# Transport

Nr. 04
16. Mai 2022

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

*Merci all deenen déi um Familljefest vum SYPROLUX derbei waren, esou war et och duerch deng Präsenz e groussen Erfolleg*

SYPROLUX - Familljefest
1. Mee 2022 zu Rouspert
(#pixbypix)

Fränz DUHR

# Wenn Einschränkungen nur noch wenig Sinn ergeben

Die sanitären Einschränkungen werden immer mehr zu Empfehlungen im gesellschaftlichen Leben. Konzerte, Feiern und Events sind wieder an der Tagesordnung. In den Schulen popelt man auch weniger in der Nase, zumindest zu Zwecken von Schnelltests. Dass man im medizinischen Milieu noch Vorsicht walten lässt, ist verständlich. Wermutstropfen ist momentan aber die Maskenpflicht im ÖPNV, sowohl für Mitarbeiter als auch für Kunden. An dieser Maßnahme hält man voraussichtlich noch fest bis zum 30. Juni, Tag, an dem das aktuelle Covid-Gesetz ausläuft. Und bei einem kürzlichen Treffen mit Mobilitätsminister François Bausch, ließ dieser auf das Thema unsererseits angesprochen, durchblicken, dass in dem Moment die Maskenpflicht auch im ÖPNV fallen wird. Dies hindert niemanden daran weiterhin eine Maske zu tragen, wenn dieser sich in dem Moment sicherer fühlt. Für uns als SYPROLUX ist die Aufhebung ein wichtiger Schritt, da derzeit die Maskenpflicht für ein hohes Maß an Konfliktpotential in den Zügen und Bussen sorgt. Als SYPROLUX hoffen wir, dass so die Anzahl an tätlichen Übergriffen insbesondere bei Zugbegleitern und Busfahrern sinken wird.

Die CFL Haus internen Einschränkungen sollten demnächst auch überdacht werden. Es ist zermürbend den Bediensteten bei sinkenden Inzidenzzahlen Sinn und Zweck von Einschränkungen am Arbeitsplatz zu erklären, wenn neu gefundene Freiheiten vor der Tür einem nur so zu winken.

## Plan national de la mobilité 2035

Jetzt ist die Katze endlich aus dem Sack. Der PNM 2035 wurde endlich veröffentlich und der Minister geht auf eine Roadshow durchs Land, um die Pläne zu erläutern und seiner Wählerschaft schmackhaft zu machen. Es scheint so zu sein, dass die Eisenbahn weiterhin eine tragende Rolle im Geflecht des öffentlichen Verkehrs spielen soll, was uns als SYPROLUX natürlich erfreut. Allerdings muss befürchtet werden, dass der chronische Personalmangel in verschiedenen Dienstzweigen, besonders im MI, zu untragbaren Zuständen führen wird. Wir werden hier ein wachsames Auge haben um entsprechend reagieren zu können.

## Dienstpläne im MI

Vor allem erhoffen wir uns eine bessere Verteilung der Arbeitskräfte durch das Erstellen von klaren Dienstplänen, welche eine wichtige Rolle im Service MI bekommen werden. Nach mehreren unfruchtbaren Unterredungen wurden Fortschritte unter der Federführung von Herrn Henri Werdel, Direktor der Infrastrukturen, erzielt. Leider warten die Personalvertreter immer noch vergebens auf die schriftlichen Ausführungen des Dienstchefs vom MI, der eigentlich klare Richtlinien von seinem Direktor erhalten hat. Das gesteckte Ziel, mit einer Testphase noch in diesem Jahr zu beginnen, scheint auf der Kippe zu stehen. Die Vorstellung der Dienstpläne in der DC noch vor dem Sommer ist somit auch fraglich. Wir stellen uns die Frage, wann wird endlich jedem in der Entscheidungskette bewusstwird, dass so manche Dienstchefs eben keine Leader sind, die vorangehen. Aus unserer Sicht gehören sie zur sogenannten Lehm-/Lähmschicht. Sie stehen auf der Bremse und behindern eine konstruktive Zusammenarbeit. mit den Sozialpartnern.

## Astreinte

Auch dieses Dossier scheint endlich aus dem Dornröschenschlaf erwacht zu sein. Eine Versammlung über Teams zu diesem Thema wird Ende des Monats stattfinden. Wir haben bis jetzt schon viele Rückmeldungen von Betroffenen erhalten und werden unser Bestes geben, um diesem Feedback Rechnung zu tragen. Es werden harte, aber faire Verhandlungen ins Haus stehen.

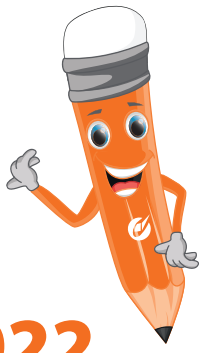
**Fränz DUHR**

**FREIDES**

# 30. SEPTEMBER 2022

UM 17.00 AUER OP DER MARIE-ASTRID – GRÉIWEMAACHER

Mir invitéieren lech ganz häerzlech op eisen 100te Gebuertsdag, de mir mat lech wëllen zesumme féieren. Dofir haalt lech den 30. September ab 17:00 Auer fräi. Weider Informatiounen zum Owend kommen zu engem spéideren Datum no.



# SYPROLUX-KONGRESS DE 25.11.2022

Steiererklärung

Wann dir Hëllef braucht, zeckt net a rufft un.

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

… 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

## Vorschläge verschiedener Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

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

### Kolonien und Camps

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

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

- **Service National de la Jeunesse (www.snj.lu)**
- **CROIX-ROUGE (www.croix-rouge.lu)**
- **CARITAS (www.caritas.lu)**

### Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule

Anmeldungsformulare oder zusätzliche Auskünfte sind zu bekommen unter folgenden Adressen:

- **INTELLEGO (www.intellego.lu)**
- **D'STÄIP (www.d-staip.lu)**

Um weitere Auskünfte oder Informationen zu erhalten, kontaktieren sie:

MULLENBACH Manuel

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

**Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks**

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

## Muttergottesoktave 2022

### Die Schönheit des Glaubens

Dëst Joer fënnt eis Oktave-Mass zesumme mat de Pore Déifferdeng Saint-François-d'Assise, Mess-Réibierg Sainte-Famille, Äischdall Saint-François a Kordall Sainte-Barbe statt.

