Die Bevölkerung Luxemburgs wächst ständig, also auch die Zahl potentieller Kunden.

So sollen die CFL-Kunden in Zukunft noch besser und genauer über Verspätungen oder Gleisänderungen informiert werden. Trotzdem werden auch in Zukunft CFL-Mitarbeiter (innen) auf den Bahnsteigen Präsenz zeigen müssen, um Fragen zu beantworten oder etwaige Probleme zu lösen. Die beste Technik wird die menschliche Präsenz nicht restlos ersetzen.

## Umsetzung

In den nächsten Jahren wird sich viel ändern und die CFL wird neue, modernere und sichere Wege gehen. Wir als SYPROLUX werden beobachten und Unregelmäßigkeiten ansprechen. Denn eines ist sicher, nur gut ausgebildete, zufriedene und entspannte Mitarbeiter (innen) können diese Forderungen erfüllen und die angestrebten Ziele erreichen.

Steve WATGEN

## Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chef du Service BU en date du 23 avril 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. Le délégué du personnel demande pourquoi le Service BU n'applique pas le principe de fixer un délai à l'ensemble des CR's pour présenter leurs préférences pour les périodes où ils désirent liquider leurs heures supplémentaires et journées improductives, comme convenu et arrêté lors de la Réunion de la Délégation Centrale le 26 septembre 2012 sous Point 5): «Toutefois il est préconisé de proposer aux agents en question de présenter, dans un délai fixé par le Service concerné, leurs préférences pour les périodes où ils désirent liquider leurs heures supplémentaires et journées improductives en souffrance. Passé ce délai, il appartient au Service de fixer d'office les périodes de liquidation de ces heures et journées».
2. Monsieur le Chef de Service, s'est-t-il entretenu concerté avec le Service RH concernant la justification resp. l'argumentaire de l'attribution d'un poste à responsabilité particulière à un agent ne remplissant pas les conditions prérequisées par la fiche de poste "Coach"? En cas d'une réponse affirmative, le délégué du personnel désire en connaître le contenu.
3. Le délégué du personnel demande pour l'ensemble des agents l'introduction d'une option pour échanger, resp. fractionner des jours de congé où autres journées improductives en heures simples.
4. Vu l'introduction, resp. l'attribution de deux nouvelles lignes d'autobus à partir du mois de mai 2021, le délégué du personnel demande des renseignements en ce qui concerne le mode de la planification, resp. le déroulement de la formation "connaissance de ligne" pour l'ensemble du personnel roulant sur route.
5. Question concernant la ligne 175 : Vu la desserte de tous les arrêts en mode «monter/descendre» et la suppression partielle des tampons de temps (p.ex. Mondorf-Christophorus) sur ladite ligne dès le 13 mai 2020, il s'est avéré que les horaires fixés par le ministère ne peuvent souvent pas être respectés. Nous disposons donc de quelques tours de service qui ne tiennent pas compte de ces faits. Le délégué du personnel revendique une amélioration resp. une supervision adéquate des tours de service concernés.
6. Question concernant tous les agents lesquels n'ont pas pu recourir ni à un «congé pour raisons familiales», ni à une dispense de service dans le contexte et depuis le début de la pandémie du COVID-19: Le délégué du personnel demande cordialement pour les agents concernés l'attribution d'un congé ou d'une dispense extraordinaire en tant que «geste de reconnaissance».
7. Le délégué du personnel tient à soulever les points suivants concernant le contrôle du bon fonctionnement des caméras bus:
  - l'activation automatique de la caméra lors de l'engagement de la marche arrière;
  - le nettoyage régulier de la caméra arrière.
8. Concernant les tours de service « Matin » de l'équipe SECOURSRAIL, le délégué du personnel revendique le respect de la promesse de ne pas attribuer plus de trois séances matin consécutives aux agents concernés.
9. Le délégué du personnel demande à ce que soit adapté l'horaire de l'équipe de nettoyage. En ce moment l'équipe procède au nettoyage du réfectoire entre 11:00hrs et midi, le moment où bon nombre d'agents sont en train de prendre leur repas, ils sont alors contraints de quitter le local.

Le délégué du SYPROLUX  
**Daniel SCHILTGEN**

### Deng Kontaktleit am Service BU



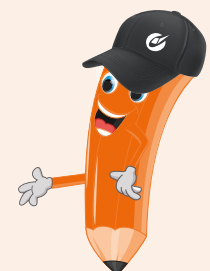
**Daniel SCHILDGEN**  
Délégué Titulaire  
691 525 382 - dan.schildgen@gmail.com



**Marc BECKER**  
Délégué Suppléant/Kommissionenleeder  
621 133 010 - mbecker-kirf@t-online.de



**Max KLEER**  
Kontakt Atelier  
691 978 717 - max\_kkleer@hotmail.com







Steve WATGEN

### 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.

Die SYPROLUX-Präsidentin nahm an Verwaltungsrat der CFLcargo teil.

### 16.03.2021

Eine SYPROLUX-Delegation traf sich mit den Verantwortlichen des TM-Betriebes, hier wurden aktuelle Themen angesprochen. Unter anderem waren die BLZ und die Schichtarbeit im CRM Hauptthema.

### 18.03.2021

Die SYPROLUX-Verantwortlichen versammelten sich, um gemeinsam den CFL-Personalbestand zu analysieren.

### 19.03.2021

In einer extra einberufenen Zentraldelegation wurde der gesamte CFL-Personalbestand 2022 zusammen mit dem RH-Direktor analysiert und diskutiert.

### 22.03.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besuchte die Kollegen des PAT in der „Fëschhall“, hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

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

### 23.03.2021

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

### 25.03.2021

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

Die BU-Kommission organisierte Nachhilfekurse hier wird die Materie der Examen wiederholt.

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

### 26.03.2021

Am Morgen tagte der Verwaltungsrat der „Entraide Médicale CFL“.

### 29.03.2021

Der Verwaltungsrat der CFL tagte am Morgen, Hauptthema war der Haushalt 2022, sowie die CFL-Strategie 2021-2025.

Am Nachmittag fand eine Pressekonferenz der CFL statt, dies unter dem Motto: „Mir schaffe fir är Mobilitéit vu muer“.

### 30.03.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besuchte den CRM (Werkstatt Luxemburg), hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

Am Nachmittag tagte der Verwaltungsrat des SYPROLUX, hier wurden die Haushalte und die Bilanzen der Fürsorgekasse einstimmig angenommen.

### 31.03.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besuchte die verschiedenen Brigaden des MI im Norden des Landes, hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

### 01.04.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besuchte die Brigaden in Kleinbettingen und Petingen, hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

### 02.04.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besuchte die verschiedenen Brigaden in Bettembourg, hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

Am Morgen tagte der Organisationsvorstand 75 Jahre CFL.

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

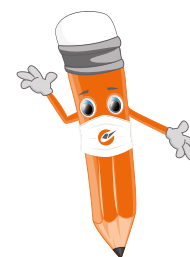
### 07.04.2021

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

Steve WATGEN



Leider alltag heute ... Online Videokonferenz mit den Kollegen der IeV (Interessengesellschaft der europäischen Verkehrsgewerkschaften)



# Rapport de la réunion auprès du Chargé de Gestion AV en date du 10 mars 2021

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.

De Chef de Service entschëllegt sech fir de Retard vum Procès-Verbal an huet eng nei Prozedur entaméiert fir datt déi Dokumenter an Zukunft méi séier publizéiert ginn.

## 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 endommagés ou usés ou de besoins supplémentaires ? En outre les délégués du personnel demandent de compléter la masse d'habillement par dessous-vêtements thermiques pour les agents exposés régulièrement au froid.

De Chef de Service huet Folgendes matgedeelt:

- d'Valeur vun den Artikelen géif iwwerpréift ginn;
- et géif och gekuckt ginn op d'Méiglechkeet besteet, dat all 2 Joer een de Choix huet fir eng Soft-shell-Jackett a Plaz vun engem Paltong ze bestellen;
- et gétt gepréift op fir Fraen eng tailléiert Bluse kann an d'Masse d'habillement dobäi gesat ginn;
- a Punkto industriell Botz vun der Kleedermass géif sech bei anere Servicer reisegeiert gi wat do besteet an op een en CFL-Präis fir d'Agente ka kréien;
- Thermo-Ënnerwäsch gétt keng an de Katalog bäigesat.

## 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.

De Chef de Service schléit vir, datt Personalvertrieder zesumme mam Responsable Planification PAT kucke wat fir eng Méiglechkeeten et ginn an da soll eng Ëmfro beim Personal PAT gemaach gi fir e Choix ze treffen.

## 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 D'SYPROLUX-Personalvertrieder entschëllegen sech fir di onkloer Formulierung vun der Fro. Et war am Fong ugeduecht ze froen, datt de Formateur an de Coach méi Zäit sollen hunn fir Neierunge vum Référentiel dem Personal PAT während enger Journée méi no ze bréngen.

## Instruction Générale N°38

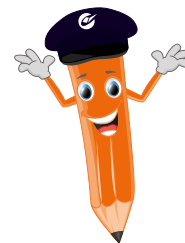
Les délégués du personnel remarquent que malgré le courrier AV-S du 30 octobre 2020, les consignes de l'article 3.2.2 de l'Instruction Générale N°38 ne sont toujours pas suivies par la BLZ. Les délégués du personnel rappellent et insistent que la prise en charge d'un agent victime d'un accident, d'un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

D'Agente vun der BLZ sinn drun erënnert gi, datt se mussen d'Personalvertrieder AV bei Incident/Accident informéieren.

## Communication et accueil

Les délégués du personnel constatent des difficultés en matière de communication entre les agents PAT et le

## Deng Kontaktleit am Service AV



Mir sinn och an Zäite vun Covid-19 fir Dech do!



