

TRANSPORT





SYPROLUX deng Eisebunner Gewerkschaft

Kongress vun den Eisebunner (innen)

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

- **Opmaache vum Kongress**
- **Generalversammlung vun der SYPROLUX-Mutuelle**
- **Tätigkeitsbericht vum Sekretär Général**
- **Rapport vun den CFL-Kommissionen**
- **Diskussioun an Akzeptatioun vun den Anträg**
- **Aktiounsprogramm**
- **Ausschaffen an Akzeptatioun vun enger Résolutioun**
- **Schlusswuert vun der SYPROLUX-Präsidentin**
- **Gemeinsamen Ofschloss bei engem klengen Maufel**

Mir zielen op dech!

Steve Watgen

Generalsekretär

Mylène Bianchy

Präsidentin

Fränz Duhr

Vize-Präsident

**Aus organisatorische Grënn w.e.gl. bis de 22. November 2023 um
Generalsekretariat umëllen.**

22 67 86 -1 / Basa: 1289 oder syprolux@pt.lu

Politisches Spektakel oder politisches Debakel?



MYLENE BIANCHY
Présidente

Der Herbst hält Einzug und verleiht dem Land mit seinen zarten Nebelschwaden eine sanfte, fast märchenhafte Stimmung, bevor es in Strömen zu regnen beginnt. Ende des romantischen Exkurses.

Die Karten sind neu gemischt

Vor gut zwei Wochen hat Luxemburg gewählt. Nach den ersten Hochrechnungen war klar, dass es keine 3. Auflage des bestehenden Dreierbündnisses geben würde. Die Frage war nur, in welche Richtung das Pendel ausschlagen würde. Am Ende des Wahlabends führte kein Weg mehr an der CSV vorbei. Sie hätte nun die Ehre oder die Bürde, sich einen Koalitionspartner auszusuchen.

#Luc

Mit dem Gewinnen ist das so eine Sache. Man kann gewinnen, indem man seine eigene Leistung enorm steigert, oder man kann gewinnen, indem man andere schwächt. Ich wage zu behaupten, dass mit einem Stimmenzuwachs von 0,9% das 2. Szenario mehr zu Gunsten der CSV gespielt hat. Der Wow-Effekt des neu entdeckten #Luc war eher mäßig. Aber immerhin, es hat gereicht! Noch am Wahlabend versicherte #Luc, dass man sowohl mit der DP als auch mit der LSAP Gespräche führen werde. Wer die anschließende Elefantenrunde im Fernsehen verfolgte, konnte an Mimik und Gestik diverser Akteure recht schnell erkennen, dass die Zeichen eindeutig auf Blau standen. So wurde Luc Frieden von Großherzog Henri kurzerhand zum „Formateur“ ernannt und mit der Regierungsbildung beauftragt, das Amt des Premierministers hatte er so gut wie in der Tasche. In den Medien wich der Wahlticker schnell dem Koalitionsticker. Alle möglichen Lobbyisten der Wirtschaft, Vertreter der Gewerkschaftsszene und der Zivilgesellschaft marschieren über die Fernseh- und Radiowellen. Die Wirtschaft hofft auf liberale Maßnahmen, um die Wirtschaft wieder in Schwung zu bringen. Wir als SYPROLUX befürchten jedoch, dass der arbeitende Mensch unter die Räder der Wirtschaft gerät, nicht umsonst betonen alle Gewerkschaften immer wieder die sozialen Bedürfnisse unserer Gesellschaft. Als SYPROLUX erinnern wir auch daran, dass der letzte liberale Verkehrsminister wenig von der Daseinsvorsorge des öffentlichen Verkehrs hielt. Eine der schwerwiegenden Folgen war ein fast fünfjähriger Einstellungsstopp bei den CFL.

Politisch geteert und gefedert

Während das Gesamtergebnis wenig überraschend ausfiel, war die regelrechte Abstrafung von Déi Gréng doch unerwartet. Dass ein Partner mehr Federn lassen muss, liegt in der Natur der Sache, dass er aber in diesem

Ausmaß geteert und gefedert wird, ist für Luxemburger Verhältnisse ungewöhnlich. Das Wahlergebnis folgt einem unheilvollen Trend, der vor allem von unseren deutschen Nachbarn ausgeht. Am selben Tag wie in Luxemburg wurde auch bei unseren deutschen Nachbarn in Bayern und Hessen gewählt. In Bayern sorgt Söders Lieblingskoalitionär, die Freien Wähler, mit 15,8% dafür, dass sein Thron nicht wackelt. Die AFD wird mit 14,6% drittstärkste Kraft. In Hessen wurde die rechtsextreme AFD mit 18,4% zweitstärkste Partei. Vereinfacht könnte man bei all diesen Wahlen von einem Rechtsruck sprechen.

Doch zumindest für Luxemburg stellt sich die Sache etwas komplizierter dar. Denn schaut man sich die Prozentzahlen einer ADR an, so erscheint einem dieser fast schon ekstatische Freudentaumel des Wahlabends samt eingefrorenem „Jokerlächeln“ eines Fred Keup eigentlich noch überirdischer. Zum Wahlsieg gehört schon etwas mehr als ein Plus von 0,99 Prozentpunkten. Gefährlich ist vor allem das Narrativ, dessen sich diese Partei bedient.

Sex sells, but fear sells even better.

Erinnern wir uns an die Plakate der ADR. Lassen wir das Plakat beiseite, auf dem man meinen könnte, die „gëlle Fra“ würde Fred Keup krönen oder ihm vielleicht einen Heiligenschein aufsetzen. Die meisten Fotos, zumeist reißerische Shutterstock-Bilder, und Slogans spielten offen mit den Ängsten der Menschen in Bezug auf Sicherheit, Wohnen, Einwanderung und nutzten alle Mittel, um ihren ärgsten Feind darzustellen, indem sie Déi Gréng als Verbotspartei und Zerstörer der traditionellen Familie darstellten. Die Grünen wurden von der ADR geradezu als Gefahr für die Gesellschaft gebrandmarkt. Mit dem gleichen Narrativ operiert eine AFD in Deutschland und kommt bei den Wählern an. Die Haut ist immer näher als das Hemd.

Die Geister, die ich rief

So einen schleichenden braunen Trend hatten wir vor gut 80 Jahren schon einmal, das war scheiße. Das wollen wir nicht mehr. Angesichts der Tatsache, dass im luxemburgischen Parlament der Abgeordnete Tom Weidig sitzen wird, der in einem öffentlichen Posting auf Facebook schrieb, dass nicht jedes Land die Ehre gehabt hätte, damals zum Dritten Reich zu gehören, müssen wir mehr denn je wachsam sein gegenüber solchem Gedankengut. Dass diese Person auch noch den Holocaust verharmlost, ist angesichts des wachsenden Antisemitismus nicht hinnehmbar. Der Satz „Nie wieder!“ ist so aktuell wie lange nicht mehr.

Mylène BIANCHY



Rapport de la réunion auprès du Chef de Service BU, le 21 septembre 2023

Approbation du compte-rendu de la réunion du 6 juin 2023

- le compte-rendu précité avait été approuvé à l'unanimité

Qualité et Sécurité

- le rapport QS avait été présenté par M. le Chef de la Division Administration

Points présentés par le Chef de service

- Quant à la station de chargement pour les autobus électriques, le chef de service nous a annoncé que les travaux étaient tous dans les délais et que la fin des travaux pouvait être maintenue pour le premier trimestre 2024.
- Par la suite, nous avons été informés que les modalités du travail à temps partiel et du congé parental seraient uniformisées dans l'ensemble des Services de AV. Mais rien n'est encore définitivement décidé ou discuté.
- Quant aux journées improductives, Monsieur le Chef du Mouvement nous a informés que le nombre de journées précitées avait diminué à 9.829 fin août. Cependant, ce nombre augmentera à nouveau fortement à partir du mois de septembre. Ceci est dû au fait que les conducteurs de la réserve qui, à partir du 1er janvier 2022, ont encore obtenu sans droit d'anciens jours fériés («S»), les récupèrent rétroactivement sur le 1 septembre 2023 comme jours de congé et leurs sont remplacés par des transitions «TR». (Note en passant: Ceci est uniquement dû à l'engagement résolu du Syprolux !!!)

Points portés à l'ordre du jour de la réunion par le SYPROLUX

- **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, et « via aéroport » sur le tronçon Bonnevoie-Junglinster.**

Ladite proposition avait été retenue par le Service et une modification afférente est déjà en cours d'être réalisée.

- **Ces derniers temps nous avons constaté que l'heure du rendez-vous 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 rendez-vous.**

Il n'est pas exclu que de tels cas de coïncidence se soient produits. Il a été retenu qu'en cas de coïncidence entre le début du service et le rendez-vous médical, l'agent concerné se rendrait immédiatement chez le médecin après avoir bien sûr consulté le Poste Commande par téléphone.

- **Quel est le stade d'évolution pour l'équipement des bus avec des parois de séparation?**

Le chef de service adjoint nous a expliqué que la budgétisation bi-annuelle est déjà terminée et que les demandes d'achat ont également été envoyées. Cependant, les progrès sont fortement influencés par les différents fournisseurs. Pour citer un seul exemple : Les pièces de la marque IRIZAR n'étaient pas du tout adaptées à nos autobus de la même marque, ce qui ne favorise pas du tout l'achèvement rapide des travaux. En résumé, nous sommes encore loin d'avoir terminé les travaux, mais le projet est au moins « sur la voie »

La prochaine réunion aura lieu le 12 décembre 2023

FIR DE SYPROLUX
Marc BECKER.



