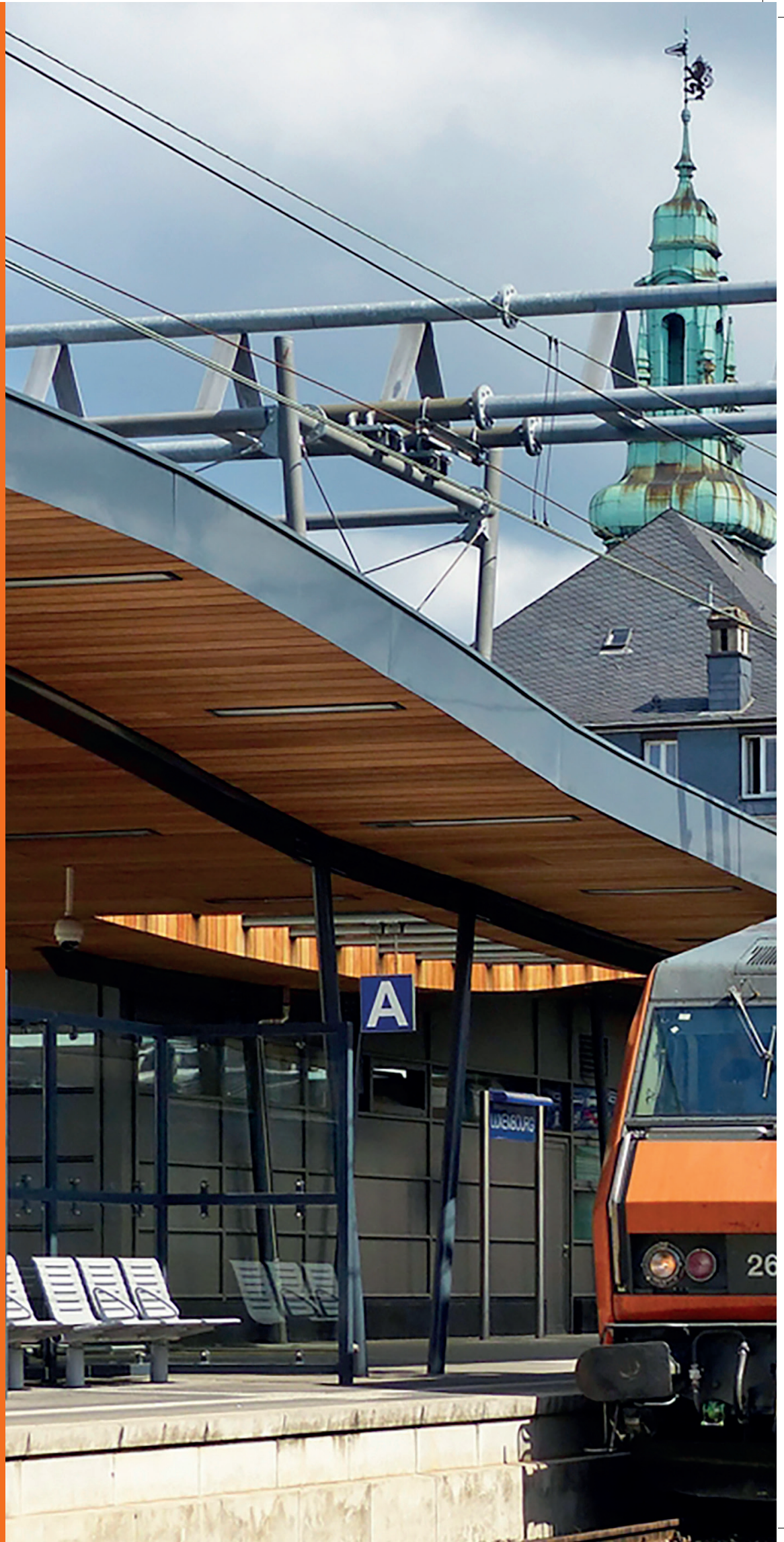


März 2025 | N°57.3

TRANSPORT



Sektioun Esch/Uelzecht:

Invitatioun

Heimat invitéiert d'Sektioun Esch/Uelzecht, lech ganz häerzlech op hier Generalversammlung:

**Freides, de 25. Abrëll 2025 um 18:00 Auer
am „Restaurant-Brasserie Mess Café“**
(57, rue Jean-Pierre Hilger L-4980 Reckange-sur-Mess)

Wann dir bei eis am Comité wëllt matschaffen, da mëllt iech w.e.gl. bei engem Comitésmember.

Nom offiziellen Deel invitéiert d'Sektioun Zentrum op en lessen. D'Partner vun eise Memberen si selbstverständlech och häerzlech wëllkomm.

Aus organisatoresche Grënn biede mer lech ëm Umeldung bis spéitstens, den 18. Abrëll 2025.

SYPROLUX-Generalsekretariat:
22 67 86-1 oder op: syprolux@pt.lu

**De Comité vun der Sektioun
Esch/Uelzecht**

Sektioun Beetebuerg:

Invitatioun

Heimat invitéiert d'Sektioun Beetebuerg, lech ganz häerzlech op hier Generalversammlung:

**Freides, den 11. Abrëll 2025 um 18:00 Auer
am Café de la Gare zu Helleng**

Nom offiziellen Deel invitéiert d'Sektioun Beetebuerg op en lessen.

Aus organisatoresche Grënn biede mer lech ëm Umeldung bis spéitstens, den 06. Abrëll 2025 an zwar beim:

Sektiounssekretär Serge Bousser
GSM: 691 658 560 oder
E-mail: sergebo@pt.lu

**De Comité vun der Sektioun
Beetebuerg**

Sektioun Zentrum:

Invitatioun

Heimat invitéieren d'Sektiounen Atert, Osten, a Lëtzebuerg, lech ganz häerzlech op hier 1. Generalversammlung als Sektioun Zentrum:

**Mëttwochs, de 26. Mäerz 2025 um 17:00 Auer
am Generalsekretariat vum SYPROLUX**
(20A, Stroosbuurgerstroos, Lëtzebuerg-Gare)

Wann dir bei eis am Comité wëllt matschaffen, da mëllt iech w.e.gl. bei engem Comitésmember.

Nom offiziellen Deel invitéiert d'Sektioun Zentrum op en lessen. D'Partner vun eise Memberen si selbstverständlech och häerzlech wëllkomm.

Aus organisatoresche Grënn biede mer lech ëm Umeldung bis spéitstens, den 19. Mäerz 2025.

SYPROLUX-Generalsekretariat:
22 67 86-1 oder op: syprolux@pt.lu

**D'Comité vun de Sektiounen
Atert, Osten a Lëtzebuerg**

Neujahrsgratulationen

Toex-Arens Hilda Mme	Wiltz
Mertens-Maquel Sonja Mme	Mettlach

MERCI

Mir soën lech alleguerten villmols Merci
fir déi generéis Don'ën.

1. Mee 2025
SYPROLUX – Familjefest
am Park zu Hesper
beim Beach Club

Mehr Sicherheit auch im Bereitschaftsdienst



FRANÇOIS DUHR
1. Vize-Präsident

Wir durchleben aktuell eine recht verrückte und besorgniserregende Zeit. Invasoren bekommen Rückendeckung und werden in ihrer Opferrolle bestärkt. Ein Präsident aus Übersee demütigt ein ganzes Land samt Präsidenten, die um ihr Leben kämpfen, vor der Weltpresse. Und am Ende des Tages ist klar, dass die alte Welt sich nicht mehr auf die einst neue Welt verlassen kann. Und zwar weder zu Wasser, zu Land oder in der Luft, noch politisch, wirtschaftlich oder in Sachen Verteidigung.

Einen positiven Effekt kann man dem Ganzen abgewinnen: das alte, etwas träge gewordene Europa, muss sich endlich aufrappeln und für seine eigene Sicherheit und Verteidigung sorgen. Verteidigungsminister:innen haben daher Hochkonjunktur. Um so mehr, begrüßen wir, das fast einstündige Treffen mit unserer Mobilitäts- und Verteidigungsministerin Yuriko Backes.

