

# Transport

09/12

25. Mai 2012

44. Joergank • 13 rue du Commerce • L-1351 Luxembourg • Tel.: 22 67 86-1 • Fax: 22 67 09 • E-mail: syprolux@pt.lu • www.fcpt-syprolux.lu

## OKTAV 2012



Foto: Guy Jallay



Jean-Paul SCHMITZ

Eine langjährige Forderung des SYPROLUX, die Dienstvorschriften auf den aktuellen Stand zu bringen, wird endlich Realität. Sämtliche RGEs werden überarbeitet. Sie werden in Zukunft aus einer allgemeinen Version und einer spezifischen Auflage für verschiedene Sparten bestehen. Der Entwurf der Arbeitsgruppe soll Anfang 2013 vorgestellt werden. Eine Gruppe von Fahrdienstleitern soll über das Resultat informiert und so eventuelle Verbesserungsvorschläge formulieren. Eine positive Prozedur.

Hätte man dieser Prozedur bei der Erstellung der „Instruction de Service No 99 (métrologie de communication)“ angewandt, so wäre manches Problem im Vorfeld beseitigt werden. Anstatt dieses Projekt

## Neue Vorschriften werden erstellt

der Überarbeitung der Instruktion der Methodik zur Kommunikation mit den Personalvertretern zu diskutieren wurde dieser Schritt übersprungen. Es wurde auch darauf verzichtet dieses Projekt in den vorgesehenen Gremien zu präsentieren.

Das Resultat ist nun auch dementsprechend. Hier ein Beispielsatz aus dieser Vorschrift:

### Discipline verbale

Afin de faciliter la compréhension et l'expression en fonction des situations, chaque terme doit être prononcé lentement et correctement en épelant les mots, les noms et les nombres susceptibles d'entraîner une incompréhension.

Sogar die Instruktionen, die uns diese Vorschrift erklären sollten, verstanden den Sinn dieses Satzes nicht. Ein Email Austausch mit den Autoren brachte die Erklärung. Gemeint war: Falls die Verständigung schlecht ist und der Ansprechpartner etwas falsch wiederholt, muss buchstabiert werden. Warum die

Instruktion nicht in diesem Sinne verbessert wurde um somit jedes Missverständnis zu vermeiden ist unverständlich.

Zu erwähnen bleibt, dass dies eine der 24 Beanstandungen der Instruktionen zu dieser Vorschrift war. 20 davon wurden berücksichtigt.

Schlimmer noch ist, dass die neue Vorschrift für eine normale Rangierfahrtvorbereitung acht bis zehn Sätze vorsieht. Unzumutbar ist, dass am Ende eines jeden Satzes sowohl im deutschen wie im luxemburgischen Text das Wort „kommen“ vorgesehen ist. Damit soll der Gesprächspartner zum Antworten aufgefordert werden. Dies kann in Stresssituationen zu Missverständnissen und zu einer Gefahrensituation führen. Diese Methode soll sowohl bei Funk- wie Telefonverbindungen angewandt werden.

Zu hoffen bleibt nur, dass in Zukunft bei der Einführung neuer Bestimmungen die dazu gehörenden Kurse besser und rechtzeitig

organisiert werden. Es kann nicht sein dass die Betroffenen diese obligatorischen Kurse in ihrer Freizeit absolvieren müssen, nur weil man in Zeitdruck gerät.

Besonders die Kurse für die neuen RGEs müssen für alle Betroffenen rechtzeitig organisiert werden.

Als SYPROLUX haben wir eine Stellungnahme an den Verantwortlichen zukommen lassen und weisen auf die Probleme hin. Wir hoffen in einer Diskussion diese Probleme aus der Welt schaffen zu können.

Jean-Paul SCHMITZ

### Sie lesen in dieser Nummer

2	SYPROLUX-Stellungnahme
3-4	News
4-6	90 Joer SYPROLUX
7	ETF-Aktionstag
8	100 Jahre Jungfraubahn
9-11	Kommissionen
12	Sport



Nr. 09 / 25.05.2012

# SYPROLUX – NEWS

05/05/2012

Am Morgen findet der Kongress der FNML (Fédération nationale des mutualités luxembourgeoises) statt. Der SYPROLUX war durch Tun Rassel, Camille Brocker, Viviane Weis und Mylène Wagner-Bianchy vertreten.

08/05/2012

Am Morgen tagt die Finanzkommission im SYPROLUX-Generalsekretariat.

Am Nachmittag hält Premierminister Jean-Claude Juncker seine Rede zur Lage der Nation im Abgeordnetenhaus.

Am Nachmittag tritt die SYPROLUX-Leitung zusammen.

09/05/2012

Die BU-Kommission trifft sich zwecks Vorbereitung der kommenden Sitzung beim Dienstchef.

11/05/2012

Es tagt der Zentralkommission der CFLcargo.

12/05/2012

Morgens feiert der SYPROLUX zusammen mit dem LCGB und dem Kolpingswerk die traditionelle Oktavmesse. Anschließend versammeln sich unsere Militanten und Sympathisanten zu einem gemeinsamen Frühstück in der „Brasserie du Cercle“.

In der „Chambre des Métiers“ findet der ordentliche Kongress der CMCM (Caisse Médico chirurgicale Mutuelle) statt. Der SYPROLUX war vertreten durch Tun Rassel, Georges Dengler, Camille Brocker und Mylène Wagner-Bianchy.

15/05/2012

In der CFL-Direktion findet am Morgen eine Vorbereitungssitzung des CFL-Verwaltungsrates statt.

16/05/2012

Am findet eine gemeinsame Sitzung der Kommissionen AV, EI und MI statt zwecks Vorbereitung einer anstehenden „Délégation restreinte“ im Juni.

17/05/2012

Christi-Himmelfahrt

18/05/2012

Die AV-EI-Kommission besucht die Dienststellen im Osten des Landes.

19/05/2012

25. Jubiläum der „5519 asbl.“. Der SYPROLUX ist durch unseren Präsidenten Jean-Paul Schmitz vertreten

21/05/2012

Es tagt der CFL-Verwaltungsrat. Auf der Tagesordnung standen unter anderem die Absegnung der CFL-Bilanzen des Jahres 2011.

MWB



**ENTREPRISE DE TOITURE**  
**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

## M's Chronik



# KRITIKER HABEN WIR GENUG. WAS UNSERE ZEIT BRAUCHT, SIND MENSCHEN!

Am vergangenen 8. Mai hielt Premierminister Jean-Claude Juncker seine Rede zur Lage der Nation.

Nun ist es nicht falsch, dass die diesjährige Rede einiges an Attraktivität und Spannung eingebüßt hat, da Finanzminister Luc Frieden die anstehenden Sparmaßnahmen bereits im Vorfeld der Öffentlichkeit vorgestellt hatte.

Leider verleitete diese Tatsache so manchen sich auf fast schon obsessive Art und Weise mit dem Erscheinungsbild des Premierministers auseinander zu setzen statt mit dem eigentlichen Inhalt. Schlagzeilen wie: „Das Ende der Ära Juncker! Juncker ist amtsüde. Junckers Rede lustlos vorgetragen!“ konnten wir zu genüge lesen. Über den Inhalt an sich hörte man nur wenig, da es ja anscheinend nichts Neues gab. (Ich hatte wohl verpasst, dass Luc Frieden ebenfalls über den Mietzuschuss und den für den Herbst angekündigten Rundtisch zur Strukturreform administrativer Prozeduren geredet hatte.)

Dies hängt vielleicht damit zusammen, dass man sich in einer schnelllebigen Zeit nicht mehr die Mühe gibt zu zuhören und auf Details acht zu geben. Vielleicht ist es auch einfacher Kritik regnen zu lassen. Damit lenkt man davon ab, dass man selbst keine Alternativen hat. Denn es genügt nicht die Bürger und Bürgerinnen mit ständigem Personenkarussell zu blenden

und mit Pappkartons durch die Landen zu ziehen. Diese enthalten eigentlich nur etwas, nämlich gähnende Leere. Es bringt auch nicht viel einen auf beleidigte Leberwurst zu machen und die Bereiche aufzuzählen welche nicht expressis verbis zitiert wurden.

