

De spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen

Oprichting: 27 augustus 1868

Overgenomen: door de NMBS op 21 januari 1948

Oprichter: MM. Théodore Janssens, parlamentslid voor Sint-Niklaas en vennoten.

Specificaties: 67 km lange Belgisch-Nederlandse lijn tussen Mechelen en Terneuzen (NL)

Laatste rit op de lijn op 2 oktober 1975 maar officieel gesloten op 1 mei 1975

Afkorting: MT

Lijn: L54 Mechelen - Terneuzen

In enkele woorden: De aanleg van de spoorlijn van Mechelen naar Terneuzen, begon in 1868 en werd voltooid in 1872. In 1948 werd het Belgische deel overgenomen door NMBS en de exploitatie van het Nederlandse deel door de NS.



Goudkleurig insigne van de spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen (Ref. 4539)

Historische context

Kort na de onafhankelijkheid besloot de Belgische staat een kruisvormig spoorwegnet aan te leggen naar de vier windstreken, met Mechelen als middelpunt.

Al vroeg rees de vraag of de staat dit netwerk alleen moest exploiteren en ontwikkelen. De kwestie werd geregeld door de wet van 1 mei 1834 met als resultaat dat de staat deze taak op zich nam.

Tussen 1835 en 1843 legde de staat 559 km spoorlijnen aan naar de grote steden van het land, die aansluiting gaven tot de belangrijkste industriële en commerciële centra. Het netwerk omvatte ook de belangrijkste lijnen naar Duitsland, via Verviers, naar Frankrijk, via Quiévrain en Moeskroen en naar Engeland, via Oostende. De staat nam de belangrijkste lijnen in bezit voor eigen gewin.

Een poos later, in 1843, oordeelde de staat dat ze de aanleg van secundaire lijnen aan particuliere bedrijven kon overdragen. Maar al op 16 november 1842 had Gustave De Ridder een eerste concessie voor een openbare spoorweg verkregen.¹

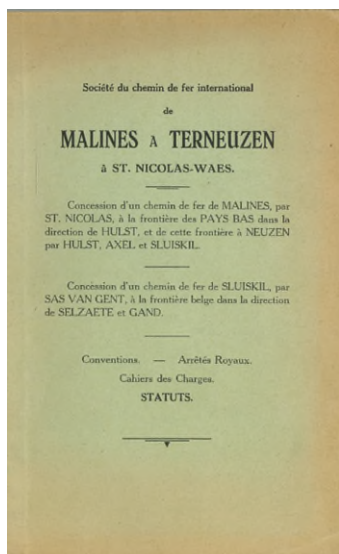
Particuliere investeerders toonden belangstelling voor de spoorwegen en de staat vertrouwde hun vervolgens de aanleg van nieuwe lijnen toe. En zo was tussen 1845 en 1870 de uitbreiding van het basisnet, dat was aangelegd door de staat, het resultaat van privé-initiatieven met behulp van Engels kapitaal. Vanaf 1852 verschenen er ook Belgische ondernemers op het toneel die nieuwe lijnen ontwikkelden en exploiteerden. In deze periode legde de staat minder dan 50 km lijnen aan.

De betrekkingen tussen Nederland en België

In die tijd waren de betrekkingen tussen het kersverse België en Nederland gespannen, wat je niet zal verbazen. De eerste lijn die vanuit ons land de Nederlandse grens overschreed, verbond Antwerpen met Rotterdam. In 1854 reed de trein al tot Roosendaal (NL), maar het duurde nog tot 1872 voordat alle kunstwerken gebouwd waren zodat de trein tot in Rotterdam kon rijden.

In het noordwesten van België werd de verbinding met Zeeuws-Vlaanderen, op Nederlands grondgebied, verzorgd door twee maatschappijen: de *Société du chemin de fer de Gand à Terneuzen (GT)* en de *Société anonyme du chemin de fer international de Malines à Terneuzen (MT)*. Op dit laatste bedrijf gaan we even dieper in.

