

Nr. 6

25. Juni 2021

Transport

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

SAVE THE DATE
LE 1^{ER} JUILLET 2021 DE 8H À 16H



★ SAFETY DAY ★

GROUPE 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)



1946-2021



Komm och du ... a maach mat!!

Pressemitteilung - Mobilitätskonzept Nordstad

Weiter denken und weiter planen

Die Eisenbahnergewerkschaft begrüßt das seitens der Regierung vorgestellte Mobilitätskonzept 2035 für die Nordstad.

Als positiv zu werten ist die Tatsache, dass die Politik mit den angekündigten Investitionen in den Streckenabschnitt Ettelbrück-Diekirch endlich einer langjährigen gewerkschaftlichen Forderung nachkommt. Durch die Verlegung der Zuglinie samt neuer Haltestelle "Ingeldorf" werden gleich 5 Bahnübergänge abgeschafft werden, ein Plus an mehr Sicherheit im Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Des Weiteren werden die Umgehungsstrassen in Ettelbrück und Diekirch, sowie der Ausbau der B7 auf 2 x 2 Spuren die Ortskerne entlasten, deren Lebensqualität steigern und somit den Fluß des Straßenverkehrs verbessern.

Doch als SYPROLUX sind wir der Meinung, dass jetzt der Moment ist um weiter zu denken und weiter zu planen. Wir sind der Meinung, dass man mit dem Neubau zwischen Ettelbrück und Diekirch gleichzeitig eine Verlängerung einerseits bis nach Bissen und andererseits bis nach Gilsdorf mit planen muss.

Will man die Mobilität im Norden des Landes konsequent fördern, so ist es jetzt ebenfalls an der Zeit an den dringend nötigen Bau einer Überholung in Michelau zu denken und vor allem einen weiteren Ausbau zwischen Klerf und Ulflingen anzugehen.

Doch wird es nicht reichen neue Streckenabschnitte zu bauen, das nötige Rollmaterial muss ebenfalls geplant sein. So sind wir als SYPROLUX der Meinung, dass die luxemburgische Eisebahngesellschaft CFL der ideale Partner ist um ein effizientes und sicheres Verkehrskonzept zu entwickeln und zu betreiben, dies gegebenenfalls mit leichterem Rollmaterial. In diesem Kontext sei noch zu erwähnen, dass der SYPROLUX stets für die Schaffung einer Werkstätte samt Instandsetzungs- und Abstellgleisen im Norden des Landes plädiert. Dies im Sinne einer optimierten Planung und dem effizienten Einsatz von Mensch und Material.

Die Nordstrecke geht weit über die Nordstad hinaus und die Weichen müssen jetzt gelegt werden.

mitgeteilt von der SYPROLUX-Exekutive

Luxemburg, den 21. Mai 2021

Sie lesen in dieser Nummer

Aktuelles	2
Leitartikel	3
Aktuelles	4
News	5
Zentraldelegation	6
Kommissionen	7-13
Korsika	14-16
ULC	17
Luxemburger Eisenbahn	18-19
CFL	20

... äere Spezialist fir de Wunraum



ENTREPRISE DE TOITURE
WELTER JEANNOT



IMMOBILIÈRE
WELTER JEANNOT

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

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

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

Mit 75 noch flott unterwegs



Mylène BIANCHY

2021 ist für die CFL ein Jubiläumsjahr. Und mit ihren 75 Lenzen ist die luxemburgische Eisenbahngesellschaft ganz schön flott unterwegs. Sie konnte trotz der Corona Pandemie das Jahr 2020 mit einer positiven Bilanz abschliessen und dies ohne auf staatliche Beihilfen zurückgreifen zu müssen.

Heute schon an Übermorgen denken

Blickt man über die europäische Eisenbahnlandschaft, so gewinnt man schnell die Erkenntnis, dass die CFL mit ihrem hohen Investitionsvolumen allein auf weiter Flur steht. Als Eisenbahnergewerkschaft begrüßen wir indes jede einzelne Investition in den Schienensektor. Denn ein effizientes, gut ausgebautes Schienennetz, auf welchem qualitativ hochwertiges und sicheres Material rollt, ist ein wichtiger und gewichtiger Baustein zur Verwirklichung des europäischen „Green Deal“.

Als SYPROLUX begrüßen wir das Mobilitätskonzept 2035 von Minister François Bausch, welches den Ausbau des Streckenabschnitts Ettelbrück-Diekirch samt neuer Haltestelle „Ingeldorf“ vorsieht. Doch im selben Atemzug ist für uns nun ebenfalls die Gelegenheit auf der Nordstrecke eine Verlängerung in Richtung Bissen und Gilsdorf mit anzugehen. Man soll sogar noch weitergehen und die dringend notwendige Überholung in Michelau, sowie den Ausbau zwischen Klerf und Ulflingen mit angehen.

Das Jahr 2035 ist eigentlich schon Morgen. Man sollte daher nicht mit dem Planen aufhören, besonders nicht, wenn man die Schiene als Rückgrat des öffentlichen Personentransports sieht. Der Osten, mit den Kantonen Echternach und Remich, sowie der Westen, mit dem Kanton Redingen, wurden durch den Abbau des Schienentransports über Jahre hinweg stiefmütterlich behandelt. In diesen Regionen liegt gewiss Entwicklungspotential für die Schiene.

Wir sind die Eisenbahn,

dies ist einer der Leitsätze, welche die CFL-Direktion in ihrem Strategiepapier 2021-2025, unterstreicht. Die gewerkschaftliche Interpretation lautet dann: und die Sozialpartner sind da, damit das „Wir“ nicht am Ende auf der Strecke bleibt. Eisenbahnerinnen und Eisenbahner halten den Betrieb am Rollen, deshalb ist deren Wohlergehen und berufliche Entwicklung per se der Leitspruch des SYPROLUX. Nur muß man sich bewußt sein, dass wir uns stets auf einem langen und oft steinigem Weg befinden. Das mag frustrierend sein, doch es ist das Los derer, die etwas verändern oder bewegen wollen.

Zielgerade in Sicht

Im „Comité de Suivi Règlementation RH“ ist in den vergangenen Monaten gleich an mehreren Dossiers eifrig gearbeitet worden. Dieses Gremium wurde von CFL-Direktion und Gewerkschaften zusammen ins Leben gerufen und dient als Zulieferer für die Zentraldelegation (DC). Entstanden ist das „Comité de Suivi Règlementation RH“ im Zuge der Umsetzung der Reform im öffentlichen Dienst. So befasste man sich mit der Einführung der Zeitsparkonten und des „Télétravail“ bei den CFL, welche wiederum eine Anpassung der gleitenden Arbeitszeit (horaire mobile) und eine Anpassung der Generalorder N°13 (congés) verlangten. Hier ist zu bemerken, dass es den Sozialpartnern gelungen ist eine sogenannte „dispense pour besoins personnels“ einfließen zu lassen. Es handelt sich hier um 8 Stunden, welche jedem statutarischen Eisenbahner zur Verfügung gestellt werden und ist eine Kompensation für die Mitarbeiter, welche bis dato über keine „dispense pour raisons médicales“ verfügten. In Bezug auf die gleitende Arbeitszeit, werden für diese Kolleginnen und Kollegen die so genannten „plages fixes“ künftig entfallen.

Immer wieder haben wir als SYPROLUX darauf gepocht, dass auf Grund der Einführung des ARE3-Prinzips (reclassement, reconversion, réorientation) der Personalabteilung, die aktuellen Bestimmungen für unsere „agents inaptes“ nicht mehr zeitgemäß, bzw angebracht sind. Nach langen Diskussionen, konnte man sich auf einen gemeinsamen Text einigen. In Zukunft werden unsere Kolleginnen und Kollegen, welche in ihrem initialen Beruf arbeitsunfähig geworden sind, neue Perspektiven zur Berufsentwicklung erhalten.

Beide hier oben genannte Dossiers sollen in der Zentraldelegation vom 14. Juli 2021 vorgestellt, diskutiert und verabschiedet werden.

Dagegen sehen wir bei der Neuorientierung des Bereitschaftsdienstes (astreinte), sowie bei der Einführung von Dienstplänen im Service MI ein noch recht vages Licht am Ende des Tunnels. Nur können wir noch nicht abschätzen wie lang der Tunnel ist, in den wir hineingefahren sind. Nun wir werden sehen. Bestimmt findet sich ein Streichholz oder sogar ne Taschenlampe. Manchmal muss man sich auf folgende italienische Lebensweisheit zurückbesinnen: Chi va piano, va sano e va lontano! Und das zu tun ist für eine fast 100-jährige nicht der schlechteste Weg!

Mylène BIANCHY

Ein neuer Schalterbereich im Bahnhof Luxemburg

Die SYPROLUX-Vertreter Patrice Klein und Markus Beckmann hatten am 18.05.2021 bei Frau Nicole Rhein und den Coaches aus dem Bereich AV-CV einen Termin vereinbart, um über das neue Konzept des „Neien Guichet“ im Bahnhof Luxemburg zu sprechen. Zahlreiche Fragen konnten während dieser Unterredung geklärt werden.

In den kommenden Tagen und Wochen wird sich die AV-Obrigkeit zusammensetzen, um über die Öffnungszeiten, die Anzahl der „Touren“ und die Anzahl der Reservisten zu beraten.

Öffnungszeiten

- Eingangs wurde seitens den AV-Verantwortlichen angedacht, den Schalterbereich im Bahnhof Luxemburg später zu öffnen. Dies hätte zur Folge gehabt, dass man weder die Kunden des ersten TGV's, noch die der ersten internationalen Verbindungen bedienen könnte. Es ist nun angedacht den Schalterbetrieb spätestens um 5:30 Uhr aufzunehmen.
- Für abends ist eine frühere Schließung angedacht. Genauere Zeiten werden noch mitgeteilt.

