

Transport

Nr. 8

17. September 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

27.09. - 17.10.2021



*Vous engager pour l'environnement
et gagner de superbes prix en même
temps, ça vous dit ?*

**PARTICIPEZ AU WE ACT GREEN
CHALLENGE, ENSEMBLE AVEC VOS
COLLÈGUES!**

INSCRIPTION
à partir du 06.09.2021

weact.cfl.lu

ou via l'application **WeAct Challenge**



Code d'accès: CFL21

**S'ENGAGER,
C'EST AUSSI SIMPLE
QUE ÇA:**

**1. S'INSCRIRE ET
FORMER UNE ÉQUIPE**

Inscrivez-vous sur la
plateforme en ligne et
formez ou rejoignez
des équipes de 3 à 6
personnes.

À partir du 6 septembre

**2. RÉALISER
DES ACTIONS**

Fixez-vous des objectifs,
réalisez des actions
écoresponsables,
collectez des points.

*Du 27 septembre
au 17 octobre*

3. GAGNER DES PRIX

Enfin, avec un peu
de chance, gagnez de
superbes prix.

Après le challenge

CFL

1946-2021

75

CFL multimodal

NOUS

SYPROLUX deng Eisebunner Gewerkschaft ass fir dech do!

Kongress vun den Eisebunner
Fréides, de 19. November 2021 um 14:00 Auer
am SYPROLUX Generalsekretariat

Tätegkeetsrapport vum Secrétaire général adjoint

Rapport'en vun den CFL-Kommissiounen:

Délégation Centrale	Services Centraux
AV-Kommissioun	BU-Kommissioun
MI-Kommissioun	TM-Kommissioun
EI-Kommissioun	CFLcargo

Antrég vun den Sektioonen an de Kommissiounen
Ausschaffe vun enger Résolutioun
Schlusswuert vun der SYPROLUX-Präsidentin

Mir zielen op dech!

Steve Watgen
Generalsekretär

Mylène Bianchy
Präsidentin

Frank Dumont
Generalsekretär adj.

Sterbekassenverein der luxemburgischen Eisenbahner

Einladung zur Generalversammlung
des **Sterbekassenvereins der
luxemburgischen Eisenbahner:**
**am Samstag, den 16. Oktober
2021 um 18:00 Uhr im Restaurant**

„Le Pignonier“

(211, Av. de Luxembourg, L-4940 Bascharage)

Sie lesen in dieser Nummer

Aktuelles	2
Leitartikel	3
Mobilität	4
Aktuelles	5
Kommissionen	6-9
Point-of-no-return	10
ULC.	11
Das Fahrrad.	12
ULC.	13
Voralpen-Express.	14-15
CFL	16

Zeit zum Handeln ...



Steve WATGEN

Schouerfouer = Fun = Rentrée = und dann????

„Wann d'Schouerfouer bis ugeet...“, ja dann ist der Urlaub fast zu Ende. Die Tage werden kürzer. Wir genießen jeden warmen Sonnenstrahl, hegen die Hoffnung auf einen goldenen Herbst und lassen den Alltag wieder Einzug in unser Leben halten.

Alltag? Alltag, wie vor dem Urlaub? Masken tragen, testen und impfen, eine steigende Infektionszahl, vielleicht eine vierte Welle? Wer weiß das schon?

Etwas ist aber auf jeden Fall sicher, der 15. September ist das Stichdatum für unsere Jüngsten. Für die einen ist es der erste Schultag überhaupt, andere sind da schon geübt. Und für so manchen bedeutet dies, zum ersten Mal alleine mit dem öffentlichen Transport nach Luxemburg/Stadt fahren, mit Halt am Bahnhof Luxemburg und sich dann weiter mit dem Bus zu den jeweiligen Schulen bewegen. Was für ein Spaß, mit Freunden im Zug oder Bus zu sitzen und zu quatschen, über neue Lehrer zu orakeln oder einfach noch ein bisschen vor sich hinzudösen

Ein Bild der Traurigkeit

Und dann? Was für ein Bild der Traurigkeit, der Ernüchterung erwartet unsere jüngsten Schüler dann, wenn sie im „großen“ Bahnhof Luxemburg ankommen? Es ist eine zum Teil schmutzige, aggressive und angstvolle Welt, die sich ihnen da auftut. Ein Umfeld rund um den Bahnhof herum, welches man am liebsten eiligen Schrittes, mit gesenktem Kopf und einem mulmigen Gefühl im Nacken schnellstmöglich wieder hinter sich lassen möchte.

Aber dieses Bild der Traurigkeit, der Ernüchterung, des Ekels und der Angst bietet sich nicht nur unseren Kindern und Jugendlichen, sondern es ist das Begrüßungsbild für jeden, geschäftlich oder privat, Reisenden oder Pendler, der die Hauptstadt Luxemburg per Bahn erreicht. Was für ein toller erster Eindruck! Hier hört der „Fun“ auf!

Es ist in den Augen des SYPROLUX ein gravierendes Problem, dass vor und um den Bahnhof Luxemburg, der Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Transportes, der Drogenhandel mehr denn je floriert. Es wird ebenfalls offen konsumiert und jeder schaut zu! Drogenabhängige und/oder Obdachlose lungern mit oder ohne Hund am Bahnhof herum. Pöbeleien und Belästigungen von Reisenden gehören genauso zum Alltag, wie wüste Beschimpfungen und vermehrte Angriffe auf das Personal des öffentlichen Transportes. Doch das Schlimmste ist nicht die explosive Aggressivität an sich, sondern die Tatsache, dass es absolut keinen zu interessieren scheint, was da, salopp gesagt, so ab geht!

Nach den jüngsten Ereignissen, bei dem wieder Zugbegleiter angegriffen wurden, und teils schwer verletzt worden sind, darf auch die CFL die Augen nicht verschließen. Die CFL-Verant-

wortlichen müssen endlich den Tatsachen ins Auge sehen und ihrer Verantwortung nachkommen. Sie müssen handeln, weitere Sicherheitsmaßnahmen treffen und mit den Sozialpartnern zusammen Druck auf die politischen Instanzen ausüben. Schlappe Vertröstungen im Sinne „esou schlëmm ass et jo net...“ oder die schon manchmal krampfhaftige Suche nach einer Schuld beim Opfer, sind inakzeptabel, unvertretbar, unmenschlich und zeugen von einer himmelschreienden Arroganz und Ignoranz!

Wenn jemand dir eine Ohrfeige gibt...

Der SYPROLUX hat beim zuständigen Minister François Bausch die Einberufung des „Comité de pilotage de sécurité dans les transports publics“ gefordert. Dieser behandelt unter anderem die Situation der Aggressionen und Übergriffe im öffentlichen Transport. Außerdem würde es diesem Gremium gut zu Gesicht stehen, wenn es eine erste Bilanz zur Einführung des gratis öffentlichen Transportes vornehmen würde. Wir wollen und wir können so nicht weitermachen. Die CFL-Bedienstete, unsere Passagiere, ob klein oder groß, ob alt oder jung, ob stark oder schwach müssen endlich vor solchen Übergriffen geschützt werden!

Denn steht nicht irgendwo geschrieben: Behandle andere so, wie du selbst behandelt werden möchtest ...

Unsere Botschaft an ALLE Verantwortlichen ist simpel: Die Zeit des Handels ist JETZT!

Polizei für den öffentlichen Transport!

Ein Eisen, so heiß wie selten zuvor...

