

September 2025 | N°57.7

TRANSPORT

Leitartikel:

Neuer Elan für den Herbst

SYPROLUX-Kongress im November



SYPROLUX deng Eisebunner Gewerkschaft



Kongress vun den Eisebunnerinnen an Eisebunner
Mëttwochs, de 26. November um 14:00 Auer

D'Sektioun Zentrum invitéiert hir Memberen e

Samsdeg, den 08. November 2025

an de **Restaurant „am Bureck“**
3, rue de Luxembourg L-8077 Bertrange

RDV um 12h00 fir den Aperitif
Duerno dierft dir iech e Menü à la carte eraussichen

Aus organisatoresche Grënn biede mer Iech ëm Umeldung bis spëtstens, den
24. Oktober 2025 um SYPROLUX-Generalsekretariat: **22 67 86 1** oder op: **syprolux@pt.lu**

Mat kollegiale Gréiss,
de Comité vun der Sektioun Zentrum

Neuer Elan für den Herbst

Zunächst möchte ich mich herzlich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bedanken, die in den vergangenen zwei Monaten erneut das scheinbar Unmögliche möglich gemacht haben. Trotz nach wie vor knapper Personalressourcen wurden alle großen Baustellen erfolgreich umgesetzt – eine Leistung, die nicht selbstverständlich ist.

Angespannte Personalsituation und kein Ende in Sicht

Wie jedes Jahr im September stelle ich jedoch fest, dass die Herausforderungen nicht kleiner werden und die Personalsituation sich kaum verbessert. Laut den Statistiken der Direktion stellt die CFL jährlich bis zu 500 Personen ein. Leider ist nicht immer ersichtlich in welchen Laufbahnen, für welche Berufsprofile, wie viele dieser Neuzugänge die Ausbildung schaffen und dann auf dem Terrain tatsächlich ankommen. Schaut man sich im Betrieb um, stellt man fest, dass es besonders im Bereich der Handwerker weiterhin mau ist. Umso wichtiger ist es, die Arbeit all jener besonders anzuerkennen, die maßgeblich zum Gelingen der Projekte beitragen.

Neue Planungsstrategie im MI

Hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang den Service MI, der in diesem Jahr intensiv daran gearbeitet hat, seine Planung vorausschauender zu gestalten, um kurzfristige Dienstplanänderungen zu reduzieren. Die besonders arbeitsintensive Phase ist überstanden, und nach aktuellem Stand hat das Team des MI die gestellten Herausforderungen erfolgreich gemeistert. Eine genaue Analyse folgt in Zusammenarbeit mit den SYPROLUX-Delegierten. Sie wird zeigen, inwiefern die Maßnahmen greifen und wo noch Verbesserungspotenzial besteht.

Offen sein für Veränderungen

Mein Appell an alle Kolleginnen und Kollegen des MI: Seht den Wandel als Chance und gestaltet die Zukunft aktiv mit. Die Eisenbahn von morgen wird sich deutlich von der Eisenbahn von gestern unterscheiden – wer sich konstruktiv einbringt, kann diesen Wandel positiv mitgestalten. Der SYPROLUX wird diesen Prozess weiterhin kritisch, aber konstruktiv begleiten.

Sozialdialog und kein Ende

Bedauerlicherweise erleben wir seit einigen Monaten eine Blockadehaltung des OGB-L/Landesverbands, der den bisher gelebten Sozialdialog auf CFL-Ebene verweigert. Stattdessen wurden in den vergangenen Monaten populistische Aussagen verbreitet, die nicht der Realität entsprechen. Diese Entwicklung hat das Arbeitsklima in wichtigen Gremien wie der Délégation Centrale und dem Comité de Suivi RH erheblich belastet und ist kontraproduktiv.

Nichtsdestotrotz hat der SYPROLUX an seinen Forderungen in Bezug auf das neue Schichtsystem 6 – 9 – 9, die IG 15/astrein-



FRANÇOIS DUHR
1. Vize-Präsident

te, der „prime opérationnelle“ und eine verbesserte Laufbahnentwicklung festgehalten und weiter verhandelt. Zusammen mit der CFL-Direktion konnte so ein Lösungspaket geschnürt und in einem Memorandum niedergeschrieben werden. Es ist nun an der Zeit, diese Vereinbarungen umzusetzen – mit oder ohne die Unterstützung des OGBL/Landesverbands. Die ersten Resultate werden für den 1. Oktober, rückwirkend auf den 1. September in Bezug auf die Prämie umgesetzt werden.

Eine neue IG15

Die neue IG15 zur Regelung des Bereitschaftsdienstes wird am 03. Oktober 2025 in der Zentraldelegation definitiv angenommen werden. Auf Grund dieses Textes können dann die Arbeiten zur praktischen Umsetzung in den verschiedenen Dienstzweigen beginnen.

Der vorliegende Text bringt deutliche Verbesserungen:

- Eine garantierte Ruhezeit von 10 zusammenhängenden Stunden innerhalb von 24 Stunden.
- Eine spürbare Erhöhung der prime d'astreinte und der prime d'intervention.
- Die RCA-Stunden werden wieder auf wöchentliche Ruhetage und Feiertage bezogen, nicht mehr auf eine bestimmte Anzahl geleisteter Bereitschaftstage.

Zwar werden künftig weniger RCA-Stunden gutgeschrieben, sie bleiben jedoch erhalten – anders als in den ursprünglichen Vorschlägen der Direktion.

Der finale Text basiert fast ausschließlich auf den Vorschlägen des SYPROLUX, die bereits vor den letzten Sozialwahlen erarbeitet wurden – ohne Mitwirkung des OGBL/Landesverband. Im Anschluss an diesen Termin werden die SYPROLUX-Delegierten die IG15 im Detail vorstellen und erklären.