Sicherheit im Öffentlichen Verkehr

Ein zentrales Thema war die Sicherheit im öffentlichen Transport. Das Ministerium, genau wie der SYPROLUX, hat einen Anstieg der Übergriffe festgestellt. Es ist wichtig zu betonen, dass die Anzahl der tätlichen Übergriffe im Verhältnis zur Zahl der transportierten Reisenden sich in Grenzen hält, doch ist die für beide Seiten nicht zufriedenstellend. Leider kam die Stellungnahme des Staatsrates zum Gesetzesprojekt 8335 zur Sicherheit im öffentlichen Verkehr verspätet, was es dem Ministerium und SYPROLUX unmöglich machte, eine qualifizierte Aussage abzugeben. Wir werden das Dossier jedoch weiterhin aufmerksam verfolgen, um bei Bedarf rasch reagieren zu können.

In diesem Kontext wurde auch die Anerkennung aller Angriffe als Arbeitsunfälle, unabhängig davon, ob sie mit oder ohne Körperschäden einhergehen thematisiert. Die Ministerin hat uns ihre Unterstützung zugesichert, falls es keine Verbesserung zu diesem Thema gäbe.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die großen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur fortgesetzt werden müssen. Wir hoffen, dass die angekündigten erhöhten Verteidigungsausgaben nicht zu Lasten der Bahn gehen werden.

Finanzielle Verbesserungen verschiedener Berufsgruppen

Ein weiterer Punkt ist die Forderung nach einer verbesserten Vergütung verschiedener Berufsbilder. Das Ministerium bestätigte, dass die CFL-Direktion ein Projekt vorgestellt hat, welches dieser entspricht. Laut Aussagen des Ministeriums stehe diesem Vorhaben grundsätzlich nichts im Wege, solange die Kosten über das „contrat de service public“ abgedeckt seien. Wir erwarten demnächst eine detaillierte Vorstellung des Projekts seitens der Direktion, um uns ein klares Bild von den geplanten Verbesserungen machen zu können.

An dieser Stelle bedanken wir uns für die konstruktive Unterredung und sind zuversichtlich, dass wir auch in Zukunft ein offenes Ohr bei unserer Ministerin vorfinden werden.

IG 15 – Wiederaufnahme der Verhandlungen

Die IG 15 hinsichtlich des Bereitschaftsdienstes wird wieder auf die Agenda des „Comité de Suivi RH“ gesetzt, um einen Abschluss zu erzielen. Wir erinnern nochmals daran, dass der derzeitige Vorschlag der Direktion unsere Forderungen erfüllt, den Bereitschaftsdienst an die Arbeitsbedingungen zu koppeln. Dies bedeutet, dass maximal 14 Stunden (innerhalb 24h) gear-

beitet werden dürfen und eine ununterbrochene Ruhezeit von 10 Stunden garantiert werden muss. Diese Regelungen stellen eine klare Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation dar. Des Weiteren werden beide Prämie (prime d'astreinte und prime d'intervention) nach oben angepasst.

Ein Kritikpunkt bleibt die „compensation en nature“. Wir möchten betonen, dass der SYPROLUX auch hier einen klaren Vorschlag für den Beibehalt einer solchen Vergütung vorgelegt hat, entgegen der geplanten vollständigen Abschaffung einer „compensation en nature“ seitens der CFL-Obrigkeit. In diesem Sinne werden wir als SYPROLUX die Verhandlungen wieder aufnehmen. Eines muss jedem von uns klar sein: eine Fortführung des Bereitschaftsdienstes unter den Bedingungen von 1976, wie sie gegenwärtig angewendet werden, steht im Gegensatz zu einem Mehr an Sicherheit am Arbeitsplatz und ist daher inakzeptabel.

Sozialdialog

Der Sozialdialog bei der CFL existiert auf allen Ebenen. Die Sozialpartner treffen sich regelmäßig in der Zentraldelegation, sowie in den lokalen Dienststellendelegationen. Doch es gibt noch Luft nach oben. Sozialdialog bedeutet nicht, dass beide Seiten sich immer einig sind. Sozialdialog bedeutet vor allem eine Streitkultur zu haben, auf Grund von Argumenten Debatten zu führen und am Ende zu einer (Kompromiss-)Lösung zu gelangen im Sinne der Mitarbeiter. Jedoch wissen wir ganz genau, dass es das eine oder andere Sorgenkind bei den CFL gibt. Der CFL-Busbetrieb z.B. fällt schon fast in die Kategorie: schwer erziehbar. Hier werden aktuelle Bestimmungen häufig so interpretiert, dass sie nur der Obrigkeit zugutekommen, die Beanstandungen der lokalen Personalvertreter werden konsequent ignoriert.

Ein aktuelles Beispiel betrifft die Vergabe von Ruhetagen für die Reservisten. Es ist bekannt, dass jeder Mitarbeiter Anspruch auf 104 Ruhetage pro Jahr hat. Bei der Aufteilung auf die 13 Referenzperioden der Busfahrer fällt demnach in jeder Referenzperiode ein Anspruch von 8 Ruhetagen an. Es kann jedoch vorkommen, dass zu wenige oder zu viele Ruhetage in einer bestimmten Referenzperiode vorgesehen werden, bedingt durch die Dienstpläne. Derzeit hat man Kolleginnen und Kollegen, denen in den ersten beiden Referenzperioden bereits 20 Ruhetage eingeplant waren!

Besonders bedenklich ist, dass das Planungsbüro diese Ruhetage ohne Anfrage von bzw ohne Absprache mit den betroffenen Mitarbeiter, eingesetzt hat. Dieses Vorgehen ist inakzeptabel und wurde von unseren Personalvertretern kritisiert – bisher jedoch ohne den notwendigen Erfolg. Die Planer sind überzeugt, dass sie korrekt handeln, da laut ihrer Aussage am Ende des Jahres jeder Mitarbeiter die zustehenden 104 Ruhetage erhalten hat. Letztlich erscheint dies als ihr angestrebtes Ziel, unabhängig von den Wegen, die dorthin führen.

Leider ist dies nicht das erste Mal, dass im Busbetrieb geltende Bestimmungen ignoriert werden. Änderungen erfolgen erst unter massivem Druck unserer Personalvertreter. Es stellt sich daher die Frage, wie lange die Verantwortlichen noch die Augen vor diesem Fehlverhalten verschließen und es tolerieren.

François Duhr



Unterredung zwischen CGFP und SYPROLUX

Auf Initiative des SYPROLUX fand an diesem Freitag ein Meinungsaustausch zwischen der CGFP und den Vertretern der Eisenbahngewerkschaft statt. Beide Seiten befassten sich unter anderem mit dem jüngsten Plan zur Wiederaufrüstung Europas und deren möglichen Auswirkungen.

Nach der außenpolitischen Kehrtwende der USA sollen insgesamt 800 Milliarden Euro in die Verteidigungsausgaben investiert werden, um ein sichereres und widerstandsfähiges Europa zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang stellt sich jedoch die Frage, woher das viele Geld für den finanziellen Beitrag kommen soll, den Luxemburg leisten wird.

Die CGFP ist der Ansicht, dass die jüngste geopolitische Entwicklung nicht als Vorwand genutzt werden darf, um den roten Stift bei den Sozialausgaben anzusetzen. Zur Finanzierung der Verteidigung Europas wird die EU-Kommission Ausnahmen in den EU-Schuldenregeln ermöglichen. Fraglich bleibt, weshalb solche Ausnahmeregelungen sich nur auf die Militärausgaben beschränken sollen.

Mit Spannung wird die für den 19. März geplante Parlamentsdebatte über das Renten- und Pensionssystem erwartet. Die CGFP befürchtet, dass die politischen Verantwortlichen bald Pläne vorlegen werden, die finanzielle Einbußen für die Bürger nach sich ziehen könnten. Eine patronatsnahe Stiftung habe diesbezüglich bereits mächtig Vorarbeit geleistet, hieß es. In den Augen der CGFP ist es der falsche Zeitpunkt, um Leistungsverschlechterungen zu beschließen.

Bei ihrem bilateralen Treffen haben sich die CGFP und der SYPROLUX auch über die Entwicklung und den Verlauf der jeweiligen Berufslaufbahnen beim Staat und der Eisenbahn ausgetauscht. Beide Seiten stimmten darin überein, dass die Arbeitsplätze nicht an Attraktivität einbüßen dürfen. Nur so könne fachkundiges Personal eingestellt und langfristig an den Arbeitgeber gebunden werden.

