

Organe Officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports affiliée à l'ETF - ITF

Nr. 10  
29. Juni 2018

# Transport

50  
Joer

50. Joergank • 20A rue de Strasbourg • L-2560 Luxembourg Tel.: 22 67 86-1 • Fax: 22 67 09 • E-mail: info@syprolux.lu • syprolux.lu



Foto: Claude Noel

## leV-Treffen in Gösing



Fotos: Mylène Bianchy





## Vorschläge verschiedener Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

Wie seit einigen Jahren schon bietet die Verwaltungskommission des Kinderferien- und Sozialwerks die Möglichkeit den Kindern und Enkelkindern unserer Mitglieder eine Beteiligung an den Unkosten der verschiedenen Aktivitäten zu gewähren.

### Kolonien und Camps

Für Kinder im Alter von 6 bis 17 Jahren die während den Winter- und Sommerferien an Camps oder Kolonien teilnehmen.

Auskünfte, weitere Vorschläge und Einschreibungen kann man unter folgenden Adressen nachfragen:

- **SNJ:** Tel: 247 86455 und [www.snj.lu](http://www.snj.lu)
- **CROIX-ROUGE:** Tel: 2755 2004 oder 2755 6202 und [www.croix-rouge.lu](http://www.croix-rouge.lu)
- **CARITAS:** Tel: 40 21 31-1 und [www.caritas.lu](http://www.caritas.lu)

### Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule

Anmeldungsformulare oder zusätzliche Auskünfte sind zu bekommen unter folgenden Adressen:

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>Studienkreis</b><br/>9, rue Jean Bertholet<br/>L-1233 LUXEMBOURG<br/>Tél: +352 45 58 70<br/><a href="http://www.studienkreis.lu">www.studienkreis.lu</a></p> | <p><b>INTELLEGO</b><br/>Tél: +352 661 787 995<br/><a href="http://www.intellego.lu">www.intellego.lu</a><br/>Tél: 45 58 70<br/><a href="mailto:contact@intellego.lu">contact@intellego.lu</a></p> |
|--|---|

Die Beteiligung des Kinderferien- und Sozialwerks beträgt eine jährliche (01. Januar-31. Dezember) maximale Gesamtrückzahlung des laufenden Jahres von 300€ pro Kind/Enkelkind bei Nachhilfekursen und 500€ pro Kind/Enkelkind bei Ferienkolonien. Eine solche Rückzahlung erfolgt bei Abgabe einer Kopie der Zahlungsquittung und Rechnung in unserem Sekretariat des SYPROLUX.

Um weitere Auskünfte oder Informationen zu erhalten, kontaktieren Sie:

**Manuel Mullenbach**  
(GSM: 661 185 236 oder  
E-Mail: [mullmanu@pt.lu](mailto:mullmanu@pt.lu))

**Der Verwaltungsrat  
des Kinderferien- und Sozialwerks**

## Sie lesen in dieser Nummer

Aktuelles .....	2
Leitartikel.....	3
Aktuelles .....	4
News .....	5
leV.....	6-8
ULC.....	9
Mobbing asbl .....	10
Wälderbahn.....	11
Museumsbahn .....	12-13
Wegwerfgesellschaft.....	14
Sport.....	15-16

**Le secrétariat général du SYPROLUX restera fermé le vendredi 6 juillet**

**RETROBUS SUMMERFEST 2018**  
Samschdeg, de 7. Juli  
Sonndeg, de 8. Juli  
zu Bestattung op der Kirchplatz  
Samedi, le 7 juillet  
Dimanche, le 8 juillet  
à Bettembourg, place de l'église  
Floumaert / Brocanta  
Ausstellung vun ale Bussen / Exposition de bus historiques  
Sprangschloss fir Kanner / Château gonflable pour enfants  
Fir lessen a Gedrénks ass gesuergt / Barbecue et buvette sur place  
Komm mat Zuch a Bus  
Organisateur: RETROBUS asbl  
Info: 691 660 661 / [info@retrobus.lu](mailto:info@retrobus.lu)  
[www.retrobus.lu](http://www.retrobus.lu)

**POLINI** agence immobilière  
**CROIX-ROUGE**  
**CNA**  
**BIL**  
**KLOCATIONS**  
**KiddyEVENT**  
**WunschKutsch**  
**emile weber**  
**Kmaxx**  
**Foyer** Agence Principale Fabienne PICCO



Mylène BIANCHY

# Von Wahlkampfbonbons über Utopien zur Just culture

Die 80-80-90-Regelung wird mit dem neuen Gehälterabkommen wieder abgeschafft. Die Stagezeit von drei auf zwei Jahren wieder verkürzt und der „ancienneté de service“ angerechnet. Pensionsabgaben der, in den Jahren 2015 bis 2018 eingestellten, Angestellten werden nachträglich seitens des Staates einbezahlt.

## Wahlkampfbonbon oder Einsicht?

Na? Hört ihr sie auch, die Stimmen, welche von Wahlkampfgeschenken grölen? Also noch einmal zum Mitschreiben an alle Brandstifter, die munter versuchen den Keil zwischen öffentlichen und privaten Sektor tiefer zu treiben: dieses Abkommen ist im Sinne der jungen Menschen. Ein Abkommen für diejenige, die erst beginnen sich ein Leben aufzubauen. Und alle, die glauben, dass man, um den Privatsektor zu stärken, den öffentlichen Sektor schwächen muss, sind auf dem Holzweg.

Als SYPROLUX begrüßen wir die erzielte Einigung zwischen der CGFP und Dan Kersch, Minister des öffentlichen Dienstes. Des Weiteren begrüßen wir die Vorgehensweise des Ministers, alle anderen Gewerkschaftsvertreter des öffentlichen Dienstes im Vorfeld konsultiert und über die bevorstehenden Schritte informiert zu haben. Am Ende liessen alle Seiten Einsicht walten im Sinne der künftigen Angestellten und des öffentlichen Dienstes.

Wir brauchen junge Leute im gesamten öffentlichen Dienst, und ins besondere im öffentlichen Verkehr. Die Herausforderungen sind groß, Bauvorhaben mehr als genug vorhanden. Wollen wir dem Verkehrskollaps entrinnen, so geht dies nur durch den Ausbau eines effizienten öffentlichen Transports. Und dieser benötigt genügend, gut ausgebildetes und motiviertes Personal.

Die Passagierzahlen schnellen in die Höhe, auf unserem Netz tummeln sich die Züge wie die Ameisen auf ihren Wegstrecken durch den Wald. Dies erfordert ein Mehr an Aufwand, ein Mehr an Aufmerksamkeit, ein Mehr an Verantwortung. Vor allem, aber nimmt die Schnelligkeit des Handels zu und somit steigt die Gefahr von Fehlentscheidungen oder Fehleinschätzungen.

## Nullfehlerquote ist eine Utopie

Fehler gehören zum tagtäglichen Leben. Die „Nullfehlerquote“ ist und bleibt schlichtweg eine Utopie. Hingegen wird der Versuch Fehler zu vermeiden unsere ständige Herausforderung sein. Und Verantwortung unser steter Begleiter. Wenn die „Nullfehlerquote“ nicht existiert, so ist dies kein

Freibrief für Fehlhandlungen zu entschuldigen, denn das Rechenschaft ablegen bleibt.

Derzeit wird intensiv über ein neues Disziplinarrecht bei den CFL debattiert. Um den Verhandlungstisch ist man sich einig, dass bestehendes Regelwerk an und für sich eine Anachronismus ist. Das „dictionnaire des punitions“ ist irgendwann zwischen Dampf- und Diesellok hängengeblieben. Völlig unlogisch ist ebenfalls die Tatsache, dass betreffender Agent sich nur vor dem „conseil d'enquête“ verteidigen kann, vor der „commission d'enquête“ wird er in die Rolle des Statisten gezwängt. Miteinander reden und Geschehnisse verstehen sind beides Elemente, welche in der jetzigen Prozedur eher zweitrangig sind. Der heutige Strafenkatalog begünstigt vielmehr ein sich Aufschaukeln von vielen kleinen Vergehen bis zum gefährlichen „point of no return“.

## Just culture soll Trumpf sein

Aus Fehlern sollen Lehren gezogen und Fehlerquellen identifiziert werden. Deshalb ist es wichtig, dass das Disziplinarrecht auf der Kommunikation fußt. Dies heißt wiederum, dass die Untersuchung, bzw. Analyse eines Geschehens in den Vordergrund treten muss. Dreh- und Angelpunkt wird dabei die Definition von Geschehnissen sein, sowie eine klare Klassifizierung möglicher Vergehen. Des Weiteren gilt es die Rollen einzelner Akteure in diesem neuen Prozess klar zu umreißen. Eigentlich ist das Ziel, so viele Geschehnisse wie möglich aufzuklären und somit eigentliche Strafverfahren zu vermeiden. Demnach ein Kreislauf von Analyse, Verantwortung übernehmen, Verbesserung, Ausbildung, Motivation; der eigentliche Sinn und Zweck einer Just Culture.