Nun in der Politik kann man wahrscheinlich nicht ohne einen gewissen Showeffekt, ohne regelmäßiges Aufplustern und Säbelgerassel! Aber dann muss es gut sein! Irgendwann geht es um Wesentliches. Politik ist kein Spiel und schon gar nicht in Krisenzeiten!

Man kann nur hoffen, dass das anhaltende Gerangel über die Richtigkeit von Zahlen und Statistiken ein Ende hat. Denn wenn Entscheidungsträger, egal ob Regierung, Opposition, Patronat oder Gewerkschaften, sich nicht auf eine Ausgangsposition einigen, wird die Lösungssuche mit einer Totgeburt enden.

Grob gesehen gibt es drei Herausforderungen:

- die Schaffung einer neuen Ausgabekultur in sämtlichen Bereichen
- den Erhalt der sozialen Gerechtigkeit und somit die Wahrung des sozialen Friedens
- neue Wege finden für mehr wirtschaftliches Wachstum.

Diese drei Punkte mögen momentan vielleicht einer Sisypusarbeit gleich

kommen, besonders wenn man den Ton hört in welchem sich Kritiker äußern!

Was aber vergessen oder überhört wird, ist die Stimme des Volkes! Im Laufe der Zeit kannte unser Land immer wieder schwierige Phasen. Da waren der Wandel von einem Bauernstaat zu einem Land der Stahlindustrie, der Abbau der Stahlindustrie und der Übergang zum Bankenplatz. Immer wieder Krisen im Finanzsektor. Und doch ist es dem Zwergstaat, wie man uns so gerne im Ausland tituliert, stets gelungen sich wieder aufzurichten. Der Weg zu Lösungen war oft schwierig, die daraus resultierenden Entscheidungen nicht immer populär. Doch im Nachhinein erwiesen sich die Schritte immer als der richtige Weg.

Diese Erfolge konnten nur erzielt werden, weil sämtliche Akteure sich an einen Tisch gesetzt haben und Pisten miteinander analysiert, diskutiert und

Lösungen ausgearbeitet haben. Und dieses „luxemburger Modell der Krisenbewältigung“ erwarten die Bürger und Bürgerinnen auch dieses Mal! Wir alle wollen klare Ziele, sozialverträgliche und wirtschaftsfördernde Vorschläge und nachvollziehbare Schritte zur Verwirklichung. Wir wollen mit anpacken, es geht ja hier um die Zukunft von uns allen und von denen die nach uns kommen. Es ist unsere Pflicht alle an einem Strang zu ziehen!

Der viel gepriesene Sozialdialog muss sich nun in diesen Krisenzeiten beweisen! Und dieser Sozialdialog kann nur funktionieren wenn es in der Diskussion keine Tabus mehr gibt. Wenn man das Säbelrasseln zur Seite legt, den gesunden Menschenverstand walten lässt und den Mut hat neue Wege zu gehen!

MWB



**1922 - 2012**  
**90 JOER SYPROLUX**  
**DENG GEWERKSCHAFT**



# DIE FEIERLICHKEITEN ZUM 90. JUBILÄUM DES SYPROLUX



Na! Die wollen wir mal lieber brennen lassen!



SYPROLUX-Vize-Präsident, Claude Malget, gibt sich gelassen vor dem Ansturm der Gäste



FCPT-Präsident Camille Brocker im Gespräch mit Viviane Weis, beigeordnete Generalsekretärin und unserer Perle vom SYPROLUX-Generalsekretariat Marianne Müller



v.l.n.r.: Mylène Wagner-Bianchy, Camille Brocker, Claude Wiseler, Laurent Mosar, Jean-Paul Schmitz



1. Vize-Präsident, Romain Plümer: „Dabei hatte ich doch gesagt, sie sollen die Gutscheine größer drucken“



Joël Schmit (AV)



v.l.n.r.: Serge Estgen, Serge Di Paoli, Claude Peiffer, unsere Freunde von „Saint-Paul Luxembourg“



André Ewen von der CMCM verfolgt aufmerksam die Geschehnisse um ihn herum.







Carlo Hansen



Ertappt? Romain Wolff



V.l.n.r.: Niels Engels, Jérôme Klein, David Ascani, Pol Belardi



Jos Hansen, stets ein prüfender Blick



Herr und Frau



Dan Manderscheid, die Ruhe selbst



Patricia Biver im Gespräch mit Jean Kayser



Vertreter des Hesperinger-Schöffenrat: Théo Zeimes (l), Diane Adehm (m) und Bürgermeister Marc Lies (r.)



Und diese bezaubernde Dame heißt Vera Kessler und nicht Vera Koster!?







Marc Schweitzer im Gespräch mit SYPROLUX-Vize-Präsident Ramiro De Sousa Valente



Abgeordneter Fernand Boden und Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler



CFL-Verwaltungsratspräsident Jeannot Waringo



LCGB-Nationalpräsident Patrick Dury und Fernand Schroeder



SYPROLUX-Jugendbeauftragte Isabelle Faber



CFL-Personaldirektor Philippe Schrantz

# MERCI

... an unsere Gäste, Militanten und Sympathisanten. Sie haben unserer Feier viel Glanz verliehen.

... an das Orchester für den musikalischen Background.

... an den Catering-Service des Proactif, welcher uns zeigte, dass wenn man einem Menschen eine würdevolle Arbeit gibt, er diese mit viel Einsatz und dem bestmöglichen Geschick verrichtet.

... an die Gärtnerei von Proactif für das schöne Blumengebilde und die Tischdekoration,

... an die Brauerei Bofferdig für ihr Sponsoring,

... an die Gemeinde Hesperingen, für ihre technische und logistische Unterstützung und für den Ehrenwein,

... an die freiwillige Feuerwehr von Hesperingen, die für unsere Sicherheit sorgen,

... an unsere „équipe technique“ für das Auf- und Abmon-



Raymond Martin von der Brauerei Bofferdig



Beigeordneter CFL-Generaldirektor Marc Wengler



Geschafft! Nächste Station: die 100!

tieren, und die Kontrolle von 300 Tassen,

... an unsere Empfangsdamen Tania, Isabelle und Vera,

... an unsere Chorale, unsere Dirigentin Sylvie Zuccoli-Grotz, unseren Organisten Daniel Malnati und Ilenia Grotz für die musikalische Gestaltung unseres Gottesdienstes,

... an Gust Konzem für die schnelle Beschaffung unserer kleinen Präsente,

... an Marianne Müller für das Einfüllen von über 2000 Einladungen, seine tatkräftige und moralische Unterstützung,

... an unsere Fotografen Petz Flammang und Jean-Pierre Mootz.

... an alle Autoren welche am Transportspezial mitgewirkt haben.

# MERCI

**... an jeden einzelnen von Euch!**

MWB





# ETF – AKTIONSTAG DER EISENBAHNER

Unter dem Motto „Grenzüberschreitende Solidarität“ riefen die Europäische Transportarbeiterföderation ETF gemeinsam mit den ihr angeschlossenen im Transportbereich tätigen Gewerkschaften zu europaweiten Aktionen auf.

So nahm man den 23. April 2012 zum Anlass, um auf die Wichtigkeit der grenzenlosen Solidarität aufmerksam zu machen und um auf die Gefahren der frenetischen Liberalisierung hinzuweisen.

Bild links, v.l.n.r.: Igor Gomes, Camille Bocker, Jean-Paul Schmitz

Schengen, Sinnbild für die europäische Integration, wurde daher ganz bewusst als Veranstaltungsort für diese grenzüberschreitende Aktion gewählt. Hier brachten die Gewerkschaften nochmals ihre Forderungen klar zum Ausdruck:

- Gegen die geplante Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs auf der Schiene, die das Überleben ei-

ner kleinen Gesellschaft wie die CFL ernsthaft gefährdet.

- Gegen die Zerschlagung der integrierten Eisenbahnen und für den Erhalt der öffentlichen Dienstleistungen bei der Bahn.
- Gegen die geplante organische Trennung von Infrastruktur und Betrieb und für den Erhalt unserer Arbeits- und Sozialbedingungen.



V.l.n.r.: André Dhur, Urbain Palzer, Romain Plümer, Marc Weydert



Die SYPROLUX-Delegation in Schengen

## WIR SITZEN ALLE IM SELBEN BOOT,



V.l.n.r.: Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler und CFL-Generaldirektor Alex Kremer

so kann man eigentlich die Kernbotschaft von Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler zusammenfassen.

