

# Transport

Nr. 09

18. November 2022

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







# SYPROLUX deng Eisebunner Gewerkschaft

Kongress vun den Eisebunner (innen)

**Fréides, den 25. November 2022 ab 13:30 Auer**

am SYPROLUX Generalsekretariat

**Statutaresch Wahlen**

**Generalversammlung vun der Mutuelle**

**Tätigkeetsrapport vum Generalsekretär**

**Rapport'en vun den Kommissiounen**

**Anträg vun de Sektioonen an de Kommissiounen**

**Ausschaffe vun enger Résolutioun**

**Schlusswuert vun der SYPROLUX-Präsidentin**

**Mir zielen op dech!**

**Steve Watgen**

Generalsekretär

**Mylène Bianchy**

Präsidentin

**Fränz Duhr**

Vize-Präsident

**Mir bieten ëm Umeldung bis spéitstens de 15.11.2022 um Generalsekretariat**



## *Gutschein für eine SYPROLUX-Geschenkebox*

Im Tausch gegen diesen Gutschein können unsere Mitgliederinnen und Mitglieder im Generalsekretariat des SYPROLUX eine Geschenkbox abholen. (20a rue de Strasbourg, Luxemburg/Stadt)

# So geht es nicht weiter ...



**STEVE WATGEN**  
Secrétaire Général

Laut europäischer Agentur für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz wird die externe Gewalt wie folgt beschrieben: „Beleidigungen, Drohungen oder physische oder psychische Angriffe gegen einen Menschen an seinem Arbeitsplatz durch Unternehmensexterne, einschließlich Kunden, die die Gesundheit, Sicherheit und/oder das Wohlbefinden gefährden.“

## Hohe Dunkelziffer

Im Jahre 2020 wurde in einer „Nacht und Nebel Aktion“ der gratis öffentliche Transport in Luxemburg eingeführt. Nach gut 2 Jahren ist es nun an der Zeit eine erste Bilanz zu ziehen.

Verbindungen, die aufeinander abgestimmt sind. Die Sozialpartner und die CFL-Mitarbeiter, sehen Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen, Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden als essenzielle Vorgaben.

Demnach entsteht so ein schmaler Grat, der durch eine Vielzahl an Baustellen auf dem Schienennetz, die oft bei vollem Betrieb erledigt werden müssen. Die individuelle Wahrnehmung führt unweigerlich zu Frustrationen an allen Fronten, wenn dieses fragile Gleichgewicht von Erwartungen und Leistung ins Wanken gerät.

Dann kommt der Punkt, an dem sich Frustration und Geiztheit in Aggressionen entladen. Die Konsequenz ist ein kontinuierlicher Anstieg der Übergriffe im öffentlichen Transport. Und das Ausüben dieser Gewalt wird stets dreister sprich brutale Übergriffe.

Bedauerlicherweise werden nicht alle Übergriffe registriert und/oder gemeldet und so müssen wir also hier von einer schwer abzuschätzenden Dunkelziffer ausgehen. Die berechnete Frage ist warum werden Übergriffe nicht gemeldet? Aus Angst? Aus Scham? Wegen dem Papierkram? Aus Resignation?

## Aggressionen und Gewalt

Durch simples Ignorieren wird das Problem nicht kleiner. Im Gegenteil, es breitet sich wie ein Sickerbrand langsam, aber stetig aus. Waren früher Aggressionen „nur“ in Zügen an der Tagesordnung, so finden diese jetzt auch immer häufiger in Bussen und auf den Bahnsteigen statt. Fazit: die Hemmschwelle sinkt gegen Null und der Grad an Gewaltbereitschaft steigt erschreckend schnell an. Kinder und Jugendliche, aber auch viele erwachsene Kunden haben zeitweise „Angst“ verschiedene Züge in unterschiedlichen Regionen des Landes zu nehmen, da sie schon des Öfteren von Halbstarken oder sogenannten „Gangs“ angepöbelt bzw körperlich bedrängt oder angegriffen wurden.

Noch versucht man diese Problematik in der Öffentlichkeit in den meisten Fällen totzuschweigen. Nicht aus Desinteresse, sondern weil es ein unangenehmes, leidiges Thema ist, welches Mut, Ausdauer, Entschlossenheit und Konsequenz

verlangt um die Situation in den Griff zu bekommen. Von einer endgültigen Lösung des Problems, sind wir Lichtjahre entfernt, dessen sind wir uns schon bewusst. Und gerade das müsste doch jeden nach Aufmerksamkeit heischenden Politiker motivieren, das Problem endlich anzugehen. Die Kunst hierbei ist es nicht irgendwelcher populistischen Polemik zu verfallen, sondern nach konkreten Lösungsansätzen zu suchen. So führen eine Menge an kleinen Schritten zu dem Ziel, bei dem schlussendlich jede/r Beteiligte/r zum Gewinner wird.

Aber anstatt endlich die Reform des Gesetzes von 2009 zur Sicherheit im öffentlichen Transport vorzulegen und das «Comité de Pilotage Sécurité dans les Transports publics», in dem sowohl Vertreter der Politik, der Polizei, der Arbeitnehmer- und -geber vertreten sind, aus seinem Dornröschenschlaf zu wecken, stehen unsere Kolleginnen und Kollegen Zugbegleiter, Aufsichtsbeamte, Lokführer, Busfahrer und unsere Kunden weiter im Regen ohne Aussicht auf Verbesserung.

## Was könnte man zusätzlich unternehmen?

Als erstes wäre da die, seitens des SYPROLUX lang geforderte, Schaffung einer Polizeieinheit für den gesamten öffentlichen Transport. Diese ist das Kernstück unserer Überlegungen. Und bitte, liebe Politiker, sagt uns jetzt nicht: „Wir finden keine Leute“. Wenn die Ausbildung, Arbeitskonditionen, Laufbahnen und Bezahlung stimmen, findet man Mitarbeiter, man muss es nur wollen. Doch derzeit ist der augenscheinlich Wille überwiegend schwach. Dieses Argument ist für uns nicht akzeptabel und wir weisen eindringlich noch einmal darauf hin, dass sowohl unsere Kolleginnen und Kollegen als auch unsere Kunden tagtäglich einer nicht zu unterschätzenden Gefahr ausgeliefert sind und wir auf eine schnelle Lösung dieses Problems drängen!

## „Wann d’Kand bis am Pëtz läit“ ist es zu spät!

Eine weitere Forderung des SYPROLUX ist die Mitarbeiter des öffentlichen Transports ins Gesetz über die Rettungsdienste zu integrieren. Darüber hinaus fordern wir, dass ein Mitarbeiter des öffentlichen Transports bei einer Klage vor Gericht, nicht mit seinem Namen, sondern unter dem Namen des Arbeitsgebers klagen kann. Dies wäre ein wichtiges Zeichen seitens der Politik. Es würde viele Opfer ermutigen überhaupt erstmal bei der Polizei vorstellig zu werden.