Für uns als SYPROLUX steht in dem ganzen Prozess die Betreuung des einzelnen Mitarbeiters im Mittelpunkt. Personalvertreter haben an und für sich zwei wichtige Missionen. Einerseits die Betreuung bzw. Begleitung eines Kollegen. Hier übernimmt er eher die Rolle des Zuschauers, der abwägt ob alles in geregelten Bahnen abläuft. Des Weiteren ist er eine Stütze für den Kollegen bzw. Kollegin in Gesprächen mit der Hierarchie.

Andererseits ist der Personalvertreter auch Verteidiger. In diesem Fall übernimmt er eine aktivere Rolle vor offiziellen Instanzen im Interesse des Kollegen bzw. Kollegin.

Ja, es kann eine Gratwanderung sein die verschiedenen Rollen zu trennen. Doch mal ehrlich: wir als Personalvertreter haben ja auch die Hoffnung noch nicht verloren, dass die „Soft skills“-Ausbildung der Chefs fruchten wird!

Mylène BIANCHY

## AUSFLUG für Pensionierte und Witwen

am Mittwoch, den 19. September 2018

Wir laden alle Pensionierten und Witwen (evt. mit Partnerin/Partner) zu unserem alljährlichen Ausflug ein.

Auf dem Programm stehen zwei Besichtigungen, morgens die Flugausstellung Junior bei Hermeskeil und nachmittags das Edelsteinmuseum in Idar-Oberstein.

### PROGRAMM:

- 08:00 Uhr: Abfahrt mit dem Bus am Bahnhof Luxemburg (CFL Busbahnhof) mit einem Bus der Firma Altmann
- 10:00 Uhr: Geführte Besichtigung der Flugausstellung.
- 12:30 Uhr: Gemeinsames Mittagessen im Spießbratenhaus in Idar-Oberstein  
Spießbraten vom Roastbeef (Angusrind) dazu Rettich und Pommies als Beilage  
Kaffee und Torte
- 14:30 Uhr: Besichtigung des Edelsteinmuseums
- Gegen 17:00 Uhr Rückfahrt nach Luxemburg

Der Teilnehmer-Beitrag für diesen interessanten Ausflug (Bus, Eintritte und Führungen, Mittagessen ohne Getränke) beträgt 50€, sowohl für das Mitglied als auch für die Begleitperson.

Dieser Betrag soll überwiesen werden auf das Konto des „Syndicat Chrétien du Personel des Transports“ BCEE LU07 0019 1000 0453 4000 mit dem Vermerk „Pensioniertenausflug“ bis spätestens den 14. September und gilt als Anmeldung.

Wir wünschen allen einen angenehmen Ausflugstag.

Die Kommissionsleiterin  
**Viviane WEIS**

## Ausflug von der TM-Kommission

Donneschdes, den 08.11.2018

06:00 Auer	Départ P&R Bouillon
08:00 Auer	Kaffispaus zu Annweiler
10:30 Auer	Visite vum Mercedes Benz Musée
13:30 Auer	Wierksbesichtigung vu Mercedes-Benz Untertürkheim

No der Visite fueren mer an den Hotel Maritim Stuttgart  
Den Owend steet dann zur fräier Verfügung.

Freides den 09.11.2018

10:00 Auer	Wierksbesichtigung bei Porsche
12:00 Auer	Visite vum Porsche Musée Stuttgart-Zuffenhausen
15:00 Auer	Retour Letzebuerg
19:30 Auer	Owesiessen am Brauhaus zu Merzig
22:00 Auer	+/- Arrivée P&R Bouillon

Präis ass 130 € pro Persoum am DZ

EZ ass plus vun 25 €

De Partner vum Member bezielt 150 €

Am Präis mat dran ass de Bus, de Kaffi (vum eischten Dag), den Hotel (mam Kaffi) an d'Visiten zu Stuttgart.

Kontosnummer: CCPL LU14 1111 0124 4630 0000

Unmeldeschluss ass de 7. Oktober, d'Iwwerweisung gëllt als Umeldung. Den Ausfluch begrenzt sech op 30 Leit.

**TM-Kommission**

## Vorankündigung

**Generalversammlung  
der Pensionäre und Witwen am 14.11.2018**

In der Generalversammlung der Pensionäre und Witwen am 14. November im Blindenheim in Berschbach/Mersch referiert Madame Pierrette Biver, Directeur adj. der Stiftung „Hëllef Doheem“ zum Thema Pflegeversicherung. Ein Thema welches uns alle interessieren dürfte.

**Die Pensionertenkommission**

... äere Spezialist fir de Wunraum



**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

## Steiererklärung och 2018!

Wann dir Hëllef bei äerer Steiererklärung braucht, zeckt net a rufft un.  
Weider Informatiounen um Tel: Basa-1289 oder 226786-1





### 13.06.2018

Die CFL Gruppe lud alle Mitarbeiter (innen) zum 10. Sicherheits- und Gesundheitstag ein. Hier wurde in verschiedenen Workshops, Arbeitsgruppen und Vorträgen versucht den Bediensteten die Themen: Arbeitsschutz, Betriebssicherheit, Verkehrssicherheit und Gesundheit näher zu bringen. In seiner offiziellen Ansprache, beglückwünschte der MDDI Minister François Bausch die CFL für die Organisation dieses Sicherheits- und Gesundheitstages.

### 14.06.2018

Am Nachmittag fand eine Unterredung mit dem EF-Direktor Marc Hoffmann statt. Hier wurden unterschiedliche Probleme der AV-, TM-, und BU-Betrieben angesprochen.

### 15.06.2018

Gegen Mittag berief der Minister Dan Kersch (Fonction Publique) die betroffe-

nen Gewerkschaften ein, um ihnen das neue Abkommen was mit der CGFP ausgehandelt wurde zu erklären.

Gegen Mittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat zwecks Abwicklung des Tagesgeschäftes.

Am späten Nachmittag traf sich der Vorstand der Sterbekasse der FCPT.

Am Abend organisierte der FC Ate-liers sein traditionelles Fußballspiel „Blo géint Giel“ auf dem Fußballfeld in Sandweiler.

### 17.06.2018

Vom 17. bis zum 20. Juni nahm eine SYPROLUX-Delegation am leV-Kongress in Gösing teil.

### 21.06.2018

Am Morgen nahmen die Personalvertreter der EI- und MI-Betriebe an der Sitzung beim „Chargé de Gestion GI“ teil.



Steve WATGEN

Die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy nahm am Verwaltungsrat der CFLcargo teil.

Die CFL lud alle langjährige und verdienstvolle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu einer Feierstunde ein, bei dieser Gelegenheit wurden sie für langjährige Dienste ausgezeichnet.

### 22.06.2018

Am Nachmittag fand eine Unterredung mit dem GI-Direktor Henri Werdel statt. Hier wurden Probleme des EI-Betriebes angesprochen.

Steve WATGEN

## Entrevue avec Monsieur le Directeur Henri Werdel, Directeur Gestion Infrastructure et Monsieur Ralph Elsen, Chargé de Gestion EI, le 22.06.2018

### Dialogue fructueux à l'horizon

Le 22 juin 2018 a eu lieu un premier entretien avec les sieurs Werdel et Elsen avec une délégation de chefs de circulation en présence de représentants du SYPROLUX.

Suite au courrier adressé par les chefs de circulation au Directeur de Ressort GI, il a été retenu qu'une entrevue supplémentaire aura lieu afin d'approfondir les problèmes et difficultés rencontrés par les chefs de circulation dans leur quotidien.

Lors de l'entretien du 22 juin 2018, D/GI a clairement souligné avoir un grand respect pour le travail journalier et les missions des chefs de circulation, surtout pour ceux exécutant leurs tâches au PdL.

#### S'entretenir sur et discuter des faits

Le Chargé de Gestion EI quant à lui a déclaré que depuis son entrée en fonction, tous les incidents sont systématiquement analysés. Pour cette analyse, la remise d'une demande d'explications écrites par le supérieur hiérarchique à l'agent concerné est nécessaire. On tiendra aussi compte de la situation au poste

au moment de l'incident (situation dégradée ou normale).

Seul le résultat de l'enquête détermine, si une mesure disciplinaire doit en découler.

Les fautes commises antérieurement ne seront plus considérées, si la faute a été commise il y a plus de 3 ans.

Cependant à l'avenir chaque chef de circulation ayant commis une faute resp. se trouvant en relation avec un incident, sera convoqué dans un premier temps à une entrevue auprès du Directeur GI, resp. Chargé de Gestion EI afin de rapporter sur les faits lui reprochés.

Le service EI ne veut pas que les agents ayant commis une faute aient l'impression qu'on veuille se débarrasser d'eux. Au contraire: les responsables veulent trouver une solution afin d'éviter des fautes à l'avenir.

#### Missions du coordinateur maintenues au PdL

Le Chargé de Gestion confirme les points suivants:

- le poste du coordinateur sera maintenu avec toutes les missions et obliga-

tions. Cependant il sera responsable pour le secteur Hollerich-Leudelange afin de soulager le chc2;

- la ZL (Zuglenkung) sera programmée de telle sorte que des interblocages puissent être évités;
- avec la mise en service de la BLZ, les chc seront informés des changements (chgt composition, suppressions, etc) par l'introduction des données dans le système ARAMIS. Seulement pour les changements court terme (moins de 30 minutes avant l'arrivée ou départ du train) une information téléphonique du chef de circulation est prévue.