Dionisio BATTISTA

Délégué Titulaire  
621 306 501 - nisio@pt.lu



Sven LASCHETTE

Délégué Titulaire  
621 423 910 - svenlaschette@gmail.com



Fabrice BICHLER

Délégué Suppléant  
691 901 905 - fbichler@pt.lu



Patrice KLEIN

Délégué Suppléant  
691 381 881 - durenasbech@gmail.com

Follow us on:  
facebook and [www.syprolux](http://www.syprolux)

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 ».

De Chef de Service seet, datt dëst d'Aufgab vun der BLZ ass an dofir et kee Sënn mécht nach en zousätzlechen Agent zur Verfügung ze stellen.

### 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.

De Chef de Service seet BLZ misst den Agent informéieren an an noer Zukunft soll eng „Push“-Solutioun agefouert ginn.

### 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.

Et si keng Ännerungen zur aktueller Roll vum Portier virgesinn, wéi déi di an der Job-Description stinn.

D'Madamm Nicole Rhein preziséiert datt CFL alleréischt Prioritéit huet.

### Divers:

1. De Chef de Service deelt déi nächst Chef de Service Reunioun mat:
  - de 09. Juni 2021
  - de 28. September 2021
  - de 08. Dezember 2021
2. Mat der Propose vum Stockage vun hygienesche Material an de Gefierer soll eng Prozedur ausgeschafft gi, woumat d'Personalvertrieder averstane sinn.

Fir de SYPROLUX

Dionisio BATTISTA an Sven LASCHETTE

## Covid-19-Impfungen respektieren Sie den Rat der behandelnden Ärzte!

Viele Bürgerinnen und Bürger sind erleichtert, wenn sie die Einladung zur Covid-19-Impfung erhalten, und Patientenvertriedung Asbl und ULC Asbl sind sich der Komplexität der Pandemiesituation und des damit verbundenen Impfprozesses für das Gesundheitsministerium voll bewusst.

Patientenvertriedung Asbl und ULC Asbl stellen jedoch einen Mangel an Transparenz bei der Durchführung des Impfprozesses gegenüber der Öffentlichkeit fest.

Leider wenden sich gefährdete Patienten aufgrund ihrer Erfahrungen in den Impfzentren an Patientenvertriedung Asbl und ULC Asbl. Diese Patienten haben ärztliche Atteste von ihren Hausärzten, die sie seit Jahren betreuen und mit dem Gesundheitszustand ihrer Patienten vertraut sind.

Die behandelnden Ärzte geben ein Gutachten ab, das den aktuellen Gesundheitszustand der Person berücksichtigt und empfehlen auf der Grundlage aller relevanten medizinischen Daten den Impfstoff, der den besten Schutz und die geringsten Nebenwirkungen bietet.

Es wird jedoch weder die Meinung des behandelnden Arztes, noch die medizinische Vorgeschichte berücksichtigt, sondern der Arzt vor Ort entscheidet, welcher Impfstoff verabreicht wird. Diese Entscheidung erscheint willkürlich, zumal die Ärzte vor Ort die Meinung der behandelnden Ärzte nicht berücksichtigen.

Offenbar gibt es nach Aussage der Verantwortlichen des Impfzentrums keine entsprechenden Anweisungen oder Richtlinien.

Aufgrund der oben genannten Tatsachen fragen sich die Patientenvertriedung Asbl und die ULC Asbl, wie es um die Verantwortung steht, wenn der verabreichte Impfstoff nach Meinung des behandelnden Arztes für den Patienten kontraindiziert ist?

Die Patientenvertriedung Asbl und die ULC Asbl sind der Meinung, dass der Vulnerabilitätsfaktor sowie die medizinische Vorgeschichte in Luxemburg nicht ausreichend berücksichtigt werden und sind überrascht und schockiert, dass selbst ein fundiertes medizinisches Gutachten nicht als Entscheidungsgrundlage dienen kann.

Aus diesem Grund sind die Patientenvertriedung Asbl und die ULC Asbl der Meinung, dass Patienten das Recht haben, einen Impfstoff zu erhalten, der ihren aktuellen Gesundheitszustand sowie ihre Krankengeschichte berücksichtigt und fordern, dass die Meinung der behandelnden Ärzte bei der Verabreichung von Impfstoffen respektiert und berücksichtigt wird.

Ein weiterer Punkt, der noch zu klären ist, ist die Verfügbarkeit von Impfstoffen in den Impfzentren. Die Patientenvertriedung Asbl und ULC Asbl fragen sich, wie die Impfstoffe in den Impfstellen verteilt werden und ob die Impfstellen jederzeit über einen Vorrat aller in der Europäischen Union zugelassenen Impfstoffe verfügen, um auf die spezifischen Bedürfnisse der Patienten angemessen reagieren zu können (Medizinische Vorgeschichte).

Mitgeteilt von der ULC und der Patientenvertriedung am 13.4.2021



# Rapport de la réunion auprès du Chargé de Gestion TM en date du 18 mars 2021

## Points inscrits par les délégués du SYPROLUX:

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.

Et goufen schonns Upassungen bei den Navetten wéinst der COVID-19 Pandemie gemaach. Wéinst de villen Chantieren um an ronderëm de Reseau wäerten nach weider Ännerungen kommen. Kuerzfristeg ginn duerfir keng weider Upassungen vum Horaire fixe gemaach.

Les délégués du personnel désirent être informés sur les travaux futurs à effectuer par l'atelier central, respectivement sur les travaux qui seront supprimés dans un proche futur.

Dës Informatiounen kennen eréischt knapps e Joer virun der Liwwerung vum neie Material matgedeelt ginn. Delegéiert géifen am Kader vun enger Sitzung beim Chef de Service informéiert ginn.

Les délégués du personnel demandent à être informés sur le stade d'évolution du projet du nouvel atelier CRM Sud.

Et ginn nach ëmmer Problemer bei der Uschafung vum Terrain. Di Verantwortlech vum TM rechnen, dass dëst fréistens fir 2027 wäert klappen. An enger 1. Phase géife Gleiser fir de Remisage um Terrain vun Arcelor geluecht ginn.

Les délégués du personnel désirent être informés sur l'évolution du nombre des agents inaptés (inaptitudes provisoires, inaptitudes définitives, inaptitudes administratives) et qui continuent à être employés au Service TM.

Am TM sinn de Moment 11 Léit "inaptés", dovunner hunn 7 Mataarbechter eng "inaptitude définitive". Dëst si

keng grouss Changementer zu de Jore virun. Esoulaang den TM des Leit ka beschäftege bleiwen se am TM.

Les délégués du personnel demandent un premier bilan concernant la mise en place du Campus CFL et l'évolution des apprentis.

No Startschwierigkeiten ass déi aktuell Lag zefriddestellend.

Les délégués du personnel demandent pourquoi les tours de service sont de plus en plus souvent changés à très court terme.

Duerch zirka 350 Extra-Wënsch de Mount, bzw "demandes à court ter-

## Mer sinn och an Zäite vun Covid-19 fir Dech do!



**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



**Serge SCHMIT**

Kommissiounsleider  
621 251 677 - serge.schmit@cfl.lu





me" säitens de Mataarbechter, a ku-  
erzfristeg Krankmeldunge sinn esou  
Changementer net ze verhënneren.

**Les délégués du personnel demandent des informations actuelles sur l'évolution des travaux du chantier dans la cour à marchandises (Parking CRM).**

Duerch déi eenzel Bauphase vum  
Tram ännert Parkingsituatioun de  
Moment stänneg. Dëst ass leider net  
zu eisem Avantage.

**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 ?**

Et ass virgesinn, dass d'Setzer vun den  
Automotricë 4 Mol am Joer gebotzt  
ginn. De Moment ginn d'Setzer vun  
de Lokomotive jee no Disponibilitéit  
gebotzt. An Zukunft ass awer virge-  
sinn, dass och d'Lokomotive 4 Mol  
d'Joer gebotzt ginn.

**Points inscrits par les delegués  
du OGBL-Landesverband:**

**Les délégués du personnel désirent des renseignements quant à la formation des nouveaux tuteurs.**

143 nei Tuteurs sinn ausgebilt. Et ass  
eng Formatioun vun engem Dag vir-  
gesinn.

**Les délégués du personnel désirent être informés quant à la situation et évolution des congés 2020 suite au broadcast des RH de la même année.**

Di Verantwortlech vum TM hu mat-  
gedeelt, dass keen Dag Congé (congé  
de récréation) vun 2020 géif gestrach  
ginn, well di Deeg quasi all ofgebaut  
goufen.

**Les délégués du personnel désirent entamer une discussion sur le nouvel accord de manœuvre.**

Dësen Akkord géif nach emol iwwer-  
schafft ginn.

**Suite aux bugs répétés au niveau de la Railtab et la mise en service des futurs smartphones les délégués du personnel demandent s'il ne serait pas opportun de mettre un technicien IT au service du TM CO à plein temps.**

Et ass net virgesinn, en IT-Techniker  
säitens der CFL op dësen Dossier ze  
setzen. Di aktuell Problemer müssen

duerch di Firma geléist ginn, déi di  
Software bzw Hardware verkaf a ge-  
liwwert huet.

**Les délégués du personnel demandent où on en est avec l'installation du système de PMM sur le matériel Dosto.**

Ab dem 15. Mäerz ass de PMM a Ser-  
vice.

**Les délégués du personnel remercient les dirigeants du Service TM pour l'acquisition des nouveaux éléments pour l'uniforme des conducteurs et par la même occasion demandent s'il serait possible de revoir la qualité des chemises et blouses. Le modèle est sans reproche mais la qualité laisse à désirer et s'il serait envisageable d'avoir une autre couleur de polos.**

Un der Qualitéit vun den Hiemer ass  
näischt aussetzen an Faarf géif och  
net geännert ginn. Et géif awer geku-  
ckt gi fir Dammeboxen ze beschafen.

**Les délégués du personnel déplorent que les voies de garage du CRM n'aient toujours pas de repères de longueur pour le garage des engins.**

Um Terrain gi Repéren 3V a 4V gesat.  
Des Weideren ass virgesinn en Or-  
tungssystem op de Maschinnen z'in-  
stalléieren.

