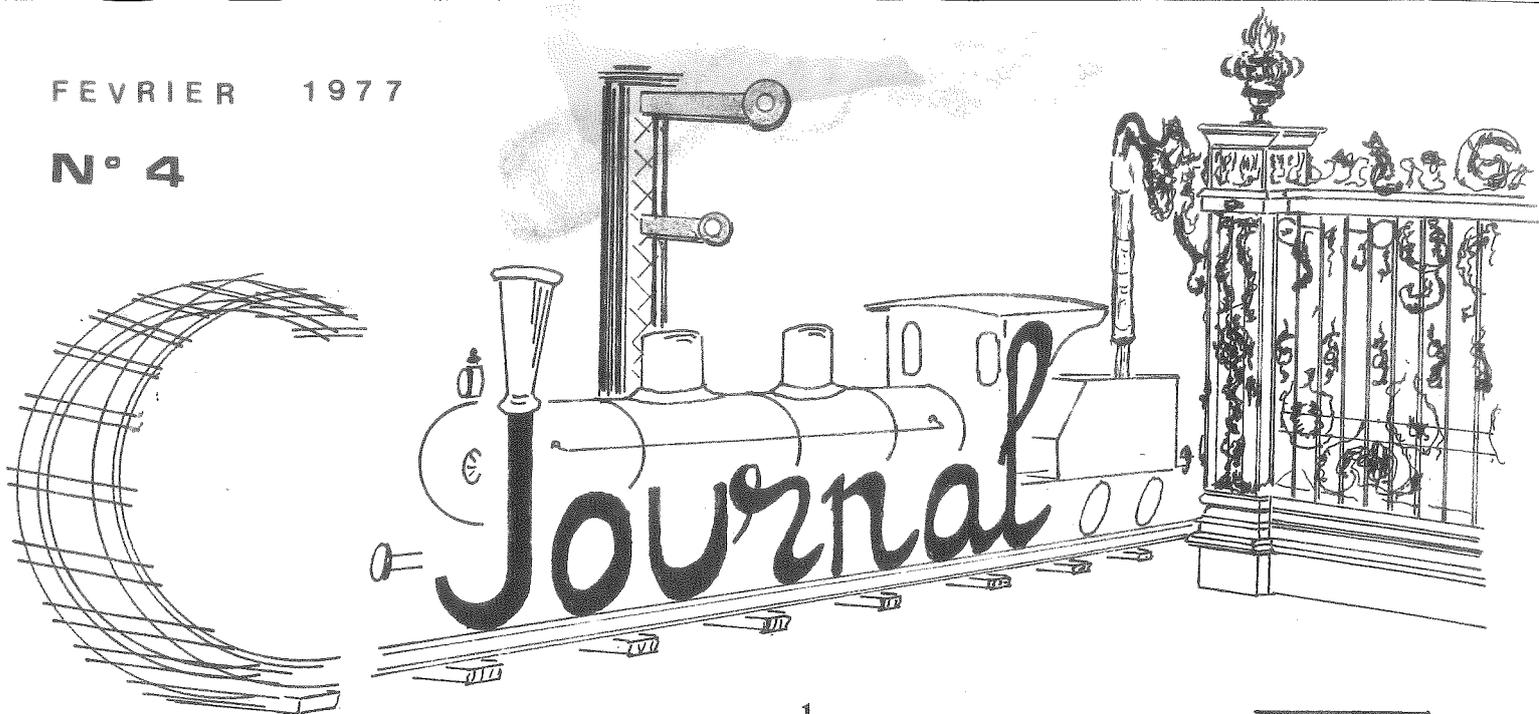


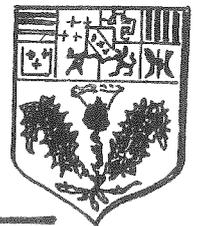
FEVRIER 1977

N° 4



du

CERCLE FERROVIAIRE DE NANCY



### LES ACTIVITES DU C.F.N.

#### RETROSPECTIVE

Le 7 janvier dernier, Monsieur ARTUR a consacré une soirée à nous conter l'histoire du Tramway de NANCY, à nous le faire découvrir, dans son aspect, sous forme de projection de cartes postales et films anciens. Si pour certains, il était une découverte, pour d'autres, moins jeunes, il était le rappel d'un souvenir attendrissant. Le mot "tramway" est prononcé maintenant avec nostalgie, on se le rappelle, on en parle, on en reparle quelquefois, mais il semble ne demeurer à jamais qu'à l'état de souvenir, ce moyen de transport trop beau et trop efficace, trop poétique peut-être, est considéré comme révolu et n'attire plus les villes modernes, moins encore NANCY, et c'est bien regrettable.

Nous remercions Monsieur ARTUR, et sommes en admiration devant tant d'érudition.

La SOIREE CINEMA , du vendredi 21 janvier nous apporta la projection de 2 films.

Le premier est un film ancien, en noir et blanc. Il relate une journée de 231 D, du dépôt de NANTES. Sa mise en pression, le départ, après toutes les opérations de vérification effectuées par un mécanicien attentionné. Avec lui, nous vivons l'obéissance docile de la merveilleuse lison ; nous le cotoyons dans l'abri, pour voir ce qu'il voit, la fière silhouette de la chaudière se profilant devant lui, le mouvement gracieux des bielles en pleine action.

Ce film rend hommage au dur labeur de ces hommes, mécaniciens et chauffeurs qui exerçaient leur travail avec beaucoup de coeur et d'amour, dans des conditions extrêmement rudes, mais aussi avec un grandiose et solide esprit d'équipe, et beaucoup de conscience.

.../...

Le second film, s'il n'est pas particulièrement de technique ferroviaire, nous permet de découvrir, avec les avantages des voyages SNCF, les châteaux de la Loire, hauts en couleur, et aidé dans notre découverte par un personnage historique qui apparaîtra tout au long du voyage, en tenue régionale de l'Epoque.