#### Clarté concernant le plan de congé

La note accompagnant le plan de congé a suscité un mécontentement général auprès des chefs de circulation. En effet sa formulation n'était pas très bien choisie. Il a été retenu au cours de la réunion, que le plan de congé fera deux fois le tour des agents concernés, permettant ainsi à chaque agent de choisir deux périodes de congé par année.

# leV-Treffen in Gösing (Österreich)

Eine Delegation um die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy nahm am leV-Treffen (Interessengemeinschaft der christlich Sozialen europäischen Verkehrsgewerkschaften) in Gösing teil. Dieses Treffen, was abwechselnd von der Österreichischen, Schweizer, oder luxemburgischen Delegation organisiert wird, hat zum einen die Priorität vom gegenseitigem Austausch darüber hinaus werden aber auch die verschiedenen Strategien der Bahnkonzerne (SBB, ÖBB und CFL) miteinander verglichen. Ein weiterer wichtiger Punkt sind die Entwicklungen im Gütertransport bei der Bahn. Des Weiteren werden die unterschiedlichen Laufbahnen analysiert und diskutiert.

Angekommen in Gösing an der Mariazellerbahn, wurden gleich die verschiedenen Delegationen vorgestellt.

## Aus Österreich waren angereist:

- Heinz Zarl, FCG-vida;
- Thomas Svejda, Vertreter bei den städtischen Werken in Wien;
- Christian Wimmer, Vertreter bei der Luftbehörde in Wien,

## Aus der Schweiz waren angereist:

- Werner Ruegg, Präsident der IEV, Mitarbeiter der SBB und Vertreter der Gewerkschaft „Transfair“;
- Andreas Roos, Mitglied bei „Transfair Gewerkschaft“, Mitarbeiter bei der SBB;
- Peter Einsenbart, Mitglied bei „Transfair Gewerkschaft“, Mitarbeiter bei der SBB-Cargo,

## Aus Luxemburg waren angereist:

- Mylène Bianchy, Präsidentin des SYPROLUX und Vertreter bei der ETF-Bahn und Soziales;
- Steve Watgen, Generalsekretär des SYPROLUX;
- Fernand Schroeder, Im „Service Formation“ tätig und Ausbildender bei der CFL;
- Jonny Uri, beim Busdienst tätig und Vertreter bei der ETF-Straße;
- Gast Schoumacker, beim Busdienst tätig und Personalvertreter;
- Claude Noel, im TM tätig und Personalvertreter,

In seiner Begrüßungsrede hieß der leV-Präsident Werner Ruegg alle An-

wesenden herzlich willkommen und stellte das Programm der kommenden Tage vor. Er stellte fest, dass die Eisenbahnen sich in den letzten Jahren enorm verändert haben. Geld und schwarze Zahlen sind das wichtigste überhaupt, dabei werden aber das Personal und das Menschliche vergessen, was zu bedauern ist. Wir als Gewerkschaften müssten zusammenhalten untereinander diskutieren und vergleichen. Aufhalten könnten wir das ganze sowieso nicht. Oberste Priorität sei nach wie vor: „Arbeitsplätze halten und schaffen“.

So wird es auch immer schwieriger neue Gewerkschaftsleute zu motivieren und miteinzubinden. Oft ist hier eine gewisse Demographie das Problem. Deshalb soll in Zukunft auch hier angesetzt werden um junge Leute zu rekrutieren, besser zu begleiten und einzubinden.

Nun stand die Erneuerung des leV-Vorstandes auf dem Programm. Hier wurde Werner Ruegg als Vorsitzender bestätigt. Neuer Vize-Präsident ist Steve Watgen, der Jean-Paul Schmitz ersetzen wird. Auch Andreas Roos wurde als Vorstandsmitglied bestätigt.

Berichte aus den Ländern:



Der leV-Präsident Werner Ruegg und der Vize-Präsident Steve Watgen

Foto: Claude Noel

## Österreich:

In Österreich ist die Krankenversicherung eine Pflichtversicherung für Leute mit legalem Einkommen und deren Familien. Vorgeschrieben ist die Pflichtkrankenversicherung über das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz (ASVG) Kinder sind beitragsfrei mitversichert. Außerdem unterliegen Arbeitslose und Pensionierte der gesetzlichen Krankenversicherung. Träger sind die jeweils zuständigen Krankenkassen.

Den Krankenversicherungsträger selbst kann man sich nicht auswählen, er ist vom jeweiligen Arbeitgeber und dessen Standort abhängig. So gibt es:

- eine Gebietskrankenkasse (GKK) pro Bundesland, welche für die in der Privatwirtschaft tätigen Menschen zuständig ist.
- sechs spezielle Betriebskrankenkassen (BKK) wie z.B. die Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB), wo man als ÖBB-Mitarbeiter vertreten ist.
- Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft (SVA) für Unternehmer und Selbständige.
- Die Sozialversicherungsanstalt der Bauern (SVB).
- die Versicherungsanstalt der öffentlichen Bediensteten (BVA)

Die Beitragspflicht zur gesetzlichen Krankenversicherung für unselbständige Erwerbstätige trifft Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Der Arbeitgeber hat die Verpflichtung, den Arbeitnehmer vor Antritt der Beschäftigung beim zuständigen Krankenversicherungsträger anzumelden und regelmäßig die gesetzlich festgelegten Beitragssätze abzuführen. Der Arbeitgeber haftet für die Sozialversicherungsbeiträge.

Ein System was es seit Jahrzehnten in Österreich gibt, soll jetzt zusammengelegt werden bis dann noch 9 (anstelle von 15) Krankenkassen übrig bleiben. Was ganz klar nach Abbau von Arbeitsplätzen und weniger Dienst am Kunden riecht.

Des Weiteren will die Österreichische Regierung eine 12 Stunden-Schicht einführen. So soll ein Arbeitnehmer in Zukunft (beim einhalten verschiedener Bedingungen) bis zu 12 Stunden am Stück arbeiten können, was wir als Gewerkschaften und als leV nicht akzeptieren können.



## Schweiz:

In der Schweiz sind berufliche Neuorientierungen auf der Tagesordnung, umso die Mitarbeiter die einen gewissen Job etliche Jahre ausgeübt haben, neu zu motivieren und neu zu orientieren. In der Phase der Neuorientierung muss aber auf einen Teil des Lohns verzichtet werden.

Bei der SBB-Cargo verrichten die „CDM conducteur de manoeuvre“ alles was bei Rangierfahrten erledigt werden muss. Sie sind zuständig für Bremsproben, Lokfahren mit Fernsteuerung und Kamera, Wagenmeisterei, Fertigstellung der Papiere, usw. So gesehen ein interessanter Job mit viel Stress und Verantwortung in dem einem keine Fehler unterlaufen dürfen. Des Weiteren müssen diese „CDM“ ihre Prüfungen bestehen um ihre Tauglichkeit vorweisen zu können. Viele dieser „CDM“ wechseln in den Personenverkehr um hier als Lokfahrer ihren Dienst zu tätigen. Die Kehrseite der Medaille ist, dass der SBB-Cargo die Mitarbeiter ausgehen, was sich sicherlich auf die Dienstpläne der Kollegen auswirkt.

## Luxemburg:

Die Luxemburger Delegation berichtete über die Änderungen des neuen Regelwerkes und über die dazu gehörenden Probleme mit der Umsetzung und der dazugehörigen Ausbildung. Des Weiteren waren die Gehälterreform und die geplanten Anpassungen zum 01.01.2019 ein Thema. Danach wurden die jetzigen und geplanten CFL Infrastrukturprojekte vorgestellt, so dass jeder sich ein Bild machen konnte.

Zum Schluss kam aber noch der Mangel an CFL-Personal zur Sprache.

## Besichtigung der Mariazellerbahn:

Als die schönste Verbindung von Technik und Natur beschreibt die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) die Mariazellerbahn, wobei bereits frühere Betreiber sie einst als die schönste Spur durchs Alpenvorland bezeichneten. Es bilden sowohl das reizvolle Pielachtal, als auch der gebirgige Charakter des Ötscherlandes, eine äußerst abwechslungsreiche Landschaft, deren Bereisung heute durch modernste Fahrzeugtechnik eine neue Blüte erfährt.



Zwischenwagen des Elektrotriebwagens Himmelstreppe der Marke Stadler Rail

Die Mariazellerbahn, ist eine elektrifizierte Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 Millimeter. Die Gebirgsbahn verbindet die niederösterreichische Landeshauptstadt St. Pölten mit dem 85 km entfernten berühmten steirischen Wallfahrtsort Mariazell. Der ursprüngliche, amtliche Name der Bahn lautete Niederösterreichisch-steirische Alpenbahn.

Eigentümer und Betreiber ist seit Dezember 2010 die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG). Die Mariazellerbahn ist Teil des Verkehrsverbundes Ost-Region. Der südliche Abschnitt zwischen Mitterbach und Mariazell ist in den Steirischen Verkehrsverbund integriert.