## Die nächsten Landeswahlen stehen schon vor der Tür!

Wir als SYPROLUX werden auf jeden Fall aufmerksam die verschiedenen Wahlprogramme analysieren. Es wird höchste Zeit zu handeln ehe es zu spät ist. Es ist die Pflicht der Politik, die Pflicht der jetzigen und zukünftigen Volksvertreter, die Mitarbeiter des öffentlichen Transportes und ihre immer wachsende Kundschaft zu schützen.

**Steve WATGEN**

## Offboarding, die neue Marke der CFL?

### Arbeitsbeginn bei Lokführer

Laut TM/CO muss in Zukunft ein Lokomotivführer nicht mehr unbedingt seine Schicht persönlich in der BLZ/PC anfangen. Der Arbeitsbeginn kann dann auch verlegt werden, umso den Arbeitsablauf zu vereinfachen. Diese Verlegung soll bedeuten, dass der Lokomotivführer seine Schicht auf „seinem Zug“ anfängt, so dass er unnötige Wegstrecken nicht mehr hinter sich legen muss. Was sicher von Vorteil ist. Auf seinem Zug angekommen muss der Lokomotivführer sich ins System einloggen, so wird die BLZ/PC informiert, dass der Bedienstete wohlauf auf seinem Arbeitsplatz angekommen ist und seinen Dienst aufnehmen kann.

Diese neue Maßnahme soll vor allem für den Lokführer bestimmte Arbeitsverbesserungen mit sich bringen. So soll der Arbeitsbeginn der Frühschichten (zwischen 03:00 und 05:00 Uhr) im Schnitt um 7% verringert werden und zu Nachtschichten umgewandelt werden, was die Lokführer insgesamt Begrüßen. Des Weiteren soll eine Durchschnittliche Schichtdauer von 7:51 Stunden auf 7:40 Stunden herabgesetzt werden. Insgesamt sollen an einem Tag 60 von 149 Dienstplänen angepasst werden. Diese neue Maßnahme soll ab dem Fahrplan Dezember 2022 in Kraft treten.

Hauptproblem der Lokführer ist, dass nach dieser Anpassung der Persönliche Kontakt bei Dienstbeginn wegfällt, was bedauert wurde. Da dies eine Forderung der Studie „Dedal“ in der Vergangenheit war. Neben den „Coaches“ wurde der „Poste d'accueil“ geschaffen, wo der Lokführer jeder Zeit ein (persönliches) Gespräch suchen kann.

Eine weitere Verbesserung ist das neue „Pad“ Modell 2022, das Mitte November ausgehändigt werden soll. Dieses Modell ist wesentlich performanter und stürzt nicht mehr so schnell ab. So werden dem Lokführer Neuerungen oder Regelwerksänderungen automatisch zugeschickt, die er gegebenenfalls validieren muss.

Zu erwähnen ist jedoch, dass die „Poste isolé“ weiterhin so bestehen bleiben sollen und hier keine Änderungen vorgesehen sind.

### BU und kein Ende

Es brodelt weiterhin im BU-Dienst, da verschiedene CFL-Verantwortliche das Regelwerk nicht ordnungsgemäß umsetzen. Den Busfahrern wurde versprochen, dass nach der Fertigstellung der Baustelle Tram an der „rte de Thionville“ wieder normale Zeiten sprich Verbesserungen der Dienstpläne, Fahr- und Ruhezeiten, ... eingeplant werden. So wie es im Regelwerk vorgesehen ist. Leider halten sich die BU-Verantwortlichen nicht an ihre Versprechungen. Trotz vielen Einstellungen und einer größeren Busflotte, können keine Tage abgebaut werden, im Gegenteil diese steigen weiter an. Was dem einen oder anderen trotzdem komisch vorkommen muss ...

Den Sozialpartnern wurde eine Zusammenkunft mit den BU- und CFL-Verantwortlichen versprochen, hier soll Tacheles auf den Tisch kommen, Probleme und Indifferenzen angepackt und gelöst werden... Affaire à suivre ...

### CRM Süden

Im Süden nahe Petingen soll eine neue Werkstatt entstehen, um das neue Rollmaterial zu warten. Im Moment ist die CFL fleißig damit beschäftigt die Grundstücke zu erwerben. Das APS-Dokument (Avant-Projet Sommaire) soll bis Ende des Jahres abgeschlossen sein, Das APD-Dokument (Avant-projet Détaillé) bis 2024, so dass die Bauarbeiten Ende 2025 starten können. Die Inbetriebnahme ist für 2030 geplant.

Im Moment führt die CFL eine Umweltverträglichkeitsstudie durch, um Untergrund und Boden zu prüfen.

Bis zur Inbetriebnahme sollen die Wartungen des neuen Rollmaterials im CRM in Luxemburg (neue Halle) erledigt werden, um dann 2030 in die neue Werkstatt umzuziehen. Bedienstete die im Moment an altem Roll- oder Zugmaterial arbeiten sollen eine Ausbildung für das neue Material bekommen um es so besser und schneller kennen zu lernen. Die ausgebildeten Bediensteten werden dann mit in die neue Werkstatt umziehen. Was jedem bewusst sein muss.

### OG10:

Der neue OG10 ist am 01.03.2020 in Kraft getreten. Nach gut 2 Jahren haben die Sozialpartner eine erste

Bilanz gefordert, um die Erkennungen und Erfahrungen auszutauschen und etwaige Verbesserungen auszuwerten.

Allgemein hat sich die Situation verbessert und die Qualität der Untersuchungen wurde optimiert, was dem Ganzen zugutekommt. Trotzdem wurden auch negative Punkte angesprochen, wo Verbesserungen erfolgen müssen.

In den Jahren 2020 bis 2022 gab es insgesamt 189 vorbeugende, 18 disziplinarische Fälle und keine Wiederholungsfälle.

### Offboarding

Ging ein Bediensteter in Rente, wurde ihm Auf Wiedersehen gesagt und Tschüs das wars ... Heute ist das anders, das „Offboarding“ sagt es bereits du gehst von Bord und dies bei einer kleinen Feier mit den Kollegen und CFL-Verantwortlichen. 2-mal im Jahr laden die CFL-Verantwortlichen zu einer „offboarding-Party“ ein, wo sich die CFL-Verantwortlichen für die Arbeit und den Fleiß bedanken. In einer kleinen Feierstunde ergeben sich dann Gespräche und ein lockerer Austausch mit Kollegen und/oder CFL-Verantwortlichen. Bei dieser Gelegenheit werden den frischen Rentnern dann auch die unterschiedlichen und weiteren Nutzungsmöglichkeiten der CFL-App vorgestellt.