Rapport de la réunion auprès du Chef de Service TM, le 20 septembre 2023

► **Quel est l'avenir des cdm actuels (provisoirement inaptes) au nettoyage (Wäsch). La fiche de poste est-elle à jour pour ce poste?**

Il est prévu de transférer les agents inaptes au Service RM. Vu que le Service RM n'a plus de places disponibles, certains agents seront affectés au nettoyage. Selon les disponibilités les agents seront transférés au Service RM plus tard. C'est la raison pour laquelle un plan de service n'a pas pu être établi pour ces agents.

- **Quelle est la raison pour le refus de la prime (pour travaux insalubres) pour les agents vidant les toilettes des Kiss au R4.**

La prime en question sera payée aux agents effectuant ces travaux.

- **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?**

L'installation entre les voies 122 et 123 sera mise en service dès que les agents seront tous formés.

- **Ces derniers temps la commande des vêtements de protection, ainsi que des outils pose de nombreux problèmes. La commande ainsi que le délai de livraison ne donnent pas satisfaction aux besoins du service.**

Les responsables se réuniront avec la firme concernée afin d'éviter de tels problèmes à l'avenir. Le Service Achat sera contacté afin réduire les délais de livraison.

- **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.**

Les chefs d'équipe seront consultés afin de définir les besoins exacts.

- **Est-ce que des changements aux roulements des agents de l'AC sont prévus? Si oui, les agents concernés seront-ils consultés?**

Rien n'est prévu à ce stade. Des changements seront planifiés quand les nouvelles automotrices seront toutes livrées. Le moment venu les agents concernés seront consultés.

La prochaine réunion 14 décembre 2023 à 9h30.

FIR DE SYPROLUX

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

Save the date!

**Mëttwoch, den 29. November ab 18:30 Auer
Virstellung vun eisen Kandidaten fir Sozialwahlen 2024
an dat am Melusina
(145, Rue de la Tour Jacob L-1831 Grund Luxembourg)**





Rapport de la réunion auprès du Chef de Service AV, le 28 septembre 2023

Informations du Chef de Service

1. Nodeems d'Roulements annoncéiert goufen (net presentéiert), a matgedeelt gouf, datt sech näischt géif fir d'Joer 2024 an deem Punkt ännere sinn d'Diskussiounen ugaangen. D'Weekender am Roulement SNCB a SNCF sinn op e puer kléng Ännerunge quasi d'selwecht bliwwen, ewéi mer se haut scho hunn. Fir den Db, Pt, Bt, Eb an Tv huet sech näischt geännert. Repos'ën a Weekender sinn bliwwen ouni Ännerung.

D'Vertrieder vun de Gewerkschaften an d'Stëmmen vun den Zuchbegleeder um Terrain hu genau dësé Fait als Haaptfacteur fir d'Mëssgongscht um Terrain ervir gestrach.

Natierlech war d'Stëmmung do an der Sitzung gekippt. Dem Chef de Service seng Reaktioun kann ee roueg als inappropriéiert definéieren an et sollt och net bei engem verbale Fauxpas bleiwen.

Mam Saz «**Wat gétt hei gesabbelt!**» hat de Chef de Service AV dunn d'Contenance vis-à-vis vun de Personalvertrieder verluer. No sengen Aussoen, wär ee ganz neie Roulement an doduerch verbonne Berechnunge gemaach ginn. An et wier net méiglech dee Roulement bis Dezember eraus ze bréngen.

Dee neie Roulement gesäit deemno fir, datt den DB-Roulement vu 44 Wochen op 2x22 Woche geännert gétt, de SNCB-Roulement vun 42 Wochen op 2x21 Wochen an de SNCF-Roulement 42 Wochen op 2x21 Wochen. Des Weidere géifen awer och schonn Iwwerleeungen am Raum stoen säitens dem Chef de Service fir de SNCF-Roulement op 21 Wochen ze kiezen. Déi 21 Leit, déi dann ze vill wieren, géifen op den SNCB-Roulement opgedeelt ginn.

Als Personalvertrieder hu mer mat déier Approche eis Problemer, well hei geet et nees ënner anerem ëm di berühmten «équité», dh. eng gerecht Verdeelung vun de verschiddenen Schichten an engem Déngschtplang.

Folgendes hu mer opgeworf:

Déi PAT, di vun der Anciennetéit ausgesinn, nach net esou laang mat dobäi sinn, géife vum SNCF- an den SNCB-Roulement gesat gi, ouni e grouse Choix ze hunn

Wéi grouss gétt de SNCB-Roulement dann nach gemaach, datt deen op 63 Woche kann opgestockt ginn, freet een sech do. D'Äntwert kour prompt an domad-

der di 2. verbal Entgleisung. Laut Ausso vum Chef de Service, hätte PAT ee **Luxusproblem**, wa si manner Weekender hannert enee wéilte schaffen! Dobäi war kéng Rieds vu manner Weekender schaffen, mee se solle gerecht opgedeelt sinn.

Op Nofro op da verschidden Auerzäite vu Fréi- resp. Spéitschichte kéinten ugepasst ginn, kour dinn 3. deplacéiert Remark vum Chef de Service: «**Ech maachen dem Zuchführer kee Cado!**».

- D'Stëmmung um Terrain am AV-PAT ass um Déifpunkt, mee de Chef de Service mengt et wier alles an der Rei. D'Statistik zu der Mat-aarbechterëmfro hätt erginn, datt d'Zuchführer net onzefridde sinn, si wieren esou guer ganz zefridden. De Chef de Service wier och oft um Terrain dobausse fir mat den Agenten ze schwätzen. An do géif ni eppes Negatives opkommen. Bei de Visiten am Refectoire hätt een och näischt Negatives matkritt. De Fait, datt béid Gewerkschaften der Obregkeet méttlerweil zënter engem Joer ëmmer nees matdeelen, wéi d'Zuchführer denken an sech fillen, kennt anscheinend net géint eng Statistik un. Datt een als Personalvertrieder emol net wouer geholl gétt, mee un enger Statistik festhält, wou emol net all PAT matgemaach huet, ass erbäermelech.
- An de leschten 2 Méint, wou de Personalmancktem jo méi héich war, si genee 2 Coachen an 1 Formateur dobaussen um Terrain matgefuer als „PAT“. Domadder goufen 3 Zich vun deenen 3 Leit bedéngt.
- De Ministère wéilt gären ofklären fir 2 Lonkescher Zich bäizesetzen. Moies een Zuch weider an Owes och.
- No den Ofschlossaarbechten 2029 vun der neier Streck L-BT, well d'SNCF mat 9 Zich pro Stonn eriwwer kommen. Passagéier- a Gidderzich. Fir d'Käschten ze drécke well d'SNCF och, datt d'CFL sech bedeelegt mat Zuchfaarten. Als Propose fir de SNCF-Roulement oprecht ze erhalen ass d'Fro gewiescht, fir de PAT Schichten ze ginn, wou ee Letzebuerg-Thionville fiert.
- Am Ferienplaner gesäit een elo op wéi enger Plaz een op der Lescht ass a wien alles op senger Lescht mat drop ass.

Questions adressées par les délégués du personnel

AV-PAT

► **Les délégués du personnel désirent savoir si en cas d'un retard du train de Trèves, il y a une réglementation qui oblige le PAT luxembourgeois à être présent de Wasserbillig à Trèves? Peut-il changé au cour de route par exemple à Kreuz Konz?**

Laut dem Vertrag mat der DB, dee bis 2029 geet, muss en Zuchführer bis op Tréier matfueren. Zu Tréier muss en „Übergabeprotokoll“ gemaach gi mam Agent DB, dee mam Kiss a Flirt virun fiert.

Ebenfalls muss en „Übergabeprotokoll“ gemaach gi vum Agent DB un eisen Zuchführer. Doduerch datt eisen Zuchführer duerch de Retard vum Zuch an op Uerder vun der BLZ zu Kreuz Konz muss erausklammen, sinn d'Bestëmmunge vum Kontrakt net erfëllt. Den Zuchführer ass deementspreechend duerch seng Tour an Uweisung vun der BLZ ofgeséichert, falls eppes am Zuch no Kreuz Konz bis Tréier géif passéiere.

Datt natierlech Kreuz Konz net dee schéinsten, beschten a sécherste Quai ass, wou den Zuchführer mat Suen an der Täsch, muss stoe bleiwen an op säin Zuch waarde versteet sech och. Laut dem Chef de Service kéint awer op all Quai eng passéiere.

CFL kritt fir all Leeschtung Geld vun der DB, wann d'CFL sech awer net un d'Bestëmmungen hält, kritt d'CFL manner Geld, mee falsch si se net. An deem Punkt haten mer och Kurzwende zu Tréier ugeschwat, datt déi jo just fir d'Méint Juli an August soll gëllen. Hei ass awer fir de September nach näischt ofgeännert ginn. Do géifen se dann dem Büro rëm soen, si sollen di rëm dra setzen. 3 Tier sinn duerch d'Kurzwende am Dag gespuert ginn.

► **Les délégués du personnel désirent savoir si le conteneur mis à disposition par le Service TM à Wiltz peut être utilisé par le PAT? Si non, les PAT demandent à avoir également un endroit pour faire leur pause.**

De Chef de Service huet sech beim TM ëmfrot a krut vum Här Claude Marx d'Bestätegung, datt den Zuchführer dee Container fir seng Paus och ka mat benotzen. Den AV wier awer bedréckt vum Fait, datt den TM do eppes opgestallt huet ouni dem AV dat am Virfeld mat ze deelen.

