

La Société anonyme du chemin de fer international de Malines à Terneuzen

Création : 27 août 1868

Reprise : le 21 janvier 1948 par la SNCB

Fondateur : MM. Théodore Janssens, député de Saint-Nicolas et consorts.

Spécificités : Ligne belgo -néerlandaise entre Malines et Terneuzen (NL), longue de 67 km

Dernier parcours sur la ligne, le 2 octobre 1975, mais officiellement fermée le 1er mai 1975

Abréviation : MT

Ligne : L54 Malines-Terneuzen

En quelques mots : La construction de la ligne a débuté en 1868 pour s'achever en 1872. En 1948, la partie belge de la ligne est transférée à la SNCB alors que l'exploitation de la ligne située en territoire néerlandais est transférée aux NS.



Insigne doré de la société des chemins de fer Malines-Terneuzen (Réf. 4539)

Contexte historique

Peu après son indépendance, la Belgique décidait de mettre en place un réseau ferroviaire cruciforme s'articulant autour de Malines vers les quatre points cardinaux du pays.

Très tôt se pose la question de savoir si c'est l'Etat seul qui doit exploiter et développer ce réseau. La question est tranchée par la loi du 1er mai 1834 en faveur d'une prise en charge par l'Etat.

De 1835 à 1843, l'Etat va construire 559 km de lignes qui atteignent les villes importantes du pays et qui donnent accès aux centres principaux d'activités industrielles et commerciales. Le réseau comprend également les principales lignes vers l'Allemagne, via Verviers, vers la France, via Quiévrain et Mouscron et vers l'Angleterre, via Ostende. L'Etat a pris possession, à son profit, des lignes les plus importantes.

Un peu plus tard, dès 1843, l'Etat considère alors qu'il peut céder aux entreprises privées l'établissement des lignes secondaires. Mais déjà le 16 novembre 1842, Gustave De Ridder avait obtenu, à titre personnel, une première concession d'un chemin de fer à usage du public.¹

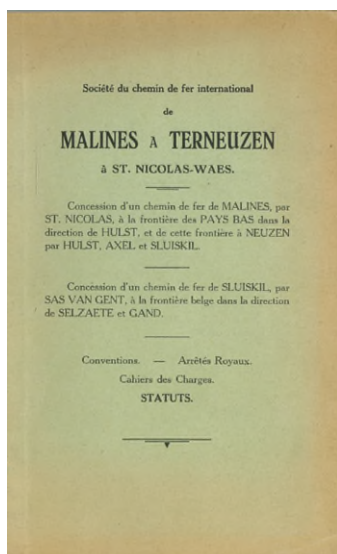
Les investisseurs privés vont s'intéresser aux chemins de fer et l'Etat va leur octroyer la construction de nouvelles lignes. Ainsi, entre 1845 et 1870, l'expansion du réseau de base, construit par l'Etat, sera l'œuvre d'initiatives privées, soutenues par des capitaux anglais, suivis, dès 1852 par des entrepreneurs belges qui vont développer et exploiter des lignes nouvelles. Durant ces années, l'Etat construira moins de 50 km de lignes.

Les relations entre les Pays-Bas et la Belgique

Comme on peut s'en douter, les relations sont tendues à l'époque entre la jeune Belgique et les Pays-Bas. La première ligne à franchir la frontière hollandaise au départ de notre pays relie Anvers à Rotterdam. Elle atteint Rosendaal (NL) en 1854 mais il faudra attendre 1872 pour que tous les ouvrages d'art soient construits afin d'atteindre Rotterdam.

Au nord-ouest de la Belgique, la liaison avec la « Zeeuws-Vlaanderen » ou Flandre Zélandaise, en territoire hollandais, sera assurée par deux sociétés : la *Société du chemin de fer de Gand à Terneuzen (GT)* et la *Société anonyme du chemin de fer international de Malines à Terneuzen (MT)*. C'est cette société qui nous intéresse ici.