**Les délégués du personnel demandent à ce que l'emplacement des engins garés à BT soit marqué sur la feuille ainsi que le temps de parcours soit adapté à la distance, surtout pour les engins garés sur les voies 300.**

Dëst ass mëttlerweil geléist.

**Le délégué du personnel propose le déplacement d'une des trois pointeuses installées actuellement**

**auprès de l'entrée à la cage d'escaliers vers l'entrée située auprès du Magasin. Ceci aurait l'avantage pour les collaborateurs qui ne sont pas contraints de se changer de ne pas devoir se déplacer vers le milieu du hall de l'Atelier Central pour pointer.**

Hei gi keng Changement virgeholl.  
D'Pointeuse bleiwen op deene Pla-  
zen, wou se sinn.

**Suite aux changements personnels planifiés au sein des équipes CM24, qui équivalent à un changement de tableau de service, la planification concernant l'année en cours des collaborateurs concernés est bouleversée. Le délégué du personnel voudrait donc proposer de reporter ces changements au mois de septembre 2021.**

D'Verantwortlech vum TM hu mat-  
gedeelt, dass d'Equipe op 4 Unitéiten  
opgestockt gëtt.

**Points inscrits par le Service TM:**

**Hall 4 avancement du projet**

De Projet léit gutt an der Zäit a soll bis  
September 2023 fäerdeg gestallt sinn.

**Tableau de Service CM/LO**

Hei gëtt en neien Tableau ausge-  
schafft deen an der DC virgestallt soll  
ginn.

**Outil 1st Responder (question 2020-104)**

De Service Achat ass domat befaasst  
fir dat néidegt Material unzeschaffen.

**Apprentis Electroniciens**

Et ass eng Ausschreibung eraus fir am  
September "Electroniciens" kennen  
auszubilden.

Di nächst Reunioun gouf op den 2.  
Juni vun 09h00-12h00 Auer festge-  
luecht.

Fir de SYPROLUX

Marc ADAM, Igor GOMES, Georges DEMUTH a Michel SCHMITT

## Steiererklärung

Wann dir Hëllef braucht, zeckt net a rufft un.

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

# Rapport de la réunion auprès du Chargé de Gestion MI en date du 25 mars 2021

## Echange d'informations:

Les détails de l'effectif seront communiqués au plus tard pour la mi-semaine 13. En date du 08.04.21 les délégués n'ont toujours pas reçu les détails afférents, ce qui fait ou bien preuve de mauvaise foi ou bien d'incapacité de la part de la hiérarchie.

## Doléances présentées par les délégués resp. affaires portées à l'ordre du jour par le Chef du Service Gestion Infrastructure.

### 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).

Après analyse du dossier, GI est d'avis que les articles mentionnés ne sont pas applicables à l'agent P. Augusto, vu qu'il ne s'agit pas d'une vacance de poste mais d'un remplacement pour cause de maladie.

### Formation

Les délégués du personnel demandent des explications quant:

- aux examens de fin de stage projetés pour l'exercice 2021: un examen de stage pour l'emploi de technicien S ppal sera organisé;
- aux examens de promotion projetés pour l'exercice 2021: des examens de promotion pour l'emploi de gestionnaire en chef et l'emploi de brigadier dirigeant seront organisés;
- aux mises en stage projetées pour l'exercice 2021: sont prévues les mises en stage suivantes :

01.04.21	technicien T ppal
01.10.21	technicien S ppal
01.10.21	technicien T ppal
01.04.21	conducteur de locotracteur
01.10.21	brigadier dirigeant Exploitation et Travaux voie

### Tableaux de service

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

Les responsables MI partagent l'avis des délégués du personnel qu'il faut enfin avancer dans ce dossier. Le tableau de service actuel ne correspond pas à la réalité vécue par les agents au quotidien. Dans une première phase, il faudra

définir les données cadres et les objectifs à atteindre par le tableau de service, p.ex. l'établissement sur 6 semaines. Au courant du mois d'avril, les responsables du service MI convoqueront les délégués du personnel à une réunion afin d'établir les données-clés.

### Astreinte

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

### Groupe de travail I.G. 15

Les délégués s'interrogent sur l'état d'avancement du groupe de travail de l'I.G. 15. Depuis la première réunion du groupe de travail avec les délégués, il n'y a eu aucun retour y relatif. Les délégués réitèrent être absolument tenus au courant sur l'avancement des différents services et surtout des propositions du Service MI transmis aux responsables rédigeant la nouvelles IG15!

Une proposition de texte établie par le service RH est en voie d'être finalisée. Elle sera prochainement présentée et soumise à discussion aux délégués du personnel. Les responsables n'ont pas pu donner plus de détails. Il semble que le service RH veuille régulariser le temps maximum de travail et le temps de repos après une intervention. Une adaptation de la prime d'astreinte et de la prime d'intervention est aussi envisageable.

### 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.

### Matériel « Zöllner »

Les délégués revendiquent des informations concernant le matériel « Zöllner ». Combien d'ensembles sont disponibles en ce moment ? Est-ce qu'il est prévu de commander plus de matériel « Zöllner ».

Les brigades ont toutes été équipées. L'équipe du courant de retour sera équipée prochainement. Pour les circonscriptions, deux équipes ont été choisies pour tester l'équipement. Une analyse des essais et des besoins doit encore être établie.

La formation nécessaire sera dispensée par MI/QSE, après que les équipements soient implantés dans les équipes.

D'après MI / MI-QSE les équipements portables ont donné des retours d'expériences (REX) négatifs. Or, entre-temps un courrier électronique de MI-QSE a été adressé aux 3 districts les invitant à communiquer leurs besoins pour les différentes équipes. Or, il nous semble que les retours d'expériences ne puissent donc être aussi négatifs que l'on voulait nous faire croire.



## Digitalisation des REM

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

Les réponses techniques seront annotées dans l'outil IN-FRALIFE d'ici la fin de l'année. Cet outil est déjà utilisé par les équipes pour la gestion de l'entretien, et donc disponible sur les tablettes.

## 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-elles 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.

Tous les engagés sur un chantier doivent être présents au moment de la coupure de courant pour recevoir la feuille de coupure. Si les entrepreneurs terminent plus tôt que prévu, ils doivent avoir la possibilité de remettre leur feuille de coupure à un endroit défini. Nous demandons que MI décrive dans un document officiel (instruction de service) les détails afférents.

## 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.

Les appareils « alarme voie » ne vont pas être supprimés. Effectivement, le service II est en train d'analyser le remplacement des téléphones classiques « alarme voie » par des appareils GSM-R.

## 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.

Le district T et les instructeurs T travaillent en ce moment sur un plan de formation.

## Emplacement de parking

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

GI a proposé de vérifier la possibilité de créer un emplacement de service à Esch/Alzette. Or, à Niedercorn, la réalisation semble être difficile à réaliser.

En général, l'accessibilité des sites devient de plus en plus difficile, surtout la nuit quand les gares sont fermées à clé et que les installations sont de plus en plus clôturées. Depuis des années le site de Schifflange est clôturé et des portes d'accès font défaut.

## Conditions de travail insupportables

Les délégués ont été informés sur des conditions de travail insupportables concernant les agents de l'Unité Energie/encadrement chantier. Lors de plusieurs essais

de discours avec les responsables du service, aucune solution n'a pu être trouvée. Dans un courriel du 14 décembre 2020, le chef de service remercie les agents en cause pour leur flexibilité et leurs propositions afin de résoudre cette situation. Lors de la tournée de visite syndicale, les délégués ont constaté un fort mécontentement de la part des agents. En conséquence, les délégués exigent des mesures adéquates pour améliorer les conditions actuelles.

MI va analyser la situation pour cerner les problèmes et y remédier.

## Situation des voitures automobiles

Les délégués désirent être informés sur la situation actuelle des voitures automobiles. Lors de la tournée de visite, ils ont eu beaucoup de doléances concernant des voitures manquantes. Dans cet ordre d'idées, les délégués revendiquent une actualisation de la liste d'inventaire du parc automobile distribuée en 2019.

*Pour explication:*

### B11 Mamer

En effet, la brigade de Mamer a informé les délégués que normalement, 3 à 4 firmes externes sont quotidiennement à encadrer, ce qui donne lieu à une occupation de 3 à 4 voitures. Ainsi, il n'y a donc plus aucune voiture disponible pour les autres travaux journaliers ! De plus, la voiture du chef de brigade doit être utilisée par l'équipe en journée. A la lumière de ce qui précède, les délégués demandent dans un premier temps de mettre en place des voitures Intralux et en second lieu, de commander davantage de voitures CFL afin de parer aux inconvénients précités.

Une demande d'achat pour la location de véhicules Intralux a été faite en attendant l'acquisition de nouvelles voitures CFL.

### S35 Pétange

Les voitures CFL n'ont pas été remplacées selon nos informations. En plus, les voitures sur site ne sont pas adaptées pour pouvoir transporter de l'outillage. Pourtant les devis pour Sortimo / Bott sont disponibles.

Les délégués demandent le remplacement des voitures amorties avec les installations des équipements nécessaires.

### MI-EMB-BA-BAT

Les délégués demandent la date de livraison des voitures commandées.

Le cahier de charge sera revu et adapté.

Il faudra discuter avec le service BU sur des exemples concrets où des voitures ont été déclassées et où le remplacement a pris plus d'une année. Pour cela deux exemples ont été communiqués aux responsables. Les voitures commandées devraient encore être livrées au courant de l'année 2021.

## Circonscription S35 Pétange

Vu la situation croissante des effectifs du S35, les délégués demandent de mettre la salle Cargo du bâtiment

## Deng Kontaktleit am Service MI



**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



**Fraenz DUHR**

Délégué Suppléant  
621 322 136 - francois.duhr@cfl.lu



**Romain LIBER**

Délégué Suppléant  
691 550 739 - romain.libier@cfl.lu



**Marc LANGERS**

Délégué Suppléant  
691 433 249 - marc.langers@cfl.lu



**André DHUR**

Kommissiounsleeder  
691 998 727 - adhick@pt.lu

**PD à Pétange à disposition de l'équipe afin de mieux pouvoir respecter les restrictions et mesures sanitaires liées au Covid-19.**

Les vestiaires et les installations sanitaires peuvent être utilisés par les équipes du S35. La salle d'instruction cependant est encore utilisée par CFLcargó. MI est en train de chercher une solution (utilisation mixte, ou autre salle de formation).

