



1. Mee 2024

SYPROLUX – Familjefest am Park zu Hesper beim Beach Club



**Zu Besuch bei der Ministerin für Gesundheit
und soziale Sicherheit Martine Deprez.**

Aus unserer Serie “Bitte melde Dich!”:

Mobilitätsministerin: verzweifelt gesucht!



Am 1. Dezember 2023 bat der SYPROLUX um ein Treffen mit der frisch gewählten Mobilitätsministerin. Es sollte ein Antrittsbesuch sein, ein Kennenlernen, wie es bei allen Vorgängerregierungen üblich war. Aber dieses Mal war alles anders. Keine Antwort, kein Wort kam bis heute. Minister:innen anderer Ressorts, die uns schon längst empfangen haben, sind ebenfalls ratlos.

Dabei möchten wir unsere Mobilitätsministerin doch nur kurz in unsere Welt entführen, ihr zeigen, dass sie «Chefin» eines großen Unternehmens ist, in dem der soziale Dialog gelebt wird. Natürlich wollen wir auch ihre Meinung zur Zukunft der Bahn hören und mit ihr über die neuen «contrats de service public», die Sicherheit im ÖPNV und den weiteren Ausbau des Schienennetzes diskutieren.

Unser Schmerz sitzt tief. Wir fühlen uns ausgegrenzt, im Stich gelassen und wollen doch nur ein kleines «Hallo, hier bin ich! Nein, ich habe weder die Eisenbahner:innen noch die Eisenbahnergewerkschaft SYPROLUX vergessen!».

In unserer Verzweiflung starten wir deshalb hier und jetzt einen Aufruf:

Gesucht:

- elegant gekleidete Dame, ca. XX Jahre alt (nach dem Alter einer Dame wird nicht gefragt), dezent geschminkt, glattes Haar in einer Bobfrisur, graublau, vor allem aber wache Augen. Man erkennt sie an ihrer farbigen Brille.

Die Angaben zur Person basieren ausschließlich auf der Sichtung frei zugänglicher Bilder und Wikipedia.

Zuletzt gesehen:

- Bisher eigentlich nur auf Pressefotos oder im Fernsehen, meist im Beisein des luxemburgischen Militärs. Zur Beruhigung: Wir gehen nicht davon aus, dass die Dame in Diekirch festgehalten wurde.

Sollten Sie sie irgendwo antreffen oder Angaben zu ihrem Aufenthaltsort machen können, wenden Sie sich bitte an die Eisenbahnergewerkschaft SYPROLUX.

Belohnung:

- eine wiederaufladbare Taschenlampe (um auch nachts den Weg zu finden) wird demjenigen übergeben, der zur erfolgreichen Kontaktaufnahme samt Zusammenkunft mit der gesuchten Person beitragen kann.

Über den Weg dieser geschalteten Kontaktanzeige senden wir noch einmal ein herzliches: «Bitte melden Sie sich, wir kommen in Frieden! Danke!»

Mylène Bianchy

PS: Manchmal macht Satire das Leben leichter.

Tag der Arbeit im Wandel



FRANÇOIS DUHR
1. Vize-Präsident

Eigentlich sind die Tage der lautstarken Kundgebungen und Protestmärsche am 1. Mai in Luxemburg gezählt. Mittlerweile laden sogar die national repräsentativen Gewerkschaften ihre Mitglieder und Sympathisanten am Feiertag zu einem Familienfest ein. In einem zwanglosen Rahmen lässt sich so manches Problem mit Kolleg:innen diskutieren und öfters auch lösen.

Aber Vorsicht, das heißt nicht, dass die Gewerkschaften zu einem zahnlosen Tiger mutiert sind. Angesichts der regelmäßigen Horrormeldungen über den Stellenabbau auf dem Luxemburger Arbeitsmarkt wird deutlich, wie wichtig Gewerkschaften und ein guter Sozialdialog sind, wenn Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden sollen. Ein Beispiel für einen nicht funktionierenden Sozialdialog lieferte jüngst die Firma Tarkett, bei der 126 Arbeitsplätze auf der Kippe stehen.

Kritisch-konstruktiver Sozialdialog:

Bei den CFL wird der Sozialdialog zwischen den Sozialpartnern als Stärke gesehen. Das heißt aber nicht, dass Gewerkschaften und Unternehmensleitung immer einer Meinung sind. Deshalb ist es unsere Aufgabe als SYPROLUX, auf der Hut zu sein. Die kommenden warmen oder heißen Eisen wie z.B. Mitarbeitergespräche, Bereitschaftsdienst, Personalstatut müssen sowohl im Sinne der Arbeitnehmer:innen als auch des hoch gepriesenen „Wir“ verhandelt und umgesetzt werden. Wenn nötig auch mit härteren Bandagen.

Ich mache mir die Welt, wie sie mir gefällt.

Fakt ist, dass der anhaltende Personalmangel, das hohe Investitionsvolumen und die damit verbundene Vielzahl an Projekten zu einem eher ungesunden Arbeitsklima führen. Jüngsten Umfragen zufolge befindet sich die Mitarbeiterzufriedenheit im freien Fall. Diese Feststellung liegt jedoch im Auge des Betrachters und seiner Interpretation. Wenn also ein Teil der Belegschaft zu 35% eine positive Meinung äußert, dies auch noch eine Verbesserung gegenüber einer früheren Umfrage

darstellt, ist dies in unseren Augen weder eine Verbesserung noch ein Erfolg. Eine solche Berechnung erhöht per se die Unzufriedenheit der anderen 65%, die sich in diesem Punkt übergangen und veralbert fühlen.

Lähm- / Lehmschicht muss durchbrochen werden.

Die CFL-Direktion scheint erkannt zu haben, dass im Unternehmen ein großer Handlungsbedarf hinsichtlich gezielter Information und offener Kommunikation besteht. Der Dialog vor Ort und mit den Mitarbeitern an vorderster Front muss in den Mittelpunkt gerückt werden.

Als SYPROLUX begrüßen wir den Willen der CFL-Direktion, diese fast hermetische Lehmschicht, die das Unternehmen jahrzehntelang gelähmt hat, zu überwinden, indem sie gezielt auf die Belegschaft zugeht. Die Nähe einer Führungskraft zu ihren Mitarbeitern ist für die Entwicklung eines Unternehmens unerlässlich. Als SYPROLUX können wir diesen Ansatz nur unterstützen. Wir wollen, dass solche Initiativen Früchte tragen und nicht nur Lippenbekenntnisse sind.

Wo bitte ist Frau Backes?

Inzwischen gestaltet sich der Dialog mit unserer Mobilitätsministerin sehr schwierig, vor allem wenn Anfragen unbeantwortet bleiben. Deshalb versuchen wir es mit einem Appell (siehe Seite 2). Gesprächsstoff gibt es genug. Sie übersteigen bei weitem den Rahmen einer Stellungnahme der Arbeitnehmerkammer zum Gesetzesentwurf Nr. 8335. In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass der Dialog mit einer Gewerkschaft nicht nur über die Arbeitnehmerkammer läuft, sondern man sich von Angesicht zu Angesicht auf Augenhöhe begegnet. Sonst werden es fünf lange Jahre. Die sind zwar lang genug, um das Büro zu räumen, aber sicher zu lang, um nur Katz und Maus zu spielen. Die Eisenbahner:innen haben mehr verdient.

Fränz DUHR

SC



Questions à l'ordre du jour de la réunion des Services Centraux, le 15 mai 2024

1. Cosy, Signature électronique

Les délégués du personnel demandent s'ils peuvent prendre connaissance de statistiques actualisées concernant l'utilisation du système «Cosy», notamment sur la fréquence d'utilisation? Y a-t-il des possibilités d'adaptation de l'outil de saisie, telles que l'ajout de fonctionnalités similaires à « Track Changes » dans Word ou « Comments » dans Adobe pour permettre à l'auteur de mettre à jour le document sans relancer toute la procédure de signature?

