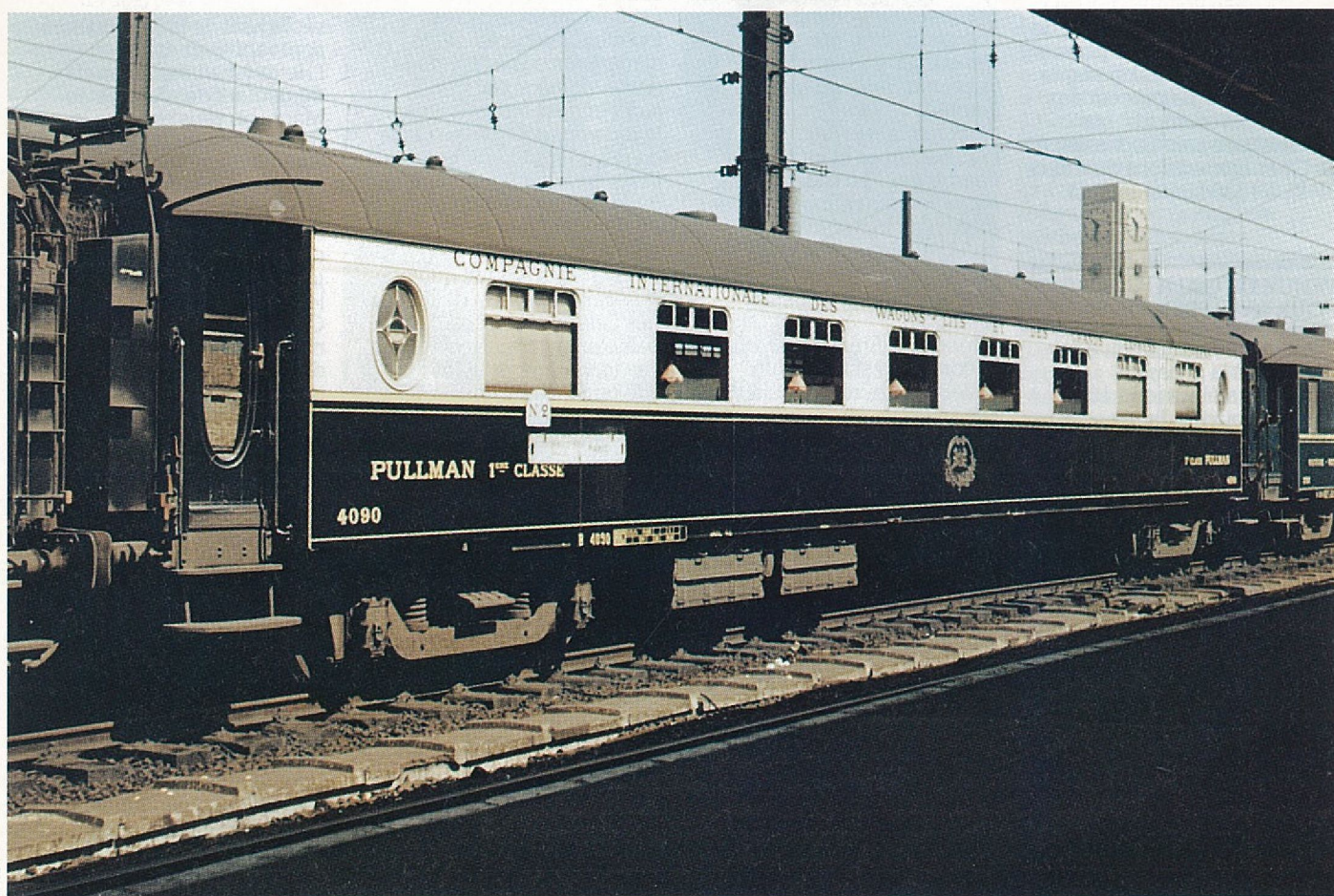


LA REPRISE DU TRAFIC INTERNATIONAL VOYAGEURS

APRES LA FIN DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

P. VANKEER



SNCF

Dès la Libération, la SNCF s'est efforcée de remettre en exploitation toutes les lignes du pays et cela dans un contexte très difficile, la guerre continuant de faire rage à nos frontières du nord et de l'est. Le réseau ferroviaire devait donc satisfaire prioritairement les besoins de transport de troupes et de matériel des armées alliées, les transports civils ne pouvant être mis en place qu'après exécution des transports militaires. Par ailleurs de nombreux ouvrages d'art avaient été détruits, ce qui obligeait à des transbordements ou à utiliser des itinéraires de détournement. Et surtout n'oublions pas que, pendant que l'offensive dite «von Rundstedt» ravageait nos Ardennes, les V1 et V2 s'abattaient par centaines sur nos villes, en particulier sur Anvers et Liège.

