



NEUER LOOK AN DER AUSSENFASSADE



Jean-Paul SCHMITZ

## Zwei Bauprojekte werden in Kürze abgeschlossen, viele stehen noch an

Die Ferien sind vorbei und ich hoffe, dass auf unsere Mitglieder die Zeit zur Erholung genutzt haben.

An manchen Baustellen wurde sogar während den Ferien gearbeitet, um die Projekte fristgerecht abschließen zu können. Zwei große Bauprojekte der CFL werden in Kürze abgeschlossen.

Die Arbeiten für das 320 Millionen € teure Projekt, der zweigleisige Ausbau der Strecke Luxemburg-Petingen, begannen vor acht Jahren. Bis zum 5. November sollen die Arbeiten am letzten Abschnitt zwischen Dippach und Hollerich abgeschlossen sein. Vor kurzem hat sich sogar Minister Wiseler bei einer Visite der Baustelle über den Stand der Arbeiten informiert. Ab Fahrplanwechsel im Dezember kann die Strecke zweigleisig zwischen Hollerich und Petingen befahren werden. Somit wird auch auf dieser Strecke der Halbstundentakt ab Dezember eingeführt. Die Zahl der Züge, die täglich auf der 18 Kilometer langen Strecke verkehren, wird von 57 auf 106 steigen.

Auch sämtliche Haltestellen auf der Strecke wurden erneuert. Beim Ausbau wurde besonders auf Lärmschutz und Sicherheit geachtet. Sämtliche Bahnübergänge, mit Ausnahme des in Dippach, wurden abgeschafft. All diese Maßnahmen werden für eine bessere Pünktlichkeit auf dieser Strecke sorgen. Somit wird das Zugangebot, das in Spitzenstunden bis zu 4 Züge pro Stunde ansteigen wird, attraktiver für die Einwohner des Südens und der Grenzregion werden.

An der letzten Etappe, der Rundumerneuerung des Bahnhofes der Hauptstadt wird noch eifrig gearbeitet. Die Arbeiten an der überdeckten „Verrière“ sowie dem Bahnhofsvorplatz müssen bis zum 21. September abgeschlossen sein. Dann werden bei Gelegenheit der Hundertjahrfeier des Bahnhofes die neuen Infrastrukturen eingeweiht.

In den letzten 20 Jahren wurde permanent an den Infrastrukturen des Bahnhofes gearbeitet. Die komplette Gleisanlage wurde vor der Inbetriebnahme des Zentralstellwerkes im Jahre 1994 erneuert. Gleise wurden entfernt und Bahnsteige breiter gemacht um die Installation von Liften und Rolltreppen zu ermöglichen. Die neuen Bahnsteige wurden mit modernen Überdachungen versehen und die Oberleitungen wurden auch komplett erneuert. Während

all dieser Arbeiten wurde der Zugverkehr, bis auf ein paar Ausnahmen, aufrechterhalten. Dass diese Situation alle am Zugbetrieb Beteiligten nicht gerade entlastete, soll hier nicht verschwiegen werden. Viele Bedienstete haben jahrelang unter schwierigsten Bedingungen den Zugbetrieb sicher aufrechterhalten. Und sie werden in den nächsten Jahren auch nicht geschont werden.

Am Nordausgang des Bahnhofes wird noch lange gearbeitet werden. Zum Durchbruch des dritten Gleises zum neuen Viadukt hin sowie des zweigleisigen Ausbau der Strecke nach Cents-Sandweiler werden noch viele Arbeitsstunden nötig sein.

Auch der Bau des neuen CRM wird noch eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Wenn hier endlich in modernen Infrastrukturen an unserem Fuhrpark gearbeitet wird, können wir an die nächste Phase des Bahnhofes Luxemburg denken. Der Bau des dringend benötigten 5. Bahnsteigs kann nach Abriss des Atelier Nord in Angriff genommen werden.

Vergessen sollten wir dabei nicht die geplante Neustrecke von Luxemburg nach Bettemburg, sowie die neuen Stellwerke in Kleinbettingen, Luxemburg und Bettemburg.

Schade ist nur, dass die Modernisierung der Bahnlinie nach Brüssel nicht vom Fleck kommen. Die nötigen Arbeiten zur Erhöhung der Geschwindigkeit von 120 auf 160 Stundenkilometer sollten 2013 abgeschlossen sein. Doch laut neuesten Plänen von Infrabel sollen die Arbeiten erst 2022 starten.

Somit würde die unzumutbare Situation auf dieser Bahnlinie noch mindestens 10 Jahre lang dauern.

Ich hoffe auf ein Umdenken.

Jean-Paul SCHMITZ

### Sie lesen in dieser Nummer

2	Kongress
3	News
4	Comité Mixte
5	Délégation Centrale
6	Kommissionen
7	Europa im Blickpunkt
8 - 9	Sektionen
10	Mobilität
11	Transport de Marchandises
12 - 13	100 Joër Gare Lëtzebuerg
14 - 17	CFL-Rapport Annuel
18 - 19	Eisenbahngeschichte
20	In Memoriam

# FCPT/SYPROLUX KONGRESS

## SOZIALDIALOG, MÉI WÉI JEE

### DONNERSTAG, DEN 22. NOVEMBER 2012 – CINÉ ORION

(24, rue de la gare, L-9906 Troisvierges) – 18:00-21:00 Uhr

Offizielle Eröffnungsfeier mit folgenden Ansprachen

- Romain Plümer, Präsident der Sektion Norden
- Jean-Paul Schmitz, SYPROLUX-Präsident
- Camille Bocker, FCPT-Präsident
- Claude Wiseler, Minister für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen

### SAMSTAG, DEN 24. November 2012 – RESTAURANT „K“

(2, rue Stavelot, L-9964 Huldange)

07:30-08.30 Kaffee – Einschreiben

- Wiederaufnahme der Kongressarbeiten

#### STATUTARISCHER FCPT/SYPROLUX-KONGRESS

- Bezeichnung des Kongressbüros
- Abänderung der bestehenden Statuten

#### ORDENTLICHER FCPT/SYPROLUX-KONGRESS

- Bezeichnung des Kongressbüros
- Bezeichnung der Wahlbüros
- Statutarische Wahlen. Folgende Ämter stehen zur Wahl:  
der/die FCPT-Präsident/in  
der/die 1. Vize-Präsident/in  
der/die Generalsekretär/in  
der/die beigeordnete/r Generalkassierer  
der/die Jugendbeauftragter/e  
der/die Gleichheitsbeauftragter/e
- Grußwort des Aumônier Raymond Streweler
- Tätigkeitsbericht 2010 – 2012, Mylène Wagner-Bianchy, Generalsekretärin
- Tätigkeitsbericht des LCGB-FCPT-Fachverbandes, Damien David
- Diskussion und Annahme der Berichte

#### GENERALVERSAMMLUNG DER MUTUELLE FCPT/SYPROLUX

- Statutarische Wahlen
- Finanzbericht der FCPT-Unterstützungskasse, Romain Biver, Generalkassierer

- Budget 2013
- Diskussion und Annahme
- Festsetzen des ASBL-Beitrages, Romain Biver, Generalkassierer

#### BERICHTE DER FCPT-KOMMISSIONEN

- Kinderferien-und Sozialwerk, Manuel Mullenbach
- Pensionierte, François Kohnen

#### BEKANNTGABE DER WAHLRESULTATE

#### BEHANDLUNG DER VORLIEGENDEN ANTRÄGE

#### VERABSCHIEDUNG DER KONGRESSRESOLUTIONEN

#### FCPT/SYPROLUX-AKTIONSPROGRAMM, JEAN-PAUL SCHMITZ, SYPROLUX-PRÄSIDENT

#### ANSPRACHE DES/DER FCPT-PRÄSIDENTEN/IN

Gemeinsames Mittagessen

#### FORMALITÄTEN

Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung für die Teilnahme an der offiziellen Eröffnung, am 22/11/2012 bzw. an den Kongressarbeiten, am 24/11/2012 bis spätestens zum 19/11/2012 erforderlich und dies in unserem SYPROLUX-Generalsekretariat. (Tel: 22 67 86-1, Basa: 1289, email:syprolux@pt.lu)

Die Kandidaturen für die jeweiligen Posten müssen dem SYPROLUX-Generalsekretariat schriftlich mitgeteilt werden und dies bis spätestens zum 16/11/2012

#### TRANSPORT

Informationen zu Transportmöglichkeiten werden in den kommenden Ausgaben inseriert.





## SYPROLUX – NEWS

17/07/2012

Am Morgen findet ein Gespräch mit den Verantwortlichen der Caritas statt. Sinn und Zweck des Treffens war ein gegenseitiges Kennenlernen unserer beider Strukturen.

19/07/2012

Am Morgen tagt der LCGB-FCPT-Transport-Verband im SYPROLUX-Generalsekretariat.

20/07/2012

Am Nachmittag findet eine erste Unterredung im Rahmen der Neuverhandlungen zum künftigen Kollektivvertrag bei CFLcargo statt.

In Rümelingen wird indes der frühere Nationalpräsident des OGB-L John Castegnaro beigesetzt. Er verstarb im Alter von 62 Jahren.

27/07/2012

Es tagt die SYPROLUX-Leitung. Neben des Tagesgeschäfts stehen die Vorbereitungen für den Kongress im November im Vordergrund.

09/08/2012

Es tagt der CRM Lenkungsausschuss.

15/08/2012

Maria Himmelfahrt

27/08/2012

Am Morgen findet eine Sitzung der „DC“-préparatoire statt. Und am Nachmittag treten die Betriebskommissionen TM/ateliers und TM/cem im Generalsekretariat zusammen. Zwecks vorbereitung der kommenden Sitzung beim Dienstchef (Punkte für die Tagesordnung in dieser Nummer)

28/08/2012

Die Leitung besucht die Baustelle des Viaduc Pulvermühle. (siehe Bericht in dieser Nummer)

31/08/2012

Zusammen mit der Syprojugend organisierte die BU-Kommission ihren traditionellen „Tréppeltour“ mit anschließendem Besuch auf der „Schueberfouer“.

03/09/2012

Die Betriebskommission EI tritt zusammen zwecks Vorbereitung der kommenden Sitzung beim Dienstchef. (Punkte für die Tagesordnung in dieser Nummer)



Tréppeltour & Schueberfouer: v.l.n.r.: Viviane Weis, Aloyse Ernzer, Romain Wolff nebst Gattin, Romain Plümer, Laurent Maréchal, Mylène Wagner-Bianchy, Isabelle Faber, Jean-Paul Schmitz.

Foto: Claude Malget



Im Beisein von Großherzog Henri und zahlreicher Polit-Prominenz wurde die 25. Oekofoire eröffnet.

Foto: Cara Wagner

04/09/2012

Eine SYPROLUX-Delegation trifft sich mit der CFL-Arbeitsmedizinerin Dr Renate Kuhn. Neben einer Besichtigung der neuen Räume (sis rue de la paix, Luxembourg), unterhielt man sich über folgende Themen:

- Kriterien und Postenbeschreibungen zwecks einer besseren Beurteilung im Falle von Arbeitsunfähigkeit
- Zeitdauer zwischen den vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchungen verschiedener Berufssparten
- die Notwendigkeit eines zweiten Arbeitsmediziners angesichts des steigenden Arbeitsvolumens

05/09/2012

Unsere Kollegen der BU-Kommission geben Nachhilfeunterricht zwecks Vorbereitung auf anstehende Examina der Busfahrer Kandidaten.

10/09/2012

Am Morgen findet eine Sitzung des Zentralschusses statt. (siehe Bericht in dieser Nummer)

11/09/2012

Am Nachmittag tritt die SYPROLUX-Leitung zusammen zwecks Abwicklung der Tagesgeschäfte. Anschließend tagt die MI-Kommission. Die Kollegen erstellen die Punkte für die kommende Sitzung beim Dienstchef. (Punkte der Tagesordnung in dieser Nummer)

14/09/2012

In Beisein der Minister Claude Wiseler, Minister für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen und Etienne Schneider, Minister für Wirtschaft, wird die Zugverbindung Luxemburg-Trieste offiziell eingeweiht. (siehe Fotoreportage in dieser Nummer)

Im Beisein des Großherzog Henri findet am Nachmittag die Eröffnung der 25. Oekofoire in den Hallen der LuxExpo statt.

17/09/2012

Es tagt die Betriebskommission der CFLcargo. Auf der Tagesordnung standen unter anderem:

- das Festlegen von Dienststellenbesuchen
- die Sicherheit bei CFLcargo
- die Sozialwahlen 2013.

17-19.09.2012

Plenarsitzung der ETF-Sektion Eisenbahn in Berlin. SYPROLUX-Präsident Jean-Paul Schmitz vertritt hier den SYPROLUX. Hauptthemen dieses Treffens sind:

- das vierte Eisenbahnpaket
- das Abkommen zwischen der CER und der ETF (Anzahl der Auslandsübernachtungen)

18/09/2012

Der Verwaltungsrat der „aida asbl“ tritt in den Räumen des LCGB zusammen.

20/09/2012

Am Morgen findet einer der trimestriellen Sitzungen beim Dienstchef des EI statt.

Am Nachmittag findet ein Debriefing der SYPROLUX-Tagung „Valeurs et discipline“ statt.

21/09/2012

Dienststellenbesuch in den Werkstätten Pétting.

In der Mittagspause tritt die SYPROLUX-Leitung zusammen.

Am Nachmittag finden die Feierlichkeiten zum 100. Jubiläum des Bahnhofs Luxemburg in Präsenz des großherzoglichen Paares statt.

MWB





Fernand HEINZ

Comité Mixte 10. Juli 2012

# DER DRESS-GUIDE WIRD NACHGEBESSERT



Wie in der letzten Délégation Centrale beschlossen, wurde der Dress-Guide für die Bediensteten des Service AV in der Sitzung des Gemischten Betriebsrats vom 10. Juli noch einmal behandelt. Auch hier wurde wieder die Vorgehensweise der EF-Direktion kritisiert. Erstens, dass so ein Dokument, das tief greifende Auswirkungen auf die Arbeitsweise der Kolleginnen und Kollegen im Kundendienst hat, nicht zuerst von diesem gesetzlich vorgesehenen Gremium abgesegnet wurde. Zweitens bemängelten die Präsidenten der beiden Gewerkschaften, dass ihre Organisationen erst über Umwege von dem Dress-Guide erfuhren, dies nachdem er dem betroffenen Personal schon zugestellt worden war. Dies, so die einstimmige Meinung, entspräche nicht der gewohnten Vorgehensweise bei den CFL. Auch wurde der Inhalt der Broschüre kritisiert. Hier war es besonders die unterschiedliche Behandlung von männlichen und weiblichen Kollegen(innen). Die Personalvertretung hob auch hervor, dass die vorhandenen Streitpunkte, die Vorgesetzten, die das Einhalten der Vorschrift kontrollieren müssen, in manche schwierige Lage bringen wird. Der Gemischte Betriebsrat segnete somit den Dress-Guide nicht ab und beauftragte die Verantwortlichen den Inhalt noch einmal zu überarbeiten, und ihn dann noch einmal in diesem Gremium zu präsentieren.

## Die Pünktlichkeit der Personenzüge hat sich stabilisiert

Generaldirektor Lex Kremer, konnte dem Gemischten Betriebsrat berichten, dass sich die Pünktlichkeit der Personenzüge auf einem hohen Niveau stabilisiert hat. Lediglich ein Kabelklau und ein Zugunfall in der Großregion, sowie ein Ausfall des Stellwerks Luxemburg haben sich negativ auf diese Statistik ausgewirkt.

Die Arbeiten an dem Glasvorbau des Bahnhofs Luxemburg kommen derzeit gut voran. Hier gilt es den Stichtag für die Feierlichkeiten zum hundertsten Geburtstag dieses Gebäudes einzuhalten.

Die Strecke Luxemburg-Petingen wird ab November dieses Jahres vollständig zweigleisig sein. Im Dezember läuft auf diesem Teilabschnitt des Luxemburger Schienennetzes der Halbstundentakt an.

Für die Umbauarbeiten an der Haltestelle Cents/Hamm, die auch den Wegfall des dortigen Bahnübergangs beinhalten, laufen derzeit die Genehmigungsprozeduren.

Der Zubringerdienst zum Halte „Rote Brücke“ soll nach den neuesten Plänen mit einer Standseilbahn verwirklicht werden. Hierfür sind Spezialgenehmigungen fällig, die noch angefragt werden müssen.

Generaldirektor Lex Kremer wies auf die großen Anstrengungen hin, die die CFL in Sachen Geräuschvermeidung im Zugverkehr machen. Diese Bemühungen werden beim großen Publikum nicht immer wahrgenommen. Doch geräuscharmes Rollmaterial, geschweißte Schienen und die elektrische Traktion haben den Lärmpegel rund um die Luxemburger Bahnstrecken wesentlich gesenkt. Lex Kremer war erstaunt über die Tatsache, dass die Anwohner entlang der Escher Überführung einer Lärmschutzwand auf diesem Teilabschnitt in einer ersten Phase negativ gegenüberstanden.

Mit den Sonderzügen rund um die Feierlichkeiten zum Nationalfeiertag haben rund 3500 Kunden genutzt. Dies ist ein schöner Erfolg für dieses Mobilitätsangebot.

## Mobilitätsstrategie im CFL-Verwaltungsrat

In der vergangenen Sitzung des CFL-Verwaltungsrates wurde die neue Mobilitätsstrategie des Ministeriums für Infrastrukturen und nachhaltige Entwicklung vorgestellt. Der Personenschienenverkehr stellt das Rückgrat für das zukünftige Mobilitätskonzept.