Schon vor Jahren hat der SYPROLUX eine Polizeieinheit für den öffentlichen Transport gefordert, bis dato ist es bei Lippenbekenntnissen und Absichtserklärungen seitens der Politik geblieben. Die Politik muss endlich ihren Mann/Frau stehen und Nägel mit Köpfen machen. Solange aber der politische Wille fehlt, bleibt es bei einem Wunsch. Der zuständige Minister, befürwortet, dass die Sicherheit der Bevölkerung in die Hände der Polizei gehört und nicht in die von irgendwelchen Sicherheitsfirmen. Dieser Meinung ist der SYPROLUX auch. Doch kann der Minister sich nicht ewig hinter Personalengpässen bei der Polizei verstecken. Der Aufbau einer Polizeieinheit im öffentlichen Transport muss jetzt geschehen. Ein stärkeres Zeichen für mehr Sicherheit im öffentlichen Transport kann es nicht geben. Das Thema der Sicherheitspolitik ist nicht besonders populär, aber oft ein Nährboden für Populisten. Als SYPROLUX wollen wir deren Gedankengut nicht fördern, aber wir fordern Rückgrat und Stärke von unseren zuständigen Ministern. Wir brauchen eine Polizeieinheit für den öffentlichen Transport, wir brauchen ein klares Regelwerk zu den Rechten und Pflichten der Bediensteten im öffentlichen Transport, wir brauchen einen Platzverweis im öffentlichen Transport.

Steve WATGEN

Attraktiv Mobilität zu Lëtzebuerg: nom Norden och den Osten verluer?

«Das RGTR-Netz wurde während vier Jahren in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Bürgern reorganisiert» so lautet eine Aussage, welche auf der Internetseite der «Mobilitäts-Zentrale» nachzulesen ist.

Soweit, so gut! Das war die Theorie. In der Praxis sieht es an einigen «Stellen», sprich Haltestellen von Bus und Bahn anders aus.

Während seinen Roadshows, kokettierte der Mobilitätsminister gerne mit einem erweiterten Mobilitätskonzept für gewisse Kunden. Doch ist in unseren Augen, Sinn und Zweck eines modernen und effizienten öffentlichen Transports den Erwartungen aller Kunden gerecht zu werden.

Will man nun pragmatisch an diese Thematik herangehen, sollte man die Kundschaft des ÖPNVs in 4 Bereiche einteilen:

- **Kategorie 1: die Stammkunden/benutzer, Berufspendler und Schüler;**
- **Kategorie 2: neue Benutzer des öffentlichen Transports, z.B welche die in den vergangenen 2 Jahren vom Auto rüber gesattelt sind;**
- **Kategorie 3: die Benutzer bzw Kunden, die tagsüber und/oder abends den ÖPNV in Anspruch nehmen;**
- **Kategorie 4: der gelegentliche Benutzer, welcher nur sporadisch, bzw spontan vom ÖPNV Gebrauch macht.**

Die Erwartungen der Kunden, aus den Kategorien 1 und 3 sollten bei der Reorganisation der Fahrpläne stark berücksichtigt werden. Wenn das Angebot stimmt, dürften sich weitere Benutzer der Kategorien 2 und 4 zügig anschliessen. Demnach würde eine Umfrage samt Analyse der Resultate dieser Kategorien die Schwachstellen der Fahrpläne offenlegen.

Aus Fehlern sollte man eigentlich lernen!

- **Der CFL-Fahrplan 2018 erwies sich als Katastrophe: Kürzungen des Angebots, schlechte Verbindungen usw.**
- **Die darauffolgenden Fahrplanänderungen, bedingt durch die Modernisierung der Nordseite des Bahnhofs Luxemburg sind an und für sich eine unzumutbare Lösung. Der Kunde ist resilient, nimmt Einschränkungen hin für Tage, für Wochen, aber für Monate ? Da muss man eher von Gleichgültigkeit seitens des Mobilitätsministerium ausgehen.**
- **Der Zugfahrplan der Linie 30 (Wasserbillig – Luxemburg) beinhaltet nur einen Stundentakt während 6 Monaten für die Bahnhöfe/Haltestellen zwischen W -L.**

Eisenbahner mögen solche Strapazen ertragen, das Verständnis des Stammkunden wird indes arg strapaziert.

Die angebotenen Alternativen mit RGTR Bussen bedeuten allerdings, dass man die nötige Zeit opfert! So dauert eine Fahrt mit der Bahn zwischen Roodt-Syre und Luxemburg 24 Minuten, mit dem Bus braucht man für die gleiche Strecke zwischen 42 - 45 Minuten. Dies bedeutet ein zusätzlicher Zeitaufwand von etwa 75 - 85% (circa 20 Minuten) für die Hinfahrt, die Rückfahrt dauert noch länger.

Bei der Ankunft in Luxemburg (Haltestelle Luxexpo) verkehrt die Tram im 4 Minutentakt, demnach bedeutet dies keinen Zeitverlust beim Umsteigen. Bei der Rückfahrt sieht dies anders aus, der Bus (Haltestelle Luxexpo) fährt im Stunden bzw Halbstundentakt. Ausserdem muss man berücksichtigen, ob der Kunde über flexible Arbeitszeiten verfügt. Hat er diesen Vorteil nicht, ist eine Anpassung an die Fahrpläne ohne grösseren Zeitverlust schwierig.

Die Abschaffung der Direktbusse (z. B. Linien 110 und 111) erklärt die verständliche Verärgerung der Stammkunden!

Die Priorität (von Tram / Bus) im Strassenverkehr läuft auch zweiseitig. Die Intelligenten Verkehrssysteme sollen den öffentlichen Transport flussend halten. An der Kreuzung «Rond-Point Robert Schuman» arbeiten die Experten seit längerem an diesem Problem für die Busse in Richtung Stadtzentrum. Warum, fragt sich der Otto Normalverbraucher?

Paul GRIES

MIR PLËNNERE VUM 3. BIS DE 7. SEPTEMBER AN EIS NEI BÜROEN.

Dofir sinn eis Büroe wärend deser Zäit zou.

Dir kënt eis awer iwwer E-mail
oder iwwer d'CMCM-App erreechen.

Vum **8. September** un sinn eis Büroe
erëm fir lech op an zwar vun:

Méindes bis Freides
vun 8.45 bis 11.45 Auer
a vun 13.00 bis 17.00 Auer

Eis nei Adress ass:
32-34, rue de Hollerich
Luxembourg-Gare

Boite postale:
L-2971 Luxembourg

NOUFALL AM AUSLAND?

Eis Hotline funktionéiert
weiderhin 24/7:
+352 44 44 44



MIR SINN DO. FIR JIDDEREEN.

[f cmcm_luxembourg](#) [@cmcm.lu](#) [CMCM Luxembourg](#) [cmcm.lu](#) [App](#)

75 ANS EN MOUVEMENT

**VENEZ DÉCOUVRIR L'ATELIER CENTRAL DES CFL AUX
PORTES OUVERTES
25 & 26 SEPT. 2021**

**PLACES LIMITÉES
INSCRIPTION VIA www.cfl.lu**

www.cfl.lu

CONTRE L'AUGMENTATION DES FRAIS ET LA FERMETURE D'AGENCES!

WWW.WEARECFL.LU

#WEARECFL

MEET THE FAMILY

75 ANS EN MOUVEMENT

ATELIER CENTRAL: Unique au Luxembourg avec 15.000 m² de surface pour la maintenance du matériel roulant

BUILDING INFORMATION MODELING: des jumeaux numériques de projets d'infrastructure à découvrir en 3D !

ETCS: Le système unique de contrôle automatique des trains dont 100% de notre réseau est équipé

MATÉRIEL ROULANT DE DIFFÉRENTES ÉPOQUES: 5519 asbl., 1604 Classics asbl., RETROBUS asbl., GAR asbl. et matériel roulant moderne – à découvrir sur place !