Seit Dezember 2010 ist die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) Eigentümerin und Betreiberin der Mariazellerbahn. Im November 2010 gab die Niederösterreichische Landesregierung den Vertragsabschluss für die Beschaffung von neun Elektrotriebwagen und vier Panoramawagen bei Stadler Rail in Auftrag. Die Triebwagen sollen unter dem Namen „Himmelstreppe“ verkehren. Die neuen Fahrzeuge werden nunmehr in Laubenbachmühle gewartet, wo seit Dezember 2011 ein neuer Bahnhof inklusive Betriebszentrum, bestehend aus Werkstätte und Lager, errichtet wurde.

Seit der Sommersaison 2014 werden im Nostalgieverkehr die Panoramawagen unter dem Namen „Ötscherbär“ abwechselnd mit Dampf- oder Elektrotraktion eingesetzt.

## Lebkuchen in Mariazell:

Lebkuchen ein Gebäck aus Honig und Gewürzen ist bei den Pilgern von Mariazell sehr beliebt. Hier in Mariazell wird Lebkuchen seit mehr als 300 Jahren gebacken. Im Hause Pirker was



Ausstechformen für Lebkuchen



Eine Schau-Destillieranlage im Hause Pirker

Fotos: Mylène Bianchy

wir besichtigten stand alles unter dem Motto: „Alles von der Biene“ hier werden sowohl Met, Honigbrand als auch Wachskerzen hergestellt.

So fand jeder bei einer einzigartigen Auswahl ein kleines Mitbringsel.

**Steve WATGEN**

# Resolution

Die Interessengemeinschaft der christlichen Verkehrsgewerkschaften, leV, anlässlich ihres Treffens in Gösing (Österreich), unterbreitet ihren politischen und betrieblichen Führungen in der Schweiz, in Österreich und Luxemburg folgende Resolution:

## Das «Mensch Sein» im Mittelpunkt

Wir von der leV stellen fest, dass

- durch andauernde Globalisierung,
- galoppierender Liberalisierung,
- heranschleichender Automatisierung,
- und sich ausbreitender Digitalisierung,

der Leistungsdruck auf den arbeitenden Menschen immer stärker wird. Neue Regelwerke, erweiterte Kompetenzen gepaart mit einem steigenden Zuwachs an Aufgaben, welche zentriert und fokussiert auf den einzelnen Arbeitenden ausgerichtet sind, werden zur Folge haben, dass der Mensch auf der Strecke bleiben wird.

## Die leV will diese Tendenz nicht als Fatalität der modernen Gesellschaft hinnehmen.

Der arbeitende Mensch muss seinen klar definierten Platz in der Unternehmenskultur haben. Er ist mehr als ein blosser Kostenfaktor, sondern eine fundamentale Erfolgskomponente im Zahnrad eines Betriebes.

## Digitalisierung der Arbeitswelt

Als leV sind wir uns bewusst, dass man die Digitalisierung nicht aufhalten kann. Es ist daher unserer aller Mission dieses Phänomen kritisch zu begleiten und deren Auswirkungen weitgehendst sozial verträglich für den einzelnen Menschen abzufedern.

## Mehr fördern, als immer nur fordern

Die Digitalisierung verlangt eine klar strukturierte und stufengerechte Aus- und Weiterbildung. Digitalisierung muss begriffen werden, sowie vernünftig als auch einfach anwendbar sein. Dies erfordert die nötigen didaktischen und finanziellen Mittel. Dreh- und Angelpunkt ist der Zeitfaktor der Ausbildung.

## Schutz des Mitarbeitenden

### Mehr Sicherheit, statt Druck

Als leV stellen wir fest, dass es durch die zunehmende Arbeitsbelastung des einzelnen Menschen zu einem besorgniserregenden Anstieg der Arbeits- bzw. Betriebsunfälle gekommen ist. Aus diesem Grund fordern wir:

- Untersuchungsprozesse zu hinterfragen und zu optimieren,
- klare Ursachenforschung zu betreiben,
- Systembedingte Mängel aufzuzeigen und entsprechende Massnahmen einzuleiten,
- die Überprüfung neuer Regelwerke und Systeme auf deren operative Anwendbarkeit vor einer flächendeckenden Einführung,
- eine berufsspezifische Aus- und Weiterbildung, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.

## Gewaltbereitschaft im öffentlichen Personenverkehr effizient begegnen

Als leV haben wir festgestellt, dass die Gewaltbereitschaft gegenüber dem Personal im öffentlichen Verkehr weiterhin ansteigt. Die Anzahl der Übergriffe in den drei Ländern ist alarmierend. Wir sind uns einig, dass technische Massnahmen (Kameraüberwachung, Belichtung), regelmäßige Deseskalationstrainings für die Mitarbeitenden sich positiv auf die Sicherheit bzw. das Sicherheitsgefühl auswirken. In unseren Augen kann ein wirksamer Schutz nur durch verstärkte menschliche Präsenz erzielt werden, welche durch länderspezifische Strukturen (z.B. eine spezialisierte Polizeieinheit) unterstützt werden. Übergriffe sind konsequent zu verfolgen.

## Zukunft gestalten im Sozialdialog

Die erfolgreiche Weiterentwicklung eines Unternehmens kann nur über den Weg von ausgeglichenen und gut ausgebildeten Mitarbeitenden führen. Unterstützt von starken Sozialpartnern.

Die Mitglieder der leV sind bereit mit dem Management, im gegenseitigem Respekt und offenem Dialog, auf einer gemeinsamen Betrachtungsebene diese Herausforderung lösungsorientiert anzugehen.

Mitgeteilt von FCG-vida, SYPROLUX und transfair  
Gösing, 19. Juni 2018



Pressemitteilung:



# Nach Gesprächen von ULC und HRS über die Parkingtarife

## Im Interesse von Patienten und Angehörigen

Die Direktion der „Hôpitaux Robert Schuman“ (HRS) hat kürzlich ihre Tarifstruktur für den Standort Kirchberg nach unten angepasst, um so den Wünschen der Patienten und Besuchern zu entsprechen. Vorausgegangen war ein Austausch mit dem luxemburgischen Konsumentenschutz (ULC). Die „Union Luxembourgeoise des Consommateurs“ hatte sich zum Fürsprecher vieler ihrer Mitglieder und Patienten gemacht und die hohen Parkinggebühren in Luxemburgs Spitälern kritisiert.

„In unseren Krankenhäusern steht der Patient im Mittelpunkt. Wir haben uns darum bemüht, ihnen und ihren Angehörigen so weit wie möglich entgegen zu kommen. Deshalb haben wir die Tarife adaptiert. Uns ist übrigens nicht daran gelegen, mit den Parkplätzen Geld zu verdienen. Wir setzen auf ein Parkwirtschaftssystem, das die Interessen von Patienten, Angehörigen, Personal und Ärzten vereint und zugleich längerfristig finanzierbar bleiben kann“, so Claude Schummer, Generaldirektor der „Hôpitaux Robert Schuman“.

Nachfolgend wurden folgende Tarife nach intensiven Diskussionen mit der ULC nach unten angepasst:

### Allgemeiner Tarif:

- 30 Minuten Parken: 1,5 Euro
- Stationäre Patienten: 20 Euro pro Tag

### Sondertarife:

- Patienten der Notaufnahme („urgences“): 1 Euro pro Stunde
- von 18 Uhr bis 24 Uhr: 1,5 Euro pro Stunde
- Wochenenden und Feiertage: 1,5 Euro pro Stunde

*Gratiszugang zum Parking für Begleiter von chronisch kranken Patienten (Dialyse, Chemotherapie usw.)*

*Patienten der psychiatrischen Tagesklinik: 10 Euro pro Tag*

*Familienangehörige in einem Sterbefall: 10 Euro pro Tag*

Die ULC sieht in diesen nach unten adaptierten Tarifen einen ersten Schritt in eine für den Konsumenten positive Richtung.

Mitgeteilt von ULC und HRS am 21. Juni 2018



**ENVIE DE DEVENIR  
TECHNICIEN  
SIGNALISATION ?  
BIENVENUE À BORD  
DES CFL.**

## TECHNICIEN SIGNALISATION (m/f)

### Quel est votre profil ?

Vous êtes à la fois autonome et vous aimez aussi travailler en équipe. Concernant les sujets de sécurité vous avez un sens développé pour relever des nouveaux défis. Vous disposez d'un esprit d'initiative, d'un sens de responsabilité et vous êtes flexible.

### Votre mission ?

Dans votre rôle vous êtes responsable d'offrir des conditions de circulation sûres. Garant de l'excellence, la routine n'est pas faite pour vous. Vous effectuez l'entretien et la maintenance de tous les équipements de signalisation ferroviaire et vous contribuez à la modernisation et au renouvellement des installations de sécurité. De plus vous réalisez des travaux à partir de schémas électriques ou de plans d'implantation :

- d'installations neuves
- des modifications d'installations de signalisation

En cas d'urgence vous intervenez sur les équipements de signalisation ferroviaire. Vous respectez toujours les règles de sécurité et la réglementation.



### Pour exercer ce métier chez CFL :

Vous êtes détenteur :

- d'un diplôme de technicien division électrotechnique section énergie
- d'un DAP (CATP) dans la profession:
  - d'électricien
  - d'électronicien en énergie
  - ou de mécatronicien.