Quelle: Pressemitteilung der CGFP



BU



Questions proposées à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef de Service BU, le 20 mars 2025

Réveillon 2024

Pour le 24 décembre de l'exercice écoulé, il avait été annoncé aux délégués du personnel par la Division du Mouvement resp. son représentant que les agents de conduite n'ayant plus de courses à assurer à partir de 18 heures dudit jour, seraient autorisés à rentrer à la maison chez leurs familles. Mais le soir en question, les trois agents présents au CEB n'ont pas respecté cette annonce et ont retenu les conducteurs/conductrices inutilement plus longtemps que prévu au travail. Pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise, les délégués du personnel demandent la publication d'un avis relatif aux dispositions et modalités à appliquer lors de la veille de Noël, et ceci dans un délai suffisant afin que l'ensemble des concernés puissent en prendre connaissance.

Attribution excessive de RP (repos périodique)

Au cours des mois de janvier et de février 2025, de nombreux conducteurs/trices du personnel de réserve se sont vus attribuer un nombre excessif de jours de repos hebdomadaires. Et ceci malgré l'opposition formelle et immédiate des délégués du personnel. Le service a donc accordé à ces agents des jours de repos auxquels ils n'avaient pas encore droit sous le « prétexte » que le service n'avait pas assez de tours de service. Pour les délégués du personnel, cette situation est intolérable et n'a pas grand-chose en commun avec une gestion cohérente du personnel. Les délégués du personnel désirent connaître l'avis du Chef de Service BU à ce sujet.

Comblement de 4 postes « Coach »

- Les délégués du personnel demandent combien d'agents ont postulé pour les postes à occuper?
- Les délégués du personnel désirent savoir si le Chef du Mouvement a procédé à une présélection parmi les candidats ayant brigué pour un tel poste. Dans l'affirmative, les délégués du personnel demandent comment et sur quelle base réglementaire cette présélection a eu lieu?

Organigramme du bureau de la planification

Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur l'organigramme de la cellule susmentionnée, ainsi que sur les attributions et tâches afférentes.

Équipement des agents opérationnels PC

Les délégués du personnel demandent à ce que les agents opérationnels titulaires du poste commande soient équipés de parkas de sécurité afin de mieux les protéger contre les intempéries et de les rendre plus visibles lors des rondes de contrôle dans les halls et à l'extérieur.

Divison matériel - Question 65/23 Enrouleurs automatiques de câble

Lors de la discussion de cette question, il a été retenu qu'une étude de faisabilité serait menée afin de déterminer la possibilité d'installer des rallonges sur des enrouleurs automatiques. Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement de ce sujet.

Divers

Liquidation des heures supplémentaires

- Combien de collaborateurs/collaboratrices se sont fait rembourser des heures supplémentaires en espèces en 2024 ?
- Combien d'heures au total ont été remboursées en espèces?

Pour le SYPROLUX

Christian Weyer
 Marc Becker
 Steve Schaaf
 Marco Figueiredo

MI



**QUESTIONS
CHEF DE SERVICE**

Questions proposées à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef du Service MI, le 12 mars 2025

- Les délégués du personnel souhaitent faire le point sur la nouvelle organisation du District T:
 - a) les attentes ont-elles été atteintes?
 - b) restent-ils des problèmes à résoudre?
- Le compteur CBRA dans Fiori est toujours alimenté par du congé de récréation. Cette thématique a été abordée à plusieurs reprises. Le problème n'est toujours pas résolu. Les délégués du personnel re-vendiquent une solution à très court terme pour ce problème, ainsi qu'une correction rétroactive.
- Les délégués du personnel demandent un premier bilan sur l'évolution des deux filières spécialisées travaux / exploitation du district MI/I.
 - a) Le but recherché a-t-il été atteint ?
 - b) des adaptations sont-elles prévues ?
- Il s'avère qu'il y a toujours des discordances parmi les équipes du service MI sur le tour de service de nuit (22 h-6 h). Les délégués du personnel demandent la mise en place d'un système uniforme au service MI pour régler ce problème. De plus les délégués du personnel désirent être informer quand le comité de suivi «Tableau de service» se réunira pour la prochaine fois?
- Les délégués du personnel constatent que le dialogue social au sein du Service MI est quelque peu difficile et manque de transparence. En guise d'exemple ils citent la réorganisation de la cellule formation. Celle-ci s'est faite sans information préalable de la délégation du personnel.
- Or, les délégués du personnel demandent donc des explications quant à cette réorganisation et souhaitent également obtenir des informations sur le suivi des qualifications des agents et de la formation continue.
- Des voitures de service sont régulièrement déclassées (accidents de la route, rejets au contrôle technique). Il s'agit ici d'imprévus. Les délégués du personnel demandent la mise en place d'une stratégie pour pallier ces imprévus et permettre une remise à disposition rapide des véhicules aux équipes concernées. En outre, lors des révisions et des contrôles techniques, les voitures ne sont pas disponibles pendant un certain temps pour les équipes. Les CFL pourraient-ils mettre des voitures de remplacement à disposition des équipes ?
- Les délégués du personnel ont eu connaissance d'un malaise/mécontentement au sein du personnel de conduite ROBEL. Les délégués du personnel désirent être informés sur la situation actuelle de cette équipe. Quelles solutions sont préconisées par le Service MI pour remédier à cette situation ?
- Les délégués du personnel souhaitent connaître le nombre restant de places de stationnement suite au réaménagement de la cour de la gare d'Ettelbruck. Par ailleurs, les délégués du personnel demandent s'il est prévu de réglementer l'accès à ce parking?
- Les délégués du personnel ont appris que, sur décision du Chef de service MI, la prime pour travaux en hauteur n'est pas attribuée aux agents travail-

... äere Spezialist fir de Wunnraum

ENTREPRISE DE TOITURE
WELTER JEANNOT

IMMOBILIÈRE
WELTER JEANNOT

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

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

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

lant dans une nacelle. Les délégués du personnel demandent des explications sur cette décision contraire à l'IG 10.

- Les délégués du personnel ont appris que le service MI compte remplacer à nouveau des postes de la carrière I par des postes de la carrière S (coordinateur voie) Cette situation n'est absolument pas tolérable et les délégués du personnel demandent des explications?

Pour le SYPROLUX

Fränz Duhr
Nelson Costa
Ed. Mallinger
Marc Langers
André Dhur
Paulo Correia

Sterbekassenvereins der Luxemburgischen Eisenbahner:

Einladung zur gewöhnlichen Generalversammlung

des Sterbekassenvereins der Luxemburgischen Eisenbahner,

am Samstag, den 29. März 2025 ab 18.00 Uhr

Seniorhôtel Echternach

(9, rue de l'Hôpital)

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den Präsidenten
2. Tätigkeits.- und Kassenbericht
3. Wahlen
4. Verschiedenes

**Für den Verwaltungsrat
Gilles Schroeder
Schriftführer und Kassierer**

TM

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chef du Service TM, le 27 mars 2025

1. Dans l'application Green Speed cDAS l'enregistrement et le surplus de données à introduire, pour utiliser le nouvel horaire, prend beaucoup de temps. En outre la modification des données dans la première gare étrangère prolonge le temps de voyage. Les délégués du personnel veulent savoir si une adaptation des temps est prévue afin d'être en mesure de procéder à ces opérations en toute sécurité?
2. Les délégués du personnel désirent être informés par voie de bilan des pannes techniques du matériel de la série 2400.
3. Les délégués du personnel désirent être informés par voie de bilan sur les retards supplémentaires encourus sur la ligne 1 entre Ettelbruck et Troisvierges, suite à la réduction de la vitesse à 80 respectivement 90km/h.
4. Les e-mails sur les tablettes respectivement les smartphones peuvent seulement être supprimés via l'ordinateur. Les délégués du personnel se demandent si des changements sont envisageables ?
5. Les délégués du personnel ont pris connaissance qu'un agent a dû fournir des explications écrites concernant un retard dû à un besoin naturel et demandent à thématiser ce sujet en cours de séance.
6. Les délégués du personnel désirent être informés sur le nombre d'agents tuteurs réalisant 5 tours nécessaires par mois afin de toucher la prime allouée.
7. Vu que le Windows Login sur le Railtap pose des problèmes aux conducteurs de trains, les délégués du personnel demandent si d'autres moyens d'accès, comme par exemple la matricule ou l'empreinte digitale, pourraient être utilisés pour faciliter le login ?
8. Les délégués du personnel demandent si des avantages pour le nettoyage des uniformes peuvent être négociés avec la firme externe?
9. Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur les responsabilités et les tâches relatives des agents dans les cas où ils exercent la fonction de chef remplaçant en cas d'absence de celui-ci. Comment l'agent remplaçant sera-t-il indemnisé?

