

EDITORIAL



Il y a cinquante ans, pendant la première quinzaine du mois de septembre 1944, les Alliés libéraient la Belgique après plus de quatre années d'occupation par les nazis. Le 2 septembre à 16 h, Monignies, près de Chimay dans la Botte du Hainaut, est le premier village belge libéré. Cet événement marque le début d'une semaine incroyable. Après les combats meurtriers sur les côtes normandes, les Allemands se replient rapidement devant l'irrésistible poussée des Alliés.

Les 2 et 3 septembre, la Flandre mais aussi Fournil, Mont-Binche, Bruxelles sont délivrées des Allemands par les Anglais, les Canadiens et les Polonais. Le reste de la Wallonie est libéré par les Américains.

C'est la délice : une marée humaine manifeste sa joie sans retenue. A se maintenir, pensait ne s'arrêter encore que beaucoup de sang sera versé quelques mois plus tard pour libérer l'Ardenne une seconde fois, en décembre 1944.

Partout dans le pays, des cérémonies du souvenir se dérouleront jusqu'en mai 1995, pour commémorer les événements qui se sont succédés depuis l'arrivée des Alliés jusqu'à la libération des camps en mai 1945.

Le Bail uniend s'associe à cet événement par la publication de quelques articles sur l'histoire. C'est un consacré à la résistance des cheministes : «Le train lumineux du 2 septembre 1944». □

LES SERVICES

DE TRAINS DE VOYAGEURS PENDANT L'OCCUPATION

A TRAVERS LES INDICATEURS

P. VANKEER

Le 50^e anniversaire de la Libération nous ramène aux années sombres que nous avons connues de 1940 à 1944.

Comment voyageait-on en train sous l'occupation ?

Pour répondre à cette question, nous avons parcouru

les indicateurs de l'époque.

Après les combats et les destructions du début des hostilités, le réseau ferré est rétabli sur les ordres des Allemands et sous leur contrôle. Il est d'abord exclusivement réservé à l'envahisseur et les Belges qui désirent voyager doivent se contenter des tramways vicinaux, heureusement nombreux et remis rapidement en service. Le 15 août 1940, les occupants consentent à remettre les lignes de la SNCB à la disposition du public. C'est alors que paraît le premier indicateur « de guerre ». Il est d'un format inhabituel (21 x 29 cm), imprimé sur papier journal et couverture souple. S'il est trilingue, la priorité est donnée à l'allemand et notre «B» voisine avec l'indication WVD (Wehrmachts Verkehrsdirektion Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel. Les services proposés

aux voyageurs sont plutôt sommaires. La ligne électrifiée 25 Bruxelles-Anvers est rétablie sur deux tronçons : Bruxelles-Malines (Canal) et Duffel-Anvers, à raison d'un train par heure, un service d'autobus fonctionnant entre Malines et Duffel. La ligne « à vapeur » (actuellement ligne 27) étant rétablie de bout en bout, le service est complété par trois trains semi-directs Bruxelles – Anvers. Ailleurs le service consiste généralement en deux omnibus quotidiens, rarement plus. On note deux trains par jour de Bruxelles vers Liège, Ostende, Tournai, Mons, Charleroi et Namur. Les trains Bruxelles-Tournai sont prolongés jusqu'à Lille (le nord de la France est rattaché à l'administration militaire de Bruxelles) et on découvre un omnibus Mons-Maubeuge. Le train électrique