Anlässlich der ETF-Plenarsitzung in Luxemburg referierte Wiseler über die bis dato bekannten Elemente des so genannten 4. „paquet ferroviaire“.

Dieses Dossier welches vorsieht die Liberalisierungsmaßnahmen im schienengebundenen Transport noch weiter auszuweiten und somit ebenfalls unter anderem den nationalen Personenverkehr dem Wettbewerb auszusetzen, bereitet Regierung und Gewerkschaften gleichermaßen Kopfzerbrechen.

Eine alles umfassende Liberalisierung im Schienenverkehr würde unweigerlich verheerende Konsequenzen für ein solch kleines Netz wie das luxemburgische haben. Eine Ein-

mischung seitens Brüssel in die Vergabe von nationalen Strecken würde für eine CFL ernsthafte Schwierigkeiten mit sich ziehen, da es bedeuten würde den nationalen Personenverkehr für Fremdanbieter öffnen zu müssen.

Des Weiteren wenn Brüssel auf eine komplette Trennung bestehen sollte, käme das einer Zersplitterung bestehender Strukturen gleich. Der damit verbundene administrative und logistische Aufwand würde die Konkurrenzfähigkeit einer performanten nationalen Eisenbahn zusätzlich belasten.

Auch wenn im europäischen Transportministerrat Luxemburg sich weiterhin gegen diese geplanten Reformen stemmt, so ist der hiesige Transportminister ein einsamer Rufer in der Wüste.

**Text und Fotos: MWB**



V.l.n.r.: Camille Bocker, Fernand Heinz, Jean-Paul Schmitz, Nico Bollendorff



V.l.n.r.: Romain Plümer, Tania Pesch, Jonny Uri, Romain Wolff





# 100 JAHRE JUNGFRAUBAHN



Am kommenden 1. August werden genau 100 Jahre vergangen sein, seit der erste Zug der Jungfrauabahn bis zur heutigen Endstation Jungfraujoch fuhr. 1912 wurde damit auch der höchstgelegene Schmalspureisenbahn Bahnhof Europas eröffnet, ein Pionierwerk und Novum unter den Hochgebirgs-Bergbahnen.

Die Zahnradbahn (Spur 1000 mm mit dem speziell für sie entwickelten Zahnstangensystem Strub) befördert die Fahrgäste von der Kleinen Scheidegg in einer knapp 50 Minuten dauernden Fahrt auf das Jungfraujoch, das sich auf 3454 Meter über Meer in einer Welt aus Fels, Eis und Schnee befindet. Dabei überwindet sie 1400 Höhenmeter. Von der 9.336 m langen Strecke liegen sieben Kilometer im Tunnel, wobei die Bahn die Berge Eiger und Mönch durchquert. Bei den Zwischenstationen Eigerwand und Eismeer halten die Züge fünf Minuten lang und die Besucher können durch Aussichtsfenster die faszinierende Bergwelt bewundern. 1972 wurden hier neue Aussichtsfenster ausgebrochen.

Der Bau dieser einmaligen Schweizer Schmalspurbahn hat eine lange Vorgeschichte, die zurückreicht noch bevor die Berner Oberland Bahnen (BOB-Inbetriebnahme 1890) entstanden. Seit es den Alpentourismus gibt ist diese Zentralschweizer Region südlich des Thuner- und Brienersees wo einige „Drei- und Viertausender“ wie Eiger, Mönch und Jungfrau in den Himmel ragen, immer noch eines der beliebtesten Schweizer Zielgebiete der Touristen. Was ist nun

berühmter, die Eigerwand oder die Jungfrauabahn? Den Platz einer weltweiten Sensation den vorher die Eigernordwand seit mehr als 50 Jahren in den Gazetten der Welt belegt hatte, hat nun die Jungfrauabahn seit 100 Jahren inne. Beide haben aber noch immer eines gemeinsam. Nur eine dünne Felsschicht trennt oder verbindet beide Superlativen. Beide Gipfel Eiger (3995 m) und Jungfrau (4150 m) reizten in der Zeit des aufkommenden Tourismus gleichermaßen Techniker wie Fremdenverkehrsfachleute. Während draussen Menschen neben den Fenstern der Station Eigerwand in den Seilen pendelnd ringen um den Eigergipfel zu erreichen, gleitet im Innern nur wenige Meter Wand entfernt „zügig“ ein hell erleuchteter Zug mit fröhlich gestimmten Touristen ihrem Höhenziel Jungfraujoch entgegen. Im Jubiläumsjahr 2012 wartet die Jungfrauabahn mit zahlreichen Events und Sonderangeboten auf. So z.B. ein besonderes Angebot „2 für 1“ nur für Luxemburger Gäste für die Zeit vom 16. bis 23. Juni 2012 (Siehe an anderer Stelle dieser Transportausgabe, oder im Internet auf [www.jungfrau.ch/national](http://www.jungfrau.ch/national))

## Baugeschichte

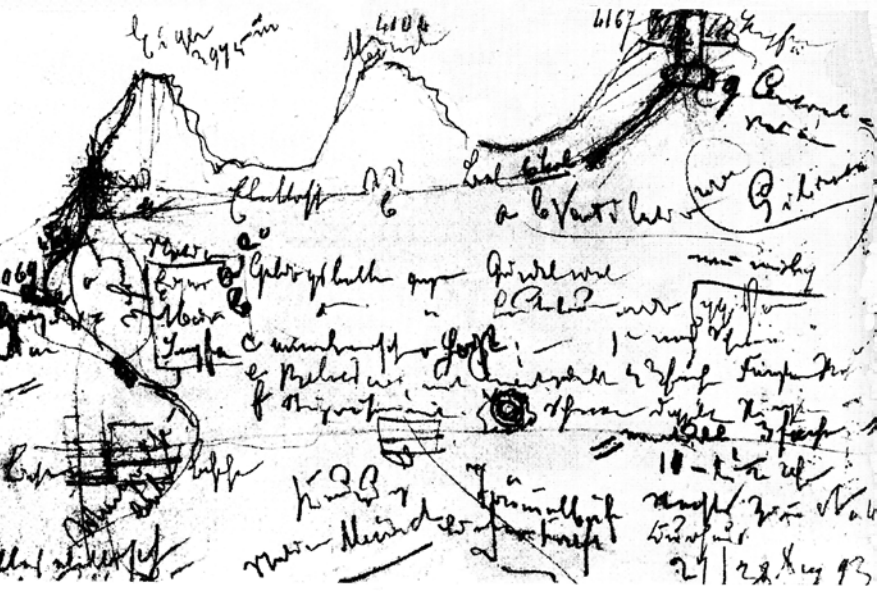
Ab 1860 wurden schon für die Jungfrauabahn die verschiedensten Vorschläge propagiert, z.B. für eine druckluftbetriebene Tunnelbahn oder für eine Kombination von Zahnrad- und Standseilbahn um den Gipfel zu erreichen. 1870 entstand ein erstes Projekt einer



Zwischen- und Umsteigebahnhof Kleine Scheidegg 1985. Im Vordergrund eine rote Zugkomposition aus Richtung Grindelwald Grund. Dahinter in grün der Zug aus Richtung Wengen.

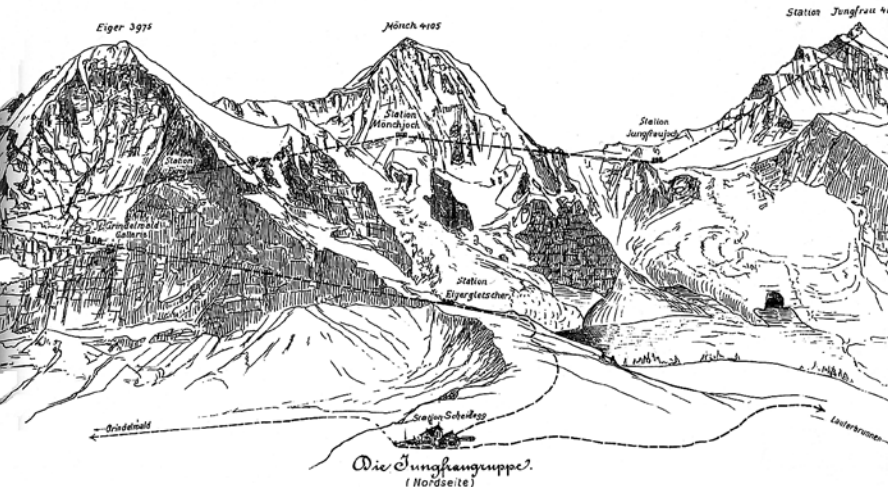


Endstation Jungfraujoch im Tunnelbahnhof auf 3454 m.



