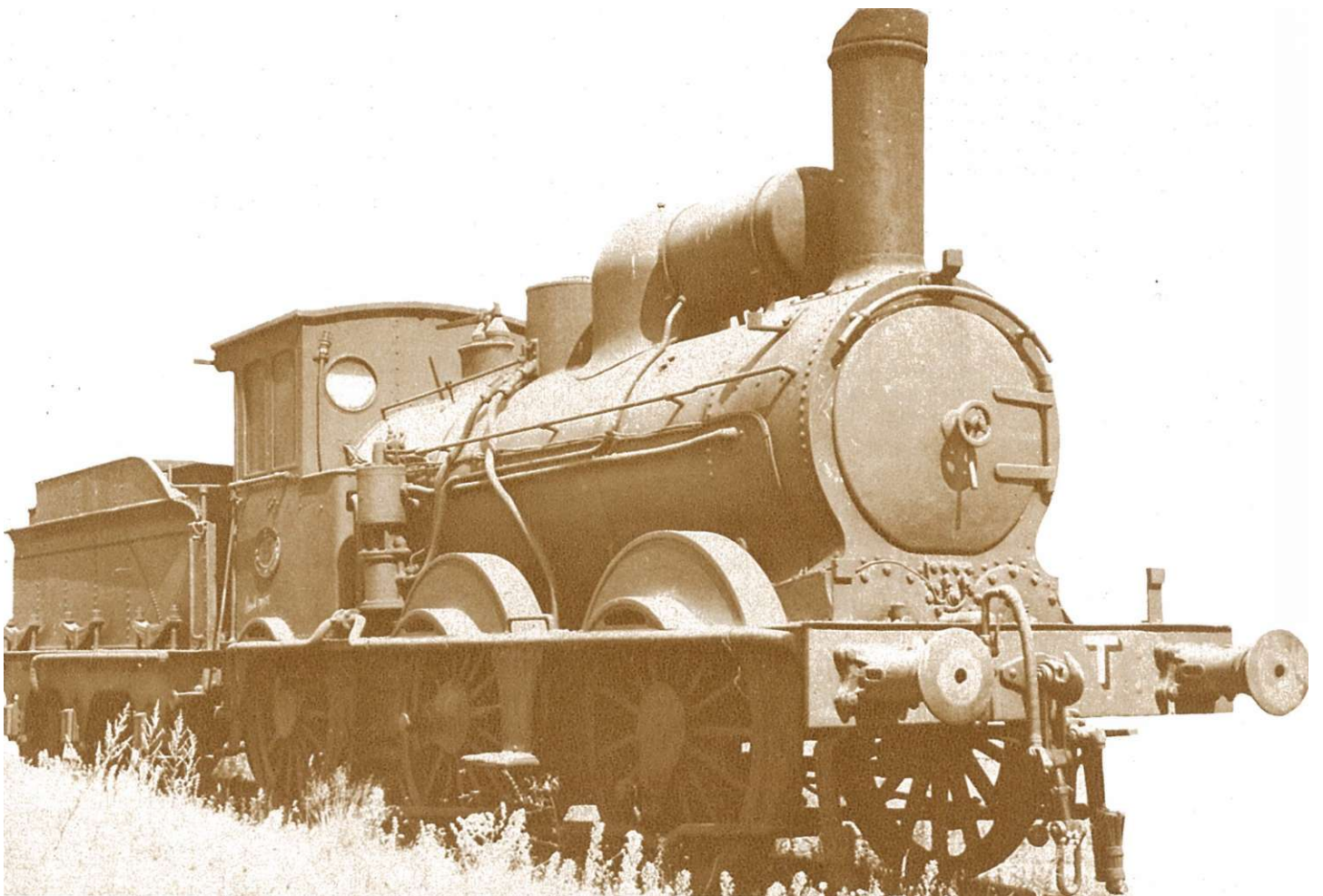


**mechelen  
terneuzen  
was een der  
laatste  
belgische  
privé-  
spoorwegmaatschappi jen**



## inleiding

Donderdag 2 oktober 1975 reed de laatste NMBS-trein tussen De Klinge en Sint-Niklaas. 's Morgens om kwart voor negen vertrok rangeerloek 8045 naar De Klinge om zestien platte wagons op draaistellen op te halen. Het baanvak was al op 1 mei 1975 officieel dicht gegaan. De NMBS gebruikte het nog alleen om lege wagons naar het vroegere grensstation te rijden. Ten gevolge van de recessie, die ook het goederenverkeer via de rails trof, ontstond een overcapaciteit. In o.m. De Klinge stond het overbodige materieel rustig. Maar het binnenvaartkonflikt bezorgde de spoorwegen onverwacht iets meer werk. Daarom werden de laatste nog in De Klinge opgestelde wagons weggehaald. Toen lok 8045 met de zestien wagons om 12.25 u. Sint-Niklaas binnenreed, was de eens zo trotse internationale spoorlijn Mechelen-Terneuzen weer een stuk korter geworden. Sinds die zonnige oktoberdag herinneren tussen de Wase hoofdstad en de grens alleen nog de rails aan een boeiend stukje spoorweghistorie.

Woensdag 21 januari il. was het 28 jaar geleden dat de NMBS een der laatste partikuliere spoorwegondernemingen, de Société Anonyme du Chemin de Fer international de Malines a Terneuzen, overnam. De privé-maatschappijen, er waren er zo'n twintig, speelden een zeer belangrijke rol bij de totstandkoming van het Belgische railnet. Zo exploiteerde de Staat in 1870 slechts 869 km van het 3 136 km lange net.

Met de geschiedenis van Mechelen-Terneuzen (MT) had men makkelijk een merkwaardig en waardevol boek kunnen stofferen. In 1949 en 1950 werd echter het grootste gedeelte van het archief van de maatschappij vernield. Deze documenten bevonden zich op de zolders van het oude en al verdwenen station van Sint-Niklaas. Veel gegevens over MT zijn dus niet meer beschikbaar. Ook museumarchieven bieden geen uitkomst. Uiteindelijk was die spoorlijn toch een louter zakelijke aangelegenheid.