De oprichting van de MT



Na verscheidene mislukte pogingen om Noord-België met Zeeuws-Vlaanderen te verbinden, verleende Koning Leopold I op 16 juni 1868 aan vier aandeelhouders² een 'concessie voor een spoorweg van Mechelen naar de Nederlandse grens richting Hulst'. De concessie werd verkregen voor 90 jaar.

Op 27 augustus 1868 werd de *Société anonyme du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen (MT)* opgericht met Sint-Niklaas als hoofdzetel. De statuten ervan werden op 7 januari 1869 bij koninklijk besluit goedgekeurd.

De concessie bepaalde dat 'de spoorlijn wordt uitgevoerd op enkelspoor' ... maar de concessiehouders waren verplicht het tweede spoor aan te leggen zodra de concessie twee achtereenvolgende jaren winstgevend was geweest.

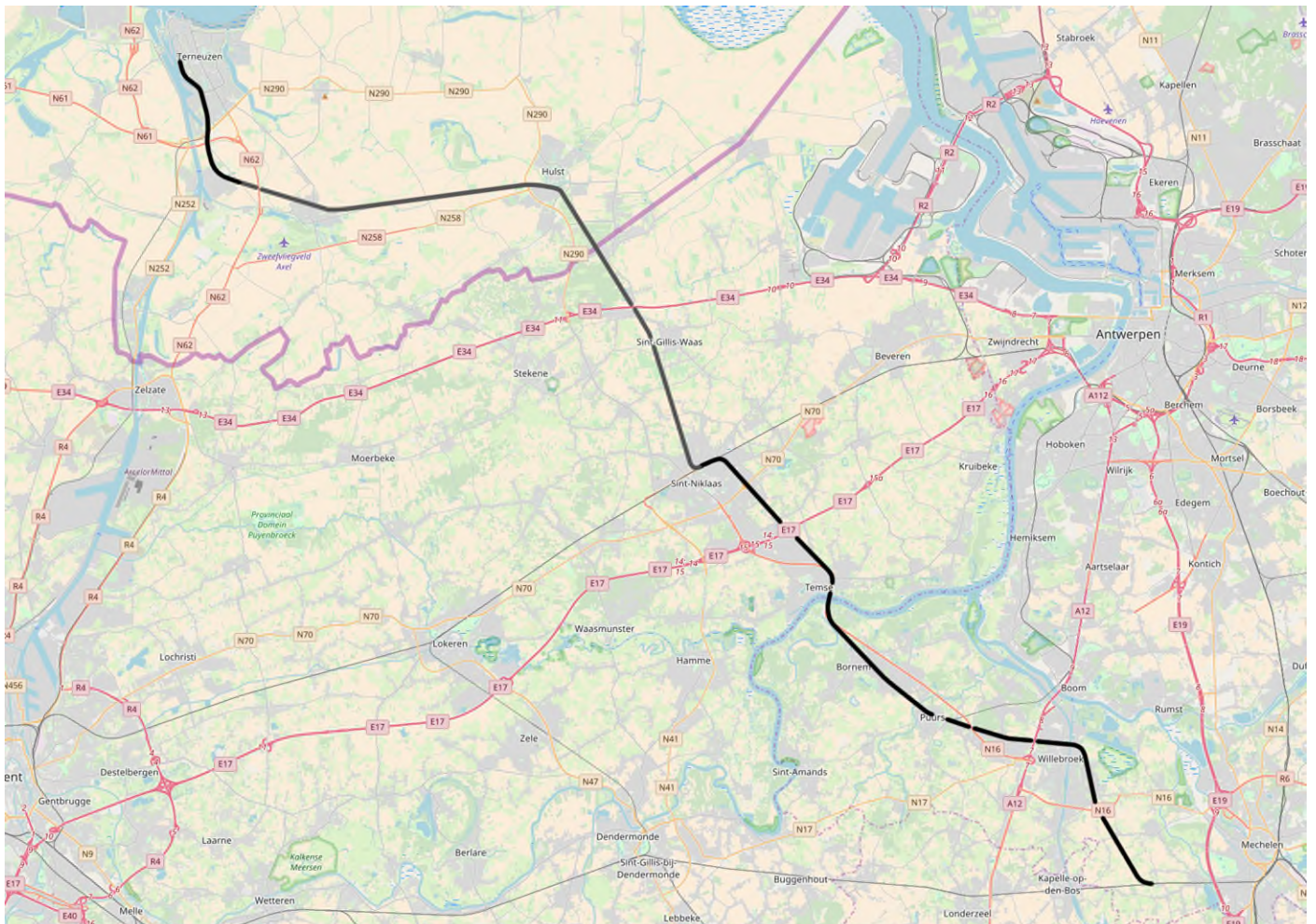
Statuten van de maatschappij MT (Ref. B701394)