Vous disposez idéalement d'une première expérience professionnelle dans votre domaine. Vous détenez un permis de conduire de la catégorie B et vous maîtrisez parfaitement les langues luxembourgeoise, française et allemande. Vous êtes ressortissant de l'Union Européenne.

Pour plus de renseignements  
veuillez consulter notre site internet :  
[www.jobs CFL.lu](http://www.jobs CFL.lu)

Suivez-nous sur  



Découvrez tous nos métiers sur  
[WWW.JOBS CFL.LU](http://WWW.JOBS CFL.LU)



# Schöne Neue Arbeitswelt: Mobbing am Arbeitsplatz!

Am vergangenen 13. Juni hatte die Mobbing asbl im Beisein des Arbeitsministers Nicolas Schmit zu einer Pressekonferenz geladen. Dies war die Gelegenheit anhand der neuesten Statistiken die aktuelle Lage betreffend Mobbing am Arbeitsplatz darzustellen und zu analysieren.

Laut der Leiterin der Mobbing asbl Monique Breisch nimmt die Zahl der Fälle mit denen sich ihre Mitarbeiter tagtäglich konfrontiert sehen in der Tat seit Jahren stetig zu. So wurde die Beratungsstelle im Jahre 2017 beispielsweise 1760 Mal telefonisch kontaktiert und behandelte im selben Zeitraum 201 Dossiers. Insgesamt kann man also sagen, dass in einer Arbeitswelt in welcher es für die Arbeitnehmer sowieso immer schwerer wird eine gesunde Work-Life-Balance aufrecht zu erhalten, die Problematik des Mobbing das Arbeitsumfeld zusätzlich belasten kann, und dies mit zum Teil verheerenden Folgen für die Betroffenen. So äußerten im vergangenen Jahr 57 Personen im Gespräch mit den Mitarbeitern der Mobbing asbl Suizidgedanken und dieses Jahr haben bereits 8 Personen versucht sich das Leben zu nehmen. Eine erschreckende Bilanz, welche die dramatischen Folgen einer eskalierenden Konfliktsituation am Arbeitsplatz mehr als verdeutlicht. Die vorgelegten Statistiken zeigen, dass die Gewerkschaften oder die Betriebsräte von den betroffenen Personen nicht primär kontaktiert werden, sondern es wird erst an anderer Stelle Hilfe gesucht. Hier besteht also in dieser Hinsicht noch Nachholbedarf in punkto Information und Betreuung.

Positiv zu bewerten ist allerdings, dass allgemein das Bewusstsein für die Problematik steigt, und dies auch in den Betrieben. Tatsache ist, dass immer mehr Betriebe Schulungen organisieren und auch bei bestehenden Fällen die Berater der Mobbing asbl anhören, um gemeinsam nach tragfähigen Lösungen zu suchen.

Laut Monique Breisch ist es aber auch dringend notwendig via Gesetz einen legalen Kader zu schaffen, nicht zuletzt um eine einheitliche Definition im Kampf gegen Mobbing zu haben.

In der Tat basiert die Mobbing asbl sich auf die Definition von Professor Dr. Heinz Leyman, eine Herangehensweise, welche immer öfters von der Gegenseite in Frage gestellt wird.

Momentan fehlen auch Regeln, wie ein Opfer juristisch gegen eine Person vorgehen kann, von der sie gemobbt wird. Bislang vertraute man auf ein Abkommen von 2009, das zwischen den Sozialpartnern eingegangen wurde.

Arbeitsminister Nicolas Schmit betonte man sei aktiv dabei ein Gesetz auszuarbeiten. Leider würde es die Zeit nicht mehr erlauben diesen Gesetzesentwurf noch in dieser Legislaturperiode vorzulegen. Er würdigte die in seinen Augen wichtige und notwendige Arbeit der Mobbing asbl und sicherte ihr seine Unterstützung auch weiterhin zu. Auch sollen die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden um es der Mobbing asbl zu erlauben ihre Arbeit weiterzuführen.



Arbeitsminister Nicolas Schmit, Mobbing asbl Präsident Manou Mullenbach und FCPT-Präsident Paul Gries

Obwohl die Problematik des Mobbing in den letzten Jahren immer mehr in den Fokus von Arbeitgebern und Arbeitnehmern gerückt ist, wird noch nicht genug getan, um Opfern zu helfen und Mobbing zu stoppen.

So wird nach jetzt schon 20 Jahren Betreuung von Mobbingopfern, der Mobbing asbl die Arbeit nicht ausgeben.

## Mobbing ASBL

# ALKOHOL UND ARBEIT

RISIKEN

SOFORT

AKTIV

**VORBEUGEN**

**REAGIEREN**

**UNTERSTÜTZEN**

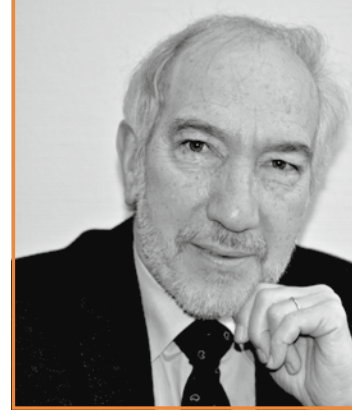
REFERENZZDOKUMENT: ORDRE GÉNÉRAL N°5





Ein Dampfzug auf der Sporeneggbrücke

© Wikipedia



Marcel OBERWEIS

## Das „Wälderbähnle“ von Bezau nach Schwarzenberg

Der südliche Teil des Bodensees mitsamt der Stadt Bregenz und das Vorarlberg sind vielen naturverbundenen Menschen bekannt, weniger jedoch die Bregenzerwaldbahn, im Volksmund auch das „Wälderbähnle“ genannt. Diese Bahnstrecke ist eine einzigartige Museumsbahn im Bregenzerwald und sie wurde mit der Spurweite von 760 mm – die sogenannte Bosnische Spurweite ausgeführt.

Die fast 36 km lange Bahnstrecke führte von Bregenz (398 m) durch das Vorarlberg nach Bezau (642 m). Auf der gesamten Länge war sie zwischen den Jahren 1902 und 1983 in Betrieb, um alsdann durch Eisenbahnbegeisterte vor der endgültigen Stilllegung gerettet zu werden. Es werden nunmehr historische Fahrten auf dem verbleibenden 5,1 km langen Teilstück durchgeführt.

### Geschichtliche Fakten zum Bau der Bahnstrecke

Im dünn besiedelten Bregenzerwald standen für den Warentransport bis zur Einführung der Eisenbahn nur Pfade zur Verfügung, zusätzlich wurde der Gebirgsfluss Bregenzer Ach zum Transport der Holzstämme benutzt.

Es waren weitsichtige Persönlichkeiten, welche in der Benutzung der Eisenbahn einen gewaltigen technischen Schritt für ihre Regionen erkannten, denn die Eisenbahn galt um die Mitte des 19. Jahrhunderts als das ideale Transportmittel. Mit ihr sollten Vorteile für die Industriebetriebe, für den Fremdenverkehr und den Kleinhandel sowie bessere Beschäftigungsmöglichkeiten für die Arbeitskräfte geschaffen werden.

Erste Gedanken zum Bau einer Pferdeisenbahn von Bregenz bis Bezau gab es bereits im Jahr 1864. Die Konzession zum Bau und dem Betrieb der schmalspurigen Lokalbahn von Bregenz nach Bezau wurde jedoch erst im Jahr 1899 stattgegeben.

### Stilllegung und Wiedergeburt

Am 25. Mai 1902 wurde die Bregenzerwaldbahn AG gegründet und der Spatenstich am Riedener Tunnel am 7. September 1900 gilt als Beginn der Arbeiten. Wie des Öfteren hier beschrieben, kamen die Arbeiter aus Italien sowie Kroatien, Slowenien und Ungarn. Diese Länder waren damals noch Bestandteile der k.u.k. Monarchie. Der erste Zug befuhr die Strecke am 21. September 1902.

Die Eisenbahn erfuhr in den ersten Jahren einen regen wirtschaftlichen Aufschwung. Aufgrund des aufkommenden moderneren Autobusverkehrs wurden nach dem Ersten Weltkrieg bereits erste Äußerungen für die Stilllegung der Bahn laut. Dieser Unmut steigerte sich bis zum Jahr 1936. Nachdem die Eisenbahngesellschaft die Dampflokomotiven gegen moderne

Diesellokomotiven ausgetauscht hatte, legte sich der Unmut; die Strecke wurde wirtschaftlicher.

Die Bahnstrecke musste immer wieder wegen der Murenabgänge und der Felsstürze außer Betrieb gesetzt werden. Das schwere Unwetter am 14. Juli 1980 verlegte das Gleis und es begann der Anfang der schrittweisen Stilllegung. Trotz der schnellen Instandsetzung wurde ein Teil der Bahnstrecke zwischen Bregenz und Egg im Oktober 1980 eingestellt. Drei Jahre später wurde die verbleibende Teilstrecke ebenfalls in den Stillstand versetzt. Die offizielle Außerbetriebsstellung erfolgte dann am 29. Januar 1985.