### Situation des pistes de la ligne 5

**Selon les informations des délégués, la situation des pistes de la ligne 5 serait désastreuse. Ceci rend difficile, voire impossible de travailler selon les règles de sécurité du livret 2. Les délégués aimeraient savoir le remède envisagé par le Service MI.**

Le service II devra faire un projet pour remédier à cette situation. GI communiquera un planning à une date ultérieure.

### Nouveau site MI

**Les délégués exigent des informations sur l'état d'avancement du nouveau site MI dans la rue de la déportation à Luxembourg. De plus, les délégués souhaitent voir les plans y relatifs et être élucidés sur d'autres idées à ce sujet.**

Les plans ont été présentés en séance. Un nouvel architecte est en charge du dossier. Le bâtiment sera conçu pour 12 équipes avec un magasin et des ateliers. Un nouvel architecte est en charge du dossier. Celui-ci consultera les différentes équipes pour identifier leurs besoins. Les déménagements afférents sont envisagés pour 2024.

### Equipes S

**Selon les informations des délégués, les équipes S sont en possession de 2 harnais et 2 casques par équipe. Les délégués demandent de mettre à disposition des**

**casques personnels et de vérifier la possibilité de mettre plus de harnais à dispositions des équipes.**

MI-QSE est en train d'étudier la possibilité d'équiper chaque agent qualifié d'un casque personnel. Ce casque doit être utilisé aussi bien comme casque de protection que pour effectuer un travail en hauteur.

### Cartes vertes « autorisation spéciale de service »

**Les délégués sont d'avis, qu'il faudrait munir à nouveau toute personne de cartes vertes certifiant le droit de circuler aux abords des voies ferrées. En effet, les chefs d'équipe qui doivent accompagner souvent différents stagiaires, se voient quotidiennement exposés à des situations équivoques, voire dangereuses.**

Selon les courriels de MI un nouveau principe est à appliquer: une autorisation est requise pour chaque activité. Les qualifications seront adaptées. Les cours de recyclage feront partie des qualifications.

### Nominations après réussite aux examens

**Selon les informations des délégués, des chefs d'équipe dans les brigades qui ont réussi à l'examen sont toujours rémunérés selon le grade I/1 au lieu de leur grade à qui de droit. Suivant le MI/RHT, ces agents ont désormais le droit de travailler comme chef d'équipe. Les délégués interpellent en conséquence, qu'il faudra régulariser dans les meilleurs délais cette situation afin de donner lieu à la valorisation des agents en question moyennant la nomination au grade correspondant à leur fonction.**

Le Service RH a accumulé un retard concernant l'encodage des nominations vu l'absence d'un gestionnaire. La situation est en voie de régularisation.



## Installations sanitaires en Gare d'Oetrange

Lors de la tournée de visite, les délégués ont été informés que la toilette en gare d'Oetrange est utilisée par toutes les équipes CFL et même par des firmes externes. Actuellement, l'entretien fastidieux du local sanitaire est assuré par l'équipe S22. Serait-il possible d'engager une firme à part pour s'occuper de l'entretien des WC.

Une société de nettoyage sera chargée de l'entretien des installations sanitaires.

## Salle de réunion dans le nouveau bâtiment des équipes à Wasserbillig

Selon les informations des délégués, il y aura un nouveau bâtiment pour les équipes à Wasserbillig muni d'une salle de réunion à gérer par CFL IMMO. Les délégués demandent de mettre cette salle à disposition des équipes CFL de Wasserbillig et de gérer cette salle en autonomie par le Service MI.

Les Services MI et PI tentent de trouver une solution. Le bureau du chef de brigade est trop petit et devra être adapté. Un concept d'espace a été élaboré par CFL-Immo, et la salle de réunion actuelle en est le résultat. Ce local ne devrait pas être loué à un externe. Mais vu la réorganisation de CFL-Immo, on devra revoir l'utilisation future de la salle.

## Système GSM-R

Les délégués sollicitent des informations sur l'état actuel du système GSM-R. Dans cet ordre d'idées, quels appareils seront mis à disposition des agents MI et quels sont les essais en cours. Par ailleurs, pour quand est-ce que le système entier sera définitivement mis en service.

Différentes équipes ont été équipées avec des appareils portables. Mais l'utilisation exacte (étude des applications exactes) n'a pas encore été finalisée.

## Consigne commune EI/MI N° 95822-95822 du 17 mai 2017

La consigne commune EI/MI N° 95822-95822 du 17 mai 2017 prévoit des travaux sans inscriptions dans l'ATRA. Les agents du Service MI rencontrent souvent la situation que les chefs de circulation n'autorisent pas les travaux prévus et refusent aussi d'inscrire ces refus dans RPRS. Quelles seront les propositions du Service MI afin de remédier à cette situation.

Apparemment il y a un problème au poste directeur à Ettelbrück. Le Chef de Service EI fera un rappel de la consigne aux chefs de circulation.

**La prochaine réunion auprès du Chef de Service aura lieu le 09 juin 2021. Il s'agit d'une réunion commune MI-EI.**

Les délégués du personnel du SYPROLUX:

**Ramiro DE SOUSA VALENTE, Ed MALLINGER et Nelson COSTA**

# SAVE THE DATE

## LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 2021 DE 8H À 16H



# ★ SAFETY DAY ★

GRUPE CFL



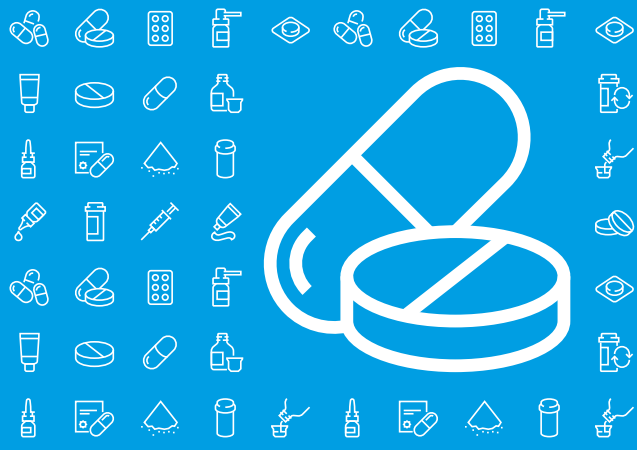
**WORKSHOPS PAR TEAMS**  
(inscriptions à partir du 1 juin 2021)


**COLLOQUES ET ALLOCUTIONS OFFICIELLES**  
en respect des mesures sanitaires) – derrière le P&R CFL près de la Gare de Luxembourg  
**Participation en présentiel** (places limitées)  
**ou en digital** (live streaming)






# MÉDICAMENTS ET TRAVAIL



<b>PRÉVENIR</b>	LES RISQUES	
<b>RÉAGIR</b>	IMMÉDIATEMENT	
<b>SOUTENIR</b>	ACTIVEMENT	





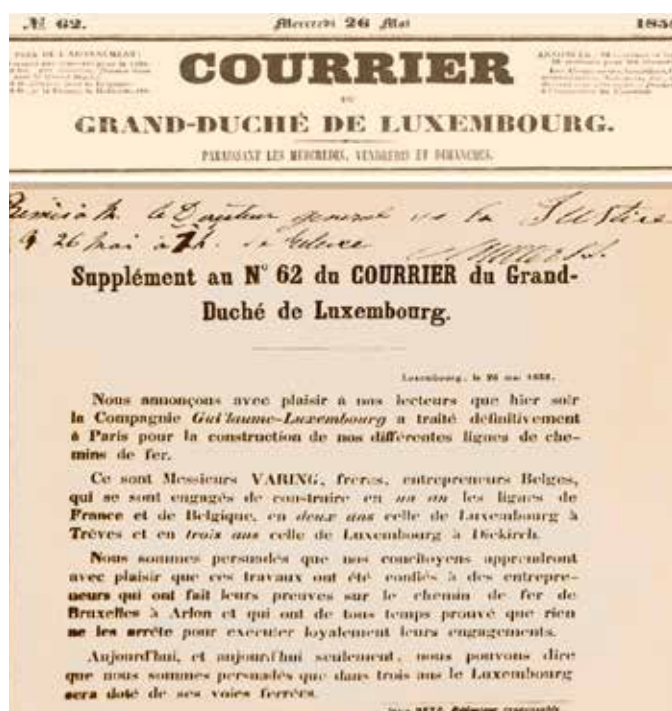



Armand SCHILLING

## Vor 175 Jahren erste Konstruktionspläne für eine Eisenbahn im Grossherzogtum Luxemburg - Teil 3

Mit der Wahl der beiden Geschäftspartner Favier und Jouve hatte die Regierung keine glückliche Hand bewiesen, denn es war bekanntgeworden, dass Favier mit dem allein verhandelt worden war, durch einen geheimen Pauschalvertrag von dem die luxemburgische Regierung keine Ahnung hatte, zum Bauherr sämtlicher Eisenbahnlinien geworden war, und sämtlich Kosten zu Lasten der W.L.-Gesellschaft und alle Vorteile für Favier gewesen wären. Die Regierung machte der W.L.-Gesellschaft den Prozess weil sie zuletzt mit ihr verhandelt hatte und der Geheimvertrag anschliessend annulliert wurde. Ein darauf von Favier angestrebter weiterer Prozess wegen Schadensersatz gegen die W-L-Gesellschaft endete mit einem Vergleich. Am 25. Mai 1858 nahm der Verwaltungsrat der W.L.-Gesellschaft ein Konventionsprojekt mit dem Unternehmen Waring an, und bereits am 27. Mai verpflichteten sich die wegen Tüchtigkeit bekannten beiden Waring Brüder sämtliche durch die neue Konvention konzedierte Eisenbahnlinien zu bauen. Etwas später stellte die Regierung am 23. Juni 1858 auch eine Konzession zur Herstellung einer Zweigbahn in Richtung Eisenerzlager in Aussicht.