## Die vielfältigen Aufgaben der CFL-IMMO

Die CFL-Filiale, CFL-IMMO hat im vergangenen Jahr eine ganze Reihe von neuen Immobilien unter ihre Verwaltung bekommen. Christian Antinori referierte im Gemischten Betriebsrat über die Aufgaben und über die Projekte der Filiale. So wurden neben dem Halt Belval-Redingen Einfamilienhäuser gebaut, die nach fertig gestelltem Rohbau verkauft wurden. In Bonneweg wurde die Residenz „Les Rotondes“ errichtet, wo unter anderem das Pensionsbüro, die Arbeitsmedizin und der Psychologiedienst untergebracht sind. Ein weiteres Projekt wird in Mondorf verwirklicht. Die Immo plant über der Bahnhofshalle in Esch ein Bürokomplex, um diesen Raum effizient zu nutzen. Um der Stadt Esch zu ermöglichen neben dem Bahnhof eine Jugendherberge zu bauen, wurden Parzellen ausgetauscht. Auf dem Tauschobjekt hinter dem neuen Friedensgericht will die Immo Studentenwohnungen errichten. Ein Projekt, das mit dem Aufbau der Uni Luxemburg auf Belval starkes Zukunftspotential hat.

## Das neue Gesicht der Rue de la Déportation

Es oblag GI-Direktor Henri Werdel weitere Einzelheiten zu dem Projekt der Neugestaltung der Rue de la Déportation zu geben. IMMO-Direktor Arsène Berscheid hatte in der vergangenen Sitzung des Gemischten Betriebsrates eine erste Information zu diesem Projekt gegeben.

Henri Werdel betonte, dass ein neues Stellwerk von Nöten ist, um all die vorgesehenen Gares Périphériques und die Halte unter der Roten Brücke zentral ansteuern zu können. Weitere Gebäude sollen dazu dienen, die GI-Büros und die dazugehörigen Mannschaften zusammenzuführen. Das ganze Projekt hat bekanntlich auch einen positiven städtebaulichen Nebeneffekt, indem die Rue de la Déportation ein urbanistisch ansehnliches Bild verpasst bekommt.

Die Verkehrssituation um den Bahnhof herum wird klar reglementiert

Eine Arbeitsgruppe aus Polizei, Gemeinde, CFL und Ponts & Chaussées haben einen Plan mit klaren Verkehrsflüssen ausgearbeitet, der für die zukünftige Situation rund um den renovierten und umgebauten Bahnhof gelten soll. Diese Überlegungen und die dazugehörige Beschilderung wird in einem Großherzoglichen Reglement festgehalten werden. Somit sind die Rechtslage und die entsprechenden Kompetenzen klar geregelt.

## IS 99 Methodologie de Communication

Die Personalvertretung wies darauf hin, dass dieses sicherheitsrelevante Dokument unbedingt den Gemischten Betriebsrat passieren muss. Inhaltlich besteht immer noch das Problem mit den Luxemburgischen Sprechbefehl. GI-Direktor Werdel erklärte sich bereit, die Problemzonen im Dokument noch einmal mit den Personalvertretern durchzugehen. Hiermit soll erreicht werden,

dass die fertige IS den Sicherheitserwartungen aller Beteiligten gerecht wird.

## Concept Voyageurs – Die nächsten Schritte

Direktor Marc Hoffmann der Entreprise Ferroviaire informierte den Gemischten Betriebsrat, dass im Rahmen des Concept Voyageurs weitere Kontakte mit den verschiedenen Gemeindeverwaltungen und Privatanbietern geknüpft wurden. Für die Ausschreibung der Fahrscheinautomaten wurde ein Avis de Marché veröffentlicht. Das entsprechende Lastenheft soll im August fertig sein.

## Parking Kautenbach

Die Personalvertretung wies darauf hin, dass der Zugang der Parkings in Kautenbach sehr nahe an der Wiltz liegt. Bei Hochwasser ist die genaue Fahrtrinne nicht mehr zu erkennen und die Gefahr mit dem Wagen in den Bach zu fallen ist groß. Daher müsste die Trasse so gekennzeichnet werden, dass sie erkennbar ist auch wenn der Fluss über die Ufer getreten ist. Die Generaldirektion will die Frage mit der Gemeinde Kautenbach klären.

## Parkhaus Belval-Universität

Das Parkhaus, das derzeit neben dem Bahnhof Belval-Universität gebaut wird, ist ein wichtiger Teil im Gesamtkonzept der nachhaltigen Mobilität (Modu). Hier sollen die Pendler, die über die Liaison Micheville

ankommen parken und mit dem Zug weiterfahren. In einer ersten Phase soll das Parken dort gratis sein. Später soll die Bedingung dafür dann die Benutzung des Öffentlichen Transportes sein. Hier wird noch nach der richtigen elektronischen und informatischen Lösung gesucht.

## Neues Fahrplankonzept für die Nordstrecke

Um auch im Norden des Landes ein attraktiveres Zugangebot zu ermöglichen, wird in Kombination mit den Schnellzügen nach Lüttich ein Halbstundentakt nach Ufflingen geplant. Dieselbe Frequenz ist auch in Richtung Diekirch vorgesehen. Probleme in diesem Konzept wird die zukünftige Baustelle der Haltestelle „Rote Brücke“ bringen, da diese Stelle in der Bauphase nur eingleisig passiert werden kann.

## Folgeuntersuchungen bei möglichem Kontakt mit Asbest

Der Service RH informierte den Gemischten Betriebsrat, dass die Kollegen, die von dieser Problematik direkt betroffen sind, unter enger ärztlicher Beobachtung mit Lungenröntgen stehen. Den Pensionären, die in ihrem Berufsleben möglicherweise mit Asbest in Berührung gekommen sind, wurde, so weiter der Service RH, schriftlich geraten, sich untersuchen zu lassen.

Fernand HEINZ



Marc SCHUSTER



Alex ALEGRIA

## QUESTIONS POUR LA RÉUNION DE SERVICE BU DU 24 SEPTEMBRE 2012

1. Les délégués demandent que les équipes de sûreté fassent leurs rondes aussi dans les bus.
2. Ils demandent que des actions coups de poing soient organisées dans les bus.
3. Ils réclament des téléphones de services car les Tetras mobiles ne fonctionnent pas.
4. Les délégués demandent un roulement „Fouer 2013“ pour l'année prochaine. Les tours supplémentaires ne doivent pas figurer dans le roulement 1 et 2.
5. Les Cr's se plaignent que sur certains bus les sièges des chauffeurs sont défectueux.
6. Les agents du PC demandent que leur plan de congé soit rectifié pour l'année prochaine.
7. Certains Cr's se plaignent que leurs tours dans le roulement sont souvent changé par le bureau de planification.
8. Les délégués demandent que les roulements définitifs 2013 soient à disposition des CR's avant l'inscription des congés.
9. Embauchages 2013?
10. Discussions sur la soumission des bus pour 2013.
11. Demandons de contrôler l'aération au site Luxembourg
12. Divers

Reunion de la délégation centrale en date du 10 septembre 2012

## UN 2<sup>e</sup> MÉDECIN DU TRAVAIL AINSI QU'UN 2<sup>e</sup> PSYCHOLOGUE SERONT ENGAGÉS SOUS PEU AUX CFL



1. Comblement des effectifs dans les différents Services et filiales. Suivi des recrutements. Renforcement de l'effectif du personnel de la carrière I du ressort GI.

Pour l'établissement de l'effectif 2014 les services devront motiver plus en détail leurs besoins réels. A base de ces données le Service RH établira un plan de recrutement qui tiendra compte des besoins des différents services.

Pour les postes du Service Santé au Travail ainsi que du Centre de Psychologie, les candidatures sont analysées et l'embauchage d'un deuxième médecin du travail et d'un psychologue se fera sous peu. La maîtrise de la langue luxembourgeoise est une condition à remplir par les candidats.

Dans la carrière I du Service GI-MI plusieurs recrutements seront effectués pour répondre aux besoins du Service. Le premier recrutement d'une trentaine d'agents est en cours. D'autres embauchages suivront l'année prochaine.

2. Solutions aux problèmes existant dans le domaine des conditions de travail du Groupe CFL. Organisation de la réunion du 26 septembre 2012.

Lors de la réunion du 26 septembre le Service RH fournira des réponses aux questions des syndicats. Vu que la plupart des problèmes concernent les Services TM et Bus les délégués des services concernés seront convoqués pour cette réunion. Des réunions supplémentaires seront organisées pour les autres services.

3. Recrutement interne de personnel aux postes d'aiguillage du réseau tertiaire du Service EI.

Il y a 18 candidatures pour les postes d'aiguilleur visés. La sélection des agents se fera le chargé de gestion EI. La formation débutera le 15 octobre. Un test psychologique est également prévu.

4. Assurance tous risques pour les déplacements de service en voiture privée sur la voie publique et sur terrain CFL.

L'assurance tous risques existante au passé a été supprimée vu le coût trop élevé. Les dégâts seront repris par les CFL aux mêmes conditions que celles de l'Assurance Accidents. En cas de litiges notre Service Juridique sera consulté. Une note expliquant les procédures à appliquer en cas de sinistre sera publiée.

5. Formation de base et continue du personnel de la Centrale de Mobilité.

Une formation est prévue pour janvier 2013. A cette occasion les syndicats expriment leur incompréhension par rapport à la décision du Service AV d'avoir retiré les agents titulaires AV de la Centrale de Mobilité sans motif valable.

6. Périodicité des examens médicaux des différents postes.

Les propositions du groupe de travail ont été retenues. Cependant le Règlement Grand-ducal devra être modifié pour que les changements visés puissent être appliqués.

7. Suivi des promotions à la filière chef-maître ppa; redéfinition des conditions d'avancement dans la filière.

La solution proposée prévoit des nominations supplémentaires (11) au grade 16 en 2013 pour les agents examinés en 1994, en 2014 pour les agents étant examinés en 1995 et en 2015 pour les agents examinés en 1996.

8. Réunion de la Commission Formation du personnel CFL. Sélection des candidats aux postes d'encadrement.

Après la collecte des problèmes des différents services une réunion sera organisée. Les programmes des examens de recrutement, de fin de stage et de promotion seront également discutés lors de cette réunion.

Les critères de sélection pour les candidats aux postes d'encadrement devront également être discutés.

9. Refonte de l'Instruction Générale N° 15 relative à l'astreinte imposée à certaines catégories de personnel.

En vue d'une telle refonte, les syndicats sont invités à formuler leurs doléances à ce sujet.

10. Elections sociales en 2013: Refonte de l'Ordre Général N° 7 ayant pour objet la représentation du personnel.

Une réunion à ce sujet est fixé pour le 3 octobre.

11. Chapitre XII de l'Ordre Général N° 3 « Inaptitudes pour raisons médicales ».

Les propositions de changement du texte présenté ont été discutées. Les adaptations nécessaires seront effectuées avant approbation.

12. Ordre Général N° 10 ayant pour objet les mesures disciplinaires.

Le préambule de l'OG 10 sera présenté sous peu. Il expliquera les changements visés.

13. Suivi des agents en situation d'arrêt de travail prolongé.

Le Service RH convoque les agents en situation d'arrêt de travail prolongé en vue de voir quels sont les problèmes et de trouver des solutions. Les syndicats remercient le Service RH de leur démarche. Ils souhaiteraient cependant plus de support de la part des services locaux envers les agents concernés.

Une assistante sociale serait également une solution pour remédier à de nombreux problèmes.

### Divers :

Vu que les jours fériés du 25 et 31 décembre 2012 tombent sur un mardi, la direction propose de chômer le lundi 24 et 30 décembre à la Direction Générale ainsi qu'aux Ateliers. Les agents concernés prendront congé ou régulariseront leur situation par l'horaire mobile (jusqu'au 31 mars 2013).

Une proposition du Service AV en vue limiter l'attribution de l'indemnité de caisse en cas de congé de maladie sera discutée lors de prochaine D.C.

Les délégués s'étonnent que la maquette de l'exposition du viaduc ne représente pas la situation réelle prévue. Le service compétent a été chargé de remplacer la maquette en question.

Jean-Paul SCHMITZ

## QUESTIONS PROPOSÉES À L'ORDRE DU JOUR POUR LA PROCHAINE RÉUNION AUPRÈS DU CHARGÉ DE GESTION TM EN DATE DU 28 SEPTEMBRE 2012



Marc WEYDERT



Romain PLÜMER



Guy NEPPER



André DHUR  
Kommissionsleiter

Monsieur le Chargé de Gestion,

Par la présente nous prenons la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants se rattachant à l'objet mentionné ci-dessus :

1. Qu'en est-il des licences pour nos conducteurs d'engin moteur ainsi que des notices (Beiblatt) se rattachant aux réseaux limitrophes en général et au réseau SNCB en particulier ?
2. Sur les Ae 2213 à 2223, la lampe signalétique « LS-Mémor » constitue encore toujours une forte gêne lors de la conduite. Les délégués demandent à ce qu'il soit remédié à cette situation par l'installation d'un variateur permettant ainsi de régler l'intensité lumineuse.
3. Bon nombre de moniteurs installés dans les automotrices TER2N permettant la visualisation des portes au moment de l'ouverture et de la fermeture de celles-ci sont dits défectueux. Les délégués demandent à ce que soit procédé à un contrôle de l'ensemble de ces écrans afin de veiller à un fonctionnement optimal.
4. Concernant le procédé d'attribution de congé, le groupe A englobe les agents ayant à leur charge des enfants scolarisés. La limite d'âge des enfants a été fixée à 18 ans. Or, les délégués se demandent comment cette limite d'âge est à interpréter ? Est-ce qu'il est question du jour où l'enfant atteint ses 18 ans, c'est-à-dire le jour de son anniversaire ? Est-il question de 18 ans révolus, c'est-à-dire 19 ans moins 1 jour ?
5. A l'atelier Nord, voie 2 les délégués demandent à ce que le banc de contrôle de concentricité (Rundlaufprüfgerät Windhof) soit équipé après coup d'un moteur. Ceci constituerait non seulement un gain en confort au niveau de la manipulation de cet engin, mais également un gain en productivité.
6. Au sein de l'atelier le bruit court qu'il est prévu d'introduire le travail de nuit et ceci de façon continue. Si tel est le cas, les délégués désirent être informés sur les points suivants :

- Quel horaire de travail est prévu ?
  - Quels agents de quelles équipes sont concernés ?
  - Sera-t-il recouru au principe du volontariat pour l'organisation de cette équipe ?
  - Quel laps de temps est prévu pour la mise en place de cette équipe ?
  - Comment les responsables du CRM comptent-ils informer les agents ?
7. Concernant les automotrices du type STADLER, il est prévu qu'une motrice soit livrée fin 2012 pour l'homologation. En 2013 les motrices devraient donc venir pour subir les opérations d'entretien prévues. Or, les délégués se demandent les questions suivantes :
    - Une équipe spécifique sera-t-elle mise en place ?
    - De combien d'agents cette équipe sera-t-elle composée ?
    - À quel moment aura lieu la mise en place de cette équipe ?
    - Quel impact cette nouvelle équipe aura-t-elle sur l'effectif du CRM ?
  8. Distributeur de sandwiches - Suite à un certain nombre de réclamations concernant l'assortiment et la qualité des sandwiches, les délégués demandent à ce que soit revu les conditions du marché conclu avec la firme en question. De plus un effort concernant un approvisionnement régulier doit être fait.
  9. Étant donné que les CFL engagent des entreprises privées comme l'ISS afin de procéder à des travaux de nettoyage, les délégués invitent fortement les responsables du CRM à veiller à ce que ces gens soient équipés de vêtements de protection adéquats tel qu'il est prévu en cas d'exécution de travaux sales et insalubres.