La création de la MT



Après l'échec de plusieurs tentatives faites pour relier le nord de la Belgique à la Flandre zélandaise, le roi Léopold 1^{er} octroie le 16 juin 1868, une « concession d'un chemin de fer de Malines à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Hulst » à quatre actionnaires². La concession était obtenue pour 90 ans.

Le 27 août 1868 est créée *la Société anonyme du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen (MT)* avec Saint-Nicolas comme siège social. Ses statuts sont approuvés par arrêté royal, le 7 janvier 1869.

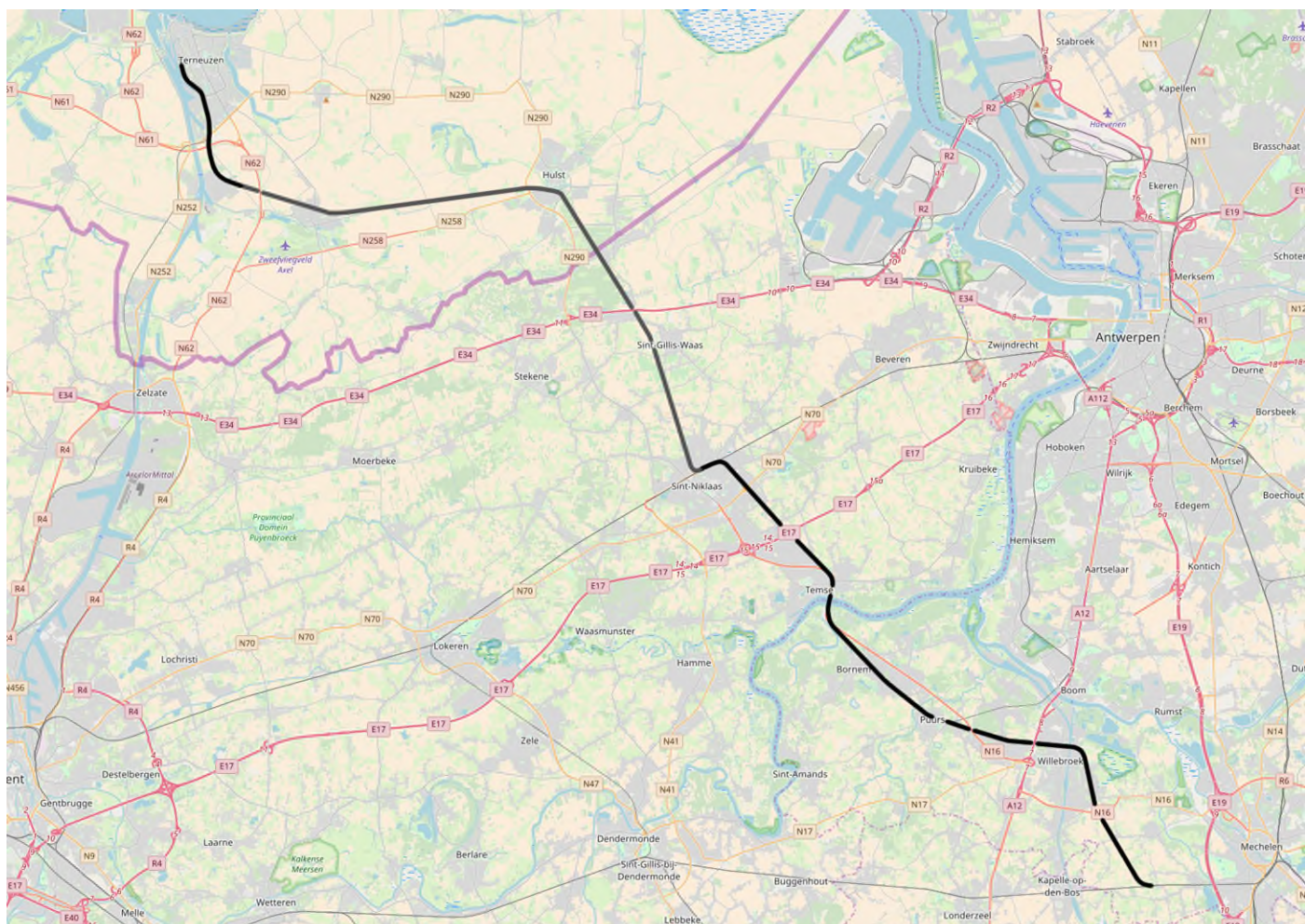
La concession prévoyait que « le chemin de fer sera exécuté à simple voie » ...mais les concessionnaires étaient obligés d'établir la seconde voie dès que la concession aurait été rentable pendant deux années consécutives.