2. New DG - outils de travail

Des « Whiteboards » interactifs sont-ils prévus dans la «New DG» pour les divisions travaillant avec des grands plans afin de permettre une collaboration plus efficace sans devoir prendre recours à de grands plans en papier?

3. New DG

3.1. Avancement des travaux

- Les travaux progressent-ils conformément au planning initial ? Si oui, qu'est-ce qui fonctionne bien?
- Y a-t-il des parties des travaux qui avancent plus rapidement ou plus lentement que prévu ? Si oui, pourquoi?

3.2. Imprévus et retards

- A-t-on rencontré des imprévus qui ont retardé les travaux ? Si oui, quels sont-ils?
- Quelles mesures ont été prises pour résoudre ces imprévus et rattraper les retards éventuels?

3.3. Plans de projet

- Existe-t-il des plans du projet (ex.: plans d'architecture, plans de construction) qui peuvent être présentés aux agents?
- Si oui, quand et comment seront-ils partagés avec les agents? Seront-ils présentés lors d'événements comme le Staff Day ou à d'autres occasions?

4. Dairy House

4.1. Températures élevées le 08/04/2024

Pourriez-vous expliquer les raisons des températures

élevées dans le bâtiment «Dairy House» le 8 avril 2024 ? Au quatrième étage, la température atteignait 27 degrés. Des équipes de Genista sont intervenues avec du matériel de mesure, mais aucune explication n'a été donnée sur la cause de ce pic de température. Quelles pourraient être les raisons de ces variations de température ressenties par les agents, notamment les fluctuations quotidiennes dans le bâtiment ? Est-ce que ces expériences du Dairy House seront prises en compte dans le projet New DG ?

4.2. Dossier de replanification du 4e étage au Dairy House

Les agents ont demandé une replanification de la partie nord du quatrième étage, au-dessus de l'entrée principale, en raison de la proximité des postes de travail et de l'existence d'un second couloir. Le premier plan proposé par M. Bohr a été rejeté par les différents chefs de division. Où en est actuellement le dossier de replanification?

4.3. Dairy House - machines à café

Il semble que les machines à café sont insuffisantes pour répondre à la demande des agents et tombent régulièrement en panne. Quelles mesures peuvent être mises en place pour résoudre cette situation?

4.4. Dairy House - bouchés d'air

Au 3e étage, la disposition des bouches d'air a été réorganisée. Si cette expérience est concluante, pourrait-elle servir de modèle pour d'autres étages, si nécessaire?

5. Réglementation RH

La section Relations Sociales et Réglementation RH sur le site RH de l'intranet contient-elle une liste complète à jour des réglementations RH? Toutes les versions publiées sont-elles les dernières en vigueur?

pour le SYPROLUX

Nicolas Rossy,
Isabelle Faber,
Marc Zeimes.

Sekioun Esch

De Roger Wadlé krut 95 Joer.

De Roger ass den 22.01.1929 gebuer. Eng Delegation vun der Sektioun Esch war bei hien heem fir him e Cadeau an eng gutt Flesch Schampes am Kader vun den 100 Joer SYPROLUX ze droen fir seng lang Memberschaft am SYPROLUX ze wierdegen.

De Roger ass den 15. Juli 1955 op d'Bunn komm. Hien ass no verschidde Posten an der Escher Gare, um Belval, zu Bieles an zu Déifferdeng als Sous-Inspekter an der Gidderhal am Juni 1988 an d'Pensioun gang. De Roger wunnt nach ëmmer zu Esch no bei senger aler Aarbechtsplaz. D'Gebuertsdagskand huet 3 Kanner. Hien ass leider zanter 1993 Witmann. Mer wënschen dem Roger nach schéi Joeren bei beschter Gesondheet an hunn eis scho fir den 100. Gebuertsdag ugemellt.

Fir d'Sekioun Esch,
Jérôme WEYRICH



INFO: Fir all d' Memberen vun der Sektioun Esch, déi hire Cadeau am Kader vum 100 jährige Gebuertsdag vum SYPROLUX nach net kritt hunn: Mellt lech ënnert der Nummer 621 632 753 beim Jérôme.



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*
- *Nachhilfekurse 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





1. Mee 2024 SYPROLUX – Familjefest am Park zu Hesper beim Beach Club

Mir ginnen eis freën Dech mat denger Famill den 1. Mee op eisem Familjefest am Hesper Park begréissen ze kennen. Hei wäerte mir zesammen e flotten an ofwiesselungsreichen Dag erliewen.

Fir lessen a Gedränk souwéi Animatioun fir Grouss a Kleng as gesuergt an dat vun 11:00 Auer un.

Organisatioun:
Kanner- a Sozialwierk,
BU-Kommissioun,
SYPROLUX-Verwaltungsrot



Wichtig Informatioun:

Den 4990 gett ersaat duerch den 2489.

D'CFL informéiert dat den BASA 4990 duerch den 2489 ersaat gett.

Déi néi Racine 2489 ass vum 10.12.2023 un aktiv.

D'Extensiounen bléiwen bestoen.



**+1
GRATIS**

Brauchs du nach lëtzebuenger Cremant fir deng next Feier?

Da schlo zou:
6 Fläschchen Cuvée 100 Joer Bernard-Massard mat enger personaliséierter SYPROLUX Edikett, fir de Präis vun 50 €

Bei Interessi wegl. um
Generalsekretariat mëllen:
22 67 86-1 oder Basa-1289



Le secrétariat général restera fermé :

- le jeudi 02 mai
- le vendredi 03 mai
- le vendredi 10 mai

... 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 optimalt Wunnen

Steiererklärung liicht gemat!!!

Wann dir Hëllef bei äerer Steiererklärung braucht, zeckt net a rufft un.
Weider Informatiounen um Tel: 22 67 86-1



Luxemburger Banken verzeichnen Rekordgewinn auf Kosten der Kunden



Die Luxemburger Banken verzeichneten im vergangenen Jahr einen historischen Nettogewinn von 6,6 Milliarden Euro – hauptsächlich aufgrund eines starken Wachstums der Zinsmarge, also der Differenz zwischen den Zinserträgen und den Zinsaufwendungen. Während die jüngsten Geschäftszahlen eine gute Nachricht für die Geldinstitute und den Finanzplatz sind, haben die meisten Kunden relativ wenig davon. Sie leiden vielmehr unter der hohen Zinslast, aber auch unter der übertriebenen Tarifpolitik der Banken. Die Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC) weist seit Jahren darauf hin, wie Banken systematisch ihren Kundenservice zurückschrauben, indem sie Filiale um Filiale schließen und selbst da, wo es noch Filialen gibt, die Erreichbarkeit für die Kunden einschränken. Gleichzeitig steigen die Gebühren für grundlegende Bankdienstleistungen wie Geldabhebungen und Überweisungen auf ein Niveau, das für viele Kunden schlicht nicht mehr tragbar ist und durchaus als unverschämt bezeichnet werden kann.