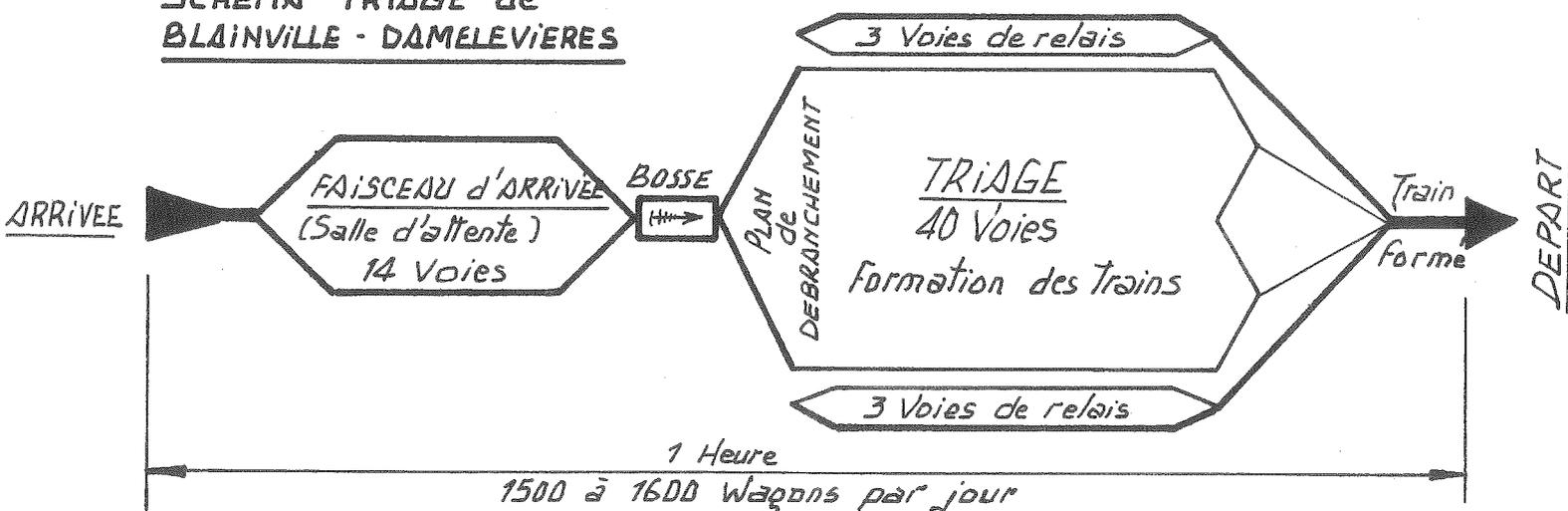
### Le C.F.N en mouvement

Samedi 22 janvier : VISITE DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES DE BLAINVILLE (PRS - Triage - Commande)

Visite passionnante et intéressante, où la main de l'Homme réalise des prouesses. D'une façon mécanique, simplement et sans heurt, avec un effectif qui apparaît minime, le triage de Blainville ventile 1500 à 1600 wagons par jour, pour former des trains pour toutes directions. Bien sûr, l'Electronique atteint là un très haut degré d'épanouissement, assistant l'Homme pratiquement sans défaillance. Il est rassurant de voir que l'essieu d'un véhicule ne parcourt pas un mètre de voie sans être irrémédiablement repéré et sans que lui en soit donné l'ordre express. Cette visite était due à l'initiative de Monsieur FILHOL. Il avait, pour cela, contacté individuellement et par écrit, chaque Membre de notre Cercle. Il en fut récompensé puisque 23 Membres répondirent présent.

Nous le félicitons pour ce succès, et l'invitons vivement à renouveler cet exploit.

### SCHEMA TRIAGE de BLAINVILLE - DAMELEVIÈRES



### LE REPAS ANNUEL DU C.F.N

Encore que votre humble serviteur, avec regret, n'y participait pas.....

Il a cru apprendre qu'il a réuni 34 Membres dans une excellente ambiance de détente et de bien-être.

Décor, nourriture, boissons, danses, et ... papotages ferroviaires, tout y était... très bien.

Cette fois, c'est à Madame HUSSON que reviennent les lauriers de cette réussite, et notre reconnaissance. Quant à Monsieur HUSSON, ayant décidément plus d'une corde à son arc, il fit virevolter les couples au son de son accordéon.