Notre propos est de retrouver sur la base des indicateurs et – cinquante ans après – comment le trafic «civil» des trains internationaux de voyageurs a été progressivement rétabli après ces temps de malheur.

3. Bruxelles-Londres et retour									
	M	109	112	122	106				
D. BRUXELLES (Midi) A.	15.45								
A. LONDRES (Victoria) D.	18.15								
D. BRUXELLES (Midi) A.	18.15								
A. LONDRES (Victoria) D.	18.15								
D. BRUXELLES (Midi) A.	18.15								
A. LONDRES (Victoria) D.	18.15								
D. BRUXELLES (Midi) A.	18.15								
A. LONDRES (Victoria) D.	18.15								
D. BRUXELLES (Midi) A.	18.15								
A. LONDRES (Victoria) D.	18.15								

M. 109 Départ de Bruxelles (Midi) : Local, vendredi, samedi, à partir de 21.30.
M. 109 Départ de Londres (Victoria) : Local, samedi, dimanche, à partir de 21.30.
Journalier, 1. et 2. classes de places lits, 3. classe de places couchettes pour voyageurs pour et de l'Angleterre. La nourriture (sur place) à l'arrivée est obligatoirement fournie. Les bagages enregistrés ne sont pas soumis à l'impôt, mais pour l'Angleterre (sauf pour les passagers à la gare de Bruxelles-Midi), la veille du départ, on en paie le droit de 10 francs par bagage.

1945

Dans l'indicateur du 2 janvier 1945 - paru en pleine bataille des Ardennes - on ne relève qu'une seule relation internationale : un autorail qui, par Courtrai et Mouscron, relie Bruxelles à Lille d'où il est possible de gagner Paris. En juillet de la même année, la relation vers Paris est assurée par la voie normale Quévy-Feignies mais avec transbordement d'autorail SNCB en autorail SNCF à la frontière. Ce n'est qu'en automne que le trafic international voyageurs reprend quelque consistance. L'indicateur du 8 octobre 1945 (cinq mois après la cessation des hostilités en Europe) signale trois trains directs Bruxelles-Paris, dont un express toutes classes - il y avait trois classes à l'époque! - et avec voiture-restaurant, un autorail 1^{re} et 2^e classes, assuré par les splendides autorails triples SNCF baptisés «Le Cambrésis» ou «Le Beauvaisis» et un express de nuit toutes classes avec voitures-lits. Le trajet entre les deux capitales dure six heures pour l'express de jour, quatre heures quinze (sans arrêt) pour l'autorail et près de 8 heures pour le train de nuit. Il y a aussi un express de jour Liège-Paris avec voiture-restaurant. Sauf pour l'autorail rapide, les arrêts aux gares-frontières sont importants : trois quarts d'heure, voire une heure à Quévy, Feignies, Erquennes, Jeumont. La relation Bruxelles-Lille est reprise par un train quotidien semi-direct via Tournai-Blandin. Pour le grand-duché on trouve deux trains journaliers

