Transport

Nr. 5
21. Mai 2021

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

SÉCURITÉ, SÛRETÉ ET ENVIRONNEMENT

AIDEZ À AMÉLIORER NOTRE SÉCURITÉ !

PARTICIPEZ À L'ENQUÊTE EUROPÉENNE SUR LE CLIMAT DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

DU 26 AVRIL AU 1ER JUIN 2021

ACCÈS DIRECT À L'ENQUÊTE
https://www.cfl.lu/fr-FR/page/ERA

PLUS D'INFORMATIONS SUR *inside*CFL

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

1946-2021

CFL

Leitlinien eines neuen „tableau de service“ im MI

Licht am Ende des Tunnels?

Seit Jahren fordern wir als SYPROLUX die Einführung von Dienstplänen, die den wahren Gegebenheiten auf dem Terrain angepasst sind und die effektiven Arbeitszeiten im MI-Bereich widerspiegeln. Dienstpläne, welche einfache Tagschichten von Montags bis Freitags von 07:00-15:00 Uhr oder 08:00-16:00 Uhr anzeigen sind eigentlich nur anachronistische Überbleibsel längst vergangener Tage. Es ist nunmal Fakt, dass die CFL als Transportunternehmen mit ihrem hohen Transportvolumen, ihrem stark ausgelasteten Streckennetz und ihrer hohen Taktfrequenz, sowohl ihre Instandsetzungs- als auch ihre Neubauarbeiten rund um die Uhr ausführen und immer öfter in die Nacht verlegen muss.

Neben einem Transportbetrieb sind die CFL vor allem ein Betrieb, welcher sich gerne ein hohes Mass an Sicherheit zurechnet. Für uns als SYPROLUX ist die Basis aller Sicherheitskultur ein klares Regelwerk an Arbeitsbestimmungen und Arbeitszeiten. Klar, menschlich und dem Betrieb angepasst müssen sie sein. Der Arbeiter braucht klare Regeln, um seine eigene Sicherheit und die anderer zu gewährleisten und er braucht Planungssicherheit, um sein Arbeitsleben mit seinem Privatleben unter einen Hut bringen zu können.

Arbeitssicherheit und Planungssicherheit ist demnach das Mantra, welches wir als SYPROLUX immer wieder bei den MI-Verantwortlichen angestimmt haben. Nun, Anfang Mai fand endlich eine erste Unterredung mit der GI/MI-Obrigkeit statt.

Seitens den CFL gestand man ein, dass der Service MI an einem chronischen Personalmangel leidet, besonders in den unteren Graden der I-und A-Laufbahn. Aus diesem Grund will man verstärkt Rekrutierungsprozeduren angehen.

Man hat ebenfalls erkannt, dass man besser und vor allem effizienter mit sämtlichen Akteuren rund um die Infrastrukturprojekte kommunizieren und arbeiten muss. Eine bessere Abstimmung mit externen Firmen und vor allem klarere Arbeitspläne müssen erstellt und vor allem eingehalten werden. Eine bessere Planung ist die Basis für eine effizientere Durchführung von Arbeiten. GI und MI kamen aber nicht umhin weiter auf eine gewisse Flexibilität seitens des Personals zu pochen. In diesem Zusammenhang strebt man eine Planung pro Linie für längere Pausen in der Nacht an. Die Planungsdienststelle (cellule planification) muss den zur Verfügung stehenden Ressourcen Rechnung tragen, externen Firmen müssen straffere Zeitspannen auferlegt werden, in welchen sie Änderungen an Terminen anbringen können.

Des Weiteren teilte die GI-MI-Obrigkeit mit, dass die Einführung neuer Dienstpläne nur schrittweise und im Rhythmus eines aufgestockten Personalbestandes erfolgen kann.

Als SYPROLUX teilen wir die Ansicht, dass eine bessere und vor allem konsequentere Planung von Arbeiten auf dem Schienennetz unumgänglich ist. Wir sind ebenfalls der Meinung, dass eine neue Organisation der Streckensperren erforderlich ist. Nur durch längeres Sperren ist das Arbeitspensum zu meistern.

Des Weiteren ist es für uns als SYPROLUX unumgänglich, dass künftige Dienstpläne:

- eine Vorlaufzeit (Bekanntgabe) von mindestens 4 Wochen haben;
- jedem Bedienstete seine Ruhe-, Feier- und Urlaubstage gewährleistet sind;
- wie geplant ausgeführt werden. Kurzfristige Abänderungen dürfen nicht zu Lasten der Bediensteten gehen.

In punkto Urlaubsregelung, sollen Bedienstete mit Kindern Priorität in den Schulferien geniessen.

Als SYPROLUX werden wir in den kommenden Wochen und Monaten ein Auge auf dieses Dossier haben, dies ebenfalls im Zusammenhang mit den Verhandlungen im Bereich des Bereitschaftsdienstes (astreinte) und der Zeitsparkonten (compte épargne-temps).

Mylène BIANCHY

Service BU

D'Konscht vum Informéieren

ass gewëss keng einfach. Si beinhalt, dass een Informatioune kritt, se iwwerpréiwt an se weider gëtt. Dobäi ass et oft de Volet vun der Sich an der Iwwerpréiwung, deen di meeschten Zäit an Iwwerleeung kascht. A mat der Konscht ass et ewéi mat villem: si ass net jidderengem ginn. Esou gëtt aus Informatioun, Desinformatioun, bewosst Streeë vun Héieresoen oder d'Verbreede vun net vollstännegen Informatiounen.

Als SYPROLUX si mer intervenéiert an engem Dossier, wou et em de Choix vun engem Kandidat goung fir e sougenannten "poste à responsabilité particulière" geet. Fir esou e Poste kennen ze bekleede spille Critèrë vu Grad, vun Anciennetéit a vu Profil. Dës Prozedur ass an eisem Ordre Général 3, Annexe 4, Section 7 beschriwen. An dësem spezifesche Fall, wou et em d'Besetze vun engem Coach-Poste geet, si mer als SYPROLUX nach ëmmer der Meenung, dass d'Obregkeet vum Service BU net richteg ass. Dëst hu mer och dem Chef de Service RH matgedeelt, an deemno dee Punkt an eisen Aen och nach net ofgeschloss ass.

Den 23. Abrëll 2021, kuck do de selwechten Dag huet d'Sitzung beim Chef de Service BU stattfonnt, huet de Service RH am "Comité de Suivi réglementation RH" matgedeelt, dass am Kader vum Reegelwierk zu de "postes à responsabilité particulière", eng "décisioun de principe" am gaange wier ausgeschafft ze ginn, déi ee vir alle mol soll d'Modalitéite erkläre bzw kläre fir dass di Prozedur fir jiddereen nozevollzéien ass.

Dat ass e bëssi eng aner Informatioun, ewéi eng Ausso vun der BU-Obregkeet: "Wéi wësst Dier dat net? Dee Punkt vum Coach ass gekläert, mer si richteg! Huet d'Madame Bianchy iech dat net gesot?" - Dat ass, léif ausgedréckt, eng zimmlech bëlleg Aart a Weis fir Polemik ze streeën a versichen Dissenz ze séiën. Bis dato hu mer als SYPROLUX nach ëmmer versicht eis Punkten a Doleancë propper a korrekt ervir ze bréngen am Sënn vun de Mataarbechter a mat oppene Kaarten ze spillen. Mer hoffen, dass dat och an Zukunft eiser Delegatioun ze gutt kënnt.

Mylène BIANCHY

Covid 19 ...
Ende der Pandemie in Sicht?

Fränz DUHR

Mitte Mai 2021, in Luxemburg scheint das Infektionsgeschehen langsamer um sich zu greifen. Infolgedessen kann das Land eine Reihe von langersehnten Lockerungen. im privaten Bereich, im öffentlichen Raum und in der Wirtschaft wagen. Ein kollektives Aufatmen geht quer durch unsere Gesellschaft. Allerdings steckt wie so oft der Teufel im Detail.

Nun kann man endlich wieder vier Personen aus unterschiedlichen Haushalten ohne weitere Einschränkungen bei sich zu Hause empfangen. Die neue 4er-Regel gilt ebenfalls für die Gastronomie. Hier ist aber ein negativer Corona-Test ausschlaggebend, ob Herr oder Frau Ober einem dann anschliessend eine Menukarte aushändigt. Wo nun der Unterschied liegt, ob man zu Hause oder im Restaurant zu viert an einem Tisch speist, wird sich wohl so mancher in den kommenden Tagen und Wochen fragen. Indes erscheinen einem verschiedene Einschränkungen in Zwischenzeit immer weniger angemessen. Die Ausgangssperre z.B. wird zwar verlängert, doch bleibt diese Maßnahme was sie ist, eine Beschneidung der Menschenrechte eines jeden Einzelnen von uns.

Ein baldiges Ende der Pandemie scheint in greifbarer Nähe, auch dank der Impfung. Immer lauter werden auch hier zu Lande die Forderungen nach Lockerungen für Geimpfte. Solche "Privilegien", welche eigentlich der Rückgewinn unserer individuellen Rechte ist, zu diskutieren, sollte erst ein Thema sein, wenn der gesamten Bevölkerung ein Impfangebot gemacht wurde, und dies unabhängig vom Alter, egal ob jung oder alt.

Immer diese Jugend….

Apropos jung. Das Verlangen der Jugend nach Normalität ist klar erkennbar. Die improvisierten Partys auf der Kinnekswiss oder den 3 Eicheln sind ein klares Indiz dafür, dass die Jugendlichen es satthaben. Leider wird dieser Hilfeschrei oft von älteren Semestern missverstanden bzw ignoriert. Ihrerseits schreien diese dann nach härteren Strafen und strikteren Kontrollen. All diese Moralapostel scheinen vergessen zu haben, dass auch sie einmal jung gewesen sind.

In Pandemie-Zeiten ist der Verrat oft ein gefügiger Handlanger, selbst ernannte Law&Order-Hüter fühlen sich berufen ihren Beitrag zu leisten. Oder wie kann man sich die Polizeikontrolle in einer Kirche beim anwesenden Chor erklären? Leider macht diese Entwicklung auch vor der CFL nicht Halt, und erste Fälle von gezielten Kontrollen auf das Einhalten der Coronamaßnahmen wurden uns berichtet. Wir werden diese Entwicklung ganz genau verfolgen, um jegliche Willkür und Missbrauch zu unterbinden.