Doch - wie so oft - verdankt die Nachwelt den Erhalt der Museumsbahn einigen mutigen Eisenbahnfreunden. Durch ihren Eifer und Ausdauer verkehrt das „Wälderbähnle“ zwischen der ehemaligen Endstation Bezau und Schwarzenberg (636 m). Die Museumsbahn nahm den Bahnbetrieb zwischen Schwarzenberg und Bezau am 26. September 1987 auf.

Die „historischen“ Bahnfahrten begeistern die Eisenbahnfreunde von Anfang Mai bis Anfang Oktober an allen Samstagen und Sonntagen – im Juli und August auch an bestimmten Wochenenden. Für die Fahrten werden des Öfteren 100 Jahre alte Dampflokomotiven vorgespannt oder historische Diesellokomotiven.

### Besuchspunkte entlang des „Wälderbähnle“

#### Das Städtchen Bezau

Die Grundvoraussetzungen für den Tourismus in Bezau sind die gepflegten Wiesen in den Alpenregionen und die kultivierte Naturlandschaft. Ausgehend von Bezau kann man erholsame Wanderungen auf die umgebenden Gipfel durchführen – die Seilbahn verringert die Mühen. Der Wanderer genießt hier besonders schöne Ausblicke in den umliegenden Bregenzerwald.

#### Das Städtchen Schwarzenberg

Schwarzenberg liegt mit den Flüssen Egg und Andelsbuch im weiten Talkessel und ist umgeben von einer walddichten Landschaft. Der Ort wurde erstmals im Jahr 1270 erwähnt und die politische Zugehörigkeit wechselte oft im Laufe der Geschichte. Der Dorfplatz um den Brunnen gilt als der besterhaltendste des Landes Vorarlberg. Die herrlich dekorierten Bürgerhäuser weisen auf den Reichtum aus früheren Zeiten hin und die laden um Bestaunen ein.

Marcel OBERWEIS

### Quellenhinweise:

Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn



Armand SCHILLING

# 50 Jahre Schweizer Museumsbahn Blonay-Chamby (BC)



Am kommenden 20. Juli begeht die Museumseisenbahn Blonay-Chamby als älteste Schweizer dampf- und elektrisch betriebene Meterspur Museumseisenbahn ihr 50jähriges Jubiläum, und feiert das Ereignis noch das ganze Jahr über mit verschiedenen außergewöhnlichen Veranstaltungen. Mit dem Mega Steam Festival an den beiden Christi Himmelfahrt- und Pfingstwochenenden vom 10. - 13. Mai und 19. - 21. Mai begann der diesjährige Saisonauftakt zwischen beiden Endbahnhöfen mit 5 Blonay-Chamby- und 5 eingeladenen fremden Dampflokomotiven.

Ab 1998 war der Betrieb auf der Bahnstrecke Blonay-Chamby ganzjährig als Ergänzung zu den Zügen der Museumsbahn unter dem Namen Chemin de fer léger de la Riviera mit durchgehenden fahrplanmässigen Zügen auf der Bahnstrecke Vevey-Blonay-Chamby-Montreux ergänzt worden. Doch im Jahr 2000 mussten die durchgehenden Züge wegen mangelnder Nachfrage wieder aufgegeben werden. Seither dient die Jubiläums-Bahnstrecke wiederum jeden Samstag und Sonntag (2018 bis am 28. Oktober sowie am 1. August, dem Schweizer Nationalfeiertag) nur den saisonalen Museumszügen und den Dienstzügen der MVR. Für einen weiteren der nächsten Höhepunkte hat die BC-Museumsbahn im kommenden September 3 Wochenende zum Thema „Berninabahn“ und einer ihrer E-Loks aus dem Jahr 1916 vorgesehen. Mit 1064 PS, damals die stärkste elektrische meterspurige Schmalspurlokomotive der Welt.

## Geschichte der Museumsbahn Blonay-Chamby

Von 1911 bis 1955 verkehrte auf der Strecke Vevey-Chamby eine Trambahn. Später wurde verschiedene Male über eine Betriebseinstellung diskutiert, doch der Betrieb konnte sich bis 1966 halten, bis er wegen zu geringer Fahrgastzahlen dann ersatzlos eingestellt wurde. Da sich ein in Gründung begriffener Museumsverein für die Strecke interessierte blieben die Anlagen betriebs-

fähig. Schließlich wurde der Verkehr auf der bis 1966 betriebenen Bahnstrecke Blonay-Chamby von der inzwischen am 5.12.1966 von einigen idealistischen Eisenbahnfreunden gegründeten Vereinigung am 20.7.1968 wieder als erste Schweizer Museumsbahn aufgenommen. Man arbeitete fortan mit der MOB zusammen. Ferner wurde 1968 anlässlich der Aufnahme des Museumsbetriebs eine etwa 200 Meter lange Stichstrecke zwischen der Diensthaltestelle Bifurcation und dem einige 100 Meter unterhalb Chamby abzweigenden, neu erstellten Depot in Chaulin errichtet, das dem Verein als Eisenbahnmuseum Chamby-Musée dient. Das Areal ist mit BC-Bahn Pendelverkehr und strassenseitig nur über einen nicht öffentlichen Feldweg erreichbar. 1973 wurde im hinteren Museumsareal ein erstes fünfständiges Depot eröffnet. Vier Gleise dienten dem Abstellen und Präsentieren von Fahrzeugen, davon drei mit einer Fahrleitung versehen, eines mit durchgehender Untersuchungsgrube. Um weitere Fahrzeuge überdacht abstellen zu können wurde 1993 eine zusätzliche dreigleisige Halle mit elektrifizierten Gleisen auf der Seite Chamby in Betrieb genommen. Zwischen den beiden Hallen entstand 1998 ein Restaurant samt Terrasse welches eine alte Baracke ablöste. Im Laufe der Zeit wurde das Areal zunehmend vervollständigt durch, Wasserturm, Kohlenbansen mit Schlackengrube, Portalkran, Zugverkehr regelnde Signale, usw.

Die Geschichte der Blonay-Chamby Museumsbahn im Schweizer Kanton Waadt, oder des „Chemin de fer touristique Blonay-Chamby“ wie diese ursprünglich hiess, begann also eigentlich mit dem Datum vom 21.5.1966, dem letzten Betriebstag der Chemins de fer électriques Veveysans (CEV). Die 2,95 km lange, meterspurige, und wie die CEV und MOB mit 900 V Gleichstrom elektrifizierte und durchgehend eingeleisige Museumsbahnstrecke von Blonay nach Chamby, ging als Teil der am 1. Oktober 1902 eröffneten Gesamtstrecke Vevey-Saint-Légier-Blonay-Chamby in Betrieb, die Abzweigung per Zahnradbahn auf den Gipfel der Pléiades am 7.7.1911. Bauherr waren damals



Sekttaufe für die ehemalige BAM G3/3 Dampflokom Nr. 6 am 6.6.1987 im BC Musée Chaulin.

Foto: A. Schilling gelegentlich einer Einladung zur Blonay-Chamby Bahn





Malerische Kreuzungsstation Chamby mit dem MOB Triebwagen Nr.11 (am Kreuzungsgleis Montreux-Chamby-Les Avants), welcher überlebt hat und noch heute für die BC-Museumsbahn fährt. Rechts ein CEV-Triebwagen auf dem Gleis Vevey-Blonay-Chamby. Foto: Archiv MOB.

die Chemins de fer électriques Veveysans (CEV), welche bis zum 21. Mai 1966 noch einen fahrplanmäßigen Verkehr auf der Gesamtstrecke durchführten. Im Bahnhof Vevey, an der SBB-Simplonlinie Lausanne-Montreux-Brig nimmt die einst von Eisenbahnfreunden zu Unrecht nur wenig beachtete CEV-Schmalspurlinie ihren Anfang, während der heutige Streckenteil Blonay-Chamby um vieles bekannter als die CEV selbst wurde. Die Museumsbahn Blonay-Chamby ist seit ihrer Entstehung offizielles Eisenbahnverkehrsunternehmen und befährt zwischen Blonay und Chamby die Infrastruktur der Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR) mit einer Netzzugangsbewilligung, und besitzt hierfür eine eidgenössische Personenbeförderungskonzession. Die Infrastrukturkonzession lag bis 2001 bei der CEV, und wurde anschließend von der Rechtsnachfolgerin MVR übernommen. Das einstige CEV-Netz ist übrigens stark zusammengeschrumpft. Unter anderem existiert die 1969 stillgelegte und abgebrochene Zweiglinie St-Légier-Gare nach Châtel-St-Denis mit Anschluss an die Chemins de fer Fribourgeois Gruyères-Fribourg-Morat (GFM) nach Palézieux nicht mehr<sup>1)</sup>. Das heutige Schmalspurnetz besteht jetzt eigentlich aus zwei Teilen: der untere Abschnitt mit reinem Adhäsionsbetrieb für Berufspendler-, Schüler- und Einkaufsverkehr zwischen Vevey und oberhalb dem Genfer See liegenden Orten bis Blonay; die obere vom Tourismus geprägte Linie führt ab Blonay als Abzweigung per Zahnradbahn auf den Gipfel der Pléiades, sowie natürlich über die Jubiläumsstrecke bis nach Chamby.