Statuts de la société MT (Réf. B701394). Entretemps, à La Haye, quelques jours plus tôt, le 10 juin 1868, le ministre de l'intérieur des Pays-Bas avait déjà accordé l'autorisation de construire et d'exploiter une ligne de chemin de fer allant de Terneuzen à la frontière belge (direction de Saint-Nicolas) en passant par Sluiskil, Axel et Hulst.

¹ Il s'agit pour une ligne d'Anvers (Tête de Flandre) à Gand par le pays de Waas (Saint-Nicolas et Lokeren).

² Théodore Janssens, membre de la Chambre des représentants, domicilié à Saint-Nicolas, Auguste Wauters, industriel, domicilié à Tamise, Henri Van Berchem, membre de la députation permanente du Conseil provincial d'Anvers, domicilié à Willebroek, et Guillaume d'Hanens, avocat, domicilié à Saint-Nicolas

La construction des lignes



Ligne 54 de Y Heike à Terneuzen (fermée entre Saint-Nicolas et Sluiskil (Réf. Wikipedia))

Un premier tronçon de 34 km reliant Malines à Tamise (Temse) est ouvert le 28 juillet 1870. Une fois le pont franchissant l'Escaut achevé, le service est étendu vers Saint-Nicolas le 30 novembre de la même année. La section Saint-Nicolas-De Klinge, de 10,4 km, est achevée pour sa part au début de 1871.

La section en territoire néerlandais De Klinge-Sluiskil (19 km) sera achevée deux années plus tard. Entretemps, une première liaison vers Terneuzen était ouverte par le *Chemin de fer de Gand à Terneuzen* (GT)³ en avril 1869.

Une convention signée par les deux sociétés stipulait que la section entre Sluiskil et Terneuzen devait être exploitée en commun par les deux sociétés, avec Terneuzen comme gare commune.

L'inauguration festive de la ligne Malines-Terneuzen aura lieu le 26 août 1871.

³ Le 19 avril 1864, Isidore Dechamp de Gand avait obtenu la concession pour la construction d'une ligne de chemin de fer allant de Gand à Terneuzen en passant par Zelzate, Sas van Gent et Sluiskil.

Ouvrages d'art

La construction du tronçon entre Malines et Saint-Nicolas va exiger la réalisation de deux ouvrages d'art importants : à savoir le pont de Willebroeck enjambant le canal de Bruxelles et le pont franchissant l'Escaut (343 mètres de longueur) en direction de Tamise. En territoire néerlandais, une autre pont devait être construit à Sluiskil.

LE PONT DE WILLEBROECK



Le pont de Willebroeck (Réf. Z04729)

Ce pont comportait un pont tournant pour double voie de 53 m de portée entre appuis extrêmes, avec une pile centrale au milieu de la portée et une travée d'approche de 15 m de portée franchissant le chemin de halage du côté de Willebroeck. L'ouvrage, mis en service en 15 juillet 1870, était manœuvré à partir d'une cabine se trouvant au-dessus du pont...

LE PONT A TAMISE

Le pont franchissant l'Escaut à Tamise reposait sur cinq piles, dont une double. Faisant 343 mètres de long, il était composé de deux parties fixes et d'une partie mobile qui, en tournant, ouvrait deux canaux de 20 m pour le passage de bateaux.

Destiné au trafic ferroviaire, son tablier était cependant assez large pour recevoir de chaque côté un piétonnier également accessible aux cyclistes, petit bétail et cavaliers. Un péage était exigé. C'était bien entendu une source supplémentaire de revenus.