Dazu ULC-Präsident Nico Hoffmann: „Während in den Chefetagen der Luxemburger Banken derzeit die Champagnerkorken knallen, werden die Kunden weiter im Regen stehen gelassen. Dass es den Banken am Finanzplatz gutgeht, ist sicher eine positive Nachricht für die Luxemburger Wirtschaft. Jedoch dürfen die Rekordergebnisse nicht auf dem Rücken der Kunden erzielt werden. Angesichts der historischen Gewinne fordern wir die Finanzinstitute dringend auf, Maßnahmen zu ergreifen, um den Bedürfnissen ihrer Kunden gerecht zu werden, angefangen bei einer verbraucherfreundlicheren Zins- und Tarifpolitik.“

Die ULC fordert unter anderem:

- klare und transparente Gebühren: Die Banken sollten klare und transparente Gebühren einführen und bestimmte Basisdienstleistungen wie Geldabhebungen oder Überweisungen am Bank-schalter zumindest in begrenzter Zahl kostenlos anbieten.
- fairere Kreditkonditionen: Angesichts der Rekordgewinne sollten die Banken faire und erschwingliche Kreditkonditionen für ihre Kunden

anbieten, indem sie sich beispielsweise mit einer geringeren Zinsmarge zufriedengeben. Die Finanzinstitute dürfen die Zinssätze für Darlehen schließlich unabhängig von den Zinssätzen der Europäischen Zentralbank (EZB) festlegen

- einen verbesserten Kundenservice: Die Banken sollten ihre Bemühungen um einen qualitativ hochwertigen Kundenservice verstärken, um Kundenprobleme effektiv anzugehen und zu lösen. Es ist an der Zeit, dass die Banken sich auf frühere Kernwerte besinnen und den Kunden wieder in den Mittelpunkt ihres Handels stellen. Auch müssen der ständige Filialabbau und die drastische Reduzierung der Geldautomaten endlich gestoppt werden.
- ein Eingreifen der Politik und der Regulierungsbehörden: Wir fordern die Politik und die Regulierungsbehörden auf, endlich Druck auf die Banken auszuüben, um sicherzustellen, dass sie den Bedürfnissen der Kunden gerecht werden. Dies kann durch die Überprüfung und gegebenenfalls die Einführung neuer Regulierungen geschehen, um sicherzustellen, dass die Banken im Interesse der Gesellschaft handeln. Bei aller Wichtigkeit des Finanzplatzes darf die Gewinnmaximierung der Banken nicht über den Interessen der Verbraucher stehen.

„Die Banken am Finanzplatz dürfen und sollen auch in Zukunft gerne Profit machen. Schließlich beschäftigen sie mehr als 26.000 Menschen und tragen somit entscheidend zum Wohlstand des Landes bei. Etwas weniger Gier und etwas mehr Menschlichkeit würden den Geldhäusern aber definitiv nicht schaden. Mit gutem Beispiel könnte diesbezüglich etwa die zu hundert Prozent im Staatsbesitz befindliche Spuerkeess vorangehen. Eine nach unten angepasste Zins- und Tarifpolitik der Staatsbank hätte sicherlich Signalwirkung für andere Banken“, so ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Mitgeteilt von der ULC am 10.4.2024

Die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB), ein bahntechnisches und touristisches Highlight der Schweiz

Montreux am Genfer See, ein weltbekannter Ferienort ist nicht nur als klimabegünstigt bekannt, hier beginnt auch eine 76 Km lange unter dem Namen „Golden Pass“ bekannte voralpentransversale Schmalspurlinie, kurz MOB. Die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) wurde am 26. Juni 1899 in Montreux gegründet. Am 18.12.1901 wurde bereits die Strecke Montreux – Les Avants als erster Abschnitt der MOB in Betrieb genommen. Nach Inbetriebnahme mehrerer Teilabschnitte zuletzt der Abschnitt Gstaad – Zweisimmen am 6.7.1905. Nach einem nicht ausgeführten Baugesuch im Jahr 1904 für eine Eisenbahnstrecke Zweisimmen – Frutigen wurde schliesslich am 8.6.1912 mittels Spitzkehre die Nebenstrecke Zweisimmen – Lenk als Schlenker ins Simmental ausgeführt. Entsprechende Konzessionsvergabe bereits 1906. Beginn der Bauarbeiten aber wegen Finanzierungsschwierigkeiten erst im April 1910. Streckeneröffnung dann am 8. Juni 1912. 1913 wurde die Aufnahme eines Rollschemelbetriebs nach dort aufgenommen.

Die MOB Linie beginnt im Bahnhof Montreux auf 395 m Höhe. Im Bahnhof Saanenmöser am P.K. 51 liegt der höchste Punkt der MOB mit 1274 m.ü.M. Die MOB/BLS Eisenbahnverbindung Montreux – Spiez durchquert auf knapp 103 km die drei Kantone Waadt, Freiburg und Bern.

Kurz vor Erreichen des Bahnhofs Zweisimmen bestand einst hier auch ein Anschluss an die 1902 eröffnete und 1946 eingestellte Spiez – Erlenbach – Zweisimmen-Bahn, wo die meterspurige Simmentallinie der MOB über Lenk einmündet.

Elektrifiziert wurde die gesamte MOB Strecke Montreux – Zweisimmen bereits ab 18.12.1901 bis zum 6.7.1905. Laut Schweizer Handelsregister ist die MOB nun seit 2010 als Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA und Montreux Berner Oberland Bahn AG eingetragen.

Schon seit vielen Jahrzehnten besteht die Vorstellung einer durchgehenden Eisenbahnlinie von Montreux am Genfersee über Zweisimmen nach Interlaken am Briener- und Thunersee. Bekanntlich gib es zwischen den beiden Städten Zweisimmen und Interlaken noch immer zwei verschiedene Gleisspuren. Wegen der ungeliebten Umsteigepausen in Zweisimmen war deshalb 1986 die Idee eines Dreischienengleises Zweisimmen – Spiez – Interlaken vom damaligen Direktor wiederbelebt worden. Damit hätten auf diesem Abschnitt Fahrzeuge mit Normalspur 1435 mm fahren können. Die Idee der durchgehenden Verbindung von Montreux bis ins Berner Oberland ist eigentlich so alt wie die MOB selbst. Aber weil die Ausführung jeden finanziellen Rahmen gesprengt hätte, wurde der Plan im Herbst 2009 wegen der hohen Investitionskosten definitiv fallen gelassen, denn ab 2008 hatte die Idee, auf variable Drehgestelle zu setzen, Form angenommen.

In Montreux versuchte die MOB 1906 ihre Linie um 1,19 km bis zur Schiffslände zu verlängern. Das Verbindungsgleis vom Bahnhof Montreux zum See sollte mittels einer dritten

Schiene verwirklicht werden, um auch von der Bahn Montreux-Glion mitbenutzt werden zu können, ein Unterfangen das jedoch nie ausgeführt wurde.

Das Trans-Golden-Pass-Projekt mit den umspurbaren Drehgestellen

Diese in dieser Form neue technische Lösung ist tatsächlich eine Weltpremiere. Eine Problemlösung wie zwischen Frankreich und Spanien, oder in Russland und Japan war für Schweizer Berge nicht tauglich. Die MOB war gezwungen selber eine komplett neue Lösung zu erfinden. Seit Dezember 2022 ermöglicht eine technische Revolution einen spektakulären Spurwechsel durch neuartige Drehgestelle.

Seit dem 11. Dezember 2022 verkehrt der Golden-Pass Express nun durchgehend zwischen Montreux und Interlaken-Ost. Auf einer Umspuranlage in Zweisimmen wechselt der Zug jeweils die Spurweite bei niedriger Geschwindigkeit von maximal 15 km/h fahrend von der Schmalspur der MOB auf die Normalspur der BLS. Fahrgäste müssen nicht mehr umsteigen.

Die Infrastruktur der zwei Umspuranlagen in Zweisimmen dient zum Umspurieren von einem Teil der Golden-Pass-Line-Wagen der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) zur Weiterfahrt auf der Strecke der Lötschbergbahn (BLS), und umgekehrt. Von Zweisimmen nach Interlaken werden die Drehgestelle automatisch von der Meterspur der MOB auf die Normalspur der BLS umgestellt bzw. bei der Rückfahrt auf die MOB Spur zurückgestellt. Die Loks sind nicht umspurbare, weshalb in Zweisimmen ein Lokwechsel erfolgt. Beide, sowohl die Lok der MOB als auch diejenige der BLS, können aber dank Umspuranlage mit ihrer jeweiligen Spurweite die Anlagen passieren und anschliessend auf je ein stumpfes Abstellgleis ausscheren. Dort warten sie je einen nächsten Gegenzug ab, um mit diesem nach dem Umspurieren ihre jeweilige Rückfahrt zu beginnen.