WIR - Neue Strategie für die CFL

Endlich, konnte man denken, haben die Macher der neuen Strategie verstanden was wichtig ist, nämlich WIR alle. Allerdings erfolgte die Landung auf dem Boden der Tatsachen sehr schnell. Auf einer Graphik sieht man den Kunden nach wie vor im Mittelpunkt, umgeben von vier Schwerpunkten: die Sicherheit, die Qualität, die Effizienz und die Innovation. Das Ganze wird vom „WIR". zusammen gehalten. So weit, so gut. Falls nun aber das „WIR" nicht funktioniert, wird die ganze Strategie auseinanderbrechen. Die durchgeführten Mitarbeiterumfragen haben unter anderem klar ergeben, dass eine Vielzahl von Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sich mehr Erklärungen zu der Strategie wünschen, insbesondere wie diese Strategie konkret auf jedem einzelnen Niveau umgesetzt werden soll. Und genau hier bei der Umsetzung der Strategie hinunter bis zu jedem einzelnen Mitarbeiter, kommen einem Zweifel. Es reicht nicht das WIR-Gefühl nur im Inneren eines Direktionsgebäudes zu fördern. Bis dato sind die Erklärungen oder Erläuterungen recht mager. Schade eigentlich, dass der Dialog und der partizipative Prozess so angepriesen wird, dann aber nicht gelebt wird und so fast nie bis zu den Rangniedrigsten durchdringt. Genau diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen aber das Rückgrat der CFL dar und müssen dieses „WIR"-Gefühl auch leben. Als SYPROLUX werden wir uns demnach mit der neuen Strategie eingehend befassen und deren Umsetzung kritisch verfolgen.

IG15 – Endlich?

Ein erster Entwurf wie die neue IG15 den Bereitschaftsdienst regeln soll wurde den Gewerkschaften unterbreitet. Wir haben diesen Text einer ersten Analyse zusammen mit der MI-Kommission unterzogen. Einige Ansätze sind interessant allerdings bleiben aber auch noch viele Fragen offen. Weitere Analysen und Beratungen werden folgen. Als SYPROLUX sind wir zuversichtlich, dass wir uns auf einem guten Weg befinden. Wir werden hier nicht lockerlassen und dieses Dossier weiter vorantreiben.

Fränz DUHR

SYPROLUX
Deng Gewerkschaft

Tag der Arbeit im Jahr 2 der Pandemie?

Impfschutz und Schnelltests

Erinnern wir uns an das vergangene Jahr. Unsicherheit und Ratlosigkeit prägten unseren Arbeitsalltag, welcher auf bis dato unbekannte Weise entschleunigt worden war. Dieses grassierende Virus lähmte Wirtschaft und Zivilgesellschaft, Arbeits- und Sozialleben.

Heute im Jahr 2 der Pandemie glaubt man immer wieder Licht am Ende des Tunnels zu sehen, doch das Virus schläft nicht. Es mutiert und nimmt durch eine veränderte Form immer wieder Fahrt auf. Die Bild des Opfers hat sich auch verändert, es greift immer mehr Menschen an, die inmitten ihres Familien- und Arbeitslebens stehen.

Ein Alltag ohne sanitäre Regeln, ohne Maskenpflicht und ohne Mindestabstand ist derzeit undenkbar. Doch all diese Regeln, gekoppelt an die anhaltende Ausgangssperre und die teilweise unnachvollziehbaren Einschränkungen im Bereich der Gastronomie, bleiben nicht ohne Konsequenzen. Gesellen sich zum Teil unkoordiniertes Handeln von Politik in den eigenen und angrenzenden Ländern, sowie eine Flut von Informationen, welche «Mensch» nur noch schwer bis überhaupt nicht verdauen oder überprüfen kann, so machen sich Misstrauen, bis hin zu Zorn innerhalb der Bevölkerung breit. Dies wiederum lässt den Nährboden der Querdenker- und Corona-Leugner-Bewegung weiter gedeihen und deren Saat sich weiter ausbreiten.

Impfen ist Trumpf!

Wenn es eine Lehre gibt, die sich aus der Pandemie ziehen lässt, ist es die Erkenntnis, dass Freiheit, besonders während Krisenzeiten, nicht unbedingt zwingend ist, doch aber sehr wohl unverzichtbar. Schränkt man den Menschen in seinem Handeln zusehends ein, so wird er auf Dauer verkümmern. Doch wenn wir ein Stück «Normalität» wieder erlangen wollen, gibt es keine 100 verschiedene Wege. Ein Weg aus der Pandemie schlechthin ist die Impfung. Auch wenn diese uns nicht so ohne weiteres vom Einhalten der sanitären Massnahmen entbindet.

Vorrang für Mitarbeiter im öffentlichen Transport beim Impfen

Als SYPROLUX sind wir der Meinung, dass es höchste Zeit ist über eine Impffolge nach Berufskategorien zu verfahren. Seit Beginn der sanitären Krise gelten die Eisenbahner:innen als System relevant. Es ist in unseren Augen demnach nur selbstverständlich, dass sämtlichen Beschäftigten im öffentlichen Transport schnellstens ein Impfangebot gemacht werden soll. Durch das interne Gesundheitszentrum, welche ebenfalls die Arbeitsmedizin umfasst, sollte die CFL als zweitgrösster Arbeitsgeber des Landes im Stande sein, die Impfung seines Personals vorzunehmen.

Testen, testen und nochmals testen

Da jeder Einzelne von uns ein Teil der Lösung ist, rufen wir als SYPROLUX alle unsere Kolleg:innen dazu auf sich weiterhin im Rahmen des «Large Scale Testing» testen zu lassen. Parallel richten wir ein Appell an die Politik und an die CFL-Verantwortlichen sich für das Einsetzen sogenannter Schnelltests einzusetzen. Diese sollen als komplementäre Massnahme angesehen werden. Sie sollen keineswegs andere sanitäre Massnahmen ersetzen.

Tag der Arbeit

Der 1. Mai steht für den Tag der Arbeit. Es ist der Tag an dem die Arbeitnehmer:innen im Mittelpunkt stehen. Der Ruf nach fairen Arbeitsbedingungen und -bestimmungen, nach fairer Entlohnung und nach Anerkennung. Im Jahr 2 der Pandemie soll am 1. Mai und darüber hinaus, eine ganz bestimmte Forderung im Fokus stehen, und zwar der verbesserte Schutz des arbeitenden Menschen im Berufsalltag.

Mylène BIANCHY

SYPROLUX

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

20.04.2021

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

21.04.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besichtigte die Mi-Brigaden in Esch/Alzette, hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

22.04.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besichtigte die Mi-Brigaden in Luxemburg und Wasserbilleg, hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

23.04.2021

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

Der SYPROLUX-Verwaltungsrat versammelte sich, zwecks Austausches und Besprechung unterschiedlicher aktueller Themen.

27.04.2021

Am Nachmittag nahm die SYPROLUX-Präsidentin an der Vorstellung der neuen Objektive des AV teil.

28.04.2021

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

03.05.2021

Zusammen mit den Personalvertreter des MI wurde eine positive Bilanz über die Besichtigungen der Brigaden gezogen. Des Weiteren wurde die Neuorganisation des Bereitschaftsdienstes im MI besprochen.

04.05.2021

Eine SYPROLUX-Delegation besichtigte die CRM-Werkstatt in Luxemburg, hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen. Nach der Besichtigung folgte eine Unterredung mit den Verantwortlichen des TM, um etliche Probleme sofort anzusprechen.

05.05.2021

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

06.05.2021

In einer interessanten Zusammenkunft wurden die neuen Leitlinien eines „tableau de service im MI“ vorgestellt. (siehe unten stehender Bericht)

07.05.2021

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

11.05.2021

Am Nachmittag traf sich die TM-Kommission um die Punkte für die nächste Sitzung beim „Chef du Service TM“ vorzubereiten.

12.05.2021

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

Steve WATGEN

Arbeiten auf dem CRM-Gelände

Photo: Mylène Bianchy

SYPROLUX

BU-KOMMISSIOUN

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service BU, le 23 avril 2021

- 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».

Den Delegué Titulaire vum SYPROLUX krut vum Chef du Mouvement geäntwert, dass et der Responsabilitéit vun all eenzelem Reservist iwwerlooss bleift, fir sech no engem Feierdag säi respektiven Congé compensatoire (S) ze froen, an dat iwwert déi normal Prozedure wéi schwaarzt Buch, Joker, etc. No dësem Delai ass et dem Service iwwerlooss, fir den Dag ze setzen.

- Monsieur le Chef de Service, s'est-t-il se entretemps 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 prérequises par la fiche de poste "Coach"? En cas d'une réponse affirmative, le délégué du personnel désire en connaître le contenu.

Laut Ausso vum Chef de Service, ass déi Saach mam Chef de Service RH opgekläert. De Service wär en règle. Mer hunn dës Ausso zur Kenntnis geholl, bleiwen awer als SYPROLUX der Meenung, dass dës Virgoensweis net richteg ass. Aktuell ass en Text säitens der Direktioun an Ausarbecht, wou an enger "Décision de principe" soll geholl ginn, wéi verfuer gëtt, wann sou genannten "postes à responsabilités particulières" besat ginn.

- Le délégué du personnel demande pour l'ensemble des agents l'introduction d'une option pour échanger, resp. fractionner des jours de congé oùuautres journées improductives en heures simples.

Do ass keen zefriddestellenden Accord fonnt gi. D'Propose vum Service BU war, den integralen Congé an Stonnen ëmzewandelen, wat fir eis als SYPROLUX inakzeptabel ass.

- 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.

Bis dato si laut Chef du Mouvement ronn 50% vum Effectif op der neier Linn 502 (Ettelbréck > Iechternach) ugeléiert gin. Do soll kee Chauffeur mussen ouni déi néideg Formatioun/connaissance de ligne fueren. Par konter, gëtt op der neier Linn 109 (Iechternach > Kierchbierg via Bech) kee Chauffeur extra forméiert, vu datt de Linneverlaaf bis op déi Escale via Bech quasi identesch mat eiser aktueller Linn 110 ass.

- 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.

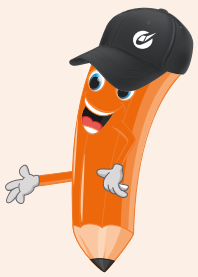
Den Delegué Titulaire krut zougesot, dass de Planifikatiounsbüro grad wéi de CEB/Telematik géinge sensibiliséiert ginn, fir déi Problematik méi a besser an hirer Planifikatioun ze consideréieren.

Deng Kontaktleit am Service BU

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

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

Max KLEER
Kontakt Atelier
691 978 717 - max_klkleer@hotmail.com



- 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».

Do bedauere mir als SYPROLUX et nawell ganz staark, dass do mol net den Usaz vun engem Konsens konnt fonnt ginn.

- 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.

Den Atelier wäert eng Campagne lancéieren, fir datt all Bus op déi reklaméiert Funktiounen hin kontrolléiert gëtt. En plus kennt an all Hal an der Stad an zu Iechternach en Eemer mat Seefewaasser an entspriechend laanger Biischt stoen, fir kennen déi Réckfuerkamerae propper ze maachen.

- 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.

De Pool vun de Chaufferen am SecoursRail gëtt erop gesat. Esou soll vermidde ginn, dass méi ewéi 3 Fréischichten un engem Stéck solle geschafft ginn.

- 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.