Eigentlich kann man von einem Erfolg reden, da dieses „Offboarding“ bei den Bediensteten gut ankam und sie davon profitierten einmal mit dem einen oder anderen Direktor zu plaudern und/oder Erfahrungen austauschen. Trotzdem ist es zu früh für eine Gesamtbilanz zu ziehen.

### Allgemeine Informationen:

- Die pensionierten Kollegen können das Buch 75 Jahre CFL an den üblichen Verkaufsstellen erwerben.
- In Zukunft sollen spezifisch definierte Plätze für Raucher an den Bahnsteigen ausgeschildert werden. Dies um unsere Kunden und das Personal zu sensibilisieren mit dem Rauchen aufzuhören.

### Die SYPROLUX-DELEGIERTEN

## 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*
- *Nachhilfeskurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule*

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

... äere Spezialist fir de Wunnraum



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

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

... Hand an Hand fir optimal Wunnen

## DENG KONTAKTLEIT AN DER DC



**PAUL GRIES**  
Délégué Titulaire  
+352 621 266 935  
paul.gries@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



**RAMIRO DE SOUSA**  
Délégué Suppléant

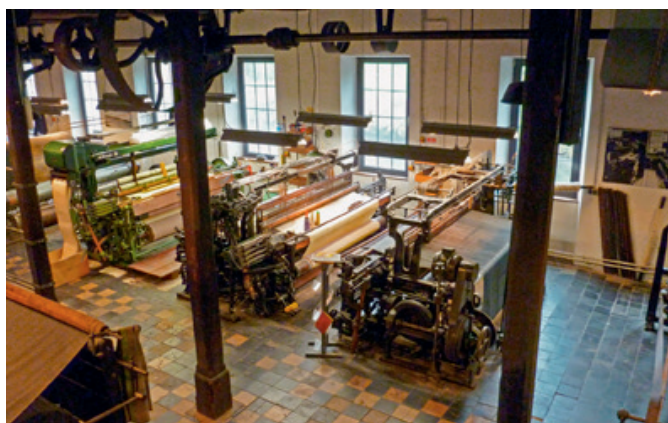


# Ausflug 2022 der Pensionierten und Witwen

Am 14. Oktober 2022 fand, nach zweijähriger pandemiebedingter Zwangspause, der diesjährige Ausflug der Pensionierten und Witwen statt. Auf dem Programm standen eine Besichtigung der Tuchfabrik Esch/Sauer, sowie ein Besuch des Museums über die Geschichte landwirtschaftlicher Maschinen in Heiderscheid.

Bei leider eher regnerischem Wetter machten sich die zahlreichen Teilnehmer, den meteorologischen Widrigkeiten zum Trotz mit viel guter Laune im Gepäck auf den Weg. Erste Station war die Tuchfabrik, die mit der Wiederaufnahme der Herstellung von Wollprodukten Jahre nach der definitiven Schliessung erneut ihrer ursprünglichen Bestimmung zugeführt wurde, wodurch bis heute ein wertvolles kulturelles und handwerkliches Erbe erhalten wird. In der Tat gab es schon im 16. Jahrhundert eine Weberzunft in Esch/Sauer und die Tuchfabrik startete mit der Erfindung der ersten mechanischen Wollmaschinen.

Heute können in der Tuchfabrik sorgfältig restaurierte Maschinen, welche für die Wollbearbeitung benötigt werden besichtigt und teilweise sogar in Aktion erlebt werden. Unter anderem gibt es den sogenannten Tumbler, welcher die Wolle von dem grössten Schmutz und von losen Schmutzparti-



keln befreit, den Karder, der die Wollfasern in eine kontinuierliche Bahn kämmt, den Spinner und schlussendlich die Webmaschinen, die verschiedene hochwertige Stoffe herstellen können. Die Besucher erleben also sozusagen den kompletten Prozess von der geschorenen Wolle bis zum fertigen Stoff und erhalten somit faszinierende Einblicke in das Handwerk der Tuchweberei. Nach dem Rundgang findet man im zum Museum gehörigen Shop eine grosse Auswahl an Textilprodukten, welche zum Kauf angeboten werden.

Nach dieser interessanten geführten Besichtigung war es auch schon Zeit zum gemeinsamen Mittagessen. Hierbei stand neben einem ausgezeichneten Essen vor allem die Geselligkeit im Vordergrund und es wurden so manche Gespräche geführt und Erfahrungen ausgetauscht.



Am Nachmittag stand noch eine Besichtigung des von Herrn Nico Roeder geführten Museums für landwirtschaftliche Maschinen in Heiderscheid auf dem Programm. Dieses mit vielen interessanten Maschinen bestückte Museum erlaubt Einblicke in die Geschichte der Landwirtschaft und vor allem in die Entwicklung der in der Landwirtschaft benötigten Maschinen, wie etwa Traktoren und Erntemaschinen. Da dieses Museum den meisten Teilnehmern bis dato nicht bekannt war, war das Staunen umso grösser, was die Menge und die Exklusivität der Exponate anging. Auch zu diesem teilweise noch in der Entwicklung befindlichen Museum kann man ohne Übertreibung sagen, dass eine Besichtigung sich allemal lohnt. Herr Roeder führte mit viel Kompetenz durch die Ausstellung und wusste auch auf alle Fragen die passenden Antworten zu geben.

Danach war es auch schon an der Zeit den Heimweg anzutreten, und der interessante Tag ging zu Ende. Für einige Teilnehmer, welche für den restlichen Heimweg den Zug als Transportmittel eingeplant hatten, gab es jedoch noch einige Hindernisse zu überwinden, da auf ihrer Linie störungsbedingt viele Züge ausfallen mussten, respektive durch Schienenersatzverkehr ersetzt wurden.

Photos: Jean-Pierre Mootz und Jean-Paul Wagener

All das trübte das Vergnügen dieses Ausfluges jedoch nicht nachhaltig und alle Teilnehmer freuen sich auf eine Wiederholung im nächsten Jahr.

Viviane WEIS



## Sektioun Lëtzebuerg an Kannervakanzen- a Sozialwierk invitéiert op d'Kleeschensfeier

am Centre Nic Braun zu Hesper (474, route de Thionville)

Nodeems fier puer Joer gezuongen Paus war, kënn de Kleeschen erem bei d'Kanner an d'Enkelkanner vun eise Memberen, an zwar den

**Samschdeg, 03 Dezember 2022 ab 15:00 Auer**

Kanner bis 9 Joer kënnen mat hiren Elteren oder Grousselteren fir dës Feier ugemellt ginn. Et gi Spiller gemat, eng Hüpfburg a Bastelereien mat Animatioun sinn op der Plaz.

Fir Gedrënks a kleng Schneekereien ass och gesuergt.

D'Kanner sinn härzlech invitéiert, dem Kleeschen e Gedicht op ze soen oder e Lidd ze sangen!

