

TRANSPORT



Sozialwahlen 2024

Wählen? – Ja!

Gleich ein paar Neuerungen wird es nächstes Jahr bei den Sozialwahlen geben. Gewählt wird per Briefwahl, der Wahlzettel wird in unterschiedlichen Umschlägen (mit verschiedenen Farben) über den Postweg zugestellt. Nachdem dieser vom Mitarbeiter ausgefüllt wurde, kann er über den Postweg der CFL-Direktion zugesendet werden oder in einer der Urnen, welche am Arbeitsplatz aufgestellt werden, eingeworfen werden.

Der **SYPROLUX** hat folgende Änderungen wesentlich vorangetrieben und sich für deren schnelle Umsetzung eingesetzt. In unseren Augen entspricht die neue Aufteilung verschiedener Personaldelegationen den Gegebenheiten der Realität. Mit der Neugliederung verschwindet der aufgezwungene Elitarismus innerhalb der Laufbahnen.

Im Klartext bedeutet das, dass jeder Mitarbeiter das Recht hat in seinem Dienstzweig wählen zu gehen, unabhängig von seiner Laufbahn und seinem Grad. Die Klausel, dass ein Mitarbeiter der oberen Stufe der S-oder B-Laufbahn in den „Services Centraux“ wählen muss, wird somit abgeschafft.

Services Centraux:

In Zukunft werden in den „Services Centraux“ alle Dienststellen zusammengefügt, welche unter die sogenannten „services d'appui“ oder „services de support“ fallen : RH (ressources humaines); IN (informatique); FI (finance); AT (achat); SG (secrétariat général); Q (qualité); COM (communication) ; S&E (sûreté et environnement) ; AI (audit interne) ; CA (conseil d'administration) .

GI:

Um der Problematik im GI-Dienst, der des öfters befasst ist Rechnung, zu tragen, wird zusammen geführt, was zusammen gehört. Und die Dienste GI (gestion infrastructure); II (ingénierie infrastructure) und PI (projets infrastructures) werden zusammengelegt.

Cadre Hors Statut:

Nach zwei-jährigem Hin-und Her debattieren, erhalten die Mitarbeiter das aktive Wahlrecht und dies bis zum Rang des „Chef de Division“. Auch sie werden in ihren jeweiligen Dienstzweigen wählen gehen können

Steve WATGEN

Sektioun Osten:

Léiw Memberen,

dëst Joer fënnt leider keen Sektionsausflug statt, mir wëllen lech awer invitéieren op e gemittlecht Mëttesiessen an zwar e

Samschsdeg, den 28. Oktober

an de

Restaurant La Tourelle

(12, Wäistrooss L-5450 Stadtbredimus)

- RDV um 11h30 fir den Aperitif
- Duerno dierft dir lech e Menu à la Carte eraussichen.

Aus organisatoresche Grënn biede mer lech em Umeldung bis spëitstens, Dënschdes, den 17 Oktober 2023 um SYPROLUX-Generalsekretariat: 22 67 86 1 / Basa 4990 1289 oder op: syprolux@pt.lu

Mat kollegiale Gréiss,
de Comité Sektions Osten



Foto:© www.vinsmoselle.lu

Faire Einstellungen



STEVE WATGEN
Secrétaire Général

In einer Zeit, in der die Arbeitswelt immer komplexer und vielfältiger wird, ist es von entscheidender Wichtigkeit, dass faire Einstellungen in den Mittelpunkt gerückt werden. Die Art und Weise, wie die CFL ihre Mitarbeiter einstellt, hat einen direkten Einfluss auf deren Arbeitszufriedenheit, Motivation und letztendlich auch auf den Erfolg des Unternehmens. Gewerkschaften spielen hierbei auch eine wichtige Rolle, hier werden die neuen Bediensteten unterstützt und beraten.

Faire Einstellungen bedeuten, dass alle Bewerber unabhängig von ihrem Geschlecht, ihrer ethnischen Zugehörigkeit, ihrer sexuellen Orientierung oder anderen persönlichen Merkmalen gleich behandelt werden. Diskriminierung jeglicher Art sollte in der heutigen Arbeitswelt keinen Platz haben. Wichtig ist, dass Unternehmen ihre Einstellungsprozesse richtig organisieren, so sind sie frei von Vorurteilen und Stereotypen.

Darüber hinaus sollten faire Einstellungen auch die berufliche Entwicklung und Aufstiegsmöglichkeiten der Mitarbeiter berücksichtigen und diese auch einhalten. Keine leeren Sprüche und falsche Versprechungen. Es ist nicht nur wichtig, dass Unternehmen qualifizierte Mitarbeiter einstellen, sondern auch, dass sie ihnen die Möglichkeit geben, sich weiterzuentwickeln um ihr volles Potenzial auszuschöpfen. Dies kann durch gezielte Weiterbildungsprogramme, oder andere Formen der Unterstützung geschehen.

Die Sozialpartner spielen eine entscheidende Rolle bei der Förderung fairer Einstellungen. Sie setzen sich für die Rechte der Arbeitnehmer ein und kämpfen gegen Diskriminierung und Ungerechtigkeiten in der Arbeitswelt. Sie können Unternehmen dazu ermutigen, ihre Einstellungspraktiken zu überprüfen und zu verbessern, indem sie beispielsweise Richtlinien und Verfahren zur Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit vorschlagen.

Druck schneller, gezielter und mehr einzustellen

Vor allem im MI-Bereich wird es zu größerem Umdenken kommen. Durch die Einführung der "tableaux de service" wird es auch im Bereitschaftsdienst zu Umwälzungen kommen. Hier liegt das Hauptaugenmerk bei der schlussendlichen

Umsetzung der "tableaux de service" und selbstverständlich bei den Einstellungen. Nur mit einem richtig aufgefüllten Personalbestand sind die anstehenden Aufgaben ("tableau de service" und Bereitschaftsdienst) zu gewährleisten. Es gilt demnach im Management etliche Schippen drauf zu legen in punkto Personalberechnungen und Einstellungsprozeduren. Wir als SYPROLUX werden dies genaustens verfolgen und jegliche Missstände anprangern.

Verhandlung und Ergebnis ...

Eine Gratwanderung in der Verhandlungsphase ist der Erfolg. Die Bedürfnisse, Bedingungen und Perspektiven der Mitarbeiter so umzusetzen, dass keine Partei das Gesicht verliert. Es erfordert Fingerspitzengefühl und die Fähigkeit Kompromisse einzugehen, um eine Win-Win-Situation zu erreichen. Trotzdem, bei beiden Parteien wird es Mitarbeiter geben, die mit dem Erzielten Resultat nicht zufriedengestellt wurden. In diesem Falle sollen die Probleme konkret angesprochen werden und mit den erforderlichen Informationen hinterlegt werden. Nur so können die Sozialpartner bei einer Zwischenuntersuchung nach einem Jahr reagieren und etwaige Verbesserungen vorschlagen.

Zusammenhalt ist wichtig

Ein Unternehmen wie die CFL steht im Wandel der Zeit und verändert sich ständig. Viele positive, aber auch negative Einflüsse stehen auf der Tagesordnung und müssen bewältigt werden. Leider nicht immer zu Gunsten des Personals, die Tag für Tag ihr Bestes für die CFL geben. Was aber immer seltener von den CFL-Verantwortlichen honoriert wird. Auch darum ist jetzt und hier Zusammenhalt gefragt. Für das gesamte Personal ist die Zusammengehörigkeit, ein wichtiger Baustein.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Teamarbeit der Schlüssel zur Bewältigung der Herausforderungen der Zukunft ist. Indem wir unsere Kräfte bündeln, können wir schneller vorankommen und bessere Ergebnisse erzielen. Egal ob auf individueller- oder Gewerkschaftsebene - miteinander sind wir stark in der Zukunft.

Steve WATGEN



SYPROLUX deng Eisebunner Gewerkschaft

Kongress vun den Eisebunner (innen)

Fréides, den 01. Dezember 2023 um 15:00 Auer
am SYPROLUX Generalsekretariat

Mir zielen op dech!

Steve Watgen

Generalsekretär

Mylène Bianchy

Präsidentin

Fränz Duhr

Vize-Präsident

Mir bieden ëm Umeldung bis spéitstens den 14.11.2023 um Generalsekretariat



Save the date!!!

**Generalversammlung unserer
Pensionierten und Witwen am
Freitag, dem 17. November 2023**



Agenda 2024

Als SYPROLUX versiche mer och eise Beitrag zu méi Nohal-
tegkeet am Alldag ze leeschten. Aus dem Grond an och mam
Bléck, dass ëmmer méi Memberen a Sympathisante vum
SYPROLUX op eng digital Agenda zeréckgräifen, géife
mer den Drock vun der traditioneller Agenda fir d'Joer
2024 astellen.

Falls awer elo nach Memberen oder Sympathisanten
eng Agenda am Pabeierformat gären hätten, sollen déi
Leit sech w.e.gl. um **SYPROLUX-Generalsekretariat**
(Tel. 22 67 86-1, email: syprolux@pt.lu) mëllen.

Eise SYPROLUX-Kalenner géinge mer awer bäibehalen.

Bericht des Workshops vom 2. & 3. August 2023 betreffend: Die Überarbeitung der Schichtlagen in den Dienstplänen



Folgende Umstände haben u.a. überhaupt erst zu diesem Workshop geführt:

- Abschluss der Réorganisation des RGTR-Netzes
- Keine Übergänge mehr von weniger als 14 Stunden in der langfristigen Dienstplanung
- Kein Einsetzen von Kompensationsurlaub (früher „S“) mehr in den Dienstplänen der Fahrer:innen der Reserve

Ohne jetzt zuviel ins Détail zu gehen, möchte ich hervorheben, dass die zwei Tage überwiegend von konstruktiver Zusammenarbeit geprägt waren und alle Beteiligten sich einig waren, dass das Dienstalster (ausschließlich als Busfahrer:in) immer prämiert werden muß. Hierzu zählen nicht die Zeiten in anderen Betriebszweigen der CFL-Gruppe.