25 Antwerpen - Mechelen - Brussel (Bruxelles) 25

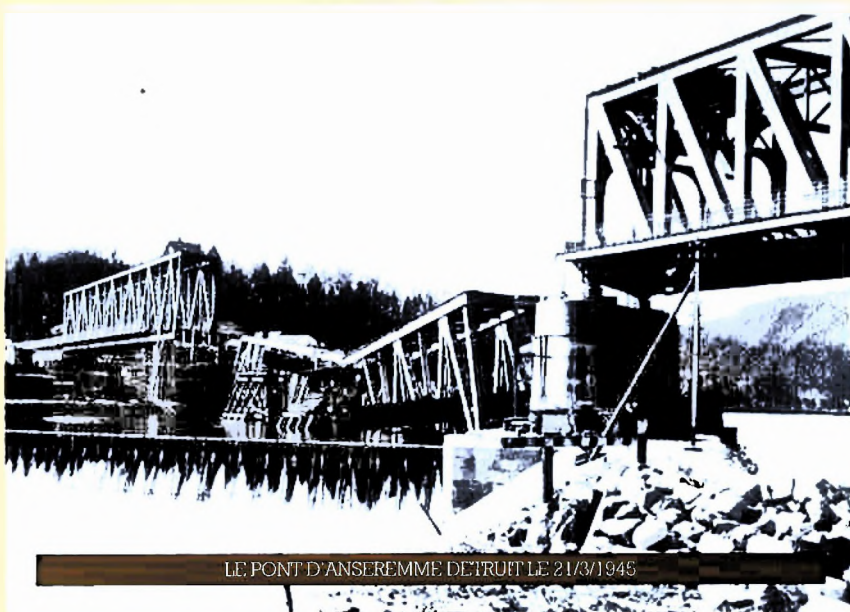
1^e ELEKTRIISCHE ZUG
1^e ELEKTRIISCHE TREINEN
1^e TRAINS ELECTRIQUES

Fahrplan gültig bis 1. Januar.
Uursrooster geldig tot 1 Januari.
Horaire valable jusqu'au 1^{er} Janvier.

St.	768	769	770	768	769	770	768	769	770
Antwerpen (Canal)	8.00	8.19	8.38	8.28	8.18	8.08	8.18	8.08	8.18
Malines (Canal)	8.28	8.18	8.08	8.28	8.18	8.08	8.28	8.18	8.08
Mechelen	8.57	8.46	8.35	8.46	8.35	8.24	8.35	8.24	8.13
Bruxelles (Midi)	8.57	8.46	8.35	8.46	8.35	8.24	8.35	8.24	8.13
Bruxelles (Nord)	8.07	8.38	8.28	8.18	8.08	7.58	8.18	8.08	7.58
Antwerpen (Centraal)	7.10	7.16	7.22	7.16	7.22	7.28	7.22	7.28	7.34
Duffel	8.08	8.08	8.08	8.08	8.08	8.08	8.08	8.08	8.08
Bruxelles (Midi)	8.13	8.13	8.13	8.13	8.13	8.13	8.13	8.13	8.13
Mechelen (Wechelpoort)	8.22	8.22	8.22	8.22	8.22	8.22	8.22	8.22	8.22
Bruxelles (Nord)	8.49	10.19	10.40	11.19	11.43	11.40	12.19	12.40	13.19

Bruxelles Quartier Léopold-Tervueren, épargné par les combats, circule de manière fréquente et régulière (un train par heure ou par demi-heure).

Le 6 octobre, l'indicateur retrouve sa présentation et son format d'avant-guerre. Le «B» a disparu et est remplacé par les mentions WVD, Amtliches Kursbuch. Il coûte 5 F. La ligne électrifiée Bruxelles-Anvers est encore interrompue entre Malines Canal et Malines-gare, le pont Vierendeek n'étant pas encore reconstruit. Le transbordement entre les deux arrêts se fait à pied. Les grands axes sont desservis par des «semi-directs» à raison de deux trains par jour. Les numéros de ces trains sont précédés de la lettre D comme sur le réseau allemand. Ils relient Bruxelles à Hasselt, Verviers, Ostende,



LE PONT D'ANSEREMME DETRUIT LE 21/3/1945

SNCB

Courtrai, Lille, Mons, Charleroi et Luxembourg. On note aussi deux trains D Liège-Namur-Charleroi. A remarquer que les trains Bruxelles-Charleroi partent du Quartier Léopold et que la gare de Bruxelles Allée verte, ouverte avant-guerre seulement pour les trains de pointe en semaine, est utilisée en permanence, dimanches inclus, comme tête de ligne pour les trains Bruxelles-Termonde. Pas de pages d'horaires internationaux mais on trouve deux trains D Bruxelles-Amsterdam (sans indication d'heures sur le parcours hollandais)

Le 15 décembre 1940 paraît un nouvel indicateur sous la même

présentation. Il est un peu plus étoffé que le précédent. Deux pages colorées en rouge annoncent les nouveautés : les trains D Bruxelles-Ostende et Bruxelles-Courtrai partent désormais de Bruxelles Midi au lieu de Bruxelles Nord ; le service Bruxelles-Charleroi récupère Bruxelles Midi comme tête de ligne ; le service électrique Bruxelles-Anvers avec transbordement à Malines (Canal), s'effectuera de bout en bout à partir du 2 janvier 1941 et retrouvera à cette occasion la desserte d'avant le 10 mars 1940 (deux directs et un ou deux omnibus par heure, quelques «semi-directs» aux heures de pointe). Toutefois, dans l'indicateur



RASSEMBLEMENT DES LOCOMOTIVES DEBARQUEES (1945)

SNCB

consulté, nous avons découvert une coupure de presse annonçant que le rétablissement de la ligne 25 de bout en bout était reporté à une date ultérieure...