### Revenons sur l'Exposition de la Bastille

La Région de l'EST était représentée, d'une part, par les réalisations et collections personnelles de Monsieur HUSSON, mandaté officiellement par la SNCF, et par le réseau HO de Monsieur JEKO.

Réalisations de Monsieur HUSSON, bien sûr, la merveilleuse reproduction de la gare de NANCY, qui suscita bien des admirateurs, ainsi que la reproduction de matériel roulant, exécuté en bronze avec une maîtrise magistrale. Collection personnelle aussi, de très jolies lanternes et objets ferroviaires.

De Monsieur JEKO, son réseau HO, pas tout à fait terminé, mais qui, durant cette Exposition, s'avance à grands pas. (Merci Papa Roger...)  
Le réseau de Monsieur JEKO a cette intéressante particularité de réunir en un seul coup d'oeil, une gare complète, un dépôt et sa rotonde, un atelier de réparation et d'entretien, un village et un tronçon en site isolé, le tout aménagé sur 2 niveaux, permettant le retour d'un train en gare dans son sens de départ ou en sens opposé. Il est, de plus, réalisé en tronçons démontables et facilement transportables.

### PROGRAMME du MOIS DE FEVRIER

- Vendredi 4 : Soirée libre
- " 11 : Modélisme - construction
- " 18 : Cinéma-Projection de films sonores SNCF
- " 25 : Modélisme - construction

Le vendredi 4 Mars verra la circulation de petites machines à vapeur vive. Nous la baptiserons "Soirée vapeur vive". Amenez vos pièces en rapport, ainsi que la voie.

### Petites annonces

VENTE : Concernant la vente de la collection "Loco-Revue", il reste disponibles les années 1967 à 1976 incluses.  
Faire offre à Monsieur BATTAINI.