LOGISTIQUE: Un stock doté de 14.000 types d'articles pour couvrir tous les besoins de maintenance

CFL EVASION: Train – voiture – bus – avion – tout pour votre prochain voyage de rêve

ATELIER BOGIE: Désassembler, nettoyer et remettre en état des châssis de voitures ferroviaires

RH: Échangez-vous avec nos experts RH sur place pour en savoir plus sur les opportunités de carrière aux CFL

MESURE DES ESSIEUX: Garantir la maintenance préventive des essieux grâce à des technologies de pointe

FLEX: Faites connaissance de Flex, le bon réflexe pour combiner les avantages de la voiture au train

CLIMATISATION: Le travail des pros en technique de réfrigération et de climatisation

FRET: Tout sur les services innovants de nos filiales fret qui couvrent l'entièreté de la chaîne logistique

SIVE: Des technologies pour mieux informer nos clients à bord de nos trains

HABILITATION ÉLECTRIQUE: La sécurité, notre première priorité, surtout face à 25.000 Volt !

CONTRÔLE NON DESTRUCTIF: L'ultrason, la magnétoscopie et le contrôle visuel pour dévoiler chaque défaut potentiel

Programme et inscription sur www.cfl.lu

www.cfl.lu

Questions à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef du Service TM, le 23 septembre 2021

1. Les délégués du personnel demandent à ce que la fiche de poste de l'agent CDM soit mise à disposition des délégués pour consultation.
2. Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur les règles et les dispositions à appliquer pour l'organisation de la présence d'observateurs pendant les différents examens au Service TM.
3. Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur les problèmes retardant l'acquisition du matériel pour l'infirmier de l'Atelier Central.
4. Les délégués du personnel désirent connaître les raisons empêchant de maintenir la gratuité du parking pour les agents CFL.
5. Les délégués du personnel demandent à ce que soit procédé au comblement de poste du coursier devenu vacant.
6. Les délégués du personnel demandent pourquoi il existe encore des agents à qui on n'a pas encore attribué les points de majoration du poste à responsabilité particulière, alors que la fiche de poste le prévoit.

Les délégués du SYPROLUX

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



Marc ADAM

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



Igor GOMES ANTUNES

Délégué Titulaire
691 980 561 - gomes85igor@gmail.com

Questions à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef du Service BU, le 21 septembre 2021

1. Concernant le point 26/21 du 25 juin 2021, le délégué du personnel désire être informé sur la réponse reçue de la part du Service RH à ce sujet.
2. Concernant le point 30/21 du 25 juin 2021, le délégué du personnel désire prendre connaissance des mesures qui ont été prises entre-temps.
3. Dans certaines journées, le temps forfaitaire alloué au chauffeur pour l'examen journalier est de 10 minutes au lieu des 12 minutes prévues selon I.S. 60.
4. Concernant le point 2 sous divers du 25 juin 2021, le délégué du personnel remarque qu'aucune procédure n'a été présentée aux délégués du personnel jusqu'à ce jour.

Les délégués du SYPROLUX

**Daniel SCHILDGEN et
Marc BECKER**

Deng Kontaktleit am Service BU



Daniel SCHILDGEN

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



Marc BECKER

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



Max KLEER

Kontakt Atelier
691 978 717 - max_kkleer@hotmail.com



Questions à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef du Service AV, le 28 septembre 2021

Parking

Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur l'évolution et la gestion futures des parkings tombant sous la régie des CFL.

Les délégués du personnel demandent à ce que soit activés les badges des agents PAT pour les portes du parking CFL à la Gare de Luxembourg, à l'instar des cems.

Dressguide

Les délégués du personnel demandent si des changements sont prévus au niveau des dispositions en vigueur concernant les tatouages des agents.

Service de substitution

Les délégués du personnel demandent s'il existe déjà un retour d'expériences de la part de nos clients concernant la phase de chantier, où le tramway a effectué un service de substitution rail.

Service au client

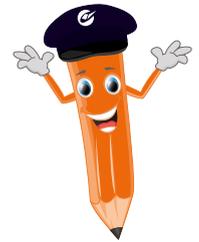
Pendant la période estivale, le personnel d'accompagnement des trains était confronté à plusieurs reprises à un nombre accru de voyageurs à vélo. Or, il s'est avéré que les agents étaient contraints de faire face à un problème de place resp. d'espace pour les vélos en question. Les délégués du personnel demandent quelles mesures les CFL mettront en oeuvre à l'avenir afin de permettre d'augmenter la capacité de transport des vélos.

Les délégués du SYPROLUX

Dionisio BATTISTA, Sven LASCHETTE,

Fabrice BICHLER et Patrice KLEIN

Deng Kontaktleit am Service AV



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



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



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



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



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

... äere Spezialist fir de Wunnraum

**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

100 Joer SYPROLUX
2022 ... COMMMING SOON

Questions à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef du Service EI, le 20 septembre 2021

PD Bu

a) Le PD Bu n'est pas équipé de détecteurs d'incendie, les délégués du personnel sont d'avis que cette situation devrait être rectifiée dans les meilleurs délais.

b) La sortie de secours est difficile à utiliser pour certains agents. Les délégués du personnel sont d'avis qu'un contrôle quant à la conformité de cette installation s'impose.

c) Les délégués du personnel demandent à être informés sur les résultats/progress de l'analyse concernant l'infestation de moisissures au Pd BU.

d) Les délégués du personnel remarquent que la situation de stationnement pour les agents du poste PD BU est loin d'être optimale:

- au « Haff » les voitures dérangent l'exploitation et il existe un danger pour les véhicules stationnés à cause des scories. De plus, la nuit des gens étranges rodent autour du site dans l'obscurité, ce qui met les agents dans une situation plus qu'inconfortable.
- au « Poste 1 », il n'y a pas de piste officielle vers le PD Bu.
- au « parking route de Belval » le stationnement est limité à 2 heures et payant. Sur ce parking, les agents du poste avaient depuis longtemps proposé d'aménager 2 emplacements de stationnement CFL. Apparemment ce projet était impossible à réaliser. Maintenant les agents du poste ont vu qu'une cage pour vélos CFL a été installé sur 2 ces places, fait qui désole les agents du poste. (voir photo)
- sur la route « an der Schmelz », les agents ne peuvent plus stationner à cause de la construction de la nouvelle piste cyclable. Les délégués du personnel sont d'avis que la situation de parking doit être revue.
- Les agents du poste ont également ajouté que l'eau potable au poste a un goût bizarre. Cela oblige les gens à transporter des bouteilles d'eau à travers les voies ou par l'entrevoie pour avoir de l'eau au poste. Les délégués du personnel demandent que soit posé un filtre dans la conduite d'eau ou que soit installé une fontaine d'eau pour les agents.

e) Le meuble de support téléphonique de l'aiguilleur au PD BU est instable et trop petit pour tout l'équipement téléphonique. Les délégués du personnel demandent qu'un immeuble adéquat soit acquis.

f) La façade ne semble plus être isolée et de l'eau pénètre à travers le mur (à un autre endroit que celui où se trouvent les moisissures). Les délégués du personnel demandent à ce que soit remédié à cette situation.

PD ES

a) Le chemin d'accès vers le Pd ES est malheureusement utilisé par des gens (non CFL) comme décharge sauvage.

Actuellement, il y a 5 voitures abandonnées qui jonchent le chemin. Les délégués du personnel demandent que les responsables CFL interviennent auprès des instances compétentes afin de remédier à cette situation.

b) Avant la pandémie, le médecin du travail des CFL s'est présenté au Pd ES pour évaluer les doléances des agents du poste (bruit des machines/ordinateurs et réglage de la climatisation). Apparemment des mesures et des analyses à l'aide d'outils spécifiques seraient à faire, mais d'après les agents du poste, le dossier n'a pas avancé depuis cette visite.