«semi-directs» de Bruxelles à Luxembourg avec 13 arrêts intermédiaires, soit un trajet en six heures à une vitesse moyenne de 35 kilomètres à l'heure! On peut continuer vers l'Alsace et la Suisse mais il faut passer la nuit à Luxembourg car on n'y trouve qu'un seul «express» quittant la capitale grand-ducale à 7 h 55 pour arriver à Bâle à 18 h 15. Pendant quelques semaines la SNCB mettra en marche un autorail de nuit quittant Bruxelles Nord à 0 h 35 pour être à Luxembourg au petit matin et donner correspondance pour Bâle. Le service est également rétabli avec l'Angleterre à partir du 22 octobre par une «malle» trihebdomadaire Ostende-Folkestone. La SNCB met en correspondance un autorail quittant Bruxelles Midi à 7 h 40, autorail ne comportant - dit l'indicateur - que des places de 1^{re} et 2^e classes, ce qui nous a fort intrigués, la SNCB ne disposant que d'autorails de 2^e et 3^e classes. La reprise des relations avec les Pays-Bas est particulièrement lente et difficile. Le viaduc du Moerdijk n'est pas encore reconstruit et il faut passer par Tilburg, Nimègue et Utrecht. On part de Bruxelles Nord à 10 h 30 pour arriver à Amsterdam à 19 h 24 après changement à Anvers et Roosendaal. L'indicateur précise que «les horaires du réseau néerlandais sont donnés sans garantie; ils sont sujets à des modifications fréquentes». Ne quittons pas l'année 1945 sans signaler que le trafic «frontalier» est repris avec la France : quatre trains quotidiens entre Mouscron et Tourcoing, deux entre Quévy et Feignies, quatre entre Namur et Givet, trois entre Chimay et Anor. Et aussi avec le Limbourg hollandais : deux trains entre Visé et Maestricht.

1946

Le supplément du 7 janvier 1946 à l'indicateur du 8 octobre 1945 annonce des nouveautés substantielles : plus besoin de loger à Luxembourg ou de passer la nuit dans un autorail peu confortable pour se rendre en Suisse car deux trains quotidiens sont mis en marche pour Bâle. L'un d'eux est tout simplement le «semi-direct» Bruxelles-Luxembourg de l'après-midi prolongé pendant la nuit; l'autre part à 23 h 20 de Bruxelles Nord, comporte les trois classes et une voiture-lits et arrive à Bâle... à 16 heures! Des correspondances sont prévues à Bâle pour Genève, Zurich, Lucerne, Milan et à

Milan pour Venise et Rome... trois fois par semaine seulement. Le trajet Bruxelles-Rome exige 48 heures... quand tout va bien! Mais qu'importe puisque les destinations transalpines retrouvent droit de cité dans les colonnes de l'indicateur. Amélioration également pour les relations avec les Pays-Bas. Il faut toujours faire le «grand tour» par Nimègue pour atteindre Amsterdam mais il y a désormais un train direct quittant Bruxelles Midi à 9 h 30 pour être à Amsterdam à 17 h 34. Ce train comporte les trois classes ainsi qu'un «couplage» de voitures Pullman 1^{re} et 2^e classes. C'est la toute première réapparition de ces voitures luxueuses qui circulaient avant-guerre en rames complètes (ancêtres des TEE) vers Paris, Amsterdam, Bâle et Cologne. On y trouve en 1^{re} classe des fauteuils «clubs» avec table

pour deux personnes, en 2^e classe des banquettes fixes et tables alternées pour deux ou quatre personnes. Une cuisine installée dans l'une des deux voitures permet de servir les voyageurs à leur place. A l'indicateur du 6 mai 1946, le service «civil» est rétabli avec l'Allemagne et la Scandinavie et le «Nord Express» renaît de ses cendres. Oh! ce n'est plus le train de luxe d'avant-guerre composé exclusivement de voitures-lits de la Compagnie internationale. On y trouve maintenant des voitures «places assises» Paris-Hanovre-Berlin et Paris-Copenhague mais il y a aussi des voitures-lits Paris-Copenhague-Stockholm et Bruxelles-Hanovre. Bien entendu tout cela ne va pas encore très vite : il faut deux nuits, près de 36 heures, pour aller de Bruxelles à Copenhague.