Dans cet indicateur, on renoue avec les horaires internationaux. A côté des trains déjà cités dans l'édition d'octobre (Bruxelles vers Amsterdam, Lille, Luxembourg) on trouve des relations directes avec Paris et l'Allemagne.

Pour Paris, un express quitte Bruxelles Midi à 7 h 50 (il lui faut presque 7 heures pour effectuer le trajet), un autre en provenance de Cologne circule dans l'après-midi, et deux trains venant l'un de Berlin, l'autre de Cologne établissent des relations de nuit entre les deux capitales occupées. Ces trois derniers trains passent à Bruxelles Nord. Ajoutons à cela un train le matin de Bruxelles pour Cologne et un autre effectuant de jour le trajet Paris-Cologne via Charleroi, Namur et Liège. On trouve dans ces trains des voitures-lits et des voitures-restaurant mais, par décision des vainqueurs et au mépris des conventions signées, ce sont des voitures rouges de la Mitropa allemande qui remplacent les voitures bleues de la Compagnie internationale des Wagons-lits désormais confinées à l'intérieur du territoire français. Mentionnons encore une relation plutôt inhabituelle, un train D Bruxelles-Namur-Dinant Hastière-Mariembourg-Chimay-Anor (France). Ce train est annoncé comme allant à Nancy mais sans indication d'heures au-delà d'Anor !

C'est sans doute la seule époque où la ligne 156 aura vu circuler un train direct venant de Bruxelles. Sur les lignes intérieures, le service est sensiblement plus étoffé : des semi-directs et omnibus sont ajoutés sur beaucoup de lignes, encore que certains trains portent au-dessous de leur numéro une boule noire signalant que ce convoi «ne circule pas provisoirement».

La vitesse est notablement réduite par rapport à l'avant-guerre ; à titre d'exemple, le meilleur train relie Bruxelles à Namur en 67 minutes contre 48 en 1939 et Bruxelles à Ostende en 2 heures 6 minutes contre une heure quinze. Sur la ligne électrifiée Bruxelles-Anvers, la différence est faible (35 minutes

contre 31).

A signaler une innovation sans doute voulue par l'occupant : en fin d'indicateur on trouve la désignation des voies de départ des trains à Anvers (Central), Bruxelles (Midi, Nord et Quartier Léopold, Charleroi (Sud), Gand (St-Pierre), Liège (Guillemins), Louvain et Namur.

L'indicateur du 4 mai 1941 (en fait sa mise en vigueur est reportée au 5 mai) comporte quelques nouveautés en service international. L'express de jour Paris-Bruxelles-Cologne devient Paris-Bruxelles-Amsterdam et le second train de nuit Paris-Cologne devient facultatif et circule via Charleroi et Namur ; viennent s'ajouter un Lille-Bruxelles-Cologne et un Bruxelles-Cologne-Vienne avec voiture-lits Bruxelles-Wurzburg. La relation Bruxelles-Nancy est confirmée non plus via Mariembourg-Anor mais via Givet-Charleville. Une seconde relation Bruxelles-Charleville est créée dans l'après-midi.