Intussen had in Den Haag de Nederlandse minister van Binnenlandse Zaken enkele dagen eerder, op 10 juni 1868, al toestemming gegeven voor de aanleg en exploitatie van een spoorlijn van Terneuzen via Sluiskil, Axel en Hulst naar de Belgische grens (in de richting van Sint-Niklaas).

¹ Die lijn liep van Antwerpen ('Vlaams Hoofd') naar Gent via het Land van Waas (Sint-Niklaas en Lokeren).

² Théodore Janssens, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, gedomicilieerd in Sint-Niklaas, Auguste Wauters, industrieel, gedomicilieerd in Temse, Henri Van Berchem, lid van de Bestendige deputatie van de Antwerpse Provincieraad, gedomicilieerd in Willebroek, en Guillaume d'Hanens, advocaat, gedomicilieerd in Sint-Niklaas

De bouw van de lijnen



Lijn 54 (Mechelen) Y Heike - Terneuzen (gesloten tussen Sint Niklaas en Sluiskil (Ref. Wikipedia)

Op 28 juli 1870 werd een eerste baanvak van 34 km geopend, dat Mechelen met Temse verbond. Toen de brug over de Schelde voltooid was, werd de dienst op 30 november van hetzelfde jaar uitgebreid tot Sint-Niklaas. Het 10,4 km lange traject Sint-Niklaas - De Klinge werd begin 1871 afgewerkt.

Het traject op Nederlands grondgebied De Klinge - Sluiskil (19 km) werd twee jaar later voltooid. Intussen werd in april 1869 met de *Chemin de fer de Gand à Terneuzen* (GT)³ een eerste spoorlijn van Gent naar Terneuzen geopend

In een door de twee maatschappijen ondertekende overeenkomst werd bepaald dat het traject tussen Sluiskil en Terneuzen door de twee maatschappijen gezamenlijk zou worden geëxploiteerd, met Terneuzen als gemeenschappelijk station.

De feestelijke inhuldiging van de lijn Mechelen - Terneuzen vond plaats op 26 augustus 1871.

³ Op 19 april 1864 kreeg Isidore Dechamp uit Gent de concessie om een spoorlijn aan te leggen van Gent naar Terneuzen via Zelzate, Sas van Gent en Sluiskil.

Kunstwerken

Voor de aanleg van het baanvak tussen Mechelen en Sint-Niklaas moesten twee belangrijke kunstwerken gebouwd worden: de brug van Willebroek over het kanaal van Brussel en de brug over de Schelde (343 meter lang) naar Temse. Op Nederlands grondgebied moest nog een brug gebouwd worden in Sluiskil.

DE BRUG VAN WILLEBROEK



Brug van Willebroek (Ref. Z04729)

Deze brug bestond uit een dubbelsporige draaibrug met een overspanning van 53 m tussen eindsteunpunten, een centrale pijler in het midden van de overspanning en een aanloopoverspanning van 15 m over het jaagpad aan de Willebroekse kant. Het bouwwerk, dat op 15 juli 1870 in gebruik werd genomen, werd bediend vanuit een cabine boven de brug...