## start

Na vruchteloze pogingen door de Compagnie St.-Ghislain-Gand-Terneu-

zen in 1854, de Compagnie Lokeren-Terneuzen in 1857 en door de Mechelse architect Bauwens in 1860 met zijn geplande lijn Mechelen-Terneuzen-Breskens, werd op 16 juni 1868 door koning Leopold I aan Theodore Janssens, volksvertegenwoordiger te Sint-Niklaas, Auguste Wauters, nijveraar te Temse, Henri Van Berchem, lid van de Bestendige Deputatie te Willebroek en Guillaume d'Hanens, advocaat te Sint-Niklaas, de concessie toegestaan voor de aanleg van een spoorlijn van Mechelen via Sint-Niklaas naar de Nederlandse grens in de richting Hulst.

Enkele dagen eerder, op 10 juni 1868, had de Nederlandse minister van Binnenlandse Zaken Fock in Den Haag reeds toelating verleend voor de aanleg en exploitatie van een spoorweg van Terneuzen via Sluiskil, Axel en Hulst naar de Belgische grens in de richting Sint-Niklaas. Op 27 augustus 1868 werd de Société Anonyme du Chemin de Fer International de Malines a Terneuzen met hoofdzetel te Sint-Niklaas opgericht. De statuten van de maatschappij werden op 7 januari 1869 bij koninklijk besluit goedgekeurd.

Het beginkapitaal van MT — een maatschappij van Belgisch recht — bedroeg 10,5 miljoen B.fr. Dit kapitaal was verdeeld over 4 000 dividend-aandelen a 500 B.fr., 1 000 bevoorrechte aandelen a 500 B.fr. en 16 000 obligaties a 500 B.fr. met een rente van 3 t.h. Op 31 december 1889 werden 4 000 dividend-aandelen en 6 000 obligaties (met een looptijd van 73 jaar) aan het kapitaal toegevoegd. Men kon dus terecht spreken van een kapitaalsverhoging met 5 miljoen fr. tot 15,5 miljoen fr.

De duizend bevoorrechte aandelen werden onderschreven door Sint-Niklaas (500), Temse (200), Bornem (100), Puurs (100) en Willebroek (100). Deze effecten, na de overname van MT door de Belgische Staat a pariterugbetaald, gaven jaarlijks recht op een dividend van 25 fr. De andere aandelen hadden een opbrengst in verhouding tot de behaalde winst tijdens het boekjaar.