► **Les délégués du personnel demandent d'avoir les chiffres exactes des «congé bleu» accordés ou refusés pour chaque mois de cette année. Les délégués du personnel veulent savoir jusqu'à quand cette situation insupportable restera?**

Congé bleu						
	total	total PAT	accordé PAT	refusé		% accordé
jan.	700	673	575	86	78	85,44
fév.	527	498	350	143	20	70,28
mars	513	489	374	104	1	76,48
avril	564	534	402	126	9	75,28
mai	590	559	422	129	4	75,49
juin	538	508	320	171	4	62,99
juil.	531	501	367	122	0	73,25
août	812	784	251	502	2	32,02
total	4775	4546	3061	1383		67,33

Les délégués du personnel demandent d'avoir les chiffres exactes combien de personnes ont été en maladie pour la période de mai à septembre? De combien de jours d'absence parle-t-on? Les délégués du personnel veulent savoir combien de personnes ont été placées en inaptitude temporaire et en inaptitude définitive de janvier à septembre 2023.

Agents en incapacité de travail:		
mois	nbr d'agents	nbr de jours
mai	79	450
juin	96	543
juillet	113	645
août	115	705
total	403	2365

Agents déclarés définitivement inapte	
mois	nbr d'agent
janvier	1
février	1
mars	0
avril	1
mai	2
juin	1
juillet	0
août	2

► **Les délégués du personnel veulent savoir combien de repos ont été déplacés avec l'accord du PAT pour la période de mai à septembre 2023.**

Am Mount Juli war laut dem Chef de Service kee PAT dee säi Repos verréckelt huet. Am Mount August waren et du well 3. Am Mount September waren et well 67 Reposen.

Vun de Verrieder vum SYPROLUX war eng Mail raus gaangen un de Chef de Service, fird'Méiglechkeet opzegräifen, datt den Zuchführer säi Repos ka verkafe fir ee Montant X. Di Optioun géif de Service AV sech gären ophale fir de Fall, wou mer nach manner Leit eng Kéier hunn an et guer net méi opgeet an doduerch musse vill méi Deeg gestrach gi. Iwwert d'Joer gekuckt kenne Reposen ofgebaut gi. Doduerch besteet keng Noutwendegkeet fir sou eppes an ze féieren. Mee d'Optioun an d'Iddi bleiwen bestoen.

► **Pour lutter contre le manque de personnel chronique auprès de AV-PAT, les délégués du personnel veulent savoir combien de nouvelles classes sont prévues pour les 12 prochains mois. Combien de candidats par classe planifie-t-on?**

Fir de Mount Oktober 2023 fänke 17 Kandidaten un. Des ass di lescht Klass fir d'Joer 2023.

Am Januar 2024 fänke 24 Kandidaten un. Des Klass gëtt awer gespléckt. 14 Leit fänken direkt am Januar mat der Formatioun un, di restlech 10 Leit si Francophonen, déi fir d'éischt dräi Méint lëtzebuergesch Kuere musse maachen. Di 10 Kandidate fänken da réischt am Mäerz mat der Formatioun fir PAT un. Am Mäerz kommen nach eng Kéier 4 Leit dobäi, di keng Sproochekueren musse maachen.

► **Les délégués du personnel veulent savoir pourquoi les uniformes ne sont plus livrés régulièrement. L'attente est extrêmement longue.**

D'Plënneren an d'Digitaliséieren duerch eng nei App hunn den Oflaf am Büro gestéiert an dat huet dozou gefouert, datt den Delai méi grouss ginn ass. Liwwerverzögerungen hunn di Saach net besser gemaach.

3 XL ass momentan fir Männer Reenjackett nach net ukomm. D'Uniforme sollen Enn des Joers réischt verdeelt gi. Sämtlech Commanden si fäerdeg a raus geschéckt gi.

Points Guichet & Portier:

► **Avant les travaux au Centre de Vente en Gare de Luxembourg, il avait été demandé d'installer une borne de chargement à casier individuel verrouillable pour les portables téléphoniques. La demande de la part de notre clientèle est grande.**

Les travaux dans la gare ne sont pas complètement achevés. En attendant on est à la recherche du bon endroit pour installer une telle borne. Un opérateur adéquat est également en train d'être recherché. A la fin des travaux, les bornes SNCF devraient également être déplacées à un autre endroit. Actuellement on est en train de vérifier le fonctionnement des prises électriques dans les salles d'attente.

► **Le délégué du personnel demande s'il est envisagé de prolonger l'horaire d'ouverture du service des objets trouvés aux week-ends et ceci sur 2 tours de service «matin» et «après-midi»?**

Il n'est pas prévu de prolonger les heures d'ouverture du service des objets trouvés pendant les week-ends. Les statistiques indiquent qu'il n'y a pas assez de travail pendant les samedis et dimanches.

► **Les agents au poste de Belval/Université se posent la question pourquoi le prix d'un abonnement pour un agent CFL pour le park&ride vient d'augmenter de 25€ à 85€? Ceci signifie une dépense importante, surtout pour les remplaçants. Il est donc demandé de garder les prix dans chaque parking CFL, existant ou futur, à un montant plus bas pour le personnel.**

Le prix d'abonnement mensuel des parkings, à l'exception de celui de la gare Luxembourg, vont augmenter à 85€ pour chaque utilisateur, agent CFL y compris. Et ceci suite aux dispositions tarifaires du Fonds du Rail. Le montant de ce tarif préférentiel de 25€ n'est pas prévu et son application contraire à la réglementation en vigueur. Une adaptation du prix horaire aura lieu avec l'installation des nouveaux appareils et la mise en ligne de l'application pour les parking. Le prix horaire passera de 0,42€/heure à 0,50€/heure. L'utilisation du parking sera gratuite entre 19:00 hrs et 6:00 hrs, ce qui diminuera les frais en partie.

► **Dans le contexte des parkings, le délégué du personnel aimerait bien savoir quand les travaux au site de la Gare de Luxembourg commenceront et à quel montant les coûts sont évalués?**

Les travaux du parking commenceront comme prévu début 2024. La durée des travaux est de 6 mois.

► **Le délégué du personnel aimerait bien être informé sur le 2 points suivants:**

- **sous-vêtements thermiques pour les portiers et réservistes:**

les portiers de la gare de Luxembourg seront équipés avec des sous-vêtements thermiques. Les PAT n'en auront pas, car ils seraient moins longtemps exposés au froid;

- **points fumeur sur les différentes quais en Gare de Luxembourg:**

les points fumeurs ne seront pas déplacés sur les quais.

FIR DE SYPROLUX

Fabrice BICHLER,

Patrice KLEIN.

EI RAPPORT



Compte-rendu de la réunion auprès du Chef de Service EI, le 12 octobre 2023

«SK-Dokumentenlenkung»

► Les délégués du personnel souhaitent recevoir des précisions par rapport à la « SK-Dokumentenlenkung ». Notamment, est-ce qu'une signature de la part d'un agent signifie qu'il a lu et compris les documents mis à jour ou que l'agent a pris connaissance des nouveaux documents et les consultera dans un délai raisonnable.

Il convient de considérer la SK-Dokumentenlenkung comme accusée de réception. Naturellement, afin d'utiliser les documents mis à jour, il est essentiel d'en maîtriser le contenu.

Climatisation fixe au PdT

► Lors de la réunion du 06/07/2023 une analyse pour une installation d'une climatisation fixe a été proposée au PdT. Est-ce que le projet a été lancé, car en été 2024 on sera confronté au même problème.

Le bâtiment est équipé d'un système de ventilation intégrée, malheureusement actuellement en panne. Le service MI est chargé de réparer ce système et d'assurer son bon fonctionnement. Si cela ne peut être garanti, une climatisation fixe sera installée. Affaire à suivre.

Déménagement du PdKb

► Les délégués du personnel souhaitent être informés sur le statut actuel concernant le déménagement du PdKb et toutes ses conséquences.

L'analyse technique est toujours en cours. L'intégration dans le PdL n'est pas impossible, mais plus difficile que prévu. Le chef de circulation de Kleinbettingen dirigera uniquement la section de KB après l'intégration au PdL. Actuellement, aucune date précise n'a été fixée pour les changements.

«Nouveaux» critères lors de la procédure d'embauche»

► Les délégués du personnel souhaitent des explications supplémentaires concernant les « nouveaux » critères lors de la procédure d'embauche. (par exemple: passage chez le/la psychologue seulement après les examens, langue luxembourgeoise non nécessaire...)

- Lors d'une réunion avec les directeurs, il a été décidé que des compétences linguistiques en français et en allemand seraient suffisantes. Cependant, il est attendu que les stagiaires du service EI apprennent la langue luxembourgeoise pendant leur stage. Cette mesure est prise dans l'espoir de recruter davantage de candidats.
- Le bilan psychologique sera effectué entre le 6e et le 8e mois suivant l'embauchage des stagiaires. Celui-ci sera désormais réalisé après l'embauchage afin d'accroître la motivation des personnes envoyées chez le psychologue. Chaque test sera identique.

Primes du mois d'août

► Comme annoncé en date du 20/09/2023, dû à un cumul de congés et de certificats de maladies au sein de la Cellule EI/RH, les agents du Service EI ne se verront pas être crédités de leurs primes du mois d'août. Les délégués déplorent cette situation et aimeraient être informés sur les points suivants :

- Est-ce que le relevé nécessaire pour l'établissement des primes a été dressé entre-temps?
- Est-ce que ce relevé a entretemps été transféré au service RH compétent?
- Un versement anticipé pourrait-il être envisagé?
- Quels changements dans leurs procédures est-ce que le Service EI a effectué entretemps pour qu'une telle situation ne se reproduise plus?