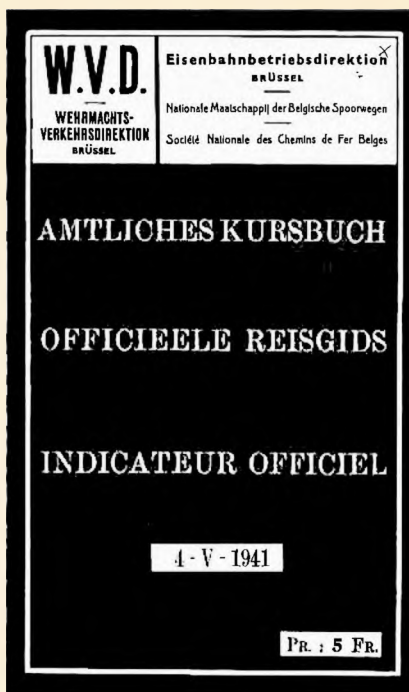
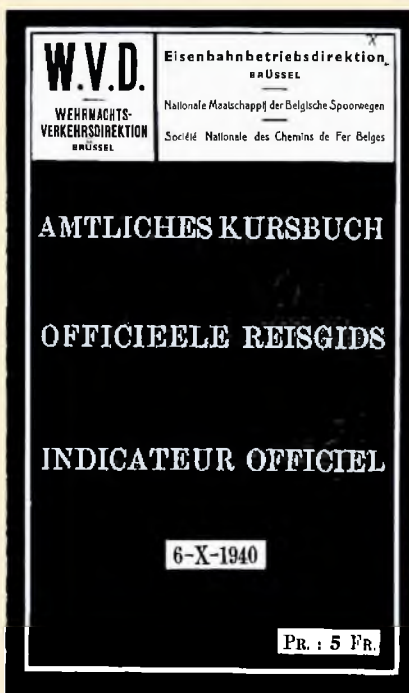
On note aussi des améliorations en trafic intérieur bien qu'il subsiste encore certains trains qui « ne circulent pas provisoirement » (la boule noire est remplacée par une croix de St-André blanche entourée de noir).

Arrêtons-nous un instant sur l'indicateur du 6 octobre 1941. Tout d'abord, si la couverture mentionne toujours Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel, on retrouve le « B » d'avant-guerre.

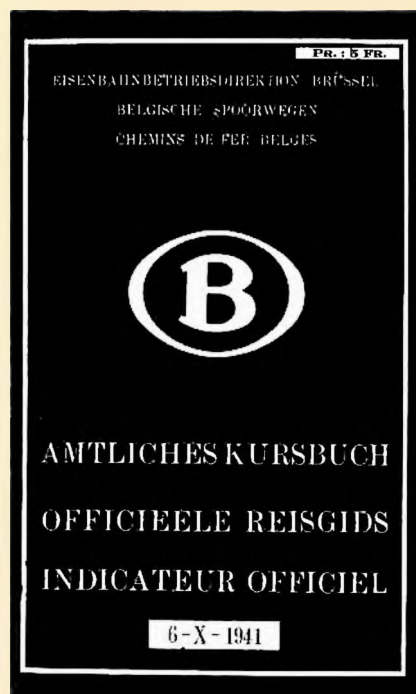
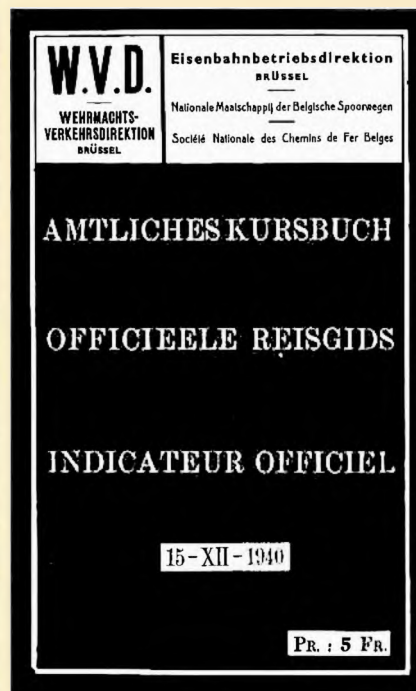
C'est un encouragement pour les patriotes.

Cet indicateur est celui du service le plus étoffé de toute l'occupation. Le trafic international reste au niveau de celui du mois de mai précédent ; s'y ajoute cependant une relation assez peu ordinaire : un train Bruxelles Nord (départ 23 heures)- Namur-Givet-Charleville-Nancy-Belfort-Dijon (arrivée 14 h 42).