Fir déi genee Unzuel vun de Kanner an Erwuessenen gewuer ze ginn, biede mir Iech, ëm Umeldung bis spëtestens **Méindes, den 28 November 2022:**

|                                 |                        |                  |
|---------------------------------|------------------------|------------------|
| Generalsekretariat vum SYPROLUX | syprolux@pt.lu         | Tel: 22 67 86-1  |
| Manuel Mullenbach               | mullmanu@pt.lu         | GSM: 661 185 236 |
| Eric Wengler                    | ericwengler@hotmail.de | GSM: 691 398 743 |





# A.S. CFL Weltmeister der Eisenbahner 2022 in Přerov

Vom 05.09. bis 09.09.2022 fanden die USIC-Weltmeisterschaften der Eisenbahner in Přerov (Tschechien) statt. Am 2. September um 06h00 starteten wir uns Anreise nach Přerov, dass sich in 1000 km Entfernung befindet. Gut angekommen in Přerov, begaben wir uns sofort ins Hotel, wo wir unser Gepäck entluden, um besser an unsere Angler-ausrüstung zu gelangen. Da sich die Weltmeisterschaft im Open Modus fischte, sind sowohl die Steckrute mit Pose und Rute mit Rolle und Pose erlaubt. Das führte dazu, dass ein Mehraufwand von Material mitzuführen war.

Am folgenden Tag, samstags, begaben wir uns zum Angelgeschäft, um unsere Angelscheine sowie die bestellten Waren abzuholen und erste Informationen vor Ort in Erfahrung zu bringen. Sodann ging es gleich zum fließenden Gewässer, wo wir die Angelstrecke in Anschein nahmen. Das Wasser war klar und hatte eine Tiefe von ungefähr 2 Metern und war langsam fließend. Zu unserem ersten Angel-Tag begaben wir uns unterhalb der eigentlichen Angelstrecke, da diese bis zu ersten offiziellen Trainingstag am Dienstag gesperrt war und wir laut Regularien eine Distanz zu dieser von 750 m einzuhalten hatten. Vor Ort fanden wir ein Stauwehr vor und fischten oberhalb vom diesem. Aufgeteilt in zwei Teams fischte das erste Team nur Rolle mit Pose, und das zweite Team nur Steckrute mit Pose. Nach dem zweiten freien Trainingstag am gleichen Ort fanden wir dann heraus, dass es sich hauptsächlich um eine Fischerei auf Nase (Hotu) handelte, wobei noch in Erfahrung zu bringen war, ob diese auf Rolle oder Stipprute zu fangen sind. Am Montag begaben wir uns 750 m oberhalb der offiziellen Angelstrecke, um diese abzufischen und unsere in Erfahrung gebrachten Annahmen zu überprüfen. Schnell stellte sich heraus, dass diese zutrafen, jedoch fiel uns auf, dass die Strömung auch ruckartig zunehmen konnte und diese Information nicht zu vernachlässigen war.



## Am Montagabend fand die offizielle Empfangszeremonie mit Hymne statt, und die Vorstellung der Teams.

Am Dienstagmorgen war es so weit, wir durften alle auf die offiziellen Angelstrecken, einmal Fließgewässer und einmal Teich. Wir teilten uns in zwei Gruppen zu drei Leuten auf. Geangelt werden durfte nur während vier Stunden und es galt so schnell wie möglich Informationen über die Fischerei auf diesen Angelstrecken zu sammeln.

Was den Teich betraf, so war dieses Neuland für alle Nationen, außer natürlich für die Heimmannschaft aus Tschechien. Es stellte sich am Ende des Trainingstages schnell heraus, dass es sich um eine sehr technische Fischerei handeln würde, da der Fischbestand des Teiches minimal war und die Teichtiefe 1,20 m betraf und am Teichende nur 0,50 m betrug. Es zählte also jeder Fisch.

Was das Fließgewässer betraf, teilten wir uns so auf, dass einer nur Rolle mit Pose fischte und die beiden anderen Angler mit Steckrute zwei verschiedenen Varianten fischten, eine davon mit Nachfüttern, während der andere nur einmal stark anfütterte und dann nicht mehr nachfütterte. Nach den vier Stunden Training hatten wir eine Nase und ein Paar Schneider und standen mit einem großen Fragezeichen im Gesicht da, und wussten nicht so richtig welcher Fischerei wir nachgehen sollten.

## Erster Wettbewerbstag am Fließgewässer

Im A Sektor wurde Yves Gaertner die Startnummer 4 zugelost. Nach 2 Stunden auf der Stipprute war sein Fangresultat sehr bescheiden. Nach reichlicher Überlegung entschloss er sich seine Bleie an der Pose zu versetzen und fing danach sofort Fische. Leider traf er diese Entscheidung zu spät, da ein besseres Resultat möglich gewesen wäre, zwar nur um einen Platz, aber immerhin. Er belegte den 5ten Platz.

Im B Sektor wurde Raymond Dostert die Startnummer 4 zugelost. Raymond fing während den ersten 3 Stunden all seine Fische auf der Stipprute. Als die Bisse nachließen, wechselte er auf die Bolo, wo er noch einige Fische fing und so den dritten Platz belegte.

Im C Sektor wurde Ben Telen die Startnummer 6 zugelost. Er fing all seine Fische auf der Stipprute und landete auf einem hervorragenden zweiten Platz.

## Erster Wettbewerbstag am Teich

Im D Sektor wurde Claude Majerus die Startnummer 3 zugelost. Claude fing all seine Fische auf der Stipprute bei einer Teichtiefe von 0,5 m und belegte einen super ersten Platz. Top Leistung.



Im E Sektor wurde Steve Schaaf die Startnummer 3 zugelost. Steve fing all seine Fische auf der Stipprute und erzielte einen guten 3ten Platz durch Nachfüttern.

Im F Sektor wurde Steve Raach die Startnummer 5 zugelost. Er fing sämtliche Fische auf der Stipprute und belegte einen hervorragenden zweiten Platz.

Nach dem ersten Tag gingen wir mit 4 Punkten Vorsprung auf die zweitplatzierte Mannschaft aus Tschechien in Führung.

## Zweiter Wettbewerbstag am Fließgewässer

Im A Sektor wurde Steve Raach die Startnummer 6 zugelost. Er fing sämtliche Fische auf der Stipprute und belegte einen vierten Platz.

Im B Sektor wurde Steve Schaaf die Startnummer 2 zugelost. Da in seinem Sektor alle Fische auf der Stipprute gefangen wurden, blieb Steve während den ersten 3 Stunden auf der Stipprute, das ihm jedoch nur einen sehr bescheidenen Erfolg einbrachte. Nach drei Stunden fasste sich Steve ein Herz und wechselte auf die Matchrute. Diese Umstellung brachte ihn wieder zurück ins Match, doch leider traf er die Entscheidung zum Wechsel zu spät und somit brachte es ihm nur 5 Punkte ein. Hier wäre mehr drin gewesen.