Touren

- Alle Touren werden neu ausgeschrieben und nach CFL-Betriebsangehörigkeit neu vergeben, unabhängig davon, ob man der M- oder der S-Laufbahn angehört.
- Der Planer ist bereits mit dem Erstellen der verschiedenen Dienstpläne betraut, um das Bestmögliche für alle Beteiligten zu ermöglichen.
- Laut Aussage von Frau Rhein will man um den 5.-8. Juli 2021 herum dem Personal das neue Konzept vorstellen. Die Einladungen zu den Informationsversammlungen wurden indes schon verschickt.
- Das neue Schalterkonzept wurde ebenfalls von der SYPROLUX-Delegation auf die Tagesordnung der Sitzung beim Dienstchef AV am 09. Juni 2021 gesetzt, zwecks Information der AV-Personaldelegation.

Schalterbereich

- Im Schalterbereich wird weiterhin das Sicherheitspersonal anwesend sein.
- Die „Bornes Libre Service“ der SNCF werden in die „Verrière“ auf Höhe des neuen Schalters verschoben.
- Im Schalterbereich wird keine Drehtür installiert werden, um so Zugluft zu verhindern.
- Eine Schall- und Klanganalyse wurde bereits vorgenommen, deren Schlüsse werden ebenfalls umgesetzt.
- Es wurde an einen Sonnenschutz gedacht. Sollte die Sonnenbeeinträchtigung zu groß sein, wird eine entsprechende Folie an den Fenstern angebracht werden.
- Eine Aufladestation für Handys soll vor die Tür des neuen Schalterbereiches kommen in die Nähe des

heutigen Fotomaton. Eine Anfrage über den Service COM wurde bereits gestellt. Diverse Steckdosen in den Schaltern sind ebenfalls bereits hierfür vorgesehen.

- Alle Corona bedingten Anbauten (Schutzfenster aus Plexiglas usw.) sind bereits bei der Planung berücksichtigt worden.
- Für einen überschaubaren Kundenfluss wird ein dementsprechender Ticketautomat im neuen Schalterbereich angebracht.
- Des Weiteren wird nur eine begrenzte Anzahl von Sitzplätzen im Schalterbereich installiert, da der Wartesaal sich gegenüber befindet.
- Eine effiziente Klimaanlage wird eingebaut werden.
- Die Schreibtische im Bereich „vente rapide“ sind leider nicht in der Höhe verstellbar. Geeignete Stühle sollen aber gekauft werden, um den Kolleginnen und Kollegen einen bestmöglichen Komfort zu gewährleisten.
- Aus Platzmangel ist kein Drucker/PC vorgesehen, an dem der Kunde sein Homeprintticket selbst ausdrucken kann.

Aufenthaltsräume - Küche

- Es werden keine Schränke im Küchenbereich angebracht werden, sein Pausenbrot kann man weiterhin im ersten Stockwerk zu sich nehmen.
- Im Raum neben dem Schalter werden ein Waschbecken, sowie Kleiderhaken angebracht.
- Von SYPROLUX-Seite wurde angefragt, einen Kaffee- bzw einen Snackautomaten zu installieren. Im Erdgeschoss beim Schalter ist dafür wegen der Bauvorschriften jedoch kein Platz. Es soll aber nach einer Alternative gesucht werden. Eventuell könnte ein solcher Automat in der Küche aufgestellt werden.

Als SYPROLUX-Vertreter danken wir den AV-Verantwortlichen für das konstruktive Gespräch. Viele Gedanken wurden sich gemacht und zahlreiche Vorschläge unserer Kolleginnen und Kollegen wurden bzw werden umgesetzt.

Für die AV-Kommission

Patrice KLEIN und Markus BECKMANN



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

SYPROLUX
Deng Gewerkschaft



Steve WATGEN

11.05.2021

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

12.05.2021

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

19.05.2021

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

Am Nachmittag traf sich die MI-Kommission mit den Verantwortlichen des „Service Psychologie“.

31.05.2021

Am Morgen tagte der Verwaltungsrat der CFL.

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

01.06.2021

Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat

02.06.2021

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

Am Nachmittag trafen sich die Kollegen der „Services Centraux“. Hier wurden aktuelle Themen und Probleme angesprochen.

04.06.2021

Die SYPROLUX-Präsidentin nahm an einer Vorstellung der Weiterbildungsmöglichkeiten im Ausbildungszentrum CEFOS der CSL teil.

08.06.2021

Eine SYPROLUX-Delegation nahm am Kongress der leV teil, dieser war über Videokonferenz. In einem nahen Zeitraum wird eine Resolution veröffentlicht.

09.06.2021

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

Die SYPROLUX-Personalvertreter des EI und MI nahmen an der Sitzung beim „Chef de Service GI“ teil.

11.06.2021

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

14.06.2021

Die Verwaltungsratsmitglieder des SYPROLUX nahmen an der Generalversammlung der CFL teil.

16.06.2021

Die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy nahm an einer Sitzung der ETF teil.

17.06.2021

Am Nachmittag traf sich die MI-Kommission, hier wurde der Bericht der letzten Sitzung beim „Chef de Service“ verfasst.

Steve WATGEN

**100 Joer SYPROLUX
2022 ... coming soon**

Questions proposées à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Délégation Centrale, le 14 juillet 2021

Évolution des effectifs

Les délégués désirent connaître les chiffres trimestriels concernant:

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

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

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

Covid-19 : point sur les mesures sanitaires et organisationnelles

Les délégués du personnel désirent être informés sur le stade d'évolution de la crise sanitaire au sein des CFL, de la mise en pratique des différentes mesures de déconfinement et des mesures sanitaires demeurant applicables.

Instauration d'un compte épargne-temps aux CFL (adaptation OG N°13)

Les délégués du personnel désirent discuter sur les principes et mesures retenus par les partenaires sociaux dans le domaine du compte épargne-temps en vue d'entériner ceux-ci dans l'ordre général n°13 et permettre leur mise en vigueur pour le 1^{er} janvier 2022.

Refonte des mesures applicables aux agents inaptes (refonte chapitre XII, OG N°3)

Les délégués du personnel désirent discuter sur les principes et mesures retenus par les partenaires sociaux en matière de réintégrer, voire reclasser des agents devenus inaptes à leur poste initial. Ceci en vue de permettre une refonte du chapitre XII de l'ordre général n°3 et permettre une mise en vigueur à court terme.

Etat d'avancement dossier astreinte

Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement du dossier astreinte.

Etat d'avancement dossier tableaux de service MI

Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement du dossier des tableaux de service au Service MI suite à la réunion intraservice du 06 mai 2021.

Etat d'avancement dossier introduction des filières « exploitation travaux » et « travaux voie »

Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement du dossier de la refonte de la filière spécialisée de la carrière inférieure – spécialité « travaux voie » et « exploitation travaux ».

Correspondants RH – transmission d'informations et de décisions issues de la Délégation Centrale

Les délégués du personnel rencontrent de plus en plus souvent des difficultés concernant la transposition des décisions prises par la Délégation Centrale par les différents services, notamment en matière de réglementation administrative et de conditions de travail. De plus, nos délégués du personnel sont confrontés au fait que leur hiérarchie respective ne dispose souvent pas des informations nécessaires concernant la transposition de mesures décidées par la Délégation Centrale. Les délégués du personnel demandent donc à ce que ce processus de flux d'informations soit revu.

AppReporter

Les délégués du personnel désirent être informés sur le dossier de l' "AppReporter":

- quel est son but?
- comment fonctionne cet outil?
- qui est en charge de cet outil en matière de traitement des données?
- qui alimente cet outil en informations?
- quels critères resp. points sont relevés par cet outil?

Les délégués du SYPROLUX



Mylène BIANCHY

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



Steve WATGEN

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



Katja FELTEN

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



Ramiro DE SOUSA VALENTE

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

Questions à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef de Service BU, le 25 juin 2021

1. Le délégué du personnel demande pourquoi les stagiaires ne reçoivent toujours pas leur classeur comportant la matière à étudier, ainsi que les documents réglementaires, dès leur 1^{er} jour de travail? Ce point avait pourtant été accordé par les responsables BU lors de la réunion du 22 septembre 2020 (point 41/20).
2. Le délégué du personnel demande pourquoi le Service BU continue d'omettre l'exécution de la décision de la Délégation Centrale, du 11 décembre 2020 (point 11) en rapport avec le report d'un jour férié (CS) en cas d'incapacité de travail. Il est souligné que la prise de connaissance des rapports de la Délégation Centrale est impérative à un bon fonctionnement de service et que les décisions de cette instance font foi. En guise d'information, l'extrait de texte du rapport de la Délégation Centrale:

« 11° Report d'un congé supplémentaire en cas d'incapacité de travail

Les délégués du personnel demandent de clarifier un point concernant le report d'un jour férié (CS) en cas d'incapacité de travail.

Les délégués du personnel considèrent qu'un agent qui aurait dû effectuer son service un jour férié et qui tombe malade un tel jour, le report du CS devrait être traité comme le report d'un congé de récréation en cas d'incapacité de travail.

Les délégués exposent la situation qu'il s'agit de clarifier : Un agent qui travaille pendant un jour férié a droit à un jour de congé compensatoire. Au cas où il tombe malade au jour auquel il a posé ce jour de congé compensatoire, comment peut-il reporter ce jour de congé ?

La Direction et les délégués consentent à ce que cette situation soit assimilée à celle du report d'un jour de congé de récréation.»

3. Le délégué du personnel demande à ce que le roulement vert soit remplacé par un roulement normal afin que tous les réservistes puissent être traités de manière égale et équitable
4. Le délégué du personnel demande la raison pour laquelle la porte avant des bus de la série 60 doit rester ouverte lorsqu'un chauffeur quitte le bus.
5. Un organigramme détaillé a été promis le 02 février 2021 lors d'une entrevue avec le Chef de Service BU. Quand cet organigramme nous sera-t-il remis resp publié?

Les délégués du SYPROLUX

Daniel SCHILDGEN a Marc BECKER

Deng Kontaktleit am Service BU



Daniel SCHILDGEN

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



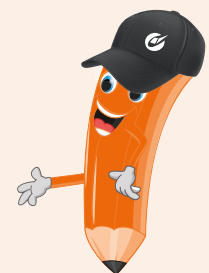
Marc BECKER

Délégué Suppléant/Kommissionsleiter
621 133 010 - mbecker-kirf@t-online.de



Max KLEER

Kontakt Atelier
691 978 717 - max_kkleer@hotmail.com



Steiererklärung liicht gemat!!!