Les services intérieurs sont améliorés dans toute la mesure des moyens dont disposent les dirigeants de la SNCB après satisfaction des besoins militaires allemands. Les mentions « ne circule pas provisoirement » ont



disparu. Comme déjà dit, le service sur la ligne 25 est très proche de celui d'avant le 10 mai 1940 ; sur la ligne 36 on dénombre chaque jour quatre express Bruxelles-Louvain-Liège-



Allemagne et cinq « semi-directs » ; sur la ligne 50 trois « directs » pour Ostende (dont un omnibus depuis Gand) et six autres pour Gand dont deux prolongés en omnibus vers Dunkerque par la ligne 73 ; trois « semi-directs » pour Courtrai

sur la ligne 89 et cinq pour Tournai sur la 94 (dont quatre prolongés vers Lille); sur Bruxelles-Mons trois express vers Paris et quatre semi-directs; la ligne 124 compte cinq semi-directs et un express sans arrêt Bruxelles-Charleroi; de Liège à Charleroi quatre semi-directs plus l'express Cologne-Paris; on trouve neuf trains de Bruxelles à Namur avec arrêts à Ottignies et Gembloux, plus l'express vers Dijon en fin de soirée.

Il est impossible de détailler tous les parcours omnibus; signalons cependant qu'ils offrent une desserte « acceptable » sur toutes les lignes. Toutes ?

Oui, sauf celles desservant les localités annexées brutalement par le régime nazi.

Les cantons de l'Est ont réintégré de force le 3^e Reich et, de toutes leurs lignes, nous ne trouvons que la relation Stavelot-Malmédy avec deux trains journaliers. En outre, une dizaine de communes de l'est de la province de Liège ont été annexées: Montzen, Plombières, Moresnet, Gemmenich, Welkenraedt,...