Im C Sektor wurde Claude Majerus die Startnummer 8 zugelost, dies war der Kopfstand am Fließgewässer. Er belegte den 4ten Platz und fing all seine Fische auf der Stipprute.

## Zweiter Wettbewerbstag am Teich

Im D Sektor wurde Ben Telen die Startnummer 2 zugelost, er hatte nur eine Teichtiefe von 0,50 m. Durch seine langjährige Erfahrung auf internationaler Bühne wusste unser Weltmeister mit der Mannschaft (FIPS) von 1984, was er zu tun hatte und konnte sich mit Platz zwei durchsetzen. Er fing alles auf der Stipprute, als die Bisse dann nachließen versuchte er sein Glück auch auf der Matchrute, er sollte jedoch keinen Fisch mehr hiermit landen.



Im E Sektor wurde Yves Gaertner die Standnummer 3 zugelost. Er lag nach 2 Stunden in seinem Sektor in Führung, doch im Laufe des Wettbewerbs gelang es ihm keinen weiteren Fisch mehr zu fangen, weder auf der Matchrute noch auf der Stipprute. Sein Nachbar indes, welcher nach zwei Stunden nur einen kleinen Fisch hatte, fing anschließend auf der Matchrute noch so viele Fische die es ihm schlussendlich erlaubten den Sieg im E Sektor zu sichern. Yves Gaertner seinerseits belegte Platz 4.

Im F Sektor wurde Raymond Dostert die Startnummer 6 zugelost. Raymond fing all seine Fische auf der Stipprute und belegte am Ende den 4ten Platz.

Vielen Dank an unseren Coach Christian Weyer, der uns während den Wettkämpfen mit wichtigen Informationen, Essen und Getränke versorgte.

Zum Abschluss des zweiten Wettkampftages war dann eifriges Rechnen angesagt, denn es ging das Gerücht um, dass wir eventuell Weltmeister seien, bange Minuten vergingen.

Am Abend auf der Preisverteilung war es dann offiziell, unsere Delegation konnte sich erstmals den Weltmeistertitel bei den Eisenbahnern sichern.

Der Abend klang mit einem Galadiner und Discjockey aus.

Weitere Informationen befinden sich auf der Facebookseite vom A.S. CFL Pêche.

Danke an unsere Eisenbahndirektion, für die finanzielle Unterstützung.

Y.G.

| Länderklassement |                |           |
|------------------|----------------|-----------|
| 1.               | Luxembourg     | 39 Punkte |
| 2.               | Großbritannien | 40 Punkte |
| 3.               | Frankreich     | 46 Punkte |
| 4.               | Tschechien     | 48 Punkte |
| 5.               | Slowakei       | 56 Punkte |
| 6.               | Deutschland    | 57 Punkte |
| 7.               | Polen          | 72 Punkte |
| 8.               | Bulgarien      | 74 Punkte |

| Einzelklassement: |                         |          |            |
|-------------------|-------------------------|----------|------------|
| 1.                | Sartorius Christian (D) | 2 Punkte | 25.420 gr. |
| 2.                | Muller Franck (F)       | 2 Punkte | 22.800 gr. |
| 3.                | Becht Marc (F)          | 2 Punkte | 21.230 gr. |
| 5.                | Telen Ben (L)           | 4 Punkte | 22.680 gr. |
| 6.                | Majerus Claude (L)      | 5 Punkte | 12.590 gr. |
| 7.                | Raach Steve (L)         | 6 Punkte | 15.370 gr. |
| 15.               | Dostert Raymond (L)     | 7 Punkte | 11.770 gr. |
| 24.               | Schaaf Steve (L)        | 8 Punkte | 5.160 gr.  |
| 28.               | Gaertner Yves (L)       | 9 Punkte | 7.080 gr.  |



MARCEL OBERWEIS

## Alle vier Sekunden stirbt ein Kind unter 15 Jahren

Anlässlich der 77. Sitzung zur Generaldebatte der UN-Vollversammlung in New York am 23. September sandte Generalsekretär Antonio Guterres einen warnenden Appell an die Staats- und Regierungschefs, sich endlich dem brisanten Thema der Kindersterblichkeit aufgrund der desolaten weltweiten sich verschärfenden Ernährungslage anzunehmen. Der Ernährungssystemgipfel „Food Systems Summit“ wurde von den Vereinten Nationen gemeinsam mit dem Weltwirtschaftsforum ausgerichtet.

Es sei daran erinnert, dass die Weltgemeinschaft sich im Jahr 2015 das Ziel gesetzt hatte, das Überleben von Neugeborenen und Kleinkindern weltweit bis zum Jahr 2030 zu sichern. Angeheizt durch die kriegesischen Auseinandersetzungen in vielen Regionen der Welt, der Corona-Pandemie und nunmehr durch die Ukraine-Invasion durch Russland stirbt, laut den UN-Angaben, alle vier Sekunden ein Kind an Hunger. Das Aufkommen der Hungersnot wird durch die tödliche Mischung aus u.a. dem Klimawandel, der Lebensmittelknappheit und der sozialen Ungerechtigkeit beständig angeheizt.

Mohanna Ahmed Ali Eljabaly von der „Jemen Family Care Association“ sagt: „Es ist niederschmetternd, dass wir bei allen technischen Möglichkeiten in der Landwirtschaft und der Erntetechnologie auch im 21. Jahrhundert noch über Hungersnöte sprechen müssen. Dabei geht es nicht um ein bestimmtes Land oder einen bestimmten Kontinent, und Hunger hat nie nur eine Ursache. Es ist unerträglich, Menschen leiden zu sehen, während in anderen Teilen der Welt die Nahrung im Überfluss vorhanden ist.“<sup>1°</sup>

Die Hilfsorganisation „World Vision“ weist ebenfalls darauf hin, dass gegenwärtig 50 Millionen Menschen in 45 Ländern „nur noch einen Schritt vom Hungertod entfernt“ sind. Über 345 Millionen weitere Menschen kämpften darum, ihre Familien zu ernähren und sind vom Tod bedroht. Diese Zahl hat sich seit dem Jahr 2019 mehr als verdoppelt.

Es sind die Ärmsten der Armen, welche unter den ins Maßlose gestiegenen Nahrungsmittelpreisen leiden. Im Jahr 2021 waren 825 Millionen Menschen dem Hunger ausgesetzt - mehr als 200 Millionen Menschen mehr als im Jahr 2018 - und diese Zahl dürfte

sich auf 1.000 Millionen in den kommenden Jahren erhöhen. Dies bedeutet, praktisch wäre dann jeder achte Mensch auf dem Planeten betroffen. Man mag sich nicht vorstellen, wie viele Hunderte Millionen an € oder \$ oder Rubel durch den Ukraine-Krieg „vernichtet“ werden - Finanzmittel, welche im Friedensfall als Ernährungsdividende an die Menschen in u.a. Somalia, Syrien, Haiti, Südsudan, Kongo und Jemen ausgeschüttet werden könnten?