Pour le SYPROLUX

Marc Adam
Kevin Arend
Kim Wester
Michel Schmitt
Igor Gomes
Natacha Ludwig

AV

Questions proposées à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef de Service AV, le 31 mars 2025

PAT

1. Les délégués du personnel demandent s'il est envisageable de supprimer les badges avec les numéros de contrôle des agents PAT hormis pour les trajets à bord du RE 11 vers le réseau allemand.
2. Les délégués du personnel souhaitent que, après un premier tour de validation des listes de congé, celles-ci soient renvoyées pour un deuxième tour. Cela permettrait aux agents PAT de poser les jours de congé restants sur les plages encore disponibles.
3. Les délégués du personnel demandent s'il est envisageable de remplacer les appareils de distribution de boissons et de collations actuels de la salle de repos des agents PAT à Luxembourg par des appareils de la société CFL Cactus Shoppi, avec la réduction accordée aux agents CFL. Il en est de même pour la machine à café.
4. Les délégués du personnel demandent si la date de cessation des activités de la société de gardiennage «Protection Unit» est déjà connue et quels scénarios nous devons anticiper. Nous souhaitons également connaître les formations dispensées au personnel de la société de gardiennage future et leur objectif.
5. Les délégués du personnel souhaitent connaître le suivi concernant la recherche d'une solution pour l'isolation des portes d'accès des automotrices de la série 2400, principalement pour les agents un peu plus petits.
6. Les délégués du personnel demandent un meilleur marquage du compartiment de la 1re classe des automotrices de la série 2400, identique à celui des automotrices sorties de l'opération mi-vie de la série 2200.
7. Les délégués du personnel demandent que les locaux de repos des PAT (par exemple à Kautenbach) soient équipés d'un réfrigérateur.

Guichet

8. Les délégués du personnel demandent l'installation d'une machine à café au centre de vente de Belval-Université afin de pouvoir enlever les machines à café privées. Dans ce même ordre d'idées nous demandons la mise à disposition des sachets de thé de la société Dallmayr pour les agents de la Division AV-CV (par exemple, dans la tisanerie à Luxembourg), comme c'est le cas pour le personnel de la Division AV-PAT.
9. Les délégués du personnel demandent d'élargir la présence de l'agent d'accueil situé dans le hall de la gare de Luxembourg, devant l'accès au centre de vente, à 12 heures par jour.
10. Les délégués du personnel souhaitent connaître les mesures prévues suite aux résultats du FORMS effectué auprès des agents travaillant sur un tour fixe au centre de vente de la gare de Luxembourg.
11. Les délégués du personnel souhaitent connaître le suivi du projet du nouveau PROC en gare de Luxembourg.
12. Les délégués du personnel demandent que des réservistes fixes, destinés principalement à effectuer la réserve du CallCenter, soient à nouveau mis en place afin d'améliorer le travail des agents réservistes et de garantir un service clients infaillible.
13. Les délégués du personnel demandent l'installation de nouveaux rideaux au CallCenter afin de limiter le courant d'air dû aux fenêtres qui semblent de moins en moins étanches, ainsi que l'installation d'un humidificateur pour améliorer la qualité de l'air au sein du CallCenter.

Pour le SYPROLUX

Jérôme Weyrich
Pedro Tavares
Markus Beckmann
Fabrice Bichler

Erleben Sie mehr in kürzerer Zeit! **CFL** evasion

Bordeaux St. Louis - Pointe de Grave - Bassin d'Arcachon – Dune du Pilat

Für den goldenen Oktober 2025 plant die Gewerkschaft Syprolux in Zusammenarbeit mit dem Reisebüro der Eisenbahn „CFL Evasion“ eine unvergessliche Reise nach Frankreich. Dieses Abenteuer bietet nicht nur den Komfort einzigartiger Züge und besondere Erlebnisse, sondern auch die Begleitung durch einen luxemburgischen Reiseleiter.

Dieses Mal entführen wir Sie nach Bordeaux. Bordeaux liegt etwa 45 km vom Atlantik entfernt an der Garonne und hat eine fast 2.300-jährige Geschichte. Die Stadt, die auf eine keltische Siedlung zurückgeht und unter den Römern Burdigala hieß, erlebte ihre erste Blütezeit durch Weinbau und Hafen. Bordeaux ist bekannt für seine hervorragenden Weinbaugebiete wie Saint-Emilion und Pomerol.

Programmvorschau: (vorbehaltlich Änderungen)

Tag 1:	Luxemburg – Paris – Bordeaux	Mittwoch, 8. Oktober
Die Reise beginnt am Luxemburger Hauptbahnhof, von dem aus Sie mit dem TGV nach Paris fahren. Nach einem Bahnhofwechsel in Paris setzen Sie Ihre Reise nach Bordeaux fort, wo Sie übernachten. (F, A)		
Tag 2:	Bordeaux – St. Louis-Pointe de Grave	Donnerstag, 9. Oktober
Nach dem Frühstück fährt die Gruppe mit der Eisenbahn vom Hauptbahnhof Bordeaux-Saint-Jean nach St. Louis-Pointe de Grave entlang der Gironde und durch die berühmten Weingärten des Médoc. Nach der Ankunft besichtigen Sie den „Phare de la Pointe de Grave“ und das Museum der Leuchttürme und Leuchtfeuer. Der Rest des Tages steht Ihnen in Bordeaux zur freien Verfügung. (F)		
Tag 3:	Bordeaux – Pessac – Bergerac – Saint-Emilion	Freitag, 10. Oktober
Nach dem Frühstück besichtigen Sie das Weingut „Château Haut-Brion“ in Pessac. Gegen Mittag Weiterfahrt nach Bergerac, wo Sie die Fachwerkhäuser und die Kirche Notre Dame besichtigen werden. Anschließend geht es weiter nach Saint-Emilion, bekannt für seine Weinberge und beeindruckende Architektur. Nach der Rückkehr können Sie Ihr Abendprogramm frei gestalten. (F)		

Tag 4:	Bordeaux – Bassin d'Arcachon– Dune du Pilat	Samstag, 1. Oktober
---------------	--	----------------------------

Nach dem Frühstück fahren Sie zum Bassin d'Arcachon und besichtigen die Dune du Pilat, die größte Düne Europas. Die Sportlichen können eine kleine Wanderung unternehmen oder einfach den Tag am Meer genießen. Nach der Rückkehr in Bordeaux endet der Tag mit einem gemeinsamen Abendessen. (F, A)

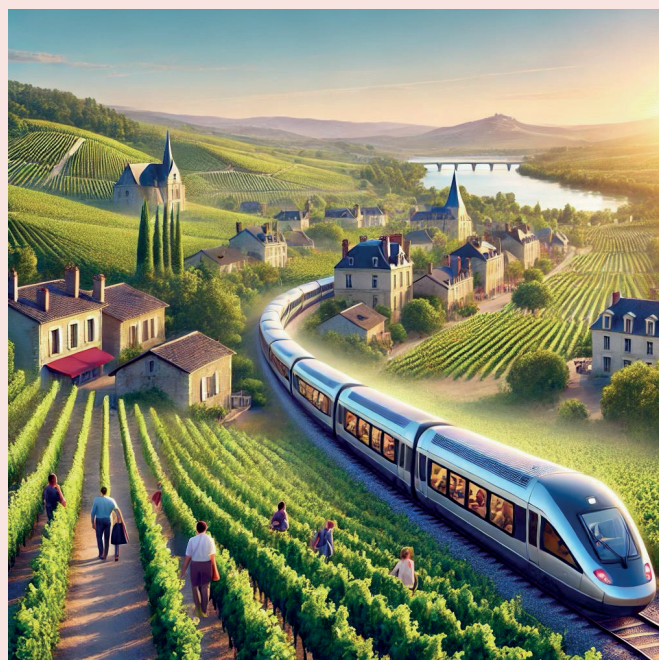
Tag 5:	Bordeaux – Paris – Luxemburg	Sonntag, 12. Oktober
---------------	-------------------------------------	-----------------------------

Nach dem Frühstück steigen Sie in den TGV, der Sie von Bordeaux nach Paris Montparnasse bringt. Nach einem Bahnhofwechsel in Paris Est kommen Sie in Luxemburg an. (F)

Interessiert? Wenden Sie sich an unser Reisebüro CFL Evasion und lassen Sie sich unverbindlich für diese einmalige Reise vormerken.