Quelle: *Coup d'oeil sur les négociations qui ont précédé la construction de nos premiers chemins de fer. Joseph Meyers – Bibliothèque Nationale Luxembourg, publication section historique - J. Beffort.*



1858 mussten Favier und Jouve den Bauauftrag aufgrund von internen Konflikten an die Gebrüder Waring übergeben. Auszug COURRIER du Grand-Duché de Luxembourg vom 26.5.1858 - Seite 6 - Sammlung A. Schilling.

Obwohl am 27.5.1858 der Bauauftrag von Favier und Jouve aufgrund der internen Konflikte von der W.L.-Gesellschaft nach einer mühsamen Suche eines neuen Bauunternehmers an die Gebrüder Waring übergeben wurde, und die Arbeiten unter deren Führung rasch voran schritten und bereits am 30. Oktober 1858 der Grundstein des im Vorfeld heiss diskutierten Hauptbahnhofs Luxemburg gelegt wurde, verbleibt doch unstrittig die Tatsache dass eigentlich schon mit dem Vertrag vom 9. November 1855 zwischen dem grossherzoglichen Staat und Favier und Jouve die erste ernsthafte Bauphase für unsere Eisenbahnnetze eingesetzt hatte.

### Grand-Duché de Luxembourg.

Luxembourg, le 3 septembre.

Il y a à peine quelques semaines que les Luxembourgeois ont salué avec bonheur l'arrivée du premier train qui avait franchi la distance de Thionville à Luxembourg, en opérant ainsi la jonction ferrée du Grand-Duché avec la France.

On nous annonce, et nous nous empressons d'en donner la nouvelle, que lundi prochain doit avoir lieu la réception de la ligne d'Arton à Luxembourg. — Il partira à cet effet un train de la gare de Luxembourg à huit heures et demie du matin, qui se rendra à la frontière belge pour y rencontrer une locomotive qui sera partie d'Arton, pour franchir pour la première fois la distance qui sépare Arton de notre frontière. Le retour à Luxembourg aura lieu vers dix heures du matin.

Le Grand-Duché est donc à la veille de se relier par son chemin de fer avec la Belgique, et alors se trouvera accompli le raccordement de la France et de la Belgique par le grand-duché de Luxembourg. Ce raccordement ouvrira une voie internationale d'un grand intérêt européen, qui est appelée à produire un mouvement important par le Grand-Duché.

En jugeant par l'exécution des travaux de nos chemins de fer depuis un an, nous ne doutons pas de l'exploitation dans un temps prochain de notre ligne de Trèves, et bientôt après de la ligne du Nord.

Nous sommes donc arrivés à cette époque heureuse où l'avenir de notre Grand-Duché peut être envisagé avec une entière sécurité.

Ausschnitt aus der Wochenzeitung COURRIER du Grand-Duché de Luxembourg vom So. den 4.9.1859. Ankündigung der Bauabnahme der betriebsfertigen Strecke Luxemburg - Arlon Grenze am 5. September 1859, einen Monat vor der feierlichen und offiziellen Eröffnung.

Bereits anfangs August 1859 waren die Bauabschnitte der beiden Strecken Luxemburg - Arlon und Luxemburg - Diedenhofen bis auf Kleinigkeiten nahezu beendet worden so dass der Betrieb der Strecke in Richtung frz. Grenze am 11. August 1859, und diejenige von Luxemburg zur belgischen Grenze am 15. September eröffnet werden konnten (siehe Courrier Ausschnitt vom 4.9.1858). Eine Bauetappe die wenn auch unter manchen Schwierigkeiten



rigkeiten begonnen hatte, bis zur Grundsteinlegung des Bahnhofs Luxemburg im Oktober 1858 und der offiziellen und feierlichen Eröffnung der beiden ersten Hauptstrecken Luxemburg - Diedenhofen und Luxemburg - Arlon am 4/5. Oktober 1859 nicht immer reibungslos verlaufen war.

Sowohl die Frage zur Standortfrage des Bahnhofs als auch die Linienführung durch die Hauptstadt waren bereits 1846 im Vorfeld der Herstellung der ersten einheimischen Eisenbahnlinien heftig umstritten. Die Festungs Militärkommission hatte gefordert dass die Eisenbahn innerhalb der Reichweite der Festungskanonnen zur Verteidigung hinter den Festungswällen vorbeiführen sollte. Im direkten Umfeld der Festung war nämlich unter anderem der Bau neuer Häuser aus militärstrategischen Gründen (freies Schussfeld, Minimierung von Deckungsmöglichkeiten für potenzielle Feinde) im Regelfall untersagt. Mehrere Planungslösungen waren im Gespräch. Unter anderem eine Bahn von Arlon herkommend welche die Bundesfestung beim Fort Rheinsheim mittels befestigten Viadukt das Alzettetal bei Röser bezw. Hesperingen durchqueren sollte. Ausschlaggebend war das Eingreifen des Festungskommandanten der Bundesfestung Luxemburg Gen. Adj. Leopold Heinrich von Wedell. Bekanntlich gehörte die Festung damals zum Deutschen Bund bis zu dessen Auflösung im Jahre 1866 und dem Abzug der preussischen Garnison im Jahre 1867.

The image contains two historical railway timetables. The top one is titled 'CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG ET DE L'EST. Section de Luxembourg à Thionville.' and the bottom one is titled 'CHEMIN DE FER DU GRAND-LUXEMBOURG BELGE ET DE GUILLAUME-LUXEMBOURG. Ouverture de la section de Luxembourg à Arlon à dater du 15 septembre 1859.' Both tables are organized into columns for 'STATIONS' and 'HEURES DE DÉPART ET D'ARRIVÉE'.

Erster Fahrplan der beiden luxemburgischen Eisenbahnlinien nach der Betriebsaufnahme vom 11. August bzw. 15. September 1859 kurz vor der öffentlichen Einweihung am 4/5 Oktober 1859, erschienen im „COURRIER du Grand-Duché de Luxembourg“ vom 21.8.1859, um eine Zeit als das Grossherzogtum knapp 199 000 Einwohner zählte. Diese Zeitung war schon 1844 aus dem liberalen „Journal de la ville de Luxembourg“ hervorgegangen. Sie war eine der vier hauptstädtischen Zeitungen und eine der ältesten überhaupt. 1857 in die Hände der Eisenhüttenfamilie Metz gelangt, wurde sie anschliessend 1865 vom Diekircher Theophil Schroell übernommen. - Sammlung A. Schilling.

Am 7. Mai 1856 war in Preussen ein Gesetz (Deutschland als Name erst seit 1871) erschienen, nach dem der preussische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ermächtigt wurde, eine Eisenbahn „von Saarbrücken, die Saar abwärts bis zur Mündung und unter Überbrückung der Mosel, einerseits auf dem linken Moselufer nach Trier und andererseits bis zur Grossherzoglichen Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig in der Richtung auf die Stadt Luxemburg“ für Rechnung des Staates auszuführen. Die Bahn sollte vorwiegend aus militärisch-strategischen Gründen auf Staatskosten gebaut werden, und nicht aus wirtschaftlichen Erwägungen. Vorwiegend nur deswegen um die deutsche Bundesfestung Luxemburg an einen leistungsfähigen Schienentransportweg anzubinden, zumal damals von französi-

Art. 2.

Desgleichen ist genehmigt der Vertrag durch welchen die Regierung an demselben Tage und unter den in demselben ausgedrückten Vorbehalten und Bedingungen dem vorgenannten Herrn Adolph Favier die Anlage einer Eisenbahnlinie verliehen hat, welche von der Station Luxemburg oder von der Luxemburg-Arloner Linie ausläuft, über Diekirch nach Weiswampach geht und auf der Nordgrenze des Grossherzogthums mündet.

Memorial Nr.27 vom 1.12.1855 – Art.2 Konzession Nordstrecke.

scher Seite ebenfalls die Eisenbahn von Metz über Diedenhofen nach Luxemburg als Konkurrenzlinie gebaut wurde.

Im Abkommen vom 25.11.1855 (Memorial Nr.27 vom 1.12.1855) zwischen der Regierung und Favier und Jouve war im Artikel 1 den beiden neben der Bau-Konzession einer Eisenbahnlinie ab frz. Grenze nach Luxemburg auch die Konzession ab belgische Grenze über Luxemburg in Richtung preussische Grenze bei Wasserbillig erteilt und vom Statthalter Prinz Heinrich der Niederlande unterzeichnet worden. Desweiteren wurde noch an demselben Tag durch Artikel 2 ausschliesslich für Favier als Konzessionär die Herstellung einer Eisenbahnlinie ab Luxemburg über Diekirch - Weiswampach in Richtung Nordgrenze konzidiert.

Anfangs 1858 war die W.L.-Gesellschaft durch zahlungsunfähig gewordene Geldgeber in eine finanzielle Schiefelage geraten, so dass nach Verhandlungen mit der Regierung der Bau des Streckenabschnitts Diekirch - Nordgrenze einstweilig hinausgeschoben wurde. Wegen Zerwürfnissen mit Favier und Jouve wurde bereits am 27. Mai 1858 von der W.L.-Gesellschaft dem in Luxemburg etablierten Eisenbahn-Bauunternehmern der Gebrüder Waring die Herstellung des beabsichtigten einheimischen Eisenbahnnetzes übertragen.