PDL

Les délégués du personnel se montrent plus que surpris que le problème des compétences pendant des phases de chantier ne soit toujours pas résolu. Pourquoi les compétences changent entre une situation normale et une situation chantier. (des exemples concrets seront donnés en réunion)

Parking PDL

En cas de pluie, le parking se transforme en flaque d'eau de plusieurs centimètres de profondeur. Des pantalons, des chaussures et des voitures sales en sont les conséquences. Les délégués du personnel demandent un réaménagement adéquat du parking. Une possibilité serait un aménagement d'une bordure verte sur toute la longueur du parking avec une surface drainée pour stationner des deux côtés. En plus l'accès vers le PDL devient de plus en plus catastrophique.

Login unique

Les délégués du personnel veulent savoir quand le login unique sera enfin opérationnel.

Effectif du PDL

Les délégués du personnel désirent discuter de la future organisation du PDL, surtout en vue de la nouvelle ligne vers Bettembourg. Est-ce que le PDL sera occupé par un 5e chef de circulation une fois cette ligne opérationnelle? Comment seront organisées les compétences des différents chefs de circulation? Est-ce que les ATRS et INFO seront regroupés en un seul poste? Ou resteront-ils deux postes distincts?

Équipe de nettoyage

Les délégués du personnel désirent discuter sur l'équipe de nettoyage actuellement en place au PDL.

Les délégués du SYPROLUX

**Yves BIRCHEN, Katja FELTEN,
Luc PLIER et David BOLLENDORFF**

Questions à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès des Chef de Services GI et MI, le 22 septembre 2021

Renfort hors astreinte

Les délégués du personnel revendiquent des instructions claires et harmonisées pour tout le service MI pour les agents appelés en renfort et ne figurant pas sur une liste d'astreinte en cas d'incident d'envergure quant à une éventuelle prime, ou compensation en espèce. Dans ce contexte, les délégués du personnel désirent également être informés sur l'état d'avancement du dossier de la refonte de l'IG15?

Congé

En vue de la charge de travail croissante dans les différentes équipes à cause des chantiers et pour éviter des injustices dues aux relations personnelles et des discussions inutiles, les délégués du personnel demandent de définir un pourcentage d'agents pouvant se trouver en congé pendant les périodes de congé pour chaque équipe (Brigade, circonscription, cellule, etc)

Tableau de service

Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement du projet des tableaux de service MI.

Horaire de travail

Les deux équipes MI-EMB-GT-EM et MI-EMB-BA-BAT demandent de pouvoir travailler suivant l'horaire de 07h00-15h00.

Parking nouveau bâtiment MI

Suivant les informations des délégués du personnel, le nouveau bâtiment MI sera construit sans place de stationnements disponibles pour les voitures privées. Les délégués du personnel désirent savoir :

- si ces informations sont exactes?

- dans l'affirmative, pourquoi un bâtiment regroupant plusieurs équipes n'aura pas de places de parking pour les voitures privées.
- si on ne pourrait pas envisager un nombre de places de stationnement limitées pour des voitures personnelles faisant du co-voiturage de minimum 3 personnes.

Fiches de postes

Les délégués du personnel demandent de recevoir toutes les fiches de postes du service MI signées et approuvées pour consultation.

Effectifs

Les délégués du personnel désirent rappeler, en vue des discussions futures sur l'effectif, de faire parvenir dans un délai raisonnable les propositions d'effectif détaillées (par brigade, circonscription, etc) du service MI aux délégués du personnel. De plus les délégués du personnel insistent que les agents inaptes devraient être relevés séparément afin de mieux pouvoir évaluer les besoins réels et les ressources disponibles dans les différentes équipes.

Travail en hauteur

Les délégués du personnel demandent comment les agents qui doivent travailler en hauteur sont déclarés aptes pour ce genre de travail?

Fiches de consignation C

Les délégués du personnel désirent établir un bilan sur la nouvelle procédure de consignation C sur les grands chantiers.

Les délégués du SYPROLUX

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

Deng Kontaktleit am Service MI



Ramiro DE SOUSA VALENTE

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



Ed MALLINGER

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



Nelson COSTA

Délégué Titulaire
621 292 773 - costanels@hotmail.com



Fraenz DUHR

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



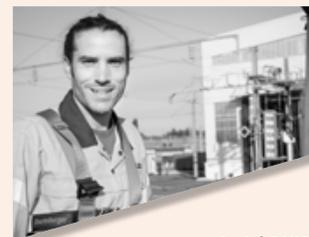
Romain LIBER

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



Marc LANGERS

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



André DHUR

Kommissionsleiter
691 998 727 - adhick@pt.lu



Marcel OBERWEIS

Haben wir den „point-of-no-return“ in der Klimakrise bereits überschritten?

Temperaturen von mehr als 45 Grad C, zahlreiche Waldbrände, die ganze Landstriche und Existenzen unter ihrer Feuerwalze vernichten und Flutwellen, die ganze Täler mitreißen - haben die Menschen in Angst und Schrecken versetzt. Die Meteorologen sehen in diesen Kalamitäten den Beleg für die aufkommenden Klimaveränderungen und die bange Frage sei gestellt: „Hat die Menschheit den „point-of no-return“ in der Klimakrise bereits überschritten?“

Die aktuelle Klimapolitik - verantwortungslos gegenüber den jüngeren Generationen

Im Pariser Umweltabkommen hatten sich die Staaten dazu verpflichtet, die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen deutlich zu verringern, da sie für die für die Erderwärmung verantwortlich sind. Seit dem Beginn der Industrialisierung um die Mitte des 19. Jahrhunderts erhöhte sich die CO₂-Konzentration in der Atmosphäre stetig. Sie erreichte im Mai 2021 den Rekordwert von 418 ppm (parts per million) gegenüber dem vorindustriellen Wert von 280 ppm - dies ist der höchste Wert seit mindestens 800.000 Jahren. Diese wachsende CO₂-Konzentration in der Atmosphäre führt u.a. zur Gletscherschmelze.

Wenn das Pariser Abkommen verlangt, den globalen Temperaturanstieg auf unter deutlich 2 Grad C und wenn möglich auf 1,5 Grad C zu verringern, so muss auf die bisherige Erwärmung von 1,1 Grad C hingewiesen werden. In der Vorbereitung auf den UN-Klimagipfel in Glasgow (November 2021) fand im August das Treffen der Umwelt- und Energieminister der G-20-Staaten in Neapel statt - mit dem Ziel sich auf ehrgeizigere Ziele zur Bekämpfung des Klimawandels zu einigen. Der italienische Umweltminister musste einräumen, dass China, Indien, Brasilien und Russland nicht den nachhaltigen Weg zur Begrenzung der Erderwärmung auf höchstens 1,5 Grad C bis zum Jahr 2030 mitgehen - ganz im Gegensatz zur Europäischen Union, Kanada, Japan und die USA.

Und nun hat der neue Weltklimabericht die Folgen der Erderwärmung eindeutig beschrieben: Bereits im Jahr 2030 droht die Erderwärmung um 1,5 Grad C - 10 Jahre früher als noch im Jahr 2018 prognostiziert. Der Bericht zeigt ebenfalls auf, dass der menschliche Einfluss das Klima so aufgeheizt hat, wie es seit mindestens 2.000 Jahren nicht mehr vorgekommen

ist. Die Klimawissenschaftler weisen darauf hin, dass die globale Mitteltemperatur der Atmosphäre über die vergangenen 20.000 Jahre höher ist als jemals im Holozän. (1.)