Das genau Programme steht ab Juli 2025 zu Verfügung.

Zögern Sie nicht und sichern Sie Ihre unverbindliche Vorreservierung unter: cfl-evasion@cfl.lu





Bhf Franzensfeste Brennerbahn und Pustertalbahn



Stadler Flirt im Bhf Innichen

Die Pustertalbahn in Südtirol

Neben der Vinschgaubahn, der Rittnerbahn, der Bahnstrecke zwischen Meran und Bozen sowie der Brennerbahnstrecke gibt es noch die Pustertalbahn in Südtirol. Der erste Antrag, eine West-Ost-Verbindung durch das Pustertal zwischen der Stadt Brixen über Lienz bis nach Marienburg (heute Maribor in Slowenien) wurde vom Bürgermeister von Lienz, Michael Sartori, an Kaiser Ferdinand I. am 14. Mai 1845 gestellt.

Obschon die Dampflokomotiven ihre Fähigkeiten bei vielen Bahnstrecken bereits unter Beweis gestellt hatten, sollte diese Bahnstrecke mit einer Pferdebahn bedient werden. Die Anfrage wurde nicht gleich bedient.

Es wurde zunächst u.a die wichtige Bahnstrecke von Wien über den Semmering nach Triest am 27. Juli 1857 für den Verkehr eröffnet. Erst nach dem Verlust Venetiens an das Königreich Italien im Jahr 1866 wand sich Österreich der einzig verbliebenen West-Ost-Verbindung zwischen Südtirol und Wien zu. Im Oktober 1869 begannen die Bauarbeiten der 209 km langen Bahnstrecke zwischen Villach und Franzensfeste.

Der Anschluss an die Brennerbahn im Westen wurde aus militärstrategischen Gründen nach Franzensfeste verlegt - aber auch um das starke Gefälle nach Brixen zu vermeiden. Diese Bahnstrecke wurde normalspurig und eingleisig ausgeführt und den höchsten Punkt erreichte die Bahn am Toblacher Sattel mit 1.215 m. Die 73 km lange Pustertalbahn mit der maximalen Steigung von 20 ‰ zweigte in Franzensfeste von der Brennerbahn ab und führt über Bruneck, und Toblach nach Innichen, wo sie in die Drautalbahn übergeht. Der minimale Radius beträgt 285 m und die Maximal-

geschwindigkeit wird mit 80 km/h angegeben. Die Bahnstrecke - damals eine technische Meisterleistung - wurde am 20. November 1871 eröffnet und diente zunächst nur militärischen Zwecken - bald sollte sich jedoch der wirtschaftliche Aufschwung einstellen.

Nach dem I. Weltkrieg verlor die Pustertalbahn (Südtirol wurde an das siegreiche Italien abgetreten) erheblich an Bedeutung und diente überwiegend nur noch dem lokalen Verkehr. Im II. Weltkrieg wurde die Bahnstrecke wegen der Kohletransporte aus Polen bombardiert und musste nach dem Kriegswirren instand gebracht werden.

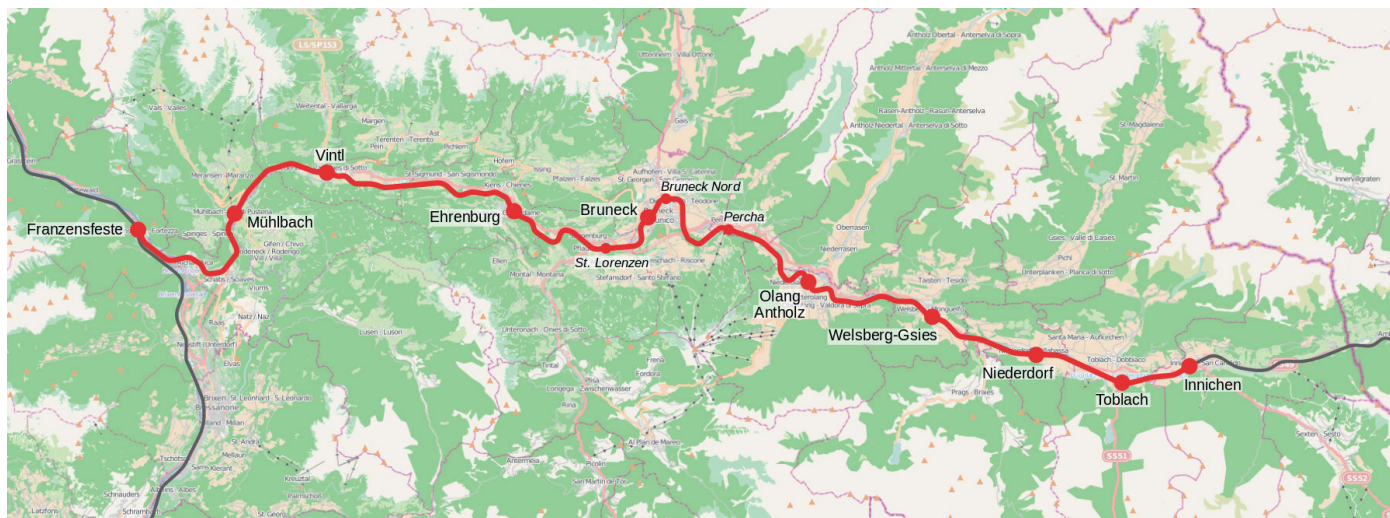
Im November 1974, nach über 100 Jahren Zugbetrieb mit Dampflokomotiven, wurden moderne Dieseltriebwagen eingesetzt. Zur Entlastung der Brennerbahn beschlossen die ÖBB und die FS die Modernisierung und die Elektrifizierung der Pustertalbahn im Jahr 1984 - ab dem 8. Februar 1989 verkehren die Züge „elektrisch“ zwischen Franzensfeste und Innichen.

Wohl bestand keine Trennung zwischen der Pustertal- und der Drautalbahn, da die Konzessionserteilung, der Bau und die Inbetriebnahme für die gesamte Strecke von Villach bis nach Franzensfeste gemeinsam und zusammenhängend erfolgten. Nach der Abtretung von Südtirol kam es zur Trennung der beiden Bahnstrecken - im Bahnhof Innichen befindet sich die Systemtrennstelle zwischen den beiden Bahnstromsystemen: dem italienischen (3kV Gleichspannung) und dem österreichischen (15 kV - 162/3 Hz Wechselspannung) - der Bahnhof dient als Endbahnhof der beiden Bahnstrecken. Der Güterverkehr auf der Pustertalbahn wurde im Jahr 2012 eingestellt.

Im Oktober 2021 wurde gemeldet, dass sich die Politik mit dem Gedanken trägt, die Pustertalbahn abschnittsweise zweigleisig auszubauen, sodass ein zusätzlicher Regionalexpresszug im Stundentakt verkehren könnte. Für das Projekt des teilweisen zweigleisigen Ausbaus der Pustertalbahn wurden die ersten

Quellenhinweise:

1. <https://de.wikipedia.org/wiki/Pustertalbahn>
2. <https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Pustertalbahn>



Bahnstrecke zwischen Franzensfeste und Innichen

Überlegungen angestellt - aber es liegen noch keine konkreten Planungen vor.

Eine weitere Verbesserung für die Passagiere besteht im Schwenk der Pustertalbahn in Richtung Süden (nach Brixen und Bozen). Um diese Erleichterung zu erreichen, ist der Bau einer 3,8 km langen Verbindungskurve geplant, die das Riggertal (ein kurzer Talabschnitt am Eisack) mittels einer Brücke überquert. Die Bahnarbeiten haben Mitte Dezember 2024 begonnen und nach der Verwirklichung wird es eine direkte Bahnverbindung (ohne Umstieg in Franzensfeste) von Bozen in das Pustertal geben.

Dem Fahrplan der Bahnstrecke von Franzensfeste nach Innichen entnimmt man, dass mittlerweile wieder Züge über die Grenze zwischen Italien und Österreich verkehren - eine wichtige Entscheidung für den Eisenbahnverkehr. Ab dem Bahnhof Innichen wird dem Reisenden die Fahrt nach Lienz in Osttirol angeboten - dort stehen ihm weitere Bahnstrecken innerhalb Österreich sowie nach Slowenien und den Staaten auf dem Balkan zur Verfügung.