Leider weigern sich die Delegierten des OGBL/Landesverband bis heute, eine klare Position zur Einführung einer neuen IG15 zu beziehen, vielleicht da ihre Forderungen größtenteils nicht umsetzbar sind. Es ist zu hoffen, dass sie ihre Haltung überdenken und wieder konstruktiv an Lösungen für alle Beschäftigten mitarbeiten wollen. Denn dieser inszenierte Konfrontationskurs hat sie bislang nicht weit gebracht. Dies vielleicht, weil sie, laut eigenen Aussagen, über keine Exit-Strategie verfügen weder vor ihrer Protestmanifestation noch jetzt.

Monate später. Es könnte helfen endlich einzusehen, dass sich das Mehrheitsverhältnis zwischen beiden Gewerkschaften in der Délégation Centrale verändert hat. Je eher diese Erkenntnis reift, desto schneller können wir alle gemeinsam die Arbeiten in einem normalen, bzw konstruktiven Geist wieder aufnehmen. Wir sollten unsere Energie bündeln, denn Herausforderungen gibt es genug.

DC



QUESTIONS Délégation Centrale

Questions à l'ordre du jour de la prochaine Délégation Centrale en date du, 03 octobre 2025

Les délégués proposent les points ci-dessous à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Délégation Centrale du Personnel en date du 03 octobre 2025.

Sécurité et santé au travail

La déléguée à la sécurité donne un résumé succinct sur la sécurité/santé au travail, ainsi que sur les accidents de travail/trajets.

Présentation du rapport d'activité du Service SE

Lors de la réunion extraordinaire du 9 juillet 2025, Madame Horvath s'était excusée de ne pas avoir pu présenter le rapport du Service Sécurité, Sûreté et Environnement. Les délégués du personnel souhaitent savoir si ce rapport pourrait être présenté à l'occasion de la réunion régulière prévue ce jour.

Questions sur la procédure de l'Instruction de Service N° 248 « Digitalisation de la gestion des demandes de réservation et de sortie de stock » de la Direction Gestion Infrastructure

Les délégués du Service MI ont signalé deux problématiques spécifiques liées à l'application de cette procédure, dont la résolution nécessite l'implication d'autres services:

1. Le Service PI ne gère pas de validations de sortie de stock pour les projets gérés par eux-mêmes, en contre partie le Service II procède à cette validation, ceci constitue une inconsistance perturbant le bon déroulement sur place.
2. Le dépassement du seuil budgétaire initial dans certains projets entraîne la nécessité d'une validation par la direction générale. Dès lors, chaque sortie de stock supplémentaire requiert un processus d'autorisation, pouvant aller jusqu'à l'approbation du Directeur Général, ce qui occasionne des retards dans l'exécution sur le terrain des projets d'infrastructure.

Présentation des taux d'absentéisme

Lors du Conseil d'Administration de novembre 2024, les taux d'absentéisme ont été présentés par service et par corps de métier.

Les délégués du personnel souhaitent connaître l'évoluti-

on de ces taux en 2025 et expriment leur volonté d'intégrer un suivi régulier de ces données lors des prochaines réunions. La fréquence de cette revue reste à définir en concertation.

Taux de réussite

Les délégués du personnel souhaitent obtenir les taux de réussite, ainsi que leur évolution annuelle depuis 2020, pour les corps de métier soumis à une formation spécifique durant leur stage, à savoir les filières spécialisées suivantes :

- Conducteur d'autobus dirigeant
- Conducteur de locotracteur dirigeant
- Contrôleur dirigeant
- Conducteur de manoeuvre dirigeant TM
- Mécanicien principal
- Technicien C principal
- Technicien M Principal
- Technicien S principal
- Technicien T principal
- Visiteur principal

À ceux-ci s'ajoutent le chef de surveillance en carrière moyenne ainsi que le chef de circulation en carrière supérieure.

Suivie du projet Traffic Controller - Safety Manager

Ce projet ayant été présenté lors de la réunion de la Délégation Centrale du Personnel du 20 décembre 2024, les délégués souhaitent être informés de l'état d'avancement actuel de celui-ci.

Présence d'un délégué du personnel en cas d'accident de personnes

Les délégués souhaitent engager une discussion sur la possibilité d'appliquer les conditions de travail prévues dans la refonte de l'Instruction Générale N° 15 aux délégués du personnel appelés à intervenir sur place lors d'un accident impliquant des personnes. Ils tiennent à préciser que cette demande ne concerne pas les primes, mais exclusivement les conditions de travail.

Présentation de la nouvelle Instruction Générale N° 15

Les délégués de la Délégation Centrale du Personnel sollicitent une présentation de l'Instruction Générale N° 15 et souhaitent ouvrir une discussion concernant la date de sa mise en application.

Service TM - Atelier Central

Les agents de l'atelier central ont connu un changement profond de leurs horaires de travail avec l'introduction de nouveaux tableaux/plans de service dès 2017, abolissant ainsi les horaires continus de 8 h à 16 h ou de 7 h à 15 h. Ces changements ont été présentés lors de réunions de la délégation centrale en 2017, 2018 et 2019. S'y ajoute une présentation de nouveaux plans de travail pour le service manœuvre en 2021. Dans le contexte de ces présentations, des bilans sur la mise en œuvre des nouveaux horaires ont été dressés. Cependant, jusqu'à ce jour, les délégués du personnel de la DC n'ont pas reçu de retour. Or, nous sommes régulièrement confrontés à des remontées du terrain indiquant que les agents sont insatisfaits de leurs horaires de travail, qui semblent différer selon les équipes. Dans ce contexte, les délégués du personnel demandent à être informés de l'ensemble des plans de travail en place dans les différentes équipes de l'atelier central, ainsi que du plan de travail du service de manœuvre

Prime opérationnelle pour certains métiers ferroviaires

Les délégués du personnel souhaitent prendre connaissance des modalités d'application définitives, ainsi que de la date de mise en œuvre de la prime opérationnelle.

Nous saisissons également l'occasion de rappeler qu'en cas d'absence du président de la délégation centrale, le secrétaire du comité social de consultation est chargé d'assurer la bonne gestion des tâches quotidiennes, conformément à la décision prise lors de la réunion de la délégation centrale du 3 juillet 2019. Il nous semble opportun de mentionner ce point également lors de la prochaine réunion de la Délégation Centrale.