Desweiteren möchte ich betonen, dass unser Verantwortlicher für die Dienststellung/-ausführung auf alle Wünsche der Personalvertreter eingegangen ist, wo es ihm möglich war und z.B. nach einer etwas hitzigen Diskussion zwischen mir und den Personalvertretern vom OGB-L-Landesverband von sich aus den Vorschlag gemacht hat, die Schablonen der beiden Dienstpläne LUX 2 und EN 2 identisch aufzubauen. Dort, wo ein Wunsch nicht berücksichtigt werden konnte, hat oben genannter immer auch plausibel aufgezeigt, warum er dies oder jenes nicht umsetzen kann – sehr beispielhaft!

Chronologische Reihenfolge:

Roulement 1 EN/LUX: Hier wurden nur kleinere Veränderungen betreffend Anfang/Ende vorgenommen. U.a. sei erwähnt, dass es keinen Wechsel von Früh auf Spät(Rlmt 1 LUX 18. Woche) mehr geben wird. Die Feiertagsschablone bleibt logischerweise unverändert.

Roulement 2 EN/LUX: Identischer Aufbau der Schablone. Beide Roulements bekommen 2 zusätzliche freie Wochenenden SA/SO. Dies ist leider auf Kosten der Dienstpläne LUX 3 und 4 gegangen. Ich habe mich vehement gegen diese Konstellation gewehrt und vorgeschlagen,

den o.g. Dienstplänen jeweils nur 1 zusätzliches freies Wochenende zuzuteilen, um im LUX 3 und 4 zumindest kein freies Wochenende SA/SO wegnehmen zu müssen. Hier bin ich dann am Widerstand der anderen Personalvertreter und des Herrn Chef du Mouvement gescheitert, obwohl letztgenannter für ca. 2 Minuten meine Meinung klar geteilt, bevor er dem Druck der anderen Personalvertreter nachgegeben hat.

Roulement 3 und 4 LUX: Aus o.g. Gründen habe diese beiden Roulements ein freies Wochenende SA/SO verloren, jedoch im Gegenzug doppelte Ruhetage auf SO/MO hinzubekommen.

Als weitere Verbesserung betreffend alle Feiertagsschablonen ist unbedingt hervorzuheben, dass die „S“-en immer vor oder hinter einen einzelnen oder doppelten Ruhetag platziert wurden. Dies erhöht signifikativ die Wahrscheinlichkeit, dass man eine längere Wochenruhezeit haben kann als laut ordinärer Dienstschablone vorgesehen.

Der geplante Wechsel ist auf den 9. Oktober datiert. Jedoch wurde vom Verantwortlichen für die Dienstaufstellung/-ausführung betont, dass dieser Wechsel sich über mehrere Tage hinziehen wird, da durch die zahlreichen Veränderungen ein Wechsel von einem Tag auf den anderen nicht möglich sei und man das potenzielle Ausfallen von Linienfahrten vermeiden möchte.

Alles in allem bin ich dennoch persönlich sehr zufrieden mit dem, was erreicht wurde. Wir alle dürfen auch in diesem ganzen Kontext nicht vergessen, dass in dieser ganzen Diskussion auch ein großer Teil persönliche Wahrnehmung steckt, d.h. jeder Fahrer/jede Fahrer:in in ein und demselben Roulement empfindet und bewertet anders, sei es jetzt im positiven oder negativen.

Solltet ihr Fragen haben in diesem Zusammenhang, stehe ich euch gerne zur Verfügung.

Dan SCHILDGEN

Einladung zur Generalversammlung der BU-Kommission

Samstag, den 21. Oktober ab 17 Uhr im Generalsekretariat des SYPROLUX

(20A, rue de Strasbourg, Luxembourg)

Im Anschluss wird ein Abendessen angeboten.

Anmeldung unter	marc.becker@cfl.lu oder via Whatsapp-Nachricht marianne.muller@syprolux.lu oder Tel.: 22 67 86-1
-----------------	---

Über ein zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen, da es die erste Generalversammlung seit 2020 ist! Außerdem stehen die Sozialwahlen 2024 quasi vor der Tür.

FIR DE SYPROLUX
Daniel SCHILDGEN,
Marc BECKER.

De Jangeli fiert net méi den Houwald erop ... Hommage an die Autobuslinien 413 und 424

Zum 15.07.2023 hat der CFL-Busdienst die oben genannten Linien im Zuge der Reorganisation des RGTR-Netzes verloren, und das, nachdem schon im Mai 2021 die Linien 304 und 307 an ein anderes Unternehmen vergeben worden sind. Jetzt kann man als Außenstehender bzw. Nicht-Mitarbeiter der CFL – oder in diesem Fall des CFL-Busdienstes – sich selbstverständlich fragen: „Wo ist das Problem?“; hierzu möchte ich doch gerne folgende historischen Tatsachen und Umstände anmerken bzw. in Erinnerung rufen, um den Zusammenhang besser verstehen zu können:

Wie den meisten von uns bekannt ist, bediente die Schmalspurbahn der CSL (Chemins de fer secondaires luxembourgeois) mit einer ihrer Paradenstrecken von Februar 1882 bis Mai 1955 die Strecke Luxembourg – Remich (mit Haltepunkten in Hesperange, Alzingen, Weiler-la-Tour/Schlammeestée, Aspelt, Altwies, Mondorf-Dorf, Mondorf-Bad, Ellange und Remich). Schon sehr schnell hatte man der – bei der Bevölkerung allseits beliebten Bahn – den Kosenamen „Jangeli“ gegeben, der sich bis zur Einstellung des Betriebes im Mai 1955 halten sollte. Nach dem 2. Weltkrieg gingen aber aus wirtschaftlichen Gründen (hohes Defizit) die Aktivitäten der CSL an die im April 1946 gegründeten CFL über. Und auch unter deren Verantwortlichkeit wurde das Defizit in den folgenden Jahren nicht geringer und so berief man sich auf Artikel 4 der CFL-Statuten, der u.a. vorsieht, dass defizitäre Zugstrecken durch effizientere Transportmittel ersetzt werden können. Die – seitens der CFL – rigorose Anwendung dieses Artikels führte Anfang 1952 zur Gründung vom CFL-Busdienst. Bereits zum Ende des Jahres 1952 ordneten die CFL den Parallelbetrieb von Zug und Autobus auf der Strecke Luxembourg – Remich an. Wie vorher schon bei Schmalspurbahn-Streckenstilllegungen (z.B. Noerdange-Martelange, Cruchten-Larochette, Diekirch-Vianden), wurde die Substitution der Strecke des defizitären „Jangeli“ von den CFL-Verantwortlichen mit Druck vorangetrieben. Auch hier sollte der Streckenverlauf der Autobuslinie so parallel wie irgend möglich dem Verlauf der Schiene folgen. Die geplante Stilllegung missfiel natürlich den Gewerkschaften und den Mitarbeitern (Lokomotivführer, Zug-

führer, Stationsvorsteher, Rottenarbeiter, Bremser, u.v.m.). Doch die „neue“ Zeit hatte den „Jangeli“ unwiderflich eingeholt, und so kam es wie es kommen mußte – der Zugbetrieb der „Réimecher Streck“ wurde ab Mai 1955 integral vom CFL-Autobusdienst ersetzt, dessen Fahrzeugflotte sich seit November 1952 von 6 auf respektable 25 Autobusse vom französischen Hersteller Chausson vergrößert hatte. Genau wie die Reisenden und Mitarbeiter des „Jangeli“ auf und entlang der Strecke sich seit mehr als 7 Jahrzehnten mit „ihrem“ Zug identifizierten, oft sogar ihren Alltag an der Vorbeifahrt, der Abfahrt oder Ankunft eines Zuges orientierten (man hatte im ausgehenden 19./beginnenden 20. Jahrhundert weder Radio, Armbanduhr, Handy, o.ä.), so wurde der CFL-Bus mitsamt seiner Fahrer gleichfalls sehr schnell mit Wohlwollen der Reisenden angenommen, was dem verbesserten Komfort sowie einer schnelleren Reise an sich zu verdanken war.

Bis ins Jahr 1996 wurden diese Strecken 175 + 192 (heute 413 + 424) von den CFL-Autobussen zuverlässig und zur Zufriedenheit der Kunden im Substitutionsdienst bedient. Im selben Jahr wurden sämtliche CFL-Substitutionsstrecken unwiderruflich in das RGTR-Netz integriert, existierten doch zu diesem Zeitpunkt sämtliche ehemaligen Gleisanlagen oft schon jahrelang nicht mehr, wodurch eine Wiedereinführung des Zugbetriebes ausgeschlossen werden konnte. Trotzdem verblieben selbst nach 1996 „d’Réimecher an d’Haasseler Streck“ bei uns „im BU“ (Why changing a winning team?). Viele meiner Busfahrerkolleg:innen empfinden es geradewegs als ein Unding und „No-Go“, dass uns diese beiden Linien „weggenommen“ wurden ob ihrer langen Historie (Zug + Autobus zusammen mehr als 140(!) Jahre) und historisch gewachsenen Verbindung mit der Eisenbahn bzw. deren Busdienst. Schon sehe ich vor meinem inneren Auge den ein oder anderen rein rational denkenden Beamten im Transportministerium – oder wo auch immer – die Augen rollen und sich genervt fragen: „Ist es denn nicht egal, welche Linie man fährt?“. „Für Sie vielleicht – aber für viele von uns nicht!“, antworte ich dann in Gedanken ...