## scheldebrug

Toen de maatschappij de nodige concessies op zak had, werd onmid-

dellijk met de aanleg van de spoorlijn begonnen. Gepland was een dubbelsporige lijn maar voorlopig mocht slechts enkel spoor tussen de stations worden aangelegd. Bij het verwerven van de gronden en de bouw van kunstwerken werd met een tweede spoor rekening gehouden.

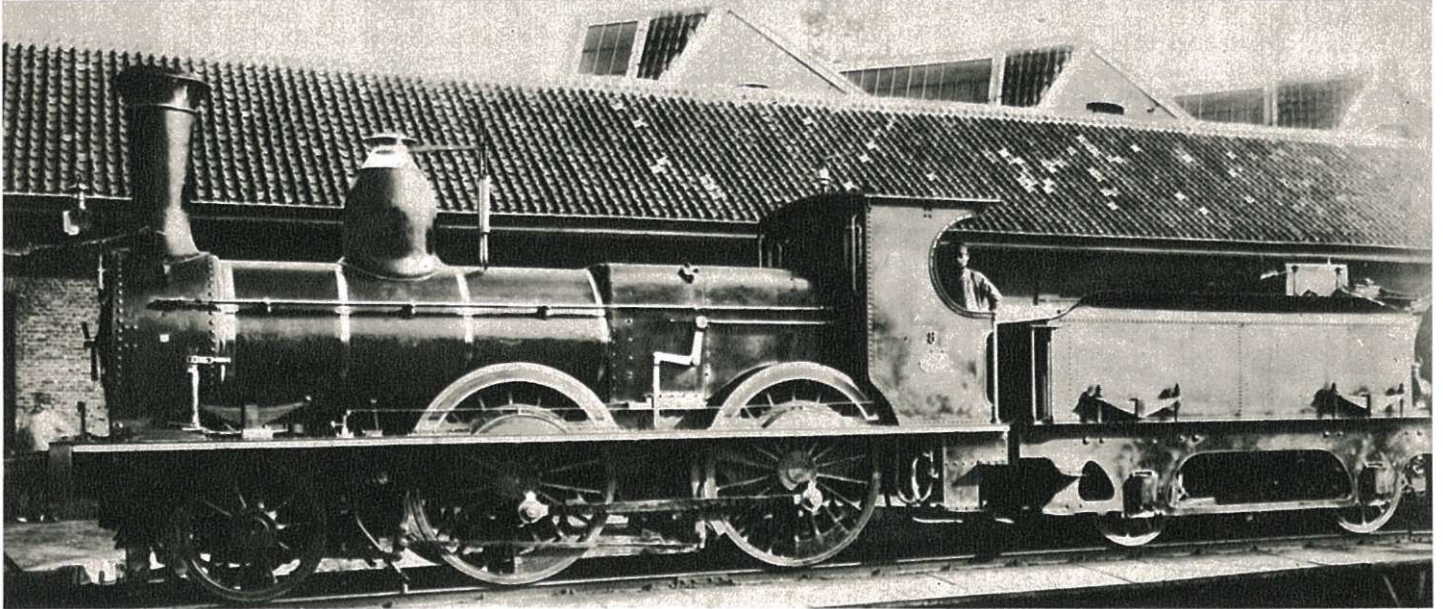
Het is bijna ongelooflijk dat tussen de oprichting van de maatschappij op 27 augustus 1868 en het in dienst nemen van het eerste baanvak (Mechelen-Sint-Niklaas) op 30 november 1870 slechts 27 maanden verliepen. De aanleg van dit 34 km lange lijngedeelte had nochtans de bouw van twee belangrijke kunstwerken gevergd : de brug te Willebroek over het kanaal naar Brussel en de 343 m lange Scheldebrug te Temse.

De Parijse firma Gouin et Compagnie bouwde de brug over de Schelde in een rekordtempo. Gestart in de late zomer van 1869 waren de pijlers in mei 1870 reeds voltooid. Enkele maanden later, op 30 november 1870, werd het kunstwerk in gebruik genomen. Voor de bouw van de huidige 365 m lange Scheldebrug te Temse had men bijna zes jaar nodig : van 6 juni 1949 tot 19 december 1955.