Relations Internationales									
1. Bruxelles Liège Paris et retour									
	124	112	M 122	106			M 109	116	133
			1.2				1.2		
D. BRUXELLES (Midi) A.	9.15	15.45	22.45				12.23	18.37	6. 0
D. Mons D.			23.38						5. 9
A. Quévy D.			23.55						4.52
D. Quévy A.			0.40						4. 7
D. Feignies D.	10.33		0.46					17.20	4. 1
A. Feignies A.	11.33		1.46					18.20	3. 1
D. Aulnoye D.	11.47		2. 0					18. 6	2.47
A. Aulnoye A.	11.49		2. 5					18. 4	2.41
D. St-Quentin D.	12.45		3.10					15. 3	1.40
A. PARIS (Nord) D.	15.21	20. 0	6. 6				8. 5	12.30	22.45
D. LIÈGE (Guillemins) A.	8.32						19.18		
D. Namur A.	9.57						17.49		
D. Charleroi (Sud) A.	11.14						16.35		
A. Erquennes D.	12.56						16. 0		
D. Jeumont D.	14. 0						15. 5		
A. Jeumont A.	14. 5						14. 5		
A. Aulnoye D.	14.26						13.33		
D. St-Quentin D.	16. 0						11.57		
A. PARIS (Nord) D.	19.30						8.30		
La location des places à l'avance est obligatoire pour les voyageurs se rendant en France par les trains 112, 122 et 106.									
124 et 107 : 1. 2. 3. cl. Liège-Paris et retour.									
M 109 et M 122 : Autorail 1. 2 cl., supprimé le dimanche, circule toutefois les 1.XI, 25.XII, 1-1-46 et 22-IV-46; ne prend pas les bagages enregistrés; visites de la douane et de la sûreté en cours de route.									
112 et 116 : 1. 2. 3 cl. et 1. cl. Bruxelles-Paris et retour; visites de la douane et de la sûreté sur le parcours belge.									
106 et 133 : 1. 2. 3 cl. Bruxelles-Paris et retour.									
1. 2 cl. Bruxelles-Paris et retour.									
2. Luxembourg - Strasbourg - Bâle et retour									
		36		32					
D. LUXEMBOURG A.		7.55		18.15					
A. Thionville D.		9. 9		16.52					
A. Hagondange D.		9.49		16.18					
A. Metz D.		10.24		15.35					
A. STRASBOURG D.		14.53		11.20					
D. STRASBOURG A.		15. 6		9.57					
A. Colmar D.		16.23		9. 9					
A. Mulhouse D.		17.25		8.10					
A. Bâle D.		18.15							
35 et 32 : 1. 2. 3. cl. Luxembourg-Bâle et retour.									

Vers l'Angleterre, le service via Ostende-Folkestone devient quotidien et une autre liaison Belgique-Angleterre est créée via Lille-Calais.

La relation Bruxelles-Paris comporte toujours un express toutes classes le matin (fusionné avec le Nord Express d'Aulnoye à Paris) et un train de nuit mais l'autorail rapide de l'après-midi est remplacé par un train vapeur comportant des Pullman 1^{re} et 2^e classes Amsterdam-Paris, des voitures 1^{re}, 2^e, 3^e classes Amsterdam-Bruxelles et 1^{re} et 2^e classes Bruxelles-Paris.

Dans les relations «frontalières» franco-belges on compte deux trains quotidiens Quiévrain-Valenciennes, trois Adinkerke-Dunkerque, un Charleroi-Jeumont, un Charleroi-Maubeuge et deux Charleroi-Treignes-Vireux-Molhain. Avec les Pays-Bas, est rouvert le point-frontière de Lanaken (deux trains quotidiens Hasselt-Maastricht). Sur la grande ligne de Luxembourg, on dénombre trois trains Bruxelles-Luxembourg ainsi que les deux pour Bâle. Les correspondances à Milan pour Rome et Venise sont désormais quotidiennes mais les trajets sont toujours aussi lents. À noter sur la ligne de l'Amblève un train direct Visé-Liège-Gouvy-Luxembourg.

Au service d'hiver (indicateur du 7 octobre 1946) le Nord-Express se voit attribuer une voiture-lits Ostende-Copenhague (deux nuits de voyage) et la relation avec l'Angleterre s'établit désormais via Douvres comme avant-guerre et plus par Folkestone.

Le premier train Bruxelles-Bâle comporte une voiture-lits pour Milan et une voiture places assises 1^{re} et 2^e classes pour Rome (le trajet Bruxelles-Rome ne prend plus que 38 heures au lieu de 48); le deuxième train est amorcé à Ostende et donne correspondance à Bâle vers Milan.

La relation Bruxelles-Paris passe à quatre trains quotidiens : un express toutes classes à 7 h, deux rapides 1^{re} et 2^e classes et Pullman à 10 h 35 et 16 h 05, un train de nuit.