Les primes ont été calculées et les fichiers ont déjà été transmis au service des Ressources Humaines. Aucun versement anticipé n'est envisagé. De plus, un nouvel agent sera formé pour la gestion des calculs des primes. Un guide d'utilisation sera élaboré pour définir la procédure exacte à suivre afin d'éviter que cette situation ne se reproduise.

Tours de service non-occupés à Ettelbrück

► Les chc du poste directeur d'Ettelbrück nous annoncent que des tours de service au PdEb ne seraient pas occupés, voir même ne devraient plus être occupés. Il s'agirait de 4 tours de service au poste d'ambulants et 2 tours de service en tant que chc.

En plus, 3 tours de service ne seraient occupés qu'à 75 %? Est-ce correct? Y a-t-il quelque chose de prévue ?

Les deux tours de service au PdEB seront publiés dans les prochains jours. Les quatre postes ambulants disparaîtront, mais en compensation, un poste (séance de jour) sera créé pour assurer la pause de sécurité. Oui. 3 tours ne sont occupés qu'à 75%, les 25% qui restent sont assurés par les réservistes.

À l'égard des employés qui seront impactés par la suppression de leur tour de service ambulant, des entretiens individuels seront envisagés dans le but de clarifier leur situation.

CET au Service EI

► Les délégués du personnel aimeraient être informés des progressions dans ce dossier.

Les heures supplémentaires sont comptabilisées dans IVU. Le service EI-RH est prêt, et les compteurs nécessaires ont été créés.

FIR DE SYPROLUX
Yves BIRCHEN



Compte-rendu de la réunion auprès du Chef de Service MI, le 11 octobre 2023

Informations de la part du Chef de Service MI

► **Culture de sécurité aux CFL:** le taux de participation à au sondage effectué par Dupont est de 42% pour CFL-mère. Le Service MI a un taux de participation de 32%. Des visites sur le terrain seront effectuées par Dupont dans un proche avenir.

► **Travaux de rénovation à Bettembourg:** l'ancien poste directeur sera équipé de nouvelles installations sanitaires. NOC et l'Atelier T devront quitter le nouveau poste directeur. NOC se verra attribuée une salle de formation, l'Atelier réemménage dans l'ancien poste directeur.

Doléances présentées par les délégués du personnel

► Effectif (1.1)

Les délégués demandent de bien vouloir recevoir dans les meilleurs délais les données de l'effectif 2025.

Les prévisions d'effectif 2025 ont été transmises aux délégués du personnel.

Création des postes d'adjoints préposé technique (C,S,T): quand est-ce que les postes seront publiés? Quand est-ce que les fiches de postes seront consultables?

Concernant la création de postes d'adjoint préposé technique, il a été revendiqué que les premiers en rang utile pour une affectation devraient être les agents déjà en place. Les postes non-occupés doivent faire objet d'un appel à candidature. Il a été remarqué par les responsables MI que la fiche de poste serait semblable à celle du préposé technique. Cependant le poste d'adjoint ne serait pas un poste de responsabilité particulière. L'affectation au poste est liée à la réussite d'un examen. Les premiers candidats à pouvoir se présenter à cet examen seront prêts pour l'automne 2024.

► Remplacement anciens A/6 (1.2.)

Les délégués du personnel demandent des détails sur l'avancement de la création du pool pour remplacer les anciens A/6 par des anciens A/4-A/5 avec épreuve de qualification avec pàrp en attendant les nouveaux A/5 à venir. En effet la création d'un tel pool a été retenue pour parer au manque d'agents avec les grades requis.

Les responsables du Service MI demanderont au Service RH, s'il serait possible d'organiser un examen au mois d'avril 2024 pour les anciens A/6 afin de pouvoir bénéficier des conditions d'avancement ultérieures à l'identique des agents A/5 pàrp, afin de pouvoir créer un pool d'agents pour combler les départs en retraite futurs.

► Remplacements sur postes (1.3)

Les délégués du personnel veulent savoir si le poste du chef de magasin CLIF (départ en retraite) restera bien un

poste de la carrière I ? Selon les informations adressées aux délégués du personnel, ce poste serait remplacé par un poste de la carrière S voire B. Les délégués du personnel répètent leur revendication qu'un départ en retraite doit être remplacé par un agent issu de la même carrière.

Afin de pouvoir valoriser les postes du magasin CLIF, le Service MI projette de créer une filière spécialisée dans la carrière I. En parallèle les agents dotés d'un CATP et figurant dans la carrière A pourraient également postuler ces postes.

► Validation des permis de conduire (1.4)

Les délégués du personnel demandent à être informés sur les voitures MI qui seront équipées par le système MI-Flex. Quel est le but de ce système ? Selon les informations des délégués, il permet une analyse du kilométrage des voitures. Ceci ne semble pas être une explication juste, car les kilométrages des voitures MI sont envoyés par mail à MI/RHT chaque mois. Concernant la protection des données, les délégués du personnel demandent quelles informations le système Flex peut fournir (techniquement), où ces données sont -elles sauvegardées, qui (quels postes CFL/Flex) a accès à ces données ? Est-ce qu'une procédure, respectant la loi de la CNPD, pour accéder aux données est en vigueur?

► Système MI-Flex (1.7)

Est-ce que la création et le contrôle des permis de conduire pour l'utilisation d'un véhicule C-Flex ne pourrait pas être centralisé au sein des CFL (RH, MI,...) ? Les agents sont obligés de faire valider tous les 6 mois leur permis de conduire pour pouvoir utiliser un véhicule C-Flex pour leurs déplacements professionnels.

En premier lieu, il a été retenu qu'à ce stade cette procédure serait poursuivie et que l'on observerait la résonance auprès des agents concernés. Cependant les responsables du Service MI se pencheront sur les questions justifiées des délégués du personnel, à savoir :

Pourquoi placer les voitures de service dans le système C-Flex, ceci vaut surtout pour les véhicules de service équipés en matériel pour les besoins des différents service MI? Pourquoi un cheminot, qui doit requérir régulièrement à un véhicule de service, doit-il faire valider son permis de conduire tous les 6 mois. Pourquoi ne peut-on pas équiper les smartphones de service avec l'application C-Flex, étant donné qu'il s'agit de véhicules de service et recourir ainsi aux données des agents extraites de « MäinRH »?

Pour compléter le point 1.7., les responsables MI ont assuré que la procédure concernant la protection des données personnelles est appliquée, telle que citée au site de C-Flex. Aucune donnée n'est sauvegardée. La seule exception est qu'en cas d'accident, la police grand-ducale est habilitée à saisir toute donnée nécessaire.

► **Nouvelle IG 15 (1.5)**

En vue de la nouvelle IG15, les délégués du personnel veulent savoir l'état d'avancement des préparations pour les mesures d'exécution du Service MI. Surtout le point de la limite des 14 heures de travail (8heures de travail normal et 6 heures d'intervention en astreinte) doit être préparé. Qu'en est-il des préparations au Service MI pour répondre à cette exigence ?

Selon les dires des responsables MI, ils ne disposeraient que d'un premier projet concernant la refonte l'IG15. Cependant le volume de travail est tel qu'ils ne sont pas en mesure de se pencher sur ce dossier. Le seul message clair, était que le Service RH leur aurait assuré qu'ils bénéficieraient d'une phase de transition pour mettre en place les nouvelles dispositions une fois arrêtées.

► **Logiciel FIORI (1.6)**

Les délégués du personnel demandent à être informés sur l'état d'avancement des adaptations dans le logiciel FIORI pour le pointage des engins ROBEL.

Ce problème est résolu depuis le 1^{er} octobre 2023.

► **Consultation de documents de service (1.8)**

Jusqu'à présent les agents MI ont eu la possibilité de choisir comment (papier/manière digitale) les plans (consignes bleues, consignes jaunes, etc). Les systèmes digitaux (tablettes, smartphones) mis à disposition des agents sont très instables. Les délégués du personnel demandent une solution facile et stable pour consulter les documents nécessaires!

Les responsables du Service MI prendront contact avec les personnes concernées afin de voir de quel problème il s'agit précisément. Il est clair qu'une tablette digitale doit être mise en marche au moins une fois par semaine afin de garantir son bon fonctionnement. Les Services IN et MI s'occuperont de cette problématique. Si besoin est, une note avec les consignes d'utilisation sera établie et diffusée.

► **Régulateur CSS (1.9)**

En 2019, des techniciens C élus par la Direction GI ont été mutés involontairement au poste de régulateur CSS. Parmi ces agents, il y a quelques-uns qui ne se fatiguent pas à exprimer leur insatisfaction sur ce poste. Depuis ces mutations, des modifications ont été faites pour faciliter le recrutement sur ce poste. Or, pourquoi la promesse qui a été faite lors des réunions auprès du Chef de Service GI (PV du 18/05/2020, point 1.12) n'a pas été tenue ? Les délégués du personnel constatent une insatisfaction croissante auprès des agents en question qui effectuent ce travail depuis 2019 et demandent une mutation directe.

Concernant la première session de la filière « régulateur », il a été omis d'organiser un examen de fin de stage qui aurait dû avoir lieu en novembre 2023. À ce stade on met tout en œuvre afin que les candidats concernés puissent faire leur examen en avril 2024. Suite à la réussite probable des candidats, les agents mutés d'office peuvent demander une mutation vers leur service antérieur.

FIR DE SYPROLUX

Ed. MALLINGER,
Romain LIBER,
Marc LANGERS.

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
Entree - Eintritt: 4 €

+1 GRATIS

Brauchs du nach lëtzebuenger Cremant fir deng next Feier?