De Service wäert sech mat der Entreprise vum externe Botzpersonal concertéieren, fir d' Refectoire'en an Zukunft eréischt vu 14 Auer un ze botzen.

Divers:

- Den Delegéierte vum SYPROLUX huet matgedeelt, dass et duerch den Engagement vum SYPROLUX mëttlerweil en "Accord de principe" gett, wéi mat engem reportéierte S (Congé compensatoire) ze verfueren ass am Fall, wou den Agent deen Dag krankgemellt ass. Do ass et an Zukunft ganz kloer an ouni Zweiwel esou, dass den Agent dee gesate S rëm zréckkritt.

- Tablets: An 2 bis 8 Woche soll laut Ausso vum Chef de Service eng Testphase ulafen, wou +/- 10 Agent'en déi Tablettë wäerte kréien an iwwert en Zäitraum, den nach muss definéiert ginn, testen.

Fir de SYPROLUX

Daniel SCHILDGEN

Info:

Betreffend d'Attributioun vun lechternacher Tier un Leit aus dem Stater Roulement

Kolleeginnen, Kolleegen,

no laangen an deels kontroversen Diskussioune bannent eiser Kommissioun iwwert de Pro a Kontra zu u.g Thema krut den Delegué Titulaire vun eiser Kommissioun den 22ten Abrëll an enger Entrevue mam Chef du Mouvement endlech Äntwerten op eis Froen, déi mir dem Chef de Service schonn den 21ten Dezember zejoert geschéckt hunn. No dëser Entrevue si mir an enger uschléissender Reunioun zesummen zur Konklusioun komm, dass mir de Projet esouwäit ënnerstëtzen, wéi eis Fuerderunge bzw. Konditioune vum Service respektéiert ginn.

D'Modalitéite si folgendermoosse virgesinn:

Déi Tier, déi zu Iechternach net besat ginn, bzw. opstinn, ginn à prior un déi 22 Reserviste verdeelt, déi méi no bei Iechternach wunne wéi bei der Stad. Eenzeg Exceptioun wier am Fall, wou z.B. ee vun deenen 22 Agent'en sech fir den Dag X eng Fréischicht freet an awer just an der Stad nach eng fräi wier, da muss deen Agent deen Dag eben an d'Stad fuere kommen.

Déi 7 Agent'en aus dem Stater Roulement, déi sech fir eng éischt Testphase gemellt hunn, wäerte jeeweils +/- 50% zu Iechternach bzw. an der Stad fueren. Egal wéi wäert näischt un hirer Déngschtschabloun änneren.

Deen ganze Projet baséiert kloer um VOLONTARIAT, d.h. wann ee vun deene 7 betraffene Leit net méi well, gëtt säin Déngschtplang vun der nächster Referenzperiod un rëm op normalen Oflaf zréckgesat.

Bleift ze bemierken, dass et laut Ausso vum Chef du Mouvement esouguer mat deenen betraffenen Leit (29 ETP) net wäert duergoen, fir all oppenen Déngscht ze besetzen, an awer kenne mer doduerch erreechen, dass net méi grad esou vill Reserviste vun der Stad op Iechternach detachéiert musse gi wéi bis elo.

Dofir hunn mir als BU-Kommissioun vum SYPROLUX eis schlussendlech och mam Projet averstane gewisen. Mee mir hunn awer och an der Sëtzung beim Chef de Service vum 23ten Abrëll ganz kloer manifestéiert, dass mir d'Situatioun weider verfollegen. Et soll net sinn, dass bemol Iechternacher Reservisten an der Stad fueren, iwwerdeems Stater Roulements-Leit zu Iechternach fuere!

Do si mir ganz decidéiert net domat d'accord!

Lëtzebuerg, Abrëll 2021

BU-Kommissioun

#syprolux - am BU

Aktivitéitsbericht vun der SYPROLUX-BU-Kommissioun

D'Joer 2020 - eng schwiereg Zäit, och fir d'Gummibunn

Kolleeginnen, Kolleegen

Wéi mer alleguerte wëssen, war d'Joer 2020 fir kee vun eis en einfacht. Vun engem Moment op deen anere war alles anescht an eisem Privat- ewéi och an eisem Aarbechtsliewen. Keen vun eis konnt sech virstellen, datt esou e klenge Virus eis d'Fäerte géing léieren an eis an eisem Alldag esou géing aschränken ouni ze wëssen ewéi laang dëst géing unhalen.

Wat de Busbetrib ubelaangt, hunn mer awer zu kengem Moment opgehale mat schaffen. – Nee! – ganz féx huet et geheescht, mer als Gummibunn wäre „systemrelevant". Den Transport vun de Leit misst oprecht erhale ginn. An esou stounge mer als Buschauffer mat un der Front a waren dem Virus ausgesat. Hei sief och ernimmt, dass mer als SYPROLUX schonn am Virfeld vum Lockdown bei der CFL-Direktioun intervenéiert sinn, fir, dass an de CFL-Busse solle schnellstméiglech Ofspärungen installéiert gi fir de Chauffer alt e bëssi ofzeschiermen.

A wa mer och am Ufank vum Confinement applaudéiert kruten, hunn mer awer am Laf vun de Wochen a Méint misste feststellen, dass de COVID-19 nawell dacks als Virwand gebraucht ginn ass fir geplangte Saachen op d'laang Bänk ze drécke bzw. direkt z'annuléieren. Dee klénge Virus ass e bemol vun eiser Obregkeet als Dauervirwand an d'Feld gefouert ginn.

Als Gewerkschaft hu mer missen eis Aarbecht deelweis nei erfannen. Mer hunn eis mat neien digitale Mëttel missen aushëllefe fir mat de Leit um Terrain ze kommunizéieren, dëst zu Laaschte vum direkte Kontakt. Et huet geheescht, an heescht deelweis 14 Méint nom Ufank vun der Pandemie nach ëmmer, Distanz halen.

Als SYPROLUX hunn mer awer versicht eis Gewerkschaftsaarbecht no beschtem Wëssen a Gewëssem ze maachen. Hei ernimme mer duerfir e puer Punkten an chronologescher Suite:

1. Reuniounen vun eiser SYPROLUX-BU-Kommissioun:
   - den 17.Februar,
   - den 19. August,
   - den 11.Dezember.
2. Reuniounen beim Chef de Service vum CFL-Busdéngscht:
   - den 16.Juni (amplaz den 17.Mäerz),
   - den 22.September a fir
   - den 07.Dezember. Zu dëse Sitzunge sinn och all Kéiers Rapport'en geschriwwen a publizéiert ginn.

Et sief ernimmt, dass mer als SYPROLUX eng Partie Punkten am Joer 2020 konnten ëmsetzen. Esou hu mer erreecht, dass de Roude Congé an zwou gläich laang Perioden opgedeelt gouw mat enger 4. Aschreiwungsphase, wat eng Verbesserung fir d'Reservisten duerstellt. Des Weideren ass et eis gelongen d'Unzuel vun de Congés Creneau'en erop ze setzen. An via eis Joker kennen elo pro Dag 6 Fräistellungen garantéiert ginn.

Bei de Roulement'en konnten am EN2 a punkto Dagesschichten och Verbesserungen duerchgesat ginn. Par Conter, wat d'Schablounen ubelaangt, krut d'Personaldelegatioun bis dato keng Satisfaktioun. Als SYPROLUX bleiwe mer bei eiser Meenung, dass de Busbetrib op alle Fall muss Dauer vun hiren Creneau'en an de Schablounen zeréckschrauwen, esou wéi dat den 11. Februar 2019 festgehale gouf.

Desweideren hunn den Dan Schildgen an de Marc Becker vill Zäit an Energie investéiert, fir punktuell a strukturell Problemer am direkten Echange mat der Obregkeet ze léisen, wéi z.B. eng Partie Inkoherenzen am Kontext mat den ordonéierte Covid-Mesuren vun der Eisebunn an der Applikatioun dovun an eisem Service. En plus, mussen ee leider ëmmer erëm feststellen, dass vun dem een oder aneren"Chef" de CFL-Personalstatut bzw. eis Aarbechtskonditioune sollen "ad absurdum" gefouert ginn. Esou huet missen d'Délégation Centrale op e Neits festhalen, wéi mat engem Feierdag verfuer gëtt, deen en Agent am Krankheetsfall net konnt eran huelen. A weider ass fir eis als SYPROLUX nach ëmmer kloer, dass d'Reegelwierk vum OG3 a punkto Krittäre fir kennen op e "poste à responsabilité" ze kommen och fir de Service BU zielen, besonnesch wann et och nach em esou en verantwortungsvolle Posten, ewéi deem vun engem Coach geet. An dësem Kontext ginn nach Gespréicher am Kader vum "Comité de réglementation RH" gefouert.

Um Ënn bleift ze soen, dass den Dan Schildgen an de Marc Becker och weider wäerten no beschtem Wëssen a Gewësse schaffen, fir d' Interessie vun de Kolleeginnen a Kolleegen am BU ze vertrieden an ze verdeedegen!

Vive de SYPROLUX!

Opgesat am Mee 2021

SYPROLUX

TM-KOMMISSIOUN

Questions pour la prochaine réunion auprès du Chef du Service TM, le 02 juin 2021

1. Selon les informations des délégués du personnel, il existerait des problèmes majeurs quant aux demandes de mutation introduites par les agents. Les délégués du personnel revendiquent des explications quant à la gestion et le suivi de ces demandes.

2. Les délégués du personnel ont pris connaissance qu'interviennent des changements à court terme sur des lignes sans qu'aucune connaissance de ligne ne soit dispensée aux agents concernés. Or, dans un souci de sécurité et afin de garantir une bonne qualité de travail, les délégués du personnel demandent à ce que les cems soient au moins accompagnés par un coach lors du premier jour de la mise en vigueur de tels changements.

3. Les délégués du personnel demandent la publication d'une note définitive renseignant sur la procédure de l'accord de manoeuvre pour la sortie resp l'entrée au CRM depuis l'ensemble des voies.

4. Les délégués du personnel demandent à ce que soit émis un rappel au personnel de l'AC soulignant que les restrictions concernant les engins moteurs sont à annoter impérativement dans les carnets de bord respectifs.

5. Selon les informations des délégués du personnel, il semblerait que dans un futur proche plus de rames DOSTO seraient tractionnées par des loc 3000. Les délégués du personnel demandent si la PMM fonctionnera également sur de telles compositions?

6. Selon les informations des délégués du personnel, des problèmes récurrents persisteraient concernant l'approvisionnement resp. la gestion des pièces de rechange pour DOSTO. Les délégués du personnel désirent être renseignés sur le projet de la division TM/M en la matière.

7. Selon les informations des délégués du personnel, la mesure des bogies DOSTO est récemment effectuée par une firme externe. Les délégués du personnel désirent être informés sur les causes d'une telle externalisation d'une expertise effectuée jusqu'à présent par les soins de l'atelier central CFL.