London Amsterdam				- Bruxelles (Brussel) - Luxembourg - Basel - Milano et retour (en terug)			
39	33	35				36	38
10.00	16.00	—		LONDON (V.)	A.	17.00	21.50
11.40	17.40	—	A.	Dover	A.	15.20	20.10
12.20	18.20	—	A.	OOSTENDE (K.)	A.	14.40	19.25
15.15	21.15	—	A.	BRUXELLES-BRUSSEL (N.)	A.	9.45	14.30
16.20	22.10	—	A.	Amsterdam (C. S.)	A.	8.51	13.25
17.45	23.35	—	A.	Den Haag	A.	7.25	12.00
9.45	15.45	—	A.	Rotterdam (D. P.)	A.	13.30	18.00
10.46	16.46	—	A.	Antwerpen (Oost)	A.	12.28	15.37
11.15	17.15	—	A.	Schaarbeek	A.	11.58	15.23
14.47	20.45	—	A.	Bruxelles (N.)-Brussel (N.)	A.	8.32	14.37
21.11	—	—	A.	Bruxelles (M.)-Brussel (Z.)	A.	7.54	—
21.25	—	—	A.	BRUXELLES-BRUSSEL (N.)	A.	7.01	11.47
15.40	21.33	—	A.	Bruxelles (Q.-L.)-Brussel (L.W.)	A.	6.42	11.36
37	39	33		NAMUR	A.	5.31	10.40
8.20	15.30	0.15	A.	LUXEMBOURG	A.	5.25	10.35
8.31	—	—	A.	—	A.	1.15	7.45
9.30	19.36	1.24	A.	AMSTERDAM (C. S.)	A.	19.34	8.40
9.35	19.40	1.29	A.	UTRECHT	A.	18.30	7.57
12.35	22.33	5.8	A.	's Hertogenbosch	A.	17.49	7.12
186	9.3	—	21.00	Eindhoven	A.	17.1	6.36
—	10.12	—	21.35	Roermond	A.	16.3	5.40
—	11.3	—	22.19	Maastricht	A.	15.4	4.48
—	11.57	—	22.56	—	A.	13.52	3.50
—	12.53	—	23.50	Visé	A.	13.10	3.34
—	13.52	—	—	—	A.	12.50	2.37
—	15.10	—	1.30	LIÈGE (Guillemins)	A.	12.12	2.15
—	16.43	—	1.45	—	A.	11.32	1.47
—	16.45	—	2.33	LUXEMBOURG	A.	7.45	17.30
—	17.1	—	2.55	—	A.	—	—
—	18.4	—	—	—	A.	—	—
6.50	18.37	—	3.13	—	A.	—	—
10.30	22.24	—	6.50	—	A.	—	—
12.50	22.53	5.15	7.27	LUXEMBOURG	A.	1.3	7.28
13.22	23.5	5.28	7.39	Bettembourg	A.	0.50	7.15
13.20	23.23	5.46	7.57	—	A.	0.25	6.50
13.48	23.51	6.14	8.25	Thionville	A.	23.50	6.15
14.38	0.40	7.9	9.15	—	A.	23.0	5.25
15.20	1.17	7.53	9.52	Metz	A.	22.15	4.45
17.32	3.22	10.28	12.2	STRASBOURG	A.	19.25	2.25
18.39	4.39	11.42	13.8	Colmar	A.	18.25	1.26
19.25	5.16	12.29	15.54	Mülhouse	A.	17.44	0.45
20.4	6.0	13.10	17.32	BASEL	A.	17.0	0.1
21.47	7.14	14.6	19.34	—	A.	14.18	22.59
22.4	7.42	14.37	19.9	Olten	A.	13.46	22.23
23.17	8.36	15.33	17.1	LUZERN	A.	12.54	21.26
4.1	12.23	19.52	21.10	Chiasso	A.	8.30	17.25
5.55	14.15	22.50	22.50	MILANO	A.	8.45	17.15
7.0	15.10	23.55	23.55	—	A.	7.40	16.10

La location des places est obligatoire pour les voyageurs se rendant à l'étranger.
De plaatsbespreking is verplichtend voor de reizigers die zich naar buitenland begeven.
♥ Changement de train — Overstappen. ● Liège (Longdoz).
32-37 : 1. 2. 3. cl. (kl.) et (en) Bruxelles (Brussel)-Basel et retour (en terug).
33-36 : 1. 2. cl. (kl.) Oostende (K.)-Basel et retour (en terug).
34-35 : 1. 2. cl. (kl.) et (en) 1. 2. 3. cl. (kl.) Amsterdam-Basel et retour (en terug).
Circulent les mardi, jeudi et samedi au départ de Basel et d'Amsterdam du 6-V an 28-VI inclus; tous les jours à partir du 1-VII.
Rijden op Dinsdags, Donderdags en Zaterdags bij vertrek uit Basel en Amsterdam van 6-V tot en met 28-VI; dagelijks vanaf 1-VII.
38-39 : 1. 2. cl. (kl.) et (en) 3. cl. (kl.) Oostende-Basel-Milano et retour (en terug).
1. 2. cl. (kl.) Oostende-Milano-Roma et retour (en terug) et (en) Oostende-Genova et retour (en terug).
Oostende-Luxembourg et retour (en terug). — Basel-Milano et retour (en terug).