Les délégués du personnel  
du SYPROLUX

Marc WEYDERT,  
Romain PLÜMER,  
Guy NEPPER





Jean-Paul SCHMITZ



Claude DAMAN

Isabelle FABER  
Kommissionsleiterin

## QUESTIONS PROPOSÉES À L'ORDRE DU JOUR POUR LA PROCHAINE RÉUNION AUPRÈS DU CHARGÉ DE GESTION EI EN DATE DU 20 SEPTEMBRE 2012

1. Quelles sont les mesures envisagées pour garantir une pause de sécurité à tous les postes directeurs à mouvement intense. Je me permets de vous rappeler que ce renfort en vue de garantir ces pauses est prévu dans les conditions de travail.
2. Présentation du projet final de la réorganisation des postes de la ligne du Nord.
3. Harmonisation des horaires de travail des agents EI (chc et chsv). Quelles sont les raisons motivant une telle harmonisation alors qu'aucun problème avec les horaires existants ne nous est connu.
4. Prévoir une solution informatisée pour faciliter la gérance des listes d'astreinte des services V, S et T. La situation actuelle pose plusieurs problèmes, voir les annexes des listes d'astreintes. En cas de changement d'astreinte (congé ou maladie), un rectificatif est envoyé aux postes directeurs, où les listes sont rectifiées à la main, de ce fait les listes sont remplies de plusieurs changements. En cas de dérangement, nécessitant l'intervention dans les meilleurs délais, le chef de circulation doit chercher dans ces listes corrigées l'agent en astreinte, ce qui prend souvent trop de temps. Une solution informatisée, avec des listes sur réseau Intranet, dans lesquelles les Services pourront corriger eux-mêmes les listes, et qui seront toujours actuelles, facilitera la recherche de l'agent en astreinte. (En annexe : listes astreinte S12 principale, PN 13 - 31, S13 et circonscription T1)
5. En cas de travaux de plusieurs services et/ou plusieurs équipes, un responsable est à désigner pour prononcer le barrage et la suppression de barrage avec le poste directeur compétent. Actuellement chaque équipe et chaque service prononcent le barrage et la suppression de barrage d'une voie, alors que les temps de suppression varient suivant avancement des travaux.
6. Aux quais de la voie 1,2 et 3 à Ettelbrück, où le matin et l'après-midi beaucoup de voyageurs attendent les trains, une ligne de sécurité (ligne jaune) aiderait à protéger les voyageurs lors des entrées et sorties des trains.
7. L'installation d'une nouvelle Software aux appareils téléphoniques au Poste directeur d'Ettelbrück, donnant supplémentairement à la situation existante la possibilité de faire les annonces acoustiques simultanées sur les quais de Cruchten, Colmarberg et Schieren ainsi que les arrêts Lorentzweiler, Heisdorf et Walferdange. Ceci faciliterait aux chefs de circulation et à l'opérateur de faire les annonces en cas de dérangements ayant des grandes envergures à la ponctualité des trains (retards, suppressions, etc.)
8. Pour les appareils téléphoniques des différents PDs nous demandons une meilleure visualisation de la fonction « annoncer » au display. De même nous demandons pour les lignes directes l'activation par la touche de la ligne sans activation supplémentaire de la touche d'appel (voir Supervision Trafic)
9. Au bureau de la Supervision Trafic les problèmes avec l'installation de climatisation persistent. Les entrées d'air froid installées après coup sont mal dirigées.
10. Le nettoyage du bureau de la Supervision Trafic n'est pas satisfaisant.
11. Mise à disposition de GSM pour les chef de circulation en astreinte.
12. Problèmes avec la mise à jour des documents horaires (PJA, Intragare et POV). Les adaptations journalières du téléaffichage sont faites à base du PJA. Les chefs de surveillance consultent aussi bien le PJA que l'Intragare. Le document de travail du chc PDL est le POV et il consulte l'Intragare pour les informations supplémentaires (retards, correspondances, réservations groupes etc). Vu qu'un bon nombre de changements de voie et de roulements du matériel prévus ne sont pas du tout ou pas correctement repris au PJA et à l'Intragare la situation quotidienne est la suivante : Le chc règle la circulation à base du POV. Le téléaffichage, dont les adaptations sont puisées du PJA, doit être adapté en permanence. Les chsv impriment un POV pour avoir la situation réelle. Pour chaque divergence entre le POV et l'Intragare le chc fait une synthèse des 2 ou 3 versions différentes et après avoir appliqué la version qui lui semble la plus adaptée, il informe les chsv et l'agent INFO voyageurs des dérogations nécessaires. Vu que la situation empire de jour en jour nous demandons une solution rapide à ce problème. Le devoir du chef de circulation est de régler la circulation à base de données fiables et non de faire une synthèse des documents disponibles pour trouver la bonne solution.
13. Aménagement des bureaux aux quais 2 et 3 en gare de Luxembourg. (Isolation et conduite d'eau potable)

Le délégué du Syprolux  
**Jean-Paul SCHMITZ**



## QUESTIONS PROPOSÉES À L'ORDRE DU JOUR POUR LA PROCHAINE RÉUNION AUPRÈS DU CHARGÉ DE GESTION EI EN DATE DU 20 SEPTEMBRE 2012



Gust KONZEM



Ed MALLINGER

Madame la Chargée de Gestion,

Par la présente les délégués du personnel du SYPROLUX prennent la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants se rattachant à l'objet mentionné ci-dessus :

1. Les délégués demandent une formation pour la manœuvre de la nacelle des engins ROBEL pour l'ensemble des conducteurs travaillant sur les engins en question.
2. Quelles sont les causes pour les pannes fréquentes sur les engins ROBEL ? En effet des problèmes de software, ainsi que des cas de non-fonctionnement des agrégats accessoires apparaissent de plus en plus souvent sans cause apparente.
3. Les délégués revendiquent l'attribution de casques de protection disposant d'une fixation adéquate, telle que celle des casques mis à disposition aux agents des caténaires.
4. Les délégués demandent l'établissement d'une liste d'astreinte sous forme digitale tenue à jour.

Les délégués du personnel du SYPROLUX

**Gust KONZEM**  
**Ed MALLINGER**





Cour de justice de l'Union européenne – COMMUNIQUE DE PRESSE n° 109/12

Conclusions de l'avocat général dans les affaires C-473/10, C-483/10, C-555/10, C-556/10 et C-557/10 – Commission / Hongrie, Royaume d'Espagne, République d'Autriche, République fédérale d'Allemagne et République portugaise

## L'AVOCAT GÉNÉRAL M. JÄÄSKINEN PRÉSENTE SES CONCLUSIONS PORTANT SUR LES RECOURS EN MANQUEMENT CONCERNANT LE TRANSPORT FERROVIAIRE INTRODUITS À L'ENCONTRE DE PLUSIEURS ÉTATS MEMBRES.

### IL PROPOSE À LA COUR DE DÉCLARER QUE L'ESPAGNE, LA HONGRIE ET LE PORTUGAL ONT MANQUÉ À LEURS OBLIGATIONS DÉCOULANT DU DROIT DE L'UNION EN LA MATIÈRE

En raison de la libéralisation du secteur ferroviaire dans l'Union européenne, les États membres sont tenus d'assurer aux entreprises de ce secteur un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferroviaire. Dans ce contexte, l'exercice de certaines « fonctions essentielles » ne peut plus être assuré par les entreprises ferroviaires historiques des États membres, mais doit être confié à des gestionnaires indépendants. Ces fonctions comprennent notamment la délivrance aux entreprises ferroviaires de licences qui leur donnent accès au réseau ferroviaire, la répartition des capacités infrastructurelles et la détermination de la redevance qui doit être acquittée par les entreprises de transport pour l'utilisation du réseau.

Les présentes affaires s'inscrivent dans une série de recours en manquement<sup>1</sup> introduits par la Commission à l'encontre de plusieurs États membres pour le non-respect de leurs obligations découlant des directives régissant le fonctionnement du secteur ferroviaire<sup>2</sup>. En l'espèce, la Cour de justice doit examiner les recours dirigés contre la Hongrie, l'Espagne, l'Autriche, l'Allemagne et le Portugal.

#### C-473/10 Commission / Hongrie

Selon la Commission, en Hongrie, la gestion du trafic assurée par les opérateurs historiques (MÁV et GySEV) comprend également l'allocation de sillons – c'est-à-dire la répartition de l'infrastructure – laquelle devrait être exercée par un organisme indépendant.

Dans ses conclusions présentées ce jour, l'avocat général Jääskinen constate que la gestion du trafic ne relevant pas des fonctions essentielles, peut être confiée à des entreprises ferroviaires. En outre, l'avocat général relève que MÁV et GySEV ne tirent aucun avantage concurrentiel du fait qu'elles sont, en tant que gestionnaires du trafic, informées des décisions de répartition de l'infrastructure. En effet, ces informations sont également accessibles à leurs concurrents.

En revanche, M. Jääskinen considère que la Hongrie a manqué à ses obligations découlant de la directive 2001/14 dans la mesure où elle n'a pas défini les conditions garantissant l'équilibre financier des gestionnaires de l'infrastructure et n'a pas adopté des mesures d'incitation à la réduction des coûts et des redevances liés à l'exploitation et à l'utilisation de l'infrastructure. De même, l'avocat général suggère à la Cour de constater que, en n'ayant pas garanti que les redevances perçues par les gestionnaires de l'infrastructure soient égales aux coûts qui se rattachent directement à la mise à disposition du réseau ferroviaire, la Hongrie a violé ladite directive.

#### C-483/10 Commission / Espagne

S'agissant de ce recours, M. Jääskinen constate tout d'abord que, bien que les États membres soient compétents pour définir le cadre normatif de la tarification, ils doivent toutefois confier au gestionnaire de l'infrastructure la tâche consistant à déterminer la redevance qui doit être payée pour l'utilisation du réseau ferroviaire. Par conséquent, M. Jääskinen considère que l'Espagne, en réservant à l'État le droit de déterminer cette redevance, ne s'est pas conformée à la directive 2001/14.

Ensuite, l'avocat général rappelle que les États membres sont tenus de mettre en

place un système d'amélioration des performances visant à réduire au minimum les défaillances et à augmenter l'efficacité de l'exploitation du réseau ferroviaire. Or, selon l'avocat général, les mesures adoptées par l'Espagne à cet effet ne constituent pas un système cohérent et transparent mais de simples mesures ponctuelles et indépendantes les unes des autres.

Enfin, M. Jääskinen propose à la Cour de constater le manquement de l'Espagne en raison du traitement discriminatoire des nouveaux entrants sur le marché ferroviaire espagnol, qui sont défavorisés par rapport à l'opérateur historique bénéficiant d'un accès préférentiel à l'infrastructure. En effet, en l'absence d'un accord cadre conclu avec l'État, un tel accès préférentiel ne peut être accordé aux entreprises ferroviaires. Or, en l'espèce, aucun accord justifiant ledit traitement n'a été conclu. Selon l'avocat général, l'État espagnol ne peut non plus se réserver des compétences discrétionnaires en matière de répartition de l'infrastructure, puisque lesdites compétences doivent être confiées uniquement au gestionnaire indépendant du réseau.

#### C-555/10 Commission / Autriche et C-556/10 Commission / Allemagne

La Commission fait valoir que les directives ne permettent pas aux États membres d'intégrer le gestionnaire indépendant dans le cadre d'une société holding à laquelle appartiennent également les entreprises ferroviaires, sauf s'ils prévoient des mesures supplémentaires pour garantir l'indépendance de la gestion. Or, selon la Commission, ces deux États n'ont pas adopté de telles mesures lorsqu'ils ont intégré leurs gestionnaires d'infrastructure respectifs, à savoir ÖBB-Infrastruktur et Deutsche Bahn Netz, dans une société holding.

À cet égard, l'avocat général souligne que, en l'espèce, le recours de la Commission ne porte pas sur la mauvaise application mais uniquement sur la transposition erronée ou incomplète des directives.

Selon M. Jääskinen, la directive 91/440 n'oblige pas les États membres à réaliser une séparation institutionnelle entre le gestionnaire indépendant et l'opérateur historique. Au contraire, cette directive permet à ces États de les intégrer dans la même société holding. Par ailleurs, l'avocat général relève que les mesures supplémentaires invoquées par la Commission ne sont pas mentionnées dans les directives en cause, de sorte que leur adoption ne peut pas être exigée des États membres. M. Jääskinen rejette également les arguments de la Commission selon lesquels l'Allemagne aurait manqué à ses obligations en matière de tarification et de mise en place d'un mécanisme visant à limiter les coûts liés au service d'infrastructure et à réduire le niveau des redevances d'accès.

Dans ces conditions, M. Jääskinen considère que les recours de la Commission doivent être rejetés.

#### C-557/10 Commission / Portugal

L'avocat général propose à la Cour de déclarer que le Portugal a manqué à ses obligations découlant des directives 91/440 et 2001/14. En effet, d'une part, l'État portugais a conservé un rôle essentiel dans les procédures décisionnelles de l'entreprise ferroviaire publique CP Comboios

de Portugal en ce qui concerne les actifs de cette dernière, ce qui n'est pas compatible avec la liberté économique reconnue par les directives aux entreprises ferroviaires. D'autre part, le Portugal n'a pas pris les

mesures nécessaires pour garantir l'équilibre des comptes du gestionnaire de l'infrastructure.

Luxembourg, le 6 septembre 2012

1) Il s'agit des affaires C-483/10, Commission/Espagne ; C-512/10, Commission/Pologne ; C-528/10, Commission/Grèce ; C-545/10, Commission/République tchèque ; C-555/10, Commission/Autriche ; C-556/10, Commission/Allemagne ; C-557/10, Commission/Portugal ; C-625/10, Commission/France ; C-627/10, Commission/Slovénie ; C-369/11, Commission/Italie ; et C-412/11, Commission/Luxembourg.

2) Directive 91/440/CEE, du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 237, p. 25), telle que modifiée par la directive 2001/12, et la Directive 2001/14/CE, du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 75, p. 29), telle que modifiée par les directives 2004/49/CE et 2007/58/CE. [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu)

RAPPEL: Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

RAPPEL: Un recours en manquement, dirigé contre un État membre qui a manqué à ses obligations découlant du droit de l'Union, peut être formé par la Commission ou par un autre État membre. Si le manquement est constaté par la Cour de justice, l'État membre concerné doit se conformer à l'arrêt dans les meilleurs délais.

Lorsque la Commission estime que l'État membre ne s'est pas conformé à l'arrêt, elle peut introduire un nouveau recours demandant des sanctions pécuniaires. Toutefois, en cas de non communication des mesures de transposition d'une directive à la Commission, sur sa proposition, des sanctions peuvent être infligées par la Cour de justice, au stade du premier arrêt.

## NEUE VORSCHLÄGE DER EU-KOMMISSION ZUR ZUKUNFT DER BAHN



Georges BACH

Nach der Einigung zwischen EU-Parlament und Rat im Dossier Neufassung des ersten Eisenbahnpakets, besser bekannt unter der Bezeichnung „Recast“ stehen für Ende des Jahres weitere Vorschläge der Kommission an. Zur Erinnerung nochmals die einzelnen Etappen:

- 2001 Annahme des ersten Eisenpakets. Liberalisierung des internationalen Frachtverkehrs ab 2003
- 2007 Annahme des zweiten Pakets. Liberalisierung des nationalen Güterverkehrs.
- 2010 Annahme des dritten Pakets. Liberalisierung des internationalen Reiseverkehrs. (Luxemburg 2012)

Das vierte Paket soll nun nach Wunsch der EU-Kommission sowie des Europaparlaments, (persönliche Gegenstimme meinerseits) die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr abschließen. Die DG Move ist im Moment in voller Arbeit, leider sind die Informationen die nach außen dringen, recht spärlich. Das Dossier ist politisch hochsensibel und im Moment ist keine klare Linie der einzelnen Fraktionen zu erkennen. Eines der großen Fragezeichen ist im Moment wie die Kommission die Relationen zwischen Infrastruktur und Betrieb darlegen wird. Werden

ihre Vorschläge in Richtung kompletter Trennung gehen, oder können andere Modelle weiterhin Bestand haben? Interessant in diesem Zusammenhang die Aussage von Generaladvokat Niilo Jääskinen, welcher das deutsche Modell der Holding als rechtens anerkennt. Wird der Europäische Gerichtshof ihm in seiner Argumentation folgen, so hätte dass weitreichende Folgen für das Eisenbahnwesen in Europa. (Siehe an anderer Stelle in dieser Transport-Nummer)

Die Liberalisierung des nationalen Reiseverkehrs wird notgedrungen eine Überarbeitung des (OSP) – Reglementes 1370/2007, welches die Zuerkennung der Verkehrsleistungen als Öffentliche Dienstleistungen regelt, mit sich bringen. Wird es ein gesondertes Reglement OSP für die Eisenbahnverkehr geben?

Des Weiteren soll es Vorschläge geben um die Europäische Eisenbahnagentur zu stärken, sowie einheitliche Genehmigungen betreffend der technischen Anerkennung des Materials sowie einheitliche Standards für die Lizenzen und die Sicherheitszertifikate der Eisenbahngesellschaften.

Georges BACH





## TRÉPPELTOUR VUN DEN SEKTIONEN NORDEN AN ETTTELBRÉCK



*Gute Laune und gutes Wetter sorgten für einen gelungenen Ausflug.*

Op Nationalfeierdaag, den 23. Juni haaten sech rem netlich Lekt zesummenfond fir en Tour zesummen trëppelen ze gon.

Dest Joër haaten sech déi zwou Sektionen, Norden an Ettelbréck, gemeinsam zu Elwen op den Wee gemeet, an sen iwwert Flouer an durch Bëscher an der Emgéigend Biwisch spazéieren gängen. D'Weeder hott matgespielt an Kleng an Grouss kouw op seng Kästen. Fir jidwereen war eppes derbei. E méi en klengen Tour fir déi déi méi lues an gemittlich ennerwee sen, an e méi en groussen Tour fir déi méi geübten an flénk Lekt. Beieneenkomm sen mer rem all um Ausgangspunkt beim Restaurant Lamy zu Elwen, wou mer dono eppes zesummen gedronken an geessen hun.

Den Rendez-vous steet rem fir Nationalfeierdaag 2013, dann op enger anerer Plaz. Bis dohenner ass ewer nach lang, dofir mol fir d'éicht eng schéin Vakanz, an hoffentlich vill sonnig Summerdeeg gewünscht.

**Nadine GRETH-SCHAUL** – Sekretärin Sektioon Norden

## AUSFLUCH VUN DER SEKTION NORDEN OP DÜSSELDORF



*Schiffahrt, Bier, Shopping und vieles mehr, jeder Teilnehmer kam auf seine Kosten*

Den 14. Juli haat d'Sektioon Norden sech op den Wee gemeet op Düsseldorf. No enger klenger Kaffispaus ennerwee mam Bus, sen mer géint 10 Auer zu Düsseldorf ukomm, an dun laut Programm em halwer 11 mat engem Schëff iwert den Rhein geschippert. Dono hott den Bus eis bei den Rheinturm gefouert, wou et mat engem Lift héich an d'Luucht gung, an mer op enger Plattform vum Turm roof, hanner Glas gesechert, déi ganz Emgéigend rondrem Düsseldorf kucken konnten. Bis dohenner hott d'Weeder nach matgespillt, mee dono war et erwer an mer goufen gudd vun uewen gebleecht. Well mer dun ewer schon an der Düsseldorfer Altstadt waren, haaten mer vill Méiglechkeeten en Ennerdaag ze fannen. Déi eng bloufen nom Mëttegeessen einfach sëtzen an hun Altbier geschmaacht, déi aner hun sech durch Geschäfte gekämpft.

Em 17 Auer war dun jidwereen zefridden rem am Bus, an et gung zrëck op Wemperhaardt wou mer am Restaurant Maassen den Owend bei engem Eessen gemittlich ausklengen gelooss hun.

Den nächste Ausflug kennt bestëmmt, an wen schon eng Iddi hott wounënner, den kann sech bei eis melden. Bis dohenner nach eng schéin Vakanz gewünscht, an en sonnigen Summer.