Trägt der Klimawandel zum Artensterben bei?

Die Klimaveränderungen sind in der Erdgeschichte nicht ungewöhnlich - in der Regel erfolgen sie über mehrere Jahrhunderte hinweg und geben der Tier- und Pflanzenwelt genügend Zeit, zu reagieren. Leider ist die Geschwindigkeit des aktuell ablaufenden Klimawandels zu hoch, um sich auf die geänderten Bedingungen rasch anzupassen. Laut dem rezenten Bericht werden bis zu einer Million Tier- und Pflanzenarten innerhalb der nächsten Jahrzehnte durch den Einfluss des Menschen an der Rand der Ausrottung gedrängt - die Fauna und die Flora können dem Druck kaum noch standhalten. Die Aussterberate hat sich im Vergleich zu den ruhigeren erdgeschichtlichen Zeiten um das 100- bis 1000fache erhöht - die Menschheit steht vor dem 6. Massensterben.(2.)

Der britische Wirtschaftswissenschaftler Sir Nicholas Stern bezeichnete die Umweltzerstörung durch die Klimaveränderung als das „größte Marktversagen, das die Welt je gesehen hat“. Es ist deshalb zwingend notwendig 1. die anthropogenen Treibhausgasemissionen unverzüglich zu stoppen resp. auf null zu verringern und 2. den Raubbau an den Naturressourcen zu vermindern.

Es bekommt Dynamik zum Umdenken auf

Die Europäische Union hat sich eindeutige Klimaziele bis zum Jahr 2030 gegeben, sollen doch ihre Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent (anstatt 40 Prozent) unter den Wert von 1990 verringert werden. Die EU-Kommission schlug sogar vor, die CO₂-Emissionen von Neuwagen in der EU ab dem Jahr 2035 auf null zu reduzieren und den Verkauf von Benzin- und Dieselfahrzeugen bis zu diesem Datum zugunsten von 100-prozentigen Elektromotoren zu beenden. Es sei erinnert, dass sich die Europäische Kommission im Jahr 2017 das Ziel vorgab, 440.000 Ladestationen bis zum Jahr 2020 zu installieren und 1 Million bis zum Jahr 2025. Im Jahr 2020 waren indes nur 250.000 Ladestationen verfügbar.

Treten bereits erste Probleme bei der Beschaffung der Lithium-Ion-Akkumulatoren auf, so stellt sich ebenfalls die Frage nach der Bereitstellung der elektrischen erneuerbaren Energie.

Quellenhinweise:

1. Klimawandel: Ursachen, Folgen und Handlungsmöglichkeiten (Leopoldina Nationale Akademie der Wissenschaften in Halle)
2. https://www.naturefund.de/wissen/atlas_des_wissens/atlas_des_klimas/ursachen/massensterben
3. <https://www.tagesschau.de/ausland/weltklimarat-bericht-klimawandel-101.html>

Im Jahr 2020 steuerten die erneuerbaren Energien, laut dem „Berliner Think Tank Agora Energiewende“, nur 38 Prozent am europäischen Strommix bei.

Luxemburg hat die Latte noch weit höher gelegt und möchte die CO₂-Emissionen von 8,18 Millionen Tonnen im Jahr 2021 auf 5,55 Millionen Tonnen bis zum Jahr 2030 verringern. Die Frage sei gestellt, wie denn der Straßenverkehr seinen Anteil von derzeit 5,27 Millionen Tonnen CO₂ auf 3 Millionen Tonnen reduzieren soll. Angesichts der nicht verfügbaren erneuerbaren elektrischen Energie kann die herbeigewünschte Elektromobilität dies jedoch nicht stemmen.

Die Weltgemeinschaft sieht sich großen Gefahren ausgesetzt.

Einer der größten Risikofaktoren im Klimawandel schlummert im arktischen Permafrostboden, denn dort sind 1.800 Milliarden Tonnen Kohlenstoff eingeschlossen. Wenn dieser Boden durch die erhöhte Temperatur auftaut, dann wird das eingeschlossene Methan ebenfalls freigesetzt und dieses ist 28-fach so wirkungsvoll wie Kohlendioxid im Treibhausgeschehen. In der Klimawissenschaft wird deshalb das Auftauen des Permafrostbodens als ein wichtiger Kipppunkt bezeichnet.

War bisher die Schwächung der Atlantischen Umwälzströmung nur eine theoretische Diskussion, so zeigt der IPCC-Klimabericht, dass diese an Kraft verloren hat. Diese verteilt kaltes und warmes Wasser im Atlantik und beeinflusst so das Wettergeschehen auf dem Globus. Die Forscher des Potsdamer Instituts für Klimafolgenforschung gehen davon aus, dass die Atlantische Umwälzströmung so schwach wie nie zuvor in den vergangenen 1.000 Jahren ist - mit negativen Auswirkungen für die Menschen in Nordwesteuropa.

Neben diesen Tatsachen gesellt sich noch der Meeresspiegelanstieg hinzu, hervorgerufen durch die Schmelzwasser der Gletscher. Seit dem Jahr 1850 hat sich der Meeresspiegel erhöht - während den Jahren 1993 bis 2010 waren es jährlich 3,2 mm im Durchschnitt und im Jahr 2018 wurde der Rekordwert von 3,7 mm gemessen. Im rezenten Weltklimabericht wird darauf hingewiesen, dass selbst, wenn es gelingen sollte, die Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 zu erreichen, dann dürfte sich der Meeresspiegel um 62 cm bis zum Ende des Jahrhunderts erhöhen. Da die Menschen in den Entwicklungsländern weniger Chancen haben als die Industrieländer, sich an die veränderten Klimabedingungen durch technische Maßnahmen anzupassen, verbreitert sich die Kluft zwischen den Reichen und den Armen dieser Welt beständig. Wenn der gegenwärtige klimaschädigende Trend weiterbesteht, verfehlt die Weltgemeinschaft das anvisierte Ziel, den Hunger und die Armut weltweit auszumerzen.

Die Erde in einem guten Zustand vererben.

Niemand darf nunmehr daran zweifeln, wir befinden uns in einem planetarischen Notfall. Laut den Vereinten Nationen müssen sich die weltweiten Ausgaben im Kampf gegen den Klimawandel auf jährlich 350 Milliarden \$ bis zum Jahr 2030 erhöhen und sogar auf 536 Milliarden \$ bis zum Jahr 2050. Das Welt-BIP betrug 87.000 Milliarden \$ im Jahr 2019 und für das Jahr 2021 werden 94.000 Milliarden \$ prognostiziert. Diese Investitionen stellen die „einzige langfristige“ Lösung im Kampf gegen den Klimawandel dar und bieten die einmalige Chance, den kommenden Generationen die Erde in einem „lebbaren Zustand zu vererben“. (3.)

Die Menschheit unternimmt umgehend die nötigen Schritte oder das Boot geht mit allen Passagieren unter.

Marcel OBERWEIS

ULC fordert rasche Abhilfe der unzumutbaren sanitären Zustände in Alters- und Pflegeheimen

In Luxemburg werden derzeit 52 Alters- und Pflegeheime betrieben, die 5.935 Unterkünfte mit insgesamt 6.422 Betten anbieten. Familien die teils dringend eine Unterkunft für ihre Senioren benötigen, müssen oft monatelang, sogar über ein Jahr warten, ehe ein Zimmer verfügbar ist.

Die ULC bedauert, dass nach wie vor nicht genügend Unterkünfte für die älteren und pflegebedürftigen Menschen zur Verfügung stehen. Dies führt dazu, dass vermehrt Situationen entstehen, wo alleinstehende ältere Mitbürger gezwungen sind, zumindest eine gewisse Zeit, allein in ihrer Wohnung zu verweilen. Dies wiederum führt dann zum Dauereinsatz von Hellef Doheem, Help, usw. sowie der regelmäßigen Anwesenheit von Rettungswagen, die über Telealarm herbeigerufen werden.