Genau nach Vorlage seiner Notizblockskizze reichte Guyer-Zeller 1893 sein Konzessionsgesuch ein. Allerdings damals noch bis zum Jungfraugipfel.

Chemin de fer de la Jungfrau - Concession Guyer-Zeller.



Der dem Konzessionsgesuch 1893 beigelegte Plan der Linienführung.

Jungfrauabahn durch Nationalrat F. Seiler. Ein Jahr zuvor hatten sich bereits M. Koechlin und A. Trautweiler vergebens um eine Konzessionierung einer Jungfrauabahn beworben. 1891 erhielt sogar ein Gemeinschaftsprojekt Koechlin/Locher eine Baubewilligung. Die Ausführung kam jedoch nicht zustande. Dasselbe Schicksal erlitt ein Jahr später die Konzession für eine Eigerbahn. Aber erst 1893, als bereits die ersten Züge der Wengernalpbahn bis zur Kleinen Scheidegg fuhren, hatte der vielgereiste Zürcher Industrielle Guyer-Zeller die zündende Idee im Anschluss an die Wengernalpbahn eine Zahnradbahn mit unterirdischer Trassenführung durch das Felsmassiv von Eiger und Mönch bis unter den Jungfraugipfel zu bauen. Seine Vorstellung für den Bau der Jungfrauabahn entwarf er am 27. August 1893 anlässlich einer Bergtour mit seiner Tochter auf das Schilthorn welches genau gegenüber dem Bergmassiv von Eiger, Mönch und Jungfrau liegt. Seine bereits vorhandene genaue Vorstellung über die Linienführung der Jungfrauabahn notierte er damals als Skizze in seinen Notizblock. 1894 wurde ihm eine Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg durch Eiger und Mönch auf den Gipfel der Jungfrau erteilt, sofern der Nachweis erbracht würde, dass Bau und Betrieb in solch einer Höhe keine gesundheitlichen Schäden nach sich ziehen würden. Nachdem der Beweis erbracht worden war, wurde die Konzession im Juli 1895

rechtskräftig. Der Bahnbau welcher in vieler Hinsicht Neuland betrat begann 1896 auf der Kleinen Scheidegg. Obwohl 1897 drei Ingenieure und 40 Arbeiter wegen Unstimmigkeiten die Arbeit niederlegten, konnte das erste Teilstück welches abgesehen von einem kurzen Tunnelabschnitt im offenen Gelände verläuft, bis zur Station Eigergletscher bereits am 19.9.1898 für den öffentlichen Personenverkehr eröffnet werden. Um Finanzierungsengpässe zu verhindern war der Jungfrauabahn daran gelegen möglichst rasch Teilstücke zu eröffnen um so Fahrgeldeinnahmen für den Weiterbau zu erzielen. Umso mehr als der nächste Bauabschnitt Tunnel neben einer grossen körperlichen Durchhaltkraft auch hohe finanzielle Anforderungen an das Unternehmen und an Unternehmer Guyer-Zeller stellten. Den körperlichen Anstrengungen war der geistige Vater der Jungfrauabahn nicht gewachsen. Die Eröffnungsfahrt zum provisorischen Tunnelbahnhof Rotstock erlebte er nicht mehr. Guyer-Zeller war 1899 nach Beginn der Arbeiten am Tunnel mit seiner Familie zu Besuch auf dem Baugelände. Wenige Monate später, am 3. April starb er an den Folgen einer Lungenentzündung und Herzlähmung. Das Vorhaben Jungfrauabahn wurde von seinen Söhnen und Mitarbeitern und der von ihm gegründeten Gesellschaft nach seinen Plänen weitergetrieben.

Armand SCHILLING  
(Fortsetzung folgt)





Viviane WEIS

VISITES DES GARES: WASSERBILLIG /  
MERTERT / BETTEMBURG /  
DUDELANGE-USINES



« LA SOUFFRANCE AU TRAVAIL: TRAVAILLER,  
SE TRAVAILLER, TRAVAILLER ENSEMBLE »

Über diese Thematik fand kürzlich eine von der Saliariatskammer organisierte, interessante Konferenz statt. Referatin war Marie Pezé, die sich seit längerer Zeit diesem Problem widmet. Sie besitzt einen Dokortitel in Psychologie und arbeitet in Frankreich als Verantwortliche für Beratungen im Zusammenhang mit Leiden am Arbeitsplatz.

Für den einzelnen Menschen ist die Arbeit eine Möglichkeit der Selbstbestätigung und der Selbstverwirklichung. Er möchte seine Fähigkeiten und seine Möglichkeiten in die Waagschale werfen und definiert sich zu einem grossen Prozentsatz über die geleistete Arbeit und die ihm zuerkannte Anerkennung. Sein Selbstwertgefühl und seine soziale Stellung stehen in engem Zusammenhang mit seiner Stellung in der Arbeitswelt. Leider finden wir mittlerweile eine globalisierte Arbeitswelt vor, in welcher Stress, Leistungsdruck, Unsicherheit und gestellte Anforderungen ständig zunehmen. Es wird generell immer schwieriger eine akzeptable Life-Work-Balance aufrecht zu erhalten. Auch die Veränderungen am Arbeitsplatz und in der Arbeitswelt geschehen immer schneller. Der Arbeitnehmer muss sich theoretisch darauf einstellen während seines Arbeitslebens den Arbeitsplatz mehrmals wechseln zu müssen.

Kommt dann noch zusätzlicher Druck seitens des Managements hinzu, beginnt das Leiden am Arbeitsplatz. Obschon der betroffene Arbeitnehmer versucht über längere Zeit dem Druck standzuhalten, wird er doch bald die negativen Auswirkungen verspüren. Er erleidet psychische Probleme, wie Stress, Depression, Erschöpfung bis hin zum Burnout. Andere wiederum versuchen sich dem zu entziehen indem sie nur noch funktionieren. Sie verrichten ihre Arbeit ohne sich noch irgendwie damit zu identifizieren, haben also de facto innerlich gekündigt. All dies führt zu Arbeitnehmern, die krank sind oder über kurz oder lang krank werden, und somit für den betroffenen Betrieb nicht unerhebliche Kosten verursachen. In diesem Zusammenhang macht es zum Beispiel also durchaus Sinn, den Arbeitnehmer notwendige Restrukturierungen

nicht nur erleiden zu lassen. Motivation und Miteinbeziehung in Entscheidungen sind der weitaus bessere Weg. Methoden oder Veränderungen dürfen nicht als Schikane empfunden werden, sondern müssen seitens des Managements sozial verträglich umgesetzt werden.

Es wurde vorgetragen, dass es für einen engagierten Arbeitnehmer, der seine Arbeit gewissenhaft erledigen will sehr schlimm ist, wenn ihm aus Gründen des Zeitdrucks verwehrt wird die Arbeit so zu verrichten, dass er sich damit identifizieren kann. Das Resultat der Arbeit muss den ethischen Kriterien des Arbeitnehmers entsprechen und kann nicht dem Zeitdruck oder der Rentabilität zum Opfer fallen.

Die diskutierte Thematik steht in grossem Zusammenhang mit den Problemen, die durch Stress am Arbeitsplatz entstehen, sowie auch mit dem Phänomen des Mobbing. In allen Fällen leidet der Arbeitnehmer, aber auch seine Arbeit. Der Arbeitnehmer agiert eigentlich nicht mehr, sondern reagiert nur mehr auf den Druck und auf die Anforderungen seiner Vorgesetzten.

Ab einem gewissen Zeitpunkt gilt es sich Hilfe zu suchen, da man allein kaum einen Ausweg findet, dies umso mehr wenn man schon gesundheitlich angeschlagen ist.

In Frankreich ist man, bedingt durch verschiedene Vorfälle, wie durch das Arbeitsumfeld begünstigte Selbstmorde, in größerem Ausmaß für die Problematik sensibilisiert. Auch das Arbeitsrecht trägt dem Rechnung.