**D'Mass ass Dënschdes, de 17. Mee 2022 em 18:00 Auer.**

Duerno géinge mer zesummen e "Gebakene Fësch" iesse goe mat engem gudde Patt derbäi.

Duerfir mëllt Iech w.e.g. schnellstméiglech um SYPROLUX-Generalsekretariat un.
(Tel. 22 67 86-1, e-mail: syprolux@pt.lu)

**D'Schlussprozessioun vun der Muttergottesoktav ass den 22. Mee 2022 um 15:00 Auer.**

De Rendezvous ass op der Place Clairefontaine ëm 14:45 Auer.

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

## Agenda 2023

Als SYPROLUX versiche mer och eise Beitrag zu méi Nohaltegkeet am Alldag ze leeschten. Aus dem Grond an och mam Bléck, dass ëmmer méi Memberen a Sympathisante vum SYPROLUX op eng digital Agenda zeréckgräifen, géife mer den Drock vun der traditioneller Agenda fir d'Joer 2023 astellen.

Falls awer elo nach Memberen oder Sympathisanten eng Agenda am Pabeierformat gären hätten, sollen déi Leit sech w.e.g um SYPROLUX-Generalsekretariat (Tel. 22 67 86-1, email: syprolux@pt.lu) mëllen an dat bis spéitstens de 15. August 2022.

Eise SYPROLUX-Kalenner géinge mer bäibehalen ënnert engem neie Format.

matgedeelt vun den der SYPROLUX-Exekutiv

Zentraldelegation vum 20.04.2022

# Wir und die anderen ... gleich ist nicht gleich ...

## Personalbestand bei den CFL

Beim Personalbestand der CFL-Gruppe vermerken wir einen leichten Abwärtstrend, dies von 4896 auf 4759 Personen vor Ort (ETP). Zu erklären ist dieses Minus, da sich die CFL-Gruppe aus der NEG (Norddeutsche Eisenbahn Niebüll) zurückgezogen hat.

Bei der CFL-Gruppe zählen wir 4181 Männer und 715 Frauen, des Weiteren Arbeiten 4488 zu 100%.

Im ersten Quartal wurden 76 statutarische Eisenbahner eingestellt 70 Bedienstete haben die Muttergesellschaft verlassen. Hauptsächlich wurden im BU (16), TM (12), AV (10) und MI (10) eingestellt. Was die Laufbahnen angeht, waren es hauptsächlich Bedienstete der I und A Laufbahnen.

Als positiv zu bewerten ist, dass die unterschiedlichen CFL-Dienste eine Personallangzeitplanung aufstellen (bis zu 5 Jahre). So können Abgänge besser kompensiert werden, Personal eher eingestellt werden so dass keine Löscher im Personalbestand entstehen.


### DENG KONTAKTLEIT VUN DER DC

**MYLENE BIANCHY**
Délégué Titulaire
+352 621 352 059
mylene.bianchy@syprolux.lu

**STEVE WATGEN**
Délégué Titulaire
+352 621 312 680
steve.watgen@syprolux.lu

**MARC ADAM**
Délégué Titulaire
+352 691 981 176
marc.adam@cfl.lu

**KATJA FELTEN**
Déléguée suppléante
+352 621 355 313
katja.felten@cfl.lu


Trotzdem muss zum Beispiel im EI-Betrieb etwas geschehen, will man die nächsten Jahre überstehen. Es werden Bemühungen gemacht, um die Prozeduren anzupassen, um den Beruf, die Ausbildung gefälliger zu gestalten. Erster Schritt wird sein, dass nicht mehr so sehr auf die luxemburgische Sprache gepocht wird, so wie es bei den Lokführern schon üblich ist. Ein Allheilmittel ist das sicherlich nicht, trotzdem erhofft man sich neue Impulse. Des Weiteren sind die unregelmäßigen Arbeitszeiten (Früh- Mittag- und Nachtschicht) ein Knackpunkt. Viele junge Leute wollen nicht im Schichtbetrieb arbeiten.

Im Gespräch war auch eine Umgestaltung der Laufbahn. Angedacht war ein BTS-Studium der Fahrdienstleiter in Zusammenarbeit mit der Uni.lu. Aber auch hier ist noch viel Diskussionsbedarf und Verhandlungstaktik gefordert, bis es so weit ist.

Im TM wird eine weitere Lokführerklasse (3 Klassen) eingestellt.

## Bestimmungen des OG3

**PàRP (Poste à Responsabilité Particulière):** Es wurde ein weiteres Mal betont, dass Bedienstete in den Graden I und A mit dem Examen des alten Regimes, und somit nicht über ein Promotionsexamen verfügen den PàRP-Posten nur ausführen können, wenn sie sich einer Prüfung unterziehen. Diese Prüfung soll Gerechtigkeit bringen, jener die für den PàRP-Posten ein Examen bestanden haben.

**Filières spécialisées de la carrière I, spécialité travaux voie et spécialité exploitation chantier:** Hier sind zwei neue Laufbahnen entstanden, die früher in einer einzigen vereint waren. Die älteren Vorarbeiter können die 2 Posten bekleiden, die neuen aber nur einen Posten. Nun fühlen sich die älteren Kollegen benachteiligt, sie müssen weiterhin die 2 Posten bekleiden müssen. Im Fall, wo der gesamte Personalbestand aufgefüllt ist, und alle Posten besetzt, sind, soll jeder Bedienstete nur noch einen Posten bekleiden. Des Weiteren werden, aber noch Gespräche mit den GI-Verantwortlichen geführt.

## AAA (Association d'Assurance Accident)

Hier geht es um Bespucken von CFL-Bediensteten (Zugbegleiter) im Dienst. Was aus unserer Sicht ein ag-

gressives Verhalten gegenüber einer Person ist und keinesfalls tragbar ist. Im Falle einer Krankschreibung wäre es somit ein Arbeitsunfall und die AAA würde den Fall übernehmen. In letzter Zeit ist es mehrmals vorgekommen, dass die AAA den Vorfall nicht übernimmt und so der Bedienstete keine Entschädigung für den Ausfall von Prämien erhält, was wir nicht für Gut befinden. So hat der SYPROLUX eine juristische Meinung bei den CFL-Anwälten angefragt, umso die Prozedur der AAA zu verstehen.