Selbstverständlich gab es bestimmt rationale und plausible Gründe, um die beiden Linien 413 und 424 in Zukunft

Dieser Artikel basiert einzig und allein auf meinen persönlichen Reflexionen und Recherchen

Quellennachweis:

- (1) JANGELI Schmalspurbahn Luxembourg – Remich 1882-1955 von Jean-Paul Meyer, © Éditions Gérard Klopp 2014
- (2) 50 Joer CFL-Bus, © SYPROLUX 2002
- Agenda der letzten Abfahrten/Ankünfte des 15. Juli 2023 für den CFL-Busdienst auf den Linien 413 und 424:
- Linie N°413 Fahrt N°9310 Luxembourg/Gare Centrale – Remich/Corniche, Abfahrt 23h05 – Ankunft 23h49, mit CFL-Autobus N°118 und Fahrer André Muller
- Linie N°413 Fahrt N°9461 Remich/Corniche – Luxembourg/Gare Centrale, Abfahrt 23h30 – Ankunft 00h15, mit CFL-Autobus N°217 und Fahrer David Conrath
- Linie N°424 Fahrt N°9280 Luxembourg/Gare Centrale – Waldbredimus, Abfahrt 23h00 – Ankunft 23h32, mit CFL-Autobus N°117 und Fahrer Armin Honsic
- Linie N°424 Fahrt N°9281 Waldbredimus – Luxembourg/Gare Centrale, Abfahrt 23h05 – Ankunft 23h37, mit CFL-Autobus N°110 und Fahrer Damiano Schoumacker



Autobusfahrer Armin Honsic mit Autobus N° 117 vor der letzten Abfahrt für den CFL-Busdienst auf der Linie 424 nach Waldbredimus um 23h00

einem anderen Unternehmen zu übertragen, und uns als CFL-Busdienst ab Juli 2023 „nur noch“ im Dreieck Luxembourg-Ettelbrück-Grevenmacher mit der Bedienung anderer, neuer Buslinien zu betrauen. Jedoch wäre bezüglich der Justierung an der ein oder anderen „Stellschraube“ seitens der Verantwortlichen für die Reorganisation des RGTR-Netzes etwas mehr Feingefühl durchaus angebracht gewesen. Bekanntlich soll man einen Motor, der läuft, einfach laufen lassen. Und jeden Tag das Rad neu zu erfinden, ist auch nicht opportun. Ich bin mir durchaus bewusst, dass meine Melancholie bezüglich des Verlustes oben genannter Linien fast nur auf rein abstrakten Gründen basiert. Wir als CFL-Busdienst werden weiter fortbestehen, sind wir doch ein sehr zuverlässiger (!) Partner und Dienstleister im RGTR-Netz; jedoch werden viele meiner Kollegen und ich uns noch eine Weile fragen, ob es wirklich nicht anders hätte gemacht werden können ...

Oft wird an uns Mitarbeiter die durchaus berechtigte Erwartung der persönlichen Identifikation mit dem Arbeitgeber/Arbeitsplatz angetragen. Zahlreiche Kollegen tun dies, indem sie sich für den historischen CFL- Background interessieren und sich in Vereinen organisieren, um künftigen Generationen die Welt und Arbeitsbedingungen vergangener Eisenbahn- und Autobus-Epochen zu erhalten, wie beispielsweise „Train 1900“, „5519 a.s.b.l.“ „Retrobus a.s.b.l.“, oder „Bus34 a.s.b.l.“. Ohne das Engagement dieser Freiwilligen und deren Hang zur Nostalgie würde uns viel interessantes Wissen unweigerlich auf immer verloren gehen. Dann gibt es auf der anderen Seite noch ein paar Verrückte (wie u.a. mich), die sich mit den zu bedienenden Linien identifizieren und für die es eben nicht egal ist, wenn alle paar Wochen oder Monate „die Karten neu gemischt“ werden, und für die allein schon eine Vorbeifahrt an einem alten Bahnhof einer ehemaligen Schmalspurstrecke eine gewisse Bestätigung der Daseinsberechtigung des CFL-Busdienstes bedeutet. Wenn man sich als Arbeitgeber die Identifikation der Mitarbeiter mit dem Betrieb wünscht, drängt sich dann nicht die Frage auf, wie man Identifikation überhaupt generiert? Und ist es nicht der Blick zurück, der uns ab und an hilft, das hier und jetzt besser zu verstehen?

Mit anderen Worten – man muß sich nicht mit der Historie der Eisenbahn oder speziell der des CFL-Busdienstes auskennen – es schadet aber auch nicht! Und genau so wenig schadet es, bei Zukunftsprojekten vielleicht erst einmal einen Gedanken in das zu investieren, was war ...

Natürlich kann ich das Rad der Zeit nicht zurückdrehen – im besten Fall kann dieser Artikel aber den ein oder anderen Leser etwas nachdenklich stimmen, oder sogar dazu animieren, sich ab und an etwas mit der doch überaus interessanten Geschichte der Eisenbahn in Luxembourg im Globalen, oder des CFL-Busdienstes im Partikulären, zu beschäftigen. Sehr empfehlenswert sind in dem Zusammenhang unter anderem der wunderbare Bildband „JANGELI – Schmalspurbahn Luxembourg-Remich 1882–1955“ von Herrn Jean-Paul Meyer aus dem Jahr 2014, der mittlerweile ob der hohen Nachfrage schon zum 4ten(!) Mal von den Éditions Klopp aufgelegt wurde, und sich mit tollen Texten und Bildern, sehr detailliert, mit der Geschichte des Jangeli von 1882 bis 1955 beschäftigt. Des Weiteren empfiehlt sich das/der anlässlich des 50-jährigen Bestehens des CFL-Busdienstes vom Syprolux herausgebrachte Buch/ Bildband „50 Joer CFL-Bus“ aus dem Jahr 2002, ebenso mit zahlreichen Texten, Bildern und u.a. Zeitdokumenten von Fahrern der ersten Stunde versehen, wie z.B. Jean-Pierre Blitzen oder Roger Manderscheid.

Trotz all den oben erwähnten Tatsachen widme ich dem ehemaligen Zug und den beiden Busstrecken ein wehmütiges „Vive de Jangeli !“ und „Vive de Busdéngscht !“

Marc BECKER



Eine kleine Gruppe CFL-Busfahrer:innen verabschiedet die Linien 413 und 424 am Autobusbahnhof Luxembourg



CFL-Autobus N°217 nach der letzten Ankunft auf der Linie 413 für den CFL-Busdienst von Remich kommend am Autobusbahnhof Luxembourg um 00h15 mit CFL-Autobusfahrer David Conrath

BU



Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chef de Service BU en date du 21 septembre 2023.

1. Sur le film de la course 223 nous proposons de remplacer l'indication «via Senningerberg » par les indications « via Gare/Rocade » sur le tronçon Junglinster – Bonnevoie soit « via aéroport » sur le tronçon Bonnevoie – Junglinster.
2. Ces derniers temps nous avons constaté que l'heure du rdv auprès du médecin du travail coïncide parfois avec l'heure de la prise de service. Nous proposons une prise de service au moins 30 minutes avant le rdv.
3. Quel est le stade d'évolution pour l'équipement des bus avec des parois de séparation?

FIR DE SYPROLUX

Daniel SCHILDGEN,
Marc BECKER.

TM



Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chef de Service TM en date du 20 septembre 2023.

1. Quel est l'avenir des cdm actuels (provisoirement inaptés) au nettoyage (Wäsch). La fiche de poste est-elle à jour pour ce poste ?
2. Quelle est la raison pour le refus de la prime (pour travaux insalubres) pour les agents vidant les toilettes des Kiss au R4.
3. Les installations de vidange entre les voies 122 et 123 seront-elles mises en service bientôt et quel est le personnel prévu pour la desserte. Quels sont les horaires de travail prévus.
4. Ces derniers temps la commande des vêtements de protection ainsi que des outils pose des nombreux problèmes. La commande ainsi que le délai de livraison ne satisfait pas aux besoins du service.
5. Nous demandons un accès au Service « Flex » pour tous les chefs d'équipe du train de relevage ainsi que des GSM de service performants pour ces agents.
6. Est-ce que des changements aux roulements des agents de l'AC sont prévus ? Si oui les agents concernés seront-ils consultés ?

FIR DE SYPROLUX

Marc ADAM,
Igor GOMES,
Georges DEMUTH,
Michel SCHMITT.

31. Internationale
Modelleisenbahn-Tauschbörse
Bourse d'échange de
trains miniatures

seit / depuis
1993

29
OCTOBRE
OCTOBRE
2023

10.00 - 16.00 hrs/Uhr
organisé par
organisiert vom

MODULE
CLUB
LUXEMBOURG

Steinsel
au Centre de Loisirs Norbert Melcher – rue de l'Alzette
G.-D. Luxembourg

Entrée – Eintritt : 4 €
enfants jusqu' à 12 ans entrée libre / Kinder bis 12 Jahre Eintritt frei

Module-Club Luxembourg a.s.b.l.
Tel: (+00352) 661 68 24 04 E-mail: bourse@module-club.lu
www.module-club.lu

... äere Spezialist fir de Wunnraum

ENTREPRISE DE TOITURE
WELTER JEANNOT

IMMOBILIÈRE
WELTER JEANNOT

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

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

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

AV



Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chef de Service AV en date du 28 septembre 2023.