- Le Docteur MASSON vend, achète ou échange du matériel ancien échelle O.
- A vendre transformateur HORNBY - échelle O.

ACHATS : Monsieur FILHOL recherche un chasse-neige rotatif américain HO de construction POCHER, ou éventuellement RIVAROSSO.

- Cherche rails HO au mètre, d'occasion.

### Pour les modélistes

Il est possible de se procurer :

- Soudure 15/10 60 % à 48,00 TTC les 500 gr.
- Soudure 10/10 60 % à 49,00 TTC "
- Se grouper et partager (voir Monsieur JEKO)
- Diode électro-luminiscente
  - rouge petite  $\emptyset$  1,5 m/m à 1,90 TTC l'unité (prix unitaire moyen)
  - " moyenne  $\emptyset$  3 m/m à 1,60 " " "
  - " grasse  $\emptyset$  5 m/m à 1,80 " " "
  - verte et jaune  $\emptyset$  8 mm à 2,50 " " "

. Disponibles Magasin "Aux Fabricants Réunis"  
41, avenue de la Garenne - NANCY

## LES TRAMWAYS DE NANCY

### Urbains et Suburbains

#### HISTORIQUE

Le premier tour de roue d'un tramway de la Ville de NANCY eut lieu le 12/08/1874 sur la ligne Porte St-NICOLAS-MAXEVILLE.

La voiture, construite en bois, était tirée par un cheval. Elle comportait 16 places assises, et 14 places debout, sur les plateformes.

En 1890, l'exploitation était assurée par 20 voitures à chevaux. La cavalerie comportait 89 chevaux.

En 1897, à l'apogée du réseau à traction animale, le réseau comprenait les lignes suivantes :

- MAXEVILLE-BON SECOURS
- PONT d'ESSEY-BON COIN
- PREVILLE-MALZEVILLE
- ST GEORGES-PLACE LOBAU (LORRITZ)

Le premier tramway électrique apparut en 1898, sur la ligne MAXEVILLE-BON SECOURS. L'alimentation se faisait par fil aérien, le courant était capté par une perche type Dickinson.

Détail typique : l'esthétique du moment admettait mal ce fil disgracieux pourtant si utile, l'astuce était donc de le dissimuler au maximum; c'est ainsi qu'il fût placé le plus près possible des maisons ou des arbres, obligeant les perches à prendre un angle de déport important sur la trajectoire du véhicule, d'où une usure rapide du système d'alimentation. Sur le parcours Place Stanislas-Place Carrière, la traction était assurée par accumulateurs, le fil ayant été totalement proscrit.

La fréquence de passage sur les lignes principales était, à cette époque de 5 à 7 minutes.

A partir de 1908, apparaît la Compagnie des Tramways Suburbains, qui met en service, peu avant la guerre, les lignes MARCHE-DOMBASLE et MARCHE-PONT SAINT VINCENT.

A la déclaration de guerre de 1914, le réseau urbain comprend les lignes suivantes :

- MAXEVILLE-JARVILLE
- LAXOU-ESSEY
- MONTET-PONT Tournant de MALZEVILLE
- PLACE CARNOT- RUE de TOUL
- ROUTE de MARC-Pont Tournant de MALZEVILLE
- Pont Tournant de MALZEVILLE-MALZEVILLE
- ST MANSUY-PLACE LOBAU
- GARE-POMPEY
- Cimetière du SUD-Port des DAMES

Il est électrifié en totalité.

Il traverse la Guerre 14-18 sans grand changement et sans grand dommage, mais la Compagnie voit son matériel réquisitionné par l'Armée. Quelques voitures sont envoyées sur les réseaux du Havre et d'ORLEANS.

Le réseau atteint l'apogée en 1927. Il comporte alors 92 kilomètres de lignes.

Pourtant, pour des raisons mal fondées, les suppressions de lignes commencent. Nous sommes en 1930 : la navette de MALZEVILLE disparaît, suivie en 1933, du Circulaire de la ligne du Cimetière du SUD. Le 6 (route de Villers-Pont Tourant) voit son terminus reporté du Pont Tournant de MALZEVILLE aux Trois Maisons.