**Nadine GRETH-SCHAUL** – Sekretärin Sektioon Norden



## VERABSCHIEDUNG DES VORSTANDS-MITGLIEDES JACQUES KREMER



Claude Malget, André Bertemes und Tania Pesch überreichten Jacques Kremer ein passendes Geschenk

Jacques KREMER, langjähriges Vorstandsmitglied in der SYPROLUX Sektion Ettelbrück, hat auf Grund seiner gesundheitlichen Verfassung den Wunsch geäußert den Vorstand der Sektion Ettelbrück zu verlassen. Er war seit 1970 im Vorstand unserer Sektion und mit Herz und Seele SYPROLUX-Militant und stand jederzeit mit Rat und Tat zur Seite.

Im Jahre 1993 übernahm Jacques Kremer den Posten als Kassierer von Kollege Will Feider, welcher dieses Amt seit 1967 ausführte.

Jacques Kremer bekleidet das Kassiereramt dann bis ins Jahr 2002 und übergab es schließlich an Kollege Pierre Hari.

Wir überreichen ihm und seiner Lebensgefährtin Marianne als Dank und Anerkennung für seine langjährige Mitgliedschaft und seine geleistete Arbeit im Dienst der SYPROLUX Gewerkschaft einen gut gefüllten Warenkorb vom Metzger.

Jacques Kremer bleibt weiterhin Mitglied in der SYPROLUX-Sektion Ettelbrück.

**Tania PESCH**

## MERCI

Léif Kolleginnen an Kollegen .....

Mir soën iech heimat villmols MERCI,

fir alles wat dir organiséiert an gemach hutt fir eisen Abschied ze verschéineren.

An, mir behalen äre léiwe Gest an Éieren als Uendenken un eng flott Zäit.

**Jos an Eug.**



### Minitrip nach Norddeich Vom 8 bis 11 Oktober

Die Sektion Bettembourg organisiert einen 4-tägigen Minitrip nach Norddeich, übernachten werden wir im Bekannten Hotel Fährhaus mit folgendem Programm:

Montag 8. Oktober:  
Abfahrt um 8:20 Uhr umsteigefrei mit IC 133 nach Norddeich, Ankunft um 15:56 Uhr. Transfer zum Hotel Fährhaus. Abendessen.

Dienstag 9. Oktober:  
Tagesausflug nach Greetsiel und Besuch der Meyer-Werft. Abendessen im Hotel.

Mittwoch 10. Oktober:  
Tagesausflug nach Carolinensiel mit Besuch des Sielhafenmuseum, Weiterfahrt nach Jever. Abendessen im Hotel.

Donnerstag 11. Oktober:  
Abfahrt um 11:36 Uhr in Norddeich mit IC 132, Ankunft um 19:39 in Luxemburg



Im Preis sind die Hin- und Rückfahrt, sämtliche aufgeführte Ausflüge und Eintritte, die angegebenen Abendessen im Hotel, sowie die Übernachtungen im Hotel inbegriffen. Das Hotel „Fährhaus“ befindet sich direkt am Bahnhof Norddeich (5 Gehminuten). Die Hotelzimmer verfügen alle über Dusche / WC, Kabel/Pay-TV, Radio, Minibar.

Die Anmeldung erfolgt durch die Anzahlung von 250€ pro Person auf das Konto:

BCEELULL LU67 0019 7300 0911 9000 SYPROLUX Bettembourg

Da die Teilnehmerzahl limitiert ist, werden Anmeldungen über Telefon 691 46 25 23 zwischen 8:00 und 15:30 Uhr, bei Angabe ob Doppel- oder Einzelzimmer entgegen genommen. Die Anmeldung ist jedoch erst bei Eingang der Anzahlung auf unserem Konto gültig. Anmeldeschluss mit erfolgter Anzahlung ist der 24. September 2012.

Die beiden Tagesausflüge übernimmt die Sektionskasse. Der Restbetrag ist bis spätestens bis zum 1. Oktober 2012 auf das oben genannte Konto zu überweisen. Den Teilnehmern wird vor Reiseantritt ein detailliertes Programm zukommen.

Bei Rücktritt behalten wir uns die Nichterstattung der entstandenen Unkosten vor





MOMENT MAL! IRGENDETWAS STIMMT HIER NICHT!

Bei der Besichtigung der Baustelle Pulvermühle staunten wir nicht schlecht.

Nein, eigentlich spreche ich nicht von den imposanten Pfeilern, welche längs der bestehenden Brücke zu sehen sind, sondern eher von der Überraschung, welche uns im Informationskontainer erwartete.

Die Idee eine detaillierte Ansicht samt fachlichen Erklärungen und virtueller Simulation zu erstellen ist ohne Zweifel eine lobenswerte Initiative. So kann ein jeder sich ein genaues Bild machen wie in den kommenden Jahren der Zugverkehr auf diesem Streckenabschnitt laufen wird.

Doch trägt hier der Schein, oder besser gesagt das Modell, welches das fertige Projekt der Brücke Pulvermühle zeigt.

In der Tat der Entwurf des „Viaduc“ zeigt vier Gleise in Richtung

Cents-Sandweiler, sowie Weichen im Stadtgrund.

Nun sind aber solche Weichen keineswegs im Sektor Stadtgrund geplant.

In Wirklichkeit werden nämlich die beiden Gleise, welche sich über die bestehende Brücke ziehen, in Richtung Dommeldange verlaufen. Indes die beiden neue Gleise der neuen Brücke in Richtung Sandweiler-Cents verlaufen.

Angesichts dieser Tatsachen ist ein Richtungswechsel nach dem Brückenabschnitt nicht mehr möglich.

Schade nur, dass bis dato seitens der CFL keine Anstalten unternommen wurden, um die Fehlerquelle zu beheben, obwohl sie mehrmals darauf hingewiesen wurden.

MWB



v.l.n.r.: Camille Brocker, Manuel Mullenbach, Viviane Weis, Paul Gries, Jean-Paul Schmitz, Isabelle Faber, Mylène Wagner-Bianchy, Romain Plümer  
Foto: Alex Alegria



Fehlerhaftes Modell  
Foto: JP Schmitz

MODU: JO, MEE ...



Romain PLÜMER

... sou kënnt een d'Mobilitéitsstrategie vum MDDI an zwee Wierder resuméieren deemno aus waat fir enger Siicht een daat Dokument betruecht.

Ët fällt op, dass do 2 Regiounen, de Süden an den Zentrum, ganz klör iwerweien; an 2 Regiounen, den Osten an de Norden, benodelegt ginn. Ët ass och ganz klör, dass an de Ballungsgebiete Zentrum an Süden déi meeschte Leit wunnen a schaffen an dass do déi meeschten Mobilitéitsinfrastrukturen noutwendeg sinn a müssen geschaafte ginn

Ët kann awer net sinn, dass duerch ee Mangtum u Verkéiersinfrastrukturen Regiounen em hir wirtschaftlech Zukunft hypothekiert ginn. Fir d'Kompetitivitéit vum de Betreiber ze garantéieren müssen sie kënne vum deene noutwendigen Verkéiersinfrastrukturen profitéieren, fir och an Zukunft Arbechtsplätzen fir eis Kanner ze garantéieren.

D'Betreiber verlaangen och ëmmer méi Flexibilitéit vum hiren Arbechtskräften,

deemno muss een daat och an enger Mobilitéitsstrategie betruechten.

Wann een mat verantwortleche Politiker schwätzt kritt een a Krisenzäiten ëmmer rëm ze héieren: „Ët musse Prioritéiten gesaat ginn“. Da muss een sech d'Fro stellen: Waat ass „Prioritéit“? Oder: D'Zukunft vum enger Regioun, ass daat keng Prioritéit?

An der Mobilitéitsstrategie vum MDDI fehlen fir d'Regioun Norden op jiddefall mindestens 2 Projets'en:

Een Ausbau vum der Nordstréck, an

Een Ausbau vum der 2-spuriger N7 op 4 Spuren vum der Wemperhardt op de Fridhaff

Dëss 2 Projets'en sinn d'Réckgrat vum der wirtschaftlecher Zukunft vum Norden, deer sech eis Regierung jo hoffentlech net wärt verschléissen. Am Plan Sectoriel Transport bestéing d'Méiglechkeet dëss Mëssstänn ze redresséieren!!!

PLÜMER ROMAIN

Präsident vum der Sektoun Norden





Communiqué de presse (extrait)

# UN NOUVEAU TRAIN COMBINÉ CONNEXE DEUX CONTINENTS

Le 14 septembre 2012, CFLcargo, CFL-Multimodal, en coopération avec la société turque MARS Logistics, ont démarré une navette de trains combinés entre Bettembourg (Luxembourg) et Trieste (Italie) et retour. Ces trains transporteront des marchandises en provenance ou à destination de la Turquie, connectant ainsi le continent européen et l'Asie. Le train a effectué un premier aller-retour la semaine passée.

Avec une fréquence de trois trajets aller-retour par semaine, le train transport des semi-remorques „Mega“ avec des marchandises en provenance de plusieurs points de départ à l'intérieur de la Turquie, transitant via les ports d'Istanbul, Izmir et Mersin vers Trieste. A partir de Trieste, les semi-remorques „Mega“ continuent leur trajet par train, en passant par le terminal multimodal de Bettembourg vers diverses destinations au Luxembourg, en Belgique, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en France, en Allemagne, et inversement. CFL Multimodal est l'opérateur de ce train et CFLcargo en assure la traction sur les segments allemands et luxembourgeois.

Du points de départ jusqu'à la destination finale, chaque semi-remorque parcourt plus de 2500 kilomètres. Avec les quelques 10.000 semi-remorques transportées pendant la première année, ce train contribuera au désencombrement du réseau routier et à une



Transbordement d'une semi-remorque vers la rame.

réduction de 13.000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Cela représente une diminution de 75% des émissions de CO<sub>2</sub> en comparaison avec le transport routier équivalent de bout en bout.

Après leur arrivée au terminal de CFL Multimodal à Bettembourg, les

semi-remorques sont déchargées et les marchandises sont livrées au client final. S'appuyant sur ses infrastructures logistiques étendues et son large portefeuille de services, CFL Multimodal est à même de proposer un ensemble de solutions logistiques, incluant le transbordement, le transport de lots partiels,

le groupage et la distribution pour le compte de MARS Logistics.

Ce projet est financé en partie par le programme Marco Polo de l'Union Européenne.

**Photos: MWB**



Les ministres Claude Wiseler et Etienne Schneider, les directeurs généraux Fernand Rippinger et Fraenz Benoy, le CEO de MARS Logistics et l'ambassadeur de Turquie découpent ensemble la bande d'inauguration.



*Potos: MWB*



Tout comme le beau temps, la bonne humeur était au rendez-vous.



d.g.à.d.: Laurent Zeimet, Maire de Bettembourg, Romain Meyer (CFL-Communication) Guy Greivelding (Président FNCTFEL) et Jean-Paul Schmitz (SYPROLUX-Président).



Zum 100. erstrahlt der Bahnhof Luxemburg im neuen Gewand



Schirmartige Überdeckung auf Gleis 3



Notrufsäulen, Rolltreppen, Aufzüge gehören zur Standardausstattung. Aufgelockert wird das Erscheinungsbild durch die wellenförmige Überdachung des Bahnsteigs

Der erste Bahnhof Luxemburg entstand eigentlich schon im Jahr 1859 mit dem Eintritt in das Eisenbahnzeitalter hier in Luxemburg. Das Gebäude, welches sich heute in Luxemburg /Stadt befindet geht auf das Jahr 1912 zurück

Warum ein neuer Bahnhof?

Nun, in den vergangenen Jahren erlebte die Eisenbahn eine wahre Renaissance, welche noch immer anhält. Heute transportiert die CFL 55 000 Kunden pro Tag.

Um den Anforderungen der Kunden gerecht zu werden in punkto Komfort, Sicherheit und Qualität und einen optimalen Zugverkehr zu garantieren, musste also ein neues Konzept für den Bahnhof Luxemburg erstellt werden.

Was hat sich denn nun alles verändert?

Hauptgebäude

Im Bahnhofgebäude selbst entstand ein neues „centre de vente“ für interna-

tionale Fahrkarten. Des Weiteren integrierte man eine „centrale de mobilité“, welche unter anderem den Verkauf der Inlandfahrkarten übernahm. Um den Kunden ein Plus an Komfort zu bieten wurde ebenfalls ein neues „espace client“ eingerichtet, welches direkt an Gleis 3 angrenzt und den Kunden des TGV einen schnellen gleitenden Übergang in den Zug ermöglicht.

Zugang zu den Bahnsteigen

Diese wurden mit Aufzügen, sowie Rolltreppen ausgestattet. So bietet ebenfalls die Brücke in Richtung „Bonnevoie“ nun ebenfalls jeweils einen Zugang zu den verschiedenen Bahnsteigen.

Es wurde bei sämtlichen Arbeiten darauf geachtet, dass die Kunden mit eingeschränkter Mobilität problemlos Zugang zu den Bahninfrastrukturen im Bahnhof Luxemburg haben.

Bahnhofvorplatz

Auch dieser wurde komplett umgestaltet. Der Platz ist leer gefegt von allmöglichen Blumenkübel. Heute er-

möglicht er einen freien und weiten Zugang zum Bahnhof, sowie zu den Bussen.

Unterführungen

Die bestehende Unterführung musste den neuen Begebenheiten angepasst werden. Eine zweite musste in den Untergrund eingeführt werden. Diese Arbeiten gestalteten sich sehr schwierig. Hinzu kamen noch unerwartete Kanalarbeiten, deren Dauer schwer abzuschätzen war.

„Verrière“

Das wahre Prunkstück des Umbaus ist indes die so genannte „verrière“ welche sich längs der rechten Seite des Bahnhofgebäudes entlangzieht. Diese ermöglicht den Reisenden einen direkten Zugang zum Reisezentrum, zu den Unterführungen, zu den Busbahnsteigen, zum Innern des Bahnhofs und nicht zuletzt zum Bahnhofvorplatz.

Durch die Glaskonstruktion wird auch künftig mehr Licht in die Bahn-

hofhalle einfallen, was dem Ganzen wiederum einen freundlicheren Charakter verleiht.

Information

Auf dem gesamten Gelände des Bahnhofs Luxemburg wurde eine komplett neue Beschilderung errichtet. Eine ganze Reihe von neuen Piktogrammen helfen dem Reisenden sich zurecht zu finden. Auf sämtlichen Bahnsteigen, auf der Brücke und vor den verschiedenen Eingängen des Bahnhofgebäudes wurden digitale Anzeigetafeln angebracht, welche einerseits über die Ankunfts- und andererseits über die Abfahrtszeiten Auskunft geben.

In der Bahnhofshalle wurde die große Anzeigetafel ebenfalls angepasst.

Des Weiteren verbesserte man die Lautsprechanlage in der Bahnhofshalle und auf den Bahnsteigen wurde diese optimiert.

In Punkto Sicherheit wurden an den Bahnsteigen Notrufsäulen errichtet. Und für die sehbehinderten Mitmen-



Glasüberdeckung auf Gleis 3



Arbeiten an der „Verrière“. Hier wird eine ähnliche Folie angebracht wie am Bahnhof Belval-Universität.





An Licht wird es nicht fehlen.



schen wurde eine so genannte „bande de guidage“ in den Bodenbelag eingelassen. Diese signalisiert dem Gehbehinderten in welcher Entfernung er zum Rand des Bahnsteiges steht. Des Weiteren bietet diese dem Betroffenen

Geleit zu den Aus- und Eingängen im Bahnhof.

Die „bande de guidage“ dient ebenfalls als Sicherheitslinie. Bleibt man hinter dieser stehen, besteht keine Gefahr beim Einlaufen eines Zuges.

### Parkhaus

Ein Parkhaus darf natürlich nicht an einem Hauptbahnhof fehlen. Die Metallkonstruktion bietet 650 Parkplätze. Das Gebäude ist abgesichert und wird rund um die Uhr videoüberwacht. Nur zur Erinnerung der vorherige Parkplatz bot nur 390 Plätze.

Die ersten 30 Minuten sind übrigens gratis. Dies ermöglicht den Kunden für kurze Zeit zu parken um z.B. jemanden vom Bahnhof abzuholen, abzusetzen oder andere Informationen im Bahnhof Luxemburg einzuholen.

Den Weg vom Parkhaus zum Bahnhofgebäude kann der Kunde unter einem überdeckten Gehweg zurücklegen.

### Sechs Jahre – eine lange Bauzeit?

Angesichts der durchgeführten Arbeiten ist der Zeitraum durchaus annehmbar. Des Weiteren muss man bedenken, dass ein Bahnhof auch nicht einer der einfachsten Bauperimeter ist.

Hinzu kommt, dass während den gesamten Arbeiten, der Zugverkehr nie komplett unterbrochen werden musste, so dass der betriebliche Ablauf stets gewährleistet werden konnte. Dies bedeutete wiederum, dass der Anteil an Schachtschichten stark zugenommen hatte, die Arbeiten wurden zeitweise in drei Schichten durchgeführt.

Um den Kunden so gut wie möglich durch das Labyrinth der Arbeiten zu helfen, wurden regelmässig Plakate und Informationstafeln angebracht, um über den Fortgang der Arbeiten zu berichten.

Im großen und ganzen war der Kunde sehr tolerant trotz der vielen Unannehmlichkeiten, die die Umbauarbeiten mit sich brachten. Schließlich konnte man ja auch sehen, wie die Bauarbeiten stetig vorangingen und der Bahnhof sich auch optisch zum Positiven verwandelt hat.

### Doch leider ist nicht alles Gold was glänzt

In Punkto Anzeigetafel in der Bahnhofshalle gibt es immer wieder fehlerhafte Anzeigen. Als SYPROLUX haben wir schon mehrfach auf diesen technischen Mangel hingewiesen und warten noch immer auf eine Verbesserung.

