



Foto: Guy Nepper



Mylène
WAGNER-BIANCHY

Die Stärke eines Landes zeigt sich in seinem Krisenmanagement

Derzeit befindet sich unser Land im vierten Krisenjahr hintereinander. Es wäre vermessen zu behaupten, dass man einen Silberstreifen am Horizont erkennen würde, welcher eine Besserung der Lage ankündigt. Auch diverse andere okkulte Utensilien geben keinen Aufschluss auf eine mögliche positive Entwicklung. Die Glaskugel hat einen Sprung, der Kaffeesatz ist vertrocknet! Nun, lassen wir aber dieses Geschwätz!

Die Lage ist ernst, sehr ernst! Anfang Oktober stellte der Finanzminister den Haushaltsentwurf für das kommende Jahr vor. Bis dato ging man davon aus, dass 2014 der Staatshaushalt im Stande sei ausgeglichene Finanzen vorzuzeigen. Seit den Erklärungen Friedens im Parlament ist dem nicht mehr so. Ganz im Gegenteil man rechnet mit einem Staatsdefizit von rund 680 Mio €, dh 1,5% des Bruttoinlandsproduktes. Die Reaktionen der Parteien waren heftig. Unverständnis und Erschütterung machten sich breit.

Und jetzt? Finanzminister Frieden verkrümelte sich mal kurz, ihm war nämlich aufgefallen, dass er vergessen hatte eine Kommunikationsstrategie an seine Präsentation des Budgets anzufügen. Premierminister Juncker ruft zu einem Wettbewerb der guten Ideen auf. Parteipräsidenten brüllen ihre Abgeordneten an, sie sollen mal gefälligst etwas unternehmen und die Regierung auffordern nochmal 250 Mio € einzusparen. Und alle suchen Händeringend nach Geldquellen und Einsparmöglichkeiten. Das Patronat

springt auf die Barrikaden, um schon so mal präventiv zu kontern, dass es bei ihnen nichts zu holen gibt. Die Gewerkschaften sind noch verhältnismäßig ruhig, die beschäftigen sich derzeit mit der Rentenreform und versuchen dem Patronat beizubringen, dass man seine Arbeitnehmerschaft nicht bis zum Äußersten aussaugen kann. Besonders vertrauenserrregend ist dieses Tobowahuhu nicht! Das einzig Gute an dieser Situation ist, dass nun keiner mehr den Ernst der Lage verkennen kann.

Man traut sich schon fast nicht mehr Morgens das Radio anzudrehen oder gar die Zeitungen aufzuschlagen. Die Hiobsbotschaften häufen sich.

Nehmen wir das Beispiel der Cargolux. 2012 noch zur „Best all Cargo Airline“ ausgezeichnet, schreibt diese seit Januar 2012 jeden Monat ein Defizit von 10 Mio €. Die Konsequenz ist nun eine Kapitalerhöhung von 750 Mio€ über die kommenden drei Jahre. Diese ist aber noch nicht abgesegnet. Auf Ebene des Sozialdialogs herrscht gelinde ausgedrückt, Eiszeit seit der Aufkündigung des Kollektivvertrages seitens der Cargolux-Verwaltung. Wahrscheinlich hatte man den Quatari vergessen zu erklären, dass Luxemburg solche Störenfriede, auch Gewerkschafter, in Freiheit leben lässt. Und diese auch noch, zumindest bis dato, mit Erfolg dafür sorgen, dass die Arbeitnehmer unter guten Bedingungen arbeiten und dementsprechend auch bezahlt werden.

Ein weiteres Beispiel für die Unverfrorenheit des Patronats ist der Fall Luxguard. Dieses Unternehmen, welches in der Glasproduktion tätig ist und mit drei Niederlassungen in Luxemburg rund 1200 Arbeiter zählt, schoss wahrhaftig den Vogel ab. In Düde-

lingen sollen die rund 250 Beschäftigten auf 30% ihres Einkommens verzichten. Anscheinend wäre dies die einzige Möglichkeit den Standort eventuell abzusichern und eventuell den bestehenden Hochofen zu reparieren! Hier ist die Rede von einer Investition von 100 Mio €.

Und last but not least unser Menschenfreund Lakshmi Mittal, von dem man sagt er würde im Moment alles zu Geld machen, was sich zu Geld machen lässt. Die heiß begehrten Patente der Stahlproduktion hat er ja jetzt in der Tasche. Eigentlich hält ihn ja nichts mehr hier in Luxemburg. Schiffingen hat er den Gnadenstoß verpasst. Da gehen die Lichter endgültig Ende 2012 aus. Über Belval pendelt das Damoklesschwert, denn hier werden 2013 Finanzmittel fließen müssen für eine neue Walzstraße, sonst ist das Überleben dieses Standorts gering. Im Stahlsektor arbeiten nur noch etwa 2000 Beschäftigte. Vor 40 Jahren waren es deren zehnmal so viele.

Der Industriezweig machte 1960 31% des Bruttoinlandsproduktes aus. 1995 lag dieser Prozentsatz noch bei 15,3%, bevor er 2010 auf 8,1% fiel. „Ët kann een nët nëmme en Déngschtleechungsland sin. Et brauch een och e staarken industriellen Pilier!“, so lautete eine Aussage Jean-Claude Junckers diesen Monat. Bei allem Respekt, in Anbetracht der derzeitigen Entwicklung, klingt diese nur wie eine abgedroschene Floskel und hinterlässt einen schalen Beigeschmack.

Doch wir können das Ruder noch umreißen. Wir haben keine andere Wahl, denn nach uns kommen noch andere, unsere Kinder und Kindeskinde. Ein jeder der in der Verantwortung steht muss sich auf seinen eigentlichen Auftrag besinnen. Die Regie-

rungsmitglieder und Abgeordnete müssen Lösungen finden, um das Land wieder auf einen sicheren Weg zu führen. Auch wenn dies bedeutet, dass unpopuläre Maßnahmen getroffen werden müssen. Es reicht nicht mehr in Wahlperioden zu denken. Das Wohlergehen der Bürger liegt zum Teil auch in ihren Händen. Das Patronat muss akzeptieren, dass neben Fiskalvorteilen, die Stärke unseres Landes der soziale Frieden ist. Und es kann nicht sein, dass dieser auf dem Altar der Gewinnmaximierung von irgend welchen Konzernen geopfert wird. Des Weiteren wollen wir kein Land sein welches nach dem Prinzip „Hire and Fire“ funktioniert. Und die Gewerkschaften? Die müssen gemeinsam überzeugen, dass der Faktor Mensch der höchste Gewinn eines Betriebes ist. Sie müssen die Verantwortlichen der Wirtschaft und der Politik davon überzeugen, dass diese ihre soziale Rolle dem Land gegenüber wahrnehmen müssen. Die Stärke eines Landes zeigt sich im Bewältigen von Krisen. Wir haben diese Stärke. Worauf warten wir?

Mylène WAGNER-BIANCHY

Sie lesen in dieser Nummer

| | |
|---------|-----------------------------|
| 2 | Kongress |
| 3 | News |
| 4 | Pensionnären |
| 6 | Kommissionen |
| 7 | Sektionen |
| 8 | Kommissionen |
| 9 | Europa im Blickpunkt |
| 10 - 11 | 100 Jahre Bahnhof Luxemburg |
| 12 | Glückwünsche |

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
- Statuarische 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 Jugendbeauftragte/r
der/die Gleichheitsbeauftragte/r
- Grußwort des Amônier Raymond Streweler
- Tätigkeitsbericht 2010 – 2012, Mylène Wagner-Bianchy, Generalsekretärin
- Tätigkeitsbericht des LCGB-FCPT-Fachverbandes, Damien David
- Diskussion und Annahme der Berichte
- Festsetzen des ASBL-Beitrages, Romain Biver, Generalkassierer

GENERALVERSAMMLUNG DER MUTUELLE FCPT/SYPROLUX

- Statuarische 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
- Syprojugend, Isabelle Faber
- Gleichheitskommission, Manuel Mullenbach

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

Samstag, 24. November 2012

Abfahrt ab Bahnhof Ulflingen zum K-Restaurant: 7.40 Uhr

Abfahrt in Richtung Bahnhof Ulflingen: 14.15 Uhr Ausgaben inseriert.





Steve WATGEN



Fernand HEINZ

SYPROLUX – NEWS

02/10/12

Am Morgen tritt der Lenkungsausschuss im CRM zusammen.

03/10/12

In der Generaldirektion findet am Morgen eine so genannte „Délégation restreinte“ statt. Auf der Tagesordnung steht die Abänderung der Generalorder Nr 7, welche sich mit der Personalvertretung und dem Ablauf der Delegationswahlen beschäftigt (siehe Kasten).

Am Nachmittag besucht AV-Personalvertreter Joël Schmit eine Klasse neu eingestellter PAT-Anwärter.

08-11/10/12

Die Sektion Bettemburg weilt in Norddeich.

08/10/12

In der Arbeitnehmerkammer (CSL) findet am Morgen eine Pressekonferenz im Vorfeld der Protestkundgebung zur Rentenreform am 16/10/12 statt. Generalsekretärin Mylène Wagner-Bianchy vertritt hier den SYPROLUX.

10/10/12

Am Morgen findet eine Vorbereitungssitzung des Zentralausschusses statt, welche sich mit dem Personalbestand und den so genannten „journées improductives“ befasst. Jean-Paul Schmitz, Fernand Heinz und Marc Weydert vertreten hier den SYPROLUX.

12/10/12

Die SYPROLUX-Leitung tagt am Morgen im Generalsekretariat.

13/10/12

In Metz findet eine Protestkundgebung der Plattform „Atomkraft – nein dank!“ statt. Hier wird für die Stilllegung der Kraftwerke Cattenom und Hayange plädiert und dies besonders auf Grund der desaströsen Resultate der rezenten Stresstests.

18/10/12

Es tagt die Finanzkommission zwecks Aufstellung des Budget für das kommende Jahr.

19/10/12

Es tagt das „comité de pilotage – sécurité dans les transports publics“ im Nachhaltigkeitsministerium. SYPROLUX-Präsident Jean-Paul Schmitz und Generalsekretärin Mylène Wagner-Bianchy vertreten hier den SYPROLUX.

Am Abend findet die Generalversammlung der Sektion Attert in Useldingen statt. (Bericht in der kommenden Ausgabe)

20/10/12

In Hesperingen findet die diesjährige Jubilarenehrung statt. (Bericht in der kommenden Ausgabe)

WIR BLIEBEN AM BALL!