En 1936, la ligne de POMPEY est limitée à CHAMPIGNEULLES.

En 1939, c'est la ligne de MAREVILLE qui disparaît.

Inexorablement, une à une, telles qu'elles virent le jour, les Lignes seront successivement mises à mort. L'Homme est ainsi fait qu'il veut changer, éternellement insatisfait. Ce brave Tramway ne lui convient plus, il en a assez de le voir, et puis, il n'est plus au goût du jour. Pour lui, le Progrès, à l'image d'autres grandes villes, c'est le véhicule automobile.

Un projet de Trolleybus est étudié en 1941, mais n'aura pas de suite. L'autobus à moteur Diesel, doté d'une esthétique médiocre, est adopté. Sy stématiquement, il remplacera le Tramway. Il faudra presque 2 autobus pour compenser 1 tramway, éventuellement avec une remorque.

Le 9 (GENTILLY-Place LOBAU) disparaît en Novembre 1948.

En 1950, la Ligne 12, desservant DOMBASLE est supprimée, non sans que la voie soit partiellement replacée, sur le Pont de SAINT-NICOLAS notamment, voie qui n'aura d'ailleurs jamais l'occasion d'être parcourue par une seule rame !

Décidément, l'Homme ne sait plus ce qu'il fait, sinon un gâchis sans nom.

1951, voit la disparition des Lignes 10 (Place CARNOT-CHAMPIGNEULLES et 1 (MAXEVILLE-JARVILLE) pourtant, pour cette dernière, fort chargée et peu gênante sur le Cours Léopold et l'Avenue de Strasbourg.

Le 6 (VILLERS- 3 Maisons) puis le 7 (Marché-Vélodrome) et le 14 (Marché-PONT SAINT VINCENT) disparaissent en 1952.

Et les derniers et regrettés tramways, discrètement, s'effaceront le 2 décembre 1956 sur les Lignes 3 (LAXOU-ESSEY), 4 (BLANDAN-ILE DE CORSE) et 5 (BLANDAN-PONT de MALZEVILLE). IL aura vécu durant 82 années, accomplissant jusqu'au bout son devoir avec un matériel dépassé qu'on n'envisagera pas d'améliorer, vaincu par l'Autobus bruyant, polluant et gourmand de pétrole.

#### Quelques chiffres

Le réseau comportait :

- en 1890 : 20 voitures à chevaux, et 89 chevaux (4 à 5 chevaux pour une voiture, avec les repos et réserves.
  - en 1896 : 32 voitures à chevaux et 172 chevaux
  - en 1897 : 25 motrices électriques
  - en 1900 : 36 " " dont 6 à accumulateurs
  - en 1907 : 50 " " de 48 places (assises, car les places débout n'étaient pas en majorité à l'Époque)  
+ 6 motrices plus longues à accumulateurs (50 places assises)  
+ 16 " renforcées (50 places assises)
- 17 remorques fermées et 38 remorques ouvertes complétaient le parc.

#### Le MATERIEL

Les premières plateformes vitrées et fermées apparurent en 1912 avec les voitures de la Ligne de POMPEY. IL restait alors 84 motrices et 72 remorques de types divers.

Le matériel n'a subi que peu d'évolutions en général, sinon à partir de 1921 où les motrices furent progressivement vestibulées.

En 1923 apparurent 4 motrices à boggie "Maximum Traction".

De 1927 à 1932, le réseau met en service 37 remorques à plateforme centrale d'un modèle conçu à NANCY (Initialement à essieux convergents)

En 1933, le réseau suburbain se voit attribuer 6 motrices très modernes à boggie construites par la Société France Belge sur plan SATRAMO.

Le réseau construira, dans ses 2 ateliers, en 1933 et 1935, 2 motrices-modernes sur boggies anciens.

