

Nancy, Wiedereröffnung des Betriebs am 05.04.2025

Die Abfahrt war um 6:36 Uhr geplant, aber der RE7 ab Neuss, der laut Bahn-App eigentlich pünktlich sein sollte, wurde zuerst mit 20 Minuten Verspätung angezeigt und startete schließlich mit 43 Minuten Verspätung nach Köln. Dort war natürlich der ICE nach Koblenz pünktlich, die Alternative ab Messe/Deutz aber 20 Minuten zu spät, so dass der Anschluss in Koblenz nach Trier nicht erreicht werden konnte.

Daher fuhr ich bis Frankfurt Flughafen mit dem ICE 11, von dort bis Mannheim, wo ich nach Karlsruhe umstieg, um dort den ICE von Stuttgart nach Strasbourg zu besteigen. Der ICE traf pünktlich in Strasbourg ein, so dass ich 4 Minuten später den TER um 12:19 Uhr nach Nancy erreichen konnte. Um 13:47 Uhr, nur 37 Minuten später als geplant, traf ich in Nancy ein.

An Station/Gare war ebenfalls keine Fahrleitung mehr, aber es fand auch auf den neuen Busspuren kein Verkehr statt. Auf den Haltestellenanzeigen an der Haltestelle „Gare Saint Leon“ wurde die nächste T1 in 43 Minuten angekündigt. Der Bildschirm wies auch auf die Eröffnungsfeier an der Kathedrale ab 11 Uhr hin. Der Betrieb auf der Linie T1 sollte ab 14:30 Uhr beginnen. Die ehemalige Haltestelle Gare, die sich direkt vor dem Ausgang des Bahnhofsgebäudes befand, wurde aufgelassen. Die Fahrgäste müssen nun zur rund 100 m entfernten Haltestelle Gare – Pierre Semard gehen. Als ich am Platz vor der Kathedrale ankam, war die Eröffnungsfeier bereits beendet und die Bühne und die Bestuhlung wurde bereits abgebaut. Die Feier endete mit einer Jungfernfahrt für angemeldete Gäste mit Wagen 12, der um kurz nach 14:00 Uhr vom Festplatz gestartet war:



Jungfernfahrt mit Wagen 12, von einer Polizei-Eskorte auf Rädern begleitet

In die andere Richtung nach Essey Mouzimpre startete zeitgleich der Wagen 16. Wagen 17 kam mit der Beschilderung „Ça roule en trolley!“ am Festplatz um 14:12 Uhr aus Richtung Brabois an:



Es handelte sich um eine „musikalische und klangliche Reise im neuen Trolleybus“ mit den Musikern Nicolas Arnoult und Fabrice Bez, die um 13:30 Uhr von der Endstation Brabois startete. Es konnten sich hierzu 60 Personen über die Webseite www.grandnancy.eu anmelden. Als erster Linienwagen mit Fahrgästen erreichte Wagen 1 um 14:34 Uhr die Haltestelle „Diversion de Fer“ von Essay aus, wohin er um 13:59 Uhr das Depot verließ:



Es folgten Wagen 2 um 14:40 Uhr, Wagen 4 um 14:46 Uhr, Wagen 6 um 14:56 Uhr und Wagen 8 ohne Zielanzeige um 15:02 Uhr. In Gegenrichtung war der erste Linienwagen Wagen 18 um 14:47 Uhr ohne Zielanzeige, Wagen 9 um 14:52 Uhr, Wagen 7 um 15:00 Uhr und Wagen 5 um 15:04 Uhr. Insgesamt kamen die folgenden Wagen auf den 16 Kursen für einen 7-Minuten-Takt zum Einsatz: 1- 2- 4- 6- 8- 10- 18- 9- 7- 5- 13- 16- 14- 3- 11- 12. Davon wurde Wagen 16 ab etwa 15:30 Uhr als zusätzlicher 16.Kurs ab Essey Mouzimpre eingesetzt.

Die Wagen fahren nur maximal bis 30 km/h, in der Fußgängerzone Rue St.Jean/Rue St.Georges wurde 20 km/h gefahren. Die Fahrspuren sind auch für Radfahrer freigegeben. Lediglich in den Außenbezirken bestehen ab der Haltestelle „Velodrome Callot“ in Richtung Vandoevre Brabois Hopitaux und ab der Haltestelle „Marine de Saint-Max“ in Richtung Essey Mouzimpre keine eigenen Fahrspuren für die Linie T1.