Im Jahr 2018 hatte die MOB der Firma Stadler Rail im Kanton Thurgau den Auftrag zur Lieferung von 23 spurvariablen Wagen für den mit dem Markenzeichen des 2012 verstorbenen Industrie- und Autodesigners Sergio Pininfarina versehenen Goldenpass-Express von Montreux nach Interlaken Ost erteilt, der nun gemeinsam mit der Normalspur-Bahngesellschaft BLS betrieben wird. Es hat seit einiger Zeit bereits ein grosses Interesse aus entfernten Märkten wie China, Taiwan, Indien und Südkorea an dieser innovativen technischen Umspur Einrichtung gegeben.

Wie funktioniert das neuartige System für beide Richtungen? Während eine Zugeinheit, sei es aus Richtung Montreux, sei es aus Interlaken mit maximal 15 Stundenkilometern auf die Umspuranlage fährt, richten sich Klappen auf und stützen die Wagen. Darunter verbreitern sich die variablen Drehgestelle mit den Rädern von einem Meter auf 1,435 Meter Spurwei-

te für die Weiterfahrt nach Interlaken, resp. nach derselben Verfahrensweise aus der Gegenrichtung nach Montreux von 1435 mm auf die 1000 mm Gleisspur. Gleichzeitig passen sich die Wagenkästen in der Höhe an – von 35 Zentimetern eines Schmalspurperrons zu 55 Zentimetern eines Normalspurbahnsteigs.

Der Umspurprozess wurde von der MOB und Alstom entwickelt und gilt als revolutionär. Da MOB und BLS unter unterschiedlichen elektrischen Spannungen verkehren, muss allerdings bis jetzt jeweils ein MOB- oder BLS-Lokwechsel in Zweisimmen stattfinden. Die technisch beeindruckende „Metamorphose“ in Bahnhof Zweisimmen dauert bloss 8 Minuten, die gesamte Fahrtzeit von Montreux nach Interlaken-Ost je nach Zuggattung etwa 2 Stunden 40 Minuten bis 3 Stunden und 15 Minuten.

Bereits vor der Gründung der MOB, gegen Ende des XIX. Jahrhunderts war, wie ein schriftlicher Nachweis aus dem Jahr 1873 belegt, die Idee einer Verbindung zwischen der Schweizer Riviera und der Region des Thuner- und des Brienersees aufgekommen.

Den Ausblick vorne, den sonst nur der Lokführer in seiner Dachkanzel des Steuerwagens darüber zu sehen bekommt, konnten die MOB Fahrgäste bisher bloss in den beiden Steuerwagen AST 116 und 117 auf den sogenannten 8 speziell entworfenen Vip Sitzplätzen geniessen und wie die Stars und Staatschefs reisen, wie z.B. 1980 die Filmschauspielerinnen Romy Schneider, Michèle Morgan, und am 2. Mai 1980 sogar die englische Queen Elizabeth II. Während des ersten Weltkrieges waren 700 verletzte und kranke britische Soldaten im Pays d'Enhaut (Kanton Waadt) gelandet. und hatten bereits damit den Grundstein für den Erfolg der MOB bei den Engländern gelegt.

In mehreren Jahren hat sich die MOB innerhalb der zusammen mit der Bern-Lötschberg-Bahn (BLS), betriebenen beiden Bahngesellschaften mit inzwischen teilweise verschwundenen Markennamen etabliert, wie dem Panoramic Express (= Grundstock aus dem Jubiläumsjahr 1979); dem Super Panoramic Express; dem vom Turiner Designer Sergio Pininfarina entworfenen und 1993 in Betrieb genommenen und vorübergehenden Höhepunkt Crystal Panoramic Express, und der bis dahin schnellsten Schmalspurlok der Welt; dem Golden Pass Panoramic und dem Golden Pass Classic.

MOB Zugfahrten im Steuerwagen bieten auch heute noch die begehrten „Vip Sitze“ vorne. Bequeme Sitzplätze, ungestörte Panoramasicht nach vorn und seitwärts, ein unvergleichliches Erlebnis an der Spitze des Zuges zu sitzen und als erster die atemberaubenden Panoramabilder der Landschaft geniessen. So macht Reisen noch mehr Spass! Die Reservierung ist obligatorisch und kostete bisher 20 CHF pro Person. Ein 1. Klasse Fahrschein ist erforderlich.

Die MOB und die BLS sind gemeinsam für die ordnungsgemässe Planung des GPX auf ihrem jeweiligen Streckenabschnitt verantwortlich. Die MOB ist als Eigentümer des Rollmaterials auch Projektträger. Die Rollen der MOB und der BLS sind vertraglich festgelegt. Das Rollmaterial wird auf der Strecke Zweisimmen – Interlaken an die BLS vermietet. Aus historischer Sicht hat die MOB dieses Projekt vorangetrieben.

2023- Die Preise (Erwachsenen-Volltarif, Einzelfahrt) für die Strecke Montreux – Interlaken betragen bisher 73 Franken (53

Franken Fahrtkosten und 20 Franken Reservierungsgebühr) in der 2. Klasse und 113 Franken (93 Franken und 20 Franken) in der 1. Klasse. Eine Reservierung wird für die 1. und 2. Klasse dringend empfohlen und ist bei der Prestige Klasse (35 Franken) obligatorisch.

Obwohl der Spurwechsel im Bhf. Zweisimmen recht reibungslos funktioniert, gab es zunächst mit den umgespurten Wagen des GPX auf der BLS Normalspur Probleme. Erst nach deren Lösung im Laufe des Sommers 2023 konnte die Aufnahme des direkten, durchgehenden Verkehrs schrittweise mit vier Zugsparen stattfinden.

Auf absehbare Zeit dürfte es noch bei der jetzigen Direktstrecke bleiben. Die früher angedachte Verlängerung bis Luzern scheint kein Thema mehr zu sein – die Ausrüstung umspurbarer Drehgestelle mit Zahnrad dürfte technisch wie finanziell zu anspruchsvoll sein.

Hingegen könnten sich bei Realisierung der Grimselbahn mit Anschluss an das alpenquerende Schmalspurnetz neue Perspektiven eröffnen. Der einstellige Millionenbetrag für eine zweite Umspuranlage in Interlaken wäre dann noch die geringste Investition.

Inbetriebnahme 24.05.1985 des Ast 116 und am 27.05.1986 Inbetriebnahme, des Ast 117. Die gesamte Frontseite stand den Reisenden als Aussichtsabteil zur Verfügung. Der Führerstand etwas zurückgesetzt und erhöht im Dachbereich. Stahlkasten, Breite festeingebaute Fenster mit schmalen Pfosten. Zusätzliche Fenster in der Dachschräge. Grossraumabteil, Fernsteuerung. Eine TV-Kamera nach vorne (Nahbereich) und zwei Kameras nach hinten anstelle der Rückspiegel, usw. Die beiden am 24.5.1985 AST 116 und am 26.5.1986 in Betrieb genommenen AST 117 Steuerwagen, wurden nochmals im Lauf der Jahre mit technischen und Innenausstattungs Verbesserungen versehen.