Le train le plus rapide fait Bruxelles-Paris en 4 heures (3 heures en 1939). À signaler que la liaison Bruxelles-Amsterdam se fait à nouveau par Rotterdam-La Haye, ce qui réduit le temps de parcours à 5 heures trois-quarts ou 6 heures. Le train Visé-Luxembourg est amorcé à Amsterdam. Enfin un tableau annonce la «résurrection» de la ligne maritime Anvers-Harwich (Londres). Ce service

fonctionne deux fois par semaine et il est stipulé que «pour tous renseignements, il faut s'adresser aux gares de Bruxelles Nord et Anvers Central».

1947

Pour les relations avec l'Europe centrale, la grande nouveauté à l'indicateur du 4 mai 1947 est la mise en circulation d'une voiture-lits (trihebdomadaire)

et d'une voiture places assises 1^{re} et 2^e classes (quotidienne) Ostende-Prague d'où l'on peut atteindre Varsovie. Pour Vienne, Budapest et Bucarest, l'indicateur renseigne une correspondance à Bâle avec l'Arlberg Express Paris-Bâle-Zurich-Vienne.

Sur l'axe Belgique-Suisse, on note la création d'un train de jour Bruxelles-Bâle (le trajet dure près de 12 heures!) et d'un train de nuit Amsterdam-Bâle via Liège-Gouvy avec voiture-lits, trihebdomadaire jusqu'au 28 juin, quotidien à partir du 1^{er} juillet; le tourisme vers la Suisse est en pleine expansion.

Le train de jour Amsterdam-Liège-Luxembourg est supprimé mais à sa place deux trains (matin et après-midi) Liège-Luxembourg sont proposés.

La relation maritime Douvres-Ostende devient biquotidienne et de ce fait les deux trains de nuit Bruxelles-Bâle sont amorcés à Ostende. Modification de la grille Bruxelles-Paris : départs le matin à 9 h 05 (toutes classes et Pullman) et à 10 h 45 (1^{re} et 2^e classes), création d'un train de soirée (départ à 19 h 00) qui ne circulera qu'en été.

On note l'amélioration très nette de la relation Liège-Paris par la mise en marche d'un autorail rapide 1^{re} et 2^e classes dénommé

«Sambre-et-Meuse» et d'une relation de nuit provenant de Copenhague.

Pour les relations frontalières, citons la présence d'un autorail express 2^e et 3^e classes Anvers-Gand-Courtrai-Lille et la réouverture du point-frontière de Hamont avec trois trains quotidiens pour Weert.

Au service d'hiver (indicateur du 5 octobre 1947), la seule nouveauté intéressante est la circulation d'une voiture directe Ostende-Vienne (acheminée jusqu'à Nuremberg par le même train que les voitures Ostende-Prague) avec correspondance vers Budapest et Bucarest.

1948 ET APRES

Il importe de mentionner que dès la reprise du trafic en 1945 les réseaux se sont préoccupés d'obtenir l'accomplissement des formalités de douane et de police à bord des trains (pour éviter aux voyageurs l'obligation de descendre pour la visite douanière) et si possible en cours de route. Cela s'est réalisé progressivement et c'était déjà le cas en 1947 pour de nombreux convois. L'année d'après la juxtaposition des contrôles hollandais et belges à Roosendaal et des contrôles

7 octobre 1945							
1-2-3	1-2	1-2	1-2-3		1-2-3	1-2	1-2
7.00	Pullm.	Pullm.	WL	BRUXELLES MIDI	WL	Pullm.	Pullm.
13.27	10.35	16.05	22.00	PARIS-NORD	6.03	20.24	21.38
	15.05	20.05	6.00		22.20	9.30	17.15

français et belges à Quévry et à Jeumont permet de gagner près d'une heure lorsque la visite en cours de route n'est pas possible.