Les délégués du SYPROLUX

Marc ADAM, Igor GOMES, Georges DEMUTH et Michel SCHMITT

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

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

SYPROLUX
Deng Gewerkschaft

Vor 175 Jahren erste Konstruktionspläne für eine Eisenbahn im Grossherzogtum Luxemburg - Teil 4/Schluss

Armand SCHILLING

Die Prinz-Heinrich Gürtelbahn, das zweite Eisenbahnnetz

Gegen Ende der 1860er Jahre wurde die Entwicklung der Eisenindustrie und der luxemburgischen Eisenbahnen zum Spielraum von Rivalitäten welche sich über die grossherzoglichen Grenzen hinaus ausbreiteten, und einheimische Eisenbahnen und Eisenindustrie ein Objekt der Begehrlichkeiten seiner Nachbarn wurden. Als Beispiel, der misslungene Annexionsversuch vom frz. Kaiser Napoléon III im Jahr 1867. *„Malgré ses déboires, la compagnie avait reçu l'appui énergique du puissant industriel et homme politique luxembourgeois Norbert Metz et des propriétaires de minettes du canton d'Esch-sur-Alzette. Son exploitation avait été morcelée entre la Compagnie française de l'Est, dans laquelle l'empereur avait des intérêts, le Grand-Luxembourg belge et l'administration des chemins de fer prussiens…" Rail-Finance et Politique – Les entreprises Philippart 1865-1890.*

Da die bis dahin hergestellten W.L.- Eisenbahnlinien die wirtschaftlichen Zentren der neu aufkommenden Eisenindustrie nicht ausreichend abdeckten, musste schliesslich 1869 ein zweites Bahnnetz geschaffen werden. In einer 1866 erschienenen Studie des Mineningenieurs F.E. Majerus, dem Autor des „Rapport sur les chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg" hatte sich der Autor bereits mit folgenden Worten geäussert: *„Le but principal des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg est de relier les riches bassins miniers et métallurgiques du Luxembourg et de la France limitrophe avec les bassins houillers de Sarrebruck, de Charleroi, de Liège, d'Aix la Chapelle et de la Ruhr…".* Zu diesem Zeitpunkt, so Majerus weiter, wo die Eisenbahnverbindungen zwischen dem Grossherzogtum und den Randländern über die W.L.-Verbindungen stattfanden, hätte die Gefahr bestanden, durch Konzessionen diverser neuen Linien auf belgischem und französischem Territorium den Verkehr des W.L.-Schienennetzes mehrheitlich über rivalisierende Strecken abzuleiten. *„Le nouveau réseau écartera à jamais ce danger, en complétant et en rectifiant le réseau actuel…"* so F. E. Majerus weiter.

Vorkämpfer für das zweite luxemburgische Eisenbahnnetz, waren schon ab 1864 der Buchdrucker Eugène Guyot aus Brüssel, der hierfür auch die populäre Bezeichnung „Chemin de fer de ceinture / Gürtelbahn" prägte, sowie der belgische Bankier Simon Philippart, und der Mineningenieur François Emil Majerus aus Luxemburg. Da der Vizegouverneur von Luxemburg, Prinzregent Heinrich der Niederlande dieses zweite luxemburgische Eisenbahnnetz befürwortete und unterstützte wurde er als Bruder des niederländischen Königs zum Namensgeber der neuen Eisenbahngesellschaft.

Die Bahn sollte unter anderem von Petingen über Kleinbettingen, entlang der Attert und der belgischen Grenze bis Ettelbrück und anschliessend längs der Sauer über Echternach nach Wasserbillig führen. Die Herstellung dieser Verbindung sowie die Bildung von weiteren Linien im Süden wurden durch das Gesetz vom 19.3.1869 (Mémorial Nr.6 vom 25.3.1869) genehmigt, um damit das Projekt zu realisieren die W.L. Linien mittels einem neuen Eisenbahnnetz zu verknüpfen. Durch eine Konzessionsabmachung vom 14.12.1868 - 27.2.1869 zwischen der grhzgl. Regierung und der Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut waren bereits folgende ergänzende Eisenbahnstrecken beantragt worden demzufolge das Netz der künftigen Prinz-Heinrichbahnen gebildet werden sollte.

1. eine Eisenbahnlinie die Sauer entlang von Ettelbrück nach Wasserbillig über Echternach;
2. eine Eisenbahnlinie von Ettelbrück oder Colmar durch's Alzettetal über (Klein)bettingen nach Petingen wo sich das Zentrum des neuen Netzes befinden sollte oder Lamadeleine und der frz. Grenze, sowie von Petingen weiter nach Esch/Alzette;
3. eine Eisenbahnlinie von Bettemburg aus der Richtung von Athus über Beles, mit Zweigbahn nach Esch an der Alzette;
4. eine Eisenbahnlinie von Bettemburg nach Remich;
5. eine Eisenbahnlinie von Remich nach Oetringen.

Die Herstellung der beiden unter den Nummern 4 und 5 bezeichneten Eisenbahnlinien war abhängig von einer Streckenverlängerung über Remich hinaus bis auf preussisches Gebiet mit Anschluss nach Merzig oder an jedwedem anderen Punkt der Saarlinie, und hätten die aktuelle Strecke über Esch-Luxemburg-Saarbrücken um 40 km abgekürzt). Sollte darüber hinaus der Bau der genannten Linien innerhalb von 3 Jahren nicht definitiv gesichert sein, hätte die P.H.-Gesellschaft aber den Vorrang behalten. Die Strecken 1 bis 3 wurden gebaut, während 4 und 5 unter anderem infolge des politischen Wandels durch den dt./frz. Krieg von 1870/71 und der nachfolgenden Übernahme von Elsass-Lothringen durch Deutschland die beiden genannten

Strecken nie hergestellt wurden, jedoch bis heute als eine Eisenbahn-Direktverbindung Luxemburg - Saarbrücken in diese Richtung für Schlagzeilen sorgt.

Im Frühjahr 1870 begannen die Arbeiten an zwei Stellen: der Linie Esch-Alzette - Petingen - Steinfort und der Linie Petingen - Fond-de-Gras. Gleichzeitig wurde der Bau der Linie Küntzig(Clemency) - Autelbas - Arlon gestartet. Ab dem 1. August 1873 verkehren die ersten Züge im neuen PH-Netz: Esch-Alzette - Petingen(16,02 km) Petingen - Steinfort (18,36 km) Hagen - Kleinbettingen (1,11 km).

1873 - 1874: Von Diekirch entlang der Sauer wurde ein neues Projekt gestartet, die 50 km lange Ettelbrück-Wasserbillig-Linie. Um Tunnels zu vermeiden, ging es durch das Sauer-Tal bis nach Wasserbillig. Am 20. Oktober 1873 wurde die Linie Diekirch - Echternach in Anwesenheit von Prinz Heinrich in Echternach eingeweiht. Voll funktionsfähig erst ab dem 8. Dezember 1873, da noch einige Arbeiten zu erledigen waren. Am 20. Mai 1874 nahm die Strecke Echternach-Wasserbillig ihre Arbeit auf. 1874 wurde die 5 km lange zweigleisige Strecke Petingen - Athus gebaut, und am 1.12.1874 eröffnet um eine weitere Verbindung nach Belgien herzustellen.

Weitere Eröffnungen:

20.12 1875	Güterbahn Petingen - Lamadeleine 6 km;
07.03.1877	Güterbahn Esch - Esch Hoehl 1 km;
19.04 1879	Güterbahn Lamadeleine - Grenze 4 km;
20.04.1880	Steinfort - Nördingen - Ettelbrück 34 km;
01.06.1881	Kautenbach - Wiltz 9 km;
27.06.1886	Rodange - (Longwy) 2 km;
01.07.1888	Wiltz -Schimpach-Wampach (Bastogne) 10km;
25.11.1891	Wasserbillg - Grevenmacher 6 km.

Am 17.11.1874 hatte die Regierung der Stadt Luxemburg mitteilen lassen dass die Prinz - Heinrich - Gesellschaft noch einmal um eine Konzession eingekommen sei für eine von der Attertlinie abzweigenden industriellen Zweigbahnstrecke ab Küntzig über Garnich - Dippach - Luxemburg-Glacis nach Dommeldingen. In der entsprechenden Konvention vom 24.7.1873 zwischen der Regierung und der Prinz Heinrich-Gesellschaft hiess es hierzu im Art. 1, Absatz B: „Une ligne de chemin de fer, se détachant de celle de Clemency à Dippach et à Garnich et se dirigeant par Luxembourg vers Dommeldange, avec gare spéciale à Luxembourg et avec raccordement de celle-ci à la gare actuelle du chemin de fer Guillaume-Luxembourg“ (Bestimmung der Linienführung durch kgl.grosshzgl. Beschluss vom 25.10.1874 - Mémorial Nr.32.vom 14.11.1874). Obwohl der Stadtrat sich günstig zu diesem Projekt ausgesprochen hatte, wurde das Vorhaben wegen Finanzschwierigkeiten der Chemins de fer du Hainaut in welche die P.H.-Gesellschaft hineingezogen wurde innerhalb kürzester Zeit wieder gegenstandslos.

In den Jahren 1874 - 1877 hatten die Eisenhütten Kunden das Interesse an luxemburgischem Gusseisen verloren. Aufgrund seines hohen Phosphorgehalts war es zu spröde. Der Preis fiel von 140 auf 45 Franken pro Tonne. Eine Krise war unvermeidlich, und 40% der Eisenarbeiter verloren ihre Arbeit. Hinzu kam, dass die damalige Eisenbahngesellschaft „Société des Bassins Houillers du Hainaut“ bankrott ging (Konkurs Erklärung am 6.1.1877). Nicht zuletzt durch das Wirken des Financiers und Spekulanten Simon Philippart, ihrem Vorstandvorsitzenden aus Tournai. Ab 1870/71 hatte er bekanntlich eine Eisenbahnkonzession im Grossherzogtum und in Frankreich erhalten. Simon Philippart welcher bis zum Vorabend des deutsch/franz. Krieges in zwei belgischen Grenzländern an die Spitze von mehreren hundert Kilometern Eisenbahnen gekommen war, wovon eine Grosszahl noch nicht einmal zum Objekt des öffentlichen Nutzens erklärt worden war, befand sich schon damals permanent in finanziellen Schwierigkeiten.

Trotz der Kapitalbeschaffung durch Erzabbaukonzessionen kam es 1877 aufgrund der finanziellen Schwierigkeiten zu einer Umstrukturierung in eine neue luxemburgische Prinz-Heinrich Eisenbahn- und Erzgrubengesellschaft. Am 16. Oktober1877 konstituierte sich eine neue Gesellschaft, und die luxemburgische Regierung gründete 1878 zusammen mit privaten Investoren die neue Gesellschaft **„Société Anonyme des chemins de fer et minières Prince Henri“**. Es blieb bei der Abkürzung „PH“. Die Erfindung des neuen Sydney Thomas und Perrrcy Gilchrist Verfahrens zur Herstellung von Stahl löste einen Boom für die luxemburgische Stahlbearbeitung aus, und neue Stahlwerke und Walzwerke entstanden. Die neue PH-Gesellschaft konnte nun den Bau ihrer Linien abschliessen.