Die Weltgemeinschaft entfernt sich immer mehr von ihrem hehren Ziel aus dem Jahr 2015, nie wieder eine Hungersnot im 21. Jahrhundert zuzulassen. Und die direkte Folge in den Entwicklungsländern in Afrika und in Asien - die arbeitslosen Jugendlichen brechen auf und wenden sich nicht nach Russland und China, sondern nach Europa. Die Massenmigration führt zweifelsohne zu einer Destabilisierung in einem bis dato nicht gekannten Ausmaß und mit seiner Aussage: „Die diesjährige Generaldebatte muss Hoffnung geben und die Brüche überwinden, die so dramatisch die Welt belasten“, wollte Antonio die Staatengemeinschaft wachrütteln.

### Großes Leid und der Verlust von Menschenleben

Laut einem weiteren brisanten UN-Bericht, veröffentlicht am 10. Oktober 2022, werden die extremen Hitzewellen in den kommenden Jahrzehnten ganze Regionen der Erde für die Menschen unbewohnbar machen. Stoppt die Weltgemeinschaft den Klimawandel nicht, dann stoßen die Sahelzone, das Horn von Afrika sowie Süd- und Südwestasien an ihre „physikalischen und sozialen Grenzen“. Der Bericht beschreibt des Weiteren die schwierigen Anbauverhältnisse vor allem in den Entwicklungsländern, welche die Nahrungsmittelpreise in die Höhe treiben, sodass es für viele Menschen immer schwieriger wird, sich zu ernähren.<sup>2°</sup>

Die Auswirkungen des Klimawandels und die einhergehenden Umweltzerstörungen drängt eine steigende Zahl an Menschen, insbesondere in den Entwicklungsländern in prekäre Lebensverhältnisse, denn die Lebensmittelknappheit nimmt Überhand. Und dazu wird das saubere Trinkwasser für viele Menschen immer knapper - bereits heute fehlt einerseits das Wasser in vielen Weltregionen und andererseits



kommt es zu tödlichen Niederschlägen und reißenden Fluten. Müsste nicht die bange Frage gestellt werden: „Ist die Existenz und das friedliche Zusammenleben der zukünftigen Generationen nicht ernsthaft bedroht.“

Den Informationen des „World Atlas of Desertification“ der EU-Kommission entnimmt man, dass 75 Prozent der Böden weltweit an Qualität einbüßen und viele landwirtschaftlich genutzten Flächen sich in Wüsten wandeln. Diese Verwüstung findet in Afrika und Asien statt, dort wo die meisten Menschen leben und es wird vermutet, dass mehr als 90 Prozent der landwirtschaftlichen Flächen im Jahr 2050 an Qualität verloren haben. Müsste nicht die Tatsache, dass sich die Wüsten jährlich um etwa 120.000 Quadratkilometern vergrößern, ein Umdenken einläuten.<sup>3°</sup>

### **Umwelt- sowie Klimaschutz und Menschenrechte sind untrennbar miteinander verbunden**

An dieser Stelle habe ich des Öfteren die erschreckende Armut der Menschen in den Entwicklungsländern dargelegt und darauf hingewiesen, dass die Folgen des Klimawandels eben jene Menschen treffen, die am wenigsten dazu beigetragen haben. Mittlerweile müssen wir jedoch feststellen, dass auch die Armut in den reichen Industrieländern immer stärker um sich greift und Millionen Menschen in prekäre Lebensverhältnisse drängt. Dem Bericht des Statistikamtes in Luxemburg

entnimmt man, dass 115.980 Menschen im Jahr 2021 armutsgefährdet waren (19,2 Prozent der Bevölkerung) und sich diese Zahl auf 20 Prozent im Jahr 2022 erhöhen dürfte.

Heute mehr denn je leuchtet ein, weshalb die Weltgemeinschaft den Welttag zur Bekämpfung der Armut am 17. Oktober 1992 ins Leben gerufen hat. Die Erklärung der Vereinten Nationen zum Welttag 2022 lautet: „Mit der Verpflichtung, die Armut zu beenden, den Planeten zu schützen und dafür zu sorgen, dass alle Menschen überall in Frieden und Wohlstand leben können, hat die Agenda 2030 erneut das gleiche Versprechen gegeben, das in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte enthalten ist. Die aktuelle Realität zeigt jedoch, dass noch immer 1,3 Milliarden Menschen in multidimensionaler Armut leben, fast die Hälfte davon Kinder und Jugendliche.“<sup>4°</sup>

Das oberste Menschenrecht kann für mich nur lauten: „Das Recht auf ein Leben in Würde und Respekt!“ - das schließt den Hunger und das Elend aus. Sollten wir die Chance nicht nutzen, nunmehr unser Wissen und Denken so einzusetzen, dass wir die Richtung in eine bessere und gerechtere Welt bestimmen können?

**Marcel OBERWEIS**

#### **Quellenhinweise:**

1. <https://www.islamicrelief.de/artikel/offener-brief-von-hilfsorganisationen-alle-vier-sekunden-stirbt-ein-mensch-an-hunger/>
2. <https://www.welt.de/wissenschaft/article241515357/Klima-Hitzewellen-werden-laut-UN-ganze-Regionen-unbewohnbar-machen.html>
3. <https://www.menschenrechte.org/de/2022/02/17/klimawandel-und-seine-auswirkungen-auf-die-menschenrechte/>
4. <https://worldday.de/17-oktober-internationaler-tag-der-beseitigung-der-armut-international-day-for-the-eradication-of-poverty/>

## **Steiererklärung liicht gemat!!!**

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



## „El Tren del Fin del Mundo“ - am Ende der Welt in Ushuaia



Die „Ferrocarril Austral Fueguino“ (die Süd-Feuerländische Eisenbahn) ist eine schmal-spurige Eisenbahn in Feuerland - eine Inselgruppe am Zipfel von Südamerika. Sie ist die südlichste Eisenbahn der Welt und wird deshalb auch als „El Tren del Fin del Mundo“ bezeichnet - ihre Besichtigung anlässlich einer Südamerikareise hinterließ bei mir einen bleibenden Eindruck.

Die Inselgruppe hat eine Landfläche von 73.746 km<sup>2</sup>; davon entfallen 47.000 km<sup>2</sup> auf die Hauptinsel „Isla Grande de Tierra de Fuego“. Feuerland ist vom Festland durch die Magellanstrasse getrennt, welche anlässlich der Umrundung des Spitze Südamerikas durch den Seefahrer Fernando Magellan und seine Mannschaften im Jahr 1520 entdeckt wurde.

Während der Durchfahrt fanden sie keine Siedlungen im Norden, doch im Süden der Meerenge sahen sie des Nachts viele Feuer, wie Magellans Chronist Antonio Pigafetta in seinem Tagebuch festhielt. Die Bezeichnung Feuerland stammt vom Kapitän Fernando Magellan.