Pour le SYPROLUX

Mylène Bianchy
Fränz Duhr
Ed. Mallinger
Steve Watgen
Isabelle Faber

Silvesterträume 2025/2026 Unvergesslich ins neue Jahr starten!

Silvester Galakreuzfahrt auf Rhône 5 Tage 29.12.2025 – 02.01.2026



Erleben Sie den Jahreswechsel stülvoll auf dem Wasser mit festlichem Ambiente, kulinarischen Höhepunkten und traumhaften Landschaften Südfrankreichs.
Preis pro Person ab 1.945 €

Jahreswechsel in Zyperns

8 Tage 29.12.2025 – 05.01.2026



Mediterranes Flair, milde Temperaturen und kulturelle Entdeckungen – feiern Sie den Jahreswechsel auf der Insel der Götter.
Preis pro Person ab 2.240 €

Wintermärchen Lappland

5 Tage 29.12.2025 – 02.01.2026



Verschnittene Wälder, Polarlichter und magische Stille – entdecken Sie das wahre Winterwunderland im hohen Norden. Lassen Sie sich von der nordischen Natur verzaubern und erleben Sie die Magie der Polarlichter in Lappland. Preis pro Person ab 2.175 €

Besuchen Sie das CFL Evasion Reisebüro wir beraten Sie gerne persönlich :

CFL evasion
AGENCE DE VOYAGE

13, Place de la Gare
L-1616 Luxembourg

Montag bis Freitag von 09:00 Uhr bis
18:00 Uhr Tel.: [+352 24804811](tel:+35224804811)
E-mail: cfl.evasion@cfl.lu



... äere Spezialist fir de Wunnraum

ENTREPRISE DE TOLINE
WELTER JEANNOT

IMMOBILIERE
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 liicht gemat!!!



Wann dir Hëllef bei äerer Steiererklärung braucht, zeckt net a rufft un.
Weider Informatiounen um Tel: 22 67 86-1

AV



**QUESTIONS
CHEF DE SERVICE**

Questions à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chef de Service AV, le 1^{er} octobre 2025

Encadrement

Les délégués du personnel demandent s'il est envisageable d'équiper les bureaux du personnel d'encadrement avec des postes de travail ergonomiques réglables en hauteur, similaires à ceux installés au Dairy House ou au Call Center, afin d'améliorer le bien-être au travail.

Guichet

Les délégués du personnel demandent s'il serait possible d'organiser une formation en self-défense pour les agents de la division AV-CV en contact avec la clientèle.

PAT

- Les délégués du personnel souhaitent savoir s'il existe une possibilité d'équiper les Ae 2400 d'un dispositif permettant au PAT d'éteindre l'ensemble de l'éclairage. Avant une HPV, le PAT doit

éteindre l'éclairage, ce qui n'est pas possible sur les Ae 2400.

- Les délégués du personnel souhaitent connaître l'état d'occupation des casiers attribués aux PAT à Luxembourg. Existe-t-il encore des casiers disponibles pour les nouveaux agents ou est-il nécessaire de prévoir de nouveaux locaux pour les PAT affectés à Luxembourg ?

PAT & Guichet

Les délégués du personnel souhaitent savoir si la passation entre Protection Unit et Brinks s'est déroulée dans de bonnes conditions, et si celle-ci a eu un impact sur le nombre de trains accompagnés. Des modifications dans l'affectation des tâches sont-elles envisagées dans le cadre du prochain appel d'offres ? Est-il envisageable que des agents de terrain (PAT et guichetiers) en nombre limité, travaillant en collaboration avec les agents de sûreté, puissent participer à l'élaboration du cahier des charges, par exemple dans le cadre d'un groupe de travail ?

Pour le SYPROLUX

Jérôme Weyrich
Pedro Tavares
markus Beckmann
Fabrice Bichler



EI



**QUESTIONS
CHEF DE SERVICE**

Questions à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chef de Service EI, le 29 septembre 2025

NOMA/chef de circulation

Les délégués du personnel désirent revenir sur ce point, car les explications fournies lors de la réunion auprès du Chef de Service EI, le 26 juin 2025, n'ont pas réellement répondu à la question initiale. Ci-après la question, telle que formulée pour la réunion du 26/6/2025 :

« Les délégués du personnel demandent comment sont définies les responsabilités du NOMA quant aux instructions données à un chef de circulation en cas d'incident? Qui devra assumer les responsabilités à la fin du compte en matière disciplinaire dans les cas, où des instructions transmises n'avèrent ne pas avoir été exactes, voir n'ont pas été les bonnes instructions à donner? »

Prise en charge d'agents victimes

Les délégués du personnel désirent être informés sur les modalités de prise en charge d'agents, victimes d'incident ou d'accident. En effet, les délégués du personnel ont été informés que récemment lors d'un tel événement, le conducteur d'engin moteur et l'agent du personnel d'accompagnement du train avaient directement été pris en charge sur les lieux. Cependant pour le chef de surveillance une prise en charge a fait défaut. Les dispositions de l'instruction

générale n° 38, expliquant la prise en charge médicale, psychologique et juridique, ne devraient-elles pas également être appliquées aux agents du Service EI?

Tiercé 6 - 9 - 9

Les délégués du personnel désirent connaître l'avis du futur Chef de Service EI concernant l'introduction des nouveaux tableaux de service tablant sur un horaire 6-9-9 heures et leur mise en application.

Pour le SYPROLUX

Jeremy Manderscheid
Luc Plier
Sepp Di Chio
David Bollendorf



Save the date!!!