In unserem Bericht von der Sitzung der Délégation Centrale vom 6. Juni dieses Jahres (Transport N°13) informierten wir über die schwierigen Verhandlungen, um die unterschiedliche Laufbahneinstufung im Service Informatique von Kolleginnen und Kollegen mit gleichen Diplomen zu korrigieren. Bei diesem komplexen Thema lagen die Standpunkte der Personalvertretung und die der Verantwortlichen des Service RH weit auseinander.

Doch wie im vorgenannten Bericht angekündigt, ließen wir, die Personalvertreter vom SYPROLUX nicht locker. Wir präsentierten dem RH-Direktor Philippe Schrantz weitere Dokumente, die unsere Überlegungen stützten. Die Prüfung dieser Unterlagen brachte wieder Bewegung in das Dossier. In der Folge konnte dann Anfang Oktober ein Kompromiss erreicht werden, der die Betroffenen zufriedenstellt.

Eine gewisse Hartnäckigkeit von Seiten der SYPROLUX-Personalvertretung und die Fairness von den Sozialpartnern haben geholfen ein kniffliges Problem zu lösen.

Fernand HEINZ



NEUES ZU DEN SOZIALWAHLEN 2013

Am 03. Oktober fand eine Sitzung der so genannten „Délégation Centrale restreinte“ statt. Auf der Tagesordnung stand die Revision der Generalsorder n° 7 – représentation du personnel.

Einige Punkte wurden wie folgt zwischen den Sozialpartnern ausgehandelt und festgehalten:

Service GI

Der neue Bereich GI (gestionnaire de l'infrastructure) behält zwei getrennte Personaldelegationen:

- die EI-Delegation (exploitation infrastructure)
- die MI-Delegation (maintenance infrastructure)

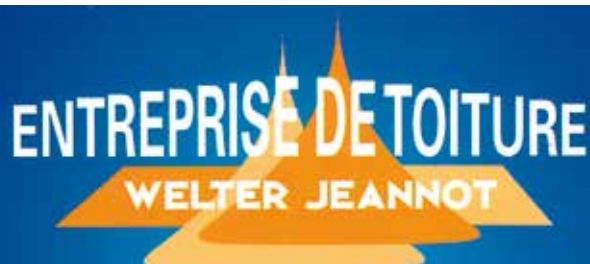
Service CFLcargo

Die Personaldelegation der CFLcargo wurde auf 4 Mandate begrenzt in Folge des Personalrückschlages statutarischer Eisenbahner innerhalb der CFLcargo. Es sei an dieser Stelle nochmals bemerkt, dass in unseren statutarischen Bedingungen ein Minimum von 4 Personalvertretern pro Dienstzweig festgeschrieben ist.

Indes wird aber darauf verzichtet die Wahlen nach Berufskategorien abzuhalten. Das Personal der Graden A/6, S6 und S/7 hingegen wird weiterhin von den Personaldelegierten der „Services centraux“ vertreten.

INFORMATION

**Unser Generalsekretariat bleibt
am 2. November 2012 geschlossen.**



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

GSM/ 621 148 941
Tél/ 81 28 26
Fax/ 26 81 01 32

SYPROLUX – GENERALVERSAMMLUNGEN 2013

| | |
|--------------------|----------------------------|
| Sektion Norden | Freitag, den 01. März 2013 |
| Sektion Luxemburg | Freitag, den 08. März 2013 |
| Sektion Ettelbrück | Freitag, den 15. März 2013 |

EINLADUNG ZUR 34. GENERALVERSAMMLUNG UNSERER PENSIONIERTEN UND WITWEN AM DONNERSTAG DEN 8. NOVEMBER 2012 IM BLINDENHEIM IN BERSCHBACH

(47, RUE DU LUXEMBOURG)

Tagesordnung:

- 10.00 Uhr

Begrüßung und Eröffnung der Generalversammlung durch den Leiter der Pensioniertenkommission, Franz Kohnen
Rechenschaftsbericht über unsere Aktivitäten 2012 mit anschließender Diskussion.
- 10.30 Uhr

Claude Wiseler, Minister für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen wird das strategische Mobilitätskonzept für Luxemburg vorstellen. (stratégie globale pour une Mobilité Durable – MODU)
- 12.00 Uhr

Gemeinsames Mittagessen zu Lasten der Verbandskasse, mit folgendem Menü:

Apéritif

Potage

Pâté au Riesling

Rôti de veau, croquettes, légumes

Tarte, café.
- 14.00 Uhr

Ehrung des ältesten Teilnehmers
 - auf Grund des Lebensalters
 - auf Grund der MitgliedsdauerN.B. Gemäß Entscheid unseres Vorstandes kann pro Kategorie jeder Teilnehmer nur ein Mal geehrt werden, um den anderen den Weg hierzu nicht auf Jahre zu versperren.
- 14.15 Uhr

Aktuelles bei der CFL- Gesellschaft und beim Syprolux
- 15.00 Uhr

Gesundheitsminister Mars di Bartolomeo stellt uns die Grundprinzipien der Gesundheitsreform und die Einführung des Referenzarztes vor.
- 15.45 Uhr

Schlusswort des Kommissionsleiter und gegen
- 16.00 Uhr

Ende der Generalversammlung.

Wie alljährlich sollen die Partner unserer Mitglieder ebenfalls an unserer Generalversammlung teilnehmen. Der Teilnahmebeitrag für die Begleitperson ist auf 28 € festgesetzt, zu überweisen zum Zeitpunkt der Anmeldung auf das Syndikatskonto:

IBAN LU07 0019 1000 0453 4000 bei der Banque et Caisse d’Epargne de l’Etat in Luxemburg.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir die Interessierten sich **bis spätestens den 05. November 2012** in unserem Sekretariat anzumelden.

Da zwei Minister unserer Regierung uns über äußerst aktuelle Themen informieren werden, erwarten wir eine rege Beteiligung und entbieten all unseren Pensionierten und Witwen unsere besten Grüße.

Der Leiter der Pensioniertenkommission,
Franz KOHNEN

Das Blindenheim Berschbach ist gut mit dem öffentlichen Transport zu erreichen. Die RGTR-Buslinie 290 hat eine Haltestelle vor dem Blindenheim. Die Busse verkehren ab dem RGTR-Busbahnhof in Luxemburg-Gare in Richtung Mersch im 20 Minuten Takt. Ab Bahnhof Mersch in Richtung Blindenheim im 20 Minuten Takt (die CFL-Freikarte ist im Bus jedoch nicht gültig).

Günstige Verbindungen sind:

Mit dem Zug:

| | | |
|-------------------|----------|---------------------|
| Esch-Alzette ab | 8.47 Uhr | |
| Bettemburg ab | 9.00 Uhr | |
| Rodange ab | 8.34 Uhr | (über Dippach) |
| Petingen ab | 8.39 Uhr | (über Dippach) |
| Rodange ab | 8.16 Uhr | (über Esch/Alzette) |
| Petingen ab | 8.23 Uhr | (über Esch/Alzette) |
| Kleinbettingen ab | 8.37 Uhr | |
| Wasserbillig ab | 8.26 Uhr | |
| Luxemburg ab | 9.15 Uhr | 8.50 Uhr |
| Mersch-Gare an | 9.29 Uhr | 9.10 Uhr |

| | | |
|-------------------|----------|----------|
| Ulflingen ab | 8.45 Uhr | |
| Ettelbrück ab | 9.20 Uhr | 9.05 Uhr |
| Mersch-Gare an | 9.30 Uhr | 9.19 Uhr |
| Mersch Bus quai 1 | 9.20 Uhr | 9.40 Uhr |
| Blindenheim an | 9.22 Uhr | 9.42 Uhr |

Mit der RGTR-Buslinie 290 ab Luxemburg-Bahnhof

| | | |
|------------------------------|----------|----------|
| Luxemburg RGTR-Busbahnhof ab | 8.50 Uhr | 9.10 Uhr |
| Berschbach Blindenheim an | 9.25 Uhr | 9.45 Uhr |

Für die Rückfahrt verkehren die Busse wie folgt:

Nach Mersch Bahnhof

| | | |
|----------------|-----------|-----------|
| Blindenheim ab | 16.05 Uhr | 16.25 Uhr |
|----------------|-----------|-----------|

Mit Anschluss in Richtung

| | | |
|-------------------------|-----------|-----------|
| Ettelbrück-Ulflingen um | 16.11 Uhr | 16.29 Uhr |
|-------------------------|-----------|-----------|

und in Richtung

| | | |
|--------------|-----------|-----------|
| Luxemburg um | 16.19 Uhr | 16.31 Uhr |
|--------------|-----------|-----------|

Bus in Richtung Luxemburg:

| | | |
|----------------|-----------|-----------|
| Blindenheim ab | 16.02 Uhr | 16.22 Uhr |
| Luxemburg an | 16.36 Uhr | 16.56 Uhr |

(RGTR-Busbahnhof)



Mylène
WAGNER-BIANCHY

NEUREGELUNG BEI ARBEITSUNFÄHIGKEIT AUF EINEM ARBEITSPOSTEN – ORDRE GÉNÉRAL N°3, CHAPITRE 12: INAPTITUDES POUR RAISONS MÉDICALES

Ab dem 1. Oktober 2012 gelten neue Bestimmungen in Bezug auf die so genannten „inaptitude aux fonctions normales“. In den vergangenen 5 Jahren zählte man 135 Fälle definitiver Arbeitsunfähigkeit bei den CFL. Das Durchschnittsalter liegt bei 41,3 Jahren.

Diese hohe Zahl an „Inapten“ bedingt, dass in fünf Jahren die vorgenommenen Einstellungen eines Jahres komplett aufgebraucht werden, ohne dass es zu einer Aufstockung des Personalbestands kommen konnte. Ein Zustand der den Gewerkschaften ebenfalls zu denken gab. Unsere Kollegen Lokführer, Busfahrer, Zugbegleiter sind am meisten betroffen. Es sind also die Kategorien, welche schon über Jahre hinweg an chronischem Personalmangel leiden, unregelmäßige Arbeitszeiten haben und unter oft schwierigen Arbeitsbedingungen ihrem Dienst nachgehen müssen. Alles Umstände die wir als Gewerkschaften nicht müde werden anzuprangern.

Und so beharrten wir während den gesamten Verhandlungen darauf, dass unsere Kollegen, welche auf Grund ihres Gesundheitszustandes ihre bisherigen Arbeiten nicht mehr tätigen können, nicht noch zusätzlich bestraft werden durch zu restriktive Bestimmungen.