Nach der Streckeneröffnung Luxemburg - Ettelbrück am 21.7.1860 wurde durch Gesetz vom 27.1861 eine Konvention mit der W.L.-Gesellschaft zur Fortsetzung am Bau der Nordstrecke nun in Richtung des Laufs der Sauer und der Clerf nach Lüttich zu genehmigt, und die zeitweilig autorisierte Vertagung der Weiterführung der Nordstrecke bis zur Nordgrenze nicht mehr aufrecht gehalten, welche im Artikel 1 der Konvention vom 15.5 - 31.10.1858 genehmigt worden war. Der Auftrag zur Fortführung des modifizierten Streckenabschnitts Ettelbrück - belgische Grenze bei Gouvy wurde am 03.10.1862 vergeben. Der Bau der Nordstrecke wurde 1866, abgesehen vom späteren Bau der Abzweigungslinie Ulflingen - Wilwerdingen in Richtung St.Vith vollendet und mit der Eröffnung des Teils Ulflingen - belgische Grenze am 20.2.1867 abgeschlossen. Die Eisenbahnlinie Luxemburg - Wasserbillig war bereits über die definitiv gewählte Streckenführung am 29.8.1861 eröffnet worden.

Bereits nach Betriebseröffnung der beiden W.L.- Strecken Luxemburg - Thionville und Luxemburg - Arlon war eine Kernfrage geblieben. Schon damals kam es darauf an Eisenbahn Verbindungen zu kreieren um die umfangreichen Erzlagerstätten zu erschliessen. Aus diesem Grund hatte die Wilhelm-Luxemburg Gesellschaft schon bereits am 23. April 1858 um eine entsprechende Konzessions Erteilung gebeten. Anschliessend hatte der grhzgl. Erlass vom 20.6.1859 die Herstellung von einem Eisenbahnanschluss ab Bettemburg Bhf. in Richtung Nörtzingen und von hier aus zwei Abzweigungen bewilligt. Einmal nach Esch/Alzette, sowie eine andere in Richtung Rümelingen mit Verlängerung zur frz. Grenze in Richtung Ottange.

(wird fortgesetzt)

Armand SCHILLING



Marcel OBERWEIS

Gedanken zur Zeit

## Die „smart city“ - die nachhaltige und intelligente Stadt

Die Erde mit ihren 7,7 Milliarden Menschen ist von großen Veränderungen geprägt, wie sie so noch nie zuvor in der Geschichte der Menschheit stattfanden. Wir verspüren die Auswirkungen des Klimawandels an allen Ecken des Planeten und zusätzlich lässt die Corona-Pandemie weder die Politik, die Wirtschaft, die Wissenschaft noch die Menschen zur Ruhe kommen. Die Unsicherheiten, gepaart mit der schreienden sozialen Ungerechtigkeit, führen zu politischen Ausschreitungen und Verwerfungen in der Gesellschaft.

Zu Beginn des 19. Jhr. lebten etwa zwei Prozent der Weltbevölkerung in den Städten und 100 Jahre später schon 13 Prozent – zur Jahrtausendwende 2000 waren es bereits 47 Prozent. Laut dem Bericht der Vereinten Nationen „World Urbanisation Prospects“ wurde die 50 Prozent-Marke im Jahr 2007 erreicht und man schätzt, dass etwa 75 Prozent der Weltbevölkerung in den urbanen Regionen im Jahr 2050 leben werden.

Den größten Drang, in die Städte und deren Umgebung zu ziehen, verspüren die Menschen in den Entwicklungsländern. Das wirtschaftliche Wachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen verbunden mit „besseren“ Arbeitsbedingungen sowie die „Chance die soziale Leiter emporzusteigen“, treibt vor allem die Jugendlichen an. Die mangelnden Perspektiven zur Bestreitung des Lebensunterhaltes auf dem Land und die Hoffnung auf etwas Lebensglück in den Städten veranlassen sie, diesen Schritt zu unternehmen. Doch der Weg ist nicht selten ein Weg in die nächste Armutsfalle. Im Jahr 2007 zählte man etwa 1 Milliarde Menschen in den Slums der Welt und bereits 1,4 Milliarden Menschen im Jahr 2020.

Angesichts dieser Fakten sollte ein Blick auf die Megastadt geworfen werden. Heute gibt es bereits über 30 Megastädte mit mehr als 10 Millionen Einwohnern und die Anzahl sowie deren Bevölkerung erhöhen sich permanent. Von den Megastädten befinden sich 20 im asiatischen Raum und in Lateinamerika u.a. Buenos Aires, Delhi, Bangkok, Dhaka, Jakarta, Manila, Mexiko-Stadt, Mumbai, Peking, Shanghai, Rio de Janeiro und Tokio-Yokohama. Aus europäischer Sicht gehören nur Paris und London zu diesen Megastädten – in Europa stellt man eher das Gegenteil fest, die Menschen wandern von der Stadt in das umliegende Land.

China hat mittlerweile begonnen, die Infrastrukturen für die Gigastadt Jing-Jin-Ji zu bauen, die Peking, Tianjin und Hebei umfassen soll und in welcher 130 Millionen Menschen leben sollen. Es fällt des Weiteren auf, dass sich viele Megastädte an den Küsten befinden und es dürfte den Städteplanern doch nicht entgangen sein, dass hier ein hohes Risiko angesichts der dramatischen Folgen von Extremwetterlagen u.a. Überschwemmungen besteht.

In den Megastädten koexistieren die Infrastrukturen, die Verwaltungsgebäude und die riesigen Wohnkomplexe – dies auf kleinstem Raum: Die sozialen Spannungen sind hier vorprogrammiert. Bedingt durch die hohe Bevölkerungskonzentration drängen sich noch weitere Probleme auf u.a. die prekäre Versorgung mit Grundnahrungsmitteln und die mangelhafte Bereitstellung von Wasser sowie elektrischer Energie. Vor allem aber werden

die Entsorgung von Abwässern und deren Reinigung sowie die Beseitigung von Müll die Megastädte an den Rand des Zusammenbruchs führen.

### Mittels der nachhaltigen und integrierten Stadtplanung zu den „smart cities“

Die Megastädte üben einen hohen Druck auf die verfügbaren Ressourcen aus und der innerstädtische Verkehr, beruhend auf der Verbrennung von fossilen Energieträgern, insbesondere in den Schwellen- und Entwicklungsländern, erhöht die Treibhausgasemissionen in einem erschreckenden Maß. Umfangreiche Studien seitens der EU-Umweltagentur belegen diese Fakten und das Anwachsen der Stadtbewohner von derzeit etwa 4 Milliarden im Jahr 2015 auf mehr als 6 Milliarden im Jahr 2050, beunruhigt die Klimawissenschaftler. Als oberste Priorität gilt es nun, die schädlichen Treibhausgasemissionen in den Städten und gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck zu verringern.

Die Entwicklung von intelligenten Städten, den „smart cities“, stellt den Königsweg dar und viele europäischen Städte u.a. Kopenhagen, Hamburg, Stockholm und Glasgow haben sich bereits dafür entschieden. Diese Städte zeichnen sich durch das vernetzte Quadrat: Umweltfreundlichkeit, nachhaltige Mobilität, Ressourceneffizienz und Sicherheitsmanagement aus. Die digitale Vernetzung zwischen der Versorgung mit elektrischer Energie, des öffentlichen Verkehrs sowie den anderen Ver- und Entsorgungssystemen stellt das „Kernelement der städtischen Wandlung“ dar. Das europäische Modell sollte als Leitbild für die Entwicklung der Megastädte dienen.

Es sind alle Gebäude und Häuser so ausgelegt, dass sie möglichst wenig Energie verbrauchen, ihre elektrische Energie selbst erzeugen und speichern. Mit Solarkollektoren und Biokompostern wird die benötigte thermische Energie bereitgestellt, die nachhaltige Nutzung der erneuerbaren Ressourcen und der Aufbau der Kreislaufwirtschaft sind weitere Bestandteile des Prozesses. Die sanfte Mobilität steht im Mittelpunkt des Verkehrs und die Schaffung von Luftschneisen sowie das Anlegen von Grünanlagen sorgen für die nötige „Frische“ in den Städten.

Der Erderschöpfungstag führt den Menschen vor Augen, dass sie umgehend nachhaltiger mit den endlichen Ressourcen des Planeten umgehen müssen – hier bedarf es der effizienten Suffizienzstrategie. Die nachhaltige Stadtentwicklung muss dafür Sorge tragen, dass die vorhandenen Natur- und Landschaftsräume durch die Zersiedlung nicht zerstört werden. Es muss die bauliche Verdichtung optimiert und der Übergang von der Stadt in das Umland fließend gestaltet werden, dies vor allem durch eine Lebensqualität spendende Siedlungs- und Verkehrsplanung.

Die Vereinten Nationen haben sich mit Nachdruck mittels der Verabschiedung der „Sustainable Development Goals“ (den „Nachhaltigkeitszielen“) im Speziellen in der Nr. 11 für die nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung eingesetzt. Durch den zunehmenden Einsatz der Informations- und Kommunikationstechnologien werden die physischen und die digitalen Infrastrukturen



stärker vernetzt, sodass eine effizientere Nutzung aller Ressourcen ermöglicht wird – der globale Fußabdruck wird sich verringern.

## Die Eisenbahn unterstützt diesen nachhaltigen Umdenkprozess

Die Diskussion um die Verwirklichung der „smart city“ steht am Beginn einer neuen Epoche und es müssen Brücken zwischen den beiden Herausforderungen: Das Wachsen von urbanen Infrastrukturen und der nachhaltige Umgang mit den Naturressourcen, erfolgreich konstruiert werden.

Luxemburg wird diese Gedanken der „smart city“ im Rahmen der nachhaltigen Entwicklung mit den ab dem 1. März 2021 wirkenden vier „plans sectoriels“ umsetzen müssen. Es handelt sich um die enge Vernetzung der Bereiche: Wohnungsbau, Wirtschaft und Aktivitätszonen, Verkehr sowie Umwelt, Schonung der natürlichen Ressourcen und Landschaftspflege. Auf allen politischen Ebenen müssen nunmehr die nötigen Maßnahmen ergriffen werden – die kommenden Generationen werden uns an den Resultaten messen.