**Generalversammlung unserer Pensionierten und Witwen
findet am Mittwoch, dem 19. November 2025 statt.**



BU



QUESTIONS CHEF DE SERVICE

Questions à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chef de Service BU, le 24 septembre 2025

1. Les délégués du personnel déplorent le fait que le CEB ne soit pas joignable immédiatement par téléphone ou par radio. Ils demandent qu'une solution soit trouvée à ce problème, qui leur a été rapporté par plusieurs chauffeurs.
2. Les délégués du personnel demandent également à être informés de la mise en application des améliorations apportées aux roulements.
3. Les délégués du personnel déplorent qu'il existe encore des repos hebdomadaires raccourcis planifiés dans les plans de travail des réservistes, et revendiquent le respect de la durée de 14 heures dans la planification.
4. Les délégués du personnel rappellent enfin que certains chauffeurs sont encore contraints de conduire deux allers-retours consécutifs sur la course 191. Pourquoi ne peut-on pas changer cette suite de courses ?
5. Les délégués du personnel revendiquent également que soit planifié et attribué aux agents de la réserve un repos hebdomadaire fixe par mois.
6. Les délégués du personnel demandent aussi que le distributeur de boissons soit équipé d'un système de paiement par carte bancaire, et non seulement en espèces. Ils demandent également à être informés de l'état de rénovation/d'adaptation des installations sanitaires pour hommes au rez-de-chaussée du bâtiment de Luxembourg. Une odeur nauséabonde se répand régulièrement, car la conduite d'eau vers les urinoirs est fermée.
7. Les délégués du personnel demandent qu'une solution sûre soit trouvée pour dérouler ou fixer les câbles qui se trouvent actuellement par terre afin de charger la série 60. (hall 1 et 2)
8. Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur la procédure appliquée pour décharger/sou-lager les tours de service. (Wann vill eidel 1900 Tier zur Verfügung stinn?)

Divers:

- Les délégués du personnel demandent s'il serait possible d'organiser des réunions avec la direction ou le chef de service, ouvertes au personnel, à plusieurs reprises et à différents horaires. Cela permettrait à un nombre plus élevé d'agents de participer à ces réunions importantes qui favorisent le dialogue au sein du service.
- Les délégués du personnel demandent également le renouvellement du marquage au hall 2, devenu presque invisible à plusieurs endroits.
- Les délégués du personnel s'interrogent par ailleurs sur la capacité des vestiaires de l'atelier BU, qui semble insuffisante, voire non conforme.

Agenda 2026

Als **SYPROLUX** versiche mer och eise Beitrag zu méi Nohaltegkeet am Alldag ze leeschten. Aus dësem Grond an och mam Bléck, dass ëmmer méi Memberen a Sympathisante vum SYPROLUX op eng digital Agenda zeréckgräifen, géife mer den Drock vun der traditioneller Agenda fir d'Joer 2026 astellen.

Falls awer elo nach Memberen oder Sympathisanten eng Agenda am Pabeierformat gären hätten, sollen déi Leit sech w.e.gl. um SYPROLUX-Generalsekretariat (Tel. 22 67 86-1, email: syprolux@pt.lu) mëllen.

Eise SYPROLUX-Kalenner géinge mer awer bäibehalen.

Pour le SYPROLUX

Christian Weyer
Steve Schaaf
Marco Figueiredo
Max Kleer

MI



QUESTIONS
CHEF DE SERVICE

Questions à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chef de Service MI, le 08 octobre 2025

Parc routier – Bornes de recharge électrique

Les délégués du personnel souhaitent être renseignés sur les projets en cours concernant l'installation des bornes de recharge pour les véhicules électriques. En effet, plusieurs équipes sont désormais dotées de véhicules électriques, sans que des bornes soient disponibles à proximité.

Comment le service MI prévoit-il de résoudre cette situation, et selon quels critères de priorité les installations seront-elles planifiées et effectuées?

IG 15 – Mise en œuvre dans le service MI

Les délégués du personnel demandent des précisions quant à la mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'IG 15 au sein du service MI.

Le service MI envisage-t-il de créer un groupe de travail dédié pour adapter ces dispositions aux spécificités des différentes branches du Service MI? Si oui, quel en serait le calendrier et la composition?

Equipe Chauffeurs ROBEL – Départs et continuité

À la suite de la démission d'un conducteur et aux départs à la retraite prévus dans les prochaines années, les délégués du personnel s'inquiètent de la continuité du fonctionnement de la cellule.

Quelles mesures sont envisagées pour anticiper ces départs et garantir le bon fonctionnement de cette équipe?

Comblement de poste – Chef de district caténares

Les délégués du personnel ont été informés que le poste de chef de district caténares a été pourvu par un agent ne disposant pas du grade requis, alors que deux autres candidats remplissaient cette condition.

Quelle est la justification de cette décision et quelles

sont les dispositions appliquées dans ce type de sélection?

ADEC 1 / ADEC 2 – Clarification officielle

Les délégués du personnel demandent qu'un avis officiel soit diffusé pour informer le personnel concerné qu'il n'existe plus de distinction entre les fonctions ADEC 1 et ADEC 2.

Quand cet avis sera-t-il publié et sous quelle forme?

Pointage du personnel MI

Les délégués du personnel souhaitent connaître l'état d'avancement du projet de pointage pour l'ensemble du personnel MI.

Où en est ce projet, et quelles sont les prochaines étapes prévues pour sa mise en œuvre?

Pour le SYPROLUX

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



Bilan vun der Saison 2024/2025 vum FC Eisebunn 97 :



Betriebsfussball (FCL – Football Corporatif Luxembourgeois) :

No enger akzeptabler Hironn an enger katastrophaler Réckronn an der Saison 2024/2025 huet den FC Eisebunn 97 um leschte Spilldag vum Championnat FCL zwar nach eng lescht Chance gehat fir an der 2ter Divisioun vum FCL ze verbleiwen, dëst ass eis awer leider net gelongen an deemno mussen mir leider de battere Gank an déi 3. Divisioun untrieden. Well och eng Rei Spiller ophale mussen mer kucken eng nei Equippe opzebaue fir d'Saison 2025/2026 an ebenfalle den Opstig aus der 3ter Divisioun an d'A faassen.

Dofir mellt lech ganz gäre wann dir interesséiert sidd fir mat eis ze spillen, jiddereen egal mat wat fir engem fusbballereschen Hannergrond ass wëllkomm a kritt seng Chance bei eis !