Carte postale du pont de Tamise – Collection photos Paul Pastiels (Réf. Z06625)

Le pont, inauguré le 30 novembre 1870, a été conçu par Gustave Eiffel, l'ingénieur qui construira également la Tour Eiffel.

les guerres

Les affaires de la société Malines – Terneuzen étaient florissantes quand survint la Première Guerre mondiale.

Durant l'occupation allemande, en 1915, la partie belge de la ligne est mise sous séquestre. Les Pays-Bas, ne participant pas au conflit, ne sont pas concernés par cette mesure.

En novembre 1918, les Allemands détruisent la section Saint-Nicolas - De Klinge. Mais, dès le 1er janvier 1919, la ligne est remise entièrement en service. Le pont de Tamise, détruit en partie par le Génie en novembre 1914, est alors provisoirement réparé. En 1923, la partie mobile est en état de fonctionner.

Le 25 février 1930, la *société Gand-Terneuzen* cesse ses activités de façon prématurée et c'est la MT qui va reprendre l'exploitation de la partie néerlandaise ainsi que le matériel roulant.

Le tronçon Gand -Zelzate est repris par l'Etat belge qui en confie l'exploitation à la SNCB.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, le 17 mai 1940, le pont du chemin de fer de Willebroek saute. Le lendemain, les troupes françaises dynamitent à leur tour le pont sur l'Escaut à Tamise. Par la suite, celui de Sluiskil va subir un sort semblable.

Malgré tout cela, la MT, grâce à du matériel roulant récupéré, organise à partir du 27 juillet 1940 un service de voyageurs et de marchandises entre Tamise et Terneuzen.

Le 10 août 1940, la direction de la MT décide de reconstruire le pont de Tamise. Un différend va opposer le bourgmestre de Tamise qui désire modifier le tracé de la ligne et la MT et la SNCB qui vont alors exiger que le pont soit reconstruit. Les autorités de Tamise vont faire trainer les choses et ce sont les Allemands qui, le 18 janvier 1943, vont finalement interdire la construction du nouveau pont ferroviaire et routier.

Cette liaison ferroviaire ne sera pas rétablie avant mai 1956.

L'après-guerre

Après la Libération et les violents combats en Flandre zélandaise, la MT va, en novembre 1944, remettre en exploitation le tronçon Tamise – Terneuzen dont la section néerlandaise, gravement endommagée avait été réparée au préalable.

Le manque de matériel roulant va empêcher une exploitation normale du réseau mais, en dépit de ses moyens limités, la MT va participer activement aux opérations de réfection des digues après la bataille de Walcheren.

Avant la guerre déjà, une grande majorité des pierres destinées à l'entretien des digues zélandaises provenaient de Wallonie et étaient transportées par la société.

De 1945 à 1948, la ligne est exploitée en trois tronçons distincts : Malines - Willebroek (Canal). Willebroek - Bornem et Tamise – Terneuzen. En effet, les sombres années de l'après-guerre limitent les moyens financiers de la MT qui l'empêchent de reconstruire les ponts de Willebroek, de Tamise et de Sluiskil. Et la décision tombe finalement le 19 janvier 1948 : la MT doit se résoudre à cesser ses activités. Deux jours plus tard, la SNCB et les NS reprenaient la société, son personnel et son matériel.

Les derniers sursauts

Finally, it is the destructions caused by the two world wars that will plunge the finances of the MT and sign the end of the company.

After its closure, on 19 January 1948, the NS will take over the lines situated on the territory of the Pays-Bas as well as the port installations of Terneuzen and the material still in service (12%).

On the Belgian side, the SNCB will definitively take over the infrastructure of the MT and ensure its operation. On 11 July 1951, the shareholders of the MT decide during an extraordinary general assembly the premature dissolution of the company. Normally, the concession was due to expire in 1961.

The passenger service will be suppressed on 6 October 1951. Only the train Saint-Nicolas – Hulst will continue to circulate until 18 May 1952.