Da schlo zou:
6 Fläschten 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

Radsport-

USIC-Meisterschaft 2023, Mols Bjerge (DEN)

Luxemburger Mannschaft auf Platz 6 -

Cyrille Barthels Rang 23

Die 14. USIC-Meisterschaft im Radsport fand vom 07.09. bis 11.09.2023 in Mols Bjerge in Dänemark statt. Teilgenommen haben Bulgarien, Frankreich, die Schweiz, Indien, Dänemark, die Tschechische Republik und zum ersten Mal auch Luxemburg.

Für Luxemburg gingen folgende Fahrer an den Start: Cyrille Barthels (AV), Tom Meyers (BU), Sébastien Losson (TM), Joël Stroesser (IN) und Andy Rekad (MI).

Begleitet wurde das Team von Jonas Stroesser als Mechaniker und Trainer sowie von Josy Bourgraff als Delegationssleiter.

Am Abend des 7. September stand die Eröffnungsfeier auf dem Programm. Der folgende Tag war der erste Wettkampftag. Auf dem Plan stand ein 39,6 km langes Mannschaftszeitfahren. Dabei waren drei Runden mit einem Höhenunterschied von insgesamt 370 Metern zu bewältigen. Am Ende belegte das luxemburgische Team mit einer Zeit von 1:02:19 Stunden den sechsten Platz - die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 38,13 km/h. Das Rennen gewann das Team aus Frankreich vor der Schweiz und der Tschechischen Republik.

Am zweiten Tag des Wettbewerbs bestritten die Athleten ein 26,5 km langes Einzelzeitfahren. Die Strecke war identisch mit der des Vortages - allerdings waren diesmal nur zwei Runden zu absolvieren. Die 34 Fahrer wurden in fünf Blöcke zu je sieben Fahrern eingeteilt, die im Abstand von zwei Minuten starteten - zwischen den Blöcken wurde jeweils eine Pause von 24 Minuten eingelegt. Den Sieg im Einzelzeitfahren holte sich der Franzose Baptiste Raynaud, der die 26,5 km in 36:32 Minuten zurücklegte. Zweiter wurde der Tscheche Tomáš Konopásek, der bereits 1:49 Rückstand hatte, und Dritter der Inder Arvind Panwar. Als bester Luxemburger belegte Cyrille Barthels mit einer



Zeit von 42:34 den beachtlichen Platz 24. Andy Rekad erreichte den 27. Platz, wobei er 52 Sekunden hinter Cyril lag. Die anderen Luxemburger platzierten sich wie folgt: Tom Meyers - 29; Sébastien Losson - 30; Joël Stroesser - 33. Der letzte Tag des Wettbewerbs bestand aus einem 100 km langen Straßenrennen. Dabei mussten die Fahrer zwei

Runden à 50 km mit einem Gesamthöhenunterschied von 1.217 Metern zurücklegen. Auf dem hügeligen Rundkurs konnte sich trotz mehrerer Angriffe, darunter einer von Andy Rekad, kein Fahrer entscheidend absetzen, sodass es zu einem Massensprint von 21 Fahrern kam. Auf der Zielinie war es der Schweizer Benjamin Schnyder, der sich knapp vor seinem Landsmann Björn Müller sowie dem Franzosen Baptiste Raynaud durchsetzen konnte. Aus luxemburgischer Sicht belegte Cyrille Barthels zeitgleich mit dem Sieger einen herausragenden 16. Platz. Andy Rekad, Tom Meyers und Sébastien Losson belegten die Plätze 27 bis 29. Joël Stroesser musste das Rennen leider aufgeben. Die Regeln für die Einzel- und Mannschaftswertung sind wie folgt.

Einzelwertung

- Für die Gesamtwertung werden die Zeiten (Stunden, Minuten und Sekunden) aller drei Wettbewerbe addiert.
- Sieger und USIC-Meister wird der Fahrer mit der schnellsten Gesamtzeit.

Mannschaftswertung

- Außer bei den Mannschaftszeitfahren werden die Zeiten der vier bestplatzierten Fahrer eines Landes für die Wertung addiert.
- Für die Gesamtwertung werden die Zeiten (Stunden, Minuten und Sekunden) aus allen drei Wettbewerben addiert.
- Sieger und USIC-Mannschaftsweltmeister wird das Land, dessen Fahrer die schnellste Gesamtzeit haben.

In der Einzelwertung belegten die französischen Fahrer die Plätze 1 bis 4. USIC-Meister 2023 wurde Baptiste Raynaud mit einer Gesamtzeit von 4:10:25, der sich diesen Titel durch sein hervorragendes Einzelzeitfahren verdiente, vor Emmanuel Huriaud +2:33 und Jonathan Michler +2:36. Dank seiner hervorragenden Leistungen im Einzelzeitfahren und vor allem im abschließenden Straßenrennen konnte sich Cyrille Barthels in der Gesamtwertung noch bis auf den Rang 23 verbessern. Insgesamt waren 34 Fahrer am Start.

Resultate der luxemburgischen Fahrer in der Einzelwertung

Mannschaftszeitfahren	Gesamtzeit	Rang
Cyrille Barthels	4:24:58	23
Andy Rekad	4:38:09	27
Tom Meyers	4:39:55	28
Sébastien Losson	4:55:55	29

Nachdem Joël Stroesser das Straßenrennen nicht beenden konnte, wird er in der Einzelwertung nicht aufgeführt.

In der Mannschaftswertung setzte sich Frankreich klar vor der Schweiz und Indien durch. Luxemburg belegte den sechsten Platz vor dem bulgarischen Team.



Cyrille Barthels

Mannschaftswertung

1.	Frankreich	14:08:20
2.	Schweiz	14:14:34
3.	Indien	14:17:52
4.	Tschechien	14:18:46
5.	Dänemark	14:20:59
6.	Luxemburg	15:32:00
7.	Bulgarien	17:59:58

In Anbetracht der Tatsache, dass unser Team zum ersten Mal an dieser Meisterschaft teilgenommen hat, muss man sagen, dass sich die Mannschaft sehr gut verkauft hat.

Was die Organisation der Meisterschaft betrifft, so kann man sagen, dass besonders das Rennen am Sonntag unter teilweise chaotischen Bedingungen stattfand. Das Straßenrennen war eines von vier Rennen, die an diesem Tag stattfanden, und es kam vor, dass sich die Fahrer in der zweiten Runde plötzlich mit langsam fahrenden Fahrern auf engen Straßen Nase an Nase wiederfanden. Auch war die Sicherheit nicht immer gewährleistet, da die Straßen nicht für den Verkehr gesperrt waren und es auch nicht an allen Kreuzungen Streckenposten gab. So konnte es passieren, dass die Fahrer zum Anhalten gezwungen wurden, was bei einem solchen Rennen eigentlich nicht vorkommen sollte.

Die Unterkunft in Mols Bjerge und die restliche Organisation waren hingegen sehr gut und die Gegend selbst eignet sich auch hervorragend zum Radfahren.

An dieser Stelle noch einen herzlichen Dank an den CT Atertdaul und insbesondere an Joël Stroesser, die uns ihren Mannschaftswagen und einen Kleintransporter über ihren Sponsor kostenlos zur Verfügung gestellt haben. Ein weiterer Dank gilt den CFL, die uns die Trikots und Fahrradhosen zur Verfügung stellten und uns finanziell unterstützen.

Text + Fotos: Josy BOURGGRAFF



Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

Aus organisatorischen Gründen organisiert das Kinderferien- und Sozialwerk selbst keine Ferienkolonien mehr, gewährt jedoch eine Unkostenbeteiligung von maximal 500€ für das laufende Jahr, für die Kinder und Enkelkinder der Mitglieder, die an einer Ferienkolonie einer der drei anerkannten offiziellen Organisation, des Roten Kreuzes, des SNJ, oder der CARITAS teilnehmen.

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

Für die Beteiligung an den Kosten an einer Ferienkolonie oder für Nachhilfekurse des laufenden Jahres bitte eine Kopie der Rechnung und des Zahlenbelegs der Bank bis spätestens den 01. März des folgenden Jahres an des SYPROLUX Sekretariat schicken.

SYPROLUX

BP 2615 L-1026 Luxemburg oder

syprolux@pt.lu

Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks

... äere Spezialist fir de Wunraum



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

Die Stadt Mirecourt - eine Wiege des Geigen- und Bogenbaus

Bis vor wenigen Jahren war es möglich, die Stadt Mirecourt ab Nancy mit der Eisenbahn zu besichtigen. Eine Eisenbahnstrecke, welche seit Jahrzehnten keine Erneuerung erfahren hatte, so dass die Stilllegung der fast 50 km langen eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecke im Sommer 2016 erfolgte. Mirecourt befindet sich am Fluss Madon, einem Nebenfluss der Mosel im „Département Vosges“ (Région Grand Est). Die Stadt ist vom Kunsthandwerk geprägt und gilt als eine der Wiegen des Geigen- und Bogenbaus.

Die im 18. Jahrhundert aufgekommene Bezeichnung „Mercurii curtis“ deutet auf eine römische Kultstätte des Merkur hin - der Beweis wurde jedoch nie erbracht. Mirecourt verdankt seinen Namen einem Grundbesitzer „Muricus“ und wurde erstmals in einer Stiftungsurkunde vom 13. Juni 960 erwähnt. Im Lauf der Zeit gehörte das Gebiet zum Herrschaftsbereich der Grafen von Toul und ab dem Jahr 1284 zum Herzogtum Lothringen. Durch den Friedensvertrag von Wien im Jahr 1738 wurde das Gebiet, nach dem Tod von Stanislas Leszczyński im Jahr 1766, an Frankreich abgetreten.