Es ist dies die Konsequenz einer höheren Lebenserwartung, der man offensichtlich nicht rechtzeitig Rechnung getragen hat.

Daher fordert die ULC die Regierung auf, die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen zur Schaffung zusätzlicher bezahlbarer Unterkünfte für die Senioren, mit den dazu gehörigen zeitgemäßen Infrastrukturen, die es erlauben, die älteren Mitbürger menschenwürdig unterzubringen und zu pflegen.

Denn, dass von der Gesamtzahl der obengenannten Unterkünfte derzeit noch 271 über keine eigene Toilette beziehungsweise 495 über keine eigene Dusche in ihren Zimmern verfügen, ist in unserem reichen Land schlichtweg ein Skandal. Laut Gesetz müssen die Alters- und Pflegeheime, welche ab 2010 errichtet wurden, über die nötigen sanitären Anlagen in jedem Zimmer verfügen. Für die ULC ist dies eine untragbare Situation, die viel zu lange hingenommen wurde.

Hinzu kommen des Öfteren die monatlichen Pensionspreise, die heute schon oft beträchtlich über 3.000 € betragen und für viele ältere Menschen unbezahlbar sind.

Daher fordert die ULC, dass schleunigst die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um in kürzester Zeit mehr Seniorenunterkünften zu bauen, mit den nötigen zeitgemäßen sanitären Einrichtungen. Auch muss endlich die notwendige gesetzliche Basis geschaffen werden, um eine fachgerechte Pflege der Bewohner durch geschultes Pflegepersonal sicher zu stellen.

Nach Meinung der ULC hätten die nötigen Maßnahmen finanzieller und legislativer Natur längstens getroffen werden müssen, da die jetzige Situation alles andere als zufriedenstellend ist.

Mitgeteilt von der ULC am 26.08.2021

Das Fahrrad als Transport- und Fortbewegungsmittel, eine aktuelle Kulturgeschichte

Seit der jüngeren Steinzeit, tausende Jahre vor Christi Geburt war eine der grössten Erfindungen ohne Zweifel diejenige des Rades. Besonders bemerkenswert, da es für das Rad in der Natur kein Vorbild gab. Zunächst wurde das Rad von menschlicher Kraft bei vorwärts geschobenen oder geschleppten, Karren benutzt bevor tierische Kraft dazu in Anspruch genommen wurde. Erst viele Jahrhunderte später kam der Mensch auf die Idee das Rad nicht mehr ausschliesslich mit Zugtieren als Transport- sondern auch als persönliches Fortbewegungsmittel nutzbar zu machen*.

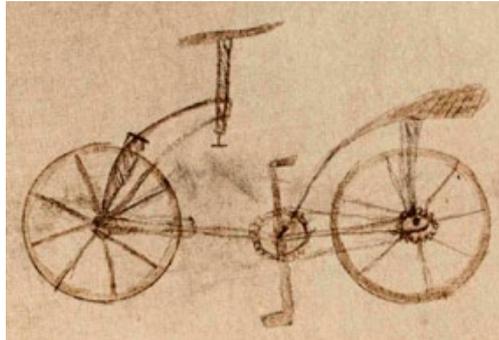
Nordwestlich von London befindet sich in der kleinen, 1642 erbauten Dorfkirche von Stokes Pages erstaunlicherweise in einem der Kirchenfenster bereits eine Darstellung, die man ohne weiteres als rudimentärer Vorläufer eines Tretfahrrades deuten könnte.



Die Erfindung des ersten Fahrrades

Ungeachtet einiger anderen fragwürdigen und einflusslosen Beweisen für das Vorhandensein von Fahrmechanismen zur Fortbewegung aus eigener Kraft vor 1800 (z.B. bereits im 17. Jahrhundert der durch Tretvorrichtung ins Rollen gebrachte vierrädriger Kunstwagen des Schmiedes Hautsch, Monsieur de Sivrac 1790 mit seinem Zweirad „Célérifère“) usw.) gilt nun weltweit als anerkannte Tatsache, dass das erste Fahrrad im Jahr 1817 von Baron Karl von Drais in Deutschland erfunden wurde. Diese vor 200 Jahren von Karl Drais erfundene Laufmaschine welche in der Benennung Draisine auf seinen Namen hinweist, gilt als das Ur-Fahrrad, das er „Velociped“ (Schnellfuss) nannte. Demnach am 12. Juni 2017 offizieller 200. Geburtstag indem 1817 der Forstbeamte Drais 14 Km durch Mannheim mit seiner Erfindung „radelte“.

Mit seinem Laufrad das Drais 1818 zum Patent anmeldete begann die individu-



Die weltbekannte angebliche Skizze in Leonardo da Vinci's „Codex Atlanticus“, eine Sammlung von losen Blättern wo auf einer Rückseite diese Zeichnung entdeckt worden war, gilt mittlerweile als eine Fälschung. Umso mehr als Leonardos angebliches fahrradähnliche Gefährt bereits mit Tretpedale ausgestattet, und eine Drehkurbel besass, mit Kraftübertragung durch eine Zahnradkette ähnliche Vorrichtung auf das Hinterrad. So wurde z.B. nichts von Carlo Pedretti von einer Fahrradzeichnung erwähnt als er 1960 den Codex von Leonardo Da Vinci (1452-1519) genau durchgesehen hatte. Eine Gruppe von Mönchen unter Leitung des Lexikographen Augusto Marinoni hatte nach abgeschlossener Restaurierung des Codex und in dem Zuge den Fund der Zeichnung präsentiert, und damit die Erfindung des Fahrrades zwangsläufig Leonardo da Vinci zugeschrieben.

elle Mobilität. Das Drais Laufrad besass noch keine Pedalen, daher der Name „Laufrad“. Das Prinzip heute noch als kleines Kinderlaufrad vorhanden und von Zwei- bis Dreijährigen benutzt.



Original Drais Laufmaschine. Von Graf Reutner v. Weyl im Jahre 1817 erworben, nun als Exponat im Deutschen Verkehrsmuseum München Foto: Mattes 2009.

Angeblich soll Drais in einer Zeit von Hungerstod, wo auch viele Pferde starben oder sogar verspeist wurden, und es für die Menschen schwierig wurde sich fortzubewegen oder Dinge zu transportieren, die Idee für einen Ersatz als Fortbewegungsmittel bekommen haben.

Andere Erfinder griffen das Konzept auf, insbesondere Denis Johnson in London, der eine neuere, verbesserte Version der ursprünglichen Laufmaschine von Drais entwickelte. 50 Jahre später nach der Drais'schen Erfindung hatten zwei französische Kutschenbauer, Pierre Michaux und sein Sohn Ernest im Jahr 1867, das Laufrad weiter entwickelt. Ihr Fahrrad hatte sogar Pedale, und zwar am Vorderrad. Es hatte aber auch einige Nachteile. Die Verwendung von festen Metallrahmen und Eisenreifen machten dieses Fahrrad etwas unbeholfen und konnte manchmal bis zu 50 Kilo wiegen. Das Vorderrad war ein bisschen grösser als das Hinterrad.



Das Michaux Fahrrad etwa um 1867 - 1870. Die beiden gelten angeblich auch als Erfinder von Fahrrädern mit „Hilfsmotoren“, sozusagen praktisch als Vorgänger der heutigen Elektro-Fahrräder. Im Gegensatz zu heute wurde es damals kein Verkaufserfolg, denn der Allerwerteste (Hintern) soll anscheinend beim Fahren ziemlich heiss geworden sein.