*Voor gemengde diensten kocht MT bij de London and North Western Railway vier loks van het type Webb-Ramsbottom. Dat was in 1900 en in 1901. De machines kregen de nummers 15 tot 18. De 16 en de 17 werden in 1911 te Sint-Niklaas verbouwd. Een jaar eerder onderging de 18 in Marcienne dezelfde gedaanteverwisseling. Op de foto staat de 15. Achter de schoorsteen bevindt zich, zoals gebruikelijk bij MT, het reservoir met samengeperste lucht voor de Westinghouserem.*

*Mechelen-Terneuzen gebruikte ook loks van het type 32 van de Staat. De maatschappij bezat 7 machines (nummers 25 tot 31) van dit type. Ze werden in 1923 en 1924 gebouwd bij Ragheno te Mechelen. Op ons kiekje lokomotief nr. 31 zonder tender.*

*In 1872 verkocht de London and North Western Railway aan de MT*



De in 1869-1870 gebouwde brug rustte op vier pijlers en een dubbele pijler. Ze was breed genoeg voor een spoorlijn en twee voetpaden. Voetgangers, fietsers, vee en niet ingespannen paarden brachten via een tol geld in de MT-kas. De leden van de koninklijke familie, de volksvertegenwoordigers en het leger mochten gratis de brug over. De tolgelden waren een bijkomende bron van inkomsten. In 1871 was dat 7 559,20 fr., in 1913 13 548,28 fr., in 1932 102 237,65 fr. en in 1938 (het laatste normale jaar) 113 170,45 fr.

## oorlogen

Na het baanvak Mechelen-Sint-Niklaas in 1870, kwam begin 1871 het gedeelte St.-Niklaas — De Klinge en op 26 augustus 1871 het Nederlandse baanvak Clinge-Sluiskil in dienst. Sluiskil-Terneuzen werd gemeenschappelijk geëxploiteerd door de maatschappijen Mechelen-Terneuzen en Gent-Terneuzen. Op 19 april 1864 werd aan Isidore Dechamp uit Gent een concessie verleend voor de aanleg van een spoorlijn van Gent naar Terneuzen via Zelzate, Sas van Gent en Sluiskil. Het Nederlandse gedeelte kwam op 1 april 1869 in bedrijf. Op 15 januari 1894 kreeg MT voor een termijn van 30 jaar de concessie van een metersDoriae buurtlijn tussen

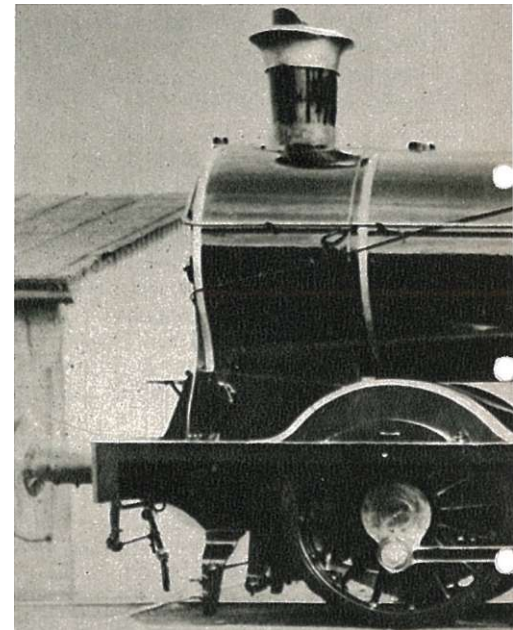
Sint-Niklaas en Kieldrecht.

In 1902 kwam de Stoomtram Hulst-Walsoorden in bedrijf als dochter van MT. Datzelfde jaar werd het baanvak Sluiskil-Terneuzen dubbelsporig. Het ging Mechelen-Terneuzen zeer goed.

Toen kwam echter de eerste wereldoorlog. Op 7 oktober 1914 werd het draaibaar gedeelte van de Scheldebrug te Temse door de Belgische Genie opgeblazen. Na toenemende wrijvingen tussen de Duitsers en de direktie werd in 1915 het Belgische gedeelte in beslag genomen. Het Zeeuwse gedeelte — Nederland bleef immers buiten de oorlog — werd tot de bevrijding geëxploiteerd door de h. Clepkens, stationschef van Terneuzen. Toen het einde van de oorlog nabij was, kwam de klap op de vuurpijl. Het baanvak De Klinge - Sint-Niklaas werd in november 1918 volledig door de Duitsers verwoest.