Points PAT:

1. Les délégués du personnel désirent savoir si en cas d'un retard du train de Trèves, il y a-t-il une réglementation qui oblige le PAT Luxembourgeois à être présent de Wasserbillig à Trèves? Peux-il changé au cour de route ? Par Ex. à Kreuz Konz
2. Les délégués du personnel désirent savoir si le conteneur mise à disposition par le Service T.M. à Wiltz peut-être utilisé par le PAT? Si non, les PAT demandent aussi d'avoir un endroit pour faire leur pause.
3. Les délégués demandent d'avoir les chiffres exactes de congés bleues accordés ou refusés pour chaque mois de cette année. Les délégués veulent savoir jusque quand cette situation restera insupportable?
4. Les délégués demandent d'avoir les chiffres exactes combien de personnes on été en maladie de mai à septembre? Ceci représente combien de jours d'absence? Les délégués veulent savoir aussi combien de personnes ont été placés en inaptitude temporaire et en inaptitude définitif de janvier à septembre 23.
5. Les délégués veulent savoir combien de repos on été déplacés avec l'accord du PAT? de mai en septembre.
6. Pour lutter contre le manque de personnel chronique en AV PAT, les délégués veulent savoir combien de nouvelles classes on été prévues pour les 12 prochains mois, et combien de personnes par classe?
7. Les délégués du personnel veulent savoir pourquoi les uniformes ne sont plus livrés régulièrement. L'attente est extrêmement longue.

Points Guichet & Portier:

8. Avant les travaux au Centre de Vente, le représentant du SYPROLUX avait demandé d'installer un Tour pour pouvoir charger les Portables dans des casiers spéciales. Suite des questions multiples de la part de notre clientèle, la nécessité est devenue encore plus grand.
9. Le représentant du SYPROLUX demande s'il est envisagé de prolonger le Service des Objets trouvés aussi pour les Weekends sur 2 tours matin et après-midi ?
10. Le représentant du SYPROLUX vient de parler avec les agents du Belval concernant le Parking. Les agents se sont posé la question pourquoi le prix d'un abonnement pour un agent CFL vient d'augmenter de 25€ à 85€. Surtout pour les remplaçants ce point sera un grand problème financier. La demande du SYPROLUX est de garder les prix dans chaque Parking, existant ou futur, à un montant plus bas que les clients normaux.
11. Dans le contexte des Parkings, le représentant du SYPROLUX aimerait bien savoir quand est-ce que les travaux en Gare de Luxembourg commenceront et quel prix sera envisagé ?
12. Le représentant du SYPROLUX aimerait bien savoir d'être informé sur 2 points :
 - Sous-vêtement thermique pour les Portiers et Réservistes
 - Points fumeur sur les différents Quais dans la Gare de Luxembourg

FIR DE SYPROLUX

Dionisio BATTISTA,
Sven LASCHETTE,
Fabrice BICHLER,
Patrice KLEIN.

28.09.2023



Mobbing asbl

vous invite à la conférence exceptionnelle:
**"Harcèlement au Grand-Duché
Evolution & Actualité"**

La Mobbing asbl fait le point sur les 20 ans
de convention ministérielle!

Ouverture de porte à 18h, suivie par:
Un mot du Ministre du Travail,
Des invités internationaux,
Une présentation artistique,
Un pot d'amitié, et bien plus encore !

Événement important qui aura lieu au:
Hope Center
 72, Dernier Sol,
 L-2543
 LUXEMBOURG

Pour plus de détails sur le programme suivez nous sur **LinkedIn et Facebook**
 Ouverture de porte: **18h**



George Christen anlässlich des Nationalfeiertags 2023 geehrt.

Wie jedes Jahr wurden anlässlich des diesjährigen Nationalfeiertages bei der offiziellen Zeremonie in der Philharmonie mehrere Persönlichkeiten aus der luxemburgischen Gesellschaft für ihren Einsatz und Verdienste geehrt. Grossherzog Henri, Premierminister Xavier Bettel und Chamber-Präsident Fernand Etgen haben am Nationalfeiertag in Luxemburg sechs Persönlichkeiten aus Sport, Kultur, Wirtschaft und der Zivilgesellschaft für besondere Leistungen mit Verdienstorden ausgezeichnet. Darunter auch der Kraftsportler Georges Christen, bekannt als „stärkster Mann von Luxemburg“. Er erhielt nun für sein Engagement in der Freiwilligenarbeit, insbesondere bei der Caritas, den Offiziersorden der Eichenkrone. Christen hatte vor 16 Jahren ein Trainingsprogramm für Personen in schwierigen Lebenssituationen ins Leben gerufen.

Als würdiger John Grün Nachfolger und mehrmaliger Titular im Guinnessbuch der Rekorde hatte er sich durch manuelles Biegen von Hufeisen usw. bereits in Luxemburg und dem Ausland einen Namen gemacht.

Am 16. August 1985 hatte Georges Christen sich die Eisenbahn zu einem neuen spektakulären Probekordversuch ausgesucht um seine „kraftvollen“ Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Der erfolgreiche Versuch hatte darin bestanden auf dem Gelände des damaligen Bonneweger Güterbahnhofs einen 16 t schweren „His“ Gedecktwagen mitsamt einer Zuladung von etwa 4,5 Tonnen Hemmschuhe durch „Kopfarbeit“ ungefähr 100 Meter weit von der Stelle zu bewegen. Die eigentliche Leistung bestand nicht bloss darin den im CFL Normalbetrieb für Zementtransporte eingesetzten Eisenbahnwagen in Bewegung zu setzen, sondern mit den Zähnen über eine 100 Meter Distanz zu bringen. Und dies vor etlichen Zuschauern, darunter auch der Verfasser dieser Zeilen.

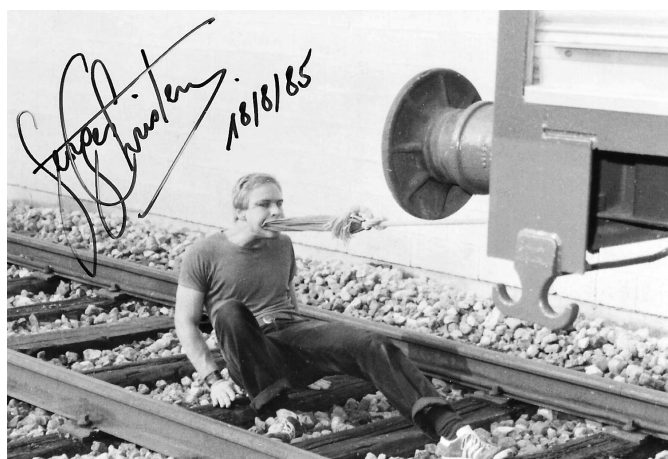
Christens Einladung zu einem Nachahmungsversuch nach dem gelungenen Kraftakt an eventuell vorhandene ehrgeizige Zuschauer wurde aus Angst vor einer Blamage nicht angenommen. Georges Christen bedankte sich anschliessend beim anwesenden damaligen Bahnhofsvorsteher Aloyse Schmit, stellvertretend für die CFL Verwal-

tung, welche den Versuch nach einigen erfüllten Bedingungen ermöglicht hatte. Wie man erfuhr, war der Versuch infolge ungeeigneter Geländebedingungen im Fond de Gras nach Luxemburg verlegt worden. Zwei Tage später gelang es dem damals 22-jährigen Georges Christen sich mit einem weiteren Versuch über eine Distanz von 200 Meter nochmals zu übertreffen und damit einen offiziellen Titel zu holen.

Armand SCHILLING



Georges Christen am 16.8.1985 im Güterbahnhof Luxemburg. Mit kritischen Augen überwachen Bahnhofsvorsteher A.Schmit und Vater Christen die letzten Meter für den zu absolvierenden 100 Meter Versuch bis zum Hemmschuh. Foto: A. Schilling.



Nahaufnahme von Georges Christen am 16.8.1985 im Güterbahnhof Luxemburg, und 2 Tage später beim offiziellen und erfolgreichen Titelversuch signiert. Foto: A. Schilling.

Bourse de modélisme
Modellbau Tauschbörse
Occasionsmaart
BERINGEN / MERSCH
Hall Irbicht
26 novembre 2023
10.00 - 16.30 heures

Petit déjeuner et repas sur place
Org. Spur 1 Frenn Lëtzebuerg
www.mec-spur1.lu
Entrée - Eintritt : 4 €

**+1
GRATIS**



Brauchs du nach lëtzebuerger
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

... äere Spezialist fir de Wunraum

**ENTREPRISE DE TOILURE
WELTER JEANNOT**

**IMMOBILIÈRE
WELTER JEANNOT**

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

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

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

EXPO-TRAINS LUXEMBOURG

www.amfl.net
amfl@pt.lu

40. Exposition Internationale de modélisme ferroviaire
avec bourse intégrée



11 & 12 novembre 2023
au Centre Prince Henri



WALFERDANGE (L)

Samedi de 10:00 - 18:00 & Dimanche de 10:00 - 17:00



Entrée: 9€, libre pour les enfants âgés de moins de 12 ans
Centre Prince Henri / 3, route de Diekirch 7220 Walferdange Luxembourg

organisé par:

AMFL
Modélisme WALTER



**Wéi maachen ech
meng Steiererklärung?**

Du brauchs Hëllef beim Ausfüllen vun denger
Steiererklärung?

Mir hëllef dir ...

Méindes, den 02.10.2023 um 16:00 Auer

odewwr

Donneschdes, den 12.10.2023 um 16:00 Auer

am SYPROLUX-Generalsekretariat

Hei kriss du vill Informatiounen an Hëllef
wéi's du deng Steiererklärung ausfülls respektiv
optimiséiere kann's. No enger Presentatioun
vun +/- enger Stonn, kann's du deng Froe
stellen.

Dat ganzt gött nach BESSER:

GRATIS!