Für ein einmaliges Erlebnis sorgt auch der historische MOB Zug „Belle Epoque“, ein Nachbau des Golden Mountain Pullman Express aus den 30-er Jahren welcher viermal täglich auf der Strecke verkehrt und Fahrgäste in die Romantik vergangener Zeiten entführt. Der Belle-Epoque-Zug führt auch ein Weinwagen mit, wo man regionale Weine in einer stimmungsvollen Atmosphäre probieren kann

Seit kurzem gibt es den durchgehenden Goldenpass Express Zug (GPX). Dieser neue Zug verbindet seit Dezember 2022 ebenfalls die drei Schweizer Tourismushochburgen Montreux, Gstaad und Interlaken ohne Umsteigen miteinander. Das von der MOB konzipierte, von Alstom entwickelte und hergestellte Drehgestell wechselt zwischen Meterspur (1 m) und Normalspur (1,435 m). In 3 Stunden und 15 Minuten genießt man in dem äusserst komfortablen Zug die einmalige Landschaft. Die Reise ist in der ersten, der zweiten oder der Prestige Klasse möglich.

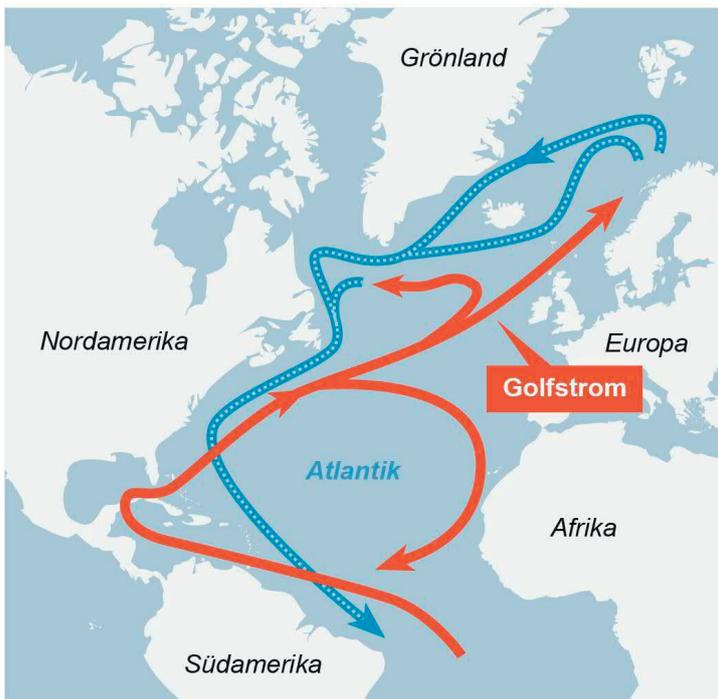
Der GPX wurde von Stadler gebaut, sein Steuerwagen von der Pininfarina Gruppe entworfen. Die Kunden in der Prestige Klasse und in der 1. Klasse können direkt am Platz das lokale Gastronomieangebot geniessen. Im gesamten Zug steht ausserdem ein Minibarangebot zur Verfügung. Am 11. Juni 2023 wurde das Angebot zwischen Montreux und Interlaken auf vier Hin- und Rückfahrten pro Tag erhöht.

Armand SCHILLING

Die Abschwächung des Golfstroms und die Folgen für Nordwesteuropa

Verlauf des Golfstroms

-  Warme Oberflächenströmung
-  Kalte Tiefenströmung



Die im September 2023 von der Universität Utrecht veröffentlichte Studie, veröffentlicht im Fachjournal „Science Advances“ am 9. Februar 2024¹ deutet an, dass durch den Klimawandel im Nordatlantik ein Kipppunkt erreicht werden kann. Die jahrelangen umfangreichen Untersuchungen lassen die Klimawissenschaftler zum Schluss kommen, dass der Golfstrom (die thermohaline Zirkulation) schon bis zum Jahr 2100 kollabieren könnte. Laut der vorgelegten Studie könnte die sogenannte „Atlantische Meridionale Umwälzströmung (AMOC)“, also das Strömungssystem, zu dem der Golfstrom gehört, zusammenbrechen. Für die Forschungsgruppe um den Klimawissenschaftler René van Westen ist dies eine schlechte Nachricht für das Klimasystem und die Menschheit, denn ohne diese Umwälzströmung würde in Nord- und Mitteleuropa ein mit Alaska vergleichbares Klima herrschen.

Seit seinem abrupten Entstehen am Ende der letzten Eiszeit war dieses System innerhalb gewisser Grenzen stabil, doch es zeigt sich immer stärker – die „Pumpe“ läuft deutlich schwächer. Wohl haben die Wissenschaftler seit Jahren vor einem möglichen Zusammenbruch der „Atlantischen Umwälzströmung“ gewarnt, dies war jedoch bisher wissenschaftlich umstritten.

Der Golfstrom – ein Segen für Europa

Die Entdeckung des Golfstroms verdanken wir dem spanischen Seefahrer Juan Ponce de León, dies anlässlich einer Expedition im Jahr 1503. Die Bezeichnung „Golfstrom“ wurde jedoch vom amerikanischen Staatsmann Benjamin Franklin geprägt, er ließ als Erster eine Karte der Meeresströmungen im Atlantik im Jahr 1770 anfertigen.

Die „Atlantische Meridionale Umwälzströmung“ ist ein komplexes Strömungssystem, sie bewegt gigantische Wassermassen aus den Tropen (aus dem Golf von Mexiko) über den Atlantik in nordöstlicher Richtung gegen Europa. Das warme salzige Wasser wird in die kälteren höheren Breitengrade getrieben. Auf ihrem Weg in Richtung Nordwesteuropa wird diese Oberflächenströmung durch die Verdunstung deutlich salzhaltiger und kälter, sie kollidiert mit den vom Nordpolgebiet kommenden Kaltwasserströmungen. Die Schichtung der Wassermassen wird instabil und diese werden schwerer – sie sinken in die Tiefsee. Dort fließen sie langsam in die entgegengesetzte Richtung bis in den Südatlantik. Dieses Naturphänomen sorgt dafür, dass in Nordwesteuropa ein milderes, feuchtes Klima herrscht – in Schottland wachsen Palmen und in Norwegen werden Kartoffeln angebaut.

Bedingt durch den fortschreitenden Klimawandel und die erhöhte Temperatur der Atmosphäre schmelzen die Eisschilde von Grönland und viele Gletscher in Nordwesteuropa. Durch das erhöhte Eindringen von Süßwasser in die nördlichen Gegenden des Golfstroms verringert sich dessen Salzkonzentration. Das Abtauchen der kalten, schwereren Wassermassen in diesen Breitengraden verringert sich und die Zirkulation wird abgeschwächt, diese könnte, gemäß der Studie, sogar völlig zum Erliegen kommen. Würde der Zustrom von Warmwasser aus der Karibik unter-

bunden, dann käme es zu einem bedeutenden Temperatursturz in Nordwesteuropa.

Empirische Untersuchungen belegen, laut Stefan Rahmstorf vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, dass sich die „Atlantische Umwälzzirkulation“ bereits um 15 Prozent seit dem Jahr 1950 verlangsamt hat. Die rezenten Messergebnisse weisen darauf hin, dass sich die Umwälzströmung gegenwärtig in dem schwächsten Zustand seit mindestens einem Jahrtausend befindet. Der im August 2021 veröffentlichte Bericht des Weltklimarates „Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)“ schließt einen möglichen Kollaps im 21. Jhr. nicht aus.