MT werkte met man en macht aan het herstel. Op 1 januari 1919 was de lijn weer over de hele lengte in dienst. De brug in Temse was voorlopig hersteld. In 1923 funktioneerde opnieuw het draaibaar gedeelte.

Op 25 februari 1930 gaf Gent-Terneuzen er vroegtijdig de brui van. De concessie was immers nog niet afgelopen. Voor 3 miljoen fr. nam MT het Nederlandse gedeelte van de lijn



*twee lokomotieven met binnenliggende cilinders. De in 1867 gebouwde machines werden bij de MT de 7 en de 8 (onze foto). In 1908 rustte de werkplaats Sint-Niklaas beide loks uit met nieuwe stoomketels met een Bel-pairevuurhaard. Ze kregen ook een machinistenhuis van het type Belgische Staat.*

over. De Belgische Staat nam het baanvak Zelzate-Gent over en gaf het in exploitatie aan de NMBS.

De tweede wereldoorlog begon voor MT net als de eerste. Op 17 mei 1940 werd de spoorbrug te Willebroek opgeblazen. Een dag later dynamiteerden Franse troepen deskundig de Scheldebrug te Temse. De hele bovenbouw kwam in de stroom terecht en het bovenste gedeelte van de zes pijlers werd uiteengerukt. Later moest ook de brug te Sluiskil eraan geloven. Toch ging MT door. Vanaf 27 juli 1940 reed zij met allerlei gerecupereerd materieel een beperkte reizigers\* en goederendienst tussen Temse en Terneuzen.

## oneens

Tussen Bornem en Temse kwam een voorlopige veerdienst voor voetgangers en fietsen. Op 10 augustus 1940 nam de MT-direktie het initiatief voor de wederopbouw van de vernielde bruggen. De gemeente Temse kantte zich al dadelijk tegen de herstelling van de gedynamiteerde brug. Burgemeester Jos. Boel liet op 12 september weten dat alleen het in 1939 uitgewerkte en goedgekeurde projekt, met een brug stroomopwaarts van de scheepswerf, nog in aanmerking kwam. Temse slaagde erin alle burgemeesters van het Waasland en

gangshellingen noodzakelijk gemaakt hebben. Vooral op de linkeroever, waar de lijn vanaf Eigenloo moest worden verlegd, zou het heuvelachtige terrein enorme problemen opgeleverd hebben. Een voorstel om de brug 400 meter stroomafwaarts te bouwen, werd door beide partijen afgewezen.

Op 11 februari 1941 liet de NMBS aan MT weten dat met het herstel van de brug zou worden begonnen. Uiterlijk 1943 zou de karwei geklaard zijn. Temse zorgde er echter voor dat er geen schot in de zaak kwam. Op 18 januari 1943 ten slotte vaardigden de Duitsers een bouwverbod uit voor de nieuwe weg- en spoorbrug. Begin juli wees het Departement van Openbare Werken ook de bouw van een voorlopige brug van de hand. Eerst in mei 1956 was er weer een vaste railverbinding tussen het Waasland en Klein-Brabant...

## het einde

Na de bevrijding en de zware gevechten in Zeeuws-Vlaanderen startte MT in november 1944 opnieuw met de exploitatie van het lijngedeelte Terneuzen-Temse. Voor het zover was had men eerst het erg gehavende Nederlandse baanvak moeten herstellen. Een ander probleem was het rollend materieel. Omdat de oorlog