DE BRUG VAN TEMSE

De brug over de Schelde in Temse werd gebouwd op vijf pijlers, waaronder een dubbele. Ze was in totaal 343 m lang en bestond uit twee vaste delen en een beweegbaar deel dat, wanneer het draaide, twee geulen van 20 m opende voor de doorvaart van schepen.

Hoewel ze ontworpen was voor spoorwegverkeer, was het dek breed genoeg om aan weerszijden een voetpad aan te leggen, dat ook toegankelijk was voor fietsers, klein vee en ruiters. Er moest tol betaald worden. Dit was natuurlijk een extra bron van inkomsten.

Op 30 november 1870 werd de brug ingehuldigd. Ze werd ontworpen door Gustave Eiffel, de ingenieur die ook de Eiffeltoren bouwde..



Postkaart van de brug van Temse – Foto collectie Paul Pastiels (Ref. Z06625)

De oorlogen

Het ging goed met de *Société Malines-Terneuzen* tot de Eerste Wereldoorlog uitbrak.

Tijdens de Duitse bezetting in 1915 werd er beslag gelegd op het Belgische deel van de lijn. Nederland was niet bij het conflict betrokken en werd niet door deze maatregel getroffen.

In november 1918 verwoestten de Duitsers het baanvak Sint-Niklaas - De Klinge. Op 1 januari 1919 werd de lijn echter weer volledig in gebruik genomen. De brug van Temse, die in november 1914 door de genie gedeeltelijk verwoest was, werd daarna tijdelijk hersteld. In 1923 was het bewegende deel opnieuw bedrijfsklaar.

Op 25 februari 1930 staakte de *Société Gand-Terneuzen* voortijdig haar activiteiten en nam de MT de exploitatie van het Nederlandse deel van de spoorlijn en het rollend materieel over.

Het baanvak Gent - Zelzate werd overgenomen door de Belgische staat, die de exploitatie ervan toevertrouwde aan NMBS.

Bij het begin van de Tweede Wereldoorlog, op 17 mei 1940, werd de spoorbrug in Willebroek opgeblazen. De volgende dag dynamiteerden de Franse troepen op hun beurt de brug over de Schelde in Temse. Later zou de brug in Sluiskil eenzelfde lot ondergaan.

Desondanks organiseerde de MT vanaf 27 juli 1940 een reizigers- en vrachtdienst tussen Temse en Terneuzen met gerecupereerd rollend materieel.

Op 10 augustus 1940 besloot de directie van de MT om de brug in Temse te herbouwen. Er ontstond een geschil tussen de burgemeester van Temse, die het tracé van de lijn wilde veranderen, en de MT en NMBS, die eisten dat de brug herbouwd zou worden. Het stadsbestuur van Temse liet de zaak aanslepen tot de Duitsers op 18 januari 1943 de bouw van een nieuwe spoor- en verkeersbrug verboden.

Deze spoorverbinding werd uiteindelijk pas in mei 1956 hersteld.

De naoorlogse periode

Na de Bevrijding en de zware gevechten in Zeeuws-Vlaanderen nam de MT in november 1944 het zwaar beschadigde Nederlandse deel van de lijn Temse - Terneuzen weer in gebruik, nadat het hersteld was.

Het gebrek aan rollend materieel verhinderde een normale exploitatie van het net, maar ondanks de beperkte middelen nam de MT actief deel aan het herstel van de dijken na de slag bij Walcheren.

Al voor de oorlog kwam een groot deel van de stenen voor het onderhoud van de Zeeuwse dijken uit Wallonië en werden die vervoerd door de maatschappij.

Van 1945 tot 1948 werd de lijn in drie afzonderlijke baanvakken geëxploiteerd: Mechelen - Willebroek (Kanaal). Willebroek - Bornem en Temse - Terneuzen. De donkere naoorlogse jaren beperkten de financiële middelen van de MT, waardoor die niet in staat was de bruggen in Willebroek, Temse en Sluiskil te herbouwen. Op 19 januari 1948 viel de beslissing: de MT moest haar activiteiten staken. Twee dagen later namen NMBS en NS de maatschappij, het personeel en het materieel over.