Iewescht Rei: Claude Dresch (Spillertrainer), Laurent Mertz, Yannick Pettinger, Da Rocha Mariano Pedro, Falkner Florian, Thill David, Pagaimo Renato, Pagnoncelli Kevin, Dragovic Stefan

Ënnescht Rei: Pereira Conceição Stéphane, Weber Tom, Sequeiros Bernert, Muhovic Adrijani, Almeida Joao, De Araujo Rodrigues José

Nationalsektioun (USIC – Union Sportive Internationale des Cheminots) :

Eis Nationalsektioun wäert dann am November 2025 och nees aktiv ginn an un engem Halenturnéier organiséiert vun der USIC an Dänemark deel huelen.

Championnat CFL 2025 :

Den 11 Juli 2025 ass den CFL Championnat ab 17:30 zu Sandweiler ofgehale ginn. Um neien Terrain dee rezent frësch gemaach ginn ass do war et dann den FC Fahrpersonal 58 deen sech dëst Joer de wuelverdëngte Championstitel séchere konnt.





FC Ateliers Lëtzebuerg 59



CFL RH



FC CFL Garage 58



CFL PI-II



FC CFL Zwickau 77



AS CFL Bettembourg 51



Die Museumsbahn in Abreschviller - die einzige 700 mm Schmalspurbahn in Frankreich

Seit dem Jahr 715 unter dem Namen Ermenbertovillare urkundlich erfasst und ab dem Jahr 1015 als Elberswylel bekannt, wird Abreschviller heute von seinem Friedhof mit der Kapelle der „Sainte Marguerite“ überragt. In der näheren Umgebung des am Rand der Vogesen gelegenen ländlichen Ortes - 15 km südlich von Saarburg - gab es eine florierende Holzwirtschaft seit dem Beginn des 18. Jhr.

Das Gebirgsmassiv des Donon verfügt über weiträumige Täler, welche einen Baumbestand von 80 Prozent aufweisen - die Wälder von Abreschviller, von Walscheid und von Sankt-Quirin formen das 300 bis 1000 m hohe Massiv von 11.500 ha. Die einzelnen Waldbestände bestehen zu 75 Prozent aus Fichten und Tannen sowie zu 25 Prozent aus Eichen und Buchen und der jährliche Zuwachs beträgt 75.000 m³ Holz - eine beachtliche Menge.

Damit das geschlagene Holz aus den Wäldern abtransportiert werden konnte, gab es ein Waldnutzungsprogramm, welches das Anlegen von Fuhrwegen bedingte, auf welchen sich die Pferdefuhrwerke bewegten. Die Arbeit erwies sich als sehr aufwändig und teilweise sehr gefährlich.

Im Jahr 1884 (Elsass-Lothringen war seit dem Jahr 1871 in das Deutsche Reich eingegliedert) wurden die ersten 5 km der Waldbahn mit der vom preußischen Militär vorgeschlagenen Spurweite von 700 mm entlang des Abreschvillerbaches angelegt. Der Abtransport des geschlagenen Holzes wurde nunmehr mit einer Pferdeisenbahn bewerkstelligt und im Jahr 1888 umfasste das Bahnnetz bereits 13 km. Am 9. Januar 1892 wurde die normalspurige Bahnstrecke zwischen Saarburg und Abreschviller (damals Alberschweiler genannt) eröffnet - dies ermöglichte den wirtschaftlicheren Aufschwung des Holzhandels.

Nach dem verheerenden Sturm am 30. März 1892 mit einem Anfall von 200.000 m³ Holz musste besonders viel Holz abtransportiert werden. In Rekordzeit von nur vier Monaten wurde das Streckennetz um 35 km vergrößert. Die Einführung der ersten Dampflokomotiven auf dem Streckennetz ab dem 5. Juli 1892 bedeutete eine willkommene Unterstützung für die Holzwirtschaft.

Im Jahr 1898 verfügte die Bahngesellschaft bereits über drei Dampflokomotiven und 130 Transportwagen. Da die Holzwirtschaft florierte, wurden ab dem Jahr 1900 stetig weitere km Bahnstrecken zugefügt. Ein weiterer verheerender Sturm im Jahr 1902 mit einem Anfall von 180.000 m³ Holz zwang die Betreibergesellschaft erneut, das Eisenbahnnetz weiter zu vergrößern, sodass im Jahr 1918 insgesamt 50 km Bahngleise zur Verfügung standen.

Das Ende des Ersten Weltkrieges veränderte die Lage

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges im Jahr 1918 das besetzte Elsass-Lothringen wieder in das Staatsgebiet von Frankreich eingegliedert - die Waldbahn von Abreschviller verblieb somit die einzige Bahn in Frankreich mit der Spurweite 700 mm. Im Jahr 1939 erreichte die Waldbahn ihre größte Ausdehnung mit 73 km - neben der Hauptstrecke gab es eine ganze Reihe von Streckenverästelungen.



In idyllischer Landschaft

Den Informationen vor Ort entnimmt man, dass jeder Zug zwischen 50 bis 70 Tonnen Holz zu den Sägewerken transportierte, sodass durchschnittlich jährlich zwischen 35.000 bis 40.000 m³ Holz mit dem Zug abgefahren wurden. Die erste Diesellokomotive wurde in das Rollmaterial im Jahr 1953 eingegliedert und die Dampflokomotiven wurden ausgemustert.

Wie schon des Öfteren beschrieben, setzte der aufkommende Individualverkehr (hier der Verkehr mit Lastkraftwagen) nach dem Zweiten Weltkrieg dem Bahnverkehr stark zu, sodass das Streckennetz zunehmend verringert wurde - im Jahr 1960 existierten 61 km und im Jahr 1964 hatte sich das Streckennetz auf 40 km verringert - im Jahr 1966 wurde die Waldbahn endgültig stillgelegt. Die Diesellokomotiven verblieben noch zu Rangierzwecken im Bahnhof Abreschviller.



Blick auf Abreschviller

Die Museumsbahn übernimmt

Als bekannt wurde, dass die Waldbahn ihren Dienst einstellen würde, bemühten sich Freunde der Bahn um die touristische Nutzung dieser einzigartigen Schmalspurbahn - dies aufgrund des außergewöhnlichen Charmes der Waldlandschaft.