**D'Agence Rollinger & Leick bitt
dir un deng Steiererklärung
GRATIS ze maachen.**



Mëll dech bis aller spéitstens den 30.11.2023
am SYPROLUX-Generalsekretariat un fir e
Rendez-vous auszemaachen.



Rollinger & Leick
Agence Principale d'Assurances

Syprolux-Pensioniertenkommission :

Besichtigung der Nationalbibliothek

Im Monat Juni fand die diesjährige Frühlingsaktivität des Vorstandes der Kommission der Pensionierten und Witwen statt. Auf dem Programm stand eine geführte Besichtigung der Nationalbibliothek Luxemburg.

Die Nationalbibliothek ist ein Ort für Kultur und Wissenschaft und stellt die wichtigste Patrimonial-, Wissenschafts- und Forschungsbibliothek des Landes dar. Über 1,8 Millionen Publikationen auf Papier, sowie eine grosse Anzahl an digitalen Dokumenten befinden sich im Bestand der Bibliothek. Die Nationalbibliothek steht allen Interessierten offen und hat ihren Standort jetzt schon seit Oktober 2019 auf dem Kirchberg, wo erstmals in ihrer langen Geschichte alle Dokumente sowie das gesamte Personal unter einem Dach vereint sind. Die Nationalbibliothek beinhaltet neben Lesesaal unter anderem auch diverse Veranstaltungsräume, einen Konferenzsaal und Schulungsräume. In dem Lesesaal, welcher sich über drei Stockwerke verteilt ist, sind etwa 200.000 Dokumente aus allen Wissensbereichen im Freihandbereich frei verfügbar. Alle Ressourcen der Bibliothek, digitale sowie physische Dokumente können über eine Online-Suchmaschine recherchiert, reserviert und konsultiert werden.

Zur Klassifizierung der Bücher und Dokumente wird die Dewey-Dezimalklassifikation für die Sacherschliessung von Bibliotheksbeständen benutzt. In der Tat hat dieses System weltweit eine grosse Bedeutung im internationalen Datenaustausch zwischen Bibliotheken und erlaubt eine strukturierte Gliede-

rung nach Sachgruppen. Benannt ist die Methode nach einem amerikanischen Bibliothekar.

Auch Arbeitsplätze und Gruppenräume, sogenannte Carrels stehen zur Verfügung und werden hauptsächlich von Studenten genutzt.

Zu den Aktivitäten der Nationalbibliothek gehört ausserdem die regelmässige Organisation von Vorträgen, Ausstellungen und diversen Veranstaltungen zu den unterschiedlichsten Themen. Insgesamt lernten die Teilnehmer und hier vor allem die „Büchervürmer“ unter ihnen mit der Nationalbibliothek ein interessantes System kennen, welches sich der Zuverfügungstellung und dem Erhalt von Dokumenten verschrieben hat.

Der Zugang zum Lesesaal ist kostenlos und mit dem Bibliotheksausweis kann jeder das Angebot in vollem Ausmass nutzen.

Nach der Besichtigung stand noch ein gemeinsames Mittagessen auf dem Programm, welches noch reichlich Zeit für ein geselliges Beisammensein bot.

Hierbei gab es dann auch angeregte Diskussionen unter ehemaligen Arbeitskollegen und Freunden sowie einen regen Austausch verschiedener Neuigkeiten.

Viviane WEIS

Quellenangabe:

Broschüre „Entdecken und Erleben“ der Nationalbibliothek Luxemburg.



Sektion Luxemburg

Mit dem BERNINA-EXPRESS von Chur nach Tirano

Nach einer längeren Zwangspause konnten sich kürzlich zahlreiche Mitglieder der Sektion endlich wieder auf einen interessanten und erlebnisreichen Ausflug begeben. In der Tat stand ein Reiseerlebnis der Extraklasse auf dem Programm: eine Fahrt mit dem Bernina-Express von Chur in der Schweiz nach Tirano in Italien! Eine Gelegenheit einen der touristischen Höhepunkte der Rhätischen Bahn an Bord des neben dem Glacier Express, langsamsten Schnellzugs der Welt zu erleben.

Los ging es am 22. Juni am frühen Morgen mit einem Reisebus der Firma Weber. Mit viel guter Laune im Gepäck und in froher Erwartung wurde die Reise in Angriff genommen. In der Schweiz angekommen war der erste Programmpunkt der Besuch einer Schokoladenmanufaktur in Chur. Hier gab es einen spannenden Einblick in die Geschichte der Schokolade, sozusagen von der Kakaofrucht bis zum Endprodukt. Jeder Teilnehmer konnte seine eigene Tafel Schweizer Schokolade gestalten und mitnehmen. Nach der Einquartierung im Hotel stand der nächste Tag zur freien Verfügung um Chur, eine Stadt in den Alpen, Hauptstadt des schweizerischen Kantons Graubünden und älteste Stadt der Schweiz zu erkunden. Sehenswert sind hier vor allem die pittoreske Altstadt, sowie speziell die aus dem 13. Jahrhundert stammende Kathedrale St. Mariä Himmelfahrt. Viele der Teilnehmer nutzten aber auch den Tag um sich mit Luftseilbahn und Gondelbahn zum Hausberg von Chur auf ungefähr 1595 Meter, dem Brambruesch zu begeben. Hier konnte man im traumhaften Naherholungsgebiet einen grossartigen Panoramablick, Bergsommerriesen und die einzigartige Alpenflora geniessen.

Nach diesem etwas geruhsameren Tag stand schliesslich am dritten Tag der Höhepunkt des Ausflugs an, nämlich die ersehnte Fahrt mit dem Bernina Express.

Die vom Zug befahrenen Strecken Albulabahn und Berninabahn wurden 2008 als UNESCO-Welterbe ausgezeichnet. Dieser Status bezieht sich aber nicht nur auf die Route selbst, sondern auch auf das Kultur- und Naturensemble am Streckenrand. Die Reise führt durch 55 Tunnels und über 196 Brücken, wobei der Kreisviadukt von Brusio im Puschlav noch einmal besonders hervorsticht. In diesem Jahr feiert der Bernina Express Geburtstag, da er seit



1973 Gäste aus der ganzen Welt auf der Fahrt durch die Bündner Alpen ins Staunen versetzt. Dieser 50. Geburtstag war der Auslöser dafür, dass jeder Fahrgast noch mit kleinen Geschenken von der Rhätischen Bahn bedacht wurde. Dafür von dieser Stelle aus ein Dankeschön an die schweizer Kolleginnen und Kollegen.

Die Fahrt führt von Chur durch wildromantische Schluchten, vorbei an spektakulären Kunstbauten bis hinauf zum ewigen Eis der Gletscher und wieder hinab zu den Palmen im italienischen Tirano. Die Panoramawagen des Bernina Express bieten dabei einen erstklassigen Komfort und lassen die beeindruckenden Landschaften zum Greifen nah erscheinen. Die Strecke von Chur über unter anderem Thusis, Pontresina und Poschiavo nach Tirano beträgt 144 km und überwindet Steigungen von bis zu 70 Promille, wobei sie sich auch noch vollkommen harmonisch in die grandiose Gebirgswelt einfügt. Eine Fahrt, die bei den Teilnehmern einen bleibenden Eindruck hinterlassen hat.

Am letzten Tag der Reise und vor der Heimfahrt gab es dann noch bei herrlichem Wetter eine Bootsfahrt auf dem Zürichsee. Auf dem See kann man die schneebedeckten Alpen am Horizont erspähen und bei einer entspannten Schifffahrt die Stadt Zürich und ihre Umgebung von einer anderen Seite kennenlernen. Der Zürichsee gehört zu den grössten Schweizer Seen und ist heute ein beliebtes Ausflugsziel zum Baden, Bootfahren oder zum Ausspannen am Ufer.

Dann hiess es aber ab in den Reisebus und der Heimweg wurde angetreten.

Eine beeindruckende Reise fand schliesslich ihren Abschluss mit der fast planmässigen Ankunft in Luxemburg.

Wie gesagt wird diese Reise nicht zuletzt dank der vielen gemachten Fotos lange in der Erinnerung sämtlicher Teilnehmer bleiben.

Mit Fug und Recht darf man behaupten: Diese Fahrt mit dem Bernina Express war definitiv eine Reise wert!

Sektion LUXEMBURG



Die „Außerfernbahn“ zwischen den Grenzen

Besteigt man die eingleisige „Illertalbahn“ in Ulm, um in das Allgäu zu reisen, so erreicht man die Stadt Kempten via die Stadt Memmingen. Dem Reisenden stehen ab dem wichtigen Hauptbahnhof weitere Reisen über Buchloe nach Lindau am Bodensee, nach Kaufbeuren und nach Oberstdorf zur Verfügung. Vor allem kann er mit der „Außerfernbahn“ über Reutte im Tirol nach Garmisch-Partenkirchen gelangen.

Die Stadt Kempten gilt als eine der ältesten Städte (neben Speyer, Worms, Köln, Augsburg und Trier) in Deutschland, wurde sie doch bereits in der Antike in einem schriftlichen Dokument erwähnt. Das Stadtbild ist durch das jahrhundertelange Nebeneinander von zwei Stadtkernen geprägt, der sogenannten Stiftsstadt der Fürstabtei Kempten und der Reichstadt Kempten.