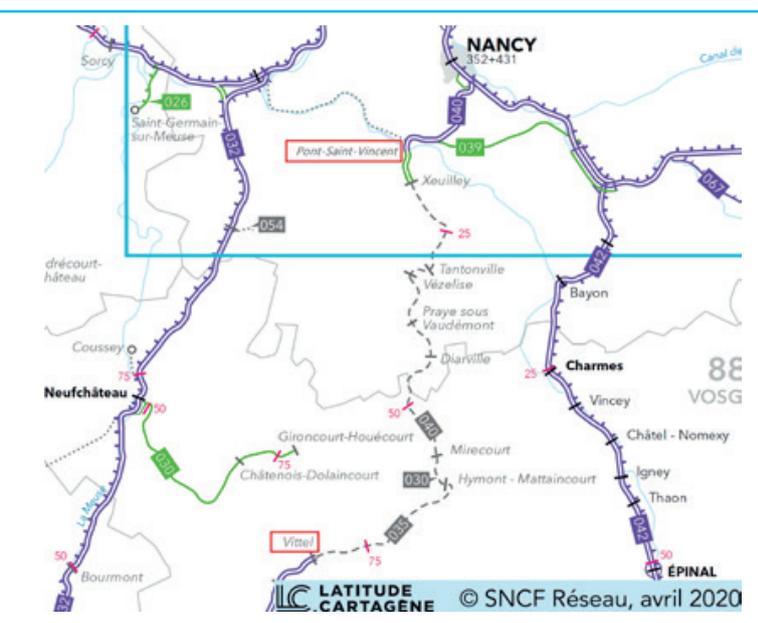
Die Eisenbahnstrecke von Nancy über Mirecourt nach Vittel

Die 68,86 km lange normalspurige zweigleisige Bahnstrecke Nancy-Vittel wurde in mehreren Etappen zwischen den Jahren 1872 bis 1881 eröffnet. Die 32,39 km lange Teilstrecke zwischen Nancy-Jarville nach Vézelize wurde am 11. November 1872, die zweite 24,74 km lange Teilstrecke zwischen Vézelize und Mirecourt am 22. Dezember 1879 und die dritte 11,73 km Teilstrecke zwischen Mirecourt und Vittel am 1. März 1881 eröffnet. Die maximale Neigung der Bahnstrecke beträgt 17 ‰. Mehrere Bahnhöfe entlang der Strecke erhielten ausgedehnte Militärgleise (lange Rampen neben einem Gleis, um das Verladen zu beschleunigen) - dies aufgrund der Erfahrungen aus dem Krieg 1870/1871.

Vézelize und Mirecourt wurde das zweite Gleis entfernt. Größere Kunstbauten wie Brücken und Tunnel findet man während der Fahrt nicht, es gibt jedoch eine Vielzahl kleiner pittoresker Bahnübergänge, führte doch die Bahnstrecke durch eine landwirtschaftlich stark genutzte Region. Der Bahnhof Mirecourt hatte früher eine erheblich größere Bedeutung und die Gleisanlagen waren großzügig angelegt, trafen doch hier 4 zweigleisige Bahnstrecken zusammen, sie wurden jedoch im Lauf der Jahre zum großen Teil entfernt.

Im Jahr 2006 benutze ich diese Bahnstrecke und durfte während „der Fahrt im Führerstand des Triebwagens mitfahren“. Während der Fahrt machte der Triebwagenlenker auf den maroden Gleisunterbau aufmerksam, teilweise wurde nur noch 10 km/h gefahren. Die beiden Weltkriege haben mit ihren Zerstörungen ebenfalls dazu beigetragen, dass die Eisenbahngesellschaft der Bahnstrecke keine weitere Beachtung schenkte, sodass die Stilllegung im Dezember 2016 erfolgte. Die Verbindung zwischen Nancy und Vittel wird mit dem Bus abgewickelt. Es besteht jedoch noch ein Personenverkehr zwischen Nancy-Jarville und Pont-Saint-Vincent, gelegentlich verkehrt noch ein Güterzug bis nach Xeulilly.

Die „Région Grand Est“ möchte die Bahnstrecke reaktivieren und hat vorgeschlagen diese Arbeiten bis zum Jahr 2025 durchzuführen. Dann dürfte die Fahrzeit zwischen Nancy und Vittel nur eine Stunde, von Nancy nach Mirecourt nur 45 Minuten dauern. Man äußert ebenfalls den Wunsch die Bahnstrecke zwischen Vittel und Contrexéville zu sanieren und in Betrieb zu nehmen. Die Kosten für die Erneuerung der Bahnstrecke werden nach derzeitigem Stand auf etwa 70 Mio. EUR geschätzt. Dies wäre eine Absicht in die „nachhaltige Richtung“.



Die stillgelegte Bahnstrecke Nancy nach Mirecourt und Vittel

Die Streckenabschnitte zwischen Mirecourt und Vittel sowie zwischen Xeulilly und Vézelize sind heute noch mit zwei Gleise versehen. Lediglich auf dem Mittelstück zwischen



Autorail Caravelle X 4717



der Bahnhof Mirecourt

Nicolas Lupot - der „französische Stradivarius“

Mirecourt gilt seit dem 17. Jahrhundert als die anerkannte Wiege von berühmten französischen Geigen- und Bogenbaumeistern. Mit strengen Zunftregeln achteten sie ab dem Jahr 1732 auf die Einhaltung der hohen Qualitätsstandards für ihre Geigen. Die in ihren Werkstätten ausgebildeten Lehrlinge waren gefragte Gesellen und viele gründeten in anderen Städten eigene Betriebe. Die Literatur besagt, dass ein in Italien ausgebildeter Geigenbauer die Kunst des Geigenbaus nach Mirecourt brachte. Als Begründer der fabrikmäßigen Herstellung von französischen Geigen wird Didier Nicolas (1757-1833) genannt. Aus Mirecourt stammen ebenfalls die Geigenbauerfamilien Vuillaume, Chanut, Voirin, Collin und Bazin. Eine Sonderstellung übernimmt die Familie des „französischen Stradivarius“ Nicolas Lupot (geboren in Mirecourt am 4. Dezember 1758 und gestorben in Paris am 14. August 1824). Man erfährt während des Besuchs im Geigenmuseum, dass Nicolas Lupot nach der Wiedereinsetzung der Monarchie - König Ludwig XVIII. - im Jahr 1814 zum Geigenmacher der königlichen Kapelle und zum Lieferanten der königlichen Musikschule berufen wurde.

Im Geigenmuseum „Musée de la Lutherie et de l'Archèterie Françaises“, am Fluss Madon gelegen, ist man stolz auf die Hilfestellung der italienischen Geigenbauer u.a. aus Brescia und später aus Cremona - ebenso wurden Kenntnisse aus dem deutschen Geigenbau übernommen. Der Wirtschaftszweig war bis Mitte des 20. Jahrhunderts von größter Bedeutung für die kleine Stadt in den Vogesen. Das Geigenmuseum ist im Gemeindeamt untergebracht und wurde am Feiertag der heiligen Cäcilia am 24. November 1973 eingeweiht. Das Museum bietet eine neue Perspektive auf den gesamten Bauprozess. Die Sammlung besteht aus drei Teilen: Instrumente (u.a. Saiteninstrumente, Geigenbögen, Gitarren und Mandolinen), die den Produktionsprozess von drei Jahrhunderten widerspiegeln, eine sozio-technische Sammlung mit Werkzeugen, Geräten, Möbeln und Dokumenten und eine ikonographische Sammlung mit Gemälden, Zeichnungen, Postkarten und Katalogen.

In den 1920er Jahren zählte Mirecourt etwa 600 Geigenbauer. Dass man die Tradition des Geigen- und Bogenbaus aufrechterhielt, beweist die Gründung der Schule für angehende Geigenbauer, die „École Nationale de Lutherie“, durch den bekannten Geigenbauer Etienne Vatelot im Jahr 1970. An sich sollten die Berufswege von Etienne Vatelot (geboren in Provins am 13. November 1925), zur Schauspielschule lotsen, da sein Vater jedoch hartnäckig blieb, begab er sich zur Ausbildung bei Amédée Dieudonné nach Mirecourt im Jahr 1946. Wohl war der Geigenbau in Frankreich in den 1950er Jahre nicht auf Rosen gebettet, aber das berühmte Haus „Vatelot Rampal“ entwickelte sich zum Treffpunkt der bedeutendsten internationalen Streichsolisten. Pablo Casals, Slava Rostropowitsch, Yehudi Menuhin Anne-Sophie Mutter zählen zu den Persönlichkeiten, die sich hier einfanden. Das hochentwickelte Gespür für den Klang von Streichinstrumenten darf als der Schlüssel zum Erfolg von Etienne Vatelot angesehen werden - nach einem erfüllten Leben für die Geige starb er in Neuilly-sur-Seine am 13. Juli 2013.

Es kann mit Fug und Recht behauptet werden, dass der Instrumentenbau bis heute der bestimmende Wirtschaftszweig der Stadt ist und die „Ecole Nationale de Lutherie“ gilt auch als das wichtigste Ausbildungszentrum der französischen Geigenbauer.

Weitere Besichtigungspunkte in Mirecourt

Die „Chapelle de la Oultre“ befindet sich im „Faubourg St. Vincent“ auf der gegenüberliegenden Flussseite, sie war die einzige Kirche von Mirecourt bis ins 14. Jahrhundert. Laut den Informationen wurde sie zwischen dem 11. und dem 16. Jahrhundert errichtet. Das historische Monument bezaubert den Besucher durch die Reste von Fresken an den Innenmauern sowie die großartigen Bodenplatten, die Eingangspforte im „type flamboyant“ ist eine Augenweide.