Eine verbesserte Lautsprechanlage ist schön und gut, doch die Mitarbeiter müssten auch in den Genuss einer adäquaten Ausbildung kommen. Informationen ausrufen will ja schließlich gelernt sein. Des Weiteren erlebt man momentan immer wieder, dass die Hintergrundgeräusche deutlicher über die Lautsprechanlage kommen, als die ausgerufenen Mitteilungen.

Die Glashalle ist von der Architektur her ein wahres Schmuckstück. Die Frage ist nur ob diese in Punkto Funktionalität ihre Aufgabe erfüllen wird. Sieht man sich die Konstruktion etwas näher an, wird man sehen, dass längs des Bahnhofgebäudes die Halle offen ist und nur ein Netz eingesetzt wurde. Zwischen dem Ausgang der Bahnhofshalle und der Glashalle besteht ebenfalls eine Öffnung. Bei Regen wird die Nässe sich unweigerlich in der gesam-



Durchgang von der Bahnhofshalle zur „Verrière“

ten Halle ausbreiten. Des Weiteren wird die Zugluft in der Bahnhofshalle durch den Zugang zur Glashalle nicht weniger werden.

Ein weiterer Wermutstropfen bleibt der Tarif für Eisenbahner in dem neuen CFL-Parkhaus. Hier wollte die CFL-Direktion uns partout nicht die früheren Bedingungen zugestehen.

Als SYPROLUX hoffen wir allerdings, dass in naher Zukunft diese so genannten Kinderkrankheiten behoben werden. So können sich Kunden und Mitarbeiter an dem neu Geschaffenen erfreuen.

Text und Fotos: MWB





CFL-GESCHÄFTSJAHR 2011 (1.TEIL)

Es ist jetzt schon seit langem zur Tradition geworden, dass wir jedes Jahr in unserer Gewerkschaftszeitung „Transport“ den Jahresbericht der Luxemburger Eisenbahngesellschaft des verflossenen Jahres in deutscher Fassung veröffentlichen.

### 01. VORWORT

Im Jahr 2011 hat der wirtschaftliche Produktionsrückgang den Eisenbahngüterverkehr, sowohl im konventionellen wie auch im kombinierten Bereich hart getroffen.

So ist das Operationsergebnis der CFL-Gruppe (EBITDA), vor Abschreibungen und Steuertilgungen, von 47,4 Millionen im Jahr 2010 auf 43,5 Millionen im Jahr 2011 zurückgegangen; demnach eine rückläufige Entwicklung von 8,1 Prozent.

Das Nettoresultat der Gruppe hat sich von plus 6,9 Millionen im Jahr 2010 auf minus 2,0 Millionen im Jahr 2011 verschlechtert.

Trotz dieser enttäuschenden Ergebnisse, welche das Spiegelbild der internationalen Konjunktur wiedergeben, hat die CFL-Gruppe eine sehr starke Finanzbasis erhalten können. Während des Jahres 2011 konnte ein Netto cash flow von 42,6 Millionen erzielt werden (43,5 Millionen im Jahr 2010).

Das Wachstum des Umsatzes in Höhe von 1,4 Prozent der CFL-Gruppe, welcher sich von 645,9 Millionen im Jahr 2010 auf 654,7 Millionen im Jahr 2011 erhöht hat, erklärt sich besonders durch die positive Entwicklung des Personenverkehrs und durch die Ausdehnung der internationalen Verkehre von CFLcargo. Nicht vergessen dabei soll man die Auswirkungen durch die Übernahme der Tätigkeiten von den Gesellschaften Lentz Logistics und Lentz Express durch die Filiale CFL Multimodal.

Trotz des Anhaltens eines sehr schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes, haben die verschiedenen Einheiten der CFL-Gruppe im Jahr 2011 ihre Anstrengungen auf dem Gebiet der Umstrukturierung und der Diversifizierung, mit dem Ziel ihre Stellung im Eisenbahnverkehr zu verstärken, weiterführt.

So hat CFLcargo im Jahr 2011 ihre Ausweitungsstrategie im geographischen Wirkungsbereich ausgedehnt. Nach der Schaffung im Jahr 2010 einer Zweigstelle in Frankreich und einer Filiale in Tschechien hat die Gruppe ihre Partnerschaft in Polen und in Schweden durch die Gründung von zwei neuen Tochtergesellschaften weiter ausgebaut.

Nach fünf Jahren Erfahrung als Betreiber im Eisenbahngüterverkehr hat CFLcargo erreicht sich auf dem liberalisierten Markt im Gütertransport per Schiene zu positionieren und zu bestätigen, sowohl auf nationaler, wie auf internationalen Ebene.

Trotz Einkommensverlust, ausgelöst durch die zeitweisen Einstellungen der Aktivitäten der Stahlwerke auf den Standorten von Schifflingen und Rodingen, hat die CFLcargo im Jahr 2011 es geschafft ihre internationalen Verkehre weiter zu entwickeln. In Sachen finanzieller Wirtschaftlichkeit hat sich das Nettoresultat von CF- cargo im Jahr 2011 merklich verschlechtert. Es hat einen Nettoverlust von 10,2 Millionen zu verzeichnen. Im Jahr 2010 waren es nur 4,7 Millionen.

Die Gruppe CFL Multimodal, ihrerseits, hat im Geschäftsjahr eine Umsatzsteigerung von 37,0 %, oder von 9,5 Millionen gegenüber dem Jahr 2010 zu verzeichnen. Dies ist besonders bedingt durch die Übernahme der Aktivitäten von Lentz Logistics und Lentz Express.

Im Bereich des Personenverkehrs haben die CFL im Jahr 2011 ihre Anstrengungen tatkräftig weiterentwickelt, um ihrer jetzigen wie auch ihrer zukünftigen Kundschaft ein leistungsfähiges Angebot an Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Komfort und Sicherheit zu gewährleisten.

Dank der andauernden Bemühungen zugunsten der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ist die Zahl der beförderten Reisenden auf der Schiene zwischen 2006 und 2011 um rund 24 Prozent gestiegen. Seit der Gründung der Nationalen Gesellschaft CFL im Jahr 1946 hat die wirtschaftliche und soziale Umwelt zahlreiche Veränderungen erlebt. Während dieser Periode haben die Angestellten unserer Gesellschaft den Beweis erbracht, dass sie völlig fähig sind sich an neue Verhältnisse anzupassen und dass sie voll die günstigen Gelegenheiten nutzen können, welche sich im Eisenbahnwesen freisetzen. Demnach ist es für uns von Bedeutung allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu danken, welche täglich zum Erfolg unseres Unternehmen beitragen. Ihre Sachkenntnis und ihren Einsatz stellen die Hauptstärke der CFL-Gruppe dar.

**Jeannot WARINGO, Präsident**  
**Alex KREMER, Generaldirektor**

02. SCHLÜSSELZAHLEN

Schlüsselzahlen 2011 (mio€)	2010	2011	Unterschied in %	
Somme du bilan	969,85	972,95	0,3	36.700 Sattelzüge wurden im Jahr 2011 zwischen Bettemburg und Le Boulou befördert
Capitaux propres	414,42	412,39	-0,5	40.000 Quadratmeter beträgt die Lagerungsfläche der Filiale CFL Multimodal
immobilisations	678,64	684,21	0,8	190.000 ist die Überzahl der Reisenden, welche gegenüber 2010 mehr befördert wurden
Dettes financières	242,21	239,93	-0,9	890 Personenzüge verkehrten im Durchschnitt täglich
Chiffre d'affaires	645,89	654,69	1,4	1/3 der Reisenden benutzten grenzüberschreitende Züge
Charges de personnel	264,77	280,19	5,8	80 % Der Infrastruktur des Eisenbahnnetzes sind mit dem „European Train Control System“ (ETCS) versehen
EBITDA	47,36	43,52	-8,1	91,4 % der Personenzüge waren pünktlich, beziehungsweise hatten eine Verspätung von weniger als sechs Minuten
EBIT	10,84	-1,11	-110,3	3.104 Güterwagen besitzt die Filiale CFLcargo
Résultat du Groupe	6,93	-2,03	-129,2	24 % ist der Steigerungssatz der Reisenden, welche von montags bis freitags über die letzten fünf Jahre hinaus transportiert wurden
Cashflow	43,45	42,60	-1,9	37.277 Güterzüge haben im Jahr 2011
Investissements Groupe CFL	111,98	68,24	-39,1	777.969 Kilometer zurückgelegt. Dies stellt eine Erhöhung von 14,2 % an gefahrenen Kilometern gegenüber dem Jahr 2010 dar.
– dont investissements CFL	96,39	41,11	-57,4	
Investissements nets pour fonds du rail	160,97	143,97	-10,6	



## LE BON PLAN pour accéder à votre logement

Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat, Luxembourg, établissement public autonome, 1, Place de Metz, L-2954 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg B 30775 [www.bcee.lu](http://www.bcee.lu) tél. (+352) 4015-1

PRET AU LOGEMENT



**SPUERKEESS**  
Äert Liewen. Är Bank.



03. PERSONENVERKEHR

Die luxemburgische Regierung hat sich zum Ziel gesetzt die Anziehungskraft des öffentlichen Verkehrs zu steigern, damit im Jahr 2020 die Benutzer 25% ihrer motorisierten Fahrten mit dem öffentlichen Transport tätigen. Die CFL, ihrerseits, verpflichten sich eine wirksame Antwort auf die großen Fragen der Mobilität zu geben, indem sie der Kundschaft eine auf Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Komfort und Sicherheit gerichtete Dienstleistung anbieten.

So konnten die CFL im Jahr 2011 im Durchschnitt 890 Personenzüge werktags anbieten. Dies stellt eine Angebotserhöhung von 8,8% gegenüber dem Vorjahr dar. In der gleichen Optik haben die CFL beim Fahrplanwechsel 2011/2012 einen Teil der internationalen Personenzüge übernommen, welche die DB zu diesem Zeitpunkt abgeschafft hat. Gemeinsam mit Rheinland-Pfalz und dem Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur bieten die CFL seitdem drei zusätzliche Zugpaare zwischen Luxemburg und Trier an, wobei ein Zug Koblenz direkt verbindet.

Am 31. Dezember 2011 verfügte das Unternehmen im Personenbetrieb über 39 Linienlokomotiven, 46 Triebwagen und Schienenbusse (Autorails), 87 Doppelstockwagen, davon 20 Steuerwagen. Neun historische Wagen sind dem „Sites et Monuments“-Dienst für historische Zugfahrten zugeteilt. Ende 2011 wurde das europäische vereinheitlichte Geschwindigkeitssystem ERTMS/ETCS, Stufe 1 in den Triebwagen TER2Nng, Prototyp 2201 eingebaut.

DER NATIONALE UND GRENZÜBERSCHREITENDE VERKEHR

Die Zahl der beförderten Reisenden zeigt ein Wachstum von 1,04% gegenüber dem Jahr 2010 auf. In den letzten fünf Jahren (von 2006 bis 2011) liegt die Steigerung bei rund 24 Prozent, was die ständige Verbesserungspolitik der CFL bestätigt.

DIE MODERNEN AUSSTATTUNGEN

Im Jahr 2011 haben die CFL ihre Bemühungen hinsichtlich der Verbesserung des

Qualitätsangebots im Transport tatkräftig fortgesetzt. Im Bereich der Infrastrukturen stellen der Bau und die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle von Belval-Lycée, die Instandsetzung der Haltestellen von Niederkerschen-Sanem, Dippach-Reckingen und Schouweiler die wichtigsten Dienstleistungsverbesserungen für die Kundschaft dar. Diese, mit allen technischen Einrichtungen versehenen Haltestellen im Bereich der Zugänglichkeit und der gewünschten Information für die heutigen Kunden, bieten den Reisenden, sowie den Körperbehinderten jeden Komfort an. Die systematischen und schrittweise getätigten Einrichtungen von Führungsspuren für blinde Personen auf allen neugestalteten Bahnsteigen ermöglichen einen sicheren Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Zahlreiche zusätzliche Parkplätze wurden an den Haltestellen und Bahnhöfen durch Instandsetzung von neuen Parkings (Niederkerschen, Kautenbach, Schouweiler) oder durch Erweiterung der Bestehenden, wie in Bettemburg, in Dippach oder auch in Mersch, geschaffen.

Diese Investitionen wurden unter der Verantwortung des Ministeriums für dauerhafte Entwicklung und für die Infrastrukturen verwirklicht und von den Mitteln des „Fonds du Rail“ finanziert.

In Sachen Information an die Reisenden in den Zügen, besonders bei Betriebsstörungen hat das Zugbegleitpersonal spezifische und gezielte Bildungskurse verfolgt.

DIE PÜNKTLICHKEIT VERBESSERT SICH

Unter der Mitarbeit von den wichtigsten Nachbarreiseneisenbahnen, sowie von der UIC, wurde ein Softwareprogramm in Sachen Beistandsanfrage für Körperbehinderte angefertigt. Dies ermöglicht den Behinderten mit vollem Vertrauen zu reisen, wohlweisend, dass eine Beihilfe beim Einsteigen, Umsteigen und Aussteigen auf der Gesamtlänge der Reise gesichert ist.

Im Jahr 2011 lag der Prozentsatz der Pünktlichkeit der Personenzüge im Binnenverkehr bei 93,4%; demnach eine Verbesserung von 4,5% gegenüber dem Jahr 2010. Die Fertigstellung der Baustelle auf der Linie 60 in Belval-Universität und das zügige Voranschreiten der Arbeiten

PRODUITS TRANSFRONTALIERS

	2008	2009	2010	2011
Flexway (F)	87.322	82.731	84.407	82.497
Flexway annual (F)	–	–	–	910
Flex Pass Annuel (F)	–	–	–	412
Carte Train (B)	25.467	23.871	24.120	24.116
Oekocard (D)	5.520	6.037	6.110	6.283
Oekocard annuelle	–	–	–	45

SAARBRÜCKEN-EXPRESS

	2008	2009	2010	2011
Saarbrücken-Express				
Total Clients	36.414	52.035	73.356	87.724

GARE LORRAINE-EXPRESS

	2008	2009	2010	2011
Gare Lorraine-Express				
Total Clients	4.603	6.496	9.250	10.518

bei der Baustelle auf der Linie 70 zwischen Luxemburg und Pétange erklären zum Teil diese Verbesserung. Im internationalen Verkehr hat sich der Pünktlichkeitsgrad um 1,4% gegenüber dem Vorjahr verbessert und erreicht 86,6%. Gesamt gesehen lag die Pünktlichkeitsstufe der nationalen und der internationalen Züge im Jahr 2011 bei 91,4%; also eine Besserstellung von 4,1% gegenüber dem Vorjahr.

Im September 2011 organisierten die CFL den ersten Mobilitätskongress. Bei dieser Gelegenheit konnten die Experten der Eisenbahnen ihre Vorstellungen und ihre Überlegungen im Bereich der Zugverbindungen zwischen Luxemburg und Deutschland mit Vertretern aus der Politik dieser beiden Länder austauschen.

Gelegentlich dieses Kongresses stellte der Minister für dauerhafte Entwicklung und für die Infrastrukturen die zukünftige Haltestelle „Pont Rouge“ vor, die es erlaubt den Kirchberg von der Nordstrecke aus mittels einer Seilbahn zu erreichen.

In Sachen Modernisierung des Eisenbahnnetzes ist die Wiederherstellung der Haltestelle Dippach-Reckingen im Rahmen der Zweigleisigkeit der Linie Luxemburg-Pétange völlig abgeschlossen. Der Haltepunkt ist wieder in Betrieb.

DER ÖFFENTLICHE DIENST STEIGT WEITER AN

Die Eisenbahntransporte im nationalen Verkehr und in der Großregion weisen im Jahr 2011 eine Umsatzerhöhung von 1,8% gegenüber dem Jahr 2010 auf. Die Verkaufseinnahmen bei den Fahrkarten haben zugelegt, diejenigen der Fahrscheine und der Abonnements im Binnenverkehr sind dagegen gleichgeblieben.

Die Einnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr kommen hauptsächlich aus dem Verkauf von Abonnements für Berufspendler.

Obschon der Verkauf an herkömmlichen FlexWay Abonnements, für die lothringische Kundschaft bestimmt, um etwa 2,26% abgenommen hat, hat im Jahr 2011 die Einführung von zwei Jahresabonnements, nämlich FlexWay und FlexPass (letzteres nur für Besitzer eines namentlichen nationalen M-Passes) in etwa wettgemacht.

Die 910 Jahresabonnemente FlexWay, sowie die 412 Jahresabonnemente FlexPass stellen 7.666 Monatswertungen für das Jahr 2011 dar.

Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Lothringen und Luxemburg verzeichnet eine Steigerung von etwa 6,8% und dies trotz des starken Straßenwettbewerbs.

Der Verkauf von OekoCard-Abonnements, ausgehängt von den CFL und der DB und für die deutschen Grenzgänger der Region Trier bestimmt, steigt weiter an.

Mit der Schaffung der Jahres-OekoCard im April 2011 weisen die 45 Kunden, welche ein Abonnement für 2011 gelöst hatten, 360 Monatsleistungen für das Jahr 2011 auf.