Für manche Blonay-Chamby Besucher zählt vor allem die landschaftlich schöne Strecke mit wunderbarer Aussicht auf den Genfer See. Für Eisenbahnfans jedoch die ungewöhnlich hohe Zahl an betriebsfähigem Rollmaterial von über 60 historischen dampf-, elektrisch- und dieselbetriebenen Fahrzeugen samt passendem Wagenmaterial. Als Besonderheit eine selbstfahrende Dampf-Schneeschleudergarnitur. Eine weitere europaweit einmalige Besonderheit bei der BC Museumsbahn: Nicolas, einer ihrer Zugschaffner ist als Drucker und Typograph noch fähig, die letzte noch in Europa funktionierende Original Heidelberg Fahrkarten Druckmaschine zu bedienen, und druckt die Edmondson Karton Fahrkarten für die Museumsbahn.

Einsätze mit betriebsfähigem Rollmaterial finden auch außerhalb der BC-Stammstrecke Blonay-Chamby auf fremden Linien statt. Neben Eisenbahnfahrzeugen kommen auch Straßenbahn-Wagen zum Einsatz. Eine komplette Liste mit Abbildungen der Fahrzeuge der Museumsbahn Blonay-Chamby findet man im Internet unter „Liste der Fahrzeuge der Museumsbahn Blonay-Chamby“. Erwähnt seien in diesem Beitrag allein nur ein paar

<sup>1)</sup> Mitte des 19. Jahrhunderts war sogar eine normalspurige Linie von Vevey über St-Denis und Bulle nach Fribourg projektiert worden, der jedoch die heutige ebenfalls vom Genfer See ausgehende Hauptstrecke Puidoux-Romont-Fribourg vorgezogen wurde. Eine weitere bereits konzessionierte Schmalspurlinie Vevey-Bulle-Simmatal-Thun wurde damals ebenfalls nicht verwirklicht.

besondere Dampflokomotiven Exemplare. Bereits am 25. Januar 1967 traf das erste Fahrzeug, ein Tram-Motorwagen bei der Museumsbahn ein. Am 9. Juni 1967 folgte die erste Dampflokomotive G 3/3 der ehemaligen Bière-Apples-Morges-Bahn (BAM) mit der Betriebsnummer Nr.6. Diese Lok trug ehemals die Nummer 909 aus Kupfer, die im Ersten Weltkrieg wegen der Kupferknappheit entfernt wurde, und so mit einer der beiden Ziffern 9 durch Umdrehen die neue Nummer 6 entstand. Eine weitere und älteste betriebsfähige Dampflokomotive der Rhätischen Bahn aus dem Jahre 1989, die G 3/4 „RÄTIA“ 1 der RhB kam 1970 als Leihgabe an die Blonay-Chamby Museumsbahn, und kehrte 1988 wieder rechtzeitig für das 125jährige Jubiläum der Rhätischen Bahn von 1989 auf ihr Stammmetz zurück und wurde fahrtüchtig gemacht. Seit 2015 ist „Rhätia 1“ der Gegenstand eines Spendenaufrufs des Vereins „Dampf Freunde der RhB“ für ihre dringende Revision, indem man z.B. ein Siederohr kaufen kann. Die „Rhätia Nr.1“ hat wegen drei ihrer ehemaligen Schwesternloks aus der 16teiligen Bauserie, insofern eine weitläufige Beziehung zu Luxemburg, als diese Schwesterlokomotiven mit ihren direkt nachfolgenden Betriebsnummern 3 („DAVOS“ S3/ 1943 DR 99 271/ 1945 CFL 351); 4 („FLÜELA“ S5/ 1943 DR 99 272/ 1945 CFL 352); und 5 („ENGADIN“ S6/ 1943 DR 99 273/ 1945 CFL 353) nach ihrer Ausmusterung im Jahre 1917 nach Luxemburg zur Prinz Heinrich Bahn kamen, und im Jahre 1954 verschrottet wurden. Die Landquart-Davos Bahn hatte bereits die RhB Nr.2 verschrottet. Auch ausländisches Lokmaterial ist vorhanden, wie die zwei Gelenklokomotiven der deutschen Bahnlinie Zell-Todtnau und die Dampflokomotive G 3/3 Nr.99193 der Schwarzwaldbahn, die frz. Tramway Kastenlok G 2/4 aus Mulhouse.



1987 – Dampflokomotive „Rhätia Nr. 1“, eine Schwesterlok der drei im Jahre 1917 nach Luxemburg gekommenen RhB-Schmalspurlokomotiven im Depot Musée Chaulin, ein Jahr vor ihrer Rückkehr zu ihrem Stammmetz.

Foto: A Schilling.

Für Jubiläums Sonderveranstaltungen mit Angaben wie Fahrpreise, Zufahrten, Museumsbesuch usw., über Google die Suche starten unter dem Stichwort: Blonay-Chamby. Im offiziellen Kursbuch sind auch die üblichen Museumskurse von 2018 im Fahrplanfeld 115 und 115.1 aufgeführt. Dazu unter [www.fahrplanfelder.ch](http://www.fahrplanfelder.ch) in der 2. Rubrik Ortsverzeichnis den Buchstaben B auswählen und in der geöffneten alphabetischen Reihenfolge den Ortsnamen Blonay anklicken.

Die Museumsbahn in Blonay ist mit dem Auto über die Autobahn 12 (Ausfahrt Vevey), anschliessend über Autobahn 9 (Ausfahrt Nr.14 über St-Légier nach Blonay wo Parkplätze vorhanden sind) zu erreichen. Oder mit der CEV-Bahn ab Vevey nach Blonay. Zustieg der Museumsbahn ist auch möglich in Chamby (Ausfahrt Montreux nehmen, und an der Bahnstation die MOB Linie Montreux-Les Avants bis Chamby benutzen).

Armand SCHILLING

# Von der Wegwerfgesellschaft zur zirkulären Wertschöpfungsgesellschaft

Es hat sich mittlerweile in weiten Teilen der Gesellschaft eingebürgert, dass die Kreislaufwirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit erhöht und die Ressourcen schont. Diese Form der Wirtschaft strebt die längst mögliche Nutzung von Produkten und Rohstoffen an d.h. die anfallenden Abfälle sollen soweit wie möglich wieder als Rohstoffe in die Produktionsprozesse rückgeführt werden. Zusätzlich verringern sich die schädlichen Umweltbelastungen auf die natürlichen Ressourcen.

Der Zuwendung zur Kreislaufwirtschaft liegt der Gedanke zugrunde, dass die Ressourcen knapper und teurer werden, dies angesichts des Wachstums der Weltbevölkerung und des erhöhten Verbrauchs in den aufstrebenden Schwellenländern.

## Den Übergang nun einläuten

Die aktuellen Verbrauchsmuster beruhen auf den Prinzipien der Linearwirtschaft, sie wird auch als Wegwerfwirtschaft bezeichnet, in welcher die Ressourcen gewonnen, verarbeitet, verwendet und zum Schluss fast vollständig als Abfälle entsorgt werden. Es wird verstärkt sichtbar, dass dieses lineare Modell den Erfordernissen der nachhaltigen Entwicklung nicht mehr gerecht ist. Unumkehrbar gilt, dieses Wirtschaftsmodell verlangt nach einem hohen Materialverbrauch.

Mit der Kreislaufwirtschaft kommen der Ressourceneffizienz, der Abfallvermeidung, der Wiederverwendung, der Wiederverwertung und dem Recycling als Kernelemente dieses innovativen Konzeptes eine hohe Bedeutung zu. Vom Beginn (der Wiege) soll die umweltgerechte Gestaltung der Produkte gewährleistet werden und am Ende (der Bahre) sollen die eingesetzten Materialien durch das Recycling rückgewonnen werden.

## Wichtige Informationen zum Materialverbrauch

Der Rohstoffverbrauch der Erde betrug im Jahr 2000 etwa 10 Milliarden Tonnen und hat sich auf 70 Milliarden Tonnen im Jahr 2017 erhöht und wird voraussichtlich auf 140 Milliarden Tonnen im Jahr 2050 steigen. Wenn die Europäische Union sich der Kreislaufwirtschaft zuwendet, dann dürfte sie Materialkosten in Höhe von mehreren 100 Milliarden Euro sparen. Derzeit gehen in Europa Jahr für Jahr durch Abfälle etwa 600 Mio. Tonnen an Materialien verloren, die recycelt oder wiederverwendet werden könnten.

Hinsichtlich der Kunststoffe werden heute weniger als 25 % der gesammelten Kunststoffabfälle recycelt und etwa 50 % landen auf den Deponien, der Rest wird verbrannt. Die Europäische Union steht angesichts der hohen Importabhängigkeit von hochwertigen Ressourcen in der Verantwortung und fördert verstärkt die Kreislaufwirtschaft. Mittels unterschiedlicher Aktivitäten sollen nunmehr folgende Akzente in der Abfallpolitik gesetzt werden:

- die Steigerung der Ressourceneffizienz um 30 % von heute bis zum Jahr 2030
- die Wiederverwendungs- und Recyclingquote von Siedlungsabfällen sollen um 70 % und die Recyclingquote für die Verpackungsabfälle sollen um 80 % bis zum Jahr 2030 erhöht werden; bei Glas, Papier und Metall werden Recyclingquoten von 80 % bis zum Jahr 2030 eingefordert
- die Schaffung von mehreren Hunderttausenden Arbeitsplätzen in den Kernbereichen der Kreislaufwirtschaft bis zum Jahr 2030.