On peut donc considérer que fin 1947, début 1948 le service international est rétabli de façon convenable avec le grand-duché, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la France, la Suisse, l'Italie, la Scandinavie même si les temps de parcours, surtout pour ces deux dernières destinations, sont encore fort longs.

Au cours des années qui suivent, des améliorations nombreuses seront apportées à la vitesse et à la fréquence des trains internationaux sur l'ensemble de ces relations. Il serait fastidieux d'en entreprendre l'énumération. Mentionnons cependant :

□ A l'été 1948, la création en milieu de journée d'un rapide toutes classes Amsterdam-Bruxelles-Paris;

□ A l'été 1949, la création d'un express de jour La Haye-Bâle qui a la particularité de desservir Bruxelles par un unique arrêt à... Schaerbeek;

□ Toujours à l'été 1949, la mise en circulation d'une voiture-lits Ostende-Bruxelles-Rome (deux nuits de voyage);

□ A l'été 1950, la mise en service d'une voiture-couchettes de 2^e classe Amsterdam-Vintimille passant à Bruxelles-Midi à 14 heures et à Nice à 10 h 13. C'est l'embryon de notre actuel Flandres-Riviera.

La situation est différente pour les relations avec l'Allemagne et l'Autriche, ceci en raison de l'occupation de ces deux pays par les quatre puissances alliées, l'ampleur des destructions, le marasme économique au lendemain de la guerre. Le blocus de Berlin par l'Union soviétique de la mi-1948 à la mi-1949 n'arrangera pas les choses et les progrès seront fort lents. L'été 1949 voit néanmoins la création d'une voiture-lits trihebdomadaire Ostende-Vienne et d'un train de nuit Bruxelles-Munich avec voiture-lits Bruxelles-Francfort. Ce n'est qu'en 1950 que l'on remet en marche un train de jour Bruxelles (départ 7 h 30) - Cologne (prolongé par des voitures directes jusqu'à Munich-Innsbruck) et que l'on

NORD-EXPRESS				NOORDER-EXPRESS			
Tous les jours	101			LONDRES (V.)	101	Tous les jours	
Dagelijks	1.2			LONDEN (V.)	1.2	Dagelijks	
	9.0			OOSTENDE (K.)	9.56		
	18.15			BRUXELLES (N.)			
	20.12			BRUSSEL (N.)	7.58		
	15.0			CALAIS	15.10		
	21.28			BRUXELLES (N.)	7.49		
	1.2			BRUSSEL (N.)	1.2		
	21.50			BRUXELLES (N.)	6.54		
	23.24			A. LIEGE (Guillemins)	5.30		
	1.2			PARIS (Nord)	1.2		
	14.30			A. LIEGE (Guillemins)	14.55		
	22.30				6.40		
	1.2			LIEGE (Guillemins)	1.2		
	23.55			A. Aachen (Hbf.)	5.0		
	2.19			A. COLOGNE	2.10		
	4.30			A. Elberfeld	23.59		
	5.52			A. Hagen	22.31		
	6.25			A. Hamm	21.56		
	7.22			A. BAD OEYENHAUSEN	20.58		
	9.25			A. HANNOVER	18.55		
	11.5				17.15		
Mardi	Jouidi	Sam.	12.10	A. HANNOVER	16.15		
Dinsd.	Dond.	Zater.	20.41	A. BERLIN (Charlottenb.)	7.35		
Mars.	Vend.	Dim.	11.35	A. HANNOVER	16.45		
Woensd.	Vrijd.	Zond.	15.5	A. HAMBURG	13.17		
			15.28	A. Hamburg (Altona)	12.54		
			17.6	A. Neumünster	11.21		
			18.57	A. Flensburg	9.35		
			19.17		9.15		
			19.33	A. Pattburg	8.59		
Jouidi	Sam.	Lund.	5.35	A. COPENHAGUE	23.5		
Dond.	Zater.	Maan.	21.40	A. STOCKHOLM	7.25		
			21.20	A. OSLO	6.45		