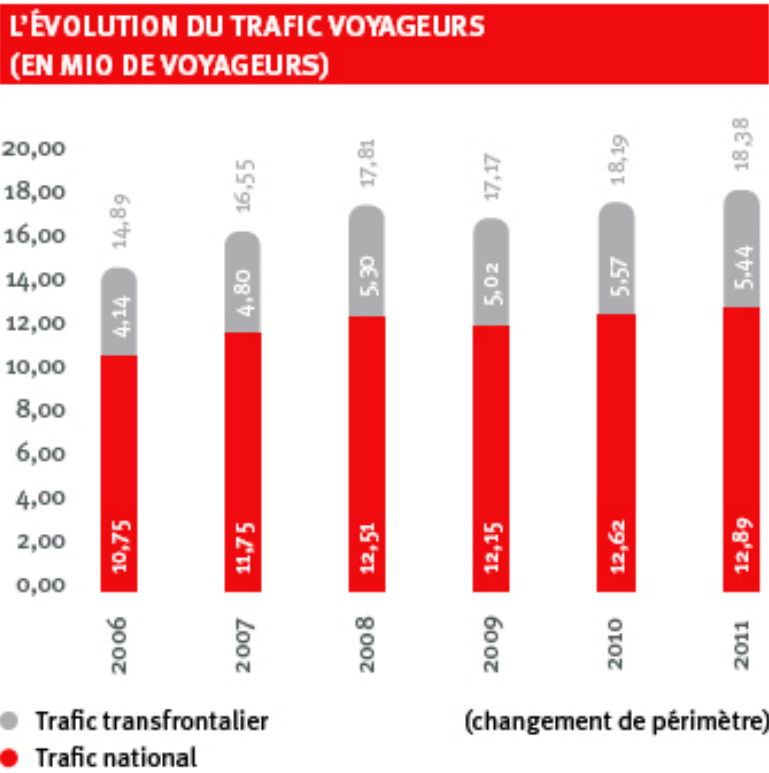
So stellt der angezeigte Verkehr eine Erhöhung von etwa 8,9% dar, ohne Zweifel bedingt durch die beim Fahrplanwechsel 2010/2011 eingeführte Ausweitung der Eisenbahnverbindung bis Wittlich hin.

Der Verkauf von monatlichen Zugkarten SNCB-CFL, bestimmt für die belgischen Pendler, hat gegenüber dem Vorjahr keine Veränderung zu verzeichnen.

Der Erfolg des Busses „Saarbrücken-Express“ nimmt seit seiner Schaffung im Jahr 1998 ständig zu. Am Anfang wurden vier Hin- und Rückfahrten pro Tag getätigt, seit März 2009 sind es deren dreizehn. Durch diese Busfahrten können die luxemburgischen Kunden die deutschen ICE-Züge ab Saarbrücken benutzen oder können in Saarbrücken verweilen. Diese Angebotsverbesserung wurde von den Benutzern äußerst positiv aufgenommen, denn die Zahl der Kunden ist stets im Aufwind. Im Jahr 2011 wuchs die Zahl der Fahrgäste um fast 20% gegenüber dem Jahr 2010 und über 140 Prozent gegenüber dem Jahr 2008.

Ebenso wurde der Bus „Gare Lorraine Express“, welcher Luxemburg mit dem Bahnhof TGV-Lorraine verbindet, seit seiner Schaffung im Dezember 2005 äußerst gut von der Kundschaft aufgenommen. Von 2008 bis 2011 hat sich die Zahl der beförderten Personen mehr als verdoppelt.

Während des Jahres 2011 haben die CFL auch mehrere Spezialzüge bei Gelegenheit von verschiedenen Veranstaltungen und Ereignissen gestaltet. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem Spezialzüge bei Veranstaltungen in der Rockhal, beim Nationalfeiertag, bei den Feierlichkeiten in Wiltz, bei der Kavalkade in Diekirch und bei der Silvesternacht 2011/2012 angeboten. Fast 18.500 Kunden der CFL benutzten während des Geschäftsjahres diese Spezialzüge.





Das Produkt „Schulsausflug“, im Jahr 2006 ins Leben gerufen, zeigt eine steigende Entwicklung mit wachsender Teilnehmerzahl auf. Im Jahr 2011 verzeichnete man 168 Schülergruppen mit etwa 5.600 Personen.

#### CFL BUSVERKEHR

Ein Teil des nationalen Personenverkehrs wird von CFL-Bussen bewältigt. Das Unternehmen besitzt 62 Busse, davon 15 von 12 Meter, 33 Busse von 15 Meter Länge und 14 Gelenkbusse mit 18 Meter Länge. Die klimatisierten Busse sind mit einer automatischen Anzeige/Anschlagtafel der Haltestellen, mit einer Ortsbestimmung GPS, mit einer Überwachungskamera und mit einem Kommunikationssystem ausgerüstet.

Die 180 Bediensteten des Busfahrpersonals haben im Jahr 2011 eine Gesamtstrecke von etwa 5,3 Millionen Kilometer zurückgelegt. Im Durchschnitt entfallen ungefähr 85.000 Kilometer pro Bus.

#### MIT SICHERHEIT REISEN

Die verschiedenen Zwischenfälle, die man in den Zügen und in den Bahnhöfen festgestellt hat, d.h. mündliche und physische Angriffe, unschickliches Benehmen, Vandalismus, usw., haben im Jahr 2011 um über 40% gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

Gleichzeitig hat die Zahl der durch die Angriffe bewirkten und von der Unfallversicherung als solche anerkannten Arbeitsunfälle bei den CFL-Bediensteten gegenüber 2010, sich praktisch verdoppelt. Diese besorgniserregende Lage hat die CFL dazu bewogen die Verhütungsmaßnahmen, sowie den Austausch mit der Polizei und mit anderen öffentlichen Transportbetreibern, zu verstärken.

Die Aufklärungskampagne „10 steps to rail cool“ dient dazu die Jugendlichen zum einwandfreien Benehmen und zum Respekt vor der Sicherheit anzusprechen. Die gesamten Schüler des Lyzeums Belval, welcher in unmittelbarer Nähe der seit dem Jahr 2011 zugänglichen neuen Eisenbahnhaltestelle liegt, wurden durch diese interaktive Ausbildung sensibilisiert. Diese Ausbildung kann man bei YouTube unter „10stepstorailcool“ anschauen. Andere Erziehungskurse unter der Mitarbeit von Mitgliedern der Arbeitsgruppe „Campagne de sensibilisation dans les établissements scolaires“ sind in Planung.

Auf internationalem Plan wirken die CFL tatkräftig mit mehreren anderen europäischen Eisenbahngesellschaften im internationalen Solidaritätsnetz unter der Bezeichnung „Charte Européenne Gare et Solidarité“ mit. Diesem Gremium gehören die Eisenbahnunternehmen aus Frankreich, Italien, Belgien, Luxemburg, Polen und Spanien an. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit konnte im März 2011 eine erste Fotoausstellung in den Bahnhöfen von Luxemburg und Belval-Universität organisiert werden.

#### DIE TOURISTISCHEN AKTIVITÄTEN DER CFL

Die politische und wirtschaftliche Lage in Griechenland, in Ägypten und in Tunesien stören weiterhin die Aktivitäten der Freizeitreisen. Die erwähnten Länder waren durch ihre günstige geographische Klimlage im Herbst sehr geschätzt. Diese Störungen haben einen starken Rückgang bei den Abfahrten im Oktober und im November 2011 bewirkt.

Trotz der Auswirkungen der Wirtschaftskrise hat der Umsatz von CFL-Evasion zwi-

schen 2010 und 2011 um rund 4 Prozent zugenommen. Hervorzuheben sei besonders, dass die Einnahmen der Eisenbahnprodukte im internationalen Verkehr noch um rund 50 Prozent gestiegen sind.

Der Verkauf an Kreuzfahrten hat um 58% und der Verkauf an Fahrkarten bei Luxairtours um 10% zugenommen.

## 04. Der Güterverkehr

Die Filialen CFLcargo und CFL Multimodal betreuen den Güterverkehr innerhalb der CFL-Gruppe. Die Geschäfte im Warentransport per Schiene in Luxemburg und im Ausland werden von CFLcargo getätigt, derweil CFL Multimodal sich besonders für die Arbeiten im Kombinierten Verkehr und bei der Logistik verantwortlich zeichnet.

#### CFLcargo

CFLcargo (2/3 CFL und 1/3 Arcelor Mittal Aktien) bietet vollständige logistische Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr in Luxemburg, in der Großregion und darüber hinaus an, dies in enger Zusammenarbeit mit ihren Zweigstellen CFLcargo Danmark, CFLcargo Deutschland und CFL Fret Services Frankreich.

CFLcargo bietet für die Bedürfnisse und für die Wünsche ihrer Kunden folgende Dienstleistungen im Güterverkehr an:

- Warentransport auf weite Entfernungen
- Regionale Verkehre
- Zustelleleistungen
- Verwalter des Zentralrangierbahnhofs Bettemburg
- Betreiber von industriellen Eisenbahnnetzen
- Geschäftsführung von privaten Gleisanschlüssen
- Werkstätten für Wartung und Reparatur von Güterwagen
- Vermittlung zu anderen Eisenbahnunternehmen
- Vermietung von Güterwagen.

Seit der Gründung im Jahr 2006 hat CFLcargo ihre Produktpalette im grenzüberschreitenden Verkehr enorm erweitert:

- Alteisen und Stahlerzeugnisse
- Baumaterial, wie Holz, Klinker, Zement, Sand
- Chemieprodukte (besonders Öl)
- Papier und Zellulose
- Koks, Kohle usw.

CFLcargo hat auch neue Verkehre über die luxemburgischen Grenzen hinaus entwickelt. Im Jahr 2011 hat CFLcargo Gütertransporte nach den Ländern Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Ungarn, Holland, Polen, Tschechien, Slowakei und Schweiz getätigt.

Diese geographische Ausweitung von CFLcargo konnte dank der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Filialen von CFLcargo, sowie mit der Schwestergesellschaft CFL Multimodal erzielt werden.

Andere von CFLcargo angebotenen Dienstleistungen sind:

- Einzelwagenverkehre in Zusammenarbeit mit der Vereinigung Xrail
- Fachkenntniszentrum für die Wartung und für die Geschäftsführung von Güterwagen
- Logistikbetreiber im Transport von Lademasse überschreitender Güter.

#### FÜNF BEWEGTE JAHRE

Die ersten fünf Jahre von CFLcargo waren von mehreren internen Organisationsanpassungen geprägt, die Entwicklung des

Transportangebots und die Ausweitung des geographischen Aktionsradius – dies alles dank der Vielseitigkeit ihres stets geschulten Personals.

Nach fünf Jahren seit ihrer Gründung hat CFLcargo erreicht sich als fester Betreiber zu bewerten, welcher in Europa logistische Dienstleistungen nach Maß und nach den Wünschen der Kundschaft anbieten kann.

Die auf der Ausdehnung der internationalen Aktivitäten beruhende kommerzielle Strategie hat bewogen, dass die Auswirkungen der Krise bei CFLcargo in einigen Grenzen gemildert werden konnten.

Nach fünf Jahren Erfahrung als privater Verkehrsbetreiber im Eisenbahnwesen hat CFLcargo eine genügende Reifestufe erzielt, um sich im liberalisierten Eisenbahngüterverkehr, sowohl auf nationaler als auf internationaler Ebene zu festigen.

#### DIE VON DER STAHLINDUSTRIE BEEINFLUSSTEN VERKEHRE

Der Produktionsstillstand im Werk Arcelor Mittal in Schifflingen und der begrenzte Betriebsgang im Werk Arcelor Mittal in Rodingen haben die gesamten Tonnagen stark beeinflusst, welche im Jahr 2011 gegenüber 2010 beträchtlich abgenommen haben. Im internationalen Verkehr stellt man einen Rückgang der beförderten Tonnagen von 2,9% fest, im nationalen Verkehr liegt die Abnahme sogar bei 13,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Auf internationalem Plan war das Jahr 2011 durch eine Steigerung von 19,3% der Tonnen/Kilometer geprägt, dies dank der geographischen Ausweitung der Tätigkeiten von CFLcargo. Dies hat es in einem gewissen Maß ermöglicht, die negativen Auswirkungen der Abnahme an Transporten von der luxemburgischen Stahlindustrie zu dämpfen.

#### DIE GEOGRAPHISCHE DIVERSIFIZIERUNG GEHT WEITER

Durch die internationalen Entwicklungen im Jahr 2010 – Gründung der Filiale in Frankreich und der Zweigstelle in Tschechien – haben sich die Aktivitäten von CFLcargo auf internationaler Ebene im Jahr 2011 weiter entwickelt:

- Am 13. Dezember 2011 hat CFLcargo eine Filiale PKP Cargo CFL International S.A., mit Sitz in Luxemburg gegründet. Sie besitzt 50% der Aktien in dieser neuen Gesellschaft.
- Gegen Ende 2011 hat CFLcargo ein Kaufabkommen von 51 prozentiger Aktienteilnahme, mit MidCargo AB, mit Sitz in Nässjö, in Schweden, abgeschlossen. Seit dem 1. Januar 2012 heisst diese neue Gesellschaft CFLcargo Sverige AB.

Durch diese steigende Ausbreitung des geographischen Aktionsfeldes kann CFLcargo eine zum Kunden ausgerichtete Dienstleistung anbieten, um ihre wettbewerbsfähige Stellung auf dem europäischen Markt im Eisenbahngütertransport weiter zu festigen.

#### DIE MITARBEITER UND DAS ROLLENDE MATERIAL

Am 31. Dezember 2011 waren bei der CFLcargo in Luxemburg 443 Mitarbeiter angestellt (vollbeschäftigte Einheiten). Die Zahl der Angestellten bei der Filiale Werkstätten von Petingen belief sich auf 132 Einheiten. Im Jahr 2011 wurden 50 neue Mitarbeiter angestellt, 25 davon bei

CFLcargo und 25 bei den Werkstätten Petingen.

CFLcargo verbessert und verändert stets ihre Flotte im Bereich des rollenden Materials, um den Wünschen der Kunden nachzukommen und um den Sicherheitsnormen gerecht zu werden. CFLcargo besaß am 31. Dezember 2011 im Ganzen 32 Rangierlokomotiven und 35 Linienloks auf ihren Standorten in Luxemburg, in Dänemark und in Deutschland. Gegen Ende des Geschäftsjahres betrug die Zahl der Güterwagen von CFLcargo 4.279 Einheiten, davon 1.175 angemietete Wagen.

Im Jahr 2011 verkehrten 37.277 Güterzüge (CFLcargo und Sibelit) und bewältigten 777.969 Kilometer. Dies stellt eine Verminderung von 3,5% der Zahl an Güterzügen, aber eine Erhöhung von über 14,2% an gefahrenen Kilometern gegenüber dem Jahr 2010 dar.

#### SICHERHEIT UND QUALITÄT

Durch die Übersetzung der europäischen Richtlinie 2004/49/CE ins nationale Recht, hat CFLcargo im Jahr 2011 ein neues Sicherheitszeugnis erhalten, welches auf dem nationalen luxemburgischen Eisenbahnnetz Gültigkeit hat. CFLcargo ist also Inhaber von Sicherheitsbescheinigungen und kann dadurch in Luxemburg, Frankreich, Deutschland (durch ihre Filiale CFLcargo Deutschland) und in Dänemark (durch die Zweigstelle CFLcargo Danmark) einsatzfähig sein.

Im Dezember 2011 hat CFLcargo die Bescheinigung nach OHSAS 18001; 2007 erhalten. Dieses neue Zeugnis schließt sich an dasjenige von SMS (Safety Management System) und an die Qualitätsbescheinigung nach ISO 9001:2008 an, welche CFLcargo schon seit Anfang des Jahres 2009 besaß.

Im Rahmen der ständigen Verbesserung der Sicherheit und der Qualität kann man zum Beispiel die Arbeiten der neuen „Equipe Mobile Qualité-Sécurité“ erwähnen, die eine ständige pädagogische Begleitung des Personals von CFLcargo vor Ort anbietet. Weitere Beispiele gibt es bei der internen Untersuchung zur Zufriedenstellung „Great Place To Work“ oder bei der Aufwendung 30.000 Stunden für Personalaus- und Fortbildung (Grundausbildung) bei der Einstellung, Weiterbildung im Rahmen des Lehrgangs hinsichtlich einer neuen Beschäftigung und zahlreiche Formationskurse.

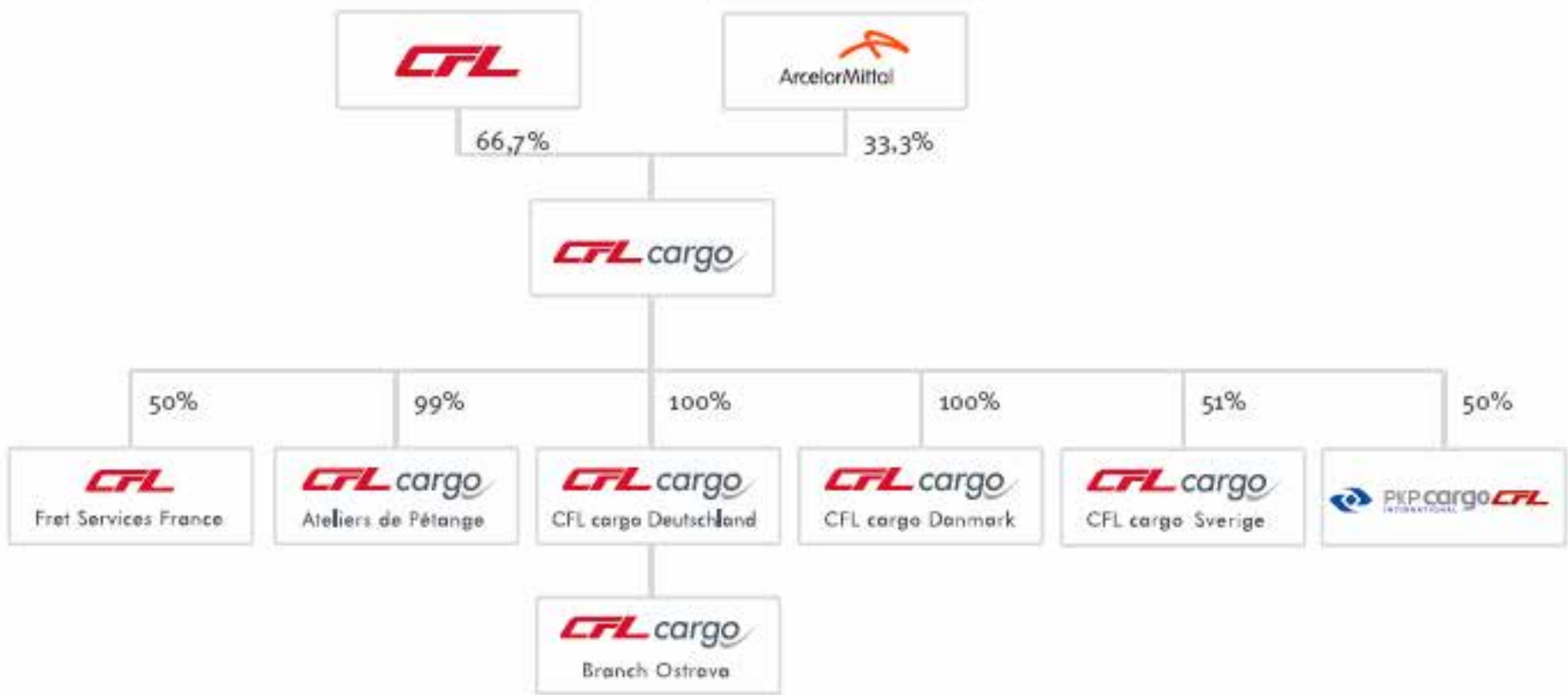
Außerdem erhielt CFLcargo im Jahr 2011, nach zwei Jahren intensiver Vorbereitungsarbeiten, von den Zollverwaltungen der Europäischen Union das Statut eines „Opérateur Economique Agréé (OEA)“. Durch dieses neue Statut kann CFLcargo die Transitgeschäfte durch die Länder, die der Europäischen Gemeinschaft nicht angehören, vereinfachen und so finanzielle Ersparnisse erreichen.