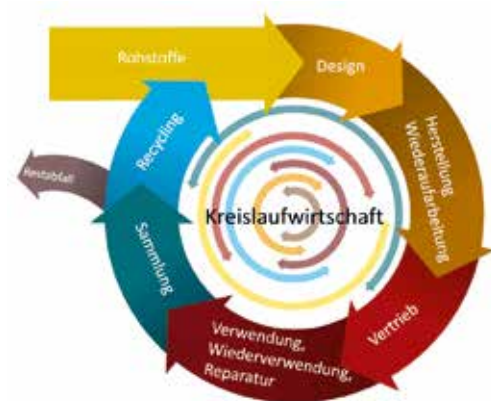


Bild der Kreislaufwirtschaft

© Wirtschaft und Umwelt

## Elemente der Kreislaufwirtschaft

Ein wichtiger Aspekt des Produktlebenszyklus ist das Ökodesign von Produkten, sodass ein Produkt am Ende seines Lebenszyklus möglichst vollständig verwertet und die in ihm enthaltenen Rohstoffe rückgewonnen werden. Die Kreislaufwirtschaft verringert die Nachfrage nach Primärrohstoffen und die Wertschöpfungsketten werden weniger anfällig für die Preisschwankungen der internationalen Rohstoffmärkte sowie der Versorgungsunsicherheiten aufgrund von Knappheiten.

Die Kreislaufwirtschaft bietet die optimale nachhaltige Lösung, um jeden Verbrauch zu verringern. Das Kernelement ist die gleichrangige Berücksichtigung der sozialen, der umweltschützerischen und der wirtschaftlichen Belange. Dabei müssen die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass sowohl die Wirtschaft als auch die Verbraucherinnen und Verbraucher vor überhöhten Kosten geschützt werden.

Die Ökologie und die Ökonomie in der Kreislaufwirtschaft zu vernetzen, stellt die wichtigste Aufgabe dar, gemäß dem zukunftsweisenden Konzept: „Von der Wiege bis zur Bahre“, welches sich an der Natur orientiert, dort wo keine Abfälle anfallen.

Die Europäische Kommission schätzt, dass der sinnvolle Verbrauch, das Recycling und die Wiederverwertung der Weltwirtschaft einen Nutzen von 4.000 Milliarden Euro bis zum Jahr 2030 erbringen. Im Rahmen der Kreislaufwirtschaft liefern die Abfallvermeidung, das Ökodesign, die Wiederverwendung und ähnliche Maßnahmen jährliche Nettoeinsparungen von 600 Mrd. Euro in der Europäischen Union und gleichzeitig verringern sich die schädlichen Treibhausgasemissionen um 2 bis 4 %.

## Schlussgedanken

Der Übergang von der Linearwirtschaft zur Kreislaufwirtschaft stellt einen Paradigmenwechsel dar. Der Wechsel in dem bisherigen Wirtschafts- und Verbrauchssystem ist unabdingbar, um den künftigen Generationen die Möglichkeit zu geben, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen.

Die Veränderungen in der Produktion, im Verbrauch und in der Wiederverwertung erfordern innovative Technologien und Herstellungsprozesse sowie vernetzte Dienstleistungen. Wenn dies gelingt, werden wir die Zukunft unserer Wirtschaft und Gesellschaft nachhaltig gestalten und die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe auf der globalen Bühne garantieren. Dies benötigt jedoch die Verantwortung aller Verbraucher.

Marcel OBERWEIS



# Bilan vun der Saison 2017/2018 vum FC Eisebunn 97:

Bis zum leschte Spilldag war et spannend an der 3. Divisioun vum Championnat FCL (Football Corporatif Luxembourgeois), alles konnt nach geschéien, Opstig als Zweeten, Opstig als Champion oder souguer Barrage deemno wéi d'Resultater géingen ausfaalen!

Duerch eng 5:1 Victoire (Goaler: 2 x Admir Sabotic, 1 x Tiago Delgado, 1 x Jerry Drouet an 1 x Claude Dresch) géint den FC CHL (Centre Hospitalier) konnt den FC Eisebunn dunn den Opstig vun der 3. an déi 2. Divisioun perfekt maachen. Wéll eis direkt Konkurrenten am Opstigskampf den FC ArcelorMittal 1:1 gläich gespilt hunn géint den FC APEP (Sportsprofesseren) dunn konnten mer nient dem Opstig an d'2. Divisioun och nach déi éischt Platz an der 3. Divisioun féieren.

Déi éischte Kéier säit dem Grënnungsjoer vum Veräin 1997 konnten mer als éischtplacéierten vun eiser Divisioun opsteigen.

Een Veräinsinternen Rekord konnte mer och opstellen an zwar konnte mer déi 8 éischt Spilldeeg vum

Championnat 2017/2018 hannereneen gewannen.

Eisen Schlësselspiller dës Saison war den Admir Sabotic deen och 16 Goaler konnt schéissen.

Mir sichen och ëmmer nei Spiller, wien also interesséiert ass deen kann

sech beim Trainer vum FC Eisebunn 97 dem Claude Dresch ënnert folgender Nummer mellen.

GSM: 661 63 25 63.

**Claude DRESCH**

Ofschlosstabelle vun der 3. Divisioun			
	Spiele	Tore	Punkte
FC Eisebunn 97	14	54:18	36 Pkt
FC APEP	14	65:13	34 Pkt
FC ArcelorMittal	14	70:20	31 Pkt
AS Amicale Européenne	14	46:46	25 Pkt
AS Douanes & Accises B	14	27:42	16 Pkt
FC Amicale Post Luxbg	14	23:47	13 Pkt
FC Centre Hospitalier	14	16:50	9 Pkt
FC Com. Differdange	14	9:74	1 Pkt

Suivéiert eis ënnert:

[www.fceisebunn97.com](http://www.fceisebunn97.com)

<https://www.facebook.com/groups/FCEisebunn97>



D'Equipe vum FC Eisebunn 97 vun dëser Saison

## FC Ateliers CFL-Meister in Sandweiler

Am 8. Juni veranstaltete die AS CFL FOOTBALL die Klubmeisterschaft der CFL in Sandweiler. Hier traten 8 Mannschaften an, wobei der FC CFL Zwickau mit 2 Mannschaften vertreten war. Gespielt wurde in 2 Gruppen, mit jeweils 4 Mannschaften.

Unter den Augen zahlreicher Zuschauer, u.a. Generaldirektor Marc Wengler, der Präsident des Verwaltungsrates Jeannot Waringo, Finanzdirektor Alain Blau, die Vertreterin der Personalabteilung Constance Thill und Vertreter beider Gewerkschaften, konnten sich der FC Ateliers und der FC Fahrpersonal 58 als Gruppensieger und für das Finale qualifizieren. In einem spannenden Finale konnte sich der FC Ateleiers mit Hilfe eines Strafstoßes in der letzten Spielminute mit 1:0 behaupten. Den dritten Platz sicherte sich der FC CFL Zwickau.

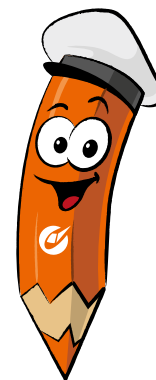
Ein besonderer Dank gilt dem Landesverband, welcher in diesem Jahr die Pokale stiftete, dem FC Eisebunn 97, die für das leibliche Wohl sorgten, der Gemeinde Sandweiler für das zur Verfügungstellen des Platzes und den Schiedsrichtern.

André DHUR



D'Equipe vum FC. Ateliers

1.	FC Ateliers Luxembourg
2.	FC Fahrpersonal 58
3.	FC CFL Zwickau 1
4.	FC Nordstreck
5.	FC CFL Bettembourg
6.	FC CFL Rodange
7.	FC Garage
8.	FC CFL Zwickau 2



Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber, Schaufenster-, Auto-, Lastwagenverklebung, Planen, Poster, Textil, Werbeartikel

41, Z.I. Kehlen L – 8287 Kehlen  
Tél.: 26 30 55 61 Fax: 26 30 55 62  
www.signitec.lu signitec@pt.lu

Der nächste „Transport“ erscheint am 20. Juli 2018

Redaktionsschluss ist der 12. Juli 2018

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

### Transport

L-2560 Luxembourg  
20A, rue de Strasbourg  
Téléphone: 22 67 86-1  
CFL-Basa Nr. 1289  
Telefax: 22 67 09  
C.C.R.A. LU24 0099 7800 0026 6122  
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000  
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

#### Impression et Expédition:

Print Solutions S.à r.l., 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 794,54

Seit dem 1. Januar 2018 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 19,2067 €.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (461,54 €) und einem Maximum von 29 Punkten (535,39 €)

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 18,1869 €

Für die Pensionempfänger ist die Basis ein Wert von 18,3843 €.



info@syprolux.lu