Man muss wissen, ist ein Fall bei der AAA abgeschlossen, wird es schwierig diesen wieder zu öffnen. Trotzdem hat ein Anwalt das 2021 geschafft und der Bedienstete wurde entlohnt.

## COVID-Situation bei den CFL

Die Tendenz der Covid-Fälle bei den CFL ist niedrig und fällt weiter. Trotzdem hat die CFL das Tragen einer Maske auf freiwilliger Basis unterstützt. Im BU-Betrieb wird das Tragen der Maske des Busfahrers über den RGTR geregelt. Derweil läuft das aktuelle Covid-Gesetz noch bis zum 30.06.2022. Welches die Maskenpflicht im ÖPNV aufrecht hält.

Was den „Télétravail“ angeht, ist die IG39 maßgebend, weitere Änderungen oder Anpassungen sind nicht vorgesehen.

## Horaire Mobil

Es kommt immer wieder vor, dass Bedienstete aus dem HM eine Nachtschicht übernehmen müssen. So kam ein weiteres Mal die Frage nach der Zeiterfassung (pointage) auf. Im normalen Fall sollen diese Schichten für 8 Stunden geplant werden. Ist dies nicht der Fall, kann der Bedienstete selbst entscheiden zu welcher Zeit er nach der Nachtschicht den Dienst wiederaufnimmt.

## BU-Betrieb

In der Werkstatt des BU sollen nach einer kurzen Testphase in Zukunft 4 Mannschaften im zwei Schichtbetrieb (07:00-15:00/15:00-22:00) arbeiten. Dies, um Wartungen besser koordinieren zu können, beziehungsweise respektive um die Standzeiten der Busse herabzusetzen.

Sowohl das Personal als auch die CFL sehen der Sache positiv gegenüber und wollen weiter nach diesem Schema arbeiten. So wurde dieser Antrag von der Zentraldelegation angenommen.

Des Weiteren kam es im Busbetrieb vor, dass die Freistunden zwischen zwei Schichten nicht gewährleistet wurden. Wir als SYPROLUX verurteilen eine derartige Untergrabung der Rechte der Busfahrer. Denn sie sitzen am Steuer.

In Punkto Ausbezahlung der Majorationsstunden der letzten Jahre, kann und soll der jeweilige Bediensteter gefragt werden, ob er freie Tage oder eine Ausbezahlung der Stunden erhalten will. Im Busbetrieb hat sich wieder einmal ein „sogenannter Vorgesetzter“ über alle Regeln hinweggesetzt, auch hier wird der HR-Dienst eingreifen.

## Verschiedenes

**Carte libre parcours:** Bei Reisen in die Niederlande muss man zusätzlich zur „carte libre parcours“ ein QR-Code besitzen, um die Bahnhöfe verlassen zu können. Diesen QR-Code kann man in der Direktion im „Büro Bénéfits“ (4990-4506) anfragen.

**Steve WATGEN**

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

RAPPORT
DE REUNION

# Wenn der chronische Mangel an Fahrdienstleitern den betrieblichen Ablauf bedroht

## Es brodelt schon länger unter den Fahrdienstleitern

Die Arbeitsbedingungen verschlechtern sich zusehends, die Zunahme an Baustellen auf dem Schienennetz erfordert stets mehr Konzentration des Einzelnen, die Abwanderung von Fahrdienstleitern bzw deren Abzug hin zu anderen Aufgabenfeldern sorgt für Missmut bei den Bleibenden. Der Zuwachs an neuen auszubildenden Fahrdienstleitern ähnelt derzeit einer nicht enden wollenden Durststrecke. Und auch wenn die CFL als «essenzielles Unternehmen» seit Beginn der sanitären Krise eingestuft wurde, so hat dies das Covid-19 Virus wenig beeindruckt, das somit sein Unwesen trieb.

Aus diesen Gründen trafen sich die Personalvertreter beider Gewerkschaften, SYPROLUX und Landesverband, vor Kurzem mit der Obrigkeit des EI, um gemeinsam nach gangbaren Lösungen bzw Lösungsansätzen zu suchen.

## Krankenstand im Höhenflug

Seit dem 01. Januar 2022 zählte man bei den Fahrdienstleitern auf dem gesamten Netz rund 2900 Tage/Schichten, die durch Krankmeldun gen ausgefallen sind. Das sind +/- 30 Krankmeldungen pro Tag.

Die Region «EI-Centre» allein schlug mit 335 Tage/Schichten (+/- 4Krankmeldungen pro Tag) zu Buche. Bei den Krankmeldungen handelte es sich nicht ausschliesslich um Coronafälle, sondern man erlebte auch eine Grippewelle (Influenza, Norovirus), welche sich stärker auswirkte als in den Jahren zuvor.

Und so schnellte ein Durchschnittskrankenstand von 3,5% auf über 11%.

## Das Nichtbesetzen von Posten: an und für sich ein NoGo?

Dieser hohe Krankenstand hatte zur Folge, dass querbeet 55 Fahrdienstleiter-, 91 Aufsichts- und 83 andere Posten/Schichten (z.B. AUKI) nicht besetzt werden konnten. Somit steigt das Arbeitspensum und der damit verbundene Stress auf den einzelnen Mitarbeiter an, was wiederum den Weg für Gefahrenquellen ebnet.

## Brennpunkt: Stellwerk Luxemburg (PdL)

Die Standardbesetzung des PdL liegt bei 4 Fahrdienstleitern. In den Augen des SYPROLUX kann der Zugbetrieb mit 3 Fahrdienstleitern nur in den Fällen aufrecht erhalten werden, in denen keine Baustellen (sowohl langfristig wie kurzfristig geplant) ausgeführt werden. Des Weiteren müsste die Lupenbegrenzung in diesen Fällen aufgehoben werden.