Der Engländer Thomas Bridges errichtete im Jahr 1869 den ersten Stützpunkt in dieser unwirtlichen Gegend und die Hafenstadt Ushuaia d.h. die „Bucht,

die nach Osten blickt“ wurde von den Argentinern im Jahr 1884 gegründet. Ushuaia ist die Hauptstadt der argentinischen Provinz Feuerland und mit über 50.000 Einwohnern gilt sie als die südlichste Stadt der Welt.

Um nicht im ständigen Wettbewerb mit Chile zu liegen und eventuell erobert zu werden, beschloss die argentinische Regierung das Gebiet gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu besiedeln. Im Jahr 1904 wurde ein Gefängnis gebaut und sicherte somit eine ständige Bevölkerung in diesem Landesteil Argentiniens.

Um die Strafgefangenen zu beschäftigen, wurde eine Eisenbahnstrecke mit der Spurweite von 600 mm von der Stadt Ushuaia durch den heutigen Nationalpark „Tierra del Fuego“ gebaut. Sie diente damals vor allem dem Materialtransport für das Gefängnis sowie dem Transport des von den Häftlingen geschlagenen Holzes.

Im Jahr 1947 wurde das Gefängnis durch eine Marinebasis ersetzt und zwei Jahre später machte ein schweres Erdbeben Teile der Bahnstrecke unpassierbar. Wieder in Betrieb gesetzt, wurde die Bahnstrecke aus wirtschaftlichen Gründen im Jahr 1952 eingestellt und abgebaut.



Gebirge auf Feuerland



Hafenstadt Ushuaia



**Quellennachweise:**

1. [https://de.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril\\_Austral\\_Fueguino](https://de.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Austral_Fueguino)
2. <https://www.trendelfindelmundo.com.ar/es>

Um den Touristen die wunderschöne Landschaft in Feuerland näherzubringen, wurde die Bahn im Jahr 1994 neu eröffnet, die Spurweite beträgt jedoch seither nur noch 500 mm. Der Ausgangsbahnhof „Estacion Fin del Mundo“ liegt nicht mehr in der Stadt Ushuaia, sondern etwa 8 km westlich. Die Bahn führt von dort aus über zwei Zwischenhalte in den 600 km<sup>2</sup> großen Nationalpark „Tierra del Fuego“. Eine Verlängerung der Strecke bis nach Ushuaia befindet sich in der Planung.

Die Bahnfahrten werden mit den Garrat-Dampflokomotiven mit den Bezeichnungen „Ing. L.P. Porta, Ing. H. R. Zubieta und Camila“ durchgeführt - alle drei wurden im Jahr 1994 konstruiert. Die Bahngesellschaft verfügt ebenfalls über drei Diesellokomotiven.

Der Wagenpark besteht aus 15 Wagen der Touristenklasse in zwei verschiedenen Bauarten, vier Wagen der 1. Klasse sowie einem „Präsidentenwagen“. Der Verkehr auf der Schmalspurbahn wird das ganze Jahr, je nach Saison, täglich mit drei bis fünf Zugpaaren durchgeführt.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Stadt Ushuaia über eine reiche Architektur verfügt, welche ihre historische Vergangenheit bezeugt. Unzählige Expediti-

onen zur Erforschung des Klimas, der Gletscher, der Fauna und Flora sowie der Indianerstämme starteten hier. Im Übrigen starten heute viele Kreuzfahrtschiffe in Ushuaia, um die Antarktis und ihre grenzenlose Schönheiten zu besichtigen.

Leider hat die moderne Stadtentwicklung das Stadtbild negativ beeinflusst, sodass Ushuaia viel von seinem früheren Flair verloren hat.

**Marcel OBERWEIS**



Die Schmalspurbahn

## Das Kinderferien- und Sozialwerk des SYPROLUX wünscht Ihnen für die folgenden Feiertage alles Gute

Das Kinderferien- und Sozialwerk, welches 1965 ins Leben gerufen wurde, brachte es seit 45 Jahren fertig, dank der finanziellen Hilfe aller Mitglieder, mehr als 3.000 Kindern preiswerte, schöne und lehrreiche Ferien zu ermöglichen. Aus organisatorischen Gründen organisiert das Kinderferien- und Sozialwerk selbst keine Ferienkolonien mehr, gewährt jedoch eine Unkostenbeteiligung von maximal 500 € für das laufende Jahr, für die Kinder und Enkelkinder der Mitglieder, die an einer Ferienkolonie einer der drei anerkannten offiziellen Organisation, des Roten Kreuzes, des SNJ, oder der CARITAS teilnehmen.

Wir gewähren auch eine maximale Gesamtrückerstattung des laufenden Jahres von 300 € für Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule von **INTELLEGO und d'STÄIP**.

Eine der Haupteinnahmequellen des Kinderferien- und Sozialwerkes bilden die Spenden für die Neujahrswünsche, die in unserer Zeitung „Transport“ veröffentlicht werden. Das Kinderferien- und Sozialwerk bietet Ihnen die Möglichkeit Ihre Spende mittels unten stehenden Überweisungsformulars auf das SYPROLUX-Konto zu überweisen. Dieses Überweisungsformular kann zur Überweisung bei allen Finanzinstituten benutzt werden. Die Neujahrsgratulations werden in den ersten TRANSPORT-Nummern 2022 im Januar veröffentlicht. Es besteht jedoch auch weiterhin die Möglichkeit sich bei einem Kollegen in eine Liste einzutragen, sollten Sie dies jedoch schon getan haben, ist dieses Schreiben hinfällig.

**Wir bedanken uns für Ihre Unterstützung und Ihr Verständnis.**

Die Verwaltungskommission des Kinderferien- und Sozialwerkes

**BCEELULL LU07 0019 1000 0453 4000**



ARMAND SCHILLING

## Die Rhätische Bahn schafft mit dem längsten Reisezug einen neuen Weltrekord

Die Rhätische Bahn schafft mit dem längsten Reisezug einen neuen Weltrekord. Während die Schweizer Bundesbahnen SBB schon im Frühsommer bis Herbst das 175jährige Bestehen der Schweizer Eisenbahnen\* feierten, hatte die Rhätische Bahn aus diesem Jubiläumsanlass den Test zu einem Weltrekordversuch vorbereitet.