Eine Konvention vom 1.5.1876 hatte der Prinz-Heinrich Gesellschaft die Konzession für eine neue Linie erteilt welche sich von der Linie Bettemburg - Remich abheben, und über Grevenmacher - Wasserbillig führen sollte. Dieselbe Konvention vertagte ausserdem die Herstellung der Linien 4 und 5 weil Preussen keine und auch später nie eine Konzession zur Weiterführung erteilte, und darum die beiden Vorhaben nicht ausgeführt wurden.

Schon im Jahre 1873 war eine Finanzgruppe an die Regierung herangetreten um eine PH-Konzession zum Bau einer internationalen Bahnlinie Luxemburg - Petingen - Longwy zu erhalten. Mit dem Hinweis auf eine ungenügende Schleifung der Festungswerke der vormaligen Bundesfestung Luxemburg erhob die deutsche Regierung dagegen Einspruch. Da die deutsche Seite auch nachträglich ihre ablehnende Haltung in dieser Frage beibehielt, suchte man diese direkte Bahnverbindung zwischen Luxemburg und Frankreich durch einen P.-H.-Bahnanschluss Bettemburg - Athus zwischen Rodange und Mont St. Martin herzustellen“ (Bull. comm. 1874 S 230; Mémorial 1875 II). Am 23.8.1884 kam es zu einem Vertragsabschluss mit Frankreich zum Bau der diesbezüglichen Anschlusstrecke, die am 27.2.1886 eröffnet werden konnte. Die Herstellung der direkten Bahnlinie Luxemburg - Petingen hatte man aber auch im Auge behalten, da inzwischen nun die Festung Luxemburg endgültig der Geschichte angehörte. Schon am 4.2.1889 wurde den Ein-

wohnern der Stadt Luxemburg im 1889er Bulletin Communal mitgeteilt, dass bereits auf städtischem und Hollericher Gebiet (der heutige Bahnhofbereich gehörte bekanntlich damals noch zur Gemeinde Hollerich) Vermessungen zur Linienführung der Bahn Luxemburg - Petingen durchgeführt würden. Konzessionserteilung am 16.11.und 23.12.1894; Bahnbau und Linienführung durch Beschluss vom 28.3.1896 zum Gegenstand öffentlichen Nutzen erklärt. Bau der Strecke 1897-1900. Am 8. August 1900 wurde die neue Linie Luxemburg - Dippach - Petingen eröffnet. Damit war ein Höhepunkt der PH. Eisenbahngeschichte und offenbar in dem betreffenden Jahrhundert eine der umfangreichsten Expansionen im Schienenverkehr in Luxemburg beendet.

Gescheiterter Versuch zur Vereinheitlichung der luxemburgischen Normalspureisenbahnen...

Zwischen 1920 und 1925 kam erstmals eine Fusion der beiden W.L. und P.H Normalspurnetze ins Gespräch, und die Betriebsführung durch die P-H-Eisenbahngesellschaft.

Nachdem durch Konvention vom 13.5.1919 die Regierung der Société Anonyme luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri Prinz-Heinrich Gesellschaft den Betrieb der Vizinalbahnen Luxemburg-Echternach, und Bettemburg - Aspelt konzediert hatte, war es also die Prinz-Heinrich Gesellschaft welcher unter ihrer Führung die Vereinigung von sämtlichen Linien des luxemburgischen Eisenbahnnetzes zufallen sollte. Während die Generalversammlung der P.H. Aktionäre das Gesetzesprojekt am 17.11.1924 guthiess, wurde es durch ein zweites negatives Votum der Abgeordnetenkammer hinfällig. Nach tumultartigen Debatten war das Vorhaben in erster Lesung am 25.Januar 1925 knapp mit 24 gegen 23 Stimmen angenommen worden. Jedoch in zweiter Lesung am 20. Januar wurde das Vorhaben mit 24 gegen 24 Stimmen abgelehnt. Aufgrund der Ablehnung demissionierte daraufhin das Kabinett Reuter und die Abgeordnetenkammer wurde aufgelöst. Da die W-L- Gesellschaft kein eigenes Rollmaterial besass hätte der Fuhrpark der P-H Gesellschaft sowieso nicht gereicht um das vereinigte Eisenbahnnetz zu betreiben.

Mémorial du Grand-Duché de Luxembourg. Memorial des Großherzogtums Luxemburg.

Samedi, 11 mars 1922. № 15. Samstag, 11. März 1922.

Loi du 5 mars 1922, portant approbation de la Convention d'Union économique signée à Bruxelles le 25 juillet 1921 entre le Luxembourg et la Belgique.

Gesetz vom 5. März 1922, wodurch der am 25. Juli 1921 zu Brüssel unterzeichnete luxemburgisch-belgische Wirtschaftsvertrag genehmigt wird.

Art. 24.

L'exploitation de tout le réseau des chemins de fer luxembourgeois à section normale fera l'objet d'un arrangement entre les deux pays en vue d'assurer la dite exploitation avec le concours de la société luxembourgeoise Prince Henri.

Si cet arrangement n'est pas conclu dans le délai de six mois à dater de la signature de la présente convention ou à une date plus rapprochée, au cas où le Gouvernement luxembourgeois en exprimerait le désir, le Gouvernement belge assurera provisoirement l'exploitation du Guillaume-Luxembourg par les soins de l'administration des chemins de fer de l'État belge ...

Genehmigungsgesetz vom 5.3.1922 zum Inkrafttreten des Vertrages der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion am 22.12.1922, dem Vorläufer der späteren BENELUX Wirtschaftsunion. Auszug des Art. 24 mit dem Hinweis auf die Konvention vom 25. Juli 1921 zur Betriebsübertragung des gesamten luxemburgischen Normalspurnetzes an die Prinz-Heinrich Eisenbahngesellschaft.

Nach der nicht zustande gekommenen Vereinheitlichung der Eisenbahnnetze und dem Betrieb durch die Prinz-Heinrich Eisenbahngesellschaft war diese Frage der luxemburgischen Bahnen bis 1925 in der Schwebe geblieben. In der Zwischenzeit und bis zum 10.Mai 1940, gab es drei Eisenbahnnetze: Das 206 km lange Netz der W.L.-Eisenbahnen betrieben durch die 1938 gegründete SNCF mit ihrer Unterdirektion Strassburg, die Prinz-Heinrich Eisenbahnen der neuen P-H- Gesellschaft (193 km), und die 139 km langen Schmalspurbahnen als Staatsbetrieb.

Im Zweiten Weltkrieg, im Anschluss an den Einmarsch vom 10.Mai 1940 und nach dem Betrieb während einer kurzen Wehrmachtsperiode durch deutsche Feldeisenbahner hatte die Deutsche Reichseisenbahn bereits im Herbst 1940 mit Wirkung vom 1.September für die W.L. Bahn und 1. Dezember für die P.H. Bahn den Betrieb und die Verwaltung übernommen, und durch CDZ-Verordnung vom 29.Mai 1942 rückwirkend auf den 1.1.1941 beide W.L. und P.H. Eisenbahnnetze komplett in die Deutsche Reichsbahn integriert, die Schmalspurnetze mit Wirkung auf den 1.4.1942. Dieser rechtswidrige Zusammenschluss der luxemburgischen Eisenbahnnetze geschah durch CDZ-Verordnung vom 29.5.1942 (Verordnungsblatt Nr.34 vom 8.6.1942). Der Zustand dieser widerrechtlich erzwungenen Vereinheitlichung aller luxemburgischen Eisenbahnen durch den CdZ wurde nach Kriegsende von der luxemburgischen Regierung nicht mehr rückgängig gemacht.

Der seit der Befreiung vom 10. September 1944 zunächst ohne rechtliche und vertraglich abgesicherte Grundlage und provisorisch geführte Eisenbahnbetrieb wurde erst im Nachhinein und rückwirkend auf den 2.10.1944 durch den

grossherzoglichen Beschluss vom 24.5.1945 legalisiert, worin es unter anderem hiess: Art.1er - *L'ensemble des lignes de chemins de fer tant à voie normale qu'à voie étroite, situés dans le Grand-Duché de Luxembourg … sera exploité provisoirement par l'Etat pour le compte de qui de droit. La gestion des chemins de fer luxembourgeois est confiée à un Comité de Gérance et un Comité de Direction.*

Mit der Gründung der anonymen „Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois", kurz C.F.L am 14. Mai 1946 und nach Anheben des Gesellschaftskapitals ab 1997 mit luxemburgischer (63,25%), belgischer (24,50%), und französischer (12,25%) Beteiligung endeten (vorläufig) die langen Auseinandersetzungen um den Betrieb der luxemburgischen Eisenbahnen.

Armand SCHILLING

SYPROLUX

Kinderferien- und Sozialwerk

Vorschläge verschiedener Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

Wie seit einigen Jahren schon bietet die Verwaltungskommission des Kinderferien- und Sozialwerks die Möglichkeit den Kindern und Enkelkindern unserer Mitglieder eine Beteiligung an den Unkosten der verschiedenen Aktivitäten zu gewähren.

Kolonien und Camps

Für Kinder im Alter von 6 bis 17 Jahren die während den Winter- und Sommerferien an Camps oder Kolonien teilnehmen.

Auskünfte, weitere Vorschläge und Einschreibungen kann man unter folgenden Adressen nachfragen:

- **SNJ:** Tel: 247 86455 und www.snj.lu
- **CROIX-ROUGE:** Tel: 2755 2004 oder 2755 6202 und www.croix-rouge.lu
- **CARITAS:** Tel: 40 21 31-1 und www.caritas.lu

Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule

Anmeldungsformulare oder zusätzliche Auskünfte sind zu bekommen unter folgenden Adressen:

STUDIENKREIS
Tél: +352 45 58 70
9, rue Jean Bertholet L-1233 LUXEMBOURG
www.studienkreis.lu

INTELLEGO
Tél: 45 58 70 GSM: +352 661 787 995
www.intellego.lu
contact@intellego.lu

D'STÄIP
19, rue Louis Petit L-4278 Esch/Alzette
contact@d-staip.lu
www.d-staip.lu

Die Beteiligung des Kinderferien-und Sozialwerks einer finanziellen Entschädigung der Unkosten pro Kind/Enkelkind an den aufgelisteten Vorschlägen beträgt eine jährliche (1 Januar bis zum 31 Dezember) maximale Gesamtrückzahlung des laufenden Jahres von, 300€ pro Kind/Enkelkind bei Nachhilfekurse und 500€ pro Kind/Enkelkind bei Ferienkolonie, bei Abgabe einer Kopie der Zahlungsquittung und Rechnung in unserem Sekretariat des SYPROLUX.