Eine hervorragende Möglichkeit, den ökologischen Fußabdruck zu vermindern, sehe ich in der wachsenden Benutzung der Eisenbahn. Die Eisenbahn unterstützt die nachhaltige Entwicklung und gilt als ein wichtiger Baustein zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2050. Um diese zu erreichen, müssen die Treibhausgasemissionen, aktuell in einem hohen Maß durch den Verkehr verursacht (beruhend auf der Nutzung der fossilen Energieträger), um 90 Prozent bis zum Jahr 2050 verringert werden.

Die luxemburgische Eisenbahn schultert mittlerweile einen hohen Anteil des eingeleiteten Umdenkprozess - die stetig wachsende Zahl an Fahrgästen unterstreicht dies. Im Jahr 2019 nutzten etwa 25 Millionen Menschen die Eisenbahn (gegenüber 13,5 Millionen Menschen im Jahr 2003) und diese Menschen nutzen demnach nicht die Straßen in Luxemburg und der Großregion. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass die luxemburgische Eisenbahn den Passagierbetrieb mit grüner elektrischer Energie seit mehr als einem Jahrzehnt betreibt und somit keine schädlichen Treibhausgasemissionen verursacht.

Leider hapert es noch immer mit „guten“ Eisenbahnverbindungen nach Deutschland und Belgien. Der TGV-Est nach Frankreich (mit Verbindungen zur Schweiz und der iberischen Halbinsel) stellt diesbezüglich eine lobenswerte Initiative dar.

Hinsichtlich der Europäischen Union, muss man jedoch eingestehen, dass es dringend notwendig ist, den seit langem geforderten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ohne Grenzen zu verwirklichen. Die Schaffung des kohärenten und funktionsfähigen Netzes ist ein Akt des politischen Zusammenhalts.

Der Verbrauch von Energieträgern und Bodenschätzen, die Eingriffe in die Landschaft und die Natur durch die Flächenbebauung und die Versiegelung sowie die gestiegene Industrialisierung und Mobilität mit der einhergehenden Emission von Schadstoffen haben ein Maß erreicht, das von der Umwelt nur noch begrenzt kompensiert ( in einigen Fällen bereits nicht mehr!) werden kann.

Der Schienenverkehr bietet diesbezüglich enorme Vorteile hinsichtlich der Nachhaltigkeit, der Ressourcenschonung, der Sicherheit, der Bequemlichkeit und der Geschwindigkeit – dies muss den politisch Verantwortlichen stets bewusst sein.

**Marcel OBERWEIS**

### Quellenhinweise:

<https://www.oecd.org/cfe/Cities-in-the-World-Policy-Highlights-GER.pdf>

<https://hub.beesmart.city/de/smart-city-strategie/tag/nachhaltige-stadtentwicklung>

Fraunhofer - Smart Cities: eine Chance für die nachhaltige Urbanisierung ?



# Die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn

Die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn ist eine Meterspurbahn in der Nähe des Vierwaldstättersees in der Schweiz. Diese Eisenbahn wurde mit der Brünigbahn zur Zentralbahn am 1. Januar 2005 zusammengeschlossen. Die 24,780 km lange Bahnstrecke beginnt in Hergiswil (499 m) und führt über Stans (451 m) zum berühmten Klosterdorf Engelberg (999 m) hoch.

Die Bemühungen, das Engelbergtal und den Kurort Engelberg an das Eisenbahnnetz anzuschließen, wurden erstmals in den 1880er Jahren geäußert - der Anlass war der allgemeine Bau von Schmalspurbahnen in der Schweiz. Beflügelt durch den Erfolg der Brünigbahn und das Überqueren des Brünigpass mittels des Zahnstangensystems wuchs die Unterstützung zum Bau der Bahnstrecke im Engelbergtal.

Die Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb der elektrischen Bahn von Stansstad, am Vierwaldstättersee gelegen, nach Engelberg erfolgte im Jahr 1890. In der Ortschaft Obermatt (675 m) begann die 1,78 km lange Steilrampe mit der 1,579 km langen Zahnstange, welche bis zur Station Ghärs (970 m) führte. Bis zum Endbahnhof in der Klosterstadt Engelberg mussten noch 1,78 km Gleise verlegt werden.

Die Bahnstrecke wurde am 5. Oktober 1898 eröffnet und wurde durch die Gesellschaft Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB) durchgeführt. Man hatte sich für die Elektrifizierung mit Drehstrom (750 V und 32 Hz) entschieden, dieser hatte sich bei der Jungfrau-bahn und der Gornergratbahn sehr bewährt. Die Engelbergbahn war damals die längste elektrisch betriebene Eisenbahnlinie der Schweiz.

Diese Antriebsart sollte den Betrieb auf dem Zahnstangenabschnitt (System Niklas Riggensbach) mit einer maximalen Neigung von 261 ‰ ermöglichen. Die Spannung wurde später auf 850 V erhöht.

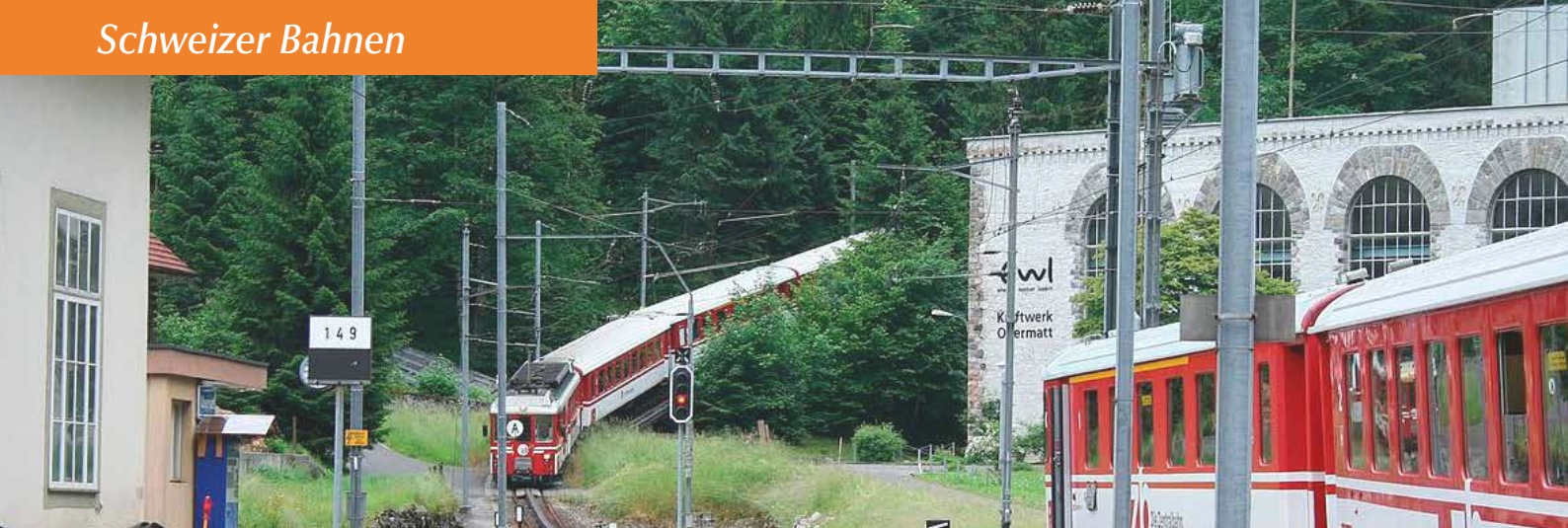
Um die Sicherheit auf der steilen Bahnstrecke zu gewährleisten, wurden die Adhäsionstriebwagen mit Bremszahnrad für den Personenverkehr eingesetzt – sie wurden auf der Bergstrecke von Zahnradlokomotiven nachgeschoben. Diese Lokomotiven waren die ersten in der Schweiz, die sowohl im Adhäsions- sowie im Zahnradbetrieb zum Einsatz kamen.

Obwohl die Stansstad-Engelberg-Bahn eine hohe Attraktivität genoss, setzte ihr die Weltwirtschaftskrise in den 1930er Jahren stark zu. Die Touristenströme versiegten und mangels Einnahmen wurden keine Erneuerungsarbeiten durchgeführt.

So blieb es nicht aus, dass die Bahnanlagen nach dem Zweiten Weltkrieg veraltet waren und die Gesellschaft konnte das Erneuerungsprogramm nicht allein stemmen. Sie stand vor dem Aus, denn sie verfügte über keine Verbindung zu den anderen gut florierenden Eisenbahnstrecken.

Im Jahr 1956 erteilte der Schweizer Bund die Konzession für die 2,69 km lange Verbindungsbahnstrecke zwischen Hergiswil an





Beginn des Zahnstangenabschnittes in Obermatt

der Brünigbahn und Stansstad. Ab Hergiswil wurde der 1.743 m lange Loppertunnel gebohrt, an den sich eine Brücke über den Vierwaldstättersee anschließt.

Um die Geschwindigkeit zu erhöhen und eine Vereinheitlichung der Antriebsenergie herbeizuführen, wurde das Stromsystem auf Wechselspannung (15 kV und 16 Hz) umgebaut. Diese Arbeiten zogen sich hin, sodass der Eisenbahnbetrieb ab Luzern nach Engelberg am 16. Dezember 1964 eröffnet wurde.

Nachdem die finanzielle Lage der StEB wieder in Ordnung gebracht worden war, fungierte sie nunmehr unter der Bezeichnung Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE). Die maximale Geschwindigkeit wurde auf 75 km/h festgelegt und die Gesamtfahrzeit auf unter eine Stunde verkürzt.

Um die Sicherheit der Bahnstrecke und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, wurde beschlossen, die Orte Grafenort und Boden vor Engelberg durch einen rund vier km langen Tunnel zu verbinden. Der erste Spatenstich für das Unternehmen Tunnelbau erfolgte am 15. März 2001.

Die neue Linienführung überwindet zwischen Grafenort und Boden Engelberg eine Höhendifferenz von zirka 390 m. Die bestehende maximale Steigung auf diesem Abschnitt der Zahnradstrecke wurde von 246 ‰ auf 105 ‰ reduziert, sodass die Bergfahrt die Geschwindigkeit von 40 km/h zulässt und für die Talfahrt ist die Geschwindigkeit von 23 km/h erlaubt.