Die gegründete „Association du Chemin de Fer Forestier d'Abreschviller (A.C.F.A.)“ übernahm das noch vorhandene Rollmaterial und der Museumsbetrieb sollte zuerst auf der 10 km langen Teilstrecke von Abreschviller nach Brechpunkt ins Leben gerufen werden. Das Ende dieser Strecke gestaltete sich besonders hügelig, da der Zug zwei aufeinanderfolgende Kehrtwenden befahren musste, um den umfangreichen Höhenunterschied zu überwinden.

Da man sich der Gefahr und der hohen Kosten bewusst war, verringerte man den Museumsbetrieb mit den Diesellokomotiven auf die 6.1 km lange Bahnstrecke von Abreschviller nach Grand-Soldat. Am 20. April 1969 fand die feierliche Eröffnung des Betriebs des „Chemin de fer forestier d'Abreschviller“ statt und pro Jahr finden sich mehr als 10.000 Eisenbahnbegeisterte ein, um mit der Bahn in die Waldlandschaft einzutauchen. In der Hochsaison verkehren an den Betriebstagen bis zu drei Zugpaare.

Im Endbahnhof in Grand-Soldat befindet sich ein Sägewerk, in welchem der Besucher die Techniken der Holzbearbeitung zu Beginn des 19. Jhr. einsehen kann. Im Bahnhof Abreschviller befinden sich außerdem eine Werkstatt sowie ein Souvenirladen.

Die pittoreske Waldbahn in der idyllischen Landschaft verkehrt von April bis Oktober regelmäßig. Eine Besonderheit weist die Betriebsführung auf - der aus Abreschviller

kommende Zug wird in einen Abzweig des Streckennetzes eingefahren und so kann der Gegenzug ohne Gefahr weiter verkehren.

Die Bahnüberwachungsanlage wird mit einer Fernbedienung vom Führerraum aus eingeschaltet und vom Bremsler auf dem letzten Wagen per Fernbedienung ausgeschaltet. Die Fahrt mit der Waldbahn ab Abreschviller dauert anderthalb Stunden - mit der Geschwindigkeit von 15 km/h genießt der Passagier die unberührte Landschaft im Tal der Roten Saar.

Neben der Kapelle Sainte-Marguerite auf dem Friedhof sollte der Besuch der im Jahr 1783 erbauten Kirche Saint-Pierre-aux-Liens mitsamt ihrer Dalstein-Haerpfers-Orgel aus dem Jahr 1873 nicht fehlen.

Die Besichtigung des Geburtshauses von Alexandre Chatrian (*18. Dezember 1826 und †3. September 1890 in Villemoble), Schriftsteller und Eisenbahner, im Weiler Grand-Soldat sollte ebenfalls auf dem Programm stehen. Eines seiner berühmten Werke ist der Roman „L'ami Fritz“, die idyllisierende Beschreibung einer Kleinstadt mitsamt ihren verschiedenen Persönlichkeiten. Das Buch diente als Vorlage für die Oper „L'amico Fritz“ von Pietro Mascagni (1891) und wurde zweimal für die Kinoleinwand verfilmt.

Marcel Oberweis

Quellenhinweise:

- de.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_touristique_d'Abreschviller
- www.train-abreschviller.fr



EXPO-TRAINS LUXEMBOURG
 www.amfl.net
 amfl@gst.lu
 42 Internationale Modellbahnanstellung mit
 internationalen Ausstellungen

08. & 09. November 2025
 im Kulturzentrum 'Prince Henri'
WALFERDANGE (L)
 Samstags von 10:00 - 18:00 & Sonntags von 10:00 - 17:00

AMFL



Bourse de modélisme
Modellbau Tauschbörse
Occasionsmaart
BERINGEN / MERSCH
 Hall Irbicht

30 novembre 2025
10.00 - 16.00 heures

Petit déjeuner et repas sur place
 @org. Spur 1 Frenn Lëtzebuerg
www.mec-spur1.lu

Am 25. Juli 1825 fand der Spatenstich der ersten Pferdeisenbahnstrecke auf dem europäischen Kontinent statt.

Der technische Fortschritt beflügelte das Eisenbahnwesen und es kam zu strukturellen Veränderungen u.a. die Anbindung des ländlichen Raumes an die Städte. Die Folgen der ersten industriellen Revolution und die neuen Kommunikationsmittel führten zu einer gewaltigen technischen Entwicklung.

Bedingt durch das Straßensystem, welches sich in einem desolaten Zustand befand und nicht in der Lage war, die Menschenmassen und die Güter zu transportieren, lag es deshalb nahe, diese Herausforderungen der noch jungen Eisenbahn anzuvertrauen.

Die Kapazität des Kanalsystems war ebenfalls begrenzt und die Kosten für den Bau von breiteren Kanälen, um höhere Schifffstonnagen zu erlauben, waren sehr hoch.

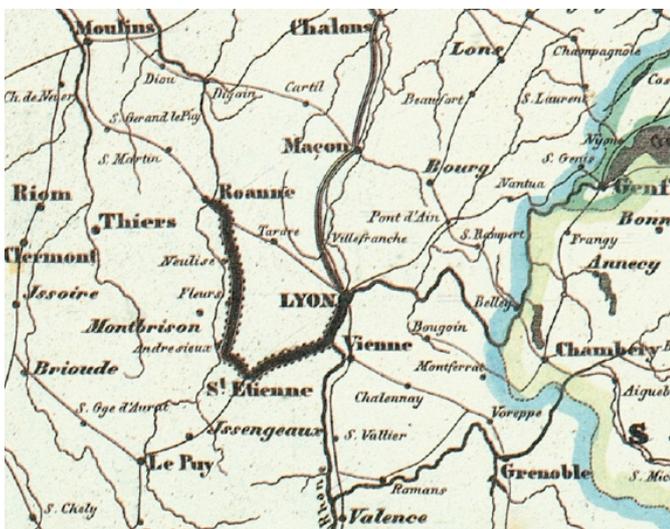
Nach vielen Rückschlägen gelang es dem Ingenieur Richard Trevithick im Jahr 1804, die erste auf Schienen fahrende Dampflokomotive zu entwickeln. In der Nähe von Merthyr Tydil in Cardiff (Wales) bewegte die Lokomotive am 21. Februar 1804 ihre 10 angehängten Wagen mit einer Geschwindigkeit von 8 km/h, ohne Last erreichte sie bereits 25 km/h.