Abschließend bleibt zu sagen, dass niemandem, weder Arbeitgeber, noch Arbeitnehmer gedient ist, wenn man über Leiden am Arbeitsplatz diskutieren muss. Hier müsste vielmehr die Devise gelten: Vorbeugen ist besser als heilen. In diesem Sinne sollte auch ein Management funktionieren und so der sozialen Verantwortung eines Betriebes gegenüber seiner Angestellten gerecht werden.

An der Thematik ineteressierte Leser oder Betroffene finden zusätzliche Informationen über [www.souffrance-et-travail.com](http://www.souffrance-et-travail.com)

V. WEIS.



v.l.n.r.: Pit Backes, Eliane Scholtes, Dan Manderscheid, Isabelle Faber, Tania Pesch, Sylvie van Hille, Katja Felten, Joël Schmit, Eric Wengler, Jérôme Jacoby, Jean-Paul Schmitz, Jos Fischer

Foto: Ivo Carlizzi

Am 18/05/2012 besuchten Vertreter der EI/AV Kommission den Bahnhof in Wasserbillig, den Hafen in Mertert sowie die Bahnhöfe in Bettemburg und Dudelange.

Vorort konnten wir uns einen Überblick über die lokalen Probleme und Anliegen des Personals verschaffen.

Am Morgen besichtigten wir den Bahnhof in Wasserbillig.

Verkaufsschalter

- Wir konnten dem Schalterpersonal mitteilen dass dieser Schalter nicht von der Schliessung betroffen wäre. Beim Aufstellen des „concept voyageurs“ wurde an Hand von Verkaufsdaten die Wichtigkeit dieses nationalen und internationalen Verkaufsschalters belegt. Zu bemängeln blieb jeglich dass die diensttuende Reinigungskraft im Verhältnis Zeit/Arbeitspensum überfordert sei. Eine Stunde sei nicht genügend um sämtliche Räumlichkeiten adequat zu reinigen!
- Zudem muss verordnet werden dass bei Zugverspätungen die letzten Busse ab Wasserbillig Bahnhof wenigstens 5 Minuten warten ehe sie abfahren. Die Kunden haben danach keine Busverbindungen mehr in die umliegenden Dörfer.
- Im „concept voyageurs“ ist auch vorgesehen einheitliche Öffnungszeiten für sämtliche Schalter der Kat 2. Dabei muss beachtet werden dass die Schichten so ausgerichtet werden dass wir uns den Fahrzeiten unserer Kundschaft anpassen.

Stellwerk Wasserbillig

Hier wurden die Computer immer noch nicht aus dem Fahrdienstleiterraum entfernt, so dass

die Beschäftigten weiterhin mit dieser Lärmbelästigung klar kommen müssen.

Stellwerk im Hafen von Mertert

Angekommen im Stellwerk vom Hafen in Mertert, konnten wir hingegen feststellen, dass einer unserer langjährigen Forderungen endlich Rechnung getragen wurde. Der Bodenbelag wurde endlich erneuert.

Weiter ging es zum Bahnhof Dudelange-Usines. Das gemeinsame Mittagessen nahmen wir in Bettemburg ein ehe wir uns zum Stellwerk und danach zum Bahnhof in Bettemburg aufmachten.

Verkaufsschalter

Das Schalterpersonal wies uns auf die ansteigende Aggressivität der Kundschaft hin. Versprochen wurde Ihnen einen Anschluss an das Kameraüberwachungssystem der CFL und verstärkter Einsatz von Sicherheitspersonal. Hoffen wir dass dies in nächster Zukunft geschieht im Interesse des Personals und der Kunden. Es wurde der Wunsch geäussert noch 2 weitere verschliessbare gläserne Anzeigekästen im Warteraum aufzuhängen um so Platz zu schaffen für Infoblätter gut sichtbar und „sicher“ zu präsentieren.

Anschließend trafen wir aus zwecks Austausch mit dem Chef de Region Sud Herrn Scheid Roby im Bürogebäude des Bahnhof Bettemburg. Er informierte uns unter anderem über die anstehenden Umbauarbeiten welche in nächster Zukunft vorgesehen sind.

Tania PESCH und Isabelle FABER



QUESTIONS POUR LA  
RÉUNION AUPRÈS DU  
CHEF DE SERVICE BU

- Afin de garantir une formation adéquate des nouveaux conducteurs-receveurs d'autobus, les délégués demandent la mise en place d'une formation des « conducteurs-receveurs formateurs » et la mise en place de tuteurs prenant en charge les nouveaux agents.
- Quels seront les modifications pour 2013 ? Est-ce-que les schémas hebdomadaire seront modifié ou aussi les roulements ?
- Quelles sont les dispositions des heures supplémentaires.
- Demande de prévoir un plan de travail prolongé sur 5 au lieu de 3 jours pour les réservistes.
- Examen du bon fonctionnement de la ventilation des nouveaux vestiaires.
- Demande de prévoir le renouvellement du revêtement du sol dans les halls afin de prévenir des accidents à cause du sol glissant par temps humide.
- Revoir la problématique des places de parking pour les conducteurs-receveurs d'autobus à Echternach.



Marc SCHUSTER



Alex ALEGRIA



Claude MALGET



Nico STOLTZ

- Demande de prévoir l'agrémentation des conducteurs-receveurs d'autobus.
- Mettre en place une réglementation pour le parking dans la cour BU – CRM.
- Trouver une solution pour le changement de bus qui vient du tour 74 arrivant souvent en retard. Le CR qui prend ce bus sort souvent en retard à vu que sa relève n'arrive pas à être à l'heure, à cause du trafic.
- Trouver un emplacement sûr afin de permettre les pauses des CR à Hassel. Nous demandons de prendre contact avec la commune de Weiler-la-Tour afin que nous puissions exposer nos exigences en matière de sécurité pour tous.
- Demandons de revoir l'emplacement du nouveau lavage. L'emplacement prévu gênera la circulation vers l'atelier. La sortie du lavage rendra le hall encore plus humide.

La commission BUS du SYPROLUX





Gust KONZEM

Ramiro DE SOUSA  
VALENTE

## PROCES VERBAL DE LA RÉUNION DE LA DÉLÉGATION DE LA DIRECTION GI (DÉLÉGUÉS DES CATÉGORIES 6 ET 7) TENUE À LUXEMBOURG, LE 29/03/2012

### Doléances présentées par les délégués

Avant d'entamer l'ordre du jour proprement dit, les délégués tiennent à remarquer que jusqu'à l'heure actuelle aucune suite n'a été donnée au point 1.2 de la réunion du 17/06/2010 (énoncé: Les délégués demandent s'il n'y a pas possibilité de changer les pantalons à bavette de la société Bardusch contre des pantalons de travail normaux).

La Chargée de Gestion du Ressort GI décide de faire charger l'Inspecteur Infrastructure de cette doléance.

#### 1. Service MI

**2.1 Quel est l'état d'avancement des travaux sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen, ainsi que sur la transformation et le renouvellement des locaux de service pour les équipes Voie et S?**

La Chargée de Gestion du Ressort GI informe l'assemblée sur les différentes phases du projet EuroCapRail.

La phase 1 prévoit la construction du nouveau PD Kleinbettingen. Les travaux de préparation y relatifs débiteront probablement au cours de l'année 2013. Pendant cette phase, les agents de la circonscription S14 seront délogés dans un siège provisoire jusqu'à l'achèvement de leurs nouveaux locaux de service dans l'annexe au poste directeur. Comme prévu, la brigade 11 occupera un siège provisoire à Mamer. Les budgets nécessaires à la construction des sièges provisoires sont déjà disponibles.

La phase 2 du projet EuroCapRail concerne principalement les installations de traction électrique et les travaux ne pourront commencer avant l'achèvement de la phase 1.

Les délégués évoquent des problèmes de vandalisme en croissance permanente à la gare de Kleinbettingen et demandent s'il n'y a pas moyen d'engager une firme privée qui sera chargée d'y effectuer des tournées de contrôle.