Basilika St. Lorenz

Fürstäbtliche Residenz

Zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten zählt die Fürstäbtliche Residenz, der erste monumentale Klosterkomplex, der in Deutschland nach dem Dreißigjährigen Krieg errichtet wurde. Unter dem Fürstabt Roman Giel von Gielsberg wurde mit dem Neubau der barocken Klosteranlage im Jahr 1651 am Standort des zerstörten mittelalterlichen Benediktinerklosters begonnen. Gleichzeitig entstand die Stifts- und Pfarrkirche, die Basilika St. Lorenz, die über einen Sakristeianbau mit der Residenz verbunden ist. Als Höhepunkt der Innenausstattung sind die Prunkräume zu nennen, die der Fürstabt Anselm von Reichlin-Meldegg bis zum Jahr 1743 ausführen ließ. Die verschwenderische Pracht ihrer Ausstattung macht sie zu einem der bedeutendsten Bauwerke des süddeutschen Rokoko.

Die Architektur der Residenz als Doppelhofanlage ist eine fundamentale Neukonzeption, die bahnbrechend für die weitere Entwicklung der süddeutschen Stiftsarchitektur war – ein Jahrhundert später wurde sie beim Bau des Klosters Ottobeuren eindrucksvoll zitiert und weitergeführt. Die Residenz war zugleich Fürstensitz und Kloster. Ursprünglich waren die herrschaftlichen Räume in den östlichen Trakten eingerichtet, zu dessen Innenhof sich die Prachteinfahrt vom Hofgarten aus öffnete. Der westliche, zur Kirche hin orientierte Bereich diente der Klausur und dem geistlichen Leben. Mit dem Bau der Prunkräume in den 1740er Jahren an der Südwestseite tauschte man die Nutzung aus: Der östliche Trakt wurde dem Konvent zugewiesen, der westliche Teil diente dem fürstäbtlichen Hof.

Die Außerfernbahn – eine Bahnstrecke in einer herrlichen Landschaft

Ab dem Hbf Kempten gelangt der Reisende über die 93,92 km lange eingleisige Bahnstrecke mittels der Außerfernbahn über Pfronten-Steinach, Reutte in Tirol, Vils und Ehrwald nach Garmisch-Partenkirchen. Die Bahn schlängelt sich durch verschiedene Landschaften, wobei sie das österreichische sowie das südöstliche Allgäu berührt. Während der Bahnreise erhält man faszinierende Ansichten über das Voralpenland und insbesondere auf das Wettersteingebirge mit der Zugspitze.



Entlang der Strecke mit beachtlichen Höhenunterschieden lassen sich Burgen und Ruinen besichtigen u.a. die imposante Festungsanlage Ehrenberg nahe Reutte. Zwischen Kempten und Pfronten-Steinach auf deutscher Seite ist die Bahnstrecke nicht elektrifiziert, hingegen auf der verbleibenden österreichischen Bahnstrecke nach Garmisch-Partenkirchen. Hier bieten sich dem Reisenden weitere Bahnstrecken an u.a. mit der DB nach München sowie mit der Karwendelbahn über Scharnitz und das Seefeld Plateau hin nach Innsbruck, der Landeshauptstadt von Tirol.

Nachdem die ersten Eisenbahnstrecken in Deutschland und in Österreich den Menschen die individuelle Mobilität bei steigender Geschwindigkeit gebracht hatten, erhoben die Menschen in den entlegenen Gegenden ihre Stimme und beanspruchten ebenfalls die Segnungen der Dampfeisenbahn. Getrieben vom Wunsch der Bewohner über den Fernpass nach Innsbruck zu gelangen, wurden unterschiedliche Varianten u.a. von Reutte über den Fernpass nach Imst und dann weiter in das Inntal unterbreitet. Da Garmisch-Partenkirchen zu jener Zeit bereits über einen Bahnanschluss nach München verfügte, wurde der Verbindung von München nach Innsbruck und somit die Erschließung des Außerfern der Vorrang gegeben. Das Außerfern liegt im äußersten Nordwesten des Landes Tirol. Die Bezeichnung wird auf „Hinter dem Fern(pass)“ zurückgeführt – ist doch diese Region vom übrigen Tirol aus nur durch den Fernpass zugänglich.

Informationen zur Bahnstrecke

Pfronten-Steinach wurde mittels der 33 km langen eingleisigen Bahnstrecke mit dem Hbf Kempten im Jahr 1895 angeschlossen. Die Baukosten waren sehr hoch, mussten doch mehrere große Brücken (Illerbrücke, Wertachbrücke und der Viadukt in Nesselwang) errichtet werden. Außerdem waren große Höhenunterschiede zu überwinden, da man nicht wie anderswo den Tälern folgen konnte – der Bahnhof Oy-Mittelberg mit knapp 910 m Höhe war zu jener Zeit der höchstgelegene Bahnhof im Deutschen Reich. Die maximale Steigung weist aufgrund der vorhandenen Dampflokomotiven 25% auf und der engste zugelassene Radius betrug 180 m. Die Fahrtzeit betrug zu Beginn unangenehme zwei Stunden.

In Reutte erkannte man, dass nunmehr die Chance für eine Bahnanbindung konkret werden konnte, denn der Bahnhof Pfronten-Steinach war nur 17 km entfernt. Da die Bahnstrecke zwischen Pfronten-Steinach und Reutte ohne Probleme verlängert werden konnte, erlaubte der im Jahr 1904 unterschriebene österreichisch-bayerische Staatsvertrag die Bauarbeiten. Der Bahnbetrieb bis nach Reutte erfolgte bereits am 16. Dezember 1905. Nunmehr galt es die Bahnverbindung bis nach Garmisch weiterzuführen, denn hier endete die Mittenwaldbahn und die Reisezeit von Reutte nach Innsbruck würde erheblich verkürzt. Der mit den Bauarbeiten beauftragte Dr.-Ing. Josef Riehl musste die Pläne öfters ändern, um den Spärwängen gerecht zu werden. So wurde eine teils steilere Streckenführung gewählt, mit bis zu 36,5%, denn die Erfahrung mit der Bahnstrecke über den Semmering hatte diese Möglichkeit bewiesen. Nahe der Burgruine Ehrenberg musste eine Engstelle im Tal durch einen 512 m langen Tunnel umgangen werden. Direkt nach dem Tunnel befindet sich

die Bahn auf einem hohen Damm wieder. In Ehrwald musste für den Bau des Bahnhofs mit Zollstation der Hang erheblich mit Gestein aufgeschüttet und mit einer bis zu 10 m hohen Mauer gestützt werden. Neben dem Klausentunnel befinden sich noch weitere Kunstbauwerke auf der Bahnstrecke u.a. die Viadukte über die Loisach zwischen Grainau, in Griesen und in Ehrwald. Die von Beginn an elektrifizierte 59,6 km lange Bahnstrecke zwischen Pfronten-Steinach und Garmisch-Partenkirchen wurde am 29. Mai 1913 eröffnet und die maximale Geschwindigkeit betrug 40 km/h. Ab dem Jahr 1925 lieferte das Walchseekraftwerk die elektrische Energie für den Bahnbetrieb. Der verbliebene Bahnabschnitt zwischen Reutte in Tirol und der Grenze bei Schönbichl wurde im Jahr 2019 ebenfalls elektrifiziert. Da für die Fahrgäste in Pfronten-Steinach ein Umsteigezwang zwischen Diesel- und Elektrozügen (15 kV – 16 2/3 Hz) besteht, ist dort ein barrierefreier Ausbau durchgeführt worden. Bei der Fahrt mit der Ausserfernbahn fällt das Umsteigen in Pfronten-Steinach wegen der fehlenden Elektrifizierung auf deutscher Seite unangenehm auf.



Bahnhof Reutte in Tirol

Im Ort Lähn auf 1.106,6 m befinden sich der Scheitelpunkt der Außerfernbahn und die Wasserscheide zwischen den Flüssen Lech und Isar. Mit unterschiedlichen Blicken auf die Alpenkette erreicht man den berühmten Urlaubsort Lermoos (1.004 m). Von hier aus hat man den schönsten Blick auf das Zugspitzmassiv und das Wettersteingebirge. Es sei erwähnt, dass der Reisezugverkehr zu Beginn fast ausschließlich touristische Bedeutung besaß, derweil der Güterverkehr erst in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen hat.

Den II. Weltkrieg hatte die Bahnstrecke relativ gut überstanden, aber es stellten sich neue Herausforderungen für den Betrieb. Ein Problem war die Durchführung einer Triebwagen-Eilzugverbindung zwischen Reutte und Innsbruck, die nach langwierigen Verhandlungen über die damals noch bestehende Zonengrenze hinweg ab dem Sommer 1950 eingerichtet werden konnte. Bedingt durch den aufkommenden Automobilverkehr und die verbesserten Autobusverbindungen nahm das Interesse an der Außerfernbahn stark ab und die Zeichen standen auf Rück- resp. Abbau der Bahnstrecke, sodass die Bewohner dieser Gegenden das Aus ihrer Außerfernbahn während Jahren befürchteten.

Aufgrund des desolaten Zustandes der Fahrdrabtleitung zwischen Garmisch-Partenkirchen und Griesen im Jahr 2001, schien das Schicksal der Außerfernbahn besiegelt. Die Fahrleitung wurde jedoch neu erstellt und die Züge verkehrten weiter mit Elektroantrieb. Nur dem Einsatz des Landes Tirol und der DB-Regio verdankte man das Weiterleben der Außerfernbahn, wurden

doch neue Triebwagengarnituren in Betrieb genommen. Bedingt durch die unterschiedlichen technischen Probleme ist die maximale Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt.

Die Stadt Reutte mit der Festung Ehrenberg

Die Burg Ehrenberg befindet sich auf der 1.100 m hohen Hügelkuppe – sie wurde um das Jahr 1290 erbaut. Die Festungsanlage Ehrenberg besteht aus den vier unterschiedlichen Anlagen: der Burgruine Ehrenberg, der Festung am Schlosskopf, der Klausen und dem Fort Claudia.