2. et (en) 1. 2 cl. (kl.) Paris-Hannover (tous les jours - alle dagen).
 1. 2 cl. (kl.) Paris-Copenhague et retour (en terug) et 2. cl. (kl.) Paris-Stockholm et retour (en terug) (départ de Paris les mardi, jeudi, samedi - vertrek uit Paris Dinsdags, Donderdags, Zaterdag). (départ de Stockholm et Copenhague les jeudi, samedi, et lundi - vertrek uit Stockholm en Copenhagen Donderdag, Zaterdag en Maandag).
 1. 2. cl. (kl.) Paris-Berlin et retour (en terug) départ de Paris les lundi, mercredi, vendredi - vertrek uit Paris Maandags, Woensdags, Vrijdags. Départ de Berlin les lundi, mercredi, samedi - vertrek uit Berlin Maandags, Woensdags, Zaterdag.
 2. Bruxelles (Brussel) - Hannover et retour (en terug) (tous les jours - alle dagen).
 1. 2 3 cl. (kl.) Calais-Bruxelles et retour (en terug) (tous les jours - alle dagen).
 Calais - Hannover et retour (en terug) (tous les jours - alle dagen).
 La location des places dans les voitures directes est obligatoire pour les voyageurs se rendant à l'étranger.
 De plaatsbespreking in de rechtstreeksche rijtuigen is verplichtend voor de reizigers die zich naar buitenland begeven.
 Pour le montant des suppléments, la réservation des places wagons-lits et tous renseignements complémentaires, s'adresser à la « Compagnie Internationale des Wagons-Lits ».
 Voor het bedrag van de toeslagen, het voorbehouden der plaatsen in de slaapwagons en alle bijkomende inlichtingen, zie wenden tot de « Compagnie Internationale des Wagons-Lits ».

crée un train de nuit (le 54) avec voiture-lits Ostende-Munich et voitures places assises Ostende-Munich-Innsbruck-Merano et Salzbourg-Klagenfurt. Le trafic touristique avec l'Autriche prend un très grand essor mais l'obligation du « visa » pour traverser l'Allemagne constitue un obstacle pour beaucoup de voyageurs qui préfèrent dès lors passer par la Suisse. En 1952, le trafic vers l'Allemagne s'accroît d'un train de jour l'après-midi Bruxelles

(départ 16 h 50)-Cologne et le « 54 » devient le Tauern-Express avec voitures directes Ostende-Belgrade via Schwarzbach-St-Veit, Rosenbach, Jesenice. L'année suivante circulera une voiture-lits quotidienne jusqu'à Belgrade, prolongée deux fois par semaine vers Athènes. Quant aux relations avec la Pologne, elles ont repris depuis 1950 avec la mise en service d'une voiture directe Paris-Berlin-Varsovie transitant par Charleroi-Liège.

POUR CONCLURE

En quelques pages nous avons voulu décrire les principales étapes de la reconstitution des relations ferroviaires internationales dès 1945 et après. Ce retour progressif à une situation « normale » a exigé de la part des cheminots de tous les pays des efforts immenses pour venir à bout des difficultés engendrées par les destructions dues à la guerre (infrastructure et matériel roulant), les restrictions alimentaires, le marché noir, les barrières douanières taillonnes, le contrôle des devises, etc. La reprise du trafic avec les réseaux étrangers fut progressive et différente de pays à pays. Elle fut assez rapide avec la France (et donc aussi avec la Suisse épargnée par la guerre) parce que la France avait été libérée en même temps que la Belgique et avait pu reconstruire assez vite son infrastructure; elle fut plus lente avec les Pays-Bas dont le centre et le nord ne furent libérés que tout à la fin des hostilités; quant aux relations avec l'Italie, elles furent longtemps handicapées par l'état lamentable dans lequel se trouvait le réseau italien à la fin de la guerre. Mais c'est surtout la normalisation du trafic avec l'Allemagne et l'Autriche qui prit le plus de temps en raison de la division de ces deux pays en quatre zones d'occupation, du blocus de Berlin, de l'existence du rideau de fer, de la guerre froide. Pour imaginer la situation qui régnait dans ces deux nations il faut revoir d'anciens « classiques » du cinéma comme « Allemagne année zéro » et « Le troisième homme ». C'est donc vers 1950 que le tissu des relations ferroviaires internationales retrouva en Europe de l'Ouest un « tonus » convenable. Quelques années plus tard, en 1957, commençait la grande aventure des TEE qui allait permettre au progrès ferroviaire de faire un immense bond en avant. Mais ceci, comme disait Kipling, est une autre histoire. □