Um weitere Auskünfte oder Informationen zu erhalten, kontaktieren sie:

MULLENBACH Manuel

GSM: +352 661 185 236 oder per E-Mail: mullmanu@pt.lu

Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks

Marcel OBERWEIS

27. April 1521 - Ferdinand Magellan starb vor 500 Jahren

Mit dem Beginn der Renaissance am Ende des 15. Jhr. besann man sich in Europa wieder auf das Erbe der Antike. Es setzte eine Entwicklung der abendländischen Kultur ein, die über das bisherige Niveau des Wissens hinausreichte, die damaligen Kenntnisse stammten vorwiegend aus dem Orient. Die Erfindung des Heckruders, welches den Schiffskapitänen erlaubte, hart am Wind zu kreuzen und die Verwendung des Schiffskompasses, waren nunmehr unentbehrliche Elemente, die freie Fahrt über die Meere und Ozeane zu wagen.

Erreichten die Gewürze Asiens den Kontinent Europa bisher über den Indischen Ozean und das Rote Meer sowie über den Hafen Alexandria in Ägypten, von wo sie mittels Schiffen der dominanten Dogenrepublik Venedig nach Italien befördert wurden, so sollte sich dieses Weltbild bald grundlegend ändern. Der Handel mit Gewürznelken, Pfeffer, Zimt, Muskat, Ingwer sowie Weihrauch erlebte einen dramatischen Niedergang durch die kriegerischen Auseinandersetzungen mit dem Ottomanischen Reich in den südosteuropäischen Ländern.

Nach der Eroberung von Konstantinopel durch die Türken im Jahre 1453 lag der Handel mit diesen Lebenselixieren brach und die guten Beziehungen zwischen den Dogen in Venedig und dem Sultan in Kairo verschlechterten sich zusehends. Der aufkommende Handelsweg für Gewürze aus Afrika, hauptsächlich von den Portugiesen durchgeführt, unterstützte diesen Niedergang.

Zwei aufsehenerregende Fakten erhellten das Bild der Seefahrt: Am 12. Oktober 1492 erreichte Christoph Columbus mit seiner arg gebeutelten Flottille „sein ersehntes Indien“ – jedoch nur den amerikanischen Kontinent. Einige Jahre später – am 21. Mai 1498 war es Vasco da Gama gegönnt, den Seeweg nach Indien um das Kap der Guten Hoffnung zu finden – das Handelsmonopol der Araber war gebrochen.

Noch war die Kugelform der Erde nicht mit letzter Gewissheit bewiesen, aber die Gelehrten waren sich zu Beginn der Renaissance einig, dass die Erde „keine Scheibe“ war. Im Jahr der Entdeckung Amerika fertigte Martin Behaim aus Nürnberg seinen berühmten Behaim-Globus mit einem Durchmesser von 51 cm an, dies ist der älteste erhaltene Erdglobus der Welt. Er beflügelte die wagemutigen Seefahrer zusehends, fremde Erdteile aufzusuchen.

Fernao de Magelhaes

Der Mann, der die Herausforderung zur vollständigen Umrundung der Erde mit ungeheurer Willenskraft vorantrieb, war der Portugiese Fernao de Magelhaes. In Vila Nova de Gaia im Süden der Stadt Porto wurde er im Jahre 1480 geboren und seine Eltern Pedro Ruy de Magelhaes und Alda de Mezquita starben, als Fernao erst 10 Jahre alt war. Da er der Spross einer weitverzweigten Adelsfamilie war, die zu den Vasallen der Herzöge von Braganza gehörte, wurde er am königlichen Hof in Lissabon in Astronomie und Nautik unterrichtet, einer seiner Lehrer war der berühmte Gelehrte Martin Behaim. Das Studium weckte in ihm schon früh die Liebe zur See und dem Abenteuertum. Mit 12 Jahren hatte er sich zum Pagen der Königin Eleonora de Viseu hochgedient.

Am 25. März 1505 segelte er mit Francisco de Almeida nach Indien, wo Portugal sein Kolonialreich aufbaute und im Jahr 1512 nahm er an einer Fahrt zur Insel Banda teil. Im Jahr 1513 war er am Feldzug gegen die marokkanische Festung Azamor beteiligt, wo er sich eine Knieverletzung zuzog, die ihn Zeit seines Lebens hinken ließ. Als König Manuel I. ihm die Aufnahme in die portugiesische Marine im Jahre 1515 verweigerte, kehrte er Portugal den Rücken und wandte sich nach Spanien.

Nachdem er die spanische Staatsbürgerschaft angenommen hatte, änderte er ab Oktober 1517 seinen Namen in Fernando de Magellanes (Fernando Magellan). Die Bekanntschaft mit dem Astrologen und Kosmographen Ruy Fareiro, der fest an das Bestehen einer Südwestpassage in Südamerika glaubte, ließ in ihm den verwegenen Plan reifen, diese Durchfahrt zu suchen und so auf Westkurs zu den Gewürzinseln vorzudringen.

Noch wusste niemand, zu welchem Landesteil der iberischen Halbinsel diese Weltregionen zugeschlagen würden, der portugiesischen oder spanischen – der Vertrag von Tortesillas behandelte diese noch nicht. Dieser Vertrag vom 7. Juni 1494 trennte die Herrschaftsbereiche von Portugal und Spanien im Atlantik auf der Grundlage des Vertrages von Alcáçovas aus dem Jahr 1479, der Entdeckungen von Christoph Kolumbus im Jahr 1492 und der päpstlichen Bulle „Inter caetera“ vom 4. Mai 1493.

Im Dezember 1517 heiratete Fernando Magellan Beatriz Barbosa, eine Tochter seines Förderers Diogo Barbosa und hoher Beamter in Sevilla.

Seine Frau verstarb im März 1522, ohne vom Schicksal ihres Mannes je erfahren zu haben und sein erstgeborener Sohn segnete das Zeitliche im Herbst 1522.

Seit der Schmach in Portugal war der abtrünnige Portugiese gewillt, die Gewürzinseln, welche die Portugiesen seit dem Jahr 1512 besetzten, ebenfalls zu erreichen und in den florierenden Gewürzhandel für Spanien einzusteigen. Seine Vermutung, dass sich diese Inselgruppe westlich der Demarkationslinie (aus dem Vertrag von Tortesillas) befindet und demnach zu Spanien gehörte, sollte sich jedoch später als falsch erweisen. Durch das Wissen um die Kugelform, reifte in ihm der kühne Gedanke, die Inseln sogar leichter auf dem Seeweg von Osten nach Westen zu erreichen.

Im Jahre 1518 gelang es ihm, den jungen König Karl I. von Spanien, der bald Kaiser Karl V. genannt wurde, für seinen Plan zu begeistern – diesen lockten die zu erwartenden Einnahmen zur Finanzierung der unzähligen Kriege auf dem europäischen Festland. Am 22. März 1518 wurde der Vertrag mit Fernando Magellan in Valladolid unterschrieben, es wurde festgehalten, dass er mindestens sechs rohstoffreiche Inseln für Spanien entdecken und in Besitz nehmen sollte. Der Vertrag mit dem König Karl I. enthielt erstaunlicherweise das implizite Verbot einer Erdumrundung, da die Rechte von Karls Onkel und Schwager, dem portugiesischen König Manuel I. verletzt worden wären.

Als Belohnung wurden ihm Anteile am Ertrag aus den künftigen Besitzungen in Aussicht gestellt und es sei vermerkt, dass das deutsche Bankhaus Fugger aus Augsburg den finanziellen Beitrag zu dem Unternehmen einbrachte. Dem Weltumsegler in spe wurden fünf Karawellen bereitgestellt und diese wurden mit Proviant für zwei Jahre ausgerüstet.

Magellans Flotte segelte am 10. August 1519 von Sevilla, dem Hauptumschlagplatz des spanischen Seehandels den Guadalquivir hinab und verließ den südspanischen Hafen Sanlucar de Barrameda nach vollständiger Beladung am 20. September mit einer Mannschaft von 237 Mann. Die Tonnagen der Schiffe betrugen zwischen 75 und 110 Tonnen.

Die Flottille bestand aus dem Flaggschiff „Trinidad“ (Flottenkapitän Fernando de Magellan), die „San Antonio“ (Kapitän Juan de Cartagena), die „Concepcion“ (Kapitän Gaspar de Quesada), die „Victoria“ (Kapitän Luis de Mendoza) und die „Santiago“ (Kapitän João Serrão). Das ausgewiesene Ziel der Seereise war es, die Molukken auf dem Westweg zu erreichen und dem Chronisten Antonio Pigafetta aus Vicenza (Italien) verdankt die Nachwelt durch sein verfasstes Tagesbuch einen getreuen Bericht der gesamten Seereise.

Bedingt durch den Umstand, dass ein Portugiese die spanische Flotte befehligte, machte Fernando Magellan das Leben nicht einfach. Von Sanlucar de Barrameda wurden die Kanarischen Inseln angefahren und alsdann richtete die Flottille ihr Kap in Richtung Brasilien. Die Flottille erreichte Rio de Janeiro am 13. Dezember 1519 und im Januar 1520 die Mündung des Rio de la Plata, jene tiefe Bucht, in der Magellan offenbar eine Durchfahrt nach Westen zu finden hoffte. Dies erwies sich als falsch und schürte die Missstimmung vor allem unter den Spaniern, die sich dem Portugiesen nicht unterordnen wollten.

Da das Vordringen nach Westen nicht gelingen wollte, lief die Flottille am 30. März 1520 in die Bucht von San Julian ein, um dort auf patagonischen Boden zu überwintern, hier sollte es denn auch bald zum Aufruhr und Meuterei kommen. Neben der spanischen Mannschaft und deren Offizieren, mit denen er bald Streit bekam, waren noch Italiener, Griechen, Franzosen und Portugiesen an Bord. Es kam zu Meutereien und Todesurteilen, Magellan ließ außerdem 38 Mann gefangen nehmen und zum Tode verurteilen, dann aber begnadigen und wieder in die Besatzung aufnehmen. Zweifel am Sinn und Zweck der Expedition wurden auch weiterhin geäußert, Magellans Autorität aber nicht mehr in Frage gestellt.

Durchbruch zum Pazifik und unsinniger Tod in der Südsee

Am 21. Oktober 1520 wurde das Kap, welches man Cabo de las Virgines bezeichnete, erreicht. Die große Wasserstraße südlich des Kaps sah auch nicht verheißungsvoller als die vielen anderen, die sie bereits erforscht hatten, aus. Magellan beorderte zwei Karavellen zur schwierigen Erkundungsfahrt, der Kapitän der „San Antonio“ nutzte jedoch die Gelegenheit zur Desertation und segelte nach Spanien zurück. Als die „San Antonio“ und die „Concepcion“ von einer weiteren Erkundungsfahrt zurückkehrten, brachten sie gute Nachrichten mit: Es handelte sich um die gesuchte Meeresenge.