Sollte auf einer Schicht nur noch 2 Fahrdienstleiter vor Ort sein, ist diese Situation untragbar. Hier stellt sich klar die Frage, wer am Ende des Tages die Verantwortung bei Störfällen übernimmt. In solchen Fällen muss ein «réserviste» aus Wasserbillig oder Kleinbettingen (Stellwerke, die mit 2 Fahrdienstleitern besetzt sind) auf den PdL ausweichen.

Man könnte ebenfalls sogenannte Notfallfahrdienstleiter einführen, welche heute administrative Posten bekleiden und mit einer Requalifizierung auf dem Stellwerk Luxemburg gegebenenfalls wieder eingesetzt werden könnten.

## Die Abwanderung von Personal verschärft die Situation

Im Laufe des Jahres 2020 bis zum März 2022 haben allein im Bereich der Region «Centre» 16 Mitarbeiter ih-

### DENG KONTAKTLEIT AM EI

**YVES BIRCHEN**
Délégué Titulaire
+352 691 643 138
bircheny@pt.lu

**KATJA FELTEN**
Déléguée Titulaire
+352 621 355 313
katja.felten@cfl.lu

**LUC PLIER**
Délégué Suppléant
+352 621 765 422
lucplier@gmail.com

**DAVID BOLLENDORFF**
Délégué Suppléant
+352 691 612 299
david@bollendorff.com

ren ursprünglichen Posten als Fahrdienstleiter verlassen. Dies durch Pensionsabgänge, aber vor allem durch Postenwechsel innerhalb des Service EI.

## Corona und hohe Durchfallquote im Examen vollenden das Übrige

Im Frühjahr 2020 konnten 6 neue Fahrdienstleiter für den PdL qualifiziert werden. Das entspannte die Personalbestandslage kurzzeitig. Seit dem Beginn der sanitären Krise sind mehr als 6 Fahrdienstleiter vom PdL abgewandert oder abgezogen worden. Diese Verluste konnten nicht aufgefangen werden, weil die Anzahl der Reservisten, die man während der Pandemie ausbilden konnte, sehr gering war. In Punkto S/0- und S/1-Auszubildende ist die Rate mager, da in den letzten beiden Klassen nur jeweils 2 Kandidaten ihre Abschlussprüfungen mit Erfolg abgelegt hatten. Des Weiteren konnten durch Lockdown und weitere Einschränkungen im öffentlichen Leben, nur wenige aktive und vor allem sichtbare Kampagnen durchgeführt werden, was natürlich für Rekrutierungsprozesse wenig förderlich ist.

Umso förderlicher wäre es, wenn man an der Stellschraube der Attraktivität des Berufbildes drehen würde. Als SYPROLUX sind wir der Meinung, dass die Fahrdienstleiter des PdL sehr wohl ein Plus an Verantwortung haben, die einen sogenannten «poste à responsabilité particulière» bzw eine Risikoprämie rechtfertigen würden.

## Wenn es mehr Löcher zu stopfen gibt als Garn vorhanden ist

Derzeit sind in der Zentrumsregion 3 S/1-Kandidaten, die sowohl in Kleinbettingen, als auch in Wasserbillig ausgebildet sind. Zwei weitere Fahrdienstleiter befinden sich im «Congé Parental».

Bei den 3 S/1-Kandidaten war vorgesehen diese von Januar bis März vollzeitig auf dem PdL auszubilden, damit die Qualifikation Ende März stattfinden könnte. Nun bedingt durch den hohen Krankenstand und das Ausleihen von Fahrdienstleitern an andere Stellwerke, wird es bis Mai bzw Juni dauern, um die Qualifikationen auf dem PdL vornehmen zu können.

Erschwert wird die Situation, dadurch dass die sogenannten «mutation pour raisons de service» auf ein Minimum reduziert wurden seitens der Personalabteilung, da durch den chronischen Mangel an Personal wiederum andere Arbeitsposten nicht besetzt werden können in anderen Regionen des Netzes. Hinzu kommt, dass eine Versetzung auf einen anderen Posten, welcher ausgeschrieben wurde, von dem potenziellen Kandidaten innerhalb von 6 Monaten besetzt werden muss. Das bedeutet, dass die 2 Kollegen, die sich auf Posten der BLZ gemeldet und eine Zusage erhalten haben, auch im Laufe des Jahres ihren Dienst dort antreten werden.

## Lamentieren hilft nichts, Lösungen und Führungsstärke müssen her

Während des Gesprächs sind von beiden Seiten diverse Lösungsansätze unterbreitet worden und sollen auch wie besprochen umgesetzt werden:

- es werden keine Arbeitsposten mehr geschaffen, die von vorneherein mit Fahrdienstleitern besetzt werden sollen;
- der Posten des «AUKI» wird nicht mehr mit Reservisten aus dem Pool der Fahrdienstleiter besetzt werden, die auf dem PdL ausgebildet sind. Aus dem Grund können momentan nur 3 Mitarbeiter diesen Posten besetzen, bis weitere Mitarbeiter der M-Laufbahn folgen;
- kurzfristig wird ein ehemaliger Fahrdienstleiter aus der BLZ wieder abgerufen und zeitweilig auf dem PdL eingesetzt, ein weiterer könnte folgen;
- aus der Region Süden hat sich ein Reservist für die Region Zentrum gemeldet, dieser kann aber erst eingesetzt werden, wenn er das S/1-Examen im 2. Anlauf schafft;
- aus der «QSE»-Abteilung wird eine «cellule formation». Man erwartet sich eine effizientere Begleitung der Auszubildenden und somit eine bessere Erfolgsquote im Abschlussexamen;
- die RH-Abteilung des «Recrutement» wird künftig wieder stärker und gezielter auf Einstellungskampagnen setzen in Schulen und über die verschiedenen Presseorgane. Des Weiteren wird ebenfalls in der Grossregion nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten Ausschau gehalten werden.

## Weiterbildung nicht vergessen

Im Herbst wird eine neue Version des RGE/RGI veröffentlicht. Hier ist ein Tag Ausbildung (cours de recyclage) pro Fahrdienstleiter geplant.