Des Weiteren war es uns ein Anliegen, dass der Mensch zumindest etwas in den Mittelpunkt gerückt wird. In anderen Worten war das persönliche Gespräch mit dem Betroffenen für uns ein ganz wichtiger Punkt, welcher un-

bedingt seinen Niederschlag in den neuen Bestimmungen finden musste. Die Situation für den Einzelnen ist schon schwierig genug. Oft gesellen sich Gefühle des Versagens oder auch Zukunftsängste hinzu, dies besonders in Fällen wo Langzeittherapien eine wesentliche Rolle spielen.

Die Bestimmungen, welche nun in Kraft getreten sind beruhen auf einem Kompromiss welcher zwischen den Sozialpartnern gefunden wurde.

Untenstehend werden nun die Hauptabänderungen wiedergegeben:

Was ändert sich im Gegensatz zu der bisherigen Situation?

Durch die neuen Bestimmungen wird jede Form von Weiterkommen in der aktuellen Laufbahn gestoppt.

Ab welchem Zeitpunkt bin ich definitiv „inapte“?

Nach 6 monatiger Arbeitsunfähigkeit wird eine definitive Arbeitsunfähigkeit seitens des Arbeitsmediziners ausgesprochen. Der Zeitraum von 6 Monaten ist hier eine Minimaldauer.

Was passiert nun mit mir?

Der Bedienstete wird zu einem Gespräch in die Personalabteilung bestellt. In Präsenz eines Gewerkschaftsvertreters werden ihm dann die Bestimmungen und Möglichkeiten erklärt, wie seine weitere berufliche Zukunft aussehen kann.

Ich brauche eine neue Arbeitsstelle. Was nun?

Der aktuelle Dienstzweig bemüht sich dem Kollegen intern einen anderen Arbeitsplatz zu beschaffen, welcher kompatibel mit seinen Einschränkungen ist. Die Personalabteilung übernimmt die Rolle des Arbeitsplatzvermittlers in dem Moment, wo ein Wechsel in einen anderen Dienstzweig unumgänglich wird. Wenn eine zusätzliche Ausbildung nötig ist, hat diese eine maximale Dauer von zwei Monaten. Eine weitere Ausbildung ist möglich, falls der Kollege einen weiteren Wechsel vollziehen muss.

Was passiert nun mit meiner Laufbahnentwicklung?

In der neuen Laufbahn wird der Kollege in den Anfangsgrad dieser eingestuft. Dieser Grad kann hierarchisch nicht höher eingestuft sein, als sein vorheriger Grad. Er behält allerdings sein Gehalt, was er am Vorabend seiner definitiven Arbeitsunfähigkeit bezog. Sollte die Arbeitsunfähigkeit hinfällig werden und dies innerhalb des ersten Jahres, so wird der Betroffene retroaktiv wieder in seine frühere Laufbahn eingestuft.

Wie verläuft denn nun meine berufliche Zukunft in der neuen Laufbahn? Kann ich mich noch weiterentwickeln?

Wenn in der neuen Laufbahn ein Examen vorgesehen ist, kann der Bedienstete sich diesem stellen, wenn er über mindestens 8 CFL-Dienstjahre verfügt.

Des Weiteren erhält der Betroffene, wenn er seit 5 Jahren neueingestuft ist, eine Neuberechnung seiner Laufbahn bei bestandenen Examen. Sein Gehalt kann indes nicht höher sein, als jenes, welches er in einem höheren Grad seiner früheren Laufbahn bezogen hätte.

Diese Bestimmungen gelten nicht für:

- Bedienstete, welche Opfer eines Arbeitsunfalls geworden sind oder unter den Folgen einer Berufskrankheit leiden,
- Bedienstete, welche arbeitsunfähig werden nach mindestens 25 CFL-Berufsjahren oder mindestens 50 Jahre alt sind,

Bedienstete, welche unter einer Krankheit leiden, welche eine Langzeitbehandlung benötigt bzw welche noch Tätigkeiten ausführen, die in direktem Zusammenhang mit ihrem früheren Arbeitsposten stehen. In diesen beiden Fällen liegt die Zustimmung beim Generaldirektor.

Laut Arbeitsmediziner gibt es für mich keinen Posten, der sich mit meiner Arbeitsunfähigkeit in Einklang bringen lässt umso eine kontinuierliche Beschäftigung bei den CFL zu ermöglichen. Was passiert nun?

Der Generaldirektor spricht eine Versetzung in einen bestimmten Dienstzweig aus oder das Personaldossier des Betroffenen kommt vor die Pensionierungskommission (commission à la réforme).

MWB

20. Internationale
Modelleisenbahn-Tauschbörse
seit / depuis 1993
**Bourse d'échange de
Trains Miniatures**

28
OCTOBRE
OKTOBER
2012
10.00 – 17.00 h/Uhr
organisé par
organisiert vom

MODULE CLUB
LUXEMBOURG

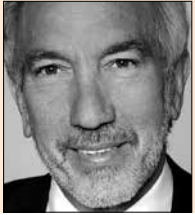
Steinsel
G.-D. Luxembourg
Entrée – Eintritt : 4 €
enfants jusqu'à 12 ans entrée libre / Kinder bis 12 Jahre Eintritt frei

Module-Club Luxembourg a.s.b.l.
1, place de la Gare L-6674 Merttert Tel: (+00352) 661 27 05 18 email: bourse@module-club.lu
www.module-club.lu

NOUVEAUTÉ



A cette occasion, le Module Club sortira un nouveau modèle à l'échelle 1/87 d'un ancien waggon de service CFL 5106



Marcel OBERWEIS,
Dr., Ing.,
CSV-Abgeordneter

DIE EUROPÄISCHE VERKEHRSPOLITIK – WETTBEWERB UND RESSOURCENEFFIZIENZ

Eine zentrale Aufgabe der Europäischen Union stellt sicherlich die gemeinsame Verkehrspolitik dar. Bedingt durch den Globalisierungsdruck seitens der aufstrebenden Schwellenländer und den steigenden Kosten für die Energieträger, drängen sich neue Aufgaben im Rahmen der Schaffung des Binnenmarktes der Europäischen Union auf. Eine Aufgabe hat die Eisenbahn resolut übernommen, denn der Umstieg von der Straße zur Bahn liegt voll im Trend. Im innerstädtischen Bereich kann man getrost auf das Automobil verzichten und die komfortablen Hochgeschwindigkeitszüge locken massiv den Reisenden. Bedingt durch die neuen Kommunikationsmittel wie iPad können die Pendler ihrer Arbeit bereits während der Fahrt zur Büro nachkommen, resp. ihre Zeit stressfrei lesen.

Die Grundlage für das Gedeihen der europäischen Wirtschaft stellt ohne Zweifel der Verkehr dar, er stellt einen wesentlichen Pfeiler für Wachstum und Beschäftigung dar. Der EU-Verkehrssektor beschäftigt etwa 10 Millionen Menschen und steuert 5 Prozent des EU-Bruttoinlandsproduktes bei. Die Fähigkeit europäischer Unternehmen, im globalen Wettbewerb zu bestehen, hängt deshalb in einem hohen Maß von effizienten und energiesparenden Verkehrssystemen ab. Zurzeit führen die Überlastung der Straßen und die unzähligen Staus zu hohen Kosten für die Wirtschaft, diese werden auf etwa 1 Prozent des jährlichen Europäischen Bruttoinlandsproduktes geschätzt, die bleibenden Folgen für Mensch und Umwelt sind hier nicht inbegriffen.

Den Unterlagen der Europäischen Kommission kann man folgende Daten für die 27 Mitgliedsländer entnehmen. Im Frachtbereich wurden 1.756.000.000 Tonnen-km über die Straßen (45,8 Prozent) und nur 390.000.000 Tonnen-km über die Eisenbahn (10,2 Prozent) im Jahr 2010 transportiert. Erfreulich, dass sich erstmals die Wachstumsrate 2009-2010 im Eisenbahnverkehr um 8 Prozent erhöhte, derweil diejenige für die Straßenverkehr nur um 3,9 Prozent anstieg. Im selben Jahr übernahmen die Automobile 73,7 Prozent und die Eisenbahn 6,3 Prozent im europäischen Personentransport. Für Luxemburg liegen folgende Werte vor: 95,5 Prozent durch die Automobile und Autobusse sowie 4,5 Prozent für die Eisenbahn. Eine Zahl unterstreicht diesen Wunsch der Umlagerung, so soll der Schienengüterverkehr in Deutschland von derzeit 103.000.000 Tonnen-km auf 213.000.000 Tonnen-km bis zum Jahr 2030 anwachsen. Wenn man darüber hinaus bedenkt, dass das Güterverkehrsvolumen um 40 bis 50 Prozent (abhängig von der EU-Konjunktur) bis 2030 und um 80 Prozent bis 2050 gegenüber 2005 zunimmt, dann werden wir diese gigantischen Verkehrsströme nur

meistern, wenn heute begonnen wird, diese nachhaltiger zu gestalten. Der Personenverkehr wird sich in ähnlicher Weise erhöhen, um etwa 35 Prozent bis 2030 und 50 Prozent bis 2050 gegenüber 2005.

Die Europäische Kommission hat bereits mit ihrem am 28. März 2011 veröffentlichten Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ die strategischen Weichen für die Entwicklung der Mobilität bis 2050 festgelegt. Die politisch Verantwortlichen haben sich für eine umfassende und einheitliche Strategie zur Sicherung der nachhaltigen und effizienten Mobilität ausgesprochen. Ein Kernpunkt stellt die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 60 Prozent gegenüber 1990 dar und dies gemäß der EU-Strategie 2020. Dieses ambitionierte Ziel stellt ein Element der Entkarbonisierung des innerstädtischen Verkehrs in der Europäischen Union dar und dies im Sinn der Verbesserung der Lebensqualität in den Städten.

Es geht in fine darum, die Wege möglichst ressourcenschonend zurückzulegen, konkret für die Städte und Ballungszentren gilt: „Wir werden uns multimodal bewegen müssen - mindestens einmal umsteigen ist angesagt.“ Um die Verminderung der Treibhausgasemissionen zu unterstützen, bietet sich einem verstärkten Maß die Elektromobilität an. Der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt werden hinsichtlich des Frachtverkehrs über die Distanz von 300 km und des Personenverkehrs zwischen 300 und 1000 km eine völlig neue Rolle zufallen. Neben dem Erreichen der Klimaziele müssen jedoch Maßnahmen ergriffen werden, welche einerseits dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger gerecht werden sowie das Wirtschaftswachstum anregen und andererseits den einheitlichen europäischen Verkehrsraum verwirklichen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Mobilitätsstandorts Europas sichern.