**1.2 Demande d'une visite des lieux avec les responsables GI en vue d'une sécurisation optimisée des lieux de travail dits «am Millewee».**

Les délégués demandent une petite rectification de l'énoncé du présent point. En effet, ils envisageaient une sécurisation par des clôtures des lieux de travail situés à la rue d'Alsace.

La Chargée de Gestion du Ressort GI propose de se rendre personnellement sur place avec le Chargé de Gestion du Ressort MI ainsi qu'un agent responsable du Service II et en présence d'un délégué du personnel de chaque syndicat.

### Remarque

La visite a eu lieu en date du 10 avril 2012 de 13h00 à 13h30.

Représentants du personnel: M. Gust KONZEM (FCPT), M. Claude COLLING (FNCTTFEL).

Représentants GI: Mme Laurence ZENNER, M. Pascal PONCIN, M. Robert THEISEN (chef de brigade adjoint de la brigade 21).

Une solution de clôture a été retenue sur site en accord avec tous les représentants et sera mise en oeuvre par le Service MI.

**1.3 Rappel du point 1.1 de la réunion du 24 mars 2011 concernant les pistes entre Esch/Belval et Pétange.**

Mme Laurence ZENNER informe l'assemblée que l'étude géotechnique vient d'être achevée et les responsables du projet sont actuellement en train d'effectuer une étude de faisabilité sur un nouveau système de stabilisation des banquettes dans la construction des chemins de fer. Si les résultats de ce projet-pilote seraient concluants, ce système pourra être implanté à d'autres endroits du réseau.

Une documentation relative à ce système est annexée au présent procès-verbal.

#### 1.4 Voitures de service:

- Il existe un manque imminent de voitures de service dans toutes les unités du Service MI. En permanence, il y a lieu de recourir aux voitures privées des agents, et ceci bien que l'indemnité prévue à cet effet n'est plus adaptée aux coûts réels. Est-ce qu'il est prévu de commander des voitures de service supplémentaires? Comment se présente la situation actuelle auprès de l'Unité Energie du Service MI?
- Est-ce qu'un agent en astreinte peut être forcé à se déplacer en voiture privée? Dans ce contexte, il y a lieu de réfléchir à l'acquisition de voitures supplémentaires.

Actuellement, le Service MI dispose de 167 voitures de service pour environ 730 agents. Afin de se mettre en mesure de pouvoir traiter le sujet dont question de façon convenable, la Chargée de Gestion du Ressort GI propose de faire entamer une étude détaillée sur la répartition et l'utilisation des voitures de service de mai à octobre courant. Elle tient toutefois à préciser que la décision sur l'acquisition de nouvelles voitures de service ne dépend pas seulement de la compétence du Directeur GI. En outre, le Département Juridique et Assurances de la Direction Administratif et Financier procède à une étude du texte de la police actuelle en vue de clarifier si les voitures CFL sont couvertes par l'assurance du moment si elles sont garées sur un terrain privé.

Partant, ce point sera à remettre sur l'ordre du jour de la réunion de décembre 2012.

A l'heure actuelle, aucune disposition de la réglementation CFL en vigueur ne prévoit qu'un agent peut être obligé de prendre sa voiture personnelle pour un déplacement en service.

**1.5 Quel est l'état d'avancement des dossiers relatifs aux bâtiments de l'Unité Energie du Service MI, ainsi que des locaux de service sis dans la rue d'Alsace et à Kleinbettingen?**

Le site de Kleinbettingen a déjà été traité au point 1.1.

Le projet concernant les nouveaux locaux de service à construire dans la rue de la Déportation à Luxembourg est toujours actuel. Le „Master plan” y relatif enchaîné par le projet élaboré par CFL Immo et demandé par la Ville de Luxembourg est en voie d'élaboration. Parallèlement, le Service MI est en train de revoir ses propositions relatives à l'espace demandé.

La Chargée de Gestion du Ressort GI propose de reporter le présent point à l'ordre du jour de la réunion de septembre 2012 et se charge, le moment venu, d'informer l'assemblée sur l'avancement de ce dossier.

#### 1.6 Travaux de rénovation de locaux de service:

- Le Chargé de Gestion du Ressort IF avait promis aux délégués qu'après l'achèvement des locaux de service des circonscriptions S21 et S34, encore d'autres bâtiments seraient remis en état.
- Est-ce qu'il est prévu de procéder à une transformation des locaux de service de la brigade 22 P?

Les travaux de remise en état du bâtiment Schaefer à Esch/Alzette sont en cours. L'étude relative à l'agrandissement de l'ancienne halle à marchandises pour les besoins de la brigade 22 est en cours et le budget nécessaire est disponible.

Les délégués profitent de l'occasion pour demander l'installation d'une nouvelle cuisine dans les locaux de la circonscription S33. Cette demande sera transmise au Service MI pour avis.

#### 1.7 Quels sont les critères de sécurité applicables en matière de travaux avec pelles mécaniques?

La Chargée de Gestion du Ressort GI informe l'assemblée que les critères applicables en la matière sont définis dans différents documents internes et externes aux CFL.

L'exploitation de petits véhicules de service (PVS) sera considérée de la nouvelle édition du RGE dont la parution est prévue pour mars 2013.

Entretemps, en cas de doute, les agents de l'Inspection Utilisateurs de l'Infrastructure de la Cellule d'Assistance GI/QSE peuvent être appelés sur place pour procéder à un contrôle et, le cas échéant, établir un constat d'irrégularité.

**1.8 Parcours de test aux PN: Les délégués sont d'avis qu'un seul parcours de train suffit pour contrôler le fonctionnement des installations de PN. En cas de plusieurs parcours de train sur une même voie, les gardien(ne)s sont actuellement contraints à prendre toutes les mesures nécessaires jusqu'au moment où un train a circulé sur la voie voisine.**

Les délégués expliquent que la procédure actuelle prévue en cas de parcours de test aux PN engendre souvent des discussions avec les usagers de la route.

La Chargée de Gestion du Ressort GI reconnaît le bien-fondé de la demande des délégués mais explique que la procédure actuelle a été établie entre autres dans le souci de consolider l'agent chargé du gardiennage. Après entente avec les inspecteurs concernés et vu le danger non négligeable, Mme Laurence ZENNER décide de maintenir la procédure actuelle.

#### 2 Divers

**2.1 Les délégués du personnel se doivent de constater qu'au cours des dernières années l'effectif des postes attribués à la filière courte de la carrière inférieure est en voie de régression dans les équipes MI-CST et MI-E.**

A cause du manque de personnel dans les brigades de la voie, la majeure partie des agents nouvellement embauchés dans la carrière inférieure ont été affectés à l'ancienne Unité Locale Infrastructure.

Pour l'année courante, il est prévu d'embaucher 30 agents dans la carrière inférieure et le Service MI tiendra compte lors de la mise en place des besoins réels.

#### 2.2 Ne serait-il pas opportun d'offrir de nouveau des formations pour apprentis (p. ex. mécatronicien)?

Etant donné que les expériences vécues lors des premières procédures d'apprentissage n'ont pas été concluantes, il a été décidé de ne plus offrir cet apprentissage au Service IF.

La Chargée de Gestion du Ressort GI se déclare toutefois d'accord de prendre des renseignements supplémentaires auprès du Service RH et, le cas échéant, de réexaminer ce dossier.

#### 2.3 Est-ce qu'il existe encore une assurance tous risques pour les déplacements de service en voiture privée?

Suivant renseignements reçus de la part du Département Juridique et Assurances de la Direction Administratif et Financier, les CFL prennent en charge la franchise et indemnisent au-delà de la limite prévue par l'Association d'Assurance contre les Accidents en cas d'accident subi par un agent lors d'un déplacement de service en voiture privée.

#### 2.4 Quand est-ce que la nouvelle filière bourreuse/régaleuse sera-t-elle introduite?

La Chargée de Gestion du Ressort GI précise qu'il n'a jamais été question de créer une filière exclusivement pour les agents de la bourreuse. La filière du technicien M principal par contre ne vise pas seulement les agents soudeurs-rails mais également d'autres spécialités de l'ancien District MEMB.

Toutefois, avant d'entamer une première mise en stage visant des agents occupés dans l'équipe bourreuse, il y a lieu de définir le programme de formation ainsi que les modalités du stage en question.