Auf der kompletten Strecke wurden die beiden Fahrspuren in 6 m Breite neu gebaut, dabei wurden die Spurführungsschienen komplett zurückgebaut. Im Depot sind jedoch noch Gleise vorhanden, dort blieb auch die Fahrleitung unverändert. In der Halle werden die Trolleybusse jedoch per Stecker aufgeladen, auch die Werkstatt ist ohne Fahrleitung (für diese ergänzende Information danke ich Frank Wonneberger)

Wie erwartet, wurde in der Fußgängerzone die Fahrleitung komplett entfernt. Das Andrahten erfolgt an der Haltestelle „Division de Fer“ in Richtung Essey Mouzimpre. Aber auch auf der Avenue du General Leclerc ist keine Fahrleitung montiert worden. Es wird an der „Haltestelle Mon Desert Termal“ angedrahtet und zwei Haltestellen weiter an der „Jean Jaures“ wieder abgedrahtet. Letztendlich werden an der Haltestelle „Montet Octrol“ wieder die Stangen angelegt und bis zur Endstation „Vandoevre Brabois Hopitaux“ unter Oberleitung gefahren. Hier wird mittels Batterie gewendet und an der Starthaltestelle befinden sich zwei mit Fahrleitung und Trichter überspannte Spuren mit einer Einlaufweiche bei der Ausfahrt der Haltestelle. Dieses wird auch an der Endhaltestelle Essey Mouzimpre so praktiziert, hier sind sogar drei Fahrspuren mit Oberleitung angelegt und entsprechend zwei Einlaufweichen:



Endhaltestelle Essey Mouzimpre mit den Wagen 8, 6 und 17. Foto: Frank Wonneberger

Insgesamt wird auf der 9,78 km langen Linie über 6 km (= 62%) im Oberleitungsbetrieb gefahren und rund 38% im Batteriebetrieb. Pro Richtung muss je dreimal ab- und angedrahtet werden.

Wie bereits berichtet, sind einige Haltestellen aufgelassen worden, so dass nun die folgenden 25 Haltestellen bedient werden:

	neuer Name:	bisheriger Name:
1	ESSEY Mouzimpré	ESSEY Mouzimpré
2	Essey Centre	Essey Roosevelt
3	Clinique Pasteur	Clinique Pasteur
4	Washington Foch	Washington Foch
5	Mairie de Saint-Max	Saint-Liver Gérard Barrois (Stade Marcel Picot)
6	Cristalleries - Stade Marcel Picot	Cristalleries
7	Deux Rives - Olympe de Gouges	St-Georges
8	Division de Fer	Division de Fer
9	Place Stanislas - Cathédrale	Cathédrale
10	Point Central	Point Central
11	Gare - Pierre Semard	Maginot Nancy Gare
12	Gare - Saint Léon	Kennedy
13	Mon Désert - Thermal	Mon Désert
14	Garenne - Rose Wild	Garenne
15	Jean Jaurès	Jean Jaurès
16	Exelmans	Exelmans
17	ARTEM - Blandan - Thermal	Campus ARTEM Blandan
18	Montet Octroi	Montet Octroi VANDOEUVRE Vélodrome
19	Vélodrome - Callot	Callot
20	Le Reclus	Le Reclus
21	Saint André - Jardin Botanique	Saint André - Jardin Botanique
22	Notre-Dame-des-Pauvres	Doyen Roubault (Direction CHU Brabois)
23	Parc de Brabois	Faisanderie
24	Technopôle	Forêt de Haye
25	VANDOEUVRE Brabois - Hôpitaux	VANDOEUVRE CHU Brabois

Nach Angaben der Webseite www.grandnancy.eu sollen zur Inbetriebnahme am Samstag, dem 5. April, 15 Oberleitungsbusse gleichzeitig auf der knapp 10 Kilometer langen Strecke verkehren (d. h. ein Bus alle 7 Minuten). Die Linienführung ist fast vollständig derselbe wie in der Ära der gummibereiften Straßenbahnen. In den folgenden Wochen soll der Betrieb der Linie intensiviert und schließlich mit 21 Fahrzeugen im Einsatz sein. Gemäß dem ab 7.4.25 gültigen Fahrplan wird auf der Linie von montags bis freitags ein 7-Minuten-Verkehr und an Samstagen ein 6-Minuten-Verkehr angeboten. Bis Mitte Mai 2025 soll die Linie in den Hauptverkehrszeiten an Werktagen und außerhalb der Schulferien einen 5-Minuten-Takt erreichen.

Insgesamt wurden 25 Trolleybusse wurden beim Hersteller Hess bestellt, wovon 17 Wagen in Betrieb sind. Der Wagen 15 hat wegen Probleme an der Batterie noch keine endgültige Zulassung und trägt noch das vorübergehende Kennzeichen. Der Wagen 20 wurde am 4.4.2025 angeliefert.