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



Rapport de la réunion auprès du Chef de Service AV, le 09 juin 2021

Informations du Chef de Service AV

- De Chef huet eis iwwert den «dialogue de sécurité» informéiert. Dës Demarche géng gutt klappe bei den Delegéierten an et et wär deemno eng gutt Iddi gewiescht, Delegéiert och mat auszebilden.
- A punkto Informatiounsversammlungen zum Thema vun den Objektiver 2022 am Service AV, huet de Chef de Service matgedeelt, dass 110 Leit un deene Reuniounen deelgeholl hunn, dorënner 22 PAT.

Centres de Vente

Les délégués du personnel demandent des informations concernant la nouvelle organisation et l'aménagement des guichets de la Gare de Luxembourg. De plus, ils demandent des explications sur les différents postes de travail, ainsi que les spécifications des différents postes.

De Chef de Service AV huet den Delegéiert bestätegt, dass eng Rei Informatiounsversammlunge fir d'Personal aus dem Guichet organiséiert ginn. Bei déier Geleeënheet ginn dann ënner anerem d'Tours de Service virgestallt. Des Weidere gëtt och e neie Projet ronderëm de Call Center presentéiert.

Service AV

Inaptitudes:

Les délégués du personnel désirent prendre connaissance de l'évolution du nombre de cas d'inaptitudes dans le Service AV, aussi bien les inaptitudes provisoires que définitives

Fir d'Joer 2021, ginn et aktuell 2 definitiv Inaptituden beim PAT. Di lescht 3 Joer hat de Service AV eng 5 definitiv Inaptituden pro Joer.

Bei de provisoireschen Inaptituden loung de Service AV:

2018 - 3 Fäll

2019 - 5 Fäll

2020 - 4 Fäll

2021 - 7 Fäll

De Service AV rechent an hirem Effektiv mat enger Moyenne vu 6 Inaptituden d'Joer.

Dispense de service pour le 2e rendez-vous de vaccination contre le Covid19

Les agents sont libres de choisir leur rendez-vous pour une 1re vaccination contre la Covid-19. Selon le type de vaccin, le 2e rendez-vous est imposé par le service santé. Les délégués du personnel demandent à ce que le tour de service de l'agent concerné soit adapté /changé, resp. que les agents concernés puissent bénéficier d'une dispense de service si nécessaire.

gé, resp. que les agents concernés puissent bénéficier d'une dispense de service si nécessaire.

De Chef de Service AV betount, dass versicht gëtt d'Tier unzepassen, fir datt de betraffenen Agent kann an déi 2. Impfung goen. Wann eng Upassung vun der Tour net méiglech ass, kritt den Agent dee Moment fir di Zäit eng Dispense de Service. De Roulement's Büro gouf iwwert des Prozedur informéiert.

Accompagnement des trains

Gare Ettelbruck:

Les délégués du personnel demandent à ce que soit trouvé une solution au problème de parking/stationnement à Ettelbruck pour le futur ? Le parking communal, où les agents stationnent leur voiture en ce moment sera fermé et dans les alentours de la gare il y a très peu d'emplacements de parking, pourtant certains agents doivent prendre leur service à des heures très tôt.

- Les délégués du personnel demandent des informations sur l'aménagement du nouveau site (vestiaire, salle de séjour, WC) de la gare d'Ettelbrück.
- D'Gare zu Ettelbréck gëtt ofgerappt ab September 2021. Op de Site komme Container mat enger Salle de séjour, 2 Vestiaires an 2 Toilette gi opgestallt, dëst zesumme mat 2 anere Servicier. Jiddwer Service wäert awer seng eege Raim hunn.
- A punkto Parkingsplaze versicht de Chef de Service AV eng Léisung ze fannen. Hien freet bei den anere Servicier no, op een e puer Plazen dem Service AV kennen ofgetruede ginn oder op een eng eng Léisung hätt.

Gare de Kautenbach - Matériel roulant:

- Le matériel roulant, garé à Kautenbach pendant la nuit, est censé être nettoyé et désinfecté. Le Service CFL concerné, devrait aviser l'équipe de nettoyage qui est en charge des travaux. Après finition des travaux, les CFL devraient être informés.
- Lors d'une réunion antérieure, les responsables AV ont expliqué qu'une application numérique (app) allait être élaborée. Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur le stade d'avancement dans ce dossier.
- Laut Ausso vum vun der Obregkeet hu mer esou wuel d'Obligatioun, wéi och d'Verspriechen, dass all eis Zich all 24 Stonnen desinfizéiert ginn. De Chef de Service AV mécht ee Courier un de Service TM, fir datt an Zukunft besser opgepasst gëtt, an d'Botzekipp och op déi Plaze geschéckt gëtt, wou d'Zich sti wann Chantier ass.
- Eng App ass wuel virgesinn, sinn ass awer nach net an da Maach. Et muss fir d'éischt sécher gestallt ginn, datt

all déi Donnéeën kenne matenee verbonne ginn aus de verschiddene bestoende Programmer.

Tablette :

Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur le stade d'évolution de la mise à neuf des tablettes et des appareils « Railtab ». Les responsables AV avaient expliqué dans une réunion antérieure qu'ils seraient tous échangés resp. remplacés.

Op Nofro huet de Chef de Service AV bestätegt, datt et virgesinn ass ab Januar/Februar 2022 nei Railtab'en ze verdeelen. D'MFG-Apparater sollen ofgestouss ginn an duerch eng App ersat ginn. Do muss awer d'alleréisch gekläert ginn, wat fir ee Programm dofir a Fro kennt a wat fir een Apparat (Smartphone) och déi Aufgaben iwwerhuele kann.

Leider ass aktuell am Budget kee groussen Tablett virgesinn, wou ee kéint Couren drop maache bzw nützlich Dokumentatioun dropp setzen, esou wéi de Service TM et mécht.

Constat incident sûreté (CIS) :

Les délégués du personnel demandent à être informés sur le stade de l'évolution de l'application digitale des CIS. Quand cette « App » sera-t-elle opérationnelle ? Quand sera-t-elle programmée sur les Railtab?

An d'Zukunft soll een en CIS kennen iwwer säi Railtab androen. De Projet ass och bal fäerdeg a wäert Enn des Joers aktivéiert ginn.

Mir hunn och nogefrot, wiesou de Vandalissem net méi gekuckt gëtt am CIS. De Chef de Service AV huet dunn erklärt, datt deen Aspekt wuel nach ëmmer gekuckt gëtt, awer net méi am Service AV. Bei all acte de vandalisme, wou e Schued vun iwwer 500€ entsteet, mécht de Service TM d'office eng Plainte bei der Police an dréit de Virfall an den Incidel-Programm an taucht deemno an der Statistik op.

Agent AppReport:

Les délégués du personnel demandent des explications quant à la fiche de poste des agents "AppReport des CFL":

- Comment est-ce que la formation et les examens seront-ils organisés?

De Chef de Service AV huet sech d'Doleancë vun den Delegéiert ugelauschert, déi d'Verhale vu munchen AppReporter ugeprangert hunn. Di Leit kréien hier Aufgaben nach emol erläutert. Op alle Fall hätten si sech net beim PAT mat deplacéierte Sätz, wéi: «Elo kommen ech dech emol kontrolléieren» unzemellen.

BLZ:

Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur le stade d'avancement de l'installation du numéro d'urgence pour la BLZ. La plupart du temps le DP-PAT (4990-4431) à la BLZ n'est pas joignable.

De Gilles Bermer, Responsabele vun der BLZ, gouf an d'Sitzung agelueden. Esou konnte mer gemeinsam iwwer bestoend Problemer schwätzen. D'Propose vun engem «numéro d'urgence» gouf awer verworf. De Gilles Bermer huet awer profitéiert fir iwwer verschidden Ännerungen ze informéieren, déi hie fir eng Verbesserung am Service an d'Weeër geleet huet. Do drénner fält een neie Posten «Coach BLZ». Des weidere kommen och nach Prozeduren,

wou kloer opgeléicht ass, wat den Agent vun der BLZ ze maachen huet.

De Problem mam Telefon, deen net besat schellt, ass technescher Natur. Do gouf an Tëschenzäit eng Demande gemaach fir erëm en aneren Telefon ze kréien.

Pauses:

Les délégués du personnel demandent à ce que les pauses dans les tours de service soient réunies en une pause de 30 minutes. Ceci parce que les pauses de 15 minutes sont souvent raccourcies par le DP-PAT de quelques minutes. Par ailleurs les délégués du personnel consentent à la proposition faite par AV-P-R formulée lors de la réunion REX visant à introduire une relève à l'instar de celle des cems. La durée de la pause devrait donc de toute façon être rallongée à 30 minutes, sauf pour les trajets vers Wiltz, où cela n'est guère possible.

De Chef de Service proposéiert eis nach eemol mam Cyril Barthel ze schwätzen an Beispiller no ze kucken. Hien ass awer net der Meinung, datt et eng gutt Iddi ass villes do ofzënnere.

Den Chef de Service AV verweist och nach ee Mol drop, datt et keen Artikel gëtt an engem Ordre Général oder am Staut, deen eis Paus kloer reegelt. Sou, dass de Service kéint di Paus setzen, wou hien wéilt. Vun SYPROLUX Sait setzt een sech nach eemol zesummen a préift op d'Aféieren vun enger Attente Relève nützlich kéint sinn.

Fir de SYPROLUX

Sven LASCHETTE a Fabrice BICHLER

Deng Kontaktleit am Service AV



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



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



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



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



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

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service TM, le 02 juin 2021

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.

Changements de poste d'agents de la filière spécialisée de la carrière artisanale.

Il s'agit d'une mauvaise resp d'une formulation erronée concernant les publications des postes en question. De tels problèmes seront évités à l'avenir. Dorénavant les publications respectives seront faites par le service RM.

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 CEM soient au moins accompagnés par un coach lors du premier jour de la mise en vigueur de tels changements.

Un accompagnement par un coach était prévu. Dans certains cas, cet accompagnement semble avoir fait défaut.