Marcel Oberweis

ULC fordert endlich mehr Netto vom Brutto

Auch wenn die Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC) die jüngsten steuerlichen Maßnahmen der Regierung begrüßt, bleibt in Sachen Steuerpolitik nach wie vor erheblicher Nachholbedarf bestehen – nicht nur bei der Anpassung der Steuertabelle an die Inflation. Die Verbraucher wurden durch die zum 1. Januar in Kraft getretenen Steuererleichterungen zwar etwas entlastet, auf der anderen Seite führen massive Preissteigerungen in den Bereichen Energie, CO2-Steuer und Lebensmittel jedoch zu einer erheblichen finanziellen Mehrbelastung.

„Wie bei einer solchen Politik am Ende mehr Netto vom Brutto übrigbleiben soll, ist für die ULC nicht nachvollziehbar. Die Preise für Gas und Strom sind seit Jahresbeginn drastisch gestiegen, die Lebensmittelpreise ziehen ebenfalls weiter an, und auch andere stetig steigende Alltagskosten wie Versicherungsprämien und kommunale Abgaben belasten die Haushalte zunehmend. Und das Ende des Tunnels ist leider noch längst nicht erreicht“, so ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Vor diesem Hintergrund hat die ULC im vergangenen Jahr wiederholt gefordert, die Deckelung der Energiepreise bis mindestens Ende dieses Jahres beizubehalten. „Da die Regierung diese Forderung ignorierte bzw. sich hinter Brüssel versteckt, muss sie sich nun der Kritik stellen. Die Aufhebung der Preisdeckelung trifft nämlich vor allem Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen besonders hart. Trotz Energie- und Teuerungsprämien bleibt für diese Haushalte am Ende des Monats kein oder nur sehr wenig finanzieller Spielraum übrig“, unterstreicht ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Doch nicht nur einkommensschwache Haushalte sind betroffen. Auch jene, die in den vergangenen Jahren in nachhaltige

Lösungen wie Wärmepumpen oder Elektromobilität investiert haben, werden durch die steigenden Energiekosten und die neue Tarifstruktur für das Stromnetz regelrecht bestraft. „Eine transparente und kohärente, auf Planbarkeit aufgebaute Politik sieht aus Sicht der ULC definitiv anders aus. Wer weiterhin mit dem Slogan ‚Mehr Netto vom Brutto‘ wirbt, verliert an Glaubwürdigkeit“, so ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Die ULC fordert die Regierung deshalb auf, dringend zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen. Dazu gehören unter anderem:

- weiterführende Steuererleichterungen, vor allem für niedrige und mittlere Einkommen
- eine gerechtere und auf Planbarkeit ausgelegte Preisgestaltung für Strom und Energie
- Maßnahmen zur Stabilisierung der Lebensmittelpreise

Wenn nicht bald entschlossen gehandelt wird, droht eine zunehmende finanzielle Belastung für weite Teile der Bevölkerung. Die Stärkung der Kaufkraft muss eine politische Priorität sein. Die Regierung hat es in der Hand und auch den finanziellen Spielraum, den Slogan „Mehr Netto vom Brutto“ endlich Realität werden zu lassen, und zwar nicht nur in der Theorie. „Die Politik muss die Sorgen der Menschen endlich ernst nehmen. Dass die hohen Energiepreise, wie jüngst vom zuständigen Minister bemerkt, ein Risiko für die Industrie und die Wirtschaft sind, kann niemand bestreiten. Sie sind jedoch auch ein Risiko und eine extreme Belastung für sehr viele Haushalte“, so ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Mitgeteilt von der ULC am 27. Februar 2025



Vor 280 Jahren wurde Alessandro Giuseppe Antonio Anastasio Volta geboren

Alessandro Giuseppe Antonio Anastasio Volta wurde in Como in Norditalien am 18. Februar 1745 als Sohn einer lombardischen wohlhabenden Familie geboren. Nach dem Tod des Vaters im Jahr 1762 wuchs er mit Mutter und Schwestern beim Onkel Don Alessandro, einem Geistlichen auf. Alessandro Volta besuchte die Jesuitenschule während den Jahren 1758 bis 1760 in Vorbereitung der Juristenlaufbahn und im Jahr 1761 wechselte er zum Seminar S. Caterina in Como, um die Laufbahn der Geisteswissenschaften einzuschlagen. Um das Jahr 1765 ist Volta ein häufiger Besucher des Wissenschaftlers Giulio Cesare Gattoni, wo ihm die Möglichkeit angeboten wird, das physikalische Laboratorium zu benutzen - hier galt sein Interesse der Elektrizitätslehre.

Im Alter von 18 Jahren korrespondierte er bereits mit führenden Gelehrten seiner Zeit u.a. dem Professor Giambattista Beccaria, dem Wissenschaftler Jean-Antoine Nollet, mit Benjamin Franklin in Amerika und mit Joseph Priestley. Diese gaben ihm den Ratschlag, sich auf die experimentellen Arbeiten zu konzentrieren. Mit der im Jahr 1769 publizierten Doktorarbeit „De vi attractiva ignis electrici ac phaenomenis inde pendentibus“, seine erste bedeutende wissenschaftliche Arbeit, wurde sein Bekanntheitsgrad gesteigert. Im Oktober 1774 wurde er zum Direktor der Schulen in Como ernannt, im folgenden Jahr wurde ihm der Lehrstuhl für experimentelle Physik des „Reale Ginnasio“ in Como angeboten. Aufgrund seiner außerordentlichen Kenntnisse wurde er zum Professor für Physik an der Universität Pavia im Jahr 1778 berufen.

Die Vereinfachung des Elektrophors, eine elektrostatische Induktionsmaschine, mittels welcher man die statische Elektrizität bequemer durch Influenz erzeugen und ebenfalls transportieren konnte, fand im Jahr 1775 statt. Diese Apparatur beruhte auf den Arbeiten des schwedischen Physikers Johan Wicke aus dem Jahr 1762. Durch die Veröffentlichung des Elektrophors wurde Alessandro Volta diese Erfindung zuerkannt.

Im Jahr 1776 entdeckte er Gasblasen, welche aus den Sümpfen (nahe am Lago Maggiore) aufstiegen. Durch Untersuchungen stellte er fest, dass es sich um das brennbare Gas Methan handelte und weitere Experimente mit diesem Gas führten zur Erfindung der „Volta-Pistole“. Im Jahr 1777 machte er die Bekanntschaft mit dem Physiker Daniel Bernoulli in Basel. Die Proportionalität zwischen der eingebrachten Ladung und der Spannung im Kondensator wies er im Jahr 1778 nach. Alessandro Volta beschrieb als Erster die Funktionsweise des Telegraphen und er hatte das Gesetz der Volumenausdehnung von Gasen proportional zur Temperatur (später das Gay-Lussac-Gesetz) vorweggenommen.

Für diese wissenschaftlichen Arbeiten ernannte ihn die „Royal Society“ in London im Jahr 1791 zum Mitglied und die Copley-Medaille wurde ihm im Jahr 1794 verliehen. Diese Medaille gilt als deren älteste und höchstdotierte Auszeichnung.

Die Verdienste für die junge Wissenschaft Elektrizität

Der elektrische Strom stellt die kontrollierte Bewegung in einer Richtung von winzig kleinen Teilchen (Elektronen), die eine elektrische Ladung tragen, dar. Bereits 600 v. Chr. macht der griechische Gelehrte Thales von Milet eine historische Entdeckung - er rieb ein Stück Bernstein an einem Tierfell und stellte fest, dass kleine Teilchen wie Federn angezogen wurden. Dieses Experiment gilt als der Ursprung der Entdeckung der Elektrizität - das griechische Wort für Bernstein „elektron“ diente als Namensgeber. Es vergingen weitere 1000 Jahre, ehe es Alessandro Volta gelang, einen kontinuierlichen Elektronenfluss zu erzeugen - dies durch die Erfindung der ersten funktionierenden Batterie (Voltasche Säule) im Jahr 1800.