Zunächst von einem extravaganten Hobby der Reichen hatte das Fahrrad nach 1817 sich Schritt für Schritt zu dem am weitest verbreiteten Verkehrsmittel der Welt entwickelt. So verkaufte schon der Autobauer OPEL vor allem im Jahr 1927 besonders viele Fahrräder.

Andere Erfinder hatten das Konzept schon aufgegriffen, insbesondere Denis

Beim googlen und Eingeben des Stichwortes „Draisine Laufmaschine“ und anschliessend durch Antippen dieses Wikipedia Stichwortes kann man mit etwas Glück durch Klicken auf das kleine Bild rechts, die Funktionsweise des Drais Laufrades mittels einer kleinen Filmsequenz von Buster Keaton aus dem Jahre 1923 anschaulich verfolgen ...



Quelle: Opel

Mit den Jahren hatten die Fahrräder immer grössere Vorderräder bekommen. Doch es war gar nicht so leicht damit zu fahren. Ausserdem konnten sich nur reiche Menschen ein Fahrrad leisten. Erst mit zwei gleichgrossen Rädern kam der grosse Erfolg: Fahrräder wurden in Massenproduktion hergestellt und viele Menschen nutzen sie - und das bis heute. Dabei hat sich im Funktionsprinzip, abgesehen von Liegerädern (z.B. Haze Bikes,) E-Bikes, Tandems, usw. nicht mehr sehr viel daran verändert: Das Fahrrad mit Lenker, Pedalen und Kette gibt es schon seit über 130 Jahren.

Johnson in London, der eine neuere, verbesserte Version der ursprünglichen Laufmaschine von Drais entwickelte. Ebenso fast vollständig aus Holz gefertigt, mit einem lenkbaren Vorderrad, konnte es die Reisezeit um die Hälfte verkürzen. Diese zweirädrige Erfindung hatte auch noch keine Pedale und die Fahrer trieben ihre Steckenpferde auf waghalsige Weise wie bei Drais mit den Füssen voran und liessen sie die Hügel hinunter rollen, wobei sie gleichzeitig wie vorher irgendwie versuchten, die Balance zu halten. In England liebevoll nach dem Kinderspielzeug „hobby horse“ (Steckenpferd) oder auch „dandy horse“ („Pferd für die Städter“) genannt, offiziell bekannt unter dem Ausdruck „Veloziped“, glich es bereits mehr oder weniger der heute bekannten Form der zweirädrigen Fahrräder.

Zwischen 1818 und 1820 hatte der Besitz eines „Velozipeds“ regelrecht zu einem Kult geführt der ganz Westeuropa und Nordamerika ergriffen hatte, und es wurde als neuartiger, modischer Artikel gefeiert, den man einfach besitzen musste - besonders in der Londoner Society. Bloss ein paar Jahre später war seine Popularität verblasst, und einige Grossstädte gingen sogar so weit, seinen Einsatz wegen der grossen Anzahl von Unfällen zwischen Veloziped und Fussgängern zu verbieten. Bei der heutzutage regelrecht ausufernden Zunahme der „Drahtesel“ könnte über eine Art Begrenzung ein ähnliches Schicksal denkbar werden.

(wird fortgesetzt).

Armand SCHILLING

Die ULC fordert den Erhalt der Bankfilialen und des Bargeldes



Die ULC bedauert, dass während den vergangenen Jahren bei den Banken und der Post immer mehr Zweigstellen den Sparmassnahmen zum Opfer fielen.

„Your bridge to life“ steht z.B. auf der „mobilen Zweigstelle“ der Sparkasse, welche im Laufe der Woche jeden Tag eine andere Ortschaft bedient.

Jedoch bedeutet dies, dass dort, wo früher eine Filiale der Sparkasse war, welche die Kunden von montags bis freitags aufsuchen konnten, jetzt lediglich an einem Tag der Woche, und dies auch nur während zirka anderthalb Stunden, die gängigen Bankgeschäfte erledigt werden können.

Es ist kein Zufall, dass vor allem ältere, aber auch manche jüngeren Kunden, beim Sparkassenbus vorstellig werden, insbesondere, um Bargeld abzuheben oder Überweisungen zu tätigen.

Aber genau hier liegt das Problem. Vor allem die ältere Kundschaft haben Schwierigkeiten mit dem Onlinebanking und sind oft auf die Hilfe von Schalterbeamten oder auf die Hilfe von Familienmitgliedern oder Freunden angewiesen. Für die ULC ist die mobile Zweigstelle höchstens ein kleines Trostpflaster, ist aber kein vollwertiger Ersatz für die vielen Filialen, welche von der Sparkasse, der Post und anderen ansässigen Banken im Laufe der vergangenen Jahre geschlossen wurden. Zudem fielen auch manche Bankautomaten den Rationalisierungsmassnahmen zum Opfer.

Während die Pandemie diese Entwicklung zusätzlich beschleunigt hat, zeigt eine Studie, dass es in den kommenden Jahren zu einem weiteren Abbau der Bank- und Postfilialen kommen wird. Damit verschwindet immer mehr die Möglichkeit im nahen Umfeld an Bargeld zu kommen, beziehungsweise Überweisungen zu tätigen.

Gegen diese unsoziale Entwicklung und Rationalisierungsmassnahmen protestiert die ULC aufs heftigste. Denn ein weiterer Abbau der Filialen trägt ebenfalls zu einer Verminderung der sozialen Kontakte und der Verödung der Ortschaften bei. Nach den Sommerferien hat die ULC u.a. zu diesem Thema eine Unterredung mit dem Syvicol vorgesehen.

Weiter protestiert die ULC erneut vehement gegen die Politik der Abschaffung des Bargeldes, die immer konsequenter betrieben wird. In diesem Zusammenhang sei die Frage erlaubt, welcher Kunde sich nicht unwohl fühlt, wenn er nicht ein Minimum an Bargeld in seiner Brieftasche weiß, auch wenn es nur darum geht, um eben unvorhergesehenen Situationen vorzubeugen?

Derweil steigen die Bankgebühren für die üblichen Transaktionen, wie Überweisungen, Geldeinzahlungen oder Abhebungen, falls überhaupt noch möglich, munter weiter. Bedenklich ist denn auch, dass es in Zukunft vermehrt sogenannte Neo Banken geben wird, welche über gar keine Schalter mehr verfügen.

Die von der ULC bereits seit Jahren geforderten gesetzlichen Regelungen zumindest der Gebühren für die gängigen Transaktionen, sowie der Absicherung von Bargeld, bleiben trotz der Interventionen der ULC beim Finanzminister und der vor einigen Jahren bei der Abgeordnetenversammlung eingereichten Petition, aus. Es ist dies eine Politik ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der Bankkunden.

Mitgeteilt von der ULC am 16.08.2021



Marcel OBERWEIS

Mit dem Voralpen-Express von der Zentral- in die Ostschweiz

In der Stadt Luzern mit dem berühmten Verkehrshaus am Vierwaldstättersee in der Zentralschweiz besteigt man die 125 km lange Bahnstrecke des Voralpen-Express (VAE) der Südostbahn (SOB) und erreicht über Arth-Goldau und Rapperswil die Stadt St. Gallen nach einer Reisedauer von 2 Stunden und 16 Minuten – für mich eine beeindruckende Fahrt.