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

Le 13 juin 2021 une nouvelle note sera publiée.

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.

Un avis (avis n°77 du 3 mai 2021) rappelle les inscriptions à faire.

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

Trois à quatre locs 3000 seront utilisées pour des trains voyageurs. Ces locs sont équipées pour la réception du PMM.

Selon les informations des délégués du personnel, des problèmes récurrents persisteraient concernant l'approvisionnement respectivement 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.

Après la résolution des problèmes avec le prototype, les travaux pourront débuter sur la série en question.

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 tolérances sont extrêmement précises et nos agents ne maîtrisent pas suffisamment cette technique. Cette firme externe dispose d'agents expérimentés dans cette matière.

Les délégués du personnel demandent au Chef de Service si une réunion entre le bureau des roulements et les délégués du personnel pourra être organisée pour discuter d'éventuelles allègements concernant les roulements. Il s'avère qu'une semaine incluant des tours de nuits suivis immédiatement d'une semaine composée de tours du matin

ont une tendance à porter préjudice à la santé des agents concernés.

Oui, une telle réunion sera organisée et un agent du CO sera également invité à participer.

Les délégués du personnel désirent savoir où en est le Service TM avec l'étude santé au travail en collaboration avec le Service Santé au Travail mentionné au deuxième trimestre 2020.

Actuellement, les résultats de l'enquête sont présentés et des pistes sont recherchées pour élaborer un plan d'actions comprenant des mesures d'amélioration. Les résultats, ainsi que le plan d'actions seront présentés aux agents au courant du 2^e semestre de l'année 2021.

Les conducteurs se plaignent du fait que l'intervalle entre la formation de la nouvelle signalisation simplifiée et la mise en service de celle-ci est trop long. Ils jugent le délai trop important et minimisent l'effet d'une formation, suite à ne pas rencontrer la situation dans la pratique.

La nouvelle date de mise en service de la signalisation simplifiée est programmée au 7 novembre 2021. Une formation de recyclage sera organisée pour les agents formés depuis un certain temps.

Les délégués du personnel demandent à être informés sur les effectifs du personnel de conduite pour l'année 2022.

La situation actuelle chez les cem est bonne par rapport aux prévisions. Les congés peuvent être accordés selon les demandes des agents.

Et ceci malgré un certain nombre de cas d'inaptitudes. Concernant les embauches futures, le nombre de stagiaires de la classe de septembre pourra en cas de besoin dépasser le contingent des 14 unités prévues.

Les délégués du personnel désirent connaître la situation au niveau des plans de congé des CEM. Plusieurs

conducteurs se sont plaints de ne pas avoir pu poser leur congé pour une période supérieure à 10 jours d'affilée, voire moins, alors que l'OG 13 (8.2) stipule que «Le congé annuel de récréation doit comporter au moins une période de deux semaines consécutives».

Le maximum a été fait. Toutes les demandes ont été respectées dans la mesure du possible.

Les délégués du personnel désirent savoir quand le poste DCM sera à nouveau situé dans les locaux de la BLZ. Suite à la pandémie COVID-19, le poste a été détaché dans un autre bureau. Pour le bon déroulement du travail, il serait préférable que l'agent soit à nouveau à côté des agents DM/DM1 et DM2.

Ce point a entretemps été résolu.

Les délégués du personnel désirent savoir pourquoi la nouvelle fiche de poste du DCM est éligible au télétravail, au contraire des autres postes du CO/TRV.

Ceci était une erreur qui a été redressée.

Les délégués du personnel désirent discuter au sujet de l'IS n°156. Celle-ci devra être mise à jour, entre autre en cas d'accident de personne, le conducteur doit être protégé par une dispense de service, si l'agent ne se porte pas malade.

L'instruction de service sera mise à jour.

Les délégués du personnel désirent savoir quand est ce que le poste CO/EC sera à nouveau occupé suite au départ de (Monsieur Michel Kohl) l'ancien titulaire du poste CO/EC.

La publication du poste pour son comblement est prévue pour fin de l'année 2021.

Points inscrits par le Service TM

Adaptations organisationnelles au CM (LI qui regroupe LO et INST et MAN de PL à LI.)

Il est prévu de regrouper certains services.

Stade d'évolution du projet de la construction du hall 4 au site du CRM Luxembourg.

L'ancienne installation de lavage est en train d'être démontée. La mise en service du nouveau hall 4 est prévue pour l'automne 2022.

Stade d'évolution du projet de la construction du CRM Sud.

Une analyse concernant les 2 sites de Pétange et Rodange est en cours. Le résultat concernant l'affectation des deux sites sera publié en automne 2021.

Mise en service de l'installation Hengscheidt.

Le nouveau tour en fosse a entretemps été installé. La formation des agents est en cours et les premiers essais avec des engins vont débiter sous peu.

Missions de la société T&O.

Début 2023, éventuellement fin 2022 seront livrés les premiers engins 2400.

Dans ce contexte une collaboration avec la firme T&O a été entamée. Celle-ci va étudier les modes et moyens de travailler malgré la non-disposition des nouveaux ateliers.

Stade d'évolution de l'adaptation des tableaux de service de la Division LO.

Un plan adapté sera présenté dans la semaine du 08 juin 2021. Ce tableau de service devrait prévoir 3 repos consécutifs, ainsi qu'une modification de l'horaire du début de certaines séances de travail.

Présentation du plan d'action élaboré par le Service TM suite à l'enquête «Bien-être au travail».

Voir point 2021 - 032

La prochaine réunion auprès du Chef de Service TM aura lieu le 23.09.2021

pour le SYPROLUX

Marc ADAM, Igor GOMES, Georges DEMUTH, 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

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



SYPROLUX
Deng Gewerkschaft

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service GI, le 09 juin 2021 - partie EI

1.1. Rectificatifs consigne bleue

Actuellement, lorsqu'il y a un rectificatif à faire dans la consigne bleue, les postes respectifs reçoivent juste les feuilles de la consigne bleue qui ont été modifiées et qui sont à remplacer par l'agent-même dans la consigne bleue de son poste. Le nombre de feuilles à remplacer peut parfois être assez important. Des agents ont déjà dû constater que des rectificatifs antérieurs n'avaient pas été correctement classés. Lors d'un rectificatif du plan schématique de la consigne bleue, un plan de format A4 représentant la partie modifiée du plan original (format A3), avait été prévu pour classement dans la consigne bleue. Sachant que lors d'une consultation urgente du plan schématique A3, l'agent n'a pas le temps de vérifier dans la consigne bleue, s'il y a des rectificatifs sur plans A4.

La consigne bleue est un document de poste extrêmement important. Une erreur lors d'une mise en protection du courant électrique, peut être fatale. Avoir une consigne bleue complète et facile à consulter, est nécessaire. Or, les délégués ainsi que les agents des postes sont d'avis que la manière actuellement prévue pour rectifier la consigne bleue, n'est plus adaptée aux besoins actuels de l'exploitation. Une consigne bleue mal rectifiée augmente le risque à l'erreur.

Afin d'éviter un tel risque, les délégués demandent à ce que lors des prochains rectificatifs, les consignes bleues soient remplacées en entier, y compris les plans schématiques en format A3.

La consigne bleue ne sera pas remplacée dans son entièreté. Selon les responsables EI, le chef de circulation devra être capable de remplacer les pages nécessaires.

S'il y aura un changement au niveau du plan schématique en format A3, celui-ci sera entièrement remplacé.

Concernant la publication des consignes bleues sur INTRANET, le chef de service GI se charge de la mise à jour du document.

1.2. Réparation du matériel du poste

En avril, les agents du poste PdL ont dû attendre 1 mois pour qu'une des tables relevables du poste soit réparée après une panne. La table se trouvait en position la plus basse, affichait une erreur de système et ne se laissait plus remonter. Du coup, lorsque certains agents s'asseyaient, ils se retrouvaient alors les jambes coincées sous la table. Sachant que les postes directeurs du pays entier sont occupés 24/24h, les délégués ainsi que les agents des postes déplorent le temps nécessaire pour une telle réparation.

D'après les informations reçues concernant la procédure à suivre lors d'une telle panne, il est prévu de demander en premier lieu un devis pour une réparation éventuelle. Or, il doit être évident que de telles réparations doivent être réalisées dans les plus brefs délais, et qu'il est intolérable de laisser travailler les agents concernés dans des conditions malsaines !

Est-il vrai que le service MI est responsable pour la réparation d'une table relevable de poste ? Du coup, lors d'une panne de table relevable, l'agent au poste doit-il faire un REM ? Qu'en est-

il pour une réparation d'une chaise de poste ? Dans ce cas, ce serait alors au service EI (bureau mouvement) de faire appel à une société externe pour la réparation ? Vu le nombre de tables relevables et de chaises de poste au sein des CFL, il est impératif d'avoir un contrat de réparation avec une société spécialisée, qui devra intervenir dans les 24 heures !

Les tables relevables sont livrées par la firme Thales. La maintenance des tables incombe au Service MI, qui devra s'occuper à ce que le matériel de réparation se trouve en stock. Le Service MI fera une analyse de ce dossier.

Concernant les chaises, le chef de Service EI a précisé que quatre chaises se trouvent en réserve. En cas de problèmes, la chaise défectueuse sera immédiatement remplacée et réparée par la suite.