Dem Gelehrten waren die Versuche mit den Froschschenkeln von Luigi Galvani aus dem Jahr 1791 bekannt, welche mit Kupferhaken an einem eisernen Gitter aufgehängt waren und bei Berührung mit dem Eisengitter (zwei verschiedene Metalle) zuckten. Luigi Galvani vermutete, dass im Gewebe „tierische Elektrizität“ gespeichert wäre und wenn diese durch einen Draht fließen würde, dann käme es zu diesen Muskelzuckungen. Da die Ursache für das Muskelzucken jedoch nicht eindeutig war, entwickelte sich ein heftiger Streit um den Galvanismus zwischen den Wissenschaftlern. Für Galvani galt - der Frosch stellte eine Leidener Flasche (ein Kondensator) dar, Volta sah indes nur eine Art Detektor. Dieser Zwiespalt führte im Gefolge zu weiteren wissenschaftlichen Experimenten und schließlich ergab sich die bahnbrechende Erfindung der Batterie durch Alessandro Volta. Im Jahr 1793 erkannte er, dass nur durch die Berührung von zwei verschiedenen Metallen der „elektrische Strom“ fließen konnte.

Er verstärkte die Elektrizitätserzeugung durch die Vervielfachung der Berührungsstellen zwischen den einzelnen Metallen Kupfer und Zink sowie durch das Hinzufügen von Flüssigkeiten u.a. verdünnte Schwefelsäure. Die im Jahr 1800 konstruierte „Voltasche Säule“ bestand aus ungefähr 600 Platten von jeweils 1,5 mm Dicke. Die beiden Enden wurden mit einem metallischen Draht verbunden. Das Zink wurde positiv und das Kupfer negativ geladen, sodass eine Spannung aufgebaut wurde und ein elektrischer Strom fließen konnte. Die „Voltasche Säule“ rief dieselbe Wirkung wie diejenige durch die Reibung gewonnene Elektrizität hervor - ein gewaltiger Fortschritt für die junge Wissenschaft.

Durch zusätzliche Untersuchungen legte Alessandro Volta die elektrochemische Spannungsreihe im Jahr 1801 fest, welche das Verhalten von Metallen gegenüber den elektrischen Ladungen beschrieb. Die ersten primitiven elektrochemischen Batterien wiesen nur eine Spannung von etwa 100 V auf. Am 7. November 1801 reiste er nach Paris,



wo er Napoleon Bonaparte seine Batterie vorführte und er erhielt die Ehrenmedaille in Gold seitens des „Institut de France“ im Jahr 1802.

Ein neues Teilgebiet der Elektrizitätslehre, die Elektrodynamik, kam zu Tragen - die Erfindung der Batterie ermöglichte die weitere Erforschung der magnetischen Eigenschaften elektrischer Ströme und die Anwendung der Elektrizität in der Chemie. Bis in die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts war die „Voltasche Säule“ der wichtigste Lieferant an elektrischer Energie u.a. für die Telegraphie.

Ob seiner wissenschaftlichen Erkenntnisse wurde ihm die Ehrenmedaille in Gold vom „Institut de France“ im Jahr 1802 verliehen. Zum Dekan der philosophischen Fakultät in Como wurde er im Jahr 1813 berufen und dort blieb er bis zur Emeritierung im Jahr 1819. Seine letzten Lebensjahre waren durch Krankheiten geprägt und er starb im Alter von 82 Jahren in Como am 5. März 1827.

Ihm zu Ehren wurde die internationale Maßeinheit für die elektrische Spannung mit V (Volt) im Jahr 1881 festgelegt. In der Elektrotechnik gilt: 1 V entspricht der elektrischen Spannung zwischen zwei Punkten eines homogenen, gleichmäßig temperierten metallischen Leiters, in dem bei einem zeitlich unveränderlichen Strom der Stärke 1 A zwischen den beiden Punkten die Leistung von 1 W umgesetzt wird.

Marcel Oberweis

Quellenverzeichnis:

1. https://fr.wikipedia.org/wiki/Alessandro_Volta
2. <https://www.futura-sciences.com/sciences/personnalites/physique-alessandro-volta-633>
3. <https://gallica.bnf.fr/essentiels/node/5584>



Services Centraux:

Invitaioun

Heimat invitéiert d’Kommissioun vun de Services Centraux lech ganz häerzlech op hier Generalversammlung:

**Donneschdes, den 03. Abrëll 2025
um 17:00 Auer
am SYPROLUX-Generalsekretariat**

Nom offiziellen Deel invitéiert d’Kommissioun vun de Service Centraux op en lessen.

Dofir mëllt iech w.e.gl. bis den 27. Mäerz um Generalsekretariat un:

SYPROLUX-Generalsekretariat:
22 67 86-1 oder op: syprolux@pt.lu

D’Personalvertrieeder vun de Services Centraux

Muttergottesoktave 2025

Eis Mass ass Samschdes, den 24. Mee 2025 um 8:00 Auer.

Duerno géinge mer zesumme Kaffi drenke goen.

Duerfir mëllt lech w.e.gl. um SYPROLUX-Generalsekretariat un.
(Tel. 22 67 86-1,
e-mail: syprolux@pt.lu)

D’Schlussprozesssioun vun der Muttergottesoktav ass Sonndes, den 25. Mee 2022 um 15:00 Auer.

De Rendezvous ass op der Place Clairefontaine ëm 14:45 Auer.





Die Schmalspurbahn auf der Insel Langeoog

Der Wasserturm - das Wahrzeichen der Insel

Die Insel Langeoog (im ostfriesischen Dialekt bedeutet dies lange Insel) weist die Fläche von knapp 20 km² auf und die Dünen erreichen die Höhe von 20 m. Mit einer Länge von rund 12 km ist die Düneninsel länger als die Nachbarinsel Spiekeroog im Osten und Baltrum im Westen - aber kürzer als Norderney und Juist. Unter den ostfriesischen Inseln ist Langeoog die einzige, die bisher ohne seeseitige Küstenschutzbauwerke auskommt.

Der im Jahr 1909 erbaute Wasserturm ist das Wahrzeichen der Insel und kann während der Sommersaison bestiegen werden - eine Aussicht über das Dorf und die Dünen, die das Dorf vom Strand, lohnen den anstrengenden Aufstieg. Am 22. Juni 1901 wurde die 3,5 km lange eingleisige, meterspurige und nicht elektrifizierte Schmalspurbahn als Pferdebahn zum Transport von Personen und Gütern in Betrieb genommen. Sie verkehrte vom damaligen Anleger, nahe am heutigen Hafen gelegen, durch das Inseldorf zum Hospiz.

Nach der Zerstörung des Anlegers durch eine schwere Sturmflut am 18. und am 27. Oktober 1936 wurde die Pferdebahn durch eine motorisierte meterspurige Inselbahn ersetzt. Die Bahnstrecke musste erneuert werden und der Betrieb begann wieder am 2. Juli 1937. Seitdem endet die nunmehr 2,6 km lange Bahnstrecke vom Fährhafen kommend im neuen Bahnhof am Ortsrand, da die Kurvenradien im Dorf zu klein waren - dieser wurde während den Winterhalbjahren von 1993 bis 1996 durch einen Neubau an gleicher Stelle ersetzt. Im Jahr 1937 wechselte man von der Pferdebahn zum motorisierten Verkehr durch die Anschaffung von zwei Diesellokomotiven (24 PS und 48 PS) sowie vier Personen- und acht Güterwagen.

Am 30. Mai 1961 begann die Ära der Triebwagen mit der Anschaffung des im Jahr 1955 gebauten zweimotorigen Triebwagens VT1 und im Jahr 1964 kam der einmotorige Triebwagen VT2 zum Einsatz. Etwas später kamen der Triebwagen VT3 sowie der Triebwagen VT4 dazu. Die Triebwagen VT1 und VT4 wurden in den 1980er und 1990er Jahren in der Regel an der Zugspitze Richtung Hafen vor den Gepäckwagen eingesetzt und zogen den gesamten Zug in diese Richtung. In Gegenrichtung wur-

de der Zug meist vom stärkeren Triebwagen VT3 gezogen. Der schwächste Triebwagen VT2 kam später nur noch sporadisch zum Einsatz.

Im Jahr 1995 wurden zehn neue Personenwagen sowie fünf Diesellokomotiven bei Schöma bestellt. Gleichzeitig wurden die Dieseltriebwagen und die geschlossenen Personenwagen verkauft u.a. gelangte der Triebwagen VT 2 im Jahr 1999 zur Selfkantbahn unter der Bezeichnung VT 102. Der Güterverkehr wurde am 30. April 2008 eingestellt und seither wird nur noch der Personenverkehr angeboten.