Ausgehend vom Kopfbahnhof Luzern wird der Blick frei auf die 870 m lange mittelalterliche Museggmauer mit ihren neun erhaltenen Türmen – das Überbleibsel der Stadtbefestigung. Die Museggmauer mit der durchschnittlichen Dicke von 1,5 m ist ein Wahrzeichen der Stadt und bestimmt zusammen mit dem Wasserturm und der Kapellbrücke das Bild der Stadt. Mit dem Bau der durchschnittlich 9 m hohen Mauer wurde laut den Unterlagen spätestens um Jahr 1370 begonnen. Der Besucher kann sich hinter der Zinnenkrone auf dem ungedeckten Wehgang frei bewegen.

Die Fahrt wird in nordöstlicher Richtung in Sichtweite zum Zuger See nach Arth-Goldau fortgesetzt und man erkennt die Hausberge von Luzern u.a. den Pilatus und das Stanserhorn und etwas später den 1797,5 m hohen Rigi Kulm. In der Stadt Arth-Goldau sowie in dem Städtchen Vitznau kann der Tourist die beiden normalspurigen Zahnradbahnen besichtigen.

Die Vitznau-Rigi-Bahn wurde am 21. Mai 1871 als erste Bergbahn Europas in Betrieb genommen, derweil die Arth-Rigi-Bahn am



Rickentunnel nahe Kaltenbrunn

4. Juni 1875 eröffnet wurde, welche ihrerseits im Jahr 1907 als erste normalspurige Zahnradbahn der Welt auf den elektrischen Antrieb umgestellt wurde. Beide Zahnradbahnen mit dem eingebauten System von Niklas Riggenbach werden heute mit der Gleichspannung von 1.500 V betrieben.

In Pfäffikon angelangt, setzt der Voralpen-Express seine Fahrt über den künstlich angelegten Seedamm an der engsten Stelle des Zürichsees nach Rapperswil weiter. Der Damm bedient sich der eiszeitlichen Moräne und trennt den Ober vom Zürichsee.

In Richtung St.Gallen passiert der Zug den 8,6 km langen eingleisig ausgelegten Rickentunnel zwischen Kaltbrunn (483 m hoch gelegen) und Wattwil 614 m hoch gelegen). Die Tunnelarbeiten begannen im Jahr 1904 und der schnurgerade Tunnel wurde am 1. Oktober 1910 eröffnet. Es liegt ein konstantes Gefälle von 15,75 ‰ vor. Da man keine künstliche Belüftung vorsah, war der Rickentunnel von Anfang während des Dampfbetriebes hinsichtlich der Vergasungsgefahr gehasst und die Eisenbahner bezeichneten ihn als „schiefes Kamin“.

Am 4. Oktober 1926 sollte die Todesfalle Rickentunnel zuschlagen: Ein Dampfgüterzug befuhr bergwärts den Tunnel. Im Tender befanden sich ungeeignete und stark Kohlenmonoxid erzeugende Briketts und als der Zug im Tunnel nicht mehr weiterfahren konnte, erstickte das Lokpersonal. Die Rettungskolonnen von Wattwil kom-

men, blieb ebenfalls stecken und drei der Retter starben. Durch dieses Unglück verloren insgesamt neun Bahnbedienstete ihr Leben. Die Tragödie beflügelte die Elektrifizierung der Bahnstrecke, sodass die Arbeiten an der gesamten Strecke zwischen Rapperswil und Wattwil am 7. Mai 1927 bereits abgeschlossen waren.

Es folgen des Weiteren der Wasserfluh-Tunnel und das Weissenbach-Viadukt, die Bahnreisenden tauchen alsdann in die atemberaubende Landschaft des Appenzellerlands ein. Bevor der Voralpen-Express den Bahnhof in St. Gallen erreicht, fährt er noch über den 99 m hohen Sitter Viadukt – das im Jahr 1910 erbaute höchste Eisenbahnviadukt der Schweiz.

Die Metropole St.Gallen ist der Ausgangspunkt für unterschiedliche Bahnreisen in der Ostschweiz, ich möchte dem Eisenbahnfreund die Appenzeller Bahnen empfehlen, welche bereits in einem früheren Beitrag beschrieben wurden.

Der Voralpen-Express verkehrt stündlich und stellt die bequemste und attraktivste Bahnverbindung von der Zentral- in die Ostschweiz dar. Ab Dezember 2019 verkehren die neuen, mit hochwertigem Komfort versehen, kupferfarbene Fahrzeuge vom Typ Flirt-IC 160 von „Stadler Rail“. Sie verkehren als achteilige oder als fünfteilige Zuggarnituren. Der Voralpen-Express verkehrt heute unter der Bezeichnung Panorama-Express – eine Bezeichnung, die der Zug vollauf verdient.

Städte entlang der Bahnstrecke

Die Stadt Luzern am Vierwaldstättersee zählt zu den schönsten Städten der Schweiz – die sehenswerte Altstadt sowie die Kapellbrücke und ihr Wasserturm aus dem Jahr 1365 und das Alpenpanorama verzaubern den Besucher. Sehenswert sind ebenfalls die Spreuerbrücke sowie das Verkehrshaus. Die Stadt ist stolz auf ihre Geschichte, wurde doch das Benediktinerkloster St. Leodegar um das Jahr 710 erbaut und das Gebiet wurde um die Mitte des 8. Jhr. mit „Luciaria“ bezeichnet. Im Jahr 1135 wurde die Stadt dem Adelsgeschlecht der Habsburger einverleibt.



Stadtmauer von Luzern



Voralpen-Express

Die Stadt Arth Goldau wurde erstmals im Jahr 1353 urkundlich erwähnt, wobei das Wort „Goldau“ nichts mit Gold zu tun hat, sondern sich vom Wort „golet“ (Schutt) herleitet – also die „Schutt-au“. Den großen Aufschwung erfuhr die Stadt durch den Bahnbau, zunächst die Zahnradbahn Arth-Rigi-Bahn im Jahre 1875 und später beim Bau der Gotthardbahnstrecke im Jahr 1882.

Die Stadt St.Gallen ist bekannt durch den Stiftsbezirk mit der im Jahr 1747 vollendeten barocken Kathedrale, welche seit dem Jahr 1983 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört. Der Ursprung des Klosters geht auf den irischen Mönch Gallus zurück und das Kloster wird als die „Schreibstube Europas des Mittelalters“ bezeichnet. Dem Besucher der Stiftsbibliothek stehen etwa 170.000 Bücher sowie 2.000 mittelalterliche Originalhandschriften „zur Ansicht“ bereit. Seit dem Mittelalter förderte

die Textilbranche die wirtschaftliche Entfaltung der Stadt, die Blütezeit der Maschinenstickerei waren das späte 19. Jhr. und das frühe 20. Jhr. Im Palazzo Rosso kann man die hergestellten Prunkstücke der verschiedenen Epochen bewundern.

Das Karlstor ist das einzig verbliebene Stadttor der mittelalterlichen Stadtmauer, erbaut während den Jahren 1569 und 1570. Über dem spitzbogenförmigen Durchlass finden sich drei Reihen schmaler Fenster, die vermutlich dort angebracht wurden, als die drei Stockwerke zu einem Gefängnis ausgebaut wurden. Das auffälligste Merkmal stellt das große Steinrelief dar, das die oberen zwei Stockwerke der Ostfassade ziert - links und rechts des Tores befinden sich noch zwei steinerne Löwenköpfe.

Marcel OBERWEIS



Steiererklärung liicht gemat!!

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

Quellenhinweise:
www.zentralbahn.ch/de/ausflug/mit-dem-voralpen-express-von-der-zentral-die-ostschweiz
www.wikipedia.de



Sitterviadukt

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

Dann si mir firlech do!

All Mëttwoch vun 07:00 - 09:30
Auer maache mir Är Bluttofnahm
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 15. Oktober 2021

Redaktionsschluss ist der 07. Oktober 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 €.



info@syprolux.lu