Am vergangenen Samstag den 29.10.2022 hat nun die schmalspurige RhB im Kanton Graubünden mit einer Personenzugfahrt auf der 25 Km langen und etwa 800 bis 1000 m Höhenmeter UNESCO-Welterbestrecke zwischen dem Albulatunnel in Preda und dem weltbekannten Landwasserviadukt, kurz nach Filisur einen neuen Weltrekord erfolgreich aufgestellt. Der alte Weltrekord stammt aus dem Jahr 1991, als die belgische- E-Lok 2711 im April den Weltrekord des „längsten Personenzuges der Welt“ brach, indem sie „nur“ 70 Reisezugwagen mit einer Gesamtlänge von 1732,90 m von Gent nach Ostende schleppte. Nicht zu verwechseln mit dem Weltrekord am 21.2.2010 mit dem längsten Güterzug der Welt in Australien, dem

BHP Iron Train der aus 439 Wagen und mehreren Dieselloks bestand. In den USA und in Kanada wo keine diesbezüglichen gesetzlichen Beschränkungen bestehen gibt es ähnliche Leistungen.

Der 1910 m lange Rekord Personenzug der RhB mit „Capricorn“ Triebwagen Traktion, (keine E-Loks) wurde von 7 Lokführern gefahren. Eine grosse Herausforderung war die Koordination unter diesen sieben Lokführern. Denn jeder Lokführer musste gleichzeitig, gleichviel bremsen und beschleunigen wie der erste Triebwagen um den etwa 3000 Tonnen schweren Zug mit 100 Wagen(25 gekuppelte Triebwagenzüge zu je 4 Wagen) in der Spur zu halten. Sie standen daher in ständigem Telefonkontakt mit dem vorderen Lokführer. Dafür hatte das Schweizer Militär ein Feldtelefon mit Kabel vom ersten bis zum letzten Lokführer zur Verfügung gestellt. Denn sonst hätte wegen der vielen Tunnels auf der Strecke weder per Funk noch Handy überall gleichzeitig ein Empfang gewährleistet werden können. Aus dem ersten Führerstand wurde unter anderem das Kommando für den Ablauf eines

Die Luftaufnahme mit den bekannten Kehrschleifen, und Viadukten gibt einen ungefähren Eindruck wieder über die Länge des knapp 2 Km langen Sonderzuges auf der UNESCO-Welterbestrecke zwischen Preda und Alvaneu. Die komplette 62 km lange RhB-Albulalinie, ein hochtechnisches Meisterwerk in Sachen Bahntechnik und Linienform.  
Foto: Swiss-Image.ch.







Nachdem bereits das 95 m lange Albulaviadukt II passiert wurde, eine Sicht auf das Albulaviadukt III (oben). Darunter die Ausfahrt der ersten „Capricorn“ Triebwagen Zugmaschine Nr.3111“ am Toua-Kehrtunnel.  
Foto: SRFnews.

Bremsmanövers jeweils vom Projektleiter gegeben. Zum Beispiel: „Achtung: wir bremsen jetzt mit 20 Prozent Bremsenergie. Drei, zwei, eins - BREMSEN,“ Gebremst hat der Zug auf der Talfahrt über ein elektrisches Rekuperationssystem, wobei die Bremsenergie in Strom umgewandelt wurde, und angeblich so viel Strom produzierte wie der Bedarf eines Einfamilienhauses während einem Jahr. Damit das Netz nicht überlastet wurde fuhr der Zug mit einer gedrosselten Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h.

Ausser den etwa 150 an Bord auserwählten geladenen Gästen aus politischen, wirtschaftlichen Kreisen, Presse usw. fuhrten auch 21 Techniker mit dem Rekordzug. Rund 400 Personen waren samstags im Einsatz. 120 Journalisten aus 15 Ländern waren vor Ort sowie tausende Schaulustige. Angeblich soll das Ereignis auch in den USA, China usw. übertragen worden sein. Aus Anlass des Rekordversuchs hatte man die Strasse Preda - Bergün für den Verkehr gesperrt, im Winter bekannt als Schlittelpiste. Das erfolgreiche Schauspiel dieses Grossunternehmens soll insgesamt Ausgaben in Millionenhöhe SFr. gekostet haben und vor allem durch Spenden finanziert worden sein.

Nachdem RhB Direktor R. Fasciati den kompletten Rekordversuch auf Livestream verfolgt hatte, nahm er nach dem geglückten Ereignis in einem Festzelt das Zertifikat von Guinness World Records mit dem Eintrag „Longest narrow gauge passenger train“ entgegen. Dazu war extra eine Vertreterin dieser Organisation aus der Türkei angereist um alle relevanten Details selbst zu prüfen. Kleinigkeiten blieben dabei unberücksichtigt. So zum Beispiel dass das Aussteigen der geladenen Gäste nach dem Versuch 46 dauerte und mehr als die geplante Zeit in Anspruch nahm, und noch einige Sicherheitschecks durchgeführt werden mussten.

## Wissenwertes über das neue RhB Material CAPRICORN

Gegen Ende 1983 war bei der RhB der Entschluss gefasst worden, mit Ausnahme der historischen Stangenloks, historischer Fahrzeuge und älterer Wagen, anstelle des bisherigen Lok- und Wagengrün, ab 1984 als Norm einen zweckmässigen roten Anstrich anzubringen. Die Gründe waren vielfältig. Der grüne Anstrich war in der grünen Landschaft weniger werbewirksam und attraktiv, und wurde von den Verkehrsteilnehmern weniger gut gesehen. Ausserdem war rot eine bessere Warnfarbe. Aber eine Ausnahme bei dem neuen Capricorn Triebwagenmaterial wurde aus einem bestimmten Anlass vorgenommen. Wegen der fünfhundersten (500) Stadler Rail Produktion wurde die am 25.11.2021 ausgelieferte ABe 3133 in Champagnerfarbe ausgeliefert, welche bis zur Neulackierung in etwa 15 Jahren bleiben wird. Die Nr. 3133 ist mit WLAN ausgestattet.

Die 74,44 Meter langen Triebwagenzüge mit 35 Sitzplätzen 1. Kl. und 129 Sitzplätzen in der 2. Kl. sowie 2 Rollstuhlplätzen bieten ausserdem hinreichend Platz für Fahrrad, Ski, Kinderwagen und Gepäck.

**Armand SCHILLING**

### Quellenangaben:

- RhB Informationen und Nachrichten,
- Nationale und internationale Pressemitteilungen,
- Eigene Notizbestände



Die von Stadler Rail an die RhB gelieferte rote „CAPRICORN“\* Triebwagen Garnitur (Triebzug auf schweizerisch) Nr.3111 mit dem Namen Pitz Ela (Naturpark) als erste von 56 bestellten ABe 4/16 Triebwagen im Bhf. Landquart mit bloss 3 Personenwagen. \*CAPRICORN bedeutet das durch einen Wettbewerb ermittelte rätoromanische Wort für Steinbock, dem Graubündner Wappentier.  
Foto: Wikipedia.



# Tounoi Indoor

Sonndeg, den 29 Januar 2023  
vun 13:30 Auer un  
Hall sportif Weiler-la-Tour



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 9. Dezember 2022**

**Redaktionsschluss ist der 01. Dezember 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@pt.lu