De laatste stuiptrekkingen

Uiteindelijk waren het dus de verwoestingen door de twee wereldoorlogen die de MT in het rood duwden en het lot van de onderneming bezegelden.

Na de sluiting op 19 januari 1948 nam NS de sporen op Nederlands grondgebied over, evenals de haveninstallaties in Terneuzen en het resterende getrokken materieel dat nog in goede staat verkeerde (12%).

Aan Belgische kant nam NMBS de infrastructuur van de MT definitief over en verzorgde de exploitatie. Op 11 juli 1951 besloten de aandeelhouders van de MT op een buitengewone algemene vergadering de onderneming voortijdig te ontbinden. Normaal liep de concessie af in 1961.

De reizigersdienst werd op 6 oktober 1951 opgeheven. Alleen de trein Sint-Niklaas - Hulst bleef tot 18 mei 1952 rijden.

Op 27 mei 1968 reed de laatste goederentrein tussen De Klinge en Terneuzen. Op donderdag 2 oktober 1975, exact om 8.45 uur, vertrok rangeerlocomotief 8045 met zestien platte draaistelwagens uit De Klinge, hoewel de lijn sinds 1 mei 1975 officieel voor het verkeer gesloten was.

NMBS onderhield de reizigers- en goederendiensten tussen Mechelen en Sint-Niklaas (lijn 54). In 1985 werd deze lijn geëlektrificeerd.

Beheer van de onderneming



Goedernwagens van de Société Malines-Terneuzen (Ref. Z12559)

De Société Malines-Terneuzen was een florerend bedrijf. De inkomsten kwamen vooral uit het vrachtvervoer: vervoer van landbouwproducten en bouwmaterialen en, in Terneuzen, havenvervoer. Vooral ten tijde van de suikerbieten oogst werd de MT overstelpt met werk.

In 1900 luidde de opening van een cokesfabriek⁴ in Willebroek een nieuwe periode van welvaart voor de MT in. De steenkool⁵ werd via de haven van Terneuzen uit Engeland geïmporteerd, en werd daarna naar Willebroek vervoerd. Na de verwerking vervoerde de MT de cokes naar Luxemburg en

Lotharingen. Dit was een geweldige bron van inkomsten. In 1913 werd bij Axel nog een cokesfabriek gebouwd.

De MT verloor het reizigersverkeer niet uit het oog. Nog v or 1914 verbonden snelle en comfortabele treinen Brussel-Noord met Terneuzen en zorgden voor verbindingen met de boot naar Harwich. In

⁴ Op 18 april 1900 werd in Willebroek de *Association pour la fabrication du Coke* opgericht.

⁵ Cokes is een brandstof die verkregen wordt door pyrolyse van steenkool in een zuurstofvrije oven; deze ovens zijn gegroepeerd in batterijen in een cokesfabriek. (Wikipedia)

Terneuzen werd de dienst tussen het station en het schip uitgevoerd door een diligencerijtuig van de MT. De haven van Terneuzen werd trouwens geëxploiteerd door de maatschappijen MT en GT.

Naast deze treindiensten waren er in het grensgebied tussen België en Nederland een aantal trein- en busverbindingen die voor snel vervoer tussen de twee landen zorgden.

Bijzonderheden

De maatschappij was gevestigd in Sint-Niklaas, zodat de aanleg van sporen, gebouwen en zelfs de uniformen van het personeel van de maatschappij volgens de Belgische regels werden uitgevoerd, zelfs op Nederlands grondgebied.



Platte pet van een onderstationschef van MT (Ref. 6130)

Het rollend matérieel

De Société Malines-Terneuzen bezat in totaal 42 locomotieven, waarvan de eerste 18, die waren gebouwd tussen 1845 en 1872, tweedehands werden overgekocht van verschillende Franse, Nederlandse en Britse maatschappijen. Er waren zes verschillende types. Dankzij het zorgvuldige onderhoud waren de locomotieven 10, 15 en 18 in 1940 nog in dienst, waarbij nummer 15 tot de laatste exploitatiedag is blijven rijden.