## Wenn ein AUKI ausfällt

Sollte der AUKI-Posten nicht besetzt sein, so müssen die Verspätungen sämtlicher betroffenen Züge vom

Fahrdienstleiter (FdL) aufgenommen werden. Dies gilt für den Regelfall. Bei einer Störung im Betriebsablauf werden diese Arbeiten nicht mehr vom FdL ausgeführt, da dieser sich auf sein Aufgabenfeld konzentrieren muss.

## Vergütung für die Ausführung weiterer Aufgaben

Bis zum 05/04/2022:

- Posten des AUKI nicht besetzt: dem Posten PdL 4 wurde die Hälfte der Arbeitsstunden in Überstunden zugestanden;
- Posten des PdL 4 nicht besetzt: dem Posten PdL 2 wurde die Hälfte der Arbeitsstunden in Überstunden zugestanden.

Ab dem 05/04/2022 werden die zusätzlich geleisteten Stunden gleichmässig auf sämtliche Fahrdienstleiter der Schicht verteilt, da jeder einzelne einen Teil der Aufgaben übernimmt.

Hier 2 Beispiele:

- Posten des PdL 4 ist nicht besetzt (8 Stunden Schicht): 50% der Schichtdauer werden gleichmässig auf die verbleibenden 3 Fahrdienstleiter verteilt. Dies bedeutet konkret 4 Stunden = 240 Minuten = 80 Minuten pro Fahrdienstleiter
- Posten des AUKI ist nicht besetzt (6 Stunden Schicht): 50% der Schichtdauer werden gleichmässig auf die 4 Fahrdienstleiter verteilt. Dies bedeutet konkret 3 Stunden = 180 Minuten = 60 Minuten pro Fahrdienstleiter. Über das IVU-System hat jeder Fahrdienstleiter Einsicht und die Übersicht über seine Stunden in der Kategorie «Décompte».

## Safety & Trafic Controller

Hier muss dringend eine erste Bilanz gezogen werden, wie dieses Projekt bisher verläuft. In diesem Zusammenhang könnte man ebenfalls eine aktualisierte Bestandsaufnahme der «postes à mouvement intense» vornehmen. Und man müsste überlegen, ob man mit diesem Prinzip nicht die eigene Personalpolitik blockiert, dies besonders bei Stellwerken, die nur mit 2 Fahrdienstleitern besetzt sind.

*Für den SYPROLUX*

**Luc PLIER UND DAVID BOLLENDORFF**

SYPROLUX
100 JOER FIR IECH AM ASAZ

# SYPROLUX - Pensioniertenkommission: Rückblick auf das Jahr 2021

Auch das vergangene Jahr 2021 stand noch ganz im Zeichen der Covid-19 - Pandemie und dementsprechend war es, im Hinblick auf die strengen Hygienemassnahmen und die Gesundheit aller Betroffenen zum zweiten Mal unmöglich die normalen Aktivitäten stattfinden zu lassen.

Nichtsdestotrotz trafen sich die ständigen Mitglieder der Kommission dreimal im Laufe des Jahres um sich auszutauschen, respektive um sich über die Neuigkeiten beim SYPROLUX sowie bei der CFL-Gesellschaft zu informieren.

Im Herbst, genauer gesagt im Monat September war es dann sogar möglich ein gemeinsames Essen zu planen. Viele Mitglieder folgten dieser Einladung und so kam es zu einem geselligen Beisammensein mit Gelegenheit zu vielen interessanten Gesprächen. Für alle Teilnehmer war dies eine willkommene Abwechslung inmitten der Pandemie.

Auch die Generalversammlung 2021 konnte nicht abgehalten werden. Da es aber umständehalber sowieso keinen grossen Tätigkeitsbericht vorzutragen gab soll dieser Artikel die Mitglieder auf dem Laufenden über die Aktivitäten der Kommission halten.

Auch zum Jahreswechsel 2021/2022 spendeten viele Pensionierten und Witwen Geld für das Sozial-und Kinderferienwerk des SYPROLUX. Ihnen sei an dieser Stelle ein grosser Dank ausgesprochen.

Für das laufende Jahr 2022 werden alle normalen Aktivitäten geplant und wenn nötig jeweils der aktuellen Lage angepasst.

Da aber aktuell niemand die Entwicklung in Sachen Pandemie voraussagen kann gilt es gegebenenfalls flexibel zu reagieren und wenn notwendig gerplante Aktivitäten abzusagen.

Bleibt die Hoffnung auf ein Jahr indem möglichst alle Aktivitäten und vor allem der gemeinsame Herbstausflug problemlos stattfinden können.

**Viviane WEIS**

## Ein paar Fotos von früheren Ausflügen

# "Wir beklagen die Energiekrise, derweil Hunderte Millionen Menschen den Hungertod erleiden"

MARCEL OBERWEIS

Dass die Reserven der fossilen Energien endlich sind, hat bereits der „Club of Rome" im Jahr 1972 aufgezeigt. Der unbarmherzige Krieg in der Ukraine hat uns nunmehr vor Augen geführt, dass sich die Europäische Union der falschen Illusion hingegeben hat, dass sowohl der Gashahn und die Erdölpipelines „immer sprudeln" würden. Mit Hunderten Millionen Euros haben wir die Kriegskasse des Angreifers gefüllt und über Nacht wurden wir aus diesem Traum herausgerissen.

Und nun sollen mit Windeseile die erneuerbaren Energien, die jahrelang stiefmütterlich behandelt wurden, die klaffende Energielücke füllen - mitnichten. Als sicher gilt, dass die Industrieländer und die Schwellenländer diese Energiekrise in etwa meistern werden, die Menschen in den Entwicklungsländern werden es jedoch nicht schaffen.

Im Jahr 2021 hat die UNICEF bereits davor gewarnt, dass die Ernährungssicherheit von Hunderten Millionen Menschen auf dem Spiel steht, dies war der Covid-Pandemie geschuldet. Immer mehr Schwachstellen zeigen sich in dem weltweiten Ernährungssystem, welches das Leben und die Lebensgrundlagen der bedürftigen Menschen auf der ganzen Welt bedrohen.