Der Verkehr – ein vernetztes Gebilde

Der Verkehr stellt die Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft dar. Die Mobilität hat dem Menschen, beginnend mit der industriellen Revolution, die individuelle Freiheit geschenkt. Er ermöglicht auch das wirtschaftliche Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Angesichts der Diskussion um die Endlichkeit der Energiereserven und der frapierenden Energieabhängigkeit steht die Europäische Union nunmehr an einer entscheidenden Weiche. Laut Aussagen der Internationalen Energieagentur wird der Ölpreis umso stärker steigen, je weniger erfolgreich die Um-

stellung auf die nichtfossilen Energieträger gelingt. Angesichts der Forderung, die Treibhausgasemissionen weltweit drastisch zu verringern, um den Temperaturanstieg durch den Klimawandel auf unter 2 Grad C zu begrenzen, muss die Europäische Union die Treibhausgasemissionen um 80 bis 95 Prozent bis 2050 gegenüber 1990 verringern.¹⁾

Die Verringerung im Gebäude- und Wohnungsbau sowie bei den Unternehmen zahlt sich für alle Partner bereits aus, der Verkehrssektor tut sich indes schwer mit der notwendigen Umsetzung der Einsparziele. Die Automobilflotte und der Verkehr sind zwar energieeffizienter geworden, hängen aber noch zu 96 Prozent vom Erdöl ab, weitere Reduktionsziele müssen angepeilt werden. Die Eisenbahn hat hier auch eine Vorreiterrolle übernommen, so deckt u.a. die luxemburgische Eisenbahn ihren Bedarf an elektrischer Energie aus erneuerbaren Energien. Um im Verkehrssektor die nötige Verringerung herbeizuführen, hat die Europäische Union mehrfach Forschungsprogramme zur Entwicklung von innovativen Fahrzeugen und Technologien erfolgreich aufgelegt.

Allein die Tatsache, dass sich die Kosten für die Importe von Erdöl und Erdgas in die Europäische Union auf die gigantische Summe von nahezu 500 Milliarden Euro im Jahr 2011 beliefen, müsste doch ein Umdenken bewirken. Die verlangte Verringerung des Verbrauchs an Erdöl und Erdgas liefert den nötigen Stimulus für die erhöhte Nutzung der erneuerbaren Energien und die Schaffung vieler Arbeitsplätze.

Mit der nachhaltigen Entwicklung einen Schritt voraus

Die nachhaltige Mobilität stellt ohne Zweifel das Kernstück dieser EU-Politik dar, denn wer hier eine Nasespritze vor ist, dem öffnet sich ein riesiger Markt. Die europäischen Flugzeugbauer demonstrieren dies eindeutig mit ihrer Airbus-Flotte und die neulich vorgestellten Elektrotaxis unterstreichen eindeutig diesen Willen. Es bleibt das Ziel der europäischen Verkehrspolitik den wirtschaftlichen Fortschritt zu unterstützen und hochwertige Mobilitätsdienste bereitzustellen.

Dies bedeutet, dass der Verkehr immer weniger fossile Energie einsetzt und mehr erneuerbare Energien zum Einsatz kommen. Das von der Europäischen Union beschriebene Szenario: „Herauswachsen aus der Erdölabhängigkeit“ wird nicht möglich sein, wenn man sich auf nur „eine einzige technische Lösung“ verlässt. Vielmehr bedarf es eines neuen Mobilitätskonzeptes, welches durch das Zusammenwirken neuer Technologien und das nachhaltigere Verhalten bei den Menschen unterstützt wird.

Es ist gewusst, dass die Städte am stärksten unter der schlechten Luftqualität und der Lärmbelastung leiden. Deshalb dürfte der Wechsel hin zu einem umweltfreundlicheren Verkehr in den Städten wegen der geringeren Anforderungen an die Fahrzeugreichweite und der höheren Bevölkerungsdichte leichter zu bewerkstelligen sein, denn die Lebensqualität wird sich erheblich erhöhen. Hier stehen dem Passagier

mehr Möglichkeiten beim Öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV zur Verfügung. Eine Option, die immer stärker zum Tragen kommt, stellt das Zufußgehen und das Radfahren dar, im Übrigen eine gesunde Tätigkeit. Wohlwissen, dass wir die Fahrzeuge nicht aus den Städten verdrängen können, so sollten doch nur noch kleine Personenkraftfahrzeuge zugelassen werden. Neben diesen kann auch die Busflotte mit alternativen Antriebssystemen versehen werden. Die Einführung der Trambahn hat im Übrigen in vielen europäischen Städten eine Erfolgstory erlebt. Das Aufkommen von Elektroautos und Elektrofahrrädern wird das innerstädtische Leben revolutionieren, dessen bin ich mir bewusst.

In diesem Zusammenhang ist es nicht uninteressant auf das vom ADAC in Berlin vorgeschlagene Verkehrskonzept hinzuweisen, um den täglich rund 200.000 Pendlern den Weg zu Arbeit zu erleichtern. Für etwa 15 Millionen Euro sollen großzügige P&R-Parkingflächen, ein Zehn-Minuten-Takt der Eisenbahn und an drei ausgewählten Stellen im Autobahnnetz Sammelpunkte mit Blick auf die Mitfahrergemeinschaft eingerichtet werden.²⁾

Auch wenn die Europäische Kommission die Mitgliedsländer auffordert, mehr in die nachhaltige Entwicklung in Bezug auf den Verkehr zu investieren, so darf nicht verkannt werden, dass sie sich sehr stark für die Hochgeschwindigkeitseisenbahnverbindungen zwischen den Mitgliedsländern einsetzt, vor allem durch finanzielle Unterstützungen. Diese Hochgeschwindigkeitsstrecken bieten den Reisenden eine sichere, schnelle, komfortable und umweltfreundliche Möglichkeit der Fortbewegung, man denke hier nur an die Verbindung Luxemburg nach Paris-Est und demnächst nach Straßburg und weiter nach Deutschland sowie der Schweiz. Leider haben wir es bis dato nicht geschafft, die Eisenbahnverbindung zwischen Luxemburg nach Brüssel auf eine höhere Geschwindigkeit zu „schalten“, ebenso fehlt uns die schnelle Verbindung zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Brüssel-Lüttich-Aachen-Köln.

Die Situation in Luxemburg

Es dürfte hinlänglich bekannt sein, dass eine leistungsfähige Infrastruktur als die entscheidende Voraussetzung für die Mobilität gilt. Deshalb wurden in den vergangenen Jahren hohe Investitionen sowohl im Straßenverkehr und verstärkt im Eisenbahnwesen getätigt. Es sei hier an die unterschiedlichen Arbeiten auf der „Nordstreck“ und der Verbindung nach Trier gedacht, außerdem die Arbeiten für das Doppelgleis von Luxemburg nach Pétange sowie die Verbindung nach Arlon. Die anstehenden Arbeiten für das neue Strecken für den TGV-Paris nach Bettembourg verlangen weitere hohe finanzielle Aufwendungen.

Ein wichtiges Stück Arbeit steht dem Land noch bevor, wird doch nun ernsthaft das Logistikcenter auf dem früheren WSA-Gelände in der Nähe des Bettemburger Bahnhofs ins Auge gefasst. Es sei daran erinnert, dass der Güterferntransport und die Logistik ein gemeinsames

Rückgrat unserer Wirtschaft darstellen. Hier sollte man auch nicht vergessen, dass die beiden Logistikcenter Bettemburg und Findel auf der mittelfristigen Zeitachse verbunden werden.

Die Regierung wird ihre Politik der nachhaltigen Entwicklung noch stärker im Verkehr verankern, umso den wirtschaftlichen, sozialen und umweltschützerischen Bedürfnissen gerecht zu werden. Dergestalt wird Luxemburg sich den großen Herausforderungen im 21. Jahrhundert stellen können u.a. den Ansprüchen der Landesplanung, der Erhöhung der Einwohnerzahl, der verstärkten Mobilität innerhalb der Landesgrenzen und über die Grenzen hinweg durch die Pendlerströme, dem

Klimawandel, der Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Verknappung fossiler Brennstoffe.

Große Herausforderungen

Um die gut funktionierenden EU-Verkehrsnetze auszubauen, bedarf es, wie bereits angedeutet, hoher finanzieller Aufwendungen. Die Europäische Kommission schätzte die Kosten für den gewünschten Ausbau der Infrastrukturen für den Zeitraum von 2010 bis 2030 auf mehr als 1.500 Mrd. EUR. Für die Erreichung der Emissionsverringerungsziele im Verkehrssystem sind etwa 1000 Mrd. EUR erforderlich. Ein zusätzlicher Punkt zur Erhöhung der

Mobilität und der Verringerung von Umweltbelastungen ergibt sich durch die mittelfristige Einführung des europäischen Satelliten gestützten Ortungssystems Galileo.

Die Europäische Union wird die bisherig durchgeführte Verkehrspolitik weiterhin mit viel Mut und Engagement weiterführen und dies mit Blick auf die erhöhte Energieeffizienz und die Verringerung der durch den Verkehr hervorgerufenen Umweltbelastungen. Sie unterstützt die Forschung & die Innovation hinsichtlich der energieeffizienten PKW- & LKW-Flotten weiter, sieht aber in der Eisenbahn das Rückgrat sowohl im Fracht- als auch im Personenverkehr. Zusätzliche Elemente dieser Politik sind

das Ausweisen von grenzüberschreitenden Infrastrukturen und die stärkere Integration der vorhandenen Verkehrsnetze sowie der vorrangige Abbau von Kapazitätsengpässen zur Vermeidung von Staus und Zeitverlusten. Vor allem muss dafür Sorge getragen werden, dass die verkehrsbedingten externen Kosten dem Verursacher verrechnet werden.

Quellenachweis

1. KOM (2011) 144 endgültig – Weißbuch -Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.
2. Automobilklub rät Pendlern zum Umsteigen (Der Tagesspiegel – Matthias Matern – 11.9.2012).

Sektion Bettemburg:

„SO SIEHT OSTFRIESLAND AUS!“



Ja, über dieses Thema können mittlerweile auch sie mitreden, die 20 mehr als zufrieden heimgekehrten Teilnehmer der kürzlich zu Ende gegangenen 4tägigen Expedition an die deutsche Nordsee. Bereut hat wohl niemand seine Entscheidung hier doch, dank SYPROLUX, mit dabei gewesen zu sein.