Der Bau der Markthalle, der Mittelpunkt der Festungsstadt, begann durch den Auftrag von „Duc Henry de Lorraine“ am 23. Juni 1614. Der Architekt Jean la Hire führte sie im Stil der lothringischen Renaissance aus. Im Jahr 1617 war der Bau vollendet und die Markthalle diente dem Handel mit Getreide, mit Lederriemen und Leinentüchern. Ab dem Jahr 1860 diente das obere Stockwerk zur Veranstaltung von öffentlichen Versammlungen und Festen.



die hölzerne Markthalle aus dem 16. Jhr.

Während der Wanderung durch die Altstadt erkennt man den Reichtum der früheren Handelshäuser aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Ein weiterer Blickfang ist die Kirche „Notre Dame de la Nativité“. Der Bau des Sakralbaus im gotischen Stil begann am 18. Februar 1303 und dauerte bis zum Beginn des 14. Jahrhunderts. Der Kirchturm im romanischen Stil stand schon vor dem Jahr 1303, er ist das dominante Teil der Kirche, da diese von den nebenstehenden Gebäuden fast erdrückt wird. Berühmt ist die Kirche durch das in Frankreich als einzigartig geltende Taufbecken aus dem Jahr 1609.

Von Interesse für den Musikliebhaber sei noch auf das Gebäude „Maison de la Musique Mécanique de Mirecourt“ hingewiesen. Es verfügt über eine bedeutende Kollektion von früheren mechanischen Instrumenten u.a. Klaviere und Musikkästen - die Instrumente stammen aus der Zeit von 1740 bis heute - aus Europa sowie aus Übersee.

Marcel OBERWEIS

Quellenhinweise:

- C: www.tourisme-mirecourt.fr/selon-mes-envies/la-lutherie-et-larcheterie-a-mirecourt
- C: Office du Tourisme Mirecourt
- Cc: Informations du « Musée de la Lutherie » Mirecourt



Communiqué de presse: 05.10.2023

À l'occasion de ses 20 ans de convention avec le Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Économie sociale et solidaire, la Mobbing asbl a organisé le 28 septembre 2023 une conférence intitulée :

« **Harcèlement au Grand Duché Evolution et Actualité** » à Bonnevoie au Hope Center.

Le programme pour la soirée était bien diversifié et un message clair s'est cristallisé.

L'ouverture de la conférence était marquée par l'audio récitation du poème de l'artiste Nikita Lutgen, avant de laisser la parole au Ministre du travail, Monsieur Georges Engel et le président de la Mobbing asbl, Monsieur Paul Gries. Dans le centre de la soirée se trouvait la discussion ouverte avec l'invité Monsieur Patrice Adam, Directeur de l'Institut de Travail de Nancy, professeur en droit et auteur de ouvrages sur le harcèlement moral et Madame Magdalena Mida, Directrice de la Mobbing asbl. Après la discussion, l'artiste Thi Xuan Nguyen a témoigné son vécu et a présenté son installation « The Rat Hole ».

Le but de la conférence était d'entendre les leçons que la France a pu tirer de 20 ans d'expérience avec une loi contre le harcèlement moral, voir les questions et difficultés qui pourraient très probablement se poser pour le Luxembourg dans le futur proche ainsi de permettre au public de poser leurs questions!

Le discours de Monsieur Patrice Adam a mis les points sur les i :

« Le vote de la loi est une étape symbolique très forte » ; « Le harcèlement moral est il moins fréquent (en France) qu'avant la loi la réponse est claire: NON » ; « Nous avons cru, que cette indemnisation (procès gagné) allait reconstruire les personnes. Souvent elles vont psychologiquement pire qu'avant » ; « Si la protection des lanceurs d'alerte (mesures d'accompagnement) est nécessaire, peut être cela est aussi important pour les victimes du harcèlement moral comme sexuel » ; « le choix de ne pas retenir l'aménagement de la charge de la preuve met la cible dans une situation de la probatio diabolica » ; « L'accompagnement individuel est absolument essentiel pour permettre aux gens de reprendre leur esprit » ; « Ce que votre association fait n'est pas seulement une prise en charge des individus, c'est une prise en charge d'un problème social c'est un investissement social autant que la gratuité des transports publiques. » « Il faut faire le travail de réflexion collectif sur les causes profondes de la souffrance dans l'organisation. » ; « Transformer le travail est la meilleure manière de lutter contre le harcèlement moral et toutes les études le montrent ».

La Mobbing asbl a fait le point sur les neuf mois de l'année 2023:

L'association était contactée 586 fois, 88 dossiers ont été ouverts pour analyse et consultation, 100 consultations psy-



chologiques ont été faites, 5 formations et 10 conférences ont été tenues. Jusqu'à la fin de l'année 2023, 12 conférences et 9 formations ont déjà été confirmées.

Actuellement la Mobbing asbl est constituée de 3 personnes à temps plein.

Ceci dit: les ressources financières ne sont pas suffisantes pour les ressources humaines nécessaires pour le besoin social et l'enjeu du problème du harcèlement moral au Grand Duché.

Cette première conférence a ouvert le débat sur le sujet important du harcèlement moral au travail, de ces différentes figures: le rapport interindividuel (harceleur harcelé); harcèlement moral managérial (pratique de); harcèlement moral institutionnel (politique d'entreprise) et a mis de la lumière sur un problème tabou, le harcèlement envers des professeurs.

Les conséquences sont les mêmes dans chaque cas de figure: les gens et les organisations souffrent.

Le Luxembourg a besoin d'une vraie politique publique de prise en charge, il faut créer un réseau d'acteurs compétents et indépendants qui travaillent ensemble, car la loi seule ne suffit pas pour rétablir le salarié ni l'entreprise (l'organisation du travail) pathogène!

À la demande des personnes qui étaient présentes à la conférence, ceux qui ne pouvaient pas rester jusqu'à la fin et ceux qui n'ont pas pu venir, nous mettons à disposition l'enregistrement de la soirée.

Veuillez cliquer sur le lien ci dessous:

<https://youtu.be/MsbepQmdh4I>

Nous vous souhaitons une bonne visualisation et nous nous réjouissons pour les futures conférences, collaborations et discussions.

Sincèrement,

Magdalena MIDA
Directrice de la Mobbing asbl

Save the date!!!



Luxemburg, den 19.10.2023

Wertes Mitglied,

Die 43. Generalversammlung unserer Pensionierten und Witwen findet statt am:

Freitag, de 17. November 2023

im Hotel Parc Belle-Vue in Luxemburg
(5, Avenue Marie-Thérèse L-2132 Luxembourg)

Tagesordnung:

- 09:00 Uhr

Begrüssung und Eröffnung der Generalversammlung durch die Leiterin der Pensioniertenkommission
Rechenschaftsbericht über unsere Aktivitäten 2023 mit anschliessender Diskussion

- 09:30 Uhr

Aktuelles von der CFL-Gesellschaft und vom SYPROLUX

- 10:00 Uhr

Mitarbeiter der AEC (Administration d'évaluation et de contrôle) präsentieren einen Vortrag über die Pflegeversicherung und geben unter anderem Antworten auf folgende Fragen:

- Wann kann ich die Pflegeversicherung beantragen?
- Was heisst „pflegebedürftig“ zu sein ?
- Wie erfolgt die Begutachtung der Pflegesituation und des Hilfebedarfs ?
- Welche Leistungen werden übernommen ?

- 12:10 Uhr

Ehrung des ältesten Teilnehmers

- auf Grund des Lebensalters
- auf Grund der Mitgliedsdauer
- N.B. Gemäss Entscheid unseres Vorstandes kann pro Kategorie jeder Teilnehmer nur einmal geehrt werden, um den anderen den Weg hierzu nicht auf Jahre zu versperren.

Gemeinsames Mittagessen zu Lasten der Verbandskasse

Wie alljährlich sollen die Partner unserer Mitglieder ebenfalls an unserer Generalversammlung teilnehmen. Aus organisatorischen Gründen bitten wir die Interessierten sich bis **spätestens den 13. November 2023** in unserem Sekretariat (Tel.: 22 67 86-1) anzumelden.

Das Hotel Parc Belle-Vue ist 550 Meter (7 Minuten zu Fuss) von der Bus/Tram-Haltestelle Halmilius entfernt. Da wir über ein interessantes Thema informiert werden, erwarten wir eine rege Beteiligung und entbieten all unseren Pensionierten und Witwen unsere besten Grüsse.

Die Leiterin der Kommission,

Viviane WEIS

Die „San Francisco Cable Cars“ verkehren seit dem 2. August 1873

Die Stadt San Francisco - eine Perle an der Westküste der Vereinigten Staaten von Amerika liegt am Pazifischen Ozean - die spanischen Eroberer lehnten die Namensgebung an den Heiligen Franziskus (Franz von Assisi) an. Sie ist berühmt durch viele Sehenswürdigkeiten u.a. die 2.737 m lange Hängebrücke „Golden Gate Bridge“ mit der lichten Höhe von 227 m und die museale Touristenattraktion - die frühere Gefängnisinsel „Alcatraz“. Die 42 Hügel, welche im gesamten Stadtgebiet verstreut sind, verleihen der Stadt einen besonderen Charme. Ähnlich vielen amerikanischen Großstädten wurde das Straßennetz rechtwinklig angelegt, eine Tatsache, welche dem motorisierten Verkehr und seinen Teilnehmern noch heute einiges abverlangt. Damit die älteren, nordöstlichen Stadtteile mit ihren teilweise sehr steilen Straßenabschnitten auch verkehrstechnisch erschlossen werden konnten, musste eine technische Lösung erfunden werden.