Aus den Sedimentanalysen konnten Erkenntnisse aus den vergangenen 100.000 Jahre gewonnen werden und diese belegen, dass die Umwälzpumpe bereits zum Erliegen kam. Der letzte Zusammenbruch des Strömungssystems ereignet sich vor etwa 12.000 Jahren und löste die Jüngere Dryaszeit – eine etwa 1.000 Jahre andauernde Kälteperiode im nördlichen Atlantik – aus.^{2°}

Fazit

Käme es zu dem laut der Studie möglichen Zusammenbruch des Strömungssystems, dann wären die Folgen weltweit zu spüren. Das nördliche Europa zwischen Großbritannien und Skandinavien wäre betroffen, denn 75 Prozent der bisherigen Wärme würde nicht mehr von Süden nach Norden transportiert werden. Die Erwärmung der südlichen Halbkugel würde sich verstärken und vor allem das Amazonasgebiet, der Sauerstoffspender der Erde, wäre sehr betroffen.^{3°}

Es bedarf sicher noch vieler Studien über den möglichen Kollaps des Golfstroms, die vorliegenden Fakten

weisen aber in die Richtung – und Stefan Rahmstorf spricht sich dafür aus, das Risiko eines Kollapses um jeden Preis zu mindern: „Die Frage ist nicht, ob wir sicher sind, dass dies passieren wird. Das Problem ist, dass wir es zu 99,9 Prozent ausschließen müssen“. Sobald ein eindeutiges Warnsignal vorliegt, dann ist zu spät, um noch gegenzusteuern. Wohl befindet sich die Erde, bedingt durch die Auswirkungen des Klimawandels in einer Phase der Erwärmung und dennoch warnen die Klimawissenschaftler, aufgrund der Schwächung des Golfstroms, auf eine Verringerung der Temperatur in Nordwesteuropa gegen Ende des 21. Jhr. hin.

Auch wenn es immer noch Mitmenschen gibt, die den Klimawandel nicht akzeptieren, wir müssen uns auf dessen schwerwiegenden unterschiedlichen Folgen einstellen. Noch gibt es Hoffnung, dem Klimawandel Paroli zu bieten u.a. durch die Verringerung der schädlichen Treibhausgasemissionen, die massive Nutzung der erneuerbaren Energien, der erhöhte Schutz der Biodiversität und das Überdenken des aktuellen Verbrauchs an natürlichen Ressourcen – eine gigantische globale Aufgabe der Menschheit.

Marcel OBERWEIS

Quellenhinweise:

1. Geophysical Research Letters: "Robust Weakening of the Gulf Stream During the Past Four Decades Observed in the Florida Straits."
2. <https://www.ardalpha.de/wissen/umwelt/klima/golfstrom-meeresstroemung-klimawandel-erwaer-mung-100.html>
3. <https://www.br.de/nachrichten/wissen/kollaps-von-golfstrom>: Wie wahrscheinlich ist der Kollaps des Golfstroms?

Die Bahnstrecke zwischen Trier nach Thionville – die Kanonenbahn

Die Bahnstrecke – auch als Obermoselstrecke oder Obere Moselbahn bezeichnet – verbindet die 2000 Jahre alte Römerstadt Trier entlang der Mosel über Perl und Apach mit der Stadt Thionville. Die normalspurige 70,1 km lange Bahnstrecke mit der maximalen Steigung von 3‰ wurde am 15. Mai 1878 aus Richtung Metz für den Bahnverkehr freigegeben. In Trier traf sie auf die im Jahr 1861 fertiggestellte Bahnstrecke nach Luxemburg und die im Jahr 1871 in Betrieb genommene Eifelstrecke Trier-Gerolstein-Köln. Im Jahr 1872 wurde, mit der Fertigstellung der Bahnstrecke nach Koblenz, der Hauptbahnhof in Trier an seinen jetzigen Ort verlegt. Die Bahnstrecke war im Übrigen ein Teil der „Kanonenbahn Berlin-Metz“, war doch Elsass-Lothringen nach dem Krieg 1870-71 in das Deutsche Reich bis zum Jahr 1918 integriert.

Zwischen den Bahnhöfen Trier und Nennig bewegt sich die Bahn in Rheinland-Pfalz und zwischen den Bahnhöfen Nennig und Perl – erst in den Jahren 1927 bzw. 1929 gebaut – verkehrt sie auf wenigen km im westlichen Saarland. Der hier liegende Streckenabschnitt zwischen Nennig und Perl und weiter zur französischen Grenze bei Apach bildete einen Inselbetrieb, denn es gab keine Eisenbahnverbindung zum übrigen Eisenbahnnetz des Saarlandes. Die Bahnstrecke zweigt in Thionville von der Hauptbahnstrecke Luxemburg nach Metz ab und verläuft weitestgehend entlang der Mosel – sie weist keine größeren Kunstbauten auf. Zwei Drittel der Bahnstrecke liegen in Deutschland und das andere Drittel in Frankreich.

Bis zum Jahr 1974 konnte man auf der Obermoselstrecke die zum Einsatz kommenden Dampflokomotiven bestaunen. Die Elektrifizierung der Streckenabschnitte zwischen Thionville und Apach mit der Wechselspannung 25kV/50Hz sowie zwischen Apach und Karthaus resp. Hbf Trier mit der Wechselspannung 15kV/162/3Hz begannen im Jahr 1960 und waren im Jahr 1974 abgeschlossen. Der 1,2 km lange Abschnitt durch den Nitteler Tunnel wurde in den Jahren 2009-2010 saniert und der zuvor zweigleisige Abschnitt leider auf ein Gleis reduziert.



Es sollte jedoch erwähnt werden, dass die Züge auf der Bahnstrecke, welche während der Annexion von Lothringen-Elsass dem deutschem Fahrbetrieb unterworfen war, auf der rechten Seite fahren – bei der Fahrt ab dem Hbf Trier hat man somit die Mosel stets im Blick. Leider wurde der grenzüberschreitende Bahnverkehr zum Leidwesen der Pendler eingestellt. Die beiden Bahnhöfe Apach und Perl sind somit Endbahnhöfe. Tagsüber pendeln die Triebwagen im Stundenrhythmus zwischen Trier und Perl. Die maximale Geschwindigkeit wird mit 120 km/h angegeben. Ab Dezember 2013 wurde dann der Bahnverkehr zwischen Apach und Thionville eingestellt und der Busdienst übernahm diesen Dienst.



Bahn bei Wincheringen

Am 10. Juni 2007 wurde der grenzüberschreitende Personenverkehr nach über 14 Jahren auf der Obermoselstrecke wieder in Betrieb genommen, leider nur mit zwei Zugpaaren an Samstagen, Sonntagen und an Feiertagen – kein gutes Zeichen für den länderübergreifenden Bahnverkehr. Die durchschnittliche Fahrt zwischen Trier und Thionville und Trier dauert etwa 80 Minuten. Im August 2018 hat der für den deutschen Teil der Strecke zuständige Zweckverband SPNV beschlossen, ab dem Jahr 2024 gemeinsam mit der SNCF täglich einen Regionalexpress alle zwei Stunden verkehren zu lassen – Licht im Tunnel ist angesagt. Da die beiden Bahnstrecken jedoch unterschiedliche Spannungs- und Frequenzsysteme aufweisen, wäre es logisch Lokomotiven oder Triebwagen mit einem Mehrantriebssystem auf der Obermoselbahnstrecke verkehren zu lassen.

Man könnte sich auch vorstellen, dass diese Bahnstrecke zu Testfahrten für die vorhandenen Akkutriebwagen TER vom Typ Alstom ausgewählt werden könnte – in Frankreich sind diese mittlerweile im Probeinsatz. Der Interregionale Parlamentarierrat (IPR) der Grossregion, welche u.a. das Saarland und Rheinland-Pfalz sowie die Region Grand Est und Luxemburg umfasst, wäre sicherlich die Anlaufstelle, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr voranzubringen.



Städte entlang der Bahnstrecke

Aus der Mittelsteinzeit findet man in Perl und der näheren Umgebung einige Siedlungspuren und Grabfelder aus der Bronze- und Eisenzeit. Die keltischen Ortsnamen und die römischen Bauwerke belegen die Attraktivität des Standortes zu allen Zeiten. Die römische Villa in Nennig stammt aus dem 4. Jhr. und wurde wohl bei der Normannenschlacht im Jahr 882 zerstört. Die mittelalterlichen Burgen und Kirchen sind weitere Zeugen einer bewegten Vergangenheit – die ältesten schriftlichen Nennungen stammen aus dem 9. Jhr. Auf dem Wiener Kongress im Jahr 1815 wurde der Kanton Saarburg zunächst Österreich zugeordnet, zum 1. Juli 1816 kam das gesamte heute zur Gemeinde Perl gehörende Gebiet zum Königreich Preußen.