Zugegeben, die doch praktische, direkte Zugverbindung nach Norddeich war wohl Anlass genug, eben die deutsche Nordsee allgemein und Ostfriesland im Besonderen als Ausflugsziel anzufahren.

Angenehmes Spätsommerwetter sollte die gut gelaunten Ausflügler auch alsdann während den 4 Tagen begleiten und so den Aufenthalt „hier oben“ dementsprechend auch gestalten helfen. Ein Übriges bot wohl auch die hervorragende Unterkunft samt Bewirtung im Hotel „Fährhaus“, direkt an der Küste gelegen.

Schon am Ankunftsstag war verschiedenen unserer Leute daran gelegen die gesunde Seeluft beim Spaziergang über den Deich zu schnuppern, andere zogen es vor im benachbarten Städtchen Norden mit historischer Innenstadt samt Marktplatz vorbei zu schauen. An den zwei folgenden

Tagen war dann „Programm“ angesagt: Unsere sehr versierte Begleiterin Erika, mit Herz und Seele Ostfriesin, wusste uns dank ihres Insider-Wissens, ihrer witzigen Pointen immer wieder in ihren Bann zu ziehen und uns unaufhaltsam auf Besonderheiten der Region aufmerksam zu machen. Erster Höhepunkt unserer Reise war u.a. die Besichtigung der „Meyer-Werften“ in Papenburg. Als Familienbetrieb vor über 200 Jahren gegründet, gehört besagte Werft heute, obwohl nicht am offenen Meer gelegen, dennoch zu den modernsten ihrer Art weltweit. Auf den zwei überdachten Baudocks von 504 resp. 370 Metern Länge werden Kreuzfahrts- und Containerschiffe, Gastanker, und Tiertransporter gebaut, außerdem Passagierschiffe für den interinsularen Verkehr in Indonesien. Die Errichtung der luxuriösen Kreuzfahrtschiffe bilden seit den 80er Jahren das Rückgrat der Produktion: augenblicklich ist z.B. das letzte der berühmten „Aida“-s in Arbeit. Meyer beschäftigt zirka 2500 eigene Leute, in der Zulieferung periodisch und je nach Bedarf bis zu weiteren 10000. Einen wagnisreichen Höhepunkt bei der Endablieferung der Ozeanriesen stellt jedes Mal die Überführung in die Nordsee dar, muß doch jedes Mal das Kunststück

vollzogen werden die „Monster“ über den doch verhältnismäßig kleinen Fluss „Ems“ ins offene Meer zu lotsen, dies mit allen Konsequenzen die das u.a. auch für die Umwelt mit sich bringt: Fluten, Dammerhöhungen, Reparaturen und desgleichen...

Besuch in Greetsiel dann, dem malerischen Fischerdorf mit der Bilderbuchkulisse: den einzigartigen Zwillingsmühlen an der Leybucht, den Leuchttürmen, den Krabbenkuttern, den alten Bauernhöfen samt den auf den Deichen grasenden Schafen...

Tags darauf dann: Carolinensiel mit „Groot Hus“, einstiger Kornspeicher aus dem Jahre 1840, jetzt mit Ausstellung über die Geschichte der Siele, der Häfen, der Deiche und natürlich der Schifffahrt, dann dem Kapitäns- und Kapitänshaus von 1803, beherbergend eine alte Hafenapotheke, eine Seemannskneipe samt Krämerladen sowie Privatbehäusungen damaliger Epoche. Außerdem zu besichtigen, aus Zeitgründen für uns leider nur aus der Ferne: die „alte Pastorei“, den Schiffsbau mitsamt altem ausgestorbenem Handwerk darstellend. Diese drei Museumshäuser liegen rund um den alten Hafen mit seinen historischen Seglern. Ueber die Mittagszeit hatten wir Termin zur

Besichtigung der bekannten Brauerei Jever mit anschließender Verköstigung. Leider war es aus Zeitgründen nicht möglich das Schloss zu besichtigen. Durch die Altstadt mit ihren stattlichen Bürgerhäusern war Schnelldurchlauf angesagt, ein Besuch beim „Blaudrucker“, einem der letzten seiner Art in Europa war dennoch Pflicht. Dann am Spätnachmittag letzte Etappe in Neuharlingensiel, dem 1100 Einwohner zählenden Fischerdörfchen mit dem fotogenen Kutterhafen.

Am letzten Tag war der Vormittag bei herrlichem Sonnenschein wie geschaffen eine letzte ausgiebige Promenade über den Deich zu unternehmen. Wahrlich Balsam für das allgemeine

Wohlbefinden, diese angenehmen herbstlichen Meeresbrisen...

Abwechslungsreiche, ja sehr schöne Tage unter Gleichgesinnten nahmen somit ein würdiges Ende. Nach langer, dennoch angenehmer Zugfahrt, strandeten wir wieder wohlbehalten in Luxemburg.

Somit dann bis zum nächsten Mal, wenn es heißt: „mat deene Beeteburger op ...“

Jos. HANSEN





Romain PLÜMER



Guy NEPPER



Steve WATGEN



RÉUNION DES DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL AUPRÈS DU CHEF DU SERVICE TM DU VENDREDI, 28 SEPTEMBRE 2012

Zu Beginn der Sitzung äußerte Herr Lorang den Wunsch, dass Delegierte welche nicht an der Sitzung teilnehmen können ihre Abmeldung selbst tätigen sollen.

1. La délégation du personnel exige que pour la mesure d'exécution N°6 traitant des heures supplémentaires soit appliquée en faveur du personnel de manœuvre de Troisièmeviertes appelé à prester des séances de travail à la Gare de Luxembourg.

Heute besteht dieses Problem nicht mehr, diese Beanstandung bezieht sich auf die Jahre 2011-2012 und soll reguliert werden.

2. La délégation demande le nettoyage des signaux fixes en Gare de Luxembourg afin d'améliorer la visibilité de ceux-ci.

Periodisch werden diese Signale nach einem festgelegten Plan gesäubert. Für Signale welche trotzdem schlecht sichtbar sind, soll eine Meldung erstattet werden, danach wird die Säuberung in die Wege geleitet.

3. La délégation demande des cours de recyclage pour les CDM opérant au CRM et à la Gare Centrale.

Herr Lorang verweist auf den Coach als Ansprechpartner und auf das RGD vom August 2010. Diese Umsetzung hat eine Übergangszeit bis Oktober 2017. Eine „Journée du Conducteur“ soll noch dieses Jahr getätigt werden.

4. IS 36 – nous demandons de remettre à jour le fichier «Demande d'attribution d'EPI individuelle». Plusieurs agents du Service TM ne figurent plus sur ce listing, malgré le besoin des EPI (p.ex. agents du DISPATCH).

Auch Bedienstete welche das Datum der Bestellung verpasst haben, können jederzeit Sicherheitskleider beantragen.

5. 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?

1 Bediensteter ist im Besitz einer solchen Lizenz, ein Antrag für 10 weitere ist gestellt und sie werden in Kürze eine Lizenz erhalten (Datum vom 28.09.2012). 20 Anträge pro „Entreprise Ferroviaire“ werden pro Woche ausgestellt werden. Da die Beiblätter von der EF, also TM, ausgestellt werden, dürften somit für diese keine Probleme auftauchen.

6. 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.

Bis Ende 2012 soll dieses Problem gelöst sein.

7. 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.

Durch Garantiebestimmungen ist dieses Problem in Verzug gekommen, daher bleibt die Reparatur momentan noch an 5 Fahrzeugen zu auszuführen.

8. 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?

Stichtag ist der 31. August. Hat das Kind vor dem 31. August seinen 18. Geburtstag, hat der Bedienstete für das begonnene Kalenderjahr das Recht auf die A-Gruppe für den Winter- und Sommerurlaub. Hat das Kind nach dem 31. August seinen 18. Geburtstag, hat der Bedienstete das Recht auf die A-Gruppe für den Winter- und Sommerurlaub für das kommende Jahr. Dieselbe Regel gilt auch für die Kinder beim Einschulalter (4. Geburtstag).

9. 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.

Es sind bereits Arbeiten aufgenommen worden um die Gangbarkeit des Rundlaufprüfgeräts zu verbessern.

Wir warten dann hier auf das Resultat.

10. 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?

Mittelfristig ist nicht geplant auf Schichtarbeit umzusteigen, es ist jedoch nicht auszuschließen dass es in Zukunft (Langfristig) in Teilbereichen dazu kommen könnte. Eine Rolle spielt sicherlich die Ausrichtung der neuen Werkstätten, und evtl. arbeiten an 10 Loks von B-Logistiks. (Stadler usw.)

11. 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?

Hier wurde uns mitgeteilt dass die Unterhaltsarbeiten an den neuen „Stadler“ ausschließlich von den CFL getätigt werden. Es ist vorgesehen 5 Mitarbeiter des CRM in Ausbildung zu schicken.

Der Personalbestand (Effektiv) ist der wie im Plan von 2013 vorgesehen.

12. Distributeur de sandwichs – Suite à un certain nombre de réclamations concernant l'assortiment et la qualité des sandwichs, 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.

Zurückbehalten wurde hier, ein Treffen mit dem Lieferservice zu beantragen.

13. Étant donné que les CFL engagent des entreprises privées comme l'ISS afin de procéder à des travaux de nettoyage, les délégués invitent formellement 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.

Die Delegierten hatten sich nochmals im Vorfeld der Sitzung, mit der Situation im Bereich des CRM vertraut gemacht und konnten keine gravierenden Mängel feststellen.

Herr Lorang informierte uns dass die „Division Inspection et Sécurité“ ebenfalls Untersuchungen bei den Arbeitsstellen der Privatfirmen getätigt haben und ebenfalls keine Mängel feststellen konnten.

14. Les délégués demandent des renseignements sur l'état des mesures à réaliser sur les voies R1, R2, R9,

90 au CRM où les tuyaux de remplissage gèlent en période hivernale.

Das Problem ist bekannt und es wird versucht eine Lösung zu finden.

15. Les délégués demandent l'état actuel des travaux sur les toitures du CRR.

Die Arbeiten sind noch immer nicht abgeschlossen.

16. Les délégués demandent l'état actuel d'avancement des travaux du nouvel atelier.

Herr Lorang teilte uns mit dass die Arbeiten noch immer im Zeitplan stehen, und das Datum zum Abschluss des Neubaus von Januar 2015 noch immer Gültigkeit besitzt.