1.3. Déroulement des examens

- Actuellement lors d'un examen écrit, l'agent est tenu d'écrire ses données personnelles sur l'entête des feuilles de son examen. Lorsqu'il termine son examen, il remet ses feuilles au surveillant présent, qui lui enlève les entêtes et les met dans une enveloppe séparée. À la fin, le surveillant a deux enveloppes, une avec toutes les entêtes et une avec les examens écrits. La raison pourquoi les données personnelles de l'agent sont séparées de son examen, est bien le respect de l'anonymat de l'agent lors de la correction de son examen ? Les délégués souhaitent alors savoir, pourquoi l'enveloppe avec les entêtes ayant comme destinataire le service RH, est remise par le surveillant ensemble avec l'enveloppe des examens écrits à un des membres du jury ? Les délégués sont d'avis, que l'enveloppe avec les entêtes ne doit pas se trouver dans les mains du jury de l'examen, mais doit être remise directement au service RH qui recevra de la part du jury les résultats de l'examen.
- Lors des dernières sessions d'examen, les délégués ont dû constater que la présence d'un délégué du personnel en tant qu'observateur n'était pas prévue pour les examens oraux. Le président de la DC, qui invitent les délégués pour se présenter en tant qu'observateur aux examens, ne possédait que les dates des examens écrits. Les délégués du Landesverband se sont quand-même présentés en tant qu'observateur à tous les examens S/1 (écrit et oral) après avoir informé le Chef de Service. Les délégués demandent à ce que dorénavant tout examen aux CFL soit accompagné par un observateur à désigner entre les délégués du personnel, et que par conséquent le président de la DC reçoive toutes les dates des examens écrits et oraux.
- Les délégués du personnel du Landesverband demandent que l'examen RH oral, ne se tienne qu'au plus tôt une semaine après le dernier examen EI, afin de donner aux candidats le temps et la possibilité de se préparer correctement pour l'examen RH oral.
- Les délégués du Landesverband se demandent également si l'examen RH oral ne devrait pas être adapté dans sa forme.

Soit par écrit avec un genre de questionnaire QCM à l'image des tests actuels de clôture des cours de recyclage, soit par oral avec un catalogue de questions préalablement fixé et remis aux stagiaires pendant le cours de préparation à l'examen, à l'instar de l'examen EI. Ceci pour permettre aux stagiaires de mieux se préparer à l'examen RH oral et afin que tous les stagiaires aient les mêmes questions, qu'ils soient donc évalués de façon plus égale.

La procédure existante est en principe respectée. Cependant dû à la crise sanitaire du Covid-19 et pour éviter des trajets non-nécessaires, la procédure a été légèrement adaptée. En aucun cas une enveloppe n'a été perdue, ni ouverte par une personne non-autorisée.

En principe, prévoir un observateur ne pose pas de problème, mais parfois les délais sont trop courts pour différentes raisons.

La date de l'examen oral-RH est fixée en commun accord avec les candidats respectifs.

Chaque candidat recevra les mêmes questions et sera évalué de la même manière. Un questionnaire QCM n'est pas prévu pour le futur.

1.4. Réorganisation du personnel EI

Il y a deux mois, des rumeurs d'une éventuelle intégration des chefs de surveillance, des info-annonceurs et des agents AURIS dans le service AV, ont fait le tour. En somme, les agents des postes concernés ont fait savoir aux représentants syndicaux qu'ils désirent rester au Service EI. Les délégués du personnel désirent être renseignés s'il existe des plans de réorganisation en ce sens ?

Aucune réorganisation EI/AV n'est prévue. À l'heure actuelle, une réunion a eu lieu dans le cadre « mettre le client au centre de nos préoccupations » au cours de laquelle un simple « brainstorming » a été fait.

1.5. Résultats examens de fin de stage

Les délégués du personnel désirent être informés sur les résultats des examens de fin de stage, aussi bien des chefs de circulation que des chefs de surveillance. Selon les informations récoltées, les résultats ne sont guère satisfaisants.

Examen de fin de stage de la carrière M: un seul candidat de 6 a réussi à l'examen de fin de stage.

Examen de fin de stage de la carrière S : 5 de 9 candidats ont réussi à l'examen de fin de stage. Lors de l'examen de la carrière S, il a été constaté que l'incident a posé les plus grandes difficultés aux candidats. Probablement le nouvel APCT améliorera la situation.

1.6. Embauchages 2021 et 2022

Les délégués du personnel désirent être informés sur les embauchages des exercices 2021 et 2022.

Il est prévu d'embaucher une classe de chefs de surveillance au 1^{er} décembre 2021. Pour l'exercice 2022, aucune classe de chefs de surveillance n'est prévue à ce stade.

Chez les chefs de circulation, il est prévu d'embaucher une classe pour :

le 1^{er} novembre 2021, le 1^{er} mai 2022 et le 1^{er} novembre 2022.

1.7. Problèmes avec ATRA et ASS

Les délégués du personnel réitèrent une fois de plus l'attention des responsables EI sur les nombreux problèmes en relation avec des ATRA et des ASS incorrectes et altérés. Des exemples concertés seront fournis en séance. Cette situation devient de plus en plus difficile à gérer pour les chefs de circulation. Elle constitue une entrave au bon fonctionnement du service d'exploitation, ainsi qu'une source de risque de sécurité.

Documents concernés : REM 2620 + 2625, ASS24-2021

Les problèmes ont été discutés par les instances concernées. Le transfert de la bourreuse entre 3 chantiers (Dm, Gare L, Lh) s'était avéré être une urgence.

1.8. BLZ – distributeur de sandwichs

Les agents de la BLZ demandent s'il est possible d'avoir un propre distributeur de sandwichs au 2^e étage du BAS. Il existe déjà un appareil au rez-de-chaussée pour les mécaniciens qui est, vu le grand nombre de personnes, constamment vide. Par ailleurs, les agents de la BLZ se sont déjà vus adressés des remarques, disant que le distributeur de sandwichs du rez-de-chaussée était réservé au personnel du service TM.

Les chefs de service EI et TM se sont concertés: le distributeur est à la disponibilité de tous les services. Le Service TM est en train de modifier le contrat avec la société concernée.

1.9. Guidage pour personnes malvoyantes à la gare de Luxembourg

À la gare de Luxembourg les guidages pour les personnes malvoyantes sont interrompus ou s'arrêtent soudainement. Les délégués du personnel demandent si un concept est prévu pour redresser cette situation afin de rendre le guidage pour personnes malvoyantes à nouveau opérationnel ?

Un projet provisoire suivant le modèle « Gare Rodange » est établi. Le projet a été retardé à cause d'autres travaux. La situation sera redressée après l'été 2021.

Pour le SYPROLUX

Yves BIRCHEN et Katja FELTEN



Yves BIRCHEN

Délégué Titulaire
691 643 138 - bircheny@pt.lu



Katja FELTEN

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

Mit dem Panoramazug „U Trinighellu“ durch die Insel der Schönheit

Korsika mit einer Länge von 185 km und einer Breite von 85 km wird oft als die „Insel der Schönheit“ bezeichnet. Der Name der Insel geht auf den phönizischen Begriff „Korsai“ zurück - „mit Wäldern bedeckt“. Sie weist eine imposante Gebirgslandschaft mit Gipfeln von mehr als 2.500 m auf – die höchste Erhebung ist der Monte Cinto mit 2.706 m. Den Unterlagen entnimmt man, dass 86 Prozent der Gesamtfläche als Bergland und 14 Prozent als Küstentiefland ausgewiesen sind. Der Hauptkamm mit dem S-förmigen Verlauf stellt die Wasserscheide dar - der Hauptkamm wird auf der ganzen Länge durch den Weitwanderweg GR20 durchquert.

Auch wenn die Insel mit ihren Städten, vor allem Calvi und Bonifacio sowie den mittelalterlich anmutenden Bergdörfern den Besucher fasziniert - für mich stellte die Fahrt mit der korsischen Eisenbahn im September 2020 den Höhepunkt dar. Bis zum Jahr 2009 befanden sich teilweise sehr alte Fahrzeuge auf den Bahnstrecken, sodass vielfach die korsische Bahn als eine Museumsbahn angesehen wurde. Durch eine permanente Instandsetzung der Strecken weist die Eisenbahn hohe Geschwindigkeiten auf - die neu ausgebauten Gleise in der Nähe von Ajaccio erlauben eine Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h - auf einigen Abschnitten sogar 100 km/h.

Nach der Stilllegung der zerstörten Eisenbahnstrecke zwischen Bastia und Porto-Vecchio nach dem 2. Weltkrieg verblieben nur zwei Strecken. Die

Bahngesellschaft „Chemins de fer de la Corse (CFC)“ - eine Tochter der SNCF hält den Betrieb auf den eingleisigen, meterspurigen und nicht elektrifizierten Bahnen zwischen Calvi nach Bastia und zwischen Bastia nach Ajaccio aufrecht, wobei Porto Lecchia den Knotenpunkt darstellt.

Die Fahrt mit dem „U Trinighellu“ ist ein Erlebnis der besonderen Art, vor allem auf der Strecke zwischen Corte und Ajaccio - enge Kurven und tiefe Schluchten sowie eine Folge von Brücken und Viadukten. Nebenbei soll erwähnt werden, dass „U Trinighellu“ - der Zitternde - bedeutet. Die zwölf neuen grau-weißen Dieseltriebwagen mit den roten Türen und den getönten Panoramaseiben wirken wie schmalspurige TGV – sie zittern jedoch nicht mehr. Es gibt noch weitere Bezeichnungen im Volksmund für die Eisenbahn so der „Trenucciu“ (kleiner Zug) oder TGV (Train à Grande Vibration).

Geschichtliche Fakten

Die ersten Pläne zum Anlegen von Eisenbahnstrecken reiften bereits im Jahr 1855, sie gingen jedoch nicht über das Planungsstadium hinaus. Im Jahr 1864 wurde die Idee jedoch konkreter - die Bahnstrecke von Bastia bis nach Bonifacio entlang der Ostküste stand im Mittelpunkt. Von Porto Vecchio sollte eine weitere Verbindung nach Ajaccio gebaut werden. Man wählte diese Streckenführung, denn die Verantwortlichen wagten noch nicht, die Eisenbahn über den Vizzavona-Pass zu führen. Im

Jahr 1868 wurde der Beschluss gefasst, der Bahnlinie zwischen Bastia über Corte nach Ajaccio höchste Priorität einzuräumen.

Noch dauerte es einige Jahre, bis der französische Staat im Jahr 1877 die Sache in die Hand nahm und man der 1 m



Schmalspurbahn den Vortritt überließ - anstatt der 1,10 m Spur - der Radius konnte so auf 80 m verringert werden. Die maximale Steigung von 30 ‰ sollte nicht überschritten werden. Nunmehr drückten die Stadt Calvi und die Region Balagne ebenfalls den Wunsch aus, an das zu bauende Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden.