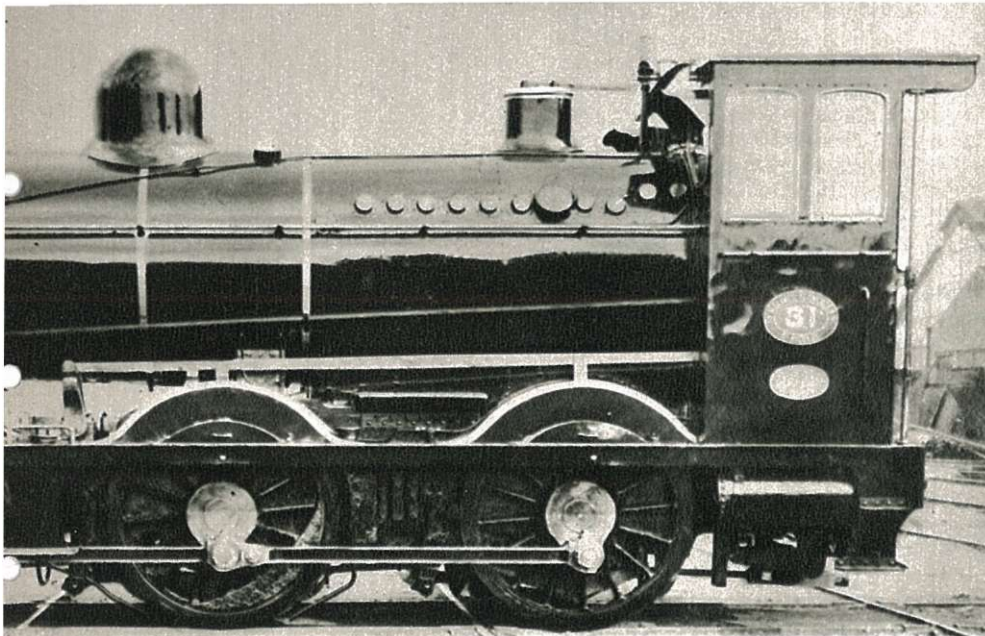
ten van de bressen gebeurde met breuksteen uit de Belgische steengroeven. De aanvoer liep via Terneuzen. Maandenlang reden dagelijks treinen met breuksteen vanuit Wallonië naar Terneuzen. In de Zeeuws-vlaamse haven waren ze vertrouwd met de omslag van dit goedje. Ook vóór de oorlog werd vrijwel alle steenslag voor het onderhoud van de dijken in Zeeland via Terneuzen aangevoerd.

Van 1945 tot 1948 werd de lijn in drie delen geëxploiteerd : Terneuzen-Temse, Bornem-Willebroek en Willebroek (Kanaal)-Mechelen. In die trieste naoorlogse periode werd het duidelijk dat MT het niet zou klaren. Voor de noodzakelijke heropbouw van de bruggen te Willebroek, Temse en Sluiskil was er geen geld. Op 19 januari 1948 staakte MT de exploitatie. Twee dagen later werd de maatschappij met personeel en materieel door de NMBS en NS overgenomen. Het verlies bedroeg toen 14 916 000,55 fr. Met het rollend materieel was het zo gesteld :

- 1 295 wagons, waarvan 173 in goede staat ;
- 36 rijtuigen, waarvan 16 goede ;
- 21 pakwagons-rijtuigen, waarvan 8 in goede staat ;
- 7 hulpwagons, waarvan 4 goede ;
- 22 stoomlokomotieven met tender, waarvan 9 in goede staat.

Het in goede staat verkerende getrokken materieel werd verdeeld tussen NMBS en NS. Ongeveer 12 t.h. ging naar de Nederlandse Spoorwegen. Het buitendienst gestelde materieel (inbegrepen het volledige traktiematerieel) werd niet meer op de rails gebracht.