17. Nous demandons des informations sur les nouveaux roulements:

- La grille des roulements
- Les nouveaux trains sur la ligne 7
- Les roulements pour anciens mécaniciens
- Agents supplémentaire pour assurer le plus de trains sur la ligne 7

In dieser Sitzung erhielten die Delegierten folgende Informationen:

- Züge Lux via Dippach – Rodinge – Athus mit Ter2n
- Züge Lux via Esch – Rodingen mit Rames-Dosto
- Aktuell werden pro Woche 956 Schichten getätigt ab Fahrplan Dezember 983 Schichten
- im CRM erhalten die jeweiligen Spezialitäten (SNCB, DB, SNCF) einen „Altherren-Roulement“ von jeweils 10 Bediensteten, die Rlt's: 1; 2; 3 ;
- 1 „Roulement – Vert“ mit 1 festem R welcher mit 1R davor oder dahinter kombiniert wird, wird eingeführt für das gesamte Reservepersonal
- in den Rlt's: 11; 12; 13; 14 und 15 werden wenige „Disp.“ eingesetzt
- im Rlt.: 21 werden 22 Bedienstete
- im Rlt.: 22 werden 12 und
- Im Rlt.: 23 werden 22 Bedienstete eingesetzt

Am 16. Oktober findet eine Sitzung statt mit der Beteiligung des Roulement – Büro, des CRM und den Delegierten in welcher die Delegierten ihre Einwände vortragen können.

18. Nous demandons des informations concernant les licences de conduite sur le réseau SNCB.

Siehe Punkt: 5

19. Nous demandons que les CEM soient formés dès que possible sur un réseau étranger. (pas seulement en cas de besoin)



Wegen der Beiblätter und der « Formation Continue » zeigt Herr Lorang hierzu keine Bereitschaft .

Sujet introduit par le Service TM:
20. Bilan de la mise en service du badge électronique au CRM – suivi

du point 14 de la réunion des délégués du personnel auprès du Chef de Service TM du 04 juillet 2012.

Herr Weis informierte uns, dass die Erfassung der Arbeitszeit noch immer zweigeteilt realisiert wird (Badge und Papierform)

Die Zeiterfassung über Badge geschieht auch im Minutentakt.

DIVERS:
Herr Lorang teilt den Delegierten mit, dass bedingt durch den CFL cargo Transport nach Triest einige Rangierer

wieder zurück zur CFL cargo versetzt werden müssen.

Die SYPROLUX-Personalvertreter
GuyNEPPER
RomainPLÜMER
SteveWATGEN

DOSSIER „GIGALINER“ ERREGT ERNEUT DIE GEMÜTER



Georges BACH

Des Oeffteren wurde schon im „Transport“ auf Sinn, Zweck, Gefahren und Kosten dieser übergroßen Lastkraftwagen hingewiesen. Das Thema wird seit längerer Zeit mehrfach und ausgiebig diskutiert und die einzelnen Positionen sind klar. Neben Unannehmlichkeiten und Gefahren im Verkehr, sehen viele, auch Experten, enorme Infrastrukturarbeiten an Brücken, Tunnels, Kreiseln und bei Ein- und Ausfahrten von Autobahnen auf die Allgemeinheit zukommen. Rund 80% der europäischen Bevölkerung wollen diese Art von Lastwagen nicht im

Straßenverkehr. Hinzu kommt die soziale Komponente und ein falsches umweltpolitisches Signal. Sollen wir doch mehr Verkehr von der Strasse auf der Schiene befördern.

Basis der aktuellen Gesetzgebung ist die Direktive 96/53/EC welche u.a. Gesamtgewicht und Länge der Lastwagen in der Europäischen Union vorschreibt. Bekanntlich hatte Kommissar Kallas vor Kurzem eine neue Auslegung dieser Gesetzgebung vorgenommen. Aus einem grenzüberschreitenden Verbot wurde über Nacht am 13 Juni, ohne Konsultationen mit dem Europaparlament eine Erlaubnis, was zu heftigen Protesten seitens des Transportausschusses geführt hatte.

Im Moment gibt es Bewegung im Dossier.

Wenn auch Kommissionspräsident Barroso in seiner Antwort auf einen Brief

von EP-Präsident Schulz noch recht zweideutig ist, er bestätigt weder das Verbot noch erteilt er die Erlaubnis, sondern verweist auf eine Revision der Direktive Ende dieses Jahres, so ist das Signal aus Deutschland schon klarer. Zwei Länder, nämlich Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein ziehen vor das Bundesverfassungsgericht und klagen gegen die Ausnahmegenehmigung der Regierung für den Gigaliner-Testbetrieb. Die Bundesregierung hatte die Gigaliner per Ausnahmegenehmigung erlaubt, Bundestag und Bundesrat blieben bei dem Beschluss außen vor, was für die beiden obengenannten Bundesländer eine Verfassungsbruch darstellt.

Bekanntlich hatte die Bundesregierung mit Start am 1. Januar 2012 einen 5-jährigen Feldversuch für diese 25,25 meterlange und 44 tonnenschwere Lastwagen genehmigt. Bislang nahmen nur wenige Expeditionen teil, aktuell sind es 25 Fahrzeuge aus 6 verschiedenen Bundesländern. In nördlichen Länder wie Dänemark und Schweden, ebenfalls in den Niederlanden, fahren seit etlicher Zeit diese Gigaliner, allerdings auf speziell ausgewählten Routen und mit speziellem Führerschein. Wir dürfen demnach gespannt sein wie die Lage sich weiterhin entwickeln wird.

Georges BACH



Communiqué de presse

IL FAUT PLUS D’EFFORTS POUR AMÉLIORER L’ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE!



Georges BACH

L’eurodéputé Georges Bach (PPE, Luxembourg) a parrainé hier un déjeuner-débat au Parlement Européen dédié au sujet de l’accessibilité du transport ferroviaire pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. La Communauté Européenne du rail (CER), réunissant 75 compagnies de chemins de fer à travers l’Europe, organisait cet événement auquel plusieurs eurodéputés et de nombreux opérateurs ferroviaires européens ont assisté.

«Du confort pour tous»

«Les personnes handicapés et à mobilité réduite aimeraient voyager plus, mais il existe encore beaucoup de barrières qui les en empêchent», a déclaré Georges Bach dans son

discours d’ouverture. «Il faut faire plus d’efforts au niveau européen pour abolir ces barrières, tant au niveau de l’infrastructure, qu’au niveau des services, comme la réservation de tickets. Nous devons sensibiliser davantage les autorités nationales et les citoyens sur ces problèmes!»

Un panorama de la législation européenne en vigueur a tout d’abord été présenté par un membre de la Commission européenne, Sian Prout. Un état des lieux de plusieurs situations nationales a également été dressé par des experts. A cet égard, Jérôme Renotte (France, SNCF), Mark Topal (Autriche, ÖBB) et Lubomir Hradsky (Slovaquie, ZSSK) ont tour à tour détaillé la situation de l’accessibilité dans leur pays respectifs.

Différentes solutions pour améliorer l’accessibilité des transports ferroviaires ont été présentées, comme de nouveaux ascenseurs pour l’aide au franchissement des escaliers, un balisage sonore intelligent à l’intérieur des gares ou encore des applications spécifiques pour GSM et smartphones.

Le Forum Européen des personnes handicapées (European Disability Forum) était également représenté par Bruno Gaurier qui a insisté sur plusieurs sujets importants. Le français a préconisé une approche globale de la problématique du handicap et de la mobilité réduite afin d’assurer une bonne assistance mais également un réel confort lors des déplacements multi-modaux de ces personnes. La nécessité d’associer toutes les parties concernées à l’élaboration des projets d’infrastructures ferroviaires s’est également présentée comme un point crucial.

La définition du «handicap» et de la «mobilité réduite» reste cependant floue et soulève des difficultés qu’il reste à approfondir. La problématique de l’égalité d’accès à l’assistance entre des personnes reconnues comme handicapées ou à mobilité réduite (notamment avec un système de cartes, comme en France) et d’autres qui ne sont pas assimilées au statut souligne par exemple la nécessité d’une définition plus adaptée de ces catégories.

Droits des passagers dans tous les modes de transport

Les thèmes abordés lors de cette conférence font écho au rapport de Georges Bach intitulé «Droits des passagers dans tous les modes de transports» qui sera voté en plénière à Strasbourg le 23 octobre.

«Dans mon rapport, l’accessibilité aux infrastructures et aux véhicules de transport est une priorité. Ce problème représente l’un des obstacles les plus importants à la mobilité à l’intérieur de l’Union Européenne», souligne Georges Bach, qui insiste également sur l’importance de faciliter les voyages intermodaux afin d’assurer l’accès sans restrictions aux infrastructures dans tous les modes de transport.

Le texte du rapport plaide pour des infrastructures mieux adaptées, une meilleure qualité d’assistance, une formation du personnel adéquate et une communication coordonnée afin de faciliter la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Bruxelles, le 10 octobre 2012