Die Kennzeichen wurden auf <https://transphoto.org/> wie folgt gelistet:

Nr.	Kennz.	Typ	Bj.	von...	Bemerkung
<u>1</u>	<u>HA-890-RW</u>	Hess lighTram 25 DC	03.2024	12.2024	12.2024 ex (1) / WW-830-CX
<u>2</u>	<u>HA-630-HY</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	04.2024	
<u>3</u>	<u>HB-369-LA</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	01.2025	01.2025 ex (3)
<u>4</u>	<u>HA-615-HY</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	12.2024	12.2024 ex WW-526-HE
<u>5</u>	<u>HA-598-HY</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	04.2024	
<u>6</u>	<u>HB-771-KC</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	12.2024	12.2024 ex WW-230-SX
<u>7</u>	<u>HA-544-HY</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	11.2024	11.2024 ex WW-572-QA
<u>8</u>	<u>HA-530-HY</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	11.2024	11.2024 ex WW-592-QA
<u>9</u>	<u>HA-512-HY</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	08.2024	08.2024 ex WW-607-QA
<u>10</u>	<u>HB-383-KC</u>	Hess lighTram 25 DC	2024	05.2024	
<u>11</u>	<u>HB-430-KC</u>	Hess lighTram 25 DC	≈ 2024	01.2025	
<u>12</u>	<u>HC-600-GX</u>	Hess lighTram 25 DC	2025	03.2025	
<u>13</u>	<u>HC-581-GX</u>	Hess lighTram 25 DC	2025	03.2025	
<u>14</u>	<u>HC-560-GX</u>	Hess lighTram 25 DC	2025	03.2025	
<u>15</u>	<u>WW-545-AV</u>	Hess lighTram 25 DC	2025	03.2025	
<u>16</u>	<u>HC-522-GX</u>	Hess lighTram 25 DC	2025	03.2025	
<u>17</u>	<u>HC-491-GX</u>	Hess lighTram 25 DC	2025	03.2025	
<u>18</u>	<u>HC-288-GX</u>	Hess lighTram 25 DC	2025	03.2025	

Folgender Zeitungsartikel wurde mit Fotos von der Eröffnungsfeier veröffentlicht:

<https://www.estrepublicain.fr/transport/2025/04/05/mise-en-service-du-trolleybus-du-grand-nancy-suivez-l-inauguration-et-les-festivites-avec-nous>

darin die Fotos mit folgenden Unterschriften: *Mehr als 1.000 Menschen nahmen an der Eröffnung der Straßenbahn teil. Foto: Cédric Jacquot*

Mathieu Klein, Bürgermeister von Nancy: „Dieser Trolley erschien uns als die beste technologische und wirtschaftliche Wahl.“ Foto: Cédric Jacquot

Weiterer Artikel: https://actu.fr/grand-est/nancy_54395/nancy-des-premiers-voyageurs-seduits-par-le-nouveau-trolleybus-il-y-a-de-gros-progres-par-rapport-au-tram_62472483.html



Die Haltestelle Gare in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof wurde nun aufgelassen, hier passiert Wagen 18 diese Stelle, rechts im Bild ist die Rückfront von Wagen 16 zu erkennen.

Da ich auf der Rückfahrt den Zug um 17:13 Uhr nach Strasbourg nicht erreichen konnte, fuhr ich zuerst nach Metz und weiter nach Forbach, wo ich nach einer Stunde Aufenthalt in den TGV nach Mannheim bestieg. Ich schaute mir die Stadt an, in der von 1951 bis ca. 1970 ein Trolleybusbetrieb bestand. Folgender Bericht über den Trolleybus stammt von der Webseite https://amtuir.org/06_hu_bus_trolley_france/liste_alpha_tb/forbach/texte_tb_fo.htm:

Die einzige Straßenbahnlinie, die ab dem 31. März 1911 Brême d'Or mit Petite Rosselle verband, wurde im Winter 1944/45 durch den Rückzug der deutschen Armee unbrauchbar.

Nachdem die Linie vorübergehend mit Berliet PCK-Bussen betrieben wurde, deren Leistung unzureichend war, beschloss die Stadt Forbach, sie für den Betrieb mit Trolleybussen umzurüsten.

Am 19. Mai 1951 wurden vier Vétra VBRhs auf der Strecke in Betrieb genommen. Angesichts des Erfolgs der neuen Betriebsart und des wachsenden Verkehrsaufkommens wurden zwei weitere Wagen angeschafft: ein VBRh im Jahr 1954 und ein Vétra-Berliet ELR im Jahr 1957.

Doch mit der Entwicklung des Automobils und dem Rückgang des Verkehrsaufkommens in den 1960er Jahren änderte sich die Situation schlagartig. Da der Trolleybusbetrieb unrentabel geworden war, wurde er im Mai 1970 eingestellt.

Ein weiterer Bericht ist hier zu finden: <http://almq.free.fr/forbach/tram.html>

Darin wird von einer Einstellung am 1. November 1969 berichtet.

Weitere Fotos zum Trolleybus Forbach:

<https://www.forbach-histoire.fr/piwi/piwigo/index.php?/category/59>

Sowie einige Fotos von 1969 von Jean-Henri Manara:

<https://www.flickr.com/photos/jhm0284/albums/72157626653349383/>

Den einzigen Bus, den ich gesichtet habe, war ein Irisbus Crossway LE 12M, der in der Nähe des Bahnhofs vorbeifuhr. Die letzten Linienfahrten erfolgen laut Fahrplanaushang um 19 Uhr, bis dahin wird auf der Linie 1, die heute zwischen Brême d'Or und Petite Rosselle verkehrt, ein 30-Minuten-Verkehr angeboten.