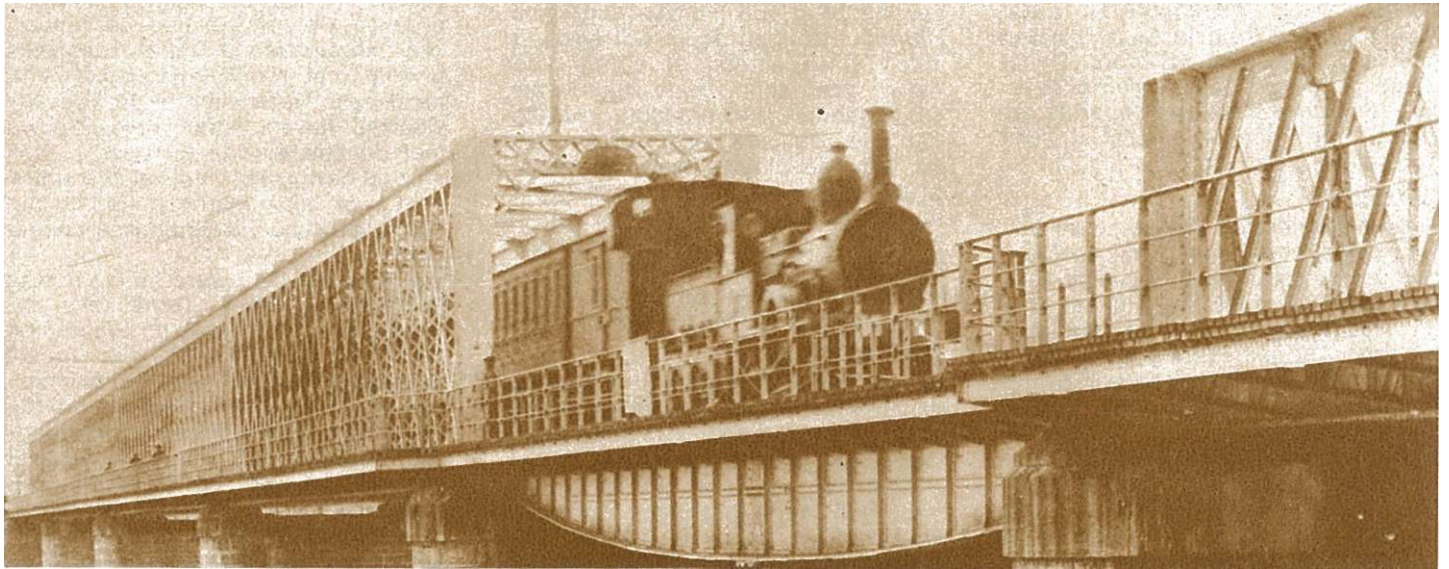
Reeds in 1948 was Nederland akkoord de op haar grondgebied gelegen lijnen, met inbegrip van de haveninstallaties van Terneuzen en honderd wagons over te nemen voor 300 000 gulden. De onderhandelingen met de Belgische Staat waren ingewikkelder. In 1950 resulteerden de gesprekken in de definitieve overname en de verdere exploitatie door de NMBS. Op 11 juli 1951 besloten de MT-aandeelhouders in buitengewone algemene vergadering tot de vervroegde ontbinding van de maatschappij. Normaal liep de concessie in 1961 af. In 1951 staakte men de reizigersdienst tussen Sint-Niklaas en Terneuzen. Op 27 mei 1968 reed de laatste goederen-



Klein-Brabant aan zijn kant te krijgen. Samen stuurden ze een motie aan de commissaris-generaal voor Heropbouw, C. Verwilghen. Mechelen-Terneuzen en de NMBS achtten het nieuwe tracé technisch en financieel niet haalbaar. De geplande helling van 30 pro mille zou omvangrijke grondwerken voor de aanleg van de toe-

nog niet voorbij was, bleef het grootste gedeelte onbereikbaar. Een normale exploitatie was dan ook niet mogelijk.

Niettegenstaande haar beperkte mogelijkheden, bracht MT letterlijk en figuurlijk haar steentje bij voor het herstellen van de zeedijken na de slag om Walcheren in 1944. Het dich-



trein tussen De Klinge en Terneuzen. Anno 1976 is alleen nog de reizigers- en goederendienst tussen Sint-Niklaas en Mechelen (lijn 54) overeind gebleven.

### voortstrevend

Spoorwegdeskundigen geloven dat Mechelen-Terneuzen zonder die verwoestende tweede wereldoorlog een reële overlevingskans had gehad. Terugblikkend op de boeiende historie van MT, constateer je dat deze railonderneming met vakmanschap werd geleid. Dat blijkt ook uit de enkele jaarverslagen die wij te pakken kregen. Jaarverslagen, meestal saai lektuur, vormen een belangrijke en onmisbare bron aan informatie over de gang van zaken bij een bedrijf.

Zo vinden wij in het jaarverslag over het boekjaar 1923 een exploitatieresultaat van 7 409 199,39 fr. tegenover 5 944 487,07 fr. in 1922. Het goederenverkeer had het belangrijkste aandeel in dit resultaat. De klemtoon werd gelegd — er is blijkbaar op dit punt niet veel veranderd — op de stijgende uitgaven voor lonen en brandstoffen. Verder lazen wij dat de heropbouw voor rekening van Oorlogsschade goed evolueerde. De winst bedroeg 420 607,09 fr. zodat voor het eerst sedert 1915 weer dividenden konden uitgekeerd worden : 25 fr. aan de bevoorrechte en 40 fr.