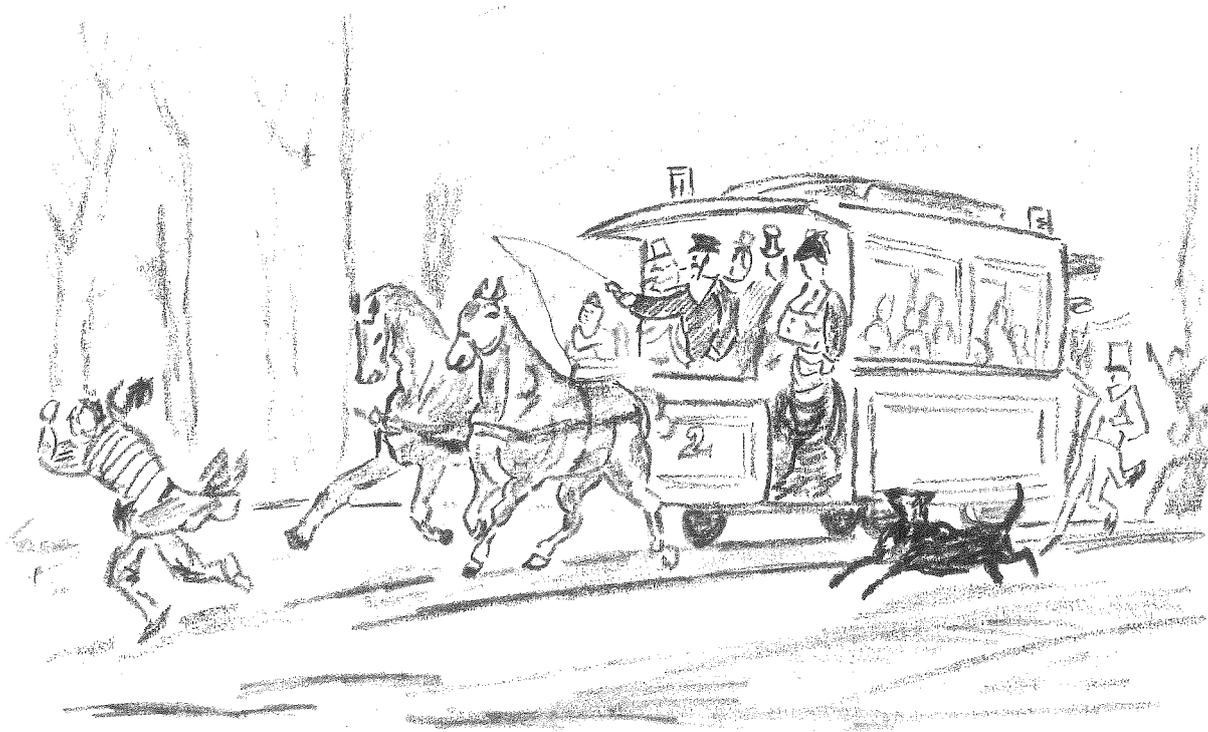
## LES EXPLOITANTS

Compagnie des Tramways de NANCY (C.T.) - concession GUTTON - reprise, à titre provisoire, par la Compagnie Générale Française des Tramways (C.G.F.T.- actuelle C.G.F.T.E.) en 1921, puis définitivement en 1925.

## LES LIGNES

- Ligne n°1 - MAXEVILLE-JARVILLE  
2 - MAXEVILLE-Cathédrale (ou M)  
3 - LAXOU-ESSEY  
4 - Blandan-Ilse de Corse  
5 - Blandan-Port de MALZEVILLE  
6 - Route de Villers-3 Maisons  
7 - Marché-Vélodrome (Anciennement "Circulaire")  
8 - Non affecté  
9 - Gentilly-Place Lobau  
10 - Gare (Place Carnot-POMPEY)  
11 - Non affectée  
12 - Marché-DOMBASLE  
13 - Non affectée  
14 - Marché-PONT SAINT VINCENT  
15 - Gare-Brabois (spécial "Courses")  
S - Port des Dames-Cimetière du Sud

*Compte-rendu de la conférence de N. André ARTUR, écrit avec sa collaboration.*



L. B.