EISENBAHNBETRIEBSDIREKTION BRÜSSEL
BELGISCHE SPOORWEGEN
CHEMINS DE FER BELGES



AMTliches KURSBUCH

OFFICIEELE REISGIDS

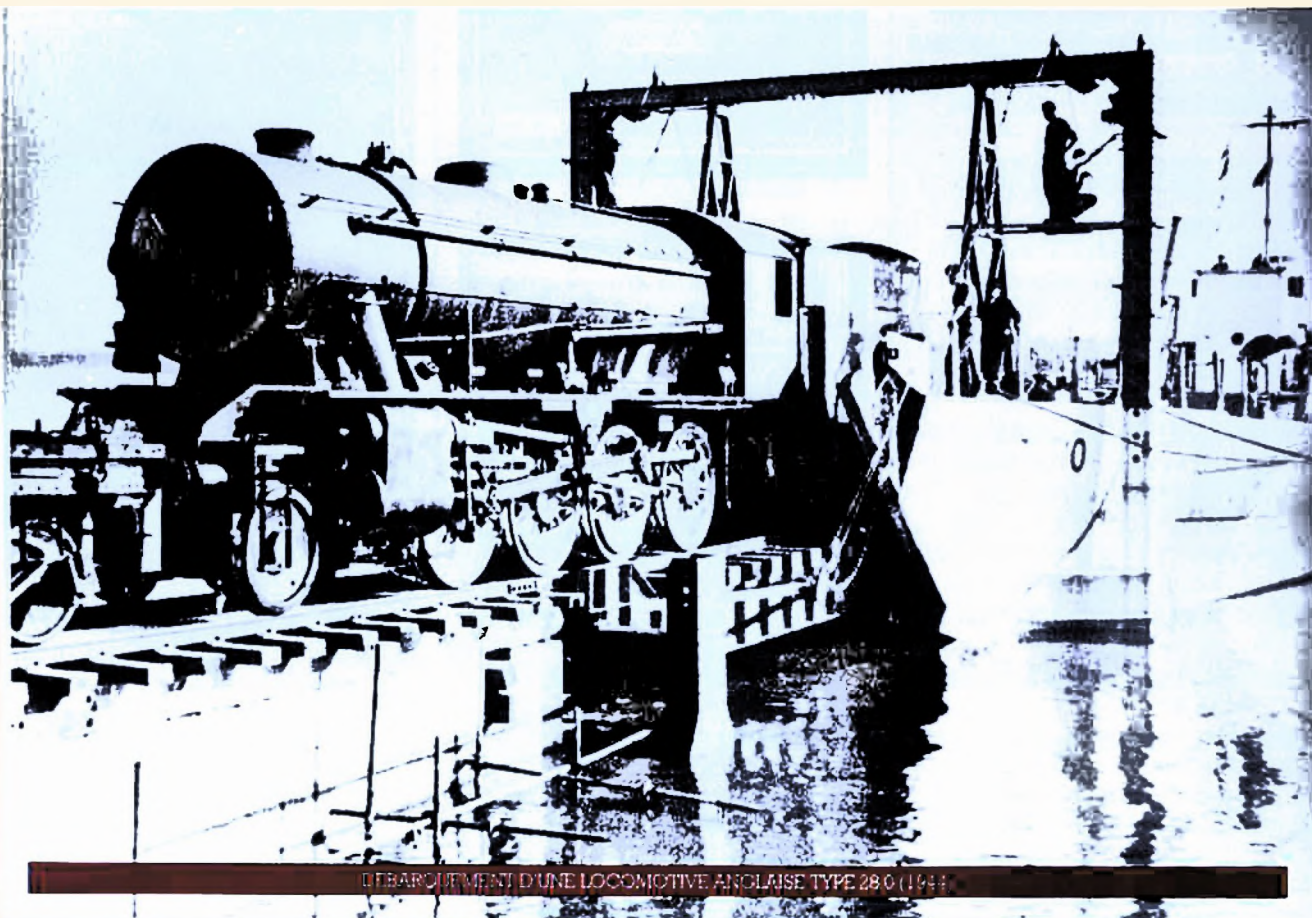
INDICATEUR OFFICIEL

3-VII-1911

La ligne 23 n'est assurée que jusqu'à Remersdael, la ligne 38 jusqu'à Aubel; au-delà, vers Montzen, c'est désormais le domaine de la Reichsbahn. La gare de Welkenraedt est effacée de la ligne 36, les contrôles de police et de douane s'effectuent à Dolhan (Gileppe) et à Herbesthal. Le grand duché étant annexé à l'empire hitlérien, Trois-Vierges, sur la ligne 42, est devenu Ulfligen.

Mais l'hiver 1941-'42 est dur, très dur pour les armées allemandes qui gèlent devant Moscou. Le 3^e Reich connaît ses premiers revers et la situation militaire mauvaise déteint sur notre réseau. Dans l'indicateur du 15 décembre 1941, le Bruxelles-Vienne devient facultatif. En service intérieur, plusieurs directs ou semi-directs sont supprimés sur de nombreuses lignes. Les services omnibus sont également atteints, de multiples suppressions interviennent, surtout aux heures creuses. Les mesures sont accentuées par d'autres amputations publiées dans un supplément paru en janvier 1942.

L'indicateur du 4 mai 1942 voit la confirmation de la tendance. Les internationaux Lille-Cologne et Bruxelles-Dijon deviennent facultatifs. En compensation le Bruxelles-Charleville de l'après-midi est prolongé jusqu'à Nancy. En service intérieur on trouve toutefois quelques améliorations ponctuelles; le mercredi sont mis en marche un Charleroi-Bruxelles en matinée,



LEBAROUMENT D'UNE LOCOMOTIVE ANGLAISE TYPE 28 C (1944)

sans arrêt et un Bruxelles-Louvain-Liège en soirée. Il est vrai que le mercredi est jour de Bourse à Bruxelles et que la Bourse reste fort active en pleine guerre, attirant beaucoup d'industriels et de commerçants de province dans la capitale.

A noter que dans cet indicateur les directs et semi-directs du service intérieur, précédemment numérotés à l'allemande («D» suivi d'un numéro à deux chiffres), reprennent une numérotation à trois chiffres purement belge, ... signe que l'occupant desserre son étau ?

L'indicateur suivant paraît le 2 novembre 1942 peu avant le désastre allemand à Stalingrad et le débarquement des Américains en Afrique du Nord. Il n'y a guère de changements. Le Cologne-Bruxelles-Lille est rétabli en service quotidien ; par contre un Bruxelles-Lille de fin de soirée donnant correspondance au Berlin-Bruxelles-Paris devient facultatif. On n'enregistre pas de changements notables en service intérieur.

Les indicateurs de 1943 (mai et novembre) marquent une relative stabilité. L'heure reste toutefois aux économies. Par exemple, un semi-direct Namur-Bruxelles devient omnibus de Namur à Ottignies pour permettre de supprimer un omnibus sur cette section.

A noter au tableau 124 la mise en marche de trains sans arrêt Bruxelles-Charleroi le lundi en matinée et Charleroi-Bruxelles le samedi en milieu de journée. Ces convois transportent la main-d'œuvre occupée à la base militaire de Florennes, annexée par l'occupant.