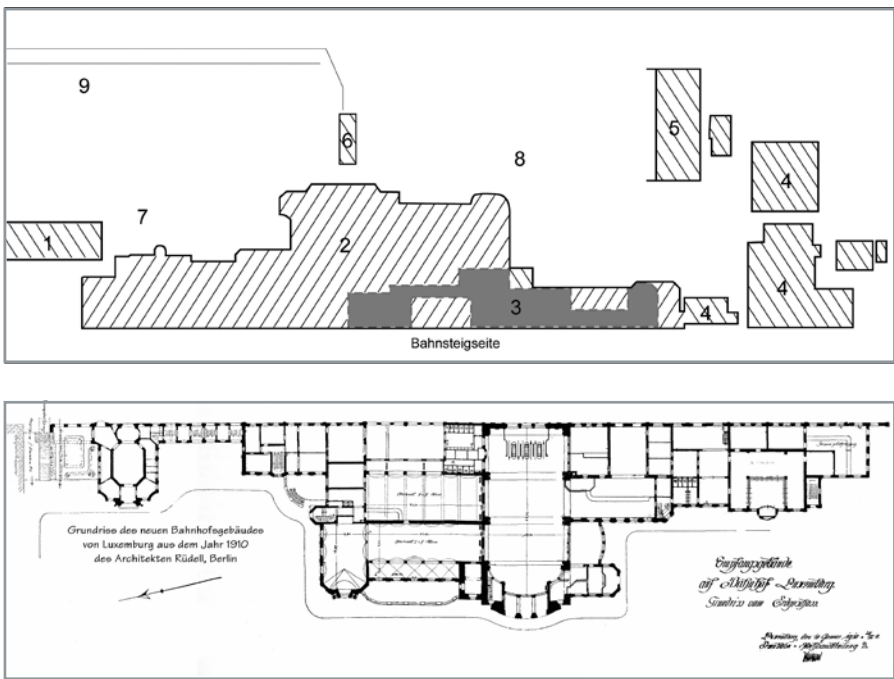
100 JAHRE BAHNHOF LUXEMBURG

Bereits beim Bau der luxemburgischen Eisenbahnen präsentierte sich die Standortfrage des Bahnhofes Luxemburg, als recht schwierig. Einmal wegen der mit der Festung verbundenen politisch-militärischen Auflagen, zum anderen wegen der Stadtanforderungen, der hauptstädtischen Geschäftswelt und von der Eisenbahngesellschaft wegen der schwierigen Entscheidung für einen optimalen Standort für die in vier Windrichtungen abgehenden Bahnlinien. Auch nach der Wahl unter insgesamt 5 vorgeschlagenen Projekten wurde der „Centralbahnhof Luxemburg“ oder „Bonneweger Bahnhof“, wie er damals genannt wurde als „provisorisches Holzchalet“ errichtet. Knapp zehn Jahre nach seiner Errichtung, war auf Grund der Bestimmungen des Londoner Vertrags vom 11.5.1967 das Errichten von Steinbauten im Festungsumkreis hinfällig geworden, und es konnte mit Recht die Beseitigung eines für die Hauptstadt Luxemburg unwürdigen hölzernen Bahnhofes verlangt werden. Am 1.8.1874 gab Statthalter Prinz Heinrich seine Einwilligung zur Vergrößerung des Bahnhofes. Allerdings nur unter der Bedingung, dass die zuständige Betriebskommission sich so schnell wie möglich mit dem Bau eines neuen Bahnhofes beschäftige. In dem Schreiben hierzu hieß es unter anderem: „... Il est urgent et indispensable que l'on remplace le local actuel par une construction en pierre qui réponde à la fois aux besoins du service et aux justes exigences des voyageurs...“ Nicht von ungefähr wurde der damalige „Centralbahnhof“ besonders von fremden Reisenden mit einem bedeutungsvollen Achselzucken oder Kopfschütteln „bewundert“.

In dieser Zeit wurde auch viel über die Verlegung des Hauptbahnhofes diskutiert, und es gab 1887 sogar Pläne die Gleise über das Plateau Bourbon und über eine über das Petrusstal zu schlagende Brücke bis zum Boulevard Royal zu führen und dort einen neuen Bahnhof mit steinernen Bahnhofesgebäude zu errichten.

Dem ungeachtet hatte man 1895, im Rahmen des Baus der Petinger PH-Linie einen Wettbewerb für einen 2. Bahnhof ausgeschrieben, der aber zu keinem Ergebnis führte.

Nachdem nun im Schlussprotokoll des Eisenbahnvertrages vom 11. November 1902, zwischen dem Deutschen Reich und Luxemburg zum Betrieb der luxemburgischen Eisenbahnen, im Art. 7 Ziffer IV zugesagt worden war, dass bis Ende 1908 das hölzerne Empfangsgebäude am Centralbahnhof durch einen Neubau ersetzt werden sollte, lagen 1904 drei Entwürfe vor, welche nach Norden die Ausdehnung des Holzbaus (Länge 77 m) um ein Vielfaches überboten. Über die endgültige Architektur war noch keine definitive Entscheidung gefallen. Ein öffentlicher Wettbewerb unter Architekten sollte über die definitive Grundrissanordnung entscheiden, der jedoch von der obersten deutschen Eisenbahnverwaltung als überflüssig angesehen wurde, so dass ein Jahr später, am 22.6.1905 der Geheime Baurat Rüdell mit der Ausarbeitung der definitiven Pläne zum Bau des neuen Bahnhofes beauftragt wurde. Bereits sein als zweckmässig empfundener Vorentwurf vom 3. August wurde als Grundlage für die Ausführung angenommen. Anfangs 1906 waren die geschätzten Kosten für den Gesamtumbau (Bahnhofesgebäude samt neuen Gleisanlagen) auf 7.950.000 Mark eingeschätzt worden, wovon rund 860.000 Mark auf das Empfangsgebäude fielen. Durch Sonderwünsche (z.B. Ausbau verschiedener Gebäudeteile wie Wartesäle 1. und 2. Kl, Erhöhung des Bahnhofturms usw.) sollte die Endsumme des Kostenvoranschlags allmählich auf 1.100.000 Mark hinaufklettern. Damals hatte man bereits einen 7 m breiten Tunnel für die Post eingeplant, der jedoch erst nach dem so genannten Modus Vivendi Abkommen von 1925 im Zuge verschiedener Ergänzungsarbeiten 1937/1938 ausgeführt wurde. Der Bau eines Turmes mit Uhr, dessen Aussehen und Höhe auch im Nach-



1907. Lageplanskizze des Empfangs- und der verschiedenen Dienstgebäude vom neuen Bahnhof Luxemburg, sowie des alten Bahnhofes von 1858.- 1. Güterhalle/Zoll; 2. neues Bahnhofesgebäude; 3. altes hölzernes Bahnhofesgebäude (in der Skizze grau hinterlegt)*; 4. Dienstgebäude; 5. Postgebäude (am 9.11.1912 in den neubauten Südflügel des Bahnhofs verlegt und 1914 abgetragen); 6. Schmalspurbahnhof; 7. Güterhof; 8. Bahnhofsvorplatz; 9. Be- und Entladegleise.

* Im Rahmen der Ausschartungsarbeiten für den zweiten Bauabschnitt des neuen Bahnhofesgebäudes, musste das alte Bahnhofesgebäude von 1858 freigelegt und nach und nach niedergeissen werden. Auf besonderen Wunsch des Regierungskommissars und der Aufsichtskommission sollte unbedingt dessen, am 30.10.1858 von Prinz Heinrich gelegte Grundstein aufgefunden und sichergestellt werden. Die vergebliche Suche nach diesem Stein musste schließlich 1909 beim Abschluss der Erdarbeiten erfolglos aufgegeben werden

hinein noch mehrmals Änderungen unterworfen wurden, war zunächst nicht vorgesehen.

Der Gesamtbau sollte in drei Abschnitten erfolgen. Zunächst der Südflügel mit Post-Zoll und Gepäckabfertigung sowie die Fahrkartenausgabe und Stationskasse. Im Obergeschoss 2 Dienstwohnungen. Der Mittelbau als zweiter Abschnitt begriff eine geräumige Schalterhalle, die Wartesäle, die Bahnhofswirtschaft, die Toiletten und einen Waschraum. Der Nordflügel schließlich war den Stationsdienststräumen und den grhzgl. Empfangsräumen(Fürstenpavillon) vorbehalten worden.

Die zum Bau in Erwägung zu ziehenden, vornehmlich einheimischen

Baumaterialien der Steinbrüche Mertzig, Dillingen, Born, Mertert, Rosport Erzen, Gilsdorf mussten erst durch angestellte Studien bezüglich Qualität, Preisgefüge, Referenzen usw. näher bestimmt werden, wobei schließlich die beiden letzten nach eingehender Prüfung in Betracht kamen. Für eine freihändige Vergabe der Arbeiten sollten aber nicht nur luxemburgische Bauunternehmer in Frage kommen. Nach einigen Vorschlägen und Vorbehalten des zuständigen Reichsamtes von jenseits der Mosel (z. B. Ledrut und Schrader seien keine studierten Techniker), einigte man sich auf die Firma Ledrut & Schrader, ein Name der auch später noch öfters im Zusammenhang mit Arbeiten für die Eisenbahn auftau-



Der Bahnhofsturm um 1911 noch ohne Dachabschluss. Die Turmuhr auf provisorische Konstruktion montiert (links im Bild)



1937 Die alte Güterhalle aus Holz wurde abgebrochen und durch eine Neukonstruktion ersetzt. Zoll und andere Dienstzweige zogen dort wieder ein.



Bau der Unterführung im Rahmen der laut Modus Vivendi Abkommen ausgeführten Ergänzungsarbeiten, und knapp 70 Jahre später der Bau einer zweiten Unterführung am Südflügel

chen sollte. Der vormalige Belgier und naturalisierte Luxemburger Ledrut als Erbauer des hauptstädtischen Cerclegebäudes mit praktischer Erfahrung, hatte sich kurz vorher mit Schrader zu der besagten Firma zusammengeschlossen.

Am 18.4.1907 gab endlich der damalige Gen. Dir für öffentliche Arbeiten, H. de Waha auf Grund der Rüdell Pläne die Zustimmung seiner Regierung zu dem sofortigen Beginn der Bauarbeiten. Die Genehmigung seitens des Chefs der Verwaltung der Reichseisenbahnen zum Bau des Südflügels erfolgte ihrerseits am 12. Mai desselben Jahres. Am 14.8.1908 konnte der Südflügel als erster Bauabschnitt bereits provisorisch in Betrieb genommen werden. Weil die Baufirma Ledrut & Schrader sich bei den bisherigen Arbeiten bewährt hatte, bekam sie auch den Auftrag für den zweiten Bauabschnitt.

Mit diesem Bauabschnitt sollte auch die Frage der Steinhauer- und Kopfmodellarbeiten an den Hauptteilen des Empfangsgebäudes akut werden, und wieder zu abweichenden luxemburgischen und deut-

schen, teilweise delikaten Ansichten und Polemiken Anlass geben. Einerseits zu der Wahl des einheimischen Bildhauers Federspiel aus Clausen, und einem von Architekt Rüdell vorgeschlagenen Urheber aus Berlin, andererseits über die darzustellenden Skulpturen und Reliefs (z.B. Bildnisse deutscher Kaiser des lux. Hauses, hervorragende Personen der lux. Geschichte usw.) sowie der Rücksichtnahme bei der Platzierung am und im barocken Bahnhofsgebäude. Besonders beanstandet wurde seinerzeit das Anbringen der Kopfplastik von Oberbahnhofsvorsteher J. Junck, vor allem in Zusammenhang mit dem Hinzufügen der Freimaurersymbole Zirkel und Meissel. Mit Ausnahme des etwa 55 cm hohen Portraitskopfes von Grossherzog Adolf (1817-1905) welcher noch über dem Haupteingang zur Bahnsteigseite als Schlussstein angebracht wurde, blieb die steinerne Portraitgalerie der zur Stadtseite gewandten Fassade vorbehalten, denn kurz vor Beginn des Ersten Weltkrieges war dem Bildhauer Federspiel befohlen worden seine Arbeiten einzustellen. Die Adolf Plastik geriet nach einem letzten Hinweis im Jahre 1911 in Vergessenheit, wohl weil sie bei der Herstellung der Bahnsteigüberdachung auf Bahnsteig 1 hinderlich war und entfernt wurde, bis sie 1984 wiederentdeckt wurde (siehe hierzu Artikel im TRANSPORT Nr.14 vom 13.7.1984). Sie sollte damals nach fachmännischer Säuberung und Restaurierung wieder vornehmlich über einem der Nordausgänge angebracht werden.