aan de gewone aandelen. Wanneer je alle MT-bedrijfsresultaten (oorlogsjaren buiten beschouwing gelaten) ontleedt, constateer je in de meeste boekjaren een flinke nettowinst. Over de uitbetaalde dividenden mochten de aandeelhouders beslist niet klagen. In 1933 kwam er een ongunstige kentering. Men boekte een verlies van 1 242 019,41 fr. Alleen in 1937 kon men nog eens winstcijfers (1 462 301,49 fr.) aan de algemene vergadering voorleggen. Op technisch gebied was Mechelen-Terneuzen een voortstrevende spoorwegmaatschappij. In Sint-Niklaas beschikte MT over zeer moderne herstelwerkplaatsen. Regelmatig werden er technische snufjes uitgetest. MT was vaak de Belgische Staat voor. Zo ontwierp MT voor het rijden van de cokestreinen tussen Willebroek en de hoogovens van Luxemburg en Lotharingen een zware vierassige goederenlok. Cockerill in Seraing bouwde in 1906 twee van deze machines. De Duitse constructeur Henschel in Kassei leverde in 1911 en 1912 nog vier van dit voor België totaal nieuwe loktype. Genummerd van 19 tot 24 hadden deze loks vier gekoppelde assen en binnenliggende cilinders. De middelrij van de wielen was met 1,30 m betrekkelijk klein, de afstand tussen de wielen vrij groot en de stoomketel geleek sterk op de modellen die bij

de Belgische Staat gebruikt werden. Na de overname van MT door de NMBS reden deze mooie machines nog een tijdje als typen 46. Omstreeks 1950 verdwenen ze van de rails.

In 1906 kwam te Sint-Niklaas de eerste stationstelefoon in dienst. Te Willebroek werden in 1913 en 1914 het nieuwe verhoogd station en de elektrische dubbelsporige draaibrug in dienst genomen.

### boottrein

Het vervoer van goederen was bij de Société Anonyme du Chemin de Fer de Malines   Terneuzen hoofdzaak. Aanvankelijk bestond dat uit landbouwprodukten, bouwmaterialen en wat havenverkeer te Terneuzen.

Tijdens het suikerbietenseizoen had MT het erg druk.

In 1901 brak een gouden tijd aan voor de maatschappij. Dat jaar startte een cokesfabriek te Willebroek met de produktie. Het was de Association Métallurgique pour la Fabrication du Coke, een bedrijf dat behoorde tot de groep Evence Copp e. De steenkolen kwamen vanuit Engeland via de haven van Terneuzen naar Willebroek. De cokes werd door MT naar Luxemburg en Lotharingen gebracht. Dat leverde een aardig centje op. Datzelfde jaar kwam te Sas-van-Gent een suikerfabriek in gebruik. Van de geplande vestiging van een staal-

fabriek ergens tussen Terneuzen en Sluiskil kwam echter niets in huis.

Deze tegenslag werd al in 1913 goedge maakt. Toen rees ook in de buurt van Axel een cokesfabriek uit de grond.

Maar ook aan het reizigersverkeer besteedde MT aandacht. Zo reden er reeds v or 1914 zeer comfortabele sneltreinen van Brussel-Noord naar Terneuzen met aansluiting op de Harwichboot. Te Terneuzen werd de verbinding tussen het station en de boot met een eigen postkoets onderhouden. De haven van Terneuzen werd trouwens door Mechelen-Terneuzen en Gent-Terneuzen geëxploiteerd.

De befaamde boottreinen van MT werden aan de grens niet opgehouden. De politie- en doeanekontrolle gebeurde in de trein tussen Sint-Niklaas en Terneuzen. Was dat een service. De boottrein was dan ook een TEE avant la lettre.

B.S.

### rollend materieel

	1902	1906
stoomrijtuigen	2	-
lokomotieven	18	20
rijtuigen	28	43
pakwagens	14	14
gesloten wagons	21	80
veewagons	47	-
open wagons	409	637
cokeswagons	125	170
platte wagons	-	2
kraanwagons	1	1
hulpwagons	1	1

*Het belangrijkste kunstwerk op de lijn Mechelen-Terneuzen was de 343 m lange Scheldebrug te Temse. De Parijse firma Gouin et Compagnie bouwde de brug in iets meer dan een jaar.*

*Een prentkaart uit de goede oude tijd. Dank zij Mechelen-Terneuzen beschikte Temse al in 1870 over een railverbinding.*