On 27 May 1968, the last goods train circulates between De Klinge and Terneuzen. Between Saint-Nicolas and De Klinge, on Thursday 2 October 1975, at 8 h 45 precise, the shunting locomotive 8045 will leave De Klinge with 16 flat wagons on bogies when the line is officially closed to traffic since 1 May 1975.

The SNCB has maintained the passenger and goods services between Malines and Saint-Nicolas (line 54). This line has been electrified in 1985.

La gestion de l'entreprise

The MT company was a flourishing company. Its revenues came essentially from its goods traffic: transport of agricultural products and construction materials and, in Terneuzen, port handling. The MT was notably overflowing with work at the time of the harvest of sugarbeets.



Wagons de la société Malines-Terneuzen (Réf. Z12559)

In 1900, the opening of a coking plant⁴ in Willebroek opens a great era of prosperity for the MT. Imported from England via the port of Terneuzen, coal⁵ was then transported to Willebroek. After transformation, the MT carried the coke to Luxembourg and in Lorraine. It was a very good source of revenue. In 1913, another coking plant was built in the vicinity of Axel.

The MT did not forget for as much the **traffic passengers**. Even before 1914, fast and comfortable trains linked Brussels-Nord to Terneuzen and ensured the correspondence with the boat of Harwick. In Terneuzen, the service between the station and the boat

⁴ On 18 April 1900 is founded the *Association pour la fabrication du Coke* in Willebroek.

⁵ Coke is a combustible obtained by pyrolysis of coal in a furnace in the absence of air; these furnaces are grouped in batteries in a factory called coking plant. (Wikipedia)

était assuré par une diligence appartenant à la MT. Le port de Terneuzen était d'ailleurs exploité par les sociétés MT et GT.

Outre ces services de trains, il y avait sur le territoire frontalier entre la Belgique et les Pays-Bas toute une série de liaisons de trains et d'autobus qui assuraient un transport rapide entre les deux pays.

Particularités

La société était établie à Saint-Nicolas, et, de ce fait, la construction des voies, des bâtiments et même les vêtements du personnel de la société suivaient les règles belges, même sur le territoire néerlandais.



Casquette d'un sous-chef de gare (Réf. 6130)

Le matériel roulant

Le chemin de fer de Malines à Terneuzen (MT) a possédé au total 42 locomotives dont les 18 premières, construites entre 1845 et 1872, ont été achetées d'occasion à diverses sociétés françaises, néerlandaises et britanniques. Elles étaient de six types différents mais les soins apportés à leur entretien vont permettre aux machines 10, 15 et 18 d'être encore en service en 1940, la numéro 15 subsistant même jusqu'au dernier jour de l'exploitation.

De 1905 à 1924, la MT fait construire 16 locomotives neuves dont 7 sont construites par Ragheno, à Malines. En 1930, elle va acheter ses 8 dernières loco d'occasion.

Pour transporter le coke entre Willebroeck et les hauts fourneaux du Luxembourg et de Lorraine, la MT va mettre au point une locomotive lourde à quatre essieux.

La société possédait en outre à Saint-Nicolas des ateliers de réparation modernes à la recherche constante d'innovations techniques.

Catherine Walravens
Juin 2022

Bibliographie succincte

- Articles :** 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*, n° 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*, n° 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*, n° 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*, n° 1, 01-01-1989, p.16-18, K573470
- MAES G. 150 jaar station Puurs. *Spoorweg Journaal*, n° 236, 08-09-2020, p. 24-32, K709917
- MAES G. La gare de Puurs à 150 ans. *Journal du Chemin de Fer*, n° 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*, n° 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*, n° 21, 12-1988, p. 13-15, K581466
- VAN KEULEN H. Sporen door Zeeuws-Vlaanderen. *Spoorweg Journaal*, n° 20, 11-1988, p. 44-47, K702518
- VAN KEULEN H. Sporen door Zeeuws-Vlaanderen - Afl. 2. *Spoorweg Journaal*, n° 21, 12-1988, pp. 13-15, K575626
- Livres :** *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
- HESELINK 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](#)

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Chemin de fer international de Malines à Terneuzen

Collection musée : Chemin de fer international de Malines à Terneuzen