**2.5 Les délégués se demandent s'il existe un manque de personnel au sein des bureaux du Service MI. Les agents affectés à MI-I/MI et MI-CST n'ont pas reçu les primes.**

La Cellule Administrative et Technique du Service MI est actuellement en train de rattraper les retards survenus dans le paiement des primes et causés par un manque de personnel.

#### 2.6 Contamination à l'amiante du bâtiment administratif du Service MI (ancien bâtiment ULI):

- Date de début des travaux?
- Durée des travaux?
- Où seront logés les agents pendant la durée des travaux?

Le début des travaux de désamiantage est prévu pour la mi-avril. Les agents logés dans les bureaux concernés seront délogés provisoirement dans un conteneur qui sera installé près de la salle de réunion du Service MI en aval de l'extension du parking P1. Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à une nouvelle vérification de l'air avant que les agents pourront de nouveau occuper leurs bureaux respectifs. Ce relogement est prévu encore avant le début du congé collectif prévu pour le secteur de la construction.

La prochaine réunion ordinaire commune avec les délégués de la catégorie 5 a été fixée au jeudi, 21 juin 2012.

La Chargée de Gestion du Ressort GI,  
**(s) Laurence ZENNER**





Ed MALLINGER

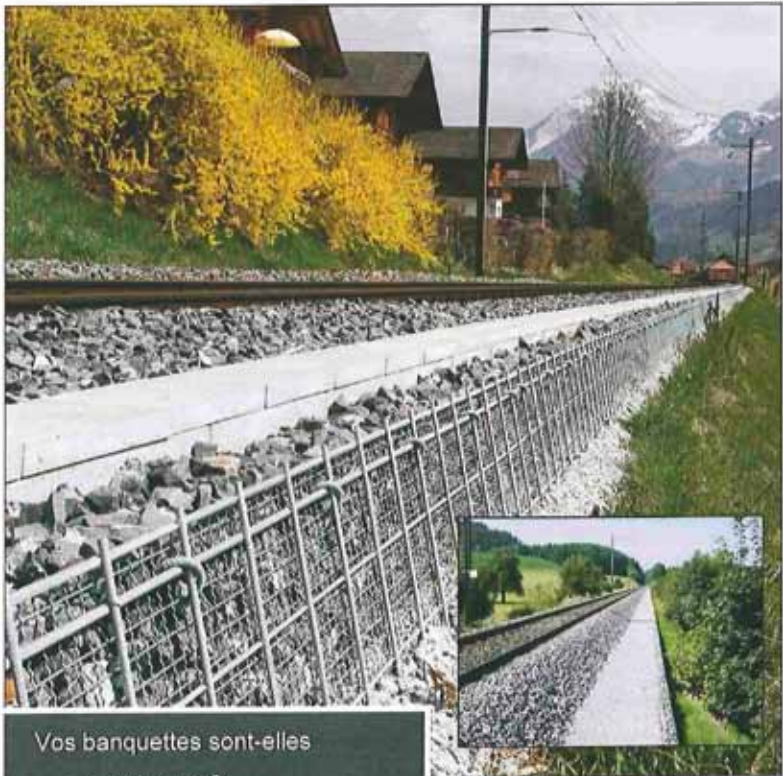


Jean-Pierre DHUR

# RÜGLEI®

Le nouveau système de stabilisation des banquettes dans la construction des chemins de fer et des routes

Brevet Suisse et Brevets Européens



Vos banquettes sont-elles

- trop larges ?
- instables ?
- couvertes de végétation ?
- imperméables ?



Un système des sociétés  
GLEISAG  
Goldach, Suisse



RUEGGER SYSTEMES SA  
St. Gallen, Suisse

© Ruegger Systemes SA, Janvier 2006

## La stabilisation des banquettes avec système

### Pourquoi sécuriser les banquettes ?

- Avant :
- La circulation du personnel de maintenance sur la banquette est difficile
  - La banquette est couverte de végétation
  - L'instabilité de la banquette rend difficile la mise en place de conduite de câble
  - Le drainage de la couche de fondation est insuffisant
  - Des sinistres existent aux bords des chemins de fer et des routes.
- Après :
- Tous ces problèmes sont évités par une sécurisation avec le système RÜGLEI®
  - De nouveaux sinistres sont évités par prévention.
  - Réduction des travaux de maintenance à un minimum



### L'économie avant tout

Le système RÜGLEI® a été développé avant tout dans un souci d'économie. Le remplacement des matériaux de la banquette existant par du ballast ou des galets présente les avantages suivants :

- Le système RÜGLEI® représente une barrière naturelle à la végétation, car les plantes ne disposent d'aucune base sur laquelle croître.
- On peut renoncer, dans une large mesure, à l'utilisation d'herbicides.
- Le drainage latéral de la plateforme de la voie sous la couche de fondation ou du ballast est garanti

### Le système de stabilisation des banquettes RÜGLEI®

- Grille angulaire en acier galvanisé
- Treillis ondulé ou géogridde synthétique derrière la façade
- Remplissage par du ballast ou des galets

à combiner avec :

- éléments de portance verticaux (pieux)
- éléments de traction (clous ou ancrages)
- base en béton filtrant

## Mise en place

### Simple

Remplissage par du ballast ou des galets de la grille angulaire doublée d'un treillis fin ondulé ou une géogridde synthétique derrière la façade pour retenir les pierres.

Des pieux verticaux stabilisent la banquette.

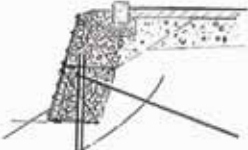
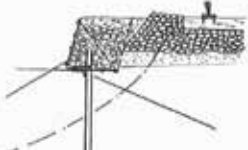
Une stabilisation supplémentaire avec des clous ou des ancrages est possible.

### Souple

Le système RÜGLEI® peut être adapté aux besoins locaux pour des applications dans des constructions des chemins de fer et des routes.

Les types, les distances et les longueurs des pieux et éventuellement des ancrages supplémentaires dépendent de la géométrie et des conditions géotechniques (stabilité).

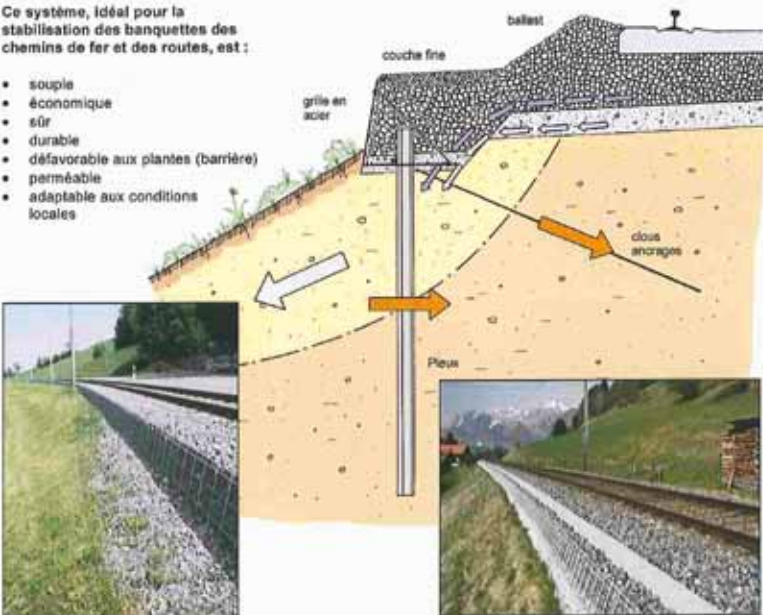
Différentes hauteurs des grilles de 0.5 m à 0.95 m, ou même l'installation de plusieurs couches en cas de nécessité garantissent une solution optimale pour chaque situation. En cas critiques une base de béton maigre ou filtrant peut augmenter la stabilité du système.