Nach der Eröffnung der ersten 35 km langen Eisenbahnstrecke für den Personenverkehr zwischen den Städten Stockton und Darlington in England am 27. September 1825 wurden weitere Strecken in Großbritannien eröffnet u.a. die 56 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Liverpool und Manchester am 15. September 1830. Der Siegeszug der Eisenbahn war nun nicht mehr aufzuhalten und eroberte das europäische Festland und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Pferdeisenbahn - der Vorläufer der Eisenbahn

In Frankreich richtete der Oberingenieur der Bergwerke, Pierre Michel Moisson-Desroches, ein Memorandum an Napoleon Bonaparte bereits im Jahr 1814, um ihn auf die positiven Aspekte der Eisenbahninfrastruktur aufmerksam zu machen. Die Entfernungen könnten verringert, die Personen und die Güter leichter befördert und viel Zeit eingespart werden. Die Geschichte lehrt uns, dass mit der Abdankung von Napoleon Bonaparte ein neues Kapitel in Frankreich geschrieben wurde.

Im Jahr 1823 erteilte der König Louis XVIII. die Konzession für die zunächst 18 km und später 21,286 km lange Pferdeisenbahn, bereits mit Normalspur (1435 mm) versehen, zwischen den Städten St. Etienne und Andrézieux im „Massiv Central“ an



die Bergbauingenieure Louis-Antoine Beaunier und Louis de Gallois. Deren erste Teilstrecke wurde am 30. Juni 1827 eröffnet und diente dem Transport der Kohle. Die maximale Steigung betrug 8 ‰. Diese Bahnstrecke bediente später auch den Personenverkehr und die vom Ingenieur Paul Séguin konstruierten Dampflokomotiven ergänzten zu Beginn den Pferdebetrieb.

Im Jahr 1832 wurde die Bahnstrecke von Saint Etienne bis nach Lyon an der Rhône bereits zweigleisig ausgeführt, auf dieser Strecke verkehrten nur Dampflokomotiven. Eine weitere Bahnstrecke wurde von Andrézieux nach Roanne am 15. November 1833 eröffnet.

Die Pferdeisenbahnstrecke von Budweis nach Linz

Die zweite Pferdeisenbahnstrecke auf dem europäischen Festland mit der Spurweite von 1106 mm sollte zwischen den 129 km weit auseinander liegenden Städten: Linz in Österreich und Budweis in Südböhmen gebaut werden. Budweis (Ceske Budejovice) galt als Hauptumschlagplatz für den Handel von Salz aus dem Salzkammergut in das nördliche Europa. Der Bau einer Bahnstrecke sollte diesen Handel verbessern und den Salzweg von der Donau zur Moldau durch eine moderne Verbindung zeitlich verkürzen.

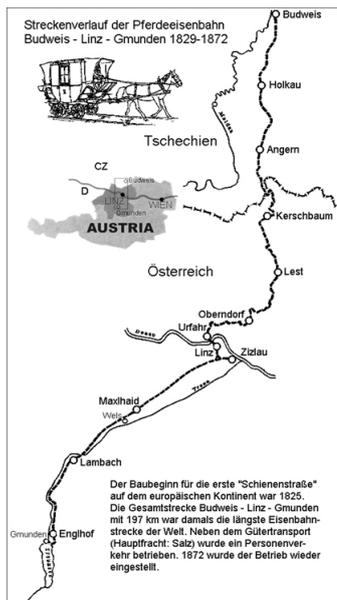
Franz Josef Ritter von Gerstner, Professor für Mechanik an der Universität Prag war der Urheber eines ersten Projektes der Pferdeisenbahnstrecke im Jahr 1808 - die hohen Kosten verhinderten das Projekt. Im Jahr 1824 wurde das Projekt erneut in Angriff genommen, Franz Josef Ritter von Gerstner erwirkte, dass sein Sohn Franz Anton Ritter von Gerstner zum Projektleiter ernannt wurde. Dieser begab sich nach England, um mit dem Bau von Eisenbahnstrecken vertraut zu werden.

Nach der Rückkehr begannen die Planungen - die Pferdeisenbahnstrecke sollte von Budweis über das Gebirge nach Mauthausen führen - am 25. Juli 1825 fand der Spatenstich in Netrebice (nördlich von Budweis) statt. Aufgrund der widrigen klimatischen Bedingungen und der finanziellen Schwierigkeiten stand das Unternehmen unter keinem guten Stern - das Projekt, an dem zeitweilig 6000 Arbeiter beteiligt waren, wurden eingestellt. Nach langwierigen Verhandlungen wurde der Bau weitergeführt (es waren bereits 11,5 km Bahnstrecke fertiggestellt) und der erste Teilabschnitt, die 50 km lange Nordrampe zwischen Budweis und Zartlesdorf (Rybnik) wurde am 7. September 1827 eröffnet. Wegen der finanziellen Schwierigkeiten und mangels Frachtaufkommen wurde der Bahnverkehr bereits im November 1827 eingestellt.

Der weitere Verlauf der Bahnstrecke mit der Spurweite von 1.106 mm wurde bis Lest, gemäß den vorliegenden Plänen von Gerstner, weitergeführt und am 1. Juni 1830 wurde die Bahnstrecke zwischen Budweis und Lest fertiggestellt. Die Spurweite erklärt sich durch die Abwesenheit von Querschwellen, dies hatte den Vorteil, dass der Raum zwischen den Gleisbäumen (geschottert und mit einer Sandschicht versehen) den Pferden als bequemer Weg dienen konnte.