Sierck-les-Bains

Die Anfänge der Ortschaft Sierck-les-Bains, die um das Jahr 960 von Trier abhängig war, reichen bis in das Zeitalter der Karolinger zurück. Der Ort entstand um eine Burganlage, die wohl im 10. oder 11. Jhr. in talbeherrschender Lage errichtet wurde. Es wird angenommen, dass es an der Stelle der späteren Burg früher ein gallo-römisches Kastell gab, obwohl römische Funde in Sierck und Umgebung selten waren. Das Schloss Sirck (Sirick, Sierck) wurde am 3. September 1643 unter Herzog Enghien von Frankreich belagert und eingenommen. Im Jahr 1661 wurde Sierck beim Vertrag von Vincennes der französischen Krone angegliedert. Die Franzosen nutzen das Plateau und im 17. Jhr. erweiterte der Festungsbauer Sébastien Vauban die Festung mit Vorwerken. Die Burg Malbrouck ist eine komplett renovierte mittelalterliche Burganlage. Die Höhenburg ist eine nahezu rechteckige Anlage mit einer Seitenlänge von 50 m im Süden, 66 m im Osten, 68 m im Westen und 49 m im Norden. Von den vier Ecktürmen sind drei rechteckig, einer ist rund. Die Burg erhebt sich weithin sichtbar auf der Spitze des kegelförmigen Meinsberg.

Der Name „Château de Malbrouck“ für die Burg Meinsberg geht auf eine Begebenheit zurück. Er bezieht sich auf den englischen Feldherrn John Churchill, 1. Duke of Marlborough, in Frankreich als Malbrouck bekannt. Während des Spanischen Erbfolgekriegs marschierte Marlborough mit 100.000 Mann von Trier an der Mosel entlang im Jahr 1705 gegen Frankreich, er wurde jedoch bei Sierck gestoppt. Marlborough wählte die Burg als Hauptquartier und wartete auf Unterstützung, die ausblieb. Schließlich musste sich der Feldherr bei Nacht und Nebel nach Trier und weiter nach Maastricht zurückziehen. Die Burganlage wurde während der Französischen Revolution vom Staat eingenommen, der sie im Jahr 1793 versteigerte. In der Folge verfiel sie zusehends – sie wurde unter Denkmalschutz im Jahr 1930 gestellt. Im Jahr 1975 kaufte das Département Moselle die Ruine – nunmehr „Château de Malbrouck“ und ließ sie aufwendig restaurieren.

Der Ort Apach wurde erstmals als Aspach im Jahr 1196 erwähnt. Der neun m hohe Apacher Eiffelturm wurde im Jahr 2009 von einem Unternehmer gestiftet und befindet sich am Grenzübergang nach Perl – etwa 400 m von Schengen entfernt.

Das Städtchen Koenigsmacker hieß im Mittelalter u.a. Machra (1065) und wurde nach weiteren Änderungen als Freymacker während der Französischen Revolution bezeichnet. Ab dem Jahr 1320 ließ Johann von Luxemburg, König von Böhmen, den „Orefestigen“ und zur Unterscheidung von Grevemachern zu „Königsmachern“ benennen. Der im 18. Jhr geschaffene, reich skulptierte Bildstock aus Kalkstein ist 37,9 cm hoch und 14,8 cm breit – ihm sollte man einen Besuch gönnen.

Die Stadt Thionville bestand schon zur Zeit der Merowinger und die erste urkundliche Erwähnung fand der Ort im Jahr 752 als Theudonis villa. Durch den Pyrenäenfrieden am 7. November 1659 wurde die Stadt von Frankreich am 7. November 1659 annektiert, was im Jahr 1678 durch den Frieden von Nimwegen bestätigt wurde.

Trotz vieler Kriegszerstörungen blieben zahlreiche Bauten erhalten oder sie wurden wieder restauriert – vor allem die Altstadt mit ihren ansehnlichen Bürgerhäusern u. a. aus der Wilhelminischen Ära ist ein Besuch wert. Auf dem Marktplatz steht der Belfried aus dem 14. Jhr. dessen Turm die dicke Glocke von Thionville beherbergt. Der 14-seitige Turm steht auf einem 2,5 bis 3 m hohen kreisförmigen Fundament, in dem viele Autoren die Überreste einer karolingischen Kapelle sehen wollten. Der Turm soll in Wirklichkeit der Bergfried einer Burg gewesen sein, die von den Grafen von Luxemburg errichtet wurde und dem Umfang des heutigen Burghofs entsprach. Er diente nacheinander als Wohnhaus und letzte Fluchtmöglichkeit im Falle eines Angriffs, als Waffenlager, Gefängnis und schließlich im Jahr 1905 als Museum.

Marcel OBERWEIS

Quellennachweise:

1. www.froschhaus.de/html/wasserliesch-chronik-2
2. de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Thionville-Trier
3. Broschüren der DB
4. Unterlagen seitens des Tourismusbüros in Thionville

ASCFL Athlétisme Luxembourg

40er Cross Meisterschaften

Frédérique Gueth und Pascal Jacquemin neue Meister

Nach 2015 fanden die diesjährigen Cross-Meisterschaften dieses Jahr wieder in Reckingen/Mess statt. Organisiert wurden die Meisterschaften am 02. März von Denis Curridor. Insgesamt waren 20 Athleten angemeldet. Die drei Frauen mussten eine Strecke von 5,6 km zurücklegen, während die 17 Männer 8,4 km zu bewältigen hatten.

Rennen der Männer: Sieg und Meistertitel für Pascal Jacquemin

Bei den Männern, die sechs Runden zu absolvieren hatten, setzte sich der amtierende Titelträger Pascal Jacquemin (CFL-BU) von Beginn an, an die Spitze des Feldes. Ihm folgten Tim Hoscheit (CFL-PI) und Wouter Claes (CFL-TM). Im weiteren Verlauf des Rennens gelang es Wouter Claes, Tim Hoscheit noch zu überholen und belegte schließlich den zweiten Platz. Den Sieg von Pascal Jacquemin konnte er aber nicht mehr streitig machen. Tim Hoscheit, der nach einem Unfall erst vor Kurzem wieder ins Training einsteigen konnte, sicherte sich ungefährdet den dritten Platz. Zur allgemeinen Überraschung belegte Quentin Rochet (CFL site services) den vierten Platz.

Podium CFL Meisterschaft:

1.	Pascal Jacquemin CFL-BU
2.	Wouter Claes CFL-TM
3.	Tim Hoscheit CFL-PI

Rennen der Frauen: Frédérique Gueth neue Meisterin

Bei den Frauen, die vier Runden zu absolvieren hatten, konnte sich Frédérique Gueth (CFL-TM) vom Start weg von ihren Konkurrentinnen absetzen und so einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg einfahren. Dabei konnte sich Frédérique Gueth gleichzeitig über den Titel der CFL-Meisterin freuen. Den zweiten Platz sicherte sich Cathie Knaus (Ind.) vor Margot Rochet (Ind.).

CFL Meisterschaft für Dienststellen:

Die interne CFL-Meisterschaft für Dienststellen gewann die Mannschaft des TM mit Wouter Claes, Pascal Maurer und Claude Stiefer. Das Team der „Ewig Junggebliebenen“ mit Gilbert Schiltz, Albert Recken und Romain Wolff belegte den zweiten Platz.