Angesichts der äußerst knapp gewordenen Nahrungsmittel, erlaubte Magellan jenen, die nicht mehr weiter segeln wollten, die Heimkehr anzutreten, doch niemand nahm das Angebot an. Die Durchfahrt durch diese 600 km lange Meeresenge, seither Magellanstraße genannt, ist in vielen

Karte der Weltumsegelung

Monument Magellan in Mactan

Geschichtsbüchern beschrieben worden und zeugt vom Mut der Seefahrer. Beim Anblick der Lagerfeuer entlang der Wasserstraße bezeichnete Magellan dieses Gebiet als Feuerland. Nach 27 Tagen hatten sie die Passage überwunden und entdeckten eine ruhige See, welches als „Mar Pacífico“ (Pazifik) in die Geschichte einging. Doch noch lag der schlimmste Teil der Reise vor ihnen: Tausende von Kilometern durch den Pazifik.

Die San Antonio, hatte die unübersichtlichen Felspassagen genutzt, um gegen den Befehl Magellans nach Spanien zurückzukehren und den größten Teil der Nahrungsmittel mitgenommen, sodass die verbliebene Mannschaft die Weiterfahrt auf dem Pazifik unter unmenschlichen Bedingungen durchführte.

Am 28. November 1520 fuhr die verbliebene Flottille in den Pazifik ein und aufgrund des günstigen Wetters war die Mannschaft guter Hoffnung. Da sich Magellan keine Rechenschaft über das riesige Meer machen konnte, war er der Meinung, die Gewürzinseln wären in Reichweite. Leider sollten die vor ihnen liegenden Monate die Schiffsbesatzungen und die Schiffe bis an die äußersten Grenzen strapazieren. „Ich werde das Unternehmen zu Ende führen und wenn ich das Lederwerk von der Takelage essen müsste“, so wird Fernando Magellan angesichts der Mutlosigkeit unter der Mannschaft zitiert.

Für die Überquerung des Ozeans benötigten sie drei Monate und 20 Tage und außer zwei winzigen, unbewohnten Inseln sahen sie kein Land, um Nahrungsmittel und frisches Wasser aufnehmen zu können. Ein Blick auf die Reiseroute durch den Pazifik zeigt die Tragik sehr deutlich. Gemäß dem Bericht von Antonio Pigafetta, der auf der „Trinidad“ mitsegelte, verzehrte die Besatzung Ochsenhaut, mit der die Rahen bezogen waren. Diese wurde mehrere Tage im Meerwasser eingeweicht und am Feuer gebraten, sodass es nicht ausblieb, dass ein Großteil der Mannschaft an Skorbut erkrankte.

Am 6. März 1521 erreichten sie die Insel (möglicherweise Guam) auf den Marianen. Hier wurden frisches Wasser und Lebensmittel an Bord genommen. Da sich einige Einheimische des Diebstahls schuldig gemacht hatten, bezeichnete Fernando Magellan die Insel als „Islas de los Ladrones (Inseln der Diebe). Nach weiteren Hundert Seemeilen erreichten sie die Insel Homonhon auf den Philippinen am 16. März – die Mannschaft bestand nur noch aus 150 Seeleuten.

Anschließend landeten sie auf der Insel Cebu, 1.800 km entfernt von den gesuchten Gewürzinseln. Leider kam es während dem wochenlangen Aufenthalt auf den Philippinen zu kriegerischen Auseinandersetzungen. Der König der Insel Cebu unterwarf sich der Krone Spaniens, aber die Bevölkerung auf der Nachbarinsel Mactan unter der Führung des Inselhäuptlings Lapu-Lapu, rebellierte gegen eine Unterwerfung und es kam zum Kampf.

Magellan wurde von einem Giftpfeil am Oberschenkel getroffen und erhielt zudem zwei Lanzenstöße u.a. in die Kehle - seine Leiche konnte nie geborgen werden. Im Alter von nur 41 Jahren starb Fernando Magellan am 27. April 1521 (vor 500 Jahren) auf den Philippinen. Dem Bericht von Antonio Pigafetta zufolge kämpfte er noch im Wasser stehend als einer der letzten, um den Rückzug seiner Leute zu sichern, mit ihm starben weitere 6 Besatzungsmitglieder.

Nach dem misslungenen Angriff auf der Insel Mactan sagte der König von Cebu sich vom Christentum los und bei weiteren Kämpfen starben 35 Seeleute. Die übrigen entkamen, doch es waren zu wenige, um die verbliebenen Schiffe unter der Führung von Sebastian Elcano zu führen. Infolgedessen wurde die „Concepción“ versenkt und nur die „Trinidad“ und die „Victoria“ setzten die Reise fort. Aus Hunger und Verzweiflung trieben sie Seeraub, überfielen Pirogen und Dschunken. Endlich erreichten die Schiffe den Ort Tidore auf einer Molukken-Insel am 8. November 1521.Sie verhandelten mit dem regierenden Sultan und erwarben die gewünschten Gewürze.

Aus Angst vor den portugiesischen Kriegskorvetten wurden die Schiffe zu schnell und falsch beladen, so

WWW.WEARECFL.LU

#WEARECFL

MEET THE FAMILY

LUXEMBOURG HR AWARDS 2020 EMPLOYER BRAND OF THE YEAR

LUXEMBOURG HR AWARDS 2020 EXTRAORDINARY HR SUPPORT

LUXEMBOURG HR AWARDS 2020 HR DIGITAL TRANSFORMATION

dass die „Trinidad“ im Schlick festsaß und ein Leck aufwies. Da man aber sicherstellen wollte, dass zumindest ein Schiff den Heimathafen in Spanien erreichen sollte, nahm die „Trinidad“ später Kurs auf Panama – aufgrund von widrigen Stürmen schaffte sie den Rückweg nicht, wurde von den Portugiesen überwältigt und die Mannschaft zum größten Teil getötet.

Am 21. Dezember 1521 machte sich die „Victoria“ mit 60 Menschen unter Führung von Sebastian Elcano allein auf den Heimweg nach Spanien. Ausgehend von der Insel Timor begann die „Victoria“ die Durchquerung des Indischen Ozeans am 11. Februar 1522. Nach widrigen und teilweise lebensbedrohenden Wetterbedingungen umrundeten sie das Kap der Guten Hoffnung am 19. Mai 1522. Unterdessen hatte das Schiff seinen Vormast eingebüßt und weitere 21 Besatzungsmitglieder hatten ein Seemannsgrab erhalten.

Die Kapverdischen Inseln wurden am 9. Juli 1522 erreicht. Leider gerieten 13 Besatzungsmitglieder beim Versuch, Lebensmittel und Sklaven zum Bedienen der Pumpen zu erwerben, in portugiesische Gefangenschaft. Angesichts des schlechten Zustandes von Schiff und Mannschaft und weil sie die portugiesische Übermacht fürchteten, unternahmen Sebastian Elcano und die verbliebene Mannschaft keinen Versuch, ihre gefangenen Kameraden zu befreien.

Nach zwei Jahren, elf Monaten und zwei Wochen erreichten nur 18 Seeleute der Karavelle „Victoria“, welche sich einem erbärmlichen Zustand befand, mit 26 Tonnen Gewürze den Ausgangshafen Sanlucar de Barrameda am 6. September 1522 – die erste Weltumseglung war vollendet.

Die Überlebenden der ersten Weltumsegelung hatten zwei Jahre, elf Monate und zwei Wochen für ihre Tat gebraucht und insgesamt 50.610 Seemeilen zurückgelegt. Der Wert der mitgebrachten Gewürze überstieg die Kosten des Unternehmens, sie reichten jedoch weder für die Bezahlung den ausstehenden Sold für die Matrosen noch für die Bezahlung der Witwen und Waisen.

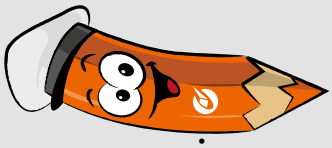
Das Ziel, das sich Fernando Magellan gesetzt hatte, die Gewürzinseln in Besitz zu nehmen, wurde jedoch nicht erreicht. Seine Expedition lieferte aber den Beweis dafür, dass „die Erde eine Kugel ist und es einen westlichen Seeweg gibt“. Er hatte außerdem dem größten Ozean der Erde einen Namen gegeben: Pazifik und sein Name steht seither für die erste Weltumsegelung – eine äußerst mutige Tat.

Marcel OBERWEIS

Literaturhinweise:

https://fr.wikipedia.org/wiki/Fernando Magellan

Info: Der Weltumsegler Ferdinand Magellan - Bild: picture alliance/akg



Steiererklärung liicht gemat!!!

Wann dir Hëllef bei äerer Steiererklärung braucht, zeckt net a rufft un.
Weider Informatiounen um Tel: Basa-1289 oder 226786-1

Ären Hausdokter huet Iech eng Blutanalyse verschriwen an Diir hutt en gülteg Ordonnance

Dann si mir fir Iech do!

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

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

Marcel OBERWEIS

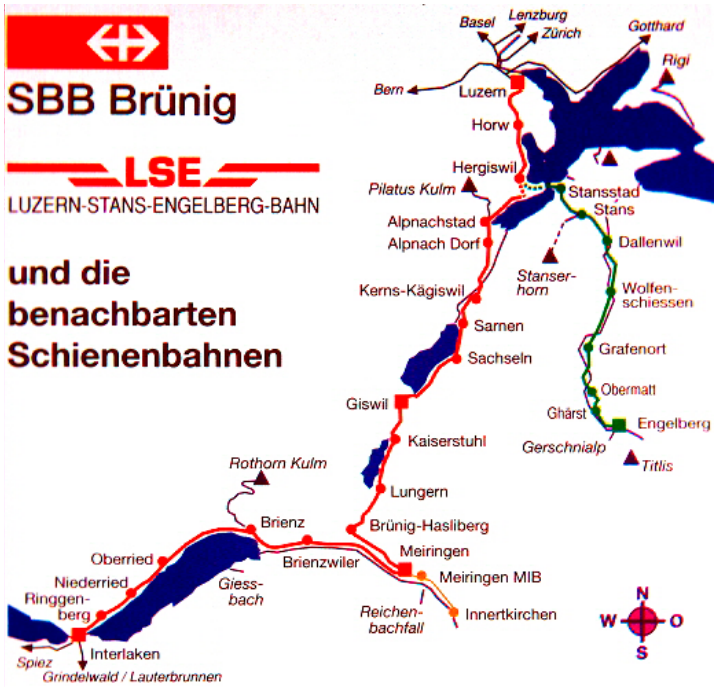
Die Brünigbahn - die Meterspurbahn in der Zentralschweiz

Die 74 km lange meterspurige Brünigbahn führt von Brienz nach Meiringen weiter über den Brünigpass nach Alpnachstad in der Zentralschweiz. Bedingt durch das schwierige steile Gelände zwischen Brienz und Alpnachstad wurde im Jahr 19874 beschlossen, dass der Bau einer normalspurigen Bahnstrecke finanziell nicht durchführbar wäre und man sich im Jahr 1880 zum Anlegen einer Bahnstrecke im Adhäsions- und Zahnradsystem, beruhend auf der Idee des Ingenieurs Oliver Zschokke, entschloss.