Von der Idee zur Errichtung der „cable cars“

Der deutsche Ingenieur Wilhelm Eppelsheimer (* 26. Januar 1842 in Alzey, † 9. Juni 1920 in Frankfurt am Main) trat nach seinem Studium am Polytechnikum in Karlsruhe die Überfahrt nach New York im Jahr 1868 an, um dann zur Westküste weiterzufahren. Hier lernte der Ingenieur im Februar 1872 den britischen Unternehmer Andrew Smith Hallidie (* 16. März 1836, † 24. April 1900) kennen. Der vom Goldrausch in Kalifornien angelockte Hallidie wollte nicht länger mit ansehen, wie sich die Pferdekutschen an den Hügeln abmühten.



der deutsche Ingenieur
William Eppelsheimer

Er verschrieb sich der Idee, eine Kabelstraßenbahn in einem hügeligen Teil von San Francisco zu errichten. Die zur Verwendung kommenden Stahlseile, hatten sich bereits in den Goldminen bewährt - er verlegte sie nunmehr in die Straßenschienen. Wilhelm Eppelsheimer hatte mittlerweile seinen Vornamen in William umgewandelt, er verantwortete Teile der Konstruktion und überwachte den Bau der ersten Cable Car-Linie „Clay Street Hill Railroad“.

Am 2. August 1873 - vor 150 Jahren - testete Andrew Smith Hallidie das erste Kabelbahnstraßensystem nahe Nob Hill, Clay- und Jones-Street. Am 1. September 1873 wurde der Betrieb der „Clay-Street-Linie“ eröffnet. Dies war das erste funktionsfähige Kabelbahnsystem weltweit und Andrew Smith Hallidie wird als der Erfinder in der Technikgeschichte geführt. Das Projekt war eine technische Pionierleistung - ein Meilenstein von weltweitem Aufsehen - und sollte sich als wirtschaftlich erweisen.

Ein kilometerlanges Stahlseil, das knapp unter der Straßendecke in einer Spur verläuft und ständig in Bewegung ist, sorgt für den nötigen Antrieb der Wagen - aus einer zentralen Schaltstelle werden die Kabel angetrieben. Das einfache Antriebssystem fand schnell Nachahmung in vielen Städten u.a. London, Paris, Sydney, Melbourne, New York, und Los Angeles. Zu Beginn des Betriebs waren wohl noch Pferde im Einsatz - aber bereits nach vier Jahren wurde auf die Dampfkraft umgestellt.



der Unternehmer Andrew Smith Hallidie

Im Jahr 1874 wurde die „California Street Cable Railroad“ gegründet und

die erste Linie dieses Unternehmens verlief auf der California Street. Im Jahr 1878 wurde sie in Betrieb gesetzt und versieht ihren Dienst als die älteste der aktiven Linien noch heute. Das größte Kabelbahnunternehmen war indes die „Southern Pacific Railroad“, die ihren Betrieb im Jahr 1883 aufnahm und über fünf Kabelbahnlinien verfügte. Im Jahr 1890 wurden die letzten Kabelstraßenbahnstrecken gebaut. (1.)

Es mutet heute erstaunlich an - aus Konkurrenzüberlegungen setzten die Betreibergesellschaften verschiedene Spurweiten ein, sodass es unmöglich war, mit den Kabelwagen auf den Gleisen der anderen Gesellschaften zu verkehren.

Konkurrenz durch die elektrische Strassenbahn

Mit dem Auftreten der elektrischen Energie um die Jahrhundertwende trat mit den elektrischen Straßenbahnen eine Konkurrenz in Erscheinung, mit der Konsequenz, dass verschiedene Kabelbahnlinien auf das neue System umgestellt wurden. Die bisherigen Bahnlinien waren ebenfalls hinsichtlich der Geschwindigkeit unterlegen.

Dem Erdbeben am 18. April 1906 fielen alle Kabelbahnlinien zum Opfer und der Wiederaufbau erlaubte nur deren Betrieb auf den steilsten Strecken des Netzes, denn die elektrischen Straßenbahnen schafften die Steigung nicht. Leider trat mit dem Aufkommen von leistungsfähigen Dieselnbussen resp. Oberleitungsbussen eine noch stärkere Konkurrenz in Erscheinung, denn diese bewältigten die Steigungen - mit der Folge, dass weitere Kabelbahnlinien ihren Betrieb einstellen mussten. (2.)

Heute verkehren die Kabelwagen - noch immer ein Blickfang für alle Besucher von San Francisco - nur noch auf drei zweigleisigen Bahnlinien. Die „Powell & Hyde Line“ mit ihrem Startpunkt an der Market Street - die Bahn führt bergauf gegen Norden in das „Chinatown“. Die „Powell & Mason Line“ ist teilweise mit der „Powell & Hyde Line“ identisch, von der Market Street verläuft sie diese bis zur Jackson Street. Am südlichen Ende vom „Fisherman's Wharf“ befindet sich der Wendepunkt. Die „California Line“ verläuft geradlinig von der Van Ness Avenue im Westen bis zum Ferry Building im Osten.

Allen Bahnlinien ist gemeinsam, dass sie im 10-Minuten-Takt die Passagiere befördern. Das Streckennetz der drei verbliebenen Kabelbahnen weist nur noch die Länge von 17,16 km auf, die gemeinsame Spurweite beträgt 1067 mm und der minimale Radius wird mit 13,16 m angegeben. Die Motoren, welche für die Seilführung verantwortlich sind, weisen die Leistung von 380 kW (510 PS) auf.

Ehrendenkmal der Technikgeschichte

Am 1. Oktober 1964 wurden die „cable cars“ zum Nationaldenkmal der Vereinigten Staaten von Amerika ausserkoren - sie stellen ein technisches Wahrzeichen der Stadt San Francisco dar. Einige Jahre später, im Jahr 1978 war die Sicherheit der Kabelstraßenbahn nicht mehr gewährleistet, sodass man den Betrieb für sieben Monate einstellte - dringende Instandsetzungsarbeiten mussten durchgeführt werden. Leider war dies nur ein Strohfeder, denn im Jahr 1982 wurden die Bahnen erneut stillgelegt - es mussten alle Gleisanlagen mitsamt den Kabelkanälen runderneuert werden und die Antriebsmaschinen auf den neuesten technischen Stand gebracht werden. Außerdem stand die Restaurierung vieler Wagen auf dem Erneuerungsprogramm. Jeder sich im Einsatz befindliche 7.030 kg schwere Wagen hat zwei Drehgestelle mit je zwei Achsen. Die Wagen bieten Platz für 60 Passagiere, die Länge beträgt 8,4 m und die Breite 2,4 m. Die feierliche Wiedereröffnung fand am 11. Juni 1984 statt.

Es mutet heute befremdlich an, wenn man während der Besichtigung erfährt, dass aufgrund der hohen Kräfte, die zum Bedienen der Hebel erforderlich sind, die Frauen bis Ende der 1990er Jahre wegen der „hohen physischen Anforderungen“ die „cable cars“ nicht bedienen durften. Fannie Mae Barnes war die erste Frau, welche ab dem 15. Januar 1998 als Steuerfrau eingestellt wurde. Obwohl die Sicherheit der Kabelwagenanlagen höchste Priorität erfährt, ist der Besucher doch überrascht, wenn sich die Passagiere auf den Trittbrettern in Gefahr befinden. Es sei noch auf die wichtige Person an Bord der „cable cars“ hingewiesen, nämlich den „Gripman“ - der die Bahn mit einer Zange, genannt „Grip“, an das ständig laufende Stahlseil unter dem Fahrzeugboden „festklemmt“. Der Kabelwagen fährt mit nur maximal 15,3 km/h über die Hügellandschaft und die maximale

Steigung beträgt 21 Prozent.

Es sei dem Besucher auch der Besuch das „Cable Car Museum“ in der Mason Street empfohlen. Hier findet man viele geschichtliche Erklärungen und kann die alten Fahrzeuge bewundern. Das Museum befindet sich im gleichen Gebäude wie das Kraftwerk, das die unter den Straßen verlegten Kabel in Bewegung hält. (3.)

Marcel OBERWEIS

Quellenhinweise:

1. https://de.wikipedia.org/wiki/San_Francisco_Cable_Cars
2. <https://www.sanfrancisco4you.com/sehenswuerdigkeiten-san-francisco/cable-cars.html>
3. Cable Cars & Cable Car Museum



Agenda 2024

Als SYPROLUX versiche mer och eise Beitrag zu méi Nohaltegkeet am Alldag ze leeschten. Aus dem Grund 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.



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: 

Den Emile Kalmes vu Biwer huet den 90ten Gebuertsdag gefeiert a mir wënschen all «Happy birthday»!

D'Sektioun Osten huet dem rüstege Rentner a liewenslaangen SYPROLUX-Member seng Gléckwënsch fir de ronne Gebuertsdag bei engem Besuch zu Maacher am HPPA duerch de Charel Hengen a Paul Gries matgedeelt.

An enger flotter Gespréichsronn krut de rüstege Pensionnär ee Cadeau iwwerrecht a mir wënschen dem Emile nach vill schéi Joaren bei beschter Gesondheet!

Paul GRIES



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 24. November 2023

Redaktionsschluss ist der 16. November 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 944,43

Seit dem 1. September 2023 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 22,83 €.

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

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 21,6178 €

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


SYPROLUX
 syprolux@pt.lu