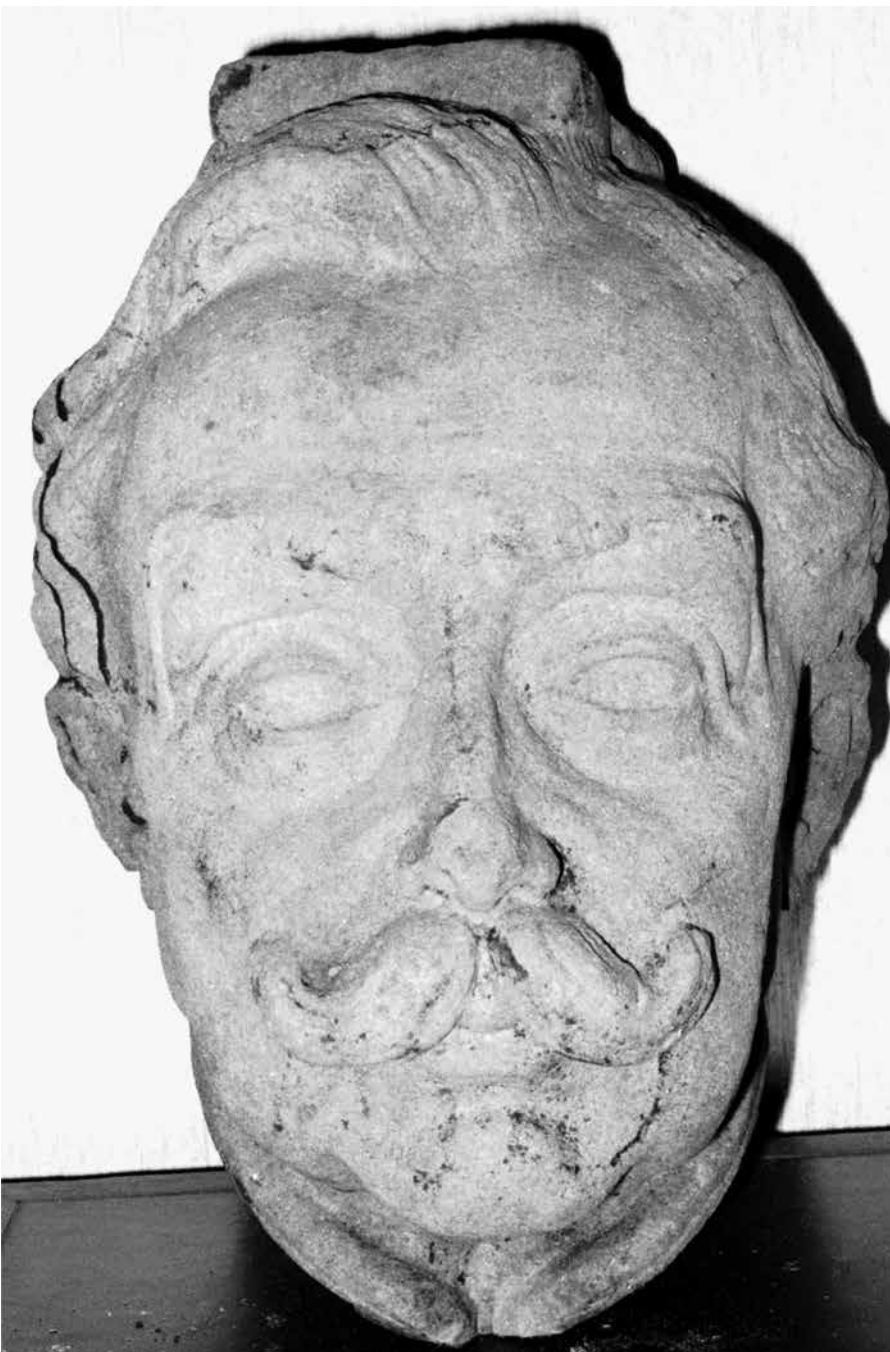
Gegen Ende des Jahres 1910 war die 503 m² grosse und 18 m hohe Schalterhalle nebst anschließenden Büroräumen, den Wartesälen, sowie der 40 m hohe Turm im Wesentlichen fertiggestellt. Die Räumlichkeiten im Bauabschnitt Süd- und Mittelflügel wurden am 13. Dezember in Betrieb genommen. Noch in demselben Jahr wurde der neue Bahnhof an das städtische Elektrizitätswerk angeschlossen. Zwei Jahre später wurde mit dem Bau des Fürstentpavillons (Fertigstellung 1913) und des Verwaltungsgebäudes die dritte Bauphase an der Nordseite des Bahnhofs in Angriff genommen. 1914, kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde das gesamte Empfangsgebäude fertig gestellt, und wohl wegen des bevorstehenden Krieges ohne feierliche und offizielle Eröffnung in Betrieb genommen. 1914, war zu diesem Zeitpunkt der inzwischen fertig gestellte Bahnhofsturm durch seinen krönenden Abschluss in Form einer deutschen Pickelhaube wohl eher dazu ange-



Luxemburger zu verletzen, als große Bewunderung zu erregen.

Mit der Inbetriebnahme des gesamten neuen Empfangsgebäudes mussten in seinem Umfeld weitere Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten ausgeführt werden. Deren letzte und bedeutendsten Ausführungen mit einem Gesamtkostenpunkt von über 40 Millionen Franken wurden zwischen 1927 und 1938/39 verrichtet. Unter anderem der Bau des neuen Rangierbahnhofs Zwickau, des neuen Güterbahnhofs (1935/37), neue Gleise usw., so dass die Gesamtlänge des Bahnhofs Luxemburg nun etwa 5000 m betrug, und der Gleise 63.600 m gegenüber 10.850 im Jahre 1865. Desweiteren der Ausbau des Personenbahnhofs mit z. B. dem Bau neuer Bahnsteige und Überdachungen, die Herstellung einer Unterführung zu den Bahnsteigen 1936-1938 usw. Auch im Innern des Empfangsgebäudes wurden im Laufe der Jahre zahlreiche Modernisierungen und Umbauten vorgenommen. Auch in der Neuzeit haben in den letzten Jahrzehnten rege Bautätigkeit- und Modernisierungsarbeiten stattgefunden. So z. B. die Herstellung einer zweiten der modernen Technik angepassten Unterführung, und der Bau eines Parkhauses auf der Südseite des Empfangsgebäudes, die Zentralisierung der Stellwerke, die Herstellung einer Mobilitätszentrale, um nur einige zu nennen. Alle diese Arbeiten haben mit dem Bau der Glasüberdachung am Vorhofplatz und dem Nachholen einer offiziellen Eröffnung des „neuen Empfangsgebäudes“ am 21.9. bloss ein provisorisches Ende der Arbeiten am Bahnhof Luxemburg gefunden. So wurde z. B. von der Promotionsgesellschaft „City Gare Development Company“ 1992 in dem CFL-Direktionsgebäude ein großes New Look Projekt für das hauptstädtische Bahnhofsviertel und Bahngelände vorgestellt, welches nicht bloss das Bahnhofsviertel revalorisieren, sondern auch den unmittelbaren Bahnhofsbereich mit einbeziehen wollte.

Armand SCHILLING



Die etwa 55 cm hohe Kopfskulptur, kurz nach ihrer Wiederentdeckung in 1984 Foto: Armand Schilling

LE BON PLAN

pour accéder à votre logement

PRET AU LOGEMENT

SPUERKEESS
Äert Liewen. Är Bank.

Banque et Caisse d'Épargne de l'État, Luxembourg, établissement public autonome, 1, Place de Metz, L-2954 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg B 30775 www.bcee.lu tél. (+352) 4015-1

„...NODEEMS MIR EIS ELO RICHTEG GUTT KENNEN,
WELLE MIR 4 EIS NET MEI TRENNEN...“



...dat woren d'Wieder mat deenen den Jonny Uri an d'Véronique Thein den 07. September 2012 zu Pëtscht op der Gemeng hieren Bond fir d'Liewen geschloss hun. Mir hun ët eis nët huelen gelooss an sin deenen 2 frësch Ver-

mählten, am Numm vum Komitee vun der Sektoun Ettelbréck, op Grooljen gratuléieren gaang. Mir hun mat hinnen bei sonnegem Wieder an der bekannter „Mollibar“ op eng laang an glëcklech Zukunft geprost...

An och d'SYPROLUX-Leedung an d'Transport-Redaktioun schléissen sech deenen Wensch un.

V.l.n.r.: Claude Malget, Isabelle Bissen, Tania Pesch, Jonny Ury, Véronique Thein, André Bertemes

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 756,27

Seit dem 1. Oktober 2012 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 17,6237 €. Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (440,59 €) und einem Maximum von 29 Punkten (511,09 €). Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 16,6880 €. Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 17,1568 €. Für den Hilfskader: 16,6880 €.

**Der nächste
„Transport“
erscheint am
9. November 2012**

**Redaktionsschluss
ist der 2. November 2012**

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

Note à tous les services et filiales

OBJET: REMISE ANNUELLE DES CERTIFICATS POUR LA CONFECTION DES CARTES «LIBRE PARCOURS» ET «FIP»

Le personnel actif et retraité est informé que le(s) certificat(s) approprié(s) énumérés ci-après sont à remettre pour le 26 octobre 2012 au plus tard au Service Ressources Humaines, Bureau des Facilités de circulation (RH/S 2 - tél. 49 90 56 99):

- certificat scolaire pour les enfants s'adonnant à des études au-delà de l'âge de 18 ans,
- certificat attestant que l'agent ou le retraité touche les allocations familiales en faveur des enfants à charge (petits-enfants ou autres enfants),
- certificat de l'Administration Communale compétente attestant que la personne faisant le ménage de l'agent actif ou retraité (célibataire, veuf, divorcé ou séparé) est du premier degré de parenté avec le prénommé, n'a aucun revenu et habite de façon continue avec lui.

Le certificat remis après cette date entraînera un retard dans la confection des cartes ainsi que dans la remise des cartes aux titulaires.

La présente note figure également sur le site Intranet du Service Ressources Humaines et est à porter à la connaissance du personnel par la voie la plus appropriée.

Le Chargé de Gestion,
Nico BOLLENDORFF