Van 1905 tot 1924 liet de MT 16 nieuwe locomotieven bouwen, waarvan zeven door Ragheno in Mechelen. In 1930 kocht ze haar laatste acht locomotieven tweedehands.

Om cokes tussen Willebroek en de hoogovens in Luxemburg en Lotharingen te vervoeren, ontwikkelde de MT een zware locomotief met vier assen.

Bovendien beschikte de maatschappij over moderne herstellwerkplaatsen in Sint-Niklaas, die voortdurend op zoek gingen naar technische vernieuwingen.

Catherine Walravens
Juni 2022

Beknopte bibliografie

- Artikels:** La compagnie Malines - Terneuzen disparaît, *Rail et Traction*, 01-06-1949, p. 6-7, K613697
- Les premiers contacts ferroviaires avec les Pays-Bas, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, nr 1, 01-01-1989, p. 16-18, K569627
- Malines-Terneuzen, une des dernières compagnies privées des chemins de fer belges. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, nr 9, 01-09-1976, p. 8-11, K540607
- Mechelen Terneuzen was een der laatste Belgische privé-spoorwegmaatschappijen. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 9, 01-09-1976, p. 8-13, K571832
- Saint-Nicolas - Malines sous tension. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1985, K550622
- DE BOT H. Met dank aan Mechelen-Terneuzen. Willebroek. *Gazet van Antwerpen*, 13-04-2000, J33181
- DE STOOP K. De eerste spoorwegcontacten met Nederland. - ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 1, 01-01-1989, p.16-18, K573470
- MAES G. 150 jaar station Puurs. *Spoorweg Journaal*, nr 236, 08-09-2020, p. 24-32, K709917
- MAES G.. La gare de Puurs à 150 ans. *Journal du Chemin de Fer*, nr 236, 08-09-2020, p. 24-32, K709918
- VAN KEULEN H. Les lignes de chemins de fer de "Zeeuws-Vlaanderen" (la Flandre Zélandaise). *Journal du Chemin de Fer*, nr 20, 11-1988, p. 44-47, K581426
- VAN KEULEN H. Les lignes de chemins de fer de "Zeeuws-Vlaanderen" (la Flandre Zélandaise) (2ème partie). *Journal du Chemin de Fer*, nr 21, 12-1988, p. 13-15, K581466
- VAN KEULEN H. Sporen door Zeeuws-Vlaanderen. *Spoorweg Journaal*, nr 20, 11-1988, p. 44-47, K702518
- VAN KEULEN H. Sporen door Zeeuws-Vlaanderen - Afl. 2. *Spoorweg Journaal*, nr 21, 12-1988, pp. 13-15, K575626
- Boeken :** *Projets de chemin de fer vers Terneuzen. Discussions.* Gand : Imprimerie Eug. Vanderhaeghen 1861, 59 p., C572586
- Société Anonyme du chemin de fer international de Malines à Terneuzen. Statuts* - Bruxelles 1869, 24 p. G84
- Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen à St. Nicolas-Waes. Conventions - Arrêtés Royaux. Cahiers des Charges. Statuts.*, 149 p. B701394
- HESSELINK H.G. *1865-1948 Geschiedenis der spoorwegen. Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen.* Kloosterzande, 1982, 240 p. B12788
- VAN DEN HEUVEL K. *150 jaar station Puurs.* Puurs : 2021, 158 p., B 702071

Sites internet :

<https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/spoorlijn-mechelen-terneuzen>

[Société de chemin de fer international de Malines à Terneuzen / In... \(Het Utrechts Archief \) - Het Utrechts Archief](#)

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Chemin De Fer International De Malines À Terneuzen

Museumcollectie: Chemin de fer international de Malines à Terneuzen