#### ZUKUNFTSAUSRICHTUNG

Im augenblicklichen Wirtschaftsbereich sind der Zuwachs an beförderten Waren im internationalen Verkehr und der Erwerb von neuen Märkten innerhalb Europas auf den zwei logistischen Achsen Nord-Süd und Ost-West unabkömmlich, um die Entwicklung von CFLcargo weiterhin zu gewährleisten.

Um diese internationalen Herausforderungen zu meistern, muss CFLcargo ihre interne Strukturen anpassen, um ein starkes Bindeglied zwischen der globalen und der lokalen/regionalen Annäherung herzustellen, sowohl auf wirtschaftlichem Gebiet





als auch im Bereich der Produktion und der Logistik.

Mit der Fortsetzung ihrer Anstrengungen zur geographischen Ausweitung und zur Diversifizierung, verstärkt CFLcargo unter anderem die Beziehungen mit CFL Multimodal.

Diese Ausweitung verwirklicht sich besonders durch die Kommunikation und durch die Integrierung bei der Sicherheit in ihrer Entwicklungsstrategie. CFLcargo achtet besonders auf die strikte Anwendung der Sicherheitsmassnahmen, denn die Sicherheit und die Gesundheit ihrer Mitarbeiter haben immer ersten Vorrang bei CFLcargo.

Mittelfristig wünscht die junge Gesellschaft ein dynamisches und eigenständiges Unternehmen zu bleiben, das den Kunden logistische Dienstleistungen von sehr hohem Wert anbieten kann.

CFL MULTIMODAL

CFL Multimodal, eine hundertprozentige Filiale der CFL, bindet die Gesamtheit der multimodalen Aktivitäten ein, die seit Ende der siebziger Jahre den Terminal von Bettemburg schrittweise angezogen haben.

Das Dienstleistungsangebot von CFL Multimodal beinhaltet die gesamte Logistikkette, wie Chartern von Ganzzügen, Zwischenlagerung, Warenverpackung, Vermittlungsgeschäfte, Vermietung von Transportmitteln, Zoll- und Hafenabfertigungen, technische Betriebsabwicklungen, usw. Die Plattform Bettemburg ist der Abfahrts- und Zielort für die Industrie in Luxemburg und für die Großregion Saar-Lor-Lux. Es sind besonders Produkte aus der Reifen- und Chemieindustrie, zusätzlich zu den Stahlprodukten der Schwerindustrie, die den Terminal von Bettemburg durchlaufen. Für die Großregion stellt der Terminal von Bettemburg einen wichtigen Austausch zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern Schiene und Straße dar. Diese zwei Verkehrsarten greifen nacheinander in die Logistikkette im internationalen Warentransport ein.

EIN STARKES JAHR AN AKTIVITÄTEN UND ERGEBNISSEN

Im Jahr 2011 hat die Gruppe CFL Multimodal stark zugelegt, hat den Umkreis ihrer Tätigkeiten erweitert und hat ihre Stellung als Betreiber im Bereich der Logistik, sowohl im Großherzogtum wie auch in der Grossregion gestärkt.

Die Gruppe hat sich nicht entmutigen lassen, nicht durch das abgeschwächte Klima, in dem sich die Wirtschaft bewegt,

nicht durch die Spannungen, welche auf die Konjunktur und auf dem Markt der Logistik und auf dem Gütertransport geherrscht haben und noch weiter herrschen werden.

DIVERSIFIZIERUNG DER AKTIVITÄTEN

Zweifelloos bleibt das Jahr 2011 durch die Übernahme von zwei Gesellschaften der Gruppe Lentz, nämlich Lentz Logistics und Lentz Express gezeichnet. CFL Multimodal hat also eine gewaltige Herausforderung bestanden und eine unvergleichbare Zweckmäßigkeit abbekommen. Die zwei Gruppen hatten sich im Jahr 2010 zusammengefunden, um eine Möglichkeit zu einer Partnerschaft zu finden. Daraus entstand die Gründung der Gesellschaft Lentz Multimodal S.A. Eine Filiale von CFL Multimodal mit der Eingliederung der Aktivitäten von Lentz Logistics und Lentz Express.

Diese Übernahme wurde von den Kunden und von den Mitarbeitern der Gruppen CFL Multimodal und Lentz positiv aufgenommen. Durch die Komplementarität an Angeboten der zwei Gruppen kann der Fächer an vorgeschlagenen Dienstleistungen erweitert werden. Das Spektrum an beruflichen Fachkenntnissen ist im Bereich des Transports per Schiene, Straße und Wasserweg, der Zustellung, der Lagerung und der Zollgeschäfte, ausgedehnt worden. Lentz Multimodal ist des weiteren Partner von UPS für die Stückgutzustellung in Luxemburg.

Diese Entwicklung dient dem Eigennutz im Großherzogtum und in der Grossregion in dem Masse, wo der logistische Anziehungspunkt zugunsten des Handels und der Industrie wächst.

STARKES ANSTIEGEN DER UMSCHLÄGE IN BETTEMBURG

Im betrieblichen Bereich sei erwähnt, dass die Zahl der Umschläge von intermodalen Einheiten im Terminal von Bettemburg im Jahr 2011 um über 15 % zugenommen hat, um 90.000 Einheiten zu erreichen. Die Eisenbahn/Autobahn hat, ihrerseits im Jahr 2011 weiter zugelegt. Rund 36.700 Sattelzüge wurden in der Verbindung Bettemburg – Le Boulou befördert.

EIN SEHR AUSGEFÜLLTES JAHR

Auf dem Gebiet der Logistik waren die Aktivitäten in Sachen Zwischenlagerung und Verpackung der Waren äußerst rege. Mit der Übernahme der Gesellschaften Lentz hat CFL Multimodal ihre Lagerungsfläche von 25.000 auf 40.000 Quadratmeter erweitert.

Die Warenlager befinden sich in Bettemburg, in Düdelingen, wo das „hothouse“ zwecks Bearbeitung des Gummis beheimatet ist, in Niederkorn, Bartingen, Contern und in Luxemburg-Bahnhof. Dazu kommen die geeigneten Mittel und Organisationsmöglichkeiten zum Einsammeln und zum Verteilen der Waren per Strasse.

Auf dem Gebiet der Eisenbahn hat CFL Multimodal am 11. April 2011 einen neuen Schienentransport von Containern, Wechselbehältern und Sattelzügen zwischen dem Terminal von Bettemburg und Skandinavien im Hafen von Lübeck in Deutschland erstellt. Die Züge verkehren im Rhythmus von drei Hin- und Rückfahrten pro Woche. Der Weitertransport nach Norden und den Süden Europas ist von Lübeck per Wasserweg nach Finnland, Norwegen, Schweden, Polen und Russland und per Schiene nach Antwerpen, Le Boulou und Hendaye in Frankreich gewährleistet. Diese neue Dienstleistung benutzt die Unterstützung des europäischen Programms Marco Polo.

Andere Leistungen bebildern den Willen und die Entschlossenheit von CFL Multimodal ihren Kunden noch bessere, schnellere, zuverlässigere und wettbewerbsfähigere Dienstleistungen anzubieten, indem sie das Netz der Eisenbahnverbindungen nach mehreren Bestimmungen in Europa weiter entwickelt. So konnte die Zugdichte im kombinierten Verkehr von Bettemburg nach Lodi und nach Mailand in Italien auf drei Hin- und Rückfahrten pro Woche ausgebaut werden. Die von CFL Multimodal betriebenen Züge im kombinierten Verkehr zwischen Antwerpen nach Le Boulou über Bettemburg nahmen im Jahr 2011 ständig zu.

INVESTITIONEN FÜR DIE ZUKUNFT

Zu bemerken ist, dass CFL Multimodal im Jahr 2011 die Bescheinigung ISO auf dem Gebiet der Sicherheit, der Gesundheit und der Umwelt erlangt hat. Dieses Zeugnis schließt sich an dasjenige eines zugelassenen wirtschaftlichen Betreibers (AEO), zuerteilt im Jahr 2010 an.

Durch die Übernahme von den Gesellschaften Lentz Logistics und Lentz Express hat sich die Zahl der Mitarbeiter bei CFL Multimodal im Jahr 2011 mehr als verdoppelt. Ende 2011 arbeiteten 307 Angestellte bei CFL Multimodal. Diese Veränderung gibt das Bestreben der Gruppe wieder, ihre Zukunft auf sichere, solide und genügende menschliche Kenntnisse aufzubauen.

Die Entwicklungsaussichten und die Tätigkeiten der Gruppe zielen die Planung eines neuen Terminals und einer neuen Eisenbahn/Autobahn an. Die Grundgestaltungsarbeiten und die Vorbereitungen zum Vorgehen sind fast abgeschlossen. Im Dezember 2011 wurden die notwendigen Unterlagen den betreffenden Gemeinden übergeben; dies gemäß der Anwendung des Gesetzes vom 29. Mai 2009 betreffend die Bewertung der Auswirkungen auf das menschliche Umfeld bei gewissen Planungen auf dem Gebiet der Strasse, Eisenbahn und Flughäfen.

Schließlich wurde das Projekt zum Bau einer neuen zentralen Güterhalle für Lagerung und Verpackung von Waren auf dem Standort Eurohub Sud weitergetrieben.

Raymond GROTZ  
(Fortsetzung folgt)

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



# 100 JAHRE RHB-BAHNLINIE CHUR-DISENTIS



Die RhB E-Lok Ge 4/4 II Nr.630 als Jubiläums-Werbeträger.



*Wanderweg Valendas-Versam entlang des Vorderrheins und der Rhätischen Bahn, kurz vor RhB-Station Versam.*  
Foto: A. Schilling

Seit nunmehr 100 Jahren verbindet die Rhätische Bahn Chur mit dem bekannten Schweizer Benediktinerklosterort Disentis auf dem Schienenweg, wo sie in das ehemalige FO- und heutige MGB (Matterhorn-Gotthardbahn) Netz übergeht. Ohne diese Schmalspurlinie, welche am Wochenende vom 16/17 Juni 2012 das Jubiläum der Betriebseröffnung auf insgesamt 8 Festplätzen mit einem grossen zweitägigen Volksfest und zahlreichen Attraktionen und Extrapfahrten feierte, gäbe es heute keinen durchgehenden Glacier Express. Zusammen mit der im Jahre 2003 fusionierten FO(Furka Oberalp Bahn) und der BVZ(Brig-Visp-Bahn) als heutige Matterhorn-Gotthardbahn stellt die RhB ausser der Tessiner Strecke ein selbständiges Meterspurnetz von etwa 530 km Länge dar, welches den schweizerischen Alpenraum vom Matterhorn bis zu dem Engadiner Hochplateau, den Bernina Gletschern sowie den Weinbergen des Veltlin, zusammenhängend erschliesst.

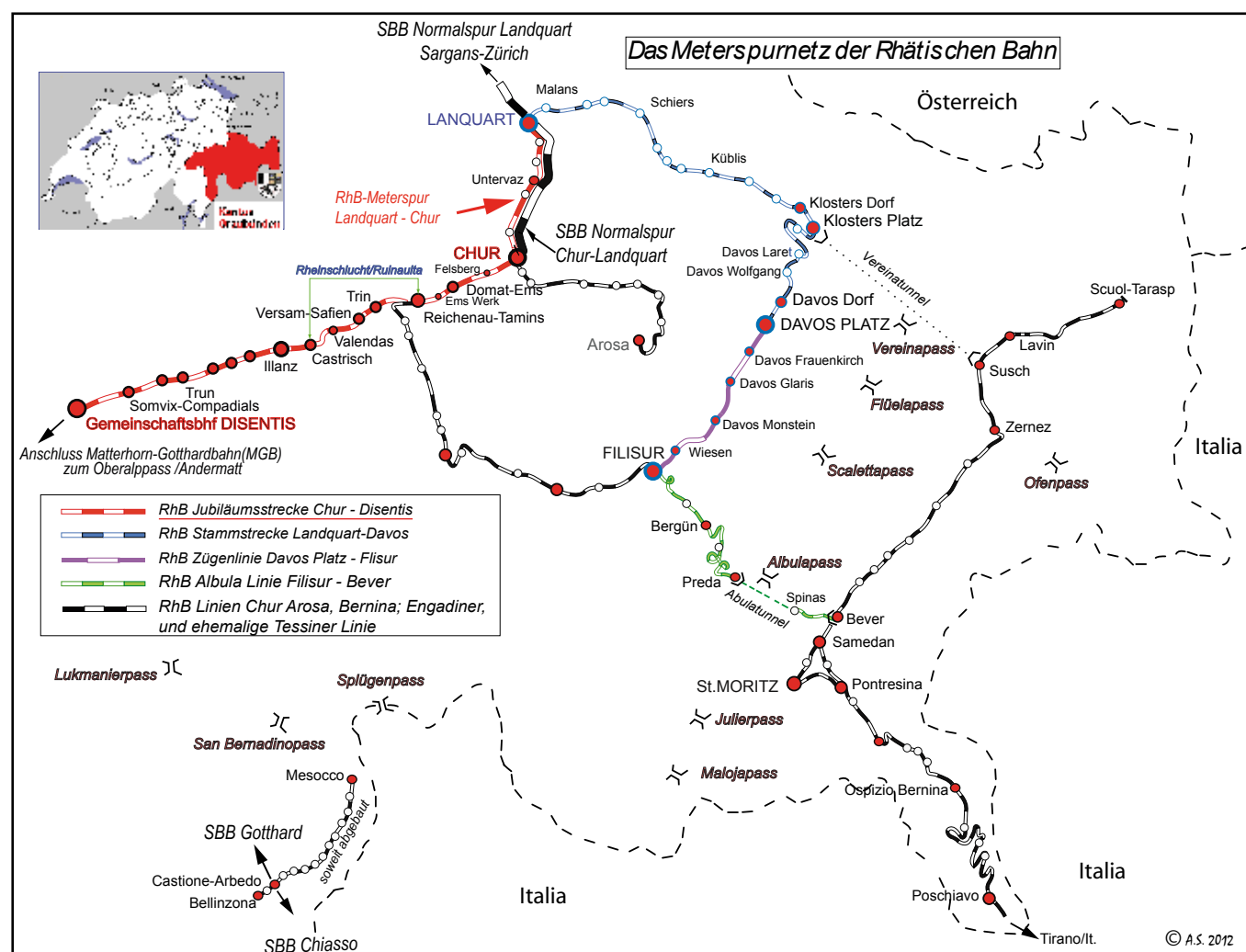
Die rätische Bahnstrecke Chur-Reichenau-Illanz-Disentis-/Mustér führt mitten durch die landschaftlich einmalig reizvolle Ruinaulta in der Surselva, wie diese 1977 ins Bundesarchiv der Naturdenkmäler aufgenommenen Landschaft auf rätoromanisch genannt wird. Ein gewaltiger, der so genannte Flimser Bergsturz aus prähistorischer Zeit, dem grössten Bergsturz der Alpen vor rund 10000 Jahren nach dem Rückzug des Rheingletschers, gilt als Geburtsstunde der Ruinaulta. Über 10000 Millionen Kubikmeter Felsmasse (das geschätzte Volumen von ca. 10 Matterhörnern) begruben damals auf einem Gebiet von etwa 10 km<sup>2</sup> mit einem Schlag das Tal des Vorderrheins. Ruinaulta heisst nicht umsonst aus dem Rätoromanischen übersetzt hohe Geröllhalde und setzt sich zusammen aus Ruina = Geröllhalde, Steinbruch und aulta = hoch.