Der Bau der Bahnstrecke von Bastia nach Ajaccio begann am 7. Dezember 1878 - eine große Herausforderung, galt es doch den Vizzavona-Pass zu untertunneln sowie eine Vielzahl von Brücken und Viadukte zu errichten. Die ersten Bahnstrecken wurden im Jahr 1888 eröffnet - am 1. Februar der Abschnitt Bastia nach Corte und Casamozza nach Tallone - am 17. Juni der Abschnitt Tallone nach Ghisonaccia und - am 10. Dezember das Stück zwischen Ajaccio und Bocognano. Bereits ein Jahr später wurde die Region Balagne angefahren, denn der Betrieb auf der Strecke von Ponte-Leccia nach Palasca wurde am 10. Januar aufgenommen. Am 15. November 1890 wurde das Teilstück Palasca über Île Rousse nach Calvi fertiggestellt.

Die größte Schwierigkeit der Bahnstrecke Bastia nach Ajaccio stellte der Hauptkamm des korsischen Hochgebirges dar, galt es doch den 1.163 m hohen Vizzavona-Pass mittels des 3.916 m langen Vizzavona-Tunnels zu durchqueren. Dieser befindet sich zwischen Orten Bocognano und Vivario. Der Tunnel ist schnurgerade angelegt und weist ein durchgehendes Gefälle von 20 ‰ auf - verfügt so über keinen Scheitelpunkt. Man kann somit das Licht am anderen Tunnelportal schwach erkennen. Die Bau- und Sprengarbeiten begannen im Jahr 1880, wurden aber durch das eindringende Wasser erschwert, sodass der erste Zug den Tunnel am 14. Juli 1889 befahren konnte.

Der nördliche Tunnelleingang liegt auf 906 m. Man ist jedoch über diese Bauart erstaunt, da man normalerweise den höchsten Punkt genau in die Mitte legt, damit das eindringende Wasser problemlos ablaufen kann. Nördlich des Tunnels befinden sich mehrere Kehren mit kurzen Tunneln. Nebenbei bemerkt ist der Vizzavona-Tunnel der längste Eisenbahntunnel Frankreichs, der von einer Schmalspurbahn befahren wird. Am 9. Oktober 1892 wurde der Bahnbetrieb zwischen Vivario und Vizzavona in Betrieb gesetzt und das letzte Teilstück nach Corte wurde am 3. Dezember 1894 feierlich eingeweiht.

Den Bau des Viaduktes über den Fluss Vecchio im Streckenabschnitt



Bahnhof von Vizzavona

zwischen den Orten Vivario und Venaco übertrug man dem bekannten Ingenieur Gustave Eiffel, welcher sich für die Variante Stahlkonstruktion auf Steinpfeilern entschied. Das 94 m hohe Viadukt wurde am 1. Oktober 1892 fertiggestellt und weist die Länge von 140 m auf - die Distanz zwischen den beiden Steinpfeilern beträgt 52 m. Dem Fahrgast bieten sich hier grandiose Einblicke in das Gebirgsmassiv.

Nunmehr war es möglich - nach insgesamt 16 Jahren Bauzeit - mit dem Zug von Bastia nach Ajaccio auf der 157,4 km langen Strecke quer über die Insel zu fahren und dabei einen Höhenunterschied von 930 m zu überwinden. Auf dem 230 km langen gesamten Schienennetz sind 59 Brücken und Viadukte sowie 57 Tunnels vorhanden.

Die 73 km lange Zweigstrecke vom Bahnhof Ponte Lecchia über die Stadt L'Île Rousse zur faszinierenden Hafenstadt Calvi wurde im Jahr 1890 eröffnet - die Teilstrecke von L'Île-Rousse nach

Calvi wird auch als „Tramway de Balagne“ bezeichnet.

Aus Gründen der Geschichte sei auf den Bau der Strecke von Bastia in den Süden entlang der Ostküste hingewiesen. Der Bau begann im Jahr 1888, man erreichte Porto-Vecchio erst am 21. September 1935 - der 1. Weltkrieg und wilde Streiks galten als Ursache. Es war wohl geplant, die Bahnstrecke nach Bonifacio weiterzuführen, doch der 2. Weltkrieg zerschlug diesen Traum. Im Jahre 1943 wurde die Ostküstenbahnlinie bombardiert - ein Tunnel und mehrere Brücken zerstört. Nach dem Krieg wurde die Ostküstenstrecke zwischen Casamozza und Folelli wieder in Betrieb genommen - im Jahr 1953 bereits stillgelegt, da die Reparaturkosten zu hoch waren. Die überaus reizende gewundene Bahnstrecke entlang des Meeres zwischen Calvi zur Île Rousse wurde im Jahr 1966 als „Tramway de Balagne“ wiedereröffnet.

Zu Beginn des Eisenbahnbetriebes waren Dampflokomotiven im Einsatz, wie man den historischen Daten entnimmt. Im Jahr 1937 wurden diese durch Diesellokomotiven des französischen Unternehmens Billard ersetzt. Obwohl diese historischen Triebwagen durch modernere Triebwagen im Jahr 1982 ersetzt wurden, sollte das gesamte Eisenbahnnetz wegen mangelnder Rentabilität im selben Jahr stillgelegt werden?

Der Protest der Bürger verhinderte dies, sodass die korsische Eisenbahngesellschaft in die SNCF am 1. Januar 1983 integriert wurde. Um den Bahnbetrieb zu modernisieren, wurden 15 Doppeltriebwagen der Baureihe AMG-800 bestellt. Seit dem Jahr 2010 verkehren diese 40 m langen Triebwagen (100



Der Tramway de Balagne

Fahrgäste) mit niederflurigem Einstieg und erreichen die maximale Geschwindigkeit von 100 km/h - die Leistung beträgt 800 kW. Die Triebwagen verfügen über große Panoramascheiben und bieten eine hohe Bequemlichkeit. Die Fahrzeit auf der Hauptstrecke zwischen Bastia und Ajaccio wurde durch den Einsatz der AMG-800 auf 2 Stunden und 45 Minuten verringert.

Auf der Bahnstrecke des „Tramway de Balagne“ verkehren weiterhin die historischen älteren Triebwagen X57051 und XR9701 - laut dem Bahnhofsvorsteher in Calvi werden diese demnächst ausgemustert. Leider ist der Fahrplan relativ dünn ausgestattet, täglich verkehren zwei Züge zwischen Bastia und Calvi sowie vier bis fünf Züge zwischen Bastia nach Ajaccio. Auf die Frage hinsichtlich des Schneefalls auf dem Gebirgskamm, wurde mir gesagt, dass die Hauptstrecke vom Schnee geräumt wird, um den Bahnbetrieb das ganze Jahr aufrecht zu erhalten.

Städte entlang der Bahnstrecke

Die Befestigungen der Stadt Bastia im Nordosten der Insel (nahe dem Cap Corse) wurden von der Republik Genua im 14. Jhr. gebaut - vom italienischen Namen „bastiglia“ leitet sich der Name Bastia ab. Eine Erwähnung Bastias findet sich im 16. Jhr. in der Beschreibung „Dialogo nominato Corsica vo Monseigneur Agostino Giustinianis“ (Bischof von Nebbio). Zwischen dem 4. April und dem 19. Mai 1794 wurde Bastia belagert, denn die Briten und die Franzosen kämpften um die Herrschaft über Korsika. Der britisch-korsische Sieg führte zur Gründung des kurzlebigen Königreiches (1794–1796) und Bastia war während diesen zwei Jahren die Hauptstadt - neben Corte. Bastia verfügt über einen regen Hauptumschlaghafen und weist viele wirtschaftliche Aktivitäten u.a. Fährbetrieb auf. Von Bastia kann man bei gutem Wetter auf einem erhöhten Standort die Verbannungsinsel Elba von Napoleon Bonaparte in der Entfernung von 50 km sehen.

Corte liegt auf 436 m Höhe und ist die einzige bedeutende Stadt im Inneren der Insel. Die Kämpfe des Mittelalters sowie die Kriege um die Unabhängigkeit haben ihre Spuren im Ort hinterlassen. Durch den korsischen Staatsmann Pascal Paoli war Corte von 1755 bis 1769 die Hauptstadt der Insel. Heute ist Corte mit seiner malerischen Altstadt ein touristischer Höhepunkt und hat besonders im oberen Teil seinen ursprünglichen Charakter erhalten - mit seinen engen,



Unterwegs in der Gebirgskette

steilen Gassen zwischen den schiefergedeckten Häusern. Im Jahr 1419 eroberte der Lehnsherr Vincentello d'Istria die Stadt und errichtete die Zitadelle, sie ist die einzige größere militärische Festung im Landesinnern. Der Felsvorsprung wurde bereits im 9. Jhr. befestigt. Besonders beeindruckend ist das „Adlernest“, die Südspitze des Felsspornes. Es ist über eine Treppe aus „Restonica-Marmor“ zu erreichen. Im Innern der Zitadelle gab es ursprünglich kleine Häuser und eine Kapelle.

Ajaccio ist die Hauptstadt der Insel - sie ist die Geburtsstadt von Napoleon Bonaparte. Er wurde am 15. August 1769 als Napoleone Buonaparte als zweiter Sohn von 13 Kindern geboren. Am 5. Mai 1821 verstarb er in Longwood auf St. Helena im Südatlantik in der Verbannung. Er erwies sich als ein militärisches Talent ersten Ranges, vor allem die Feldzüge in Italien und in Ägypten machten ihn populär. Durch verschiedene Reformen u.a. in der Justiz und durch die Schaffung des „Code civil“ hat Napoleon die staatlichen Strukturen Frankreichs bis in die Gegenwart hinein geprägt und die Schaffung eines modernen Zivilrechts in den besetzten europäischen Staaten initiiert.

Der katastrophale Ausgang des Feldzuges nach Russland im Jahr 1812 führte zur Erschütterung seiner Herrschaft in vielen Teilen Europas, zu den Befreiungskriegen und letztlich zu seinem Sturz. Nach einer kurzen Phase der Verbannung auf der Insel Elba kehrte er im Jahr 1815 für 100 Tage an die Macht zurück. In der entscheidenden Schlacht von Waterloo am 18. Juni 1815 wurde er endgültig besiegt und bis zu seinem Lebensende auf die Insel St. Helena verbannt.