## Stabilisation des banquettes RÜGLEI®

Ce système, idéal pour la stabilisation des banquettes des chemins de fer et des routes, est :

- souple
- économique
- sûr
- durable
- défavorable aux plantes (barrière)
- perméable
- adaptable aux conditions locales



Conseil, mise en place, vente en Suisse

Développement, dimensionnement, planification



GLEISAG  
Gleis- und Tiefbau AG  
Mühlegutstrasse 6  
CH - 9403 Goldach, Suisse  
Tél. 0041 71 846 82 42  
Fax 0041 71 846 82 49  
E-mail gleisag@gleisag.ch



Ruegger Systemes SA  
Engineering, solutions en géotechnique  
Vonnoltrasse 9  
CH - 9000 St. Gallen, Suisse  
Tél. 0041 71 277 53 55  
Fax 0041 71 277 79 41  
E-mail ruegger@rueggersysteme.ch



Renseignements pour des projets en France:

GEOP  
Géotechnique - Ouvrages de Protection contre les risques naturels  
46, Route d'Arancy  
74290 Veyrier du Lac, France  
Tél. (33) 04 50 60 01 15  
Fax (33) 04 50 60 01 15  
E-mail info@geop.fr  
Internet http://www.geop.fr



DAVID FRANKS (GB) NEUER PRÄSIDENT

Der in einem Rythmus von 2 Jahren stattfindende Kongress der sporttreibenden Eisenbahner/innen fand vom 7-11 Mai 2012, im Beisein von 23 teilnehmenden Nationen in Rom (Italien) statt. Der Luxemburger Eisenbahnersport war vertreten durch seinen geschäftsführenden Vorsitzenden Guy HERR.

Im Mittelpunkt dieser wichtigen Tagung standen Neuwahlen für alle Gremien sowie die Aufnahme eines neuen Landes Azerbaijan (bei einer Gegenstimme und 2 Enthaltungen)

Als wichtiger Beschluss bleibt zu bemerken dass ein neuer Präsident gewählt wurde in der Person von David FRANKS aus England, sowie ein neuer Kassierer Peter LIENHARD aus der Schweiz. Laut Beschluss von 2010 wurde nur noch Englisch als einzige offizielle Sprache beim Kongress benutzt.

Die Hauptaufgabe des ASCFL-Vertreters bestand in der Kassenprüfung, wo Luxemburg die Rolle des Berichterstatters in der Person von Guy Herr übernahm.

Durch Kongressbeschluss in Krakau 2010 müssen in Zukunft die Kassenrevisoren regelmäßig wechseln sodass für die nächste Session Belgien und Dänemark bestimmt wurden. Ab 2014

wird Luxemburg erneut die Rolle als Kassenrevisor übernehmen.

Generalsekretär bleibt Martin WES-TERBEEK aus Holland, sein Adjunkt ist Joop BRABER auch aus Holland. Den 1. Vizepräsident stellt Russland mit Ilya VDOVIN.

Präsidiumssitzung 2013 ist in Kazakstan. Der nächste Kongress 2014 wird in Dresden (Deutschland) stattfinden.

Auf sportlichem Plan sei festgehalten dass Luxemburg im Fußball in eine

Gruppe mit Deutschland, Österreich, Weißrussland und Italien gelöst wurde. Wo gespielt wird steht noch in Frage, Bulgarien, Deutschland und Österreich sind interessiert.

Gespielt wird in Form eines Turniers im Jahr 2013 oder 2014. Die Entscheidung fällt bei der nächsten Sitzung der STK.

2012: Angeln wird vom 11.-15.09 in England stattfinden, Cross Country wurde leider abgesagt, Polen kann die Organisation nicht wie geplant übernehmen.

2013: Bowling vom 3.-7.06 in Pardubice (Tschechien), Hallenfußball steht noch offen wo.



Guy Herr (ASCFL) und David Franks, neuer Präsident der USIC

Transport

L-1351 Luxembourg  
13, rue du Commerce  
Téléphone: 22 67 86-1  
CFL-Basa Nr. 1289  
Telefax: 22 67 09  
B.G.L. LU52 0030 0455 8529 0000  
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000  
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:  
Saint-Paul Luxembourg.  
Organe bimensuel officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports 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.

Tarif de Publicité

1) Entrefilet  
Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 15 mm et maximum de 30 mm. 0,35 €

1) Annonces  
Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 60 mm. 0,11 €

Mitglied der A.P.P.L.



Der Punktwert-Index 737,83  
Seit dem 1. Oktober 2011 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 17,1940 €. Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (429,85 €) und einem Maximum von 29 Punkten (498,63 €) Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 16,2811 € Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 16,5836 €. Für den Hilfskader: 16,2811 €

Der nächste „Transport“ erscheint am 8. Juni 2012

Redaktionsschluss ist der 31. Mai 2012

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

JUNGFRAU

TOP OF EUROPE

# JUNGFRAUJOCH – TOP OF EUROPE

YOUR SWISS MOUNTAIN EXPERIENCE

16.6.–23.6.

2 FÜR 1 SPEZIAL

Schweiz.

ganz natürlich.

## JUNGFRAU NATIONENWOCHE 2012

Erleben Sie eine ganze Woche Jungfrau Region für 2 Personen zum Preis von einer Person. Übernachten Sie in Ihrem Lieblingshotel rund um Interlaken, Grindelwald oder Wengen. Zudem können Sie das ganze Streckennetz der Jungfrauabahn mit dem Nationenpass während 6 aufeinander folgenden Tagen nutzen. Die spektakuläre Bahnfahrt zum Jungfrauoch-Top of Europe, der höchstgelegenen Bahnstation Europas (3454 m) ist im Angebot inbegriffen.

Angebot gültig für alle Luxemburger ab 2 Übernachtungen vom 16. bis 23. Juni 2012. Buchungen direkt im Hotel unter Kennwort «National Week». Nationenpässe sind an den Bahnschaltern der Jungfrauabahn beim Vorweisen des luxemburgischen Reisepasses erhältlich. Mehr Infos: jungfrau.ch/national

**HOTELS**

**Grindelwald** Derby Hotel - derby-grindelwald.ch  
Hotel Schweizerhof - hotel-schweizerhof.com

**Mürren** Hotel Eiger - hoteleiger.com

**Lauterbrunnen** Hotel Schützen - hotelschuetzen.com

**Wengen** Hotel Victoria-Laubhorn - victoria-laubhorn.ch

**Interlaken** Hotel Interlaken - hotelinterlaken.ch  
City Hotel Oberland - city-oberland.ch  
Mattenhof Resort - mattenhofresort.com  
Backpackers Villa Sonnenhof - villa.ch

**NATIONEN-PASS**

gültig während 6 aufeinander folgenden Tagen für Bahnfahrten ab:  
Interlaken Ost – Lauterbrunnen, Grindelwald und Wengen  
Grindelwald – Kleine Scheidegg – Lauterbrunnen  
Kleine Scheidegg – Jungfrauoch-Top of Europe  
Wilderswil – Schnyge Platte (Mai bis Oktober 2012)  
Grindelwald – First (Mai bis Oktober 2012)  
Interlaken – Harder Kulm (April bis Oktober 2012)  
Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren

**PREISE**

**Übernachtungen**  
Die erste Person zahlt den Listenpreis, die zweite erhält die Übernachtung gratis.

**Nationen-Pass**  
Die erste Person zahlt CHF 276.–/€ 212.30\*, die zweite erhält den Pass gratis. Pro erwachsene Person erhalten 2 Kinder bis 15 Jahre den Nationen-Pass gratis.

100 JAHRE

JUNGFRAUBAHN

1912–2012

\*Bezahlung inf. € zum Tageskurs

AS CFL-FOOTBALL

# CHAMPIONNAT CFL

Vendredi, 08 juin 2012

à 17.30 heures

TOURNOI ÉCLAIR

au Terrain SANDWEILER (terrain synthétique) grillades, boissons et bonne ambiance

ÉQUIPES PARTICIPANTES

- FC Ateliers Luxembourg
- AS Bettembourg
- FC Fahrpersonal
- FC Garage
- FC Nordstréck
- FC Rodange
- FC Zwickau

euro solar Lëtzebuerg a.s.b.l.

19, rue Guillaume Schneider  
L-2522 Luxembourg  
Tel.: (+352) 32 91 39 / 23 49 87 12  
Fax: (+352) 32 64 16 / 23 66 97 09  
Email: info@eurosolar.lu  
www.eurosolar.lu

10. JÖER EUROSOLAR LËTZEBUERG A.S.B.L.

SÉANCE ACADÉMIQUE

MAT FESTIVITRAG

ENERGIEWENDE DURCH ERNEUERBARE ENERGIEN

Chancen und Herausforderungen

euro solar Lëtzebuerg a.s.b.l.

Klima-Bündnis Lëtzebuerg

14. JUNI 2012