Bei näherer Betrachtung der Konflikte im Nahen Osten, am Horn von Afrika sowie in der Sahelzone wird die derzeitige Ernährungskrise noch weiter angeheizt. Laut den Berichten der Vereinten Nationen sind heute 13 Millionen Menschen am Horn von Afrika auf die permanente Nahrungsmittelhilfe angewiesen und es muss befürchtet werden, dass 8 Millionen Menschen im Jemen den Hungertod erleiden. Man spricht von Millionen verhungernder Menschen in den Flüchtlingslagern in Syrien.

Im vergangenen Jahr war bereits ein Zehntel der Weltbevölkerung (etwa 811 Millionen Menschen) unterernährt. Täglich sterben rund 24.000 Menschen an den Folgen von Mangel- und Unterernährung, die aktuellen Berichte aus Madagaskar, dem Südsudan, aus Äthiopien und dem Jemen belegen dies. Im Südsudan hungern so viele Menschen wie nie zuvor in der Geschichte des Landes, weil die Konfliktparteien jegliche Hilfestellungen unterbinden.

Von dem erklärten Ziel der Vereinten Nationen, den Hunger bis zum Jahr 2030 zu besiegen, haben wir uns meilenweit entfernt. „Wir sind nicht auf dem richtigen Weg, den Hunger zu beenden", betonte Marlehn Thieme die Präsidentin der Welthungerhilfe. Den aktuellen Prognosen des Welthungerindex (WHI) zufolge werden 47 Länder das erklärte Ziel bis zum Jahr 2030 nicht erreichen, davon allein 28 südlich der Sahelzone.

## Zuerst die Energiekrise und nun die Ernährungskrise

Die Bürgerinnen und Bürger in der Europäischen Union beklagen sich über die hohen Energiepreise der Treibstoffe an der Tankstelle sowie dem in die Höhe schießenden Preis für das Erdgas aufgrund des Krieges in der Ukraine. Sind sie sich dessen bewusst, dass die Europäische Union täglich 600 Millionen Euro für den Kauf von Erdöl und Erdgas aus Russland bezahlt - Finanzmittel, welche die Kriegskasse beständig füllt? Im Gefolge dieses Missstandes wird nun umgehend die Energieversorgung umgestellt - die Abhängigkeit von Russland soll bis zum Jahr 2027 der Vergangenheit angehören.

Parallel zu den Erhöhungen der Energiepreise trifft nunmehr die Erhöhung der Lebensmittelpreise vor allem die Minderbemittelten sowie die Millionen Flüchtlinge in der Welt. Russland und die Ukraine repräsentieren 30 Prozent der jährlichen Exporte von Weizen. Die Ukraine ist der viertgrößte Exporteur von Mais und der fünftgrößte Lieferant von Weizen. Bei Sonnenblumen und Gerste nimmt sie ebenfalls eine dominierende Stellung auf dem Weltmarkt ein.

Aufgrund der kriegerischen Auseinandersetzungen ist der Preis für Weizen im Weltmarkt in den vergange-

nen Wochen nach oben geschnellt - für eine Tonne Weizen muss man mittlerweile bis zu 400 Euro bezahlen - im Jahr 2020 noch 200 Euro. Zeitgleich ist der Export über die ukrainischen Schwarzmeerhäfen unterbrochen. Die wichtigsten Abnehmer für den ukrainischen und russischen Weizen sind die Türkei, die Länder in Nahost und in Nordafrika sowie eine Reihe von asiatischen Länder.1° Man darf nicht vergessen, dass die Grundnahrungsmittel, bedingt durch die Covid-Pandemie, im Vergleich zum Fünf-Jahres-Durchschnitt bereits um fast 40 Prozent teurer geworden sind.

Die deutlich gestiegenen Getreidepreise stellen für die Länder ein höchst brisantes Problem dar, welche eine hohe Abhängigkeit von den Importen aus der Ukraine haben - Ägypten, die Türkei und ganz Ostafrika (allein hier sind 28 Millionen Menschen mit dem Hungertod durch die verheerendste Dürre seit 40 Jahren konfrontiert). Und sollte die Ukrainekrise noch weiter anhalten, wie wird sich dann die globale Ernährungssicherheit entwickeln? Die bange Frage, welche sich die Weltgemeinsacht gegenüber sieht, ist diejenige - wie lange die Hungrigen ihre desolate Lage noch ertragen und es nicht zu einem neuen „arabischer Frühling“ wie im Jahr 2011 kommen wird.

## Ohne Verzögerung das Umdenken einleiten

In einer Welt voller Herausforderungen und Krisen müssen die Ernährungssysteme so aufgestellt sein, dass sie allen Menschen die Ernährungssicherheit bieten können. Der Hunger und die Unterernährung existieren nur, weil der politische Wille und die Mittel fehlen, das Recht auf Nahrung zu respektieren.

Bedingt durch die steigenden Energiepreise ist die Landwirtschaft mit all ihren Eigenschaften, da sie für die Ernährung der nahezu acht Milliarden Menschen verantwortlich ist, sehr stark betroffen. Die Europäische Union muss von den Zielen abrücken, einerseits die Agrarflächen stillzulegen und andererseits Nahrungsmittel u.a. Weizen, Zuckerrüben und Roggen für die Bereitstellung von Ersatztreibstoffe u.a. Bioethanol umzuwandeln. Des Weiteren müssen umgehend die Agrarflächen, welche heute für anderweitige Zwecke benutzt werden, der Produktion von Nahrungsmitteln zugeführt werden.

Für mich steht außer Zweifel, die reichen Industrieländer müssen mehr Finanzmittel für die Entwicklungsländer zur Verfügung stellen, damit diese ihre eigene Nahrungsmittelproduktion mit ökologisch angepassten Methoden erhöhen können und zeitgleich auf nicht nachhaltige Düngemittel und Pestizide verzichten.

Nur so können sich die Entwicklungsländer aus der tödlichen Umklammerung der global wirkenden Nahrungsmittelerzeuger befreien.