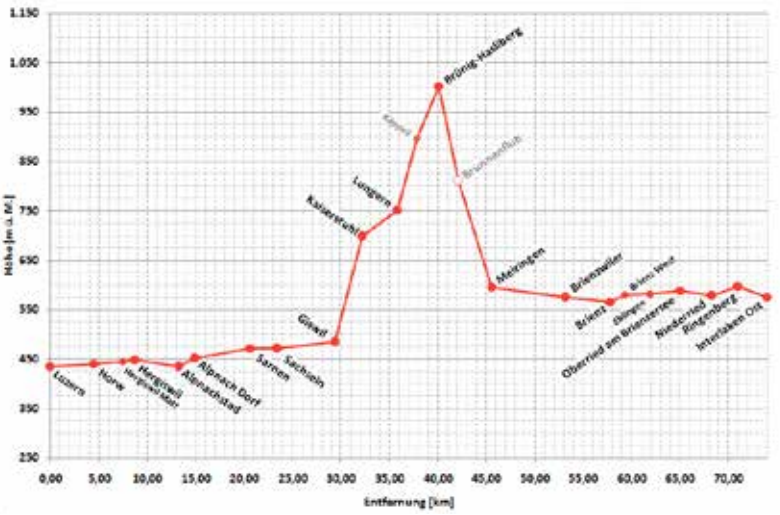
Die Arbeiten begannen im Dezember 1886 auf dem Abschnitt zwischen Meiringen und Alpnachstad. Bis Ende September 1887 war das Gleisbett zwischen Brienz und Meiringen, von Sarnen nach Alpnachstad und bis Giswil gegen Mitte November 1887 fertiggestellt.

Anschließend begannen die Trassierungsarbeiten für die Bergbahnstrecke - sie wurde als Zahnradbahnstrecke (System Niklas Riggenbach) ausgeführt. In Giswil beginnt die nördliche Zahnstangenstrecke entlang des Lungernsee nach Lungern und führt zur Passhöhe Brünig-Hasliberg. Der südliche Zahnstangenabschnitt führt ab dem Pass zum Kopfbahnhof Meiringen. Die maximale Steigung im Adhäsionsbetrieb beträgt 31 ‰ und im Zahnstangenbetrieb 128 ‰.

Die Schmalspurbahn der Bahngesellschaft Jura-Bern-Luzern (JBL) wurde am 14. Juni 1888 offiziell eröffnet. Es sei vermerkt, dass die Brünigbahn in den Anfangsjahren nur im Sommer als



Die Bahnstrecke der Brünigbahn



eine reine Touristenbahn über die Bergstrecke zwischen Giswil (485 m) und Meiringen (595 m) betrieben wurde.

Die Bahnstrecke war jedoch nur eine Insellösung, war sie doch nicht mit den anderen schweizerischen Bahnstrecken verbunden. Um nach Interlaken resp. nach Luzern zu gelangen, musste man in den beiden Endbahnhöfen auf die Dampfschiffe des Brienzersee resp. des Vierwaldstättersee umsteigen. Deshalb wurde die Bahnstrecke bis nach Luzern (436 m) am 1. Juni 1889 eröffnet, gleichzeitig wurde die bautechnisch faszinierende Pilatusbahn in Betrieb genommen.

Als die Schweizer Bundesregierung die JBL in die SBB am 1. Mai 1903 integrierte, wurde der Bahnbetrieb ganzjährig durchgeführt. Nach langem Streit über die zu wählende Spurweite der Bahnstrecke zwischen Brienz und Interlaken-Ost wurde im Jahr 1913 entschieden, diese ebenfalls schmalspurig auszuführen und erst am 23. August 1916 eröffnet.

Die Konkurrenz mit dem Individualverkehr sollte auch die Brünigbahn treffen. Um die Geschwindigkeit der Bahn zu erhöhen, bislang waren nur die Dampflokomotiven im Einsatz, wurde im Jahr 1934 geprüft, ob die Elektrifizierung der Bahn wirtschaftliche Vorteile verschaffen könnte.

Nach positivem Entscheid begannen die Arbeiten und am 18. November 1941 stand die Fahrleitung zwischen Luzern und Meiringen. Der letzte Bahnabschnitt bis Interlaken-Ost war am 24. Januar 1942 ebenfalls elektrifiziert. Die Brünigbahn wird mit der elektrischen Energie (Einphasen-Wechselstrom 15 kV und 162/3 Hz) betrieben, ebenso wie das normalspurige Bahnnetz der SBB. Mit dieser Maßnahme erhöhte sich die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h.

Zwischen den Jahren 2000 und 2013 wurde die Bahnstrecke zwischen Luzern und vor Hergiswil auf Doppelspur ausgebaut – weitere Bahnabschnitte folgten.

Ab dem Bahnhof Luzern werden u.a. die Städte Hergiswil (449 m), Alpnaschstad (435 m - ab hier zum Pilatus mit der steilsten Zahnradbahn der Welt), Sarnen (473 m), Brünig-Hasliberg (1.002 m), Meiringen (595 m), Brienz (566 m - ab hier mit der Rothornbahn zum Rothorn) und Interlaken-Ost (567 m) angefahren.

Städte entlang der Bahnstrecke

Die Stadt Luzern, ein bedeutender Tourismusort in der Zentralschweiz, liegt am Vierwaldstättersee. Neben der Altstadt am Fluss Reuss sollten die Kapellbrücke, das Verkehrshaus sowie die Hausberge Rigi und Pilatus auf dem Besuchsprogramm stehen – die Reuss trennt die Stadt in die Altstadt und die Neustadt.

Während die Stadt durch ihre Wehrbauten von der Landseite her gesichert war, fehlte es an Schutz von der Seeseite und dem Reussufer her. Deshalb wurde der Wasserturm um das Jahr 1300 errichtet. Der trutzige Wasserturm, ein Achteck von 4,4 bis 5 m Seitenlänge, bildet den Grundriss und gibt dem 34,5 m hohen Turm seine einzigartige Form.

Wenige Jahrzehnte später, wahrscheinlich im Jahr 1332, begann der Bau einer zweiten mit Holz gedeckten Brücke, der Kapellbrücke, welche die Fortsetzung der Hofbrücke bildete. Die Kapellbrücke, das Wahrzeichen von Luzern, ist eine mittelalterliche gedeckte Holzbrücke- in der Mitte befindet sich der Wasserturm.

Die Kapellbrücke ist die älteste und mit 202,90 m die zweitlängste überdachte Holzbrücke Europas nach der Holzbrücke in Bad Säckingen-Stein im Kanton Aargau mit der Länge von 203,7 m. Im Giebel der Brücke befanden sich (vor dem Brand 1993) 111 dreieckige Gemälde, die wichtige Szenen der Schweizer Geschichte darstellen. Die Kapellbrücke diente nicht nur als Fußgängersteg, sondern war auch ein wesentlicher Teil der früheren Stadtbefestigung.

In der Stadt Sarnen ist der Hexenturm am linken Ufer des Sarner See zu besichtigen, er ist einer der wenigen noch erhaltenen Burgtürme aus der Entstehungszeit der Eidgenossenschaft. Der Bau des Turms begann im Jahr 1291 und er kam nach gewaltfreier Einnahme in den Besitz des Landes Obwalden um das Jahr 1308.

Die Brünigbahn

Brünig-Hasliberg auf 1002 Meter

Die Stadt Brienz am Brienzersee befindet sich am Fuß des Brienzer Rothorns (2.350 m) und ist auch als das Schnitzerdorf bekannt. Es gibt hier eine lange Tradition in der Holzbearbeitung und die Stadt verfügt über eine Schnitzer- und eine Geigenbauschule. Die Brunngasse wird als die „schönste Gasse Europas“ bezeichnet, hier stammen die meisten Häuser aus dem 18. Jhr. und sind mit Schnitzereien geschmückt.

Die Stadt Interlaken, durchquert vom Fluss Aar, liegt auf dem Bödeli zwischen dem Thunersee und dem Brienzersee im Berner Oberland. Die Stadt verfügt über zwei Bahnhöfe: Interlaken Ost und Interlaken West. Der Name ist vom lateinischen „inter lacus“ (zwischen den Seen) abgeleitet.

Die faszinierende Bergwelt wurde um das Jahr 1800 von Reisenden entdeckt und beschrieben u.a. Johann Wolfgang von Goethe, Lord Byron und Felix Mendelsohn Bartoldy. Der Zustrom von Reisenden wuchs in der zweiten Hälfte des 19. Jhr. sehr stark an, als die Berner Oberland-Bahnen die Bergfreunde nach Lauterbrunnen und Grindelwald im Jahr 1890 sowie mit der Jungfraubahn im Jahr 1912 in die Bergwelt entführten.

Marcel OBERWEIS

Luzern
Kapellbrücke mit Wasserturm

Quellenhinweise:

1. https://de.wikipedia.org/wiki/Brünigbahn
2. https://fr.wikipedia.org/wiki/Zentralbahn
3. SBB und LSE Informationen
4. https://www.lok-report.de/brünigbahn

FEDERATION NATIONALE
DE LA MUTUALITE LUXEMBOURGEOISE

Communiqué de Presse

Dans le cadre des festivités de son Centenaire, qui aura lieu en 2024, la Fédération Nationale de la Mutualité Luxembourgeoise (FNML) organise un concours pour la création d'un nouveau logo qui figurera à l'avenir sur toute sa correspondance. Ce logo aidera à donner une meilleure visibilité à la FNML et servira également de motif pour la réalisation d'un timbre spécial, à éditer par POST Luxembourg en 2024, accompagnant ainsi les manifestations jubilaires qui auront lieu pendant l'année en cours.

Le concours s'adresse au grand public, artistes professionnels ou amateurs, et étudiants. Sont exclus du concours les membres du jury et leurs membres de familles proches, jusqu'au quatrième degré inclusivement. Si le participant est âgé de moins de 18 ans lors de sa participation au concours, il doit fournir un consentement écrit de son représentant légal.

Les projets doivent être remis soit sur clé USB, soit par courrier postal adressé à la FNML, 51, rue de Strasbourg ; L-2561 Luxembourg, et doivent être remis au plus tard le 1er septembre 2021 à 18.00 heures.

La durée du concours s'étend du 3 mai 2021 au 1ier septembre 2021

Le règlement du concours « Logo » se trouve sur notre site internet : www.fnml.lu

SIGNITEC S.à r.l.
Signmaking Solutions
MADE IN LUXEMBOURG

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 25. Juni 2021

Redaktionsschluss ist der 17. Juni 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.

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 €.

SYPROLUX
info@syprolux.lu