Zwischen Castrisch und Reichenau, wo bei Reichenau der Vorderrhein in den Hinterrhein mündet, nachdem er sich über 76 km von seiner Quelle am Tomasee bei Sedrun unweit von Disentis bis Reichenau durch eine einmalige Flusslandschaft gewunden hat, entstand hier im Laufe der Zeit die 14 km lange Rheinschlucht (Ruinaulta), auch bekannt als „Schweizer Grand Canyon“ mit seinen bis über 350 m hohen Steilwänden. Auf einer dieser kalkweissen Steilwände befindet sich die Aussichtsplattform „il Spir“, (siehe Seite 2) aus dem rätoromanischen übersetzt „der Mauersegler“, weil die 12,5 m hohe, schräg über den Steilwandabgrund errichtete Stahlkonstruktion wie ein Mauersegler aussieht welcher im Startflug die Flügel ausbreitet und frei in der Luft zu schweben scheint. Sie ist von unten her von der kleinen RhB-Bahnstation

Versam zu sehen und nach anstrengendem Aufstieg zu erreichen, wird jedoch von den meisten Benutzern von oben her über Lenzerheide über einen Waldpfad nach Conn auf bequemere Art aufgesucht. Von dieser Aussichtsplattform hat man einen grandiosen Ausblick auf die 350 bis 400m tiefer liegende Rheinschlucht und die kleine RhB-Bahnstation Versam wo die RhB bei der Isla Bella, unterhalb der Station an der grossen Flussbiegung über eine Stahlbrücke auf die andere Seite des Vorderrheins wechselt. Genau nach Fahrplan kann man von oben einen RhB-Personenzug, und mit etwas Glück einen Güterzug oder sogar den Glacier Panoramic Express auf der 100jährigen bloss wie ein kleiner sich windernde Wurm identifizieren. Nicht selten kann man auch von hier aus zahlreiche Wildwassersportler in ihren riesigen Wildwasserschlauchbooten oder Kajaks beobachten welche ein paar Minuten vorher gegenüber der bekannten Kanuschule an der Bahnstation der Wasser gelassen wurden und nun flussabwärts in Richtung Reichenau paddeln, bezw. aus Richtung Illanz gerade dort angekommen



Um 100 Jahre früher an derselben Flussbiegung vor Station Versam, mit einem Dampfbauzug auf dem neu aufgeschütteten Bahndamm. Foto: Engadin Press







Ankunft RE 1240 Scuol-Landquart-Disentis in Station Versam. Oben im Bild eingeblendet die Aussichtsplattform „il Spir / der Maursegler.“  
Fotos: A. Schilling

sind. Beide Sehenswürdigkeiten der Ruinaulta, Vorderrhein und die parallel verlaufende Bahnlinie sind sowohl ein Paradies für River Rafting- und Kanuten-Anhänger, als auch für Wanderer, Eisenbahn- und Naturfreunde wegen seiner Flussauen als Brutplatz seltener Vögel, und Heimat nicht alltäglicher Blumen, wie der geschützte Frauenschuh und andere Orchideen. Mehrere Uferabschnitte stehen deshalb unter Naturschutz.

Weil nach dem Bergsturz der Vorderrhein nicht mehr abfliessen konnte stautete sich damals das Wasser des jungen Rheins. Der so formierte Illanzer See, benannt nach der heutigen Ortschaft Illanz, die erste Stadt am Rhein und Hauptstadt der Surselva ist auf dem einstigen Seegrund entstanden. Nämlich nach ca. 1000 Jahren frass sich der Rhein schliesslich durch den natürlichen Staudamm des Sees, der Seespiegel sank. Über Jahrtausende hinweg grub sich der Fluss weiter durch die Geröllmassen des Bergsturzes und der See verschwand. Zurück blieb das Naturparadies Rheinschlucht.

An der imposantesten und wohl schönsten Ruinaultastelle bei der kleinen Bahnstation Versam und Sitz der Kanuschule (einer der Endpunkte des Wanderweges Station Valendas – Station Versam längs der RhB-Gleise und des türkisfarbenen Vorderrheins) war die wildromantische Rheinschlucht am 16.6. anlässlich des Bahnjubiläums abends mittels Lichtshow in eine märchenhafte Beleuchtung getaucht worden.

Im diesem grössten Schweizer Kanton Graubünden, erfüllt die Rhätische Bahn Hauptfunktionen, indem sie mit ihrem 375 Km langen Meterspurnetz die Haupttäler Graubündens erschliesst, während die SBB nur aus Richtung Zürich zwischen Sargans und Chur mit ihrer Normalspur vertreten ist. Eine über Jahrzehnte hinweg vom Kanton Graubünden geforderte Übernahme der Rhätischen Bahn (RhB) durch die SBB ist vom Tisch, seit 1972 zwischen Bund und Kanton Graubünden eine adäquate Regelung getroffen wurde. Zwischen Landquart und Chur fahren beide immer noch teilweise nebeneinander auf zwei verschiedenen Gleisspuren zum Churer Hauptbahnhof, wo zur Weiterfahrt auf RhB-Meterspur umgestiegen werden muss, wobei SBB (Normalspur) ohne Zwischenhalte bis Chur fährt, die RhB (Meterspur) unterwegs kleine Haltestationen ansteuert, und den Vorort Personen- und Güterverkehr übernimmt.

Nach Chur wo sich in Reichenau-Tamins, beide Arme des Rheins (Vorderrhein

und Hinterrhein) treffen verzweigt sich das Schienennetz der Rhätische Bahn. Der eine Zweig führt zum Hinterrhein nach Thusis in Richtung Albulastrecke, der andere in Richtung Vorderrhein durch das Oberland (Surselva auf rätoromanisch) Ab hier sind es 49,310 km bis RhB-Bahnhof Disentis-Mustér wo das Netz der Rhätischen Bahn endet.

Im Vergleich mit dem Rückgrat des RhB-Netzes, der bahntechnisch einmaligen RhB-Albulalinie (UNESCO-Welterbe seit 2008), welche bereits 2003 ihr 100-jähriges Bestehen feierte, war die Ruinaulta bis zur Ankunft der Eisenbahn so gut wie unzugänglich. Seinerzeit war es in jeder Hinsicht ein riskantes Unternehmen eine Bahnlinie mitten durch die wilde Rheinschlucht zu bauen, das alle Strassenbauer vermieden. Die RhB hatte sich ihrerseits beim Bau der Bahnstrecke verpflichtet die entlegenen Dörfer entlang der Rheinschlucht mittels Verbindungsstrassen an das Netz anzubinden. Dafür ist die Bahn seit jeher das einzige Verkehrsmittel der Ruinaulta geblieben, welches mit einer gleichmässigen Steigung von 14 Promille unmittelbar dem Fluss entlang folgt. Die RhB kann also von sich behaupten zwischen der weit unterhalb des Dorfes Versam liegenden Station Versam-Safien und Versam Dorf die wohl längste Bahnhofstrasse der Schweiz gebaut zu haben. Ein nicht selbstverständlicher und teurer Kompromiss. Andere weiter in der Höhe liegenden Ortschaften wie Lenzerheide, Flims usw. wurden zu ihrem Bedauern damals bei der Linienführung nicht berücksichtigt und sind bis heute ohne Eisenbahn geblieben. Es sei denn das Privatprojekt Modelleisenbahn Lenzerheide, eine „RhB en miniature“ als öffentliche Mitfahrereisenbahn im Format 7 1/4 + 5 Zoll auf einer Gleislänge von 1,8 - 2,3 km kann nach dem Bewilligungsverfahren und der Detailplanung „zügig“ abgewickelt werden. Weitere erste Details hierzu unter ([www.lenzerheide-modelleisenbahn.ch](http://www.lenzerheide-modelleisenbahn.ch)).

Der Grundstock zu einem schmalspurigen Graubündner Eisenbahnnetz wurde bekanntlich von dem Holländer Jan Holsboer gelegt indem er die 1890 voll in Betrieb genommene Schmalspurbahn von Landquart nach Davos initiierte und Pläne vorlegte diese Strecke als Kern eines Eisenbahnnetzes auszubauen welches nahezu sämtliche wichtigen Täler Graubündens erschliessen sollte. Ihm schwebte vor allem deswegen ein einheitliches Schmalspurnetz für den gesamten Kanton vor um sich besser und billiger dem hochalpinen Gelände anpassen zu können. Ein wei-

teres Projekt für eine bereits konzedierte Scalettabahn gab er auf und propagierte stattdessen weitere Schmalspurprojekte als Ergänzung zu seiner Landquart-Davos-Bahn. 1890 wurde auf Holsboers Anregung in Basel die Schweizerische Eisenbahnbank gegründet mit dem Ziel, nur ein schmalspuriges Eisenbahnnetz in Graubünden zu finanzieren. Er beantragte eine Konzession für eine Verbindungslinie zwischen Landquart und Chur Wegen der Verlegung des LD-Gesellschaftssitzes nach Landquart, und später nach Chur sowie wegen der Netzerweiterung änderte die Lanquart-Davos Gesellschaft am 25.6.1895 ihren Namen in „Rhätische Bahn“. Die RhB verwirklichte als erstes nun den Bau der Linie und Teilstrecke Landquart-Chur-Reichenau-(Thusis). Eröffnung 1.7.1896. Ein Jahr später wurden die Weichen für eine weitere Netzerweiterung gestellt, indem nach Verkauf der gesamten RhB-Eisenbahnaktien durch die Eisenbahnbank als Hauptaktionär der RhB an den Kanton Graubünden dieser praktisch alleiniger Besitzer der RhB wurde. Noch im gleichen Jahr wurde ein kantonales Eisenbahngesetz verabschiedet womit neben dem Bau der Albulalinie ab Thusis-Filisur-Albula-Engadin auch die Teilstrecke Reichenau - Illanz durch die Rheinschlucht absolute Priorität zugewiesen bekam. Zugleich mit dem Bau der Albulalinie erfolgte die Herstellung der zweiten Prioritätsstrecke Reichenau-Illanz. Sie wurde bis 1903 fertiggestellt und am 1. Juni desselben Jahres eröffnet.

Schon Ende 1902 hatte die RhB sich neben andern Linien auch die Konzession für den Bau und den Betrieb der Weiterführung von Illanz nach Disentis gesichert. Bisher hatte die RhB beim Ausbau ihres Netzes ohne Subventionen des Bundes auskommen können. Neben der Verlängerung der Strecke von Illanz nach Disentis und dem Bau einer der letzten – wenn man einmal von dem Bau der 1999 eröffneten, knapp 23 km langen Tunnelstrecke Klosters-Lavin durch die Vereina absieht - von der Rhätischen Bahn gebauten Engadinerstrecke Bever-Scuol-Tarasp (Eröffnung 1.7.1913 – also ein weiteres RhB-Jubiläum im nächsten Jahr) musste die RhB die Bewilligung von Bundesmitteln nachsuchen. Erst nach dem Einholen der Bewilligung im Jahre 1907 begannen im März 1910 die Bauarbeiten zwischen Illanz und Disentis. Eröffnungsfeierlichkeiten am 30. Juli 1912. Betriebseröffnung am 1. August 1912.

Erst 10 Jahre nach der Eröffnung der Bahnlinie Reichenau – Disentis fand die Elektrifizierung des RhB-Stammnetzes am

22. Mai 1922 ihren Abschluss. Grund für die späte Elektrifizierung der Surselvalinie war der fehlende Zuspruch aus Bern, da gemäss Ansicht des Schweizer Bundes die Wirtschaftlichkeit dieser Linie für die RhB nur von geringer Bedeutung wäre. Der Verwaltungsrat der RhB jedoch war anderer Meinung und erachtete es als zwingend auch hier die Elektrifizierung voranzutreiben. Aus dem Erlös von verkauften Dampflokomotiven, von denen die luxemburgischen Vizinal-Schmalspur Bahnen gegen Ende des Ersten Weltkrieges die 3 Lokomotiven Nr. 3, 4 und 5 erhielten und zwischen 1917 und 1919 in Betrieb nahmen, sowie durch rigorose Sparmassnahmen konnte schliesslich mit dieser Strecke auch die letzte Lücke im elektrischen RhB-Fahrbetrieb geschlossen werden.

65 Jahre nach Betriebseröffnung wurde zwischen Station Valendas und Disentis der Streckenblock eingeführt, und erst am 1. Oktober 2005 wurde die gesamte Strecke Reichenau-Disentis durch das Rail Control Center Landquart ferngesteuert und überwacht. Die RhB hat nun vor einem Jahr in Landquart eine neue Fernsteuerungszentrale eingerichtet. Seit dem 11. April 2011 wird auch der Bereich der schmalspurigen Rhätischen Bahn (RhB) im Bahnhof Chur durch das Rail Control Center (RCC) der RhB in Landquart gelenkt. Alle RhB-Züge, und Rangierfahrten, die eigenen Weichen und Signale im Bahnhofsbereich Chur, Kundeninformation wie elektronische Anzeigen, Lautsprecheransagen usw. werden von hier aus geregelt, gesteuert und programmiert. Damit wird das Gemeinschaftsstellwerk in Chur neu durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber SBB und RhB gesteuert. Seither überwacht die RhB dank dieser Umstellung nun weltweit alle ihre Bahnhöfe in Eigenregie.

Diese Massnahmen können jedoch nicht grössere Streckenunterbrechungen verhindern, welche seit 1901 (schwere Überschwemmungen mit Baustellenüberflutung) bis heute immer wieder durch grössere Unwetter und andere Naturgewalten auf der Ruinaultalinie verursacht werden. Als Alpenbahn ist die RhB natürlich in besonderem Mass diesen Gewalten ausgesetzt. Die eine Strecke mehr, eine andere weniger. So zerstörte z.B. im Februar 1984 eine Lawine ein Viadukt bei Disentis. Am 12. 9. 2011, also fast auf den Tag genau vor einem Jahr war es bei Valendas durch Unwetter zu einer Entgleisung mit längerer Streckenunterbrechung gekommen.

Armand SCHILLING



Die neue Leitzentrale RCC (Rail Control Center) Landquart – Foto: Südostschweiz Tageszeitung/Bildquelle RhB



In Memoriam Jacques Scharpantgen:

## „AN WÉI ASS ET AALE KOLLEEJ?“



Daat wuar zäitliewends dem Jacques séng Art a Weis ee Kënnejen ze begréissen, deen him iwer de Wee gelaaf ass. Kënnejer an Frënn haat de Jacques ménger Wërrecht éng Onmass, kée Wonner, hien wuar een aus dem Vollék an wuar och ganz gär ënnert dem Vollék, séng ugebueren sympatesch Gesëllegkeet wuar direkt usteechend...

Esou' wuar et einfach nött ze begräifen wi mir Freides, den 3. August, di iwerraschend an traureg Neieckéet vun séngem all ze fréien

Dou'd kritt hun. Hien wuar nëmmen 59 Joer aal gin an hannerléist, duurch sein onerwuert Fortgôen, éng dach déif betraffen Famill.

De Jacques hat an sénger Jugend wuel een Handwiirk geléiert, huet awer méi Viirdeeler gesinn wann e giff als Lou'nempfinger an een Betriib kommen. Als „simplen Piocheur“ huet hien dunn um CFL an der Rott ugefaang, ass spéider an de Camionnage an duerno als Chauffeur op de Bus komm wou' hien bis un d'Enn vun sénger aktiver Carrière, den 1. August 2008, verbliven ass.

Séng Kontaktfreedigkeet géint iwer séngen Matmënschen kou'm him ganz gudd zu Paass fir och an séngem Niewenberuff als Versécherungsagent ganz erfollegreich ze sin, an daat bis zu séngem leschem Otemzuch.

De Jacques wuar awer virun allem och ee gudden an treien Gewerkschaftler. Hien ass den 1. August 1978 dem Syprolux baigetrueiden, huet sèch als Kandidat de Sozialwahlen gestallt, wuar quasi bis zu séngem Dou'd bei allen Organisatiounen vun sénger Gewerkschaft derbei: Kongresser, Formatiounen, Versammlungen, Ausflich. Och an der Bus-Kommissioun war hien éng dreiwend Kraaft, kuurz gesoot: hien wuar bei allem derbaï, wuar un allem interesséiert an huet iwerall saïn Pëfferkär baigeluert. Dee leschte Patt hun mer leider, natiirlech ou'ni éng Viirahnung op sein allze fréien Dou'd, zesummen op der 90 Joarfeier vum Syprolux geholl.

Wi mer him definitiv Äddi gesoot hun, wuar natiirlech niewt villen Syprolux'ler, och eisen Sektionsfändel vun Beetebuerger mat derbaï.

Jo Jacques, Du wuar's a bleiwst een vun eis...

**Äddi Jacques!**

**Jos. HANSEN**

D'Kolleejen vun der SYPROLUX-Bu-Kommissioun bedauern dee vill ze fréien Doud vun eisen Member a Frënd, dem

### Jacques Scharpantgen

Hien ass onerwaart gestuerwen den

Mir wäerten hien ëmmer an beschter Erënnerung behaalen an drécken senger Famill eist déifste Matgefill aus.

**Bus-Kommissioun**



## ASCFL LEICHTATHLETIK – 29<sup>er</sup> CFL FEULENER LAUF

Die 29. Auflage des „Stroosselaaf fir Eisebunner“ in Feulen stand dieses Jahr ganz im Zeichen von Jos Schuster, langjähriges Mitglied unserer Laufsektion, welcher uns leider 2 Tage vor dem Lauf für immer verließ.

Jos Schuster war eine treibende Kraft unseres Vorstandes und deshalb

wurde, in Gedenken an Jos, vor dem Start eine Schweigeminute eingelegt.

Anschließend liefen 27 Läufer die 10 Kilometer, welche dieses Jahr jedoch aus organisatorischen Gründen nicht als Meisterschaft gewertet wurden.



Virum Start



Jos Schuster

Weiteres Programm unserer Laufabteilung

06.10.2012 – 10. Jogging & Walking géint de Broschkriibs – Abbaye Neumünster Luxemburg (auf einem Parcours von 4km entlang der Petrus – es erfolgt keine Zeitnahme)

Wer Lust hat teilzunehmen, möchte sich bitte bei Josy Bourgraff melden (Tel. 4990-5822 oder josy.bourgraff@cfl.lu).

## 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.



Association de la  
Presse Périodique  
Luxembourgeoise

### 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  
12. Oktober 2012**

**Redaktionsschluss  
ist der 4. Oktober 2012**

**(Nach diesem  
Datum können keine  
Artikel mehr  
angenommen werden)**