**Marcel OBERWEIS**

### Quellenhinweis:

1. www.agrarheute.com/markt/marktfruechte/getreidepreise-steigen-himmelhoch-weil-krieg-eskaliert-590845

## Transportausgaben für das Jahr 2022

| | Redaktionsschluss | Erscheinungsdatum |
|---|---|---|
| 6. | 09.06.2022 | 20.06.2022 |
| 7. | 14.07.2022 | 25.07.2022 |
| 8. | 15.09.2022 | 26.09.2022 |

| | Redaktionsschluss | Erscheinungsdatum |
|---|---|---|
| 9. | 13.10.2022 | 24.10.2022 |
| 10. | 10.11.2022 | 21.11.2022 |
| 11. | 01.12.2022 | 12.12.2022 |

**Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden!**

# Die Ostertalbahn - ein touristischer Museumszug im Saarland

MARCEL OBERWEIS

Zwischen den Städten Ottweiler und Schwarzerden im Saarland werden die Fahrgäste mit dem Museumszug durch das renaturierte Tal der Oster in reizvoller Landschaft in die 50er und 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückversetzt.

Auf der 21 km langen normalspurigen eingleisigen nicht elektrifizierten Bahnstrecke östlich von St. Wendel werden historische Lokomotiven und Waggons auf der Nebenbahn eingesetzt. Es ist dies eine wunderschöne Landschaft mit vielen Wandermöglichkeiten, gut erhaltenen Bausubstanzen und einer Reihe von Streuobstwiesen.

Der erste Spatenstich zur Bahnlinie erfolgte nach jahrzehntelangen Planungen am 28. Oktober 1934. Die ersten Bemühungen, die Gemeinden im Ostertal mit der Bahn zu bedienen, gehen jedoch bis in das Jahr 1856 zurück. Die Bauarbeiten zogen sich in die Länge, obwohl die maximale Steigung nur 26 ‰ und der minimale Radius nur 300 m betragen.

Durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm der damaligen deutschen Regierung begannen die Bauarbeiten Mitte der 1930er Jahre. Am 26. September 1937 wurde die Bahnstrecke für den Personen- und den Güterverkehr bis zum Ort Niederkirchen in Betrieb gesetzt. Mit dem Ende der Bauarbeiten bis zum Endpunkt in Schwarzerden am 15. Mai 1938 war die Ostertallinie, welche überwiegend entlang dem Fluss Oster verläuft, fertiggestellt.

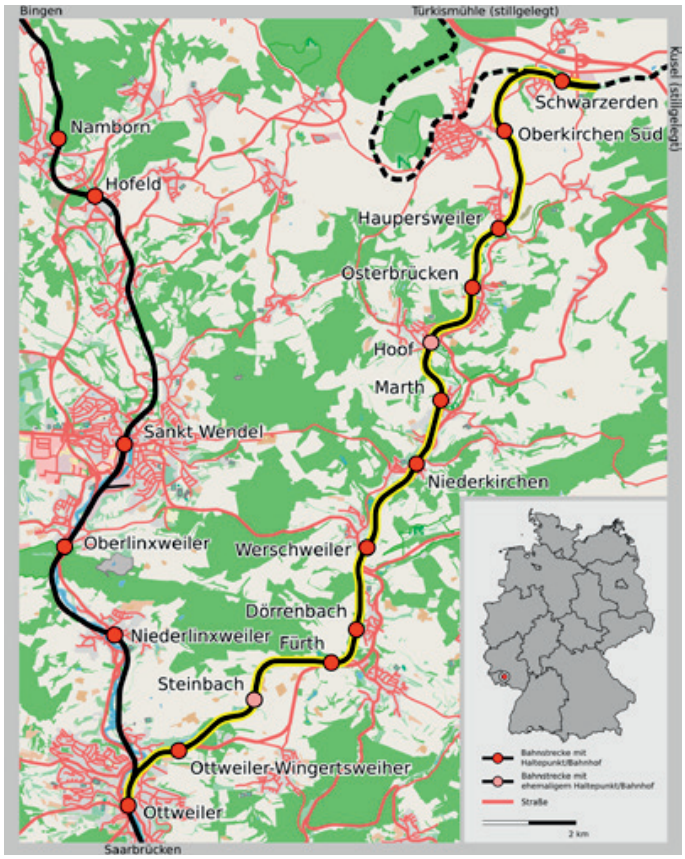
Als herausragendes Bauwerk der Bahnlinie soll die Talbrücke mit ihre 12 Bögen in Oberkirchen erwähnt werden. Diese wurde zwischen den Jahren 1934 bis 1936 gebaut - sie weist die Länge von 275 m und die Höhe von 30 m auf. Der 385 m hohe Punkt der Bahnstrecke trennt den Ort Schwarzerden vom Ostertal. Nahe dem Haltepunkt Haupersweiler befindet sich die einzige Talbrücke der Ostertalbahn.

Die Bahnstrecke wurde bis zum 31. Mai 1980 mit mehr oder weniger Erfolg bedient, dann wurde der Betrieb - ähnlich wie bei vielen anderen Nebenlinien - eingestellt. Die Bahnstrecke wurde während den letzten Betriebsjahren mit den Uerdinger Schienenbussen bedient u.a. war der zweitälteste seiner Art mit der Nummer 795 138 im Einsatz. Zu Beginn der 1990er Jahre stand das Aus für die Bahnlinie an.

Dank der Übernahme durch den Landkreis St. Wendel darf die Ostertalbahn ab dem 1. Januar 2000 für die Dauer von 25 Jahren weiter betrieben werden - mittlerweile läuft der Bahnverkehr ohne Unterbrechung weiter. Der Güterverkehr wurde mangels Aufträge im Jahr 2001 eingestellt – die Bahn wurde zur Museumsbahn umgerüstet und der Museumsbetrieb begann am 14. April 2001. Die maximale Geschwindigkeit wurde, bedingt durch den Untergrund der Bahn, auf 50 km/h festgelegt.