Im Dreißigjährigen Krieg wurde mit dem Bau von Vorwerken ein ganzer Sperrgürtel angelegt und Ehrenberg wurde dadurch zu einer mächtigen Festungsanlage. Nach einer wechselvollen Geschichte schließlich, wurde die Festungsanlage von Kaiser Josef II. 1782 aufgelassen und die Burg dem Verfall preisgegeben. Dieser Verfall wurde jedoch Ende des zwanzigsten Jahrhunderts gestoppt: Die Hügel der Burg Ehrenberg und der darüber liegenden Festung Schlosskopf wurden gerodet, die Mauern restauriert und Wege wurden angelegt. Die Klausen wurde zu einem Veranstaltungszentrum ausgebaut und beherbergt heute auch den Verein "Europäisches Burgenmuseum Ehrenberg".

Die Zugspitzbahn – Bahnstrecke der Superlative

Die Bayerische Zugspitzbahn ist eine 19,5 km lange meterspurige, eingleisige Zahnradbahn, welche vom Bahnhof in Garmisch-Partenkirchen auf den höchsten Berg Deutschland – die 2962 m hohe Zugspitze führt. Der Plan eine Eisenbahn auf die Zugspitze zu verlegen, bestand bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts. Durch viele widrigen Umstände dauerte es bis in die 1920er Jahre bevor die Entscheidung fiel und die Bahnstrecke wurde in den Jahren 1928 bis 1930 in drei Abschnitten erbaut. Die größte bautechnische Schwierigkeit stellte der Durchbruch des 4,2 km langen Zugspitztunnels im dritten Abschnitt zwischen Riffelriss und Schneeferner dar. Mit dem Abschluss der Tunnelarbeiten wurde die Bahnstrecke am 8. Juli 1930 eröffnet – die Eisenbahn wurde von Beginn an mit elektrischer Spannung von 1.650 V Gleichspannung angetrieben. Die Neigung beträgt 31,5 ‰ im Adhäsionsbereich und 250 ‰ im Zahnstangenbereich (System Riggerbach), der minimale Radius wird mit 80 m angegeben und die Geschwindigkeit darf die Marke 70 km/h nicht überschreiten. Im Jahr 2007 wurde die Zugspitzbahn für die Auszeichnung als ein „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ nominiert. In einem weiteren Beitrag wird über die Eisenbahnstrecke hinauf zur Zugspitze berichtet.

Marcel OBERWEIS

Quellenhinweise:

1. www.erlebnisbahn.at/ausserfernbahn/
2. Informationen Verkehrsamt Reutte in Tirol
3. https://de.wikipedia.org/wiki/Bayerische_Zugspitzbahn



die Zugspitzbahn

4 – Länderturnier der Eisenbahner im Volleyball in Schwerin



Hinterer Reihe von links: Roland Hoffmann, Guillaume Thill, Jean Steinmetz, Guy Lux, Alain Bombardella, (Delegationsleiter) – Vordere Reihe von links: Felix Polfer, Jean-Marie Bollendorff, Georges Wolter, Pol Forster

Vom 17. bis 19. Juni fand dieses Jahr das 4 – Länderturnier der Eisenbahner im Volleyball in Schwerin statt, der Hauptstadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Die 4 teilnehmenden Länder waren: Deutschland, Schweiz, Tschechien und Luxemburg.

Da am Freitag schon ein Spiel stattfand und wegen der langen Anreise von 9 Stunden, ist die Luxemburger Delegation am frühen Donnerstagmorgen mit der Bahn Richtung Schwerin gestartet. Leider konnten dieses Jahr einige Leistungsträger der Luxemburger Mannschaft um Delegationsleiter Alain Bombardella und Coach Jean-Marie Bollendorff die Reise nicht mit antreten.

Unsere Mannschaft musste am Freitagabend wie beim letzten Turnier im ersten Spiel gegen Titelverteidiger Deutschland antreten.

Im ersten Satz konnte man den großgewachsenen deutschen Volleyballspielern ein wenig Gegenwehr entgegensetzen, so dass dieser Satz mit 15-25 verloren ging. Im zweiten Satz war dann ein bisschen die Luft raus und man verlor diesen mit 12-25. Im dritten Satz konnte man wieder lange gut mithalten und die deutsche Mannschaft phasenweise vor größere Probleme stellen, dieser Satz ging dennoch zum Schluss mit 17-25 verloren, das Endresultat war somit 3-0 in den Sätzen zugunsten des deutschen Teams. Leider verletzte sich bei diesem Spiel auch einer unserer Leistungsträger, sodass dieser bei den zwei nachfolgenden Spielen nicht mehr eingesetzt werden konnte.

Im parallel angesetzten Spiel Schweiz gegen Tschechien vermochte sich die Schweiz klar mit 3-0 gegen Tschechien durchzusetzen.

Im zweiten Spiel am Samstagmorgen spielte die CFL-Mannschaft dann gegen die Schweiz. Auch hier konnte man phasenweise wieder sehr schöne Ballwechsel von der Luxemburger Mannschaft bestaunen. Im dritten Satz lag man dann lange in Führung

und man konnte den späteren Turniersieger Schweiz phasenweise vor größere Probleme stellen, dieser Satz ging jedoch zum Schluss mit 23-25 verloren. Dennoch konnte man die Schweizer Mannschaft nur bedingt in Bedrängnis bringen und somit gab man auch dieses Spiel 3-0 in den Sätzen ab.

Im anderen Spiel spielte Deutschland gegen Tschechien. Hier war Deutschland normalerweise als klarer Favorit gestartet aber die Tschechen wuchsen über sich hinaus und konnten die Deutschen mit 3-1 in den Sätzen am Ende besiegen.

Am Nachmittag fand dann nach dem gemeinsamen Essen eine fast 2-stündige Bootsfahrt auf dem Schweriner Binnensee statt, wo verschiedene Sehenswürdigkeiten bestaunt werden konnten.

Am späten Nachmittag ging es dann wieder in die Sporthalle, wo dann noch die beiden letzten Begegnungen stattfanden. Deutschland spielte gegen die Schweiz und Luxemburg gegen Tschechien.

Die Kollegen aus der Schweiz wollten unbedingt die Niederlagen gegen Deutschland aus den Jahren 2016, 2017 und 2018 vergessen machen. Die Schweiz musste in diesem Spiel nur auf 2 Gewinnsätze hoffen um als Turniersieger hervorzugehen. Die ersten beiden Sätze gewann die Schweiz dann auch prompt und stand somit als Turniersieger fest.

Dieses Spiel ging dennoch bis in den fünften Entscheidungssatz. Am Ende konnte sich die Schweiz nach spannenden Sätzen mit 3-2 gegen Deutschland durchsetzen.

Im parallel angesetzten Spiel Luxemburg gegen Tschechien wusste die Luxemburger Mannschaft über lange Zeit zu überzeugen und konnte auf einen Satzgewinn hoffen. Jedoch ließen die Tschechen zum Schluss nichts anbrennen um dann auch hier mit 3-0 in den Sätzen gegen Luxemburg als Sieger hervorzugehen.

Trotzdem muss man der Luxemburger Mannschaft ein großes Lob aussprechen, da man es in fast jedem Satz fertiggebracht hat, über die 15 Punkte zu kommen, gutwissend dass die Luxemburger Mannschaft sich nicht ausschließlich aus aktiven Volleyballspielern zusammensetzt.

Bei der Siegerehrung, die bei freundschaftlicher Atmosphäre stattfand, saßen dann alle Mannschaften im schönen Seerestaurant zum gemeinsamen Abendessen zusammen, welches mit der obligatorischen Siegerehrung seinen Abschluss fand.

Nächstes Jahr wird man sich dann wiederum in Schwerin bei den USIC-Weltmeisterschaften wiedersehen.

Resultate:

Deutschland – Luxemburg	3-0	(25-15 / 25-12 / 25-17)
Schweiz – Tschechien	3-0	(25-14 / 25-14 / 25-23)
Deutschland – Tschechien	1-3	(25-20 / 14-25 / 25-27 / 19-25)
Luxemburg – Schweiz	0-3	(15-25 / 16-25 / 23-25)
Deutschland – Schweiz	2-3	(20-25 / 18-25 / 25-21 / 25-19 / 8-15)
Luxemburg – Tschechien	0-3	(19-25 / 13-25 / 17-25)

Finale Rangliste:

1. Schweiz 2. Tschechien 3. Deutschland 4. Luxemburg

Alle Eisenbahner die Interesse und Spaß am Volleyball haben können sich melden:

- alain.bombardella@cfl.lu Tel.: 4990 5593
- georges.wolter@cfl.lu Tel.: 4990 5878

Georges WOLTER



Championnat CFL 2023

De 7 Juli 2023 huet den FC Eisebunn 97 dat traditionnelt Championnat CFL dest Joer mat 8 CFL Fussball Mannschaften zu Sandweiler um Terrain ofgehaalen. Ugedrueden waren folgend Mannschaften: CFL Ateliers Letzebuerg; CFL Gare Rodange; CFL Gare Bettebuerg; CFL Fahrpersonal; CFL Garage; CFL Zwickau; CFL RH an CFL PI. Et ass bei hëtzege Temperaturen 10 Minuten pro Mätch gespilt gin, ennert engem ganz fairen Oflaaf teschend den Mannschaften an den Entscheidungen vun den 2 Arbitteren. Duerfir vun mir een groussen Merci un Mannschaften an Arbitteren, desweideren wëll ech och een groussen Merci un die zahlreich Zuschauer (± 80–100 Leit) déi mat hieren Kanner present waren fir sämtlech Spiller ze ënnerstetzen. Och eiser Direktioun vun der CFL, dem Här Marc Wengler deen och present war, merci fir den jährechen finanziellen Subsid dee mir kreien, sou wei ebenfals dénen zwou Gewerkschaften die ons och all Joer ënnerstetzen, sief et mat dem sponsoren vun den Coupes oder soss op irgend eng Maneier.