Aufgrund von vielen technischen und geologischen Problemen sowie massiven Wassereintrüben verzögerten sich die Arbeiten, sodass der Tunnel erst am 11. Dezember 2010 eröffnet wurde. Durch den Neubau reduzierte sich die Fahrzeit von Luzern nach Engelberg um 14 auf 43 Minuten. Bedingt durch die Fahrt durch den Tunnel entfallen leider viele herrliche Blicke in die Seen- und Berglandschaft.

## Städte entlang der Bahnstrecke

Die Stadt Stans ist der Hauptort des Kantons Nidwalden, sie liegt zwischen dem Vierwaldstättersee und den Bergen. Bei der Besichtigung entdeckt man der Dorfplatz mit den angrenzenden Straßen. Beim Rundgang lassen sich kulturhistorische Gebäude und Patrizierhäuser bestaunen, des Weiteren das Denkmal für den Schriftsteller Heinrich Pestalozzi.

## Quellenhinweise:

1. <https://de.wikipedia.org/wiki/Luzern-Stans-Engelberg-Bahn>
2. Eisenbahn Amateur -Erinnerungen an die Stans – Engelberg Bahn StEB
3. <https://de.wikipedia.org/wiki/Zentralbahn>

Die Klosterstadt Engelberg, deren Ursprünge auf das im Jahr 1120 von Konrad von Sellenbüren gegründete Benediktinerkloster zurückgehen, ist berühmt als Ort für den Sommer- als auch für den Wintertourismus.

Die Stadt liegt in einem flachen, weiten Hochtal auf etwa 1.000 m Höhe, umgeben vom Gebirgsmassiv des 3.238 m hohen Titlis und der Bergkette mit u.a. dem Engelberger Rotstock. Der unmittelbar über dem Ort thronende Berg Hahnen mit 2.600 m Höhe beherrscht das Ortsbild.

Die Gebäude des Klosters Engelberg wurden nach dem verheerenden Klosterbrand im Jahr 1729 neuerbaut und gehören heute zu den größten Barockanlagen der Zentralschweiz. Der Klosterorgel, der größten Orgel der Schweiz, sollte man ebenfalls einen Blick schenken.

**Marcel OBERWEIS**



Die Strecke der Engelbergbahn



# Corona Chaos ...

Ein Ende des Corona Chaos scheint nicht in Sicht zu sein. Nach dem Auftauchen des Virus hier zu Lande Anfang 2020 und der Abnahme der Infektionszahlen im Sommer desselben Jahres, bescherte die zweite Infektionswelle im Herbst wieder einen rapiden Anstieg der Infektionszahlen, besonders mit dem Auftauchen der Englischen und der Südafrikanischen Virus Varianten. Jetzt im März 2021 stehen wir vor einer dritten Infektionswelle.

Tagtäglich werden wir mit Unmengen an Zahlen, Tabellen und Diagrammen mit den neuesten Erkenntnissen und Maßnahmen konfrontiert, um die Entwicklung und die Bekämpfung der Pandemie zu untermauern. Neben den neuesten Infektionszahlen und den leider zu vielen Todesfällen, wird in Luxemburg immer wieder die aktuelle Reproduktionszahl genannt, d.h. wie viel Personen ein Infizierter im Durchschnitt ansteckt. Wenn dieser Faktor in einer Woche z.B. von 1,05 auf 1,13 ansteigt, so können die wenigsten etwas damit anfangen. Es ist ja nur eine Differenz von 0,08.



Aussagekräftiger ist meiner Meinung nach, der in vielen Ländern gebrauchte 7 Tage Inzidenzwert. Der gibt die Zahl der neu Infizierten in den vergangenen 7 Tagen an. Dieser Wert wird bei uns nur manchmal am Rande mitgeteilt. Vor ein paar Wochen lag dieser Wert in Deutschland um die Zahl 60, bei uns aber um 140. Anfang April in Deutschland bei 128 und bei uns um die 270, trotz der Schließungen im Horesca Bereich und der nächtlichen Ausgangssperre. Länder mit einem Wert über 200 werden in der Regel von Deutschland als Hochrisiko Gebiet erklärt.

Wenn unsere Regierung immer wieder betont, dass wir quasi Weltmeister im Testen sind, Ende März lagen wir auf Platz 3 weltweit, so verschweigt sie aber, dass auf der Liste aller Länder, was die Zahl der Infektionen im Verhältnis zur Einwohnerzahl betrifft, Luxemburg im Augenblick auf Platz 7 von über 200 Ländern steht! Mit viel Testen wird wohl eine Reihe von Infektionen festgestellt und neue auch verhindert, aber am Anfang muss zuerst die konsequente Vermeidung von Infektionen stehen.

Der Slogan: Wir sind alle Teil der Lösung ist schon richtig. Hygiene Regeln einhalten, Abstand halten, Maske tragen und vor allem Kontaktbeschränkungen, sind erste Voraussetzungen für eine wirksame Pandemie Bekämpfung. Und da liegt nach einem Jahr der Hase im Pfeffer, weil viele es nicht mehr einsehen wollen, dass diese Regeln für alle gelten. Dies untermauert die Zahl der festgestellten Verstöße, wobei die Dunkelziffer noch weitaus höher sein dürfte. Auch beim Kontakt Tracing gibt es bestimmte welche, die sich bewusst nicht an die Personen erinnern wollen, mit denen sie näheren Kontakt hatten. So heißt es dann, es ist nicht feststellbar, wo jemand sich angesteckt hat.

Kommen wir zu der Impfkampagne. Hier ist nicht nur einiges, sondern vieles schiefgelaufen. Als die ersten Impfungen verabreicht wurden hatte ich den Eindruck, dass jede Impfung fotografiert wurde um in den Medien zu zeigen, dass etwas geschieht. Für die Vergabe der Impftermine war die Hotline hoffnungslos überfordert. Zu dem Thema hatte ich einen Leserbrief verfasst, der am 13. März im Luxemburger Wort veröffentlicht wurde. (Siehe nebenstehender Text: Probleme bei der Vaccinatioun-Hotline)

Was die Zahl der geimpften Personen oder der verabreichten Impfdosen betrifft herrscht auch Unklarheit. In den Wochenberichten der Santé findet man Tabellen mit den Zahlen der gelieferten und der voraussichtlichen Lieferun-

## Problemer bei der Vaccinatioun-Hotline.

Der Gesondheitsministesch no wier d'Hotline fir d'Vaccinatioun komplett iwerrumpelt ginn. Et wier een den Ament bei 22.000 Appeller den Dag. Dat wier dorop zeréckzeféieren, dass méi Invitatioune verschéckt goufen a vill Leit net déi néideg technesch Affinitéiten hunn an dowéinst éischer op d'Hotline zeréckgräifen. Ech (83 Joer) hunn mäin Impftermin och iwwert den Internet gebucht. Dat vill Leit net dermat eens ginn, wonnert mech guer net.

Déi ganz Prozedur ass ze vill komplizéiert. Et geet schonns domat un, dat an ärem Browser Java Script aktivéiert muss sinn. Frot emol wéi vill vun 100 Leit wëssen, wat JavaScript ass a wéi et dann aktivéiert gëtt wann et net ass. Do feelt et un Informatiounen.

Dann kommen als Sécherheetsfroen Rechenaufgaben aus dem 1. Schouljoer fir ze léisen, z.B. wéi vill ass 2 an 3 oder wat ass Hallschent vun 10. Ass dat néideg?

Jiddereen deen sech umellt, gëtt seng Personalien un, weider muss een 2 Mol eng E-Mail Adress aginn, dann nach Nummer vun der CNS Kaart an eng Handysnummer. Et feelen nach just Fangerofdréck.

Geet et wierklech net méi einfach?

## Corona Pressekonferenz



gen. Dort spricht man von Personen, das müssten dann die doppelte Anzahl von Dosen sein, weil ja jeder im Moment zwei Dosen verabreicht bekommt.

Laut dem Wochenbericht des Gesundheitsministeriums vom 06. April 2021 wurden insgesamt 108.940 Dosen verabreicht. Davon erhielten 83.652 Personen die erste Dosis und 25.288 ihre zweite Dosis. Nach dem derzeitigen Stand würde Luxemburg über genügend Impfstoff verfügen, um bis Ende April 128.447 Personen zu impfen. Das ist leider nur die halbe Wahrheit. Um bei den bisherigen Prozentanteilen zu bleiben, wären es rund 99.000 Personen mit einer ersten Dosis und rund 30.000 mit zwei Impfdosen. Da sind wir noch weit von 128.447 voll geimpften Personen entfernt

Die Impfungen sollten zuerst in fünf Phasen ablaufen, dann waren es auf einmal sechs. Bis Ende März sollte die Phase 1, Fachkräfte des Gesundheitswesens, Bewohner von

Alten- und Pflegeheimen und Phase 2, Personen +75 und hoch gefährdete abgeschlossen sein. Allein in der Altersgruppe über 75 Jahre sind schätzungsweise über 40.000 Personen, so dass anzunehmen ist, dass noch eine Reihe Impfungen ausstehen. Das wurde auch kürzlich von der EU bestätigt, dass die Impfziele für die über 80-jährigen klar verfehlt wurden, obwohl genügend Impfstoff geliefert worden sei. Die Altersstruktur der luxemburgischen Bevölkerung ist übrigens als Diagramm in der Publikation des Statec: „Luxemburg in Zahlen 2020“ zu finden, nebst anderen Daten zu Covid-19 vom Jahr 2020.

In nächster Zeit wird es also nicht an Diskussionsstoff über die Corona-Krise fehlen. Ein Punkt, zu dem ich noch kein Wort von offizieller Seite gehört habe, ist wie und wo die Entsorgung des gesamten Abfalls stattfindet.

Jean-Pierre MOOTZ

## Ären Hausdokter huetlech 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 Bluttofnahme am Service Santé au Travail



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 21. Mai 2021

Redaktionsschluss ist der 13. Mai 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