Zieleinlauf Männer – 8.400 m

Ptz	Name	Verein / Dienststelle	Zeit
1	JACQUEMIN Pascal	CFL - BU	35'17"
2	CLAES Wouter	CFL - TM	35'52"
3	HOSCHEIT Tim	CFL - PI	36'38"
4	ROCHET Quentin	CFLsite services	37'30"
5	MAYERUS Stéphane	CFL - Terminals	37'58"
6	MAURER Pascal	CFL - TM	39'10"
7	WARKEN Daniel	CFL - RH	39'13"
8	HERMES Pit	Ind.	40'06"
9	SCHILTZ Gilbert	CFL - Retraité	40'17"
10	BONNE Michel	CFL - II	41'45"
11	PAULY Alain	CFL - RH	42'20"
12	STIEFER Claude	CFL - TM	43'02"
13	BOURG Kin	Ind.	43'09"
14	RECKEN Albert	CFL - Retraité	44'14"
15	FUX Jeff	CFL - TM	47'04"
16	REIFFERS Joe	Ind.	52'24"
17	WOLFF Romain	CFL - Retraité	53'39"

Zieleinlauf Frauen - 5.600 m

Ptz	Name	Verein/ Dienststelle	Zeit
1	GUETH Frédérique	CFL-TM	33'56"
2	KNAUS Cathie	Ind.	35'12"
3	ROCHET Margot	Ind.	37'53"

An dieser Stelle möchten wir uns noch bei den Verantwortlichen der Gemeinde Reckingen/Mess für ihren herzlichen Empfang bedanken.

Nächste Termine

06. Juli : 10 km Meisterschaft in Niederfeulen
11. – 14. Oktober : USIC Meisterschaften im Marathon für Frauen und Männer in Sofia (Bulgarien)

Läufer/innen, die teilnehmen möchten, können sich bei Luc Scheer anmelden (E-Mail : scheluc33@gmail.com, Tel.: +352 2489-5884) melden. Es können vier Männer und drei Frauen an den Start gehen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Veranstaltungen können bei Luc Scheer (E-Mail : scheluc33@gmail.com, Tel.: +352 2489-5884) angefragt werden. Details werden auch auf der inside CFL-App publiziert.

Text & Fotos: Josy BOURGGRAFF





ULC billigt Änderungsvorschläge am Gesetzentwurf 7650 über Sammelklagen nicht

Zehn Monate nach der Veröffentlichung des Gutachtens des Staatsrats hat die Regierung endlich die Änderungsvorschläge zum Gesetzentwurf über Sammelklagen veröffentlicht.

Die Enttäuschung entspricht dabei den Erwartungen der ULC:

Der Kern des von der vorherigen Regierung eingebrachten Gesetzentwurfs, nämlich die Förderung der gütlichen Einigung zwischen den Parteien dank präziser Rahmenbedingungen und durch die Einschaltung des Mediators für Verbrauchergeschäfte, die für den Verbraucher kostenlos war, wurde völlig verfälscht. Das über die Landesgrenzen hinaus gelobte luxemburgische Modell war demnach nicht von langer Dauer.

Im Gegensatz zu **individuellen Verbraucherrechtsstreitigkeiten**, für die der Mediator für Verbrauchergeschäfte zuständig ist, werden **Sammelklagen im Verbraucherrecht** gemäß den Änderungen nun der **zivil- und handelsrechtlichen Mediation** durch vom Justizminister zugelassene Mediatoren unterstellt, deren Leistungen für die Parteien kostenpflichtig sind. Zur Erinnerung: Der nationale Dienst des Mediators für Verbrauchergeschäfte ist eine Einrichtung zur außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten, deren Arbeitsweise und Verfahren im Verbrauchergesetzbuch geregelt sind und deren Dienste für Verbraucher kostenlos sind.

Darüber hinaus sah der Entwurf vor den Änderungen vor, dass der Richter in der Zulässigkeitsentscheidung die Modalitäten und Fristen festlegt, nach denen sich interessierte Verbraucher an der Suche nach einer gütlichen Einigung beteiligen können. Diese entscheidenden Bestimmungen sind verschwunden.

Zu beachten ist auch, dass der Gesetzentwurf 7919 über die zivil- und handelsrechtliche Mediation seit November 2023 im Parlamentsausschuss auf Eis liegt, was eine Reihe von Unsicherheiten mit sich bringt.

Darüber hinaus bedauert die ULC, dass die Änderungsvorschläge den Anwendungsbereich des geplanten Gesetzes drastisch einschränken, da der Anwendungsbereich nun genau an jenen der Richtlinie, die es umsetzt, angepasst wird, was darauf hinausläuft, dass Sammelklagen auf den Bereich des Verbrauchergesetzbuches beschränkt werden. Diese Einschränkung des Anwendungsbereichs wird ins-

besondere zum Ausschluss von Sammelklagen in Bezug auf Mietstreitigkeiten und bestimmte Streitigkeiten im Bauwesen führen, sofern sie nicht unter die Einstufung als unlautere Geschäftspraktiken und/oder Verbraucherverträge fallen, die durch das Verbrauchergesetzbuch geregelt sind.

Die ULC ist jedoch der Ansicht, dass sichergestellt werden muss, dass alle Aspekte im Zusammenhang mit Verbraucherverträgen zwischen Verbrauchern und Gewerbetreibenden, vom Zustandekommen der Verträge bis hin zu Mängeln oder Problemen bei der Vertragserfüllung, Gegenstand von Sammelklagen sein müssen.

Zur Erinnerung: In den Nachbarländern wurde der Anwendungsbereich der Sammelklage schrittweise ausgeweitet, so in Frankreich oder auch für kleine und mittlere Unternehmen in Belgien. In Italien wurde er sogar in das Zivilgesetzbuch eingefügt.

Der einzige positive Aspekt der Änderungsvorschläge ist die Tatsache, dass der Ausschluss des Finanzsektors aus dem Anwendungsbereich, der gegen die Richtlinie verstieß, nun gestrichen wurde. Sammelklagen gegen Finanzinstitute sind demnach denkbar.

Was die Klagebefugnis betrifft, so wird diese nun ausschließlich Organisationen oder Vereinigungen vorbehalten, die im Voraus eine Zulassung erhalten haben, wie etwa Verbraucherorganisationen, und die den Status „Qualifizierte Einrichtung“ haben.

Der Entwurf schweigt sich jedoch über die Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung aus, die nach der Richtlinie zugunsten der genannten qualifizierten Einrichtungen ergriffen werden sollten.

Es sind keine Maßnahmen zur Umsetzung dieser Unterstützungspflicht vorgesehen. Um ein erneutes Vertragsverletzungsverfahren wegen nicht ordnungsgemäßer Umsetzung zu vermeiden, wünschen wir uns, dass das künftige Gesetz eine **spezielle Rechtshilfe** vorsieht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Gesetzentwurf in seiner geänderten Form nicht die Zustimmung der ULC finden kann.

Mitgeteilt von der ULC am 17.4.2024

Muttergottesoktav 2024

... fir ze dengem!

D'Schlussprozessiou vum der Muttergottesoktav
ass den **05. Mee 2024 um 15:00 Auer.**

De Rendez-vous ass op der Place Clairefontaine ëm 14:45 Auer.



SigniTEC S.à r.l.
Signmaking Solutions



Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber, Werbeplänen, Fahrzeugverklebung.
CNC - Fräse

Tél.: 26 30 55 61

www.signitec.lu

Der nächste „Transport“ erscheint am 21. Juni 2024

Redaktionsschluss ist der 13.06.2024

(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: 2489-1289
Téléfax: 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 944,43

Seit dem 1. September 2023 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 23,2752 €.

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

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 22,0395 €

Für die Pensionempfänger ist die Basis ein Wert von 22,9199 €.

 **SYPROLUX**
syprolux@pt.lu