Ebenfals Merci un Gemeng Sandweiler an den US Sandweiler fir ganz Joer iwwe Benotzen vun hieren Infrastrukturen. Net vergiessen wëll ech awer mengen Komiteesmemberen an haaptsächlech och dénen wou hier Familljenmemberen emmer do sin fir eng Hand mat unzepaacken. Well ouni esou Leit kann een neischt op déi Maneier ofhaalen, hinnen een speziellen groussen Merci. An der Hoffnung keen vergiess ze hun, hei dann elo nach Endklassement nodeems all Mätcher gespilt waren.

Manuel MULLENBACH
Président



Champion 2023: CFL Garage

Plaz 1:	CFL Garage
Plaz 2:	CFL Fahrpersonal
Plaz 3:	CFL RH
Plaz 4:	CFL Gare Rodange
Plaz 5:	CFL Ateliers Letzebuerg
Plaz 6:	CFL Zwickau
Plaz 7:	CFL Gare Beetebuerg
Plaz 8:	CFL PI

Als Ofschloss just nach eng kleng Info, **Sonndes, den 28 Januar 2024** ab 13:00 Auer ass dann den traditionnellen Tournoi an der Hal zu Weiler la Tour, wou ech hoffen dass och erem déi sämtlech Mannschaften esou wei och zahlreich Zuschauer do mat drun deel huelen wäerten. Duerfir bleibt gesond an dann speitstens bis nächst Joer.



Les informations pertinentes pour une prise en charge par la Caisse de maladie

D'emblée il faut préciser **qu'il n'est plus nécessaire de remplir la demande de remboursement**. En effet, celle-ci est devenue obsolète suite à un changement des procédures internes de tarification de l'Entraide médicale des CFL.

Cependant les ordonnances médicales, les mémoires d'honoraires et les factures émanant des médecins ou médecins-dentistes, des professions de soins de santé ou des fournisseurs délivrant des prestations ou fournitures à charge de l'assurance maladie ne sont opposables à l'assurance maladie que si **les données personnelles d'identification de la personne protégée et le numéro de matricule national** y figurent.

Par numéro matricule on entend le numéro figurant sur la carte de la sécurité sociale mise à disposition de chaque personne protégée par une des caisses de maladie au Grand-Duché de Luxembourg.

Lors de la remise des documents susceptibles à une prise en charge par l'Entraide médicale, l'assuré(e) doit veiller à ce que le numéro national correct de la personne concernée y figure. Si ceci est pratiquement toujours le cas lors de mémoires d'honoraires ou factures émanant d'un prestataire luxembourgeois, il n'en est pas pour les mémoires d'honoraires ou factures en provenance de

prestataires étrangers. Dans ce cas l'assuré(e) doit y indiquer le numéro de matricule national de la personne ayant suivi le traitement.

Le fait de se faire délivrer les prestations et fournitures dans le cadre du système du tiers payant ou de demander à l'assurance maladie le remboursement des frais avancés pour les prestations et fournitures par la remise d'ordonnances, factures et mémoires d'honoraires, implique acceptation par la personne protégée de l'incorporation des données à caractère personnel figurant sur ces documents dans le système informatique exploité par l'assurance maladie et le Contrôle médical dans le cadre de leurs missions légales.

Dans le respect du règlement général sur la protection des données à caractère personnel, la recherche du numéro de matricule national est limitée au strict minimum. De sorte que, dans le cas où un mémoire d'honoraires ou une facture émanant d'un prestataire étranger ne comporte pas de matricule national, ledit document est renvoyé à l'adresse y figurant avec prière de joindre le matricule national de la personne protégée.

Entraide Médicale



Note à tous les Services et Filiales

Périodes d'études comptant pour le droit à la pension

La Division des Pensions informe les agents tombant sous les dispositions du régime spécial (loi du 3 août 1998 instituant des régimes de pensions spéciaux), c'est-à-dire les agents ayant intégré les CFL après le 31.12.1998, que les périodes d'études et de formation professionnelle suivies entre l'âge de 18 et de 27 ans peuvent être prises en compte pour la détermination du droit éventuel à une pension de vieillesse anticipée à partir de l'âge de 60 ans. De plus, lesdites périodes peuvent avoir un impact sur le montant de la pension. Par conséquent, les agents concernés sont invités à nous communiquer des pièces attestant de leurs périodes d'études pour la période d'âge prévue.

Veuillez noter que seuls les certificats de scolarité, d'attestations d'inscription, voire de bulletins scolaires renseignant, de manière détaillée, sur les différentes périodes

d'études pourront être pris en considération. En effet, les diplômes seuls ne sauront être acceptés dans la mesure où ils ne renseignent pas nécessairement sur les périodes d'études effectives.

Les documents concernés pourront être envoyés par courrier interne au sigle PR/S respectivement à l'adresse e-mail suivante : **rh.pensions@cfl.lu**. Pour les envois par courriel, nous vous prions d'indiquer le libellé « études » au niveau du sujet. Merci de bien vouloir inscrire votre matricule CFL sur les documents envoyés afin d'éviter toute confusion.

Le Chef de Division,
(s) Jean LAERA

Luxembourg, le 06.04.2022

ASCFL Athlétisme Luxembourg

Frédérique Gueth und Pascal Jacquemin neue CFL Meister über 10 km

Die 38. Auflage der CFL-Straßenlaufmeisterschaften wurde dieses Jahr am 08. Juli traditionell in Feulen ausgetragen. Die Temperaturen waren im Vergleich zu den Vortagen deutlich angestiegen, was es für die Athleten nicht einfacher machte.

Gleich nach dem Start setzten sich Pascal Jacquemin (CFL-BU) vom Rest des Feldes ab. Bis zum Ziel sollte er diese Führung nicht mehr abgeben. Er absolvierte die Strecke in 38:47 Minuten und hatte am Ende mehr als eine zwei Minuten auf den letztjährigen Meister Tim Hobscheit (CFL-PI) welcher in der Zeit von 41:02 Minuten die Ziellinie als Zweiter überquerte. Nach dem Crosslauf ist es für Pascal bereits sein zweiter Titel in diesem Jahr. Als Nächstes wird Pascal dann im Herbst versuchen, seine im April in Paris aufgestellte Marathonzeit von 2h50'43'' nochmals zu verbessern.

Spannung gab es im Kampf um den letzten Platz auf dem Podium. Pascal Maurer (CFL-TM) und Claude Stiefer (CFL-TM) liefen bis zum Schluss des Rennens zusammen und so musste die Entscheidung im Endspurt fallen. Hier hatte Pascal Maurer das bessere Ende für sich. In 42:50 Minuten hatte er lediglich 5'' Vorsprung auf Ultraläufer Claude Stiefer. Ein sehr gutes Rennen lief auch der 64-jährige Gilbert Schiltz der als Fünfter ins Ziel kam. Sei noch zu sagen, dass mit Albert Recken auch ein Läufer das Ziel erreichte, welcher bisher an jeder Ausgabe teilnahm.

Bei den Damen war leider nur eine Athletin am Start, was aber die Leistung von Frédérique Gueth (CFL-TM) nicht mindern soll. Frédérique konnte sich trotzdem über ihren zweiten Titel über die 10 km freuen.

Text & Fotos: Josy BOURGGRAFF

Rang	Name	Vorname	
1	JACQUEMIN	Pascal	
2	HOSCHEIT	Tim	
3	MAURER	Pascal	
4	STIEFER	Claude	
5	SCHILTZ	Gilbert	
6	WARKEN	Daniel	
7	MEYERS	Tom	
8	CANNELS	Yves	
9	RECKEN	Albert	
10	GUETH	Frédérique	1. Dame
11	WOLFF	Romain	
12	WOLFF	Lucien	
13	SCHEER	Luc	DNF



Gilbert Schiltz



Frédérique Gueth (CFL Meisterin) - Pascal Jacquemin (CFL Meister)



Start 10 km

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

Sektioun Esch

De Jean May krut 90 Joer

De 17. Juli 1933 ass de Jean gebuer. Eng Delegatioun vun der Sektioun Esch war bei hien heem fir him e Cadeau fir säi Gebuertsdag an eng gutt Flesch Schampes am Kader vun den 100 Joer SYPROLUX ze droen fir seng lang Memberschaft am SYPROLUXe wierdegen.

De Jean ass den 3. Dezember 1956 op d'Bunn komm. Hien ass no verschidde Posten an der Escher Gare an um Belval als Sous-Inspekter an der Gidderhal an d'Pensioun gang. De Jean wunnt nach ëmmer zu Esch no bei senger aler Aarbechtsplaz. D'Gebuertsdagskand ass och scho glécklechen Urgrousspapp. Mer wënschen dem Jean nach schéi Joeren bei beschter Gesondheet an hunn eis scho fir den 100. Gebuertsdag gemellt.

Fir d'Sektioun Esch,
Jérôme WEYRICH



INFO:

Fir all d'Memberen vun der Sektioun Esch, déi hire Cadeau am Kader vum 100. jährege Gebuertsdag vum SYPROLUX nach net kritt hunn:

Mellt Iech ënnert der Nummer 621 632 753 beim Jérôme.






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

Tél.: 26 30 55 61 www.signitec.lu

Der nächste „Transport“ erscheint am 27. Oktober 2023

Redaktionsschluss ist der 19. Oktober 2023

(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
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 898,93

Seit dem 1. Februar 2023 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 21,7301€.

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

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 20,5764€

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 21,8157€.



syprolux@pt.lu