*Ostertalbahn unter Dampf*

Von Ostern bis zum Ende September pendelt die touristische Ostertalbahn jeden Sonntag zwischen Schwarzerden und Ottweiler. An manchen Tagen werden auch Fahrten mit einer Dampflok angeboten. Die Bahnlinie war während 70 Jahre prägend für die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung der Region und heute erlaubt sie dem Fahrgast, die Natur und die Kultur gemeinsam zu genießen.




*Strecke der Ostertalbahn*

# Osterlauf - 5 CFL Läufer am Start

Am Ostermontag, den 18. April 2022, fand im Rahmen des 44. Osterlaufes, welcher vom CAEG Grevenmacher organisiert wurde, die achtundzwanzigste Auflage der „Internationalen Polizeimeisterschaft im 10 km Lauf der Police Grand-Ducale“ statt. Auf Einladung der Polizei starteten auch 5 CFL Läufer bei dieser Meisterschaft.

Schnellster Eisenbahner war Tim Hoscheit welcher für die 10 km 37:27 benötigte. Mit dieser Zeit belegte Tim im Gesamtklassement Platz 21. Auf Platz 28 lief Stéphane Mayerus über die Ziellinie – er legte die 10 km in 38:29 zurück. Dritter Eisenbahner wurde Serge Kettels der auf Rang 105 einlief.

In der Altersklasse M70 wurden die zwei ersten Plätze von CFL Läufer belegt. Hier siegte Romain Wolff vor seinem Bruder Lucien Wolff.

| **Ergebnisse** | | | |
|---|---|---|---|
| 21. | Tim Hoscheit | 37:27 | 6. M30 |
| 28. | Stéphane Mayerus | 38:29 | 4. M45 |
| 105. | Serge Kettels | 46:20 | 11. M40 |
| 203. | Romain Wolff | 54:46 | 1. M70 |
| 210. | Lucien Wolff | 55:28 | 2. M70 |

*Romain Wolff*

*Stéphane Mayerus*

***Wir erholen uns nicht im Laufe der Zeit, sondern in der Zeit, in der wir laufen.***

## *Sehenswerte Städte entlang dem Schienenstrang*

Der Ursprung der Stadt Ottweiler liegt in der Gründung des Klosters im Ortsteil Neumünster um das Jahr 871. Der Ortsname Ottweiler wurde jedoch erst in einer Schrift im Jahr 1393 erwähnt. Die Blütezeit erlebte die Stadt Ottweiler ab dem 13. Jhr. unter der Herrschaft der Grafen von Nassau-Saarbrücken. Als Höhepunkt dieser Entwicklung darf die Verleihung der Stadtrechte durch Kaiser Karl V. an den Grafen Johann IV. von Nassau-Saarbrücken im Jahr 1550 angesehen werden.

Unter der Regentschaft des Grafengeschlechts wurde eine Porzellanmanufaktur im Jahr 1763 gegründet. Im Jahr 1776 begann die Herstellung von kostengünstigerem Steingut und die Qualität wie auch das künstlerische Niveau litten stark. Im Jahr 1800 musste die Porzellanmanufaktur den Betrieb einstellen.

Bei der Besichtigung der Stadt muss man der Altstadt ein hohes Augenmerk widmen, blieb doch hier auf engem Raum eine mittelalterlich geprägte Stadtstruktur - zahlreiche Bauwerke der Renaissance und des Barock - erhalten.

Im nördlichen Teil der Altstadt befinden sich Reste der alten ringförmigen Stadtbefestigung aus dem 15. Jhr. Aus historischer Sicht sei ebenfalls der „Alte Turm“, ein Burgfried erbaut im Jahr 1410, erwähnt. Er dient heute als Glockenturm der evangelischen Kirche - eine rechteckige klassizistische Saalkirche. Unweit von dieser befindet sich die katholische Pfarrkirche Maria Geburt, erbaut während den Jahren 1832 bis 1834.

Des Weiteren sollte man dem um das Jahr 1717 erbauten „Alte Rathaus“ mit Fachwerk einen Blick schenken. In der Wilhelm-Heinrich-Straße steht das im Jahr 1759 errichtete Witwenpalais, ein barockes Sandsteinpalais, das Friedrich Joachim Stengel im Auftrag von Fürst Wilhelm Heinrich von Nassau-Saarbrücken als Witwensitz für seine Gemahlin Sophie errichten ließ.

Die Stadt Schwarzerden ihrerseits wurde erstmals urkundlich im Jahre 1325 erwähnt. Nordöstlich von Schwarzerden befinden sich die Reste des keltischen Ringwalles „Alteburg“ - von der Plattform des Aussichtsturms bieten sich dem Besucher schöne Panoramablicke in die Landschaft.

**Marcel OBERWEIS**

### Quellenhinweise:

1. www.ostertalbahn.de/
2. https://de.wikipedia.org/wiki/Ostertalbahn

A.S. CFL

# FOOTBALL Championnat 2022

## Vendredi 08 juillet 2022 à 17:30 hrs

### Tournoi éclair Terrain du U.S. Sandweiler

### (Terrain synthétique)

**Equipes participantes:**

| | |
|---|---|
| AS CFL Bettembourg | FC CFL Ateliers Luxembourg |
| FC CFL Fahrpersonal | FC CFL Rodange |
| FC CFL Zwickau | FC CFL Garage (BU) |
| FC CFL Nordstéck | CFL RH |

*FC Fahrpersonal CFL-Meister von 2019*

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

Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber,
Schaufenster-, Auto-, Lastwagenverklebung,
Planen, Poster, Textil, Werbeartikel

41, Z.I. Kehlen L – 8287 Kehlen
Tél.: 26 30 55 61 Fax: 26 30 55 62
www.signitec.lu signitec@pt.lu

**Der nächste „Transport“ erscheint am 20. Juni 2022**

**Redaktionsschluss ist der 09. Juni 2022**

(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

**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.

**Der Punktwert-Index 877,01**

Seit dem 1. April 2022 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 21,2003 €.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten und einem Maximum von 29 Punkten.

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 20,0746 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 20,7031 €.

SYPROLUX
info@syprolux.lu

POST Luxembourg
PRIORITY PRIORITAIRE
Envois non distribuables à retourner à L-3290 BETTEMBOURG
PORT PAYÉ DP1001275