A partir de fin 1943 et surtout au premier semestre 1944, les actions de sabotages des cheminots, les raids de la Résistance, les bombardements alliés font que le service ferroviaire est de plus en plus perturbé et que la réalité sur le terrain ne correspond plus aux horaires. Pourtant, près d'un mois après le débarquement des Alliés en Normandie, paraît le dernier indicateur de l'occupation. Daté

B

PR. 4 fr.

CHEMINS DE FER BELGES
BELGISCHE SPOORWEGEN

**HORAIRES
des trains de voyageurs**

à partir du 15-9-1944

**UURREGELING
der reizigerstreinen**

van af 15-9-1944

En regard aux circonstances actuelles, la Société Nationale des Chemins de fer peut se trouver dans l'obligation d'apporter des modifications à ces horaires. Les voyageurs sont priés de se renseigner dans les stations.

Oplet op de huidige omstandigheden, kan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zich verplicht zien, wijzigingen aan deze uurregelingen te brengen. De reizigers worden verzocht zich tot de stations te wenden.

SIGNES ET ABBREVIATIONS

+ Train omnibus
* Train express

TEKENS EN ABBREVIATIES

+ Trein die rijdt op
* Trein die niet rijdt op

du 3 juillet 1944, on y recense au départ de Bruxelles Nord un seul express pour Paris (7 h 31) et un autre pour Cologne (7 h 35). De Bruxelles QL un départ pour Luxembourg à 6 h 52 et un pour Nancy à 8 h 37. Le service intérieur est squelettique. Ainsi, il n'y a plus que deux directs Bruxelles-Gand prolongés en omnibus jusqu'à Ostende. Ces horaires deviennent de plus en plus théoriques de semaine en semaine, voire surréalistes. Le trafic réel va s'amenuiser, sinon disparaître totalement jusqu'aux

combats heureusement rapides de la Libération.

Et le miracle s'accomplit : les occupants ont à peine quitté le pays que la SNCB publie les «horaires des trains de voyageurs à partir du 15 septembre 1944». Oh ! C'est encore peu de choses. Ce document paraît sous couverture non renforcée, un peu comme un modeste «supplément», mais il est débarrassé de l'infâme dénomination

«Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel». Et l'on prévient le public que, «eu égard aux circonstances actuelles, la SNCB peut se trouver dans l'obligation d'apporter des modifications à ces horaires». La reprise est encore très faible car le réseau, qui n'est pas encore rétabli partout, est convalescent. Le service électrique Bruxelles-Anvers est soumis à deux transbordements en cours de route mais il existe trois trains directs via... Alost, Termonde et Boom. Temps de parcours : 2 heures, arrivée à Anvers (Sud). Les cinq omnibus quotidiens de la ligne 161 ne dépassent pas Ottignies tandis que sur la 162 on ne trouve que quelques services partiels Jambes (Etat) - Jemelle, Jemelle-Libramont et Marbehan-Arlon.

Dans l'immense effort de reconstruction, la SNCB devra tenir compte des besoins prioritaires en transports des armées alliées et du retour offensif des troupes allemandes lors de la bataille des Ardennes. Cependant le ciel s'est ouvert et le rideau est tombé sur cette période noire de quatre ans d'occupation. En la parcourant, même sommairement à travers des indicateurs, nous avons voulu ranimer les souvenirs des aînés qui ont vécu cette époque et la raconter aux plus jeunes qui ne l'ont pas connue. □

154 Jambes - Yvoir 154			
		154	
154	Jambes	7.05	0
	Villers	7.10	0
	Yvoir	7.15	0
154	Yvoir	7.25	0
	Jambes	7.30	0
	Villers	7.35	0
	Yvoir	7.40	0

161 Bruxelles (Brussel) - Ottignies - 161 GembloUX - Namur			
		161	
161	Bruxelles (Brussel)	7.00	0
	GembloUX	7.10	0
	Namur	7.20	0
161	Namur	7.30	0
	GembloUX	7.40	0
	Bruxelles (Brussel)	7.50	0

162 Jambes (Etat) - 162 Gleay - Jemelle - Libramont			
		162	
162	Jambes (Etat)	7.00	0
	Gleay	7.10	0
	Jemelle	7.20	0
162	Jemelle	7.30	0
	Gleay	7.40	0
	Jambes (Etat)	7.50	0

162 Marbehan - Arlon 162			
		162	
162	Marbehan	7.00	0
	Arlon	7.10	0
162	Arlon	7.20	0
	Marbehan	7.30	0