Die „genuesische“ Altstadt in der direkten Nachbarschaft zur Zitadelle ist relativ klein. Sie ist von schmalen,

schattigen Gassen mit mehrstöckigen alten Häusern geprägt. In den umliegenden Vierteln finden sich großzügige Boulevards mit prachtvollen Villen. Die Fassaden der Häuser sind meist in warmen Rot-, Orange- und Gelbtönen gehalten. Die Zitadelle an der Südwestspitze trennt als markante Landmarke das westliche vom südlichen Meeresufer der Stadt.

Calvi liegt am gleichnamigen Golf von Calvi und ist der Hauptort der Region Balagne - ein beschauliches Städtchen. Wegen der Zitadelle mitsamt der wunderschönen Altstadt und dem Gouverneurspalast sowie dem malerischen Yacht- und Fährhafen ist Calvi eine der meistbesuchten Städte der Insel. Die 5 km lange Bucht weist einen flach abfallenden Sandstrand auf. Die Oberstadt wird beherrscht von der auf einem Granitfelsvorsprung erbauten Zitadelle. Der große Platz am Eingang zur Festung ist nach Christoph Columbus benannt, da Calvi neben einigen anderen Städten beansprucht, der Geburtsort des legendären Entdeckers zu sein. Vom Geburtshaus in der Rue Colombo ist noch ein originaler Mauerrest erhalten, der Rest wurde während der englischen Belagerung im Jahre 1793 zerstört.

Die Befestigungsmauern erlauben einen herrlichen Rundgang, wobei man stets grandiose Ausblicke auf die Unterstadt, den Golf von Calvi mit den dahinter liegenden höchsten Bergen und auf die Halbinsel Revellata hat. Gegenüber dem Gouverneurspalast, in dessen Sampiero-Kaserne seit dem Jahr 1976 die Offiziere der in Calvi beheimateten Fallschirmjäger der Fremdenlegion stationiert sind, befindet sich oberhalb des Place d'Armes die sehenswerte Kirche Saint-Jean-Baptiste, deren Grundmauern ins 13. Jhr. zurückgehen.

Marcel OBERWEIS



ULC und SDK seit 21 Jahre gemeinsam erfolgreich unterwegs!



ULC und SuperDrecksKëscht – Aktion von Ministerium für Umwelt, Klima und nachhaltige Entwicklung mit den Gemeinden, der Chambre des Mäiers und der Chambre de Commerce - trafen sich vor kurzem zu einem konstruktiven Informations- und Meinungsaustausch.

Das Ziel ist es, gemeinsame Strategien im Interesse des Verbrauchers zu besprechen und umzusetzen.

Konsum und „Rückkonsum“, also die getrennte Erfassung von Abfallprodukten mit dem Ziel, daraus wiederum möglichst viele Ressourcen zurückzugewinnen und in den Wirtschaftskreislauf zurückzuführen liegen eng beieinander. Darüber hinaus ist ein Hauptziel von SDK und ULC die Abfallvermeidung und somit den Konsum nachhaltiger Produkte zu fördern.

Beim kürzlich stattgefundenen Austausch wurden wie immer aktuelle Themen aus dem Bereich des nachhaltigen Konsums und der Abfallwirtschaft-Kreislaufwirtschaft besprochen.

Projekt „Clever akafen“:

Die Bewerbung und Auszeichnung nachhaltiger Produkte im Handel läuft bereits seit fast 15 Jahren sehr erfolgreich. Die SDK berichtete über die rezent durchgeführte Marktanalyse, welche das Ziel hatte, die Bewerbung der Produkte im Interesse des Verbrauchers weiterzuentwickeln. Geplant ist u.a. durch Weiterbildungskurse das Know-How des Verkaufspersonals weiter zu erhöhen, um den Verbraucher im Hinblick auf nachhaltige Produkte noch besser beraten zu können.

Projekt „ReUse“:

Die Wiederverwendung von Produkten wird zunehmend wichtiger. Hier laufen auf nationaler Ebene eine Reihe von gemeinsamen Projekten mit Luxemburger Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Zu nennen ist hier z.B. die Rücknahme von Alt-Brillen mit Luxemburger Optikern. Die Brillen werden geprüft und über eine gemeinnützige Aktion Bedürftigen auf der ganzen Welt zur Verfügung gestellt.

Mit der Luxemburger Kerzenfabrik und dem größten Luxemburger Farbproduzenten laufen Projekte, um Altprodukte getrennt zu erfassen und direkt wieder zur Produktion neuer Produkte „Made in Luxembourg“ einzusetzen. In allen Fällen kann der Luxemburger

Verbraucher durch sein Kaufverhalten direkt zur Transformation hin zu einer nachhaltigen und klimaschützenden Wirtschaft beitragen.

Letztere Aussage trifft auch auf die Beachtung des Labels SDK „fir en nohaltegen ëmgang mat Ressourcen“ zu. Mit dem Label sind inzwischen knapp 3.500 Luxemburger

Betriebe und Einrichtungen ausgezeichnet. Diese zeichnen sich durch eine ökologische Abfall- und Ressourcenwirtschaft aus.

Im Hinblick auf die rezente Kritik durch verschiedene Presseorgane wurden die Vorteile und Kosten des Drive-in-Recycling-Centers, welches als Pilotprojekt in einem großen Supermarkt in Howald läuft, besprochen. Hier werden Altprodukte getrennt erfasst.

Im von der Regierung geplanten neuen Kreislaufwirtschafts-Gesetz ist vorgesehen, dass in allen Märkten über 1500 m² solche Annahmestellen eingerichtet werden sollen. Dieses Instrument wird auch bereits im europäischen Ausland als gute Praxis umgesetzt. Die Verbindung Einkauf – Entsorgung bietet viele Vorteile in ökologischer Hinsicht – zusätzliche Transportwege und damit CO₂ einzusparen. Weiterhin wird hiermit beispielsweise ein Service angeboten für Kleinmengen aus Residenzen oder für Bürger, die betreutes Wohnen nutzen.

Gegenüber Abholsammlungen bietet die Annahmestelle auch den Vorteil der Vor-Ort-Information und -Beratung.

Die Kostenaufstellung zeigt, dass Annahmestellen in Märkten nicht nur eine gute Lösung für den Verbraucher darstellen, sondern auch ökonomisch sinnvoll sind. Weiterhin werden Arbeitsplätze geschaffen, die auch für Behinderte und sozial Benachteiligte eine sinnvolle Beschäftigung darstellen.

Weitere Themen dieser fruchtbaren Unterredung zwischen ULC und SDK waren u.a.:

- die ECOBOX, Mehrwegbehälter für die Mitnahme von Speisen
- Neues aus dem Residenzprojekt
- die aktuellen Angebote der SDK-Akademie
- Ressourcenpotential, was geschieht mit den von der SDK erfassten Abfallprodukten?
- Social Media
- Aktivitäten der Luxemburger Recycling-/Ressourcenzentren

Weiter wurde vereinbart auch in diesem Jahr wieder gemeinsam an der „Foire agricole“ in Ettelbrück vom 2.-4. Juli 2021 teilzunehmen.

Gründung der „Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois“

Seit wann besteht eigentlich die SNCFL, kurz C.F.L. als Eisenbahngesellschaft? Naturgemäss bestehen die C.F.L. provisorisch und inoffiziell seit Kriegsende 1945 mit dem Beschluss (arrêté-loi) vom 24. Mai 1945 durch die am 23. September 1944 aus dem Exil zurückgekehrten Regierung zur betrieblichen Weiterführung der luxemburgischen Eisenbahnen unter einem vorübergehenden, dreiköpfigen Comité de Direction und einem siebenköpfigen Comité de Gérance. Unter Beibehalten eines vereinigten Eisenbannetzes wurde bereits in der Präambel zum betreffenden Gesetzserlass vom 24.5. hervorgehoben die beiden Normalspur- und das Schmalspurnetz des Grossherzogtums provisorisch durch den luxemburgischen Staat, bzw. durch eine hierfür zuständige Gesellschaft betreiben zu lassen.

Grundsätzlich als C.F.L. bereits seit dem 17. April 1946 durch Abschluss einer Konvention zwischen der luxemburgischen Regierung, und den Regierungen von Belgien und Frankreich, um einerseits die wirtschaftlichen und politischen Interessen des Grossherzogtums, und andererseits die legitimen Belange von Belgien und Frankreich zu wahren.

Als rechtmässiger und endgültiger Zeitpunkt der Gründung der Gesellschaft „Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois“ gilt der 14. Mai 1946 durch Anerkennung und Gesetzeskraft der Statuten und des Lastenheftes (Gesetz vom 16.6.1947 - Art. 1^{er} d) - Mémorial Nr.30 vom 25.6.1947)*.

Nach internationalen Recht besteht die C.F.L.-Gesellschaft sogar erst seit 1949 mit der Hinterlegung der Ratifizierungsurkunde bei der luxemburgischen Regierung.

* Im Art. 1 des Ratifizierungsgesetzes vom 16.6.1947, ist ausdrücklich hervorgehoben unter:

„... sont approuvés et ont force de loi:

a)...

b)...

c)...

d) les statuts de la Société de droit luxembourgeois, dite la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en date du 14. mai 1946...

Durch das Gesetz vom 16.6.1947 ebenfalls rechtskräftig die am 17.4.1946 abgeschlossene Dreiparteienkonvention samt Zusatzprotokoll, sowie ein entsprechender Nachtrag vom 26.6.1946 zur Konvention.

Hervorzuheben ist dass man sich zum 25jährigen C.F.L. - Bestehen klar für das Jahr 1971 der ersten Jubiläumsfeier entschieden hatte.