Bedingt durch interne Querelen trennte sich die Bahngesellschaft von Franz Anton Ritter von Gerstner und übertrug die Leitung und weitere Planung dem Ingenieur Mathias von Schönerer. Als Gerstner ausschied, war die Bahn bis zur Haltestelle Kerschbaum fertiggestellt, das Material für den Weiterbau bis zur Station Lest befand sich vor Ort, es war also bereits mehr als die Hälfte des Projekts realisiert.

die Bahnstrecke Lyon - St. Etienne - Andrézieux - Roanne



Die Nordrampe der Pferdeisenbahn zwischen Budweis und Lest wurde am 1. August 1830 für den Verkehr freigegeben. Obwohl die Bahnstrecke ursprünglich nach Mauthausen geführt werden sollte, entschied der leitende Ingenieur im Jahr 1831, die Eisenbahnlinie nach Linz an der Donau zu führen. Um die Kosten zu verringern, wurde die Trasse mit einem minimalen Krümmungsradius von sogar nur 20 m und starken Steigungen ausgeführt (auf der Nordrampe betrug diese zwischen 8 und 10 % - und auf der Südrampe nahm man bis 21,8 % in Kauf). Im Nachhinein - ein verheerender Fehler - denn die Lebensdauer der Bahnstrecke wurde arg beeinträchtigt.

Nach der offiziellen Eröffnung der 129 km langen Pferdeisenbahnstrecke am 1. August 1832 blieb der Verkehr zunächst auf den Frachtbetrieb beschränkt. Der Höhenunterschied betrug 330 m auf der Nordrampe und 450 m auf der Südrampe.

Der Transport von Gütern und Personen entwickelte sich hervorragend wurde die Fahrtzeit betrug nur noch 14 Stunden. Man schätzt, dass 600 Pferde in den fünf Bahnstationen zur Verfügung standen. Die Eisenbahngesellschaft verfügte zuletzt über ca. 1000 Güterwagen und sie wurden je nach der Fahrtstrecke mit 2,5 bis 3,5 Tonnen beladen.

Im Jahr 1854 entschied man sich für die Dampfkraft auf der Bahnstrecke, leider waren die Schienen für den Verkehr mit Dampflokomotiven zu schwach und mussten auf der gesamten Bahnstrecke ersetzt werden. Am 15. Dezember 1872 wurde der Betrieb der Pferdeisenbahn endgültig eingestellt.

Die Nostalgie bleibt

Im Jahr 1992 wurde der Verein „Freunde der Pferdeisenbahn“ gegründet, dessen Ziel es war, die Erhaltung der noch vorhandenen Bauwerke der ersten Pferdeisenbahn von Budweis nach Linz und weiter nach Gmunden zu erhalten. Nach der Sanierung des Stationsgebäudes in Kerschbaum erfolgte der Spatenstich zur originalgetreuen Errichtung einer ca. 500 m langen Trasse am 28. Juni 1995 - am 28. Juni 1996 wurde der Museumsfahrbetrieb mit zwei nachgebauten Wagen eröffnet. Heute kann man sich in diese Zeit während den Monaten Mai bis Oktober zurückversetzen - ein einmaliges Erlebnis.

| Marcel Oberweis

Literaturhinweise:

1. https://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeisenbahn_Budweis%E2%80%93Linz%E2%80%93Gmunden
2. <http://steyr.dahoam.net/wp-flippingbooks/Steingruber/Pferdeisenbahn/6/>
3. <https://www.eisenbahn.gerhard-obermayr.com/nostalgiebetrieb/pferdeisenbahn>

33. Internationale
Modelleisenbahn-Tauschbörse
 Bourse d'échange de
 trains miniatures

seit / depuis
1993

26
 OCTOBRE
 OKTOBER
 2025

10.00 - 16.00 hrs/Uhr
 organisé par
 organisé par
 organisé par
 LUXEMBOURG

Steinsel
 au Centre de Loisirs Norbert Melcher - rue de l'Alzette
G.-D. Luxembourg
 Entrée - Eintritt : 5 €
 enfants jusqu' à 16 ans entrée libre / Kinder bis 16 Jahre Eintritt frei

Module-Club Luxembourg a.s.b.l.
 Tel: (+00352) 661 88 24 04 E-mail: bourse@module-club.lu
www.module-club.lu

**7. Ausstellung der
 Spielzeug- und
 Modelleisenbahn**

6. & 7.12 10:00 - 17:00

Hall Polyvalent
 1A, Chemin de Bergem
 L-3817 Schiffingen, Luxembourg
 Anfahrt A13 - Ausfahrt 6
 Eintritt und Parkplätze frei
 Imbiss vor Ort

jmorbe@pt.lu
tinplate@tinplateblechzug

DTS Cercle Ferroviaire Européen
 Altes Spielzeug
 GEMEING SCHEFFLENG



Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

Aus organisatorischen Gründen organisiert das Kinderferien- und Sozialwerk selbst keine Ferienkolonien mehr, gewährt jedoch eine Unkostenbeteiligung von maximal 500 € für das laufende Jahr, für die Kinder und Enkelkinder der Mitglieder, die an einer Ferienkolonie einer der drei anerkannten offiziellen Organisationen, des Roten Kreuzes oder des SNJ, teilnehmen.

Wir gewähren auch eine maximale Gesamtrückerstattung des laufenden Jahres von 300 € für Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule von INTELLEGO und d'STÄIP.

Für die Beteiligung an den Kosten an einer Ferienkolonie oder für Nachhilfekurse des laufenden Jahres bitten wir euch eine Kopie der Rechnung und des Zahlenbelegs der Bank bis spätestens den 01. März des folgenden Jahres an das SYPROLUX Sekretariat schicken.

SYPROLUX

BP 2615 L-1026 Luxemburg oder
syprolux@pt.lu

Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks

Der nächste „Transport“ erscheint am 16. Oktober 2025

Redaktionsschluss ist der 09.10.2025

(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 968,04

Seit dem 1. Januar 2025 beträgt der Wert
eines Punktes für das Kaderpersonal
24,3342 €.

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: 23,0422 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein
Wert von 23,3094 €.



syprolux@pt.lu