Die Wagen der nostalgischen Inselbahn sind von unterschiedlicher Farbe. Die beiden feuerroten „Schöma“-Diesellokomotiven sind an den beiden Enden des Zuges vorgespannt, diese Bespannung (Sandwich-Formation) ist sehr praktisch, denn so muss nicht an den beiden Endpunkten rangiert werden - der Zug pendelt problemlos hin- und her. Bei normalem Passagieraufkommen kommt ein Zug mit sechs Wagen zum Einsatz und bei höherem Aufkommen wird ein zweiter Zug mit fünf Wagen in Betrieb gesetzt. Die Dauer der Fahrt beträgt etwa sieben Minuten - die maximale Geschwindigkeit wird mit 25 km/h angegeben.

Marcel Oberweis



In der Sandwich-Formation



Die Abfahrt im Hafen

Quellenverzeichnis:

1. <https://de.wikipedia.org/wiki/Langeoog>
2. https://de.wikipedia.org/wiki/Inselbahn_Langeoog
3. <https://www.ostfriesland.travel/orte/landkreis-wittmund/langeoog>

Beteiligung der Fürsorgekasse an den im Jahr 2024 entstandenen Arzt- und Krankenkosten

Die Generalversammlung der Fürsorgekasse vom 25. November 2000 in Wasserbillig beschloss innerhalb der Kasse einen Fonds für Gesundheitsausgaben zu schaffen.

Der Fonds gewährt seine Leistungen in folgenden Fällen:

- Wenn bei längerem Krankenhausaufenthalt die Krankenkasse mit der Begleichung der Aufenthaltskosten aufhört, ohne dass es sich jedoch um einen „Pflegefall“ im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen handelt, übernimmt der Fonds den Tagessatz.
- Bei längeren und kostspieligen Krankheiten übernimmt der Fonds die Behandlungskosten, unabhängig davon ob die Behandlung ambulant oder stationär, ob im In- oder Ausland geleistet wurde, und zwar nach Abzug der Übernahme der Kosten durch die Krankenkasse und durch die CMCM. Berücksichtigt werden alle Rechnungen von Ärzten, Krankenhäusern oder Apotheken.
- Ungedeckte Arzneikosten, auch solche die von der Krankenkasse nicht rückerstattet werden, aber sofern die Arzneien vom Arzt verschrieben worden sind, werden vom Fonds übernommen.

Recht auf die Leistungen des Fonds haben:

- Das wirkliche Mitglied der Gesellschaft;
- Dessen Ehepartner
- Dessen Mutter, Schwiegermutter, Schwester, Schwägerin, Schwiegertochter oder dessen großjährige Tochter, wenn diese seinen Haushalt führen, und für deren Unterhalt er aufkommt, wenn sein Ehepartner den gemeinsamen Haushalt nicht mehr führt oder führen kann, oder wenn er ledig ist;
- Dessen Kinder die jünger als 18 Jahre sind, ob es die eigenen sind, die Adoptivkinder oder die Kinder des anderen Ehepartners, die zu seinen Lasten sind;
- Die überlebenden Kinder des Mitgliedes. Wenn die Kinder im In- oder Ausland studieren, wird die Altersgrenze entsprechend den Bestimmungen der Krankenkasse festgesetzt. Keine Altersgrenze besteht für psychisch oder physisch behinderte Kinder.

Um in den Genuss der Leistungen des Fonds zu kommen, muss das Mitglied bis zum 31. März eines Jahres alle Belege einsenden insofern sie im jeweilig vorherigen Jahr ausgestellt wurden. Als Belege zählen die von der Krankenkasse ausgestellten Rückerstattungsabrechnungen, sowie die beglichenen Rechnungen

der Apotheker oder anderer Gesundheitsleistungserbringer.

Belege, die nach dem 31. März eingeschickt werden, können erst im folgenden Jahr, nach den dann geltenden Bestimmungen, berücksichtigt werden.

Der Fonds übernimmt, unter Beachtung des folgenden Absatzes, die ungedeckten Gesundheitsausgaben, welche durch die im vorherigen Artikel aufgeführten Belege eingebracht werden, insofern sie jedoch einen Freibetrag von 70€, Index 100 zu berechnen am 31. Dezember des geltenden Jahres) übersteigen. Ausgenommen von einer Übernahme durch den Fonds sind folgende Ausgaben:

- Die Mehrkosten bei einem Krankenhausaufenthalt in der ersten Klasse;
- Die Kosten für Brillenfassungen (die Gläser werden voll angerechnet);
- Die Kosten für Edelmetalle und Email bei Zahnersatz, sowie für Mehrausgaben, die durch Vernachlässigung der regelmäßigen Zahnarztbesuche entstehen (Nichtbeachtung der Präventivmedizin);
- Die Kosten des Krankenhausaufenthalts bei Pflegefällen (insofern sie von der Krankenkasse als solche anerkannt werden);
- Die Kosten für von der Krankenkasse nicht genehmigte Kuraufenthalte; für genehmigte Kuraufenthalte werden die Hotelkosten nicht übernommen.
- Der Höchstbetrag, der jährlich vom Fonds ausbezahlt wird, ist auf 9 920 € festgesetzt.
- Daraus erfolgt, dass wenn die Ansprüche aller Mitglieder in einem Jahr diesen Betrag übersteigen, wird der Restbetrag, laut Artikel 4, Absatz I, dieser Verordnung, zu Lasten des Mitgliedes, im prozentualen Verhältnis zum obigen Absatz vorgesehenen Höchstbetrag gekürzt.
- Dieser Betrag wird für alle Mitglieder einmal im Jahr vom Fonds überwiesen. Das Datum der Überweisung wird im „Transport“ veröffentlicht.
- N.B.: Der Freibetrag für das Jahr 2024 beläuft sich auf 661,01 € (70 x 9,443 Index Januar 2025)
- Einsendeschluss für die Belege an das SYPROLUX-Generalsekretariat, B.P. 2615, L-1026 Luxemburg ist der 01.04.2025.**

Reisen mit dem Groupement des Amis du Rail (GAR):

10 tägige Eisenbahnreise nach Verona vom 01. bis zum 10. Mai 2025

Verona ist eine Großstadt in der Region Venetien im Nordosten Italiens und ist Hauptstadt der Provinz Verona. Verona liegt an der Etsch etwa 59 m über dem Meeresspiegel am Austritt des Etschtals und der Brenner-Transitroute in die Po-Ebene und somit an einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt. Seit dem Jahr 2000 gehört die Altstadt von Verona zum UNESCO-Welterbe. Heute ist die Stadt ein wichtiges Wirtschaftszentrum und Sitz der Universität Verona.

Die Arena von Verona ist ein gut erhaltenes römisches Amphitheater im historischen Zentrum der italienischen Stadt Verona. Sie ist ein Symbol der venetischen Stadt zusammen mit den Figuren von Romeo und Julia. Wir werden im Hotel ARK in der Nähe (10 Gehminuten) des Bahnhofs Verona-Porto Nouvawohnen.

Weitere Informationen auf: www.gar.lu

Die nächsten geplanten G.A.R. – REISEN (weitere Infos sobald Details bekannt sind auf www.gar.lu):

- September 2025 Reise nach Husum

Assemblée générale extraordinaire le jeudi, 03 avril 2025

à 18H00 au Casino Syndical (63. rue de Bonnevoie. Luxembourg)

Ordre du jour:

- Modification des statuts suivants la loi sur les ASBL
- Transfert du siège social de l'association

SIGNITEC S.à r.l.
Signmaking Solutions



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

Tél.: 26 30 55 61

www.signitec.lu

Der nächste „Transport“ erscheint am 25. April 2025

Redaktionsschluss ist der 17.04.2025

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

Transport

L-2560 Luxembourg
20A, rue de Strasbourg
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr: 2489-1289
Telefax: 22 67 09

Impression et Expédition:

Print Solutions S.à r.l., Luxembourg
Organe mensuel officiel du SYPROLUX
affiliée à la Fédération Internationale des
Organisations Syndicales du Personnel des
Transports et à la Fédération des Syndicats
des Transports dans l'Union Européenne.
La rédaction ne prend aucune responsabilité
en ce qui concerne les manuscrits non com-
mandés.

Les articles signés ne reflètent pas nécessai-
rement l'opinion de la fédération.

Der Punktwert-Index 944,43

Seit dem 1. September 2023 beträgt der Wert
eines Punktes für das Kaderpersonal
23,2752 €.

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

Für alle Elemente, die nicht pensionsberech-
tigt sind: 22,0395 €

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

SYPROLUX

syprolux@pt.lu