Mit der Unterzeichnung der Eisenbahnkonvention vom 17.4.1946 zwischen den Regierungen von Luxemburg, Belgien und Frankreich bestand die neue Gesellschaft C.F.L. zwar vor der eigentlichen Gründung schon als vorstellbare Realität auf dem Papier, doch erst in Ausführung dieser Konvention konnte die neue C.F.L.-Gesellschaft gegründet werden. Jedoch das Hohe Haus in Luxemburg hatte sich Zeit bis zum Juni 1947 gelassen ehe es ohne Zweitlegung in der Deputierten Kammer die Eisenbahnkonvention, die Statuten und das Lastenheft der Gesellschaft ratifizierte, wodurch endlich der Betrieb sämtlicher lux. Eisenbahnnetze ab 1. Juni 1945 für 99 Jahre einer luxemburgischen Gesellschaft mit folgender Beteiligung anvertraut wurde: 51% in den Händen des lux. Staates, und je 24,5% für Frankreich und Belgien. Gesellschaftskapital 800.000.000 Franken. Einlagekapital: luxemburgischer Staat 408 Millionen Franken, und je 196 Millionen Franken für beide Co-Partner Belgien und Frankreich. Ergänzende weitere Details zum neuen Verwaltungssystem und Aufgaben der neuen C.F.L.-Eisenbahngesellschaft durch den Regierungskommissar für Eisenbahn Angelegenheiten Stumper im: Bulletin de l'Union In-

SON ALTESSE ROYALE MADAME LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG,
SON ALTESSE ROYALE LE PRINCE REGENT AU NOM DE SA MAJESTÉ
LE ROI DES BELGES,
SON EXCELLENCE MONSIEUR LE PRESIDENT DU GOUVERNEMENT
PROVISOIRE DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE,
Résolus à contribuer en commun à l'exploitation des chemins de fer Luxembourgeois et
désireux d'assurer au trafic à destination ou en provenance du Grand-Duché et de ses au-delà
son cours naturel,
Considérant, en particulier, que les stipulations du traité d'union économique belgo-
luxembourgeois appellent, en ce qui concerne le trafic ferroviaire dans le Grand-Duché,
l'établissement de garanties destinées à faciliter l'application du traité,
Désireux, en outre, d'éviter les détournements du trafic au détriment du Luxembourg,
ont désigné pour Leurs Plénipotentiaires :
Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse de Luxembourg:
Monsieur Pierre DUPONG, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, et
Monsieur Victor Bodson, Ministre des Transports, de la Justice et des Travaux publics;
Son Altesse Royale le Prince Régent de Belgique:
Monsieur le Vicomte Joseph BERRYER, Ministre de Belgique à Luxembourg, et
Monsieur Ernest RONGVAUX, Ministre des Communications;
Le Président du Gouvernement Provisoire de la République Française :
Monsieur Armand Blanquet du CHAYLA, Ministre de France à
Luxembourg, et
Monsieur Jules MOCH, Ministre des Travaux publics et des Transports,
Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont
convenus des dispositions suivantes:
Article premier.
En vue d'assurer la gestion de l'ensemble des chemins de fer luxembourgeois, les Hautes
Parties Contractantes constitueront une société luxembourgeoise dont le capital sera souscrit
par Elles à raison de 24,5% pour la Belgique, 24,5% pour la France et 51% pour le
Luxembourg.

Article douze.
A défaut d'accord sur une autre procédure de règlement, les Hautes Parties Contractantes
conviennent de soumettre, par requête unilatérale, à la décision de la Cour de Justice
Internationale toute contestation relative à l'application des dispositions qui précèdent.
Article treize.
La présente Convention sera ratifiée; les instruments de ratification seront déposés aux
archives du Ministère des Affaires Etrangères à Luxembourg dans le délai le plus bref
possible. La Convention entrera en vigueur le jour du dépôt des ratifications.
Fait en triple original à Luxembourg, le dix-sept avril mil neuf cent quarante-six
Pierre Dupong
V. Bodson
Joseph Breyer
Ernest Ronvaux
Armand Blanquet
Jules Moch

Textausschnitt betreffend die Eisenbahnkonvention vom 17.4.1946 zur Ratifizierung. Original Unterschriften von oben nach unten: Staatsminister Pierre Dupong; Minister für Transport-Justiz und Öffentliche Arbeiten Victor Bodson; Vicomte Joseph Breyer; Ernest Ronvaux; Armand Blanquet; Jules Moch.

ternationale des Chemins de Fer / Le nouveau régime ferroviaire du Grand-Duché de Luxembourg- S.264 – 272.

Wie war man damals auf die Summe von 800 Millionen Franken für das erste Gesellschaftskapital gekommen? Nach Aussage des damaligen Berichterstatters Hentgen der Zentralsektion sollte diese Summe dazu dienen, das auf dem Eisenbahnnetz befindliche Rollmaterial in Höhe von etwa 300 Millionen Franken, das Betriebsmaterial und das Mobiliar ca. 40 Millionen Franken, die Neuanschaffung von Rollmaterial ca. 300 Millionen zu bezahlen, sowie ein Betriebskapital zu beschaffen.

Durch das Gesetz vom 28.3.1997 wurden nochmals verschiedene Änderungen zum C.F.L.-Statut gestimmt. Im Memorial Nr. 25 vom 21.4.1997 hiess es unter anderem in der Inhaltsangabe:

Statut des C.F.L.

1. approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
2. approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (C.F.L.);
3. concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des C.F.L. et
4. portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Gemäss Artikel 5 im Kapitel II - Gesellschaftskapital, Einlagen und Anteile betrug das Gesellschaftskapital anschliessend 14 Milliarden luxemburgische Franken (14.000.000.000 LUF), dargestellt durch 28.000 Anteile, und zwar 26.320 Anteile gezeichnet vom Luxemburger Staat, 1.120 Anteile für Belgien, und 560 Anteile für den frz. Partner. Der luxemburgische Staat sollte gemäss Art.5 mehr als 50% des Gesellschaftskapitals und Abstimmssitze in der Generalversammlung besitzen.

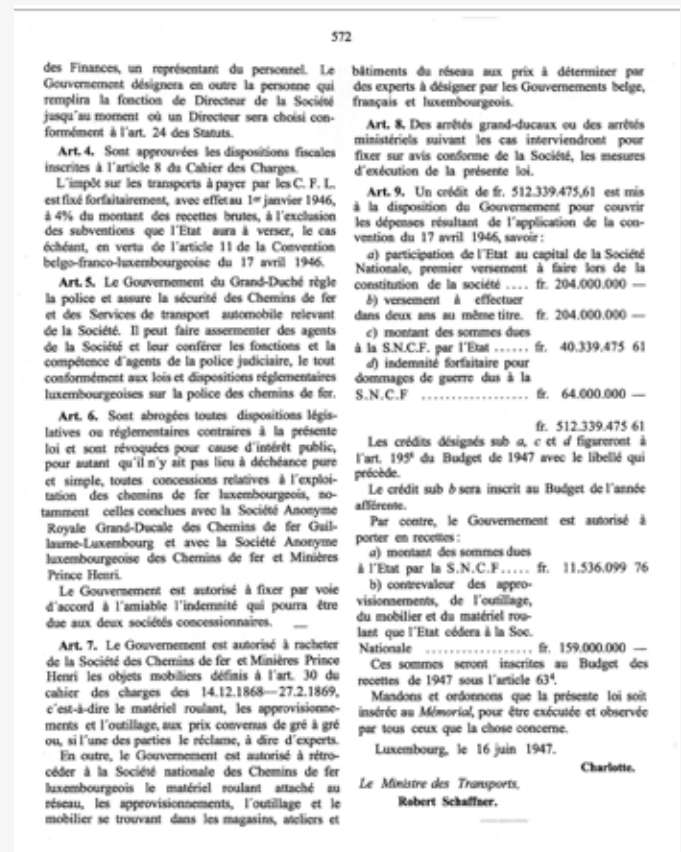
Noch vor dem Abschluss der Eisenbahnkonvention zwischen Luxemburg, Frankreich und Belgien am 17. April 1946, durch

welche die Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (C.F.L.) mit Konzessionswirkung ab 1. Juni 1945 für die Dauer von 99 Jahren ins Leben gerufen werden sollte, hatte man noch einige gegenseitige, aus den Jahren 1938 bis 1946 stammenden Forderungen zwischen SNCF und dem luxemburgischen Staat geregelt. Desweiteren hatte man im Herbst 1945 einen Pachtvertrag für frz. Traktions- und Wagenmaterial abgeschlossen, welches sich noch bei Kriegsende im Grossherzogtum befunden hatte.

Armand SCHILLING

1. Zur Finanzierung grösserer Projekte wurde im Juni 1977 nochmals durch Unterzeichnung eines Zusatzabkommens zwischen den drei Ländern Luxemburg, Belgien und Frankreich eine Kapitalerhöhung vorgenommen (Gesetz vom 02.08.1977) Nachdem Frankreich an der Erhöhung des Gesellschaftskapital nicht teilgenommen hatte, und Belgien sich bereit erklärt hatte ihr Anteil um 196 Millionen aufzustocken, sah die Beteiligung der drei Geschäftsteilhaber folgendermassen aus: Luxemburg 1.012 Millionen Fr. mit 1265 Anteilen, entsprechend 63,25%; Belgien 392 Millionen Fr. mit 490 Anteilen, entsprechend 24,50%; und Frankreich 196 Millionen Fr., 245 Anteilen entsprechend 12,25%. Für die Sitzverteilung im CFL-Verwaltungsrat erhielt Luxemburg zu ihren bisherigen 13 Sitzen 2 zusätzliche Sitze welche der Personalvertretung zugesprochen wurden, und besaßen fortan 5 Sitze von 21. Belgien behielt unverändert seine 5 Sitze, während Frankreich 2 Sitze einbüsste und auf 3 Sitzen „sitzen“ blieb.

Der vormalige Berichterstatter der Zentral Sektion Hentgen hatte bereits 1947 den Vorschlag gemacht die Finanzbedürfnisse der CFL durch eine Kapitalerhöhung zu decken - Obermosel Zeitung vom 27.3.1947 – Kammerbericht 26.3.1947 Debatte: Eisenbahnkonvention.



Ären Hausdokter huetlech eng
Blutanalyse verschriwen an Diir
hutt en gültig Ordonnance

Dann si mir firlech do!

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

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



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 23. Juli 2021

Redaktionsschluss ist der 15. Juli 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