

**malines  
terneuzen  
une des  
dernières  
compagnies  
privées  
des chemins de fer  
belges**



# prendre le train...

*Puisque nous sommes délibérément plongés dans le passé, nous ne résisterons pas au plaisir de vous livrer cet extrait de « L'illustration européenne » du 15 novembre 1884. Il est bourré de conseils pratiques.*

Nous extrayons ce chapitre d'un ouvrage sous presse à Paris et intitulé « L'hygiène usuelle », par M. le docteur Brémond. Il s'agit de conseils fort utiles pour ceux qui voyagent en chemin de fer. Et qui ne le fait pas aujourd'hui ?

Sans pousser la prudence jusqu'à vouloir arriver à la gare à onze heures quand le train doit chauffer à midi, il est bon de quitter le logis de façon à ne pas être trop pressé.

Tomber comme une bombe devant le guichet, à l'instant précis où se délivre le dernier billet, voler à l'enregistrement des bagages, traverser la salle d'attente en courant, prendre triomphalement possession d'une place au dernier moment : tout cela constitue une gymnastique témoignant d'une grande habitude de la locomotion ; mais l'hygiène prise peu cette brillante façon de faire.

Le voyageur qui a soin de se diriger vers la gare, sans être obligé de tirer sa montre à tous les coins de rue pour s'assurer qu'il ne manquera pas le train, jouit de plusieurs avantages : s'il va à pied, il n'arrive pas en nage, le corps tout disposé à contracter un bon refroidissement ; s'il va en voiture, il n'est point exposé à se faire casser quelque membre par un cocher ivre ou trop rapide. Qu'il marche avec ses jambes ou qu'il emprunte celles du quadrupède divinisé par Buffon, le voyageur non pressé a le cerveau tranquille ; son encéphale n'est point tourmenté par les orages intimes qui grondent sous le crâne de quiconque craint de manquer le train.

Ne courez donc pas et parlez à point, ô vous qui voulez éviter les effets fâcheux que produisent sur le système nerveux les appréhensions d'un voyage raté.

Je suis grand lecteur et grand fumeur ; mais la vérité m'oblige à déclarer qu'en voyage on s'approvisionne trop et du papier à Gutenberg et d'herbe à Nicot. Il n'est pas bon de lire beaucoup en route ; il est mauvais de brûler beaucoup de tabac.

La lecture prolongée en wagon amène promptement la fatigue de l'organe visuel ; un peu plus tard, elle produit des maux de tête et même des bourdonnements d'oreille. On diminue considérablement ces inconvénients en ayant soin de laisser son livre toutes les dix minutes, et ne recommencer à lire qu'après avoir fermé les yeux quelques instants.

La fumée du tabac ajoute un élément de plus à l'insalubrité de l'air confiné. Fumeurs, écoutez ces paroles d'un hygiéniste éminent qui fume comme vous et moi : « Ne craignez jamais l'air actif ni tonique, disposez largement des bienfaits d'un air pur ; donnez ample satisfaction à cette règle absolue du renouvellement constant de l'air restreint ; ne laissez jamais tous les carreaux entièrement fermés ; conservez-en au moins un ouvert, au quart supérieur de sa hauteur pour vous faire un vasistas naturel, peu susceptible de vous incommoder. »

Quand le train est en marche, on fera bien de ne pas regarder perpendiculairement les sites se dérouler le long de la ligne. Celui qui s'appliquerait, avec une attention soutenue, à ne pas perdre un seul point de vue, aurait bien vite une sorte de vertige, suivi d'accidents analogues à ceux déjà signalés à propos de la lecture prolongée.

Il y a une quarantaine d'années, un oculiste belge fit grand bruit des inconvénients attachés au voyage en wagon. Grains de poussière, cendres, fragments de coke, cailloux, devaient

déterminer des conjonctivites, des ulcérations de la cornée, des atrophies du globe oculaire, etc., chez les malheureux condamnés aux railways. Le public savant s'émut, il demanda au Dr en question de vouloir bien livrer ses observations à la publicité ; il déclara que rien n'était plus aisé que d'éviter les calamités annoncées : il suffisait de se munir d'une paire de lunettes inventées par lui. Disons qu'on peut protéger ses yeux avec n'importe quel lorgnon, ou pince-nez. L'important est de mettre le globe oculaire à l'abri des poussières venues de la tête du train.

Descendez chaque fois que le temps d'arrêt le permettra, pour faire provision d'air et de détente musculaire. Devez-vous et pouvez-vous prendre un repas au buffet, il ne faut pas oublier que viande bien mâchée est à moitié digérée.

Or, comment voulez-vous bien mâcher, si vous avez la prétention de faire passer sous la meule dentaire, en dix minutes, une quantité d'aliments qu'elle ne broie d'ordinaire qu'en plusieurs quarts d'heure ?

Dans ces repas rapides, les morceaux arrivent entiers dans l'estomac, et vous souffrez fatalement en remontant en wagon, parce que le suc gastrique ne peut suffire à rendre solubles, c'est-à-dire assimilables, les matériaux dont il doit opérer la coction. Le voyage a-t-il été long, aussitôt arrivé à destination votre premier soin sera de chercher un établissement de bains. L'eau tiède et le savon vous débarrasseront de la poussière qui s'était incrustée dans votre épiderme ; la baignoire et le linge blanc vous procureront un sentiment de calme et de bien-être tels que vous oublierez en un instant les petits ennuis de la route, pour ne vous souvenir que des avantages immenses des chars ailés employés à la parcourir.

R. Bayot.

## introduction

C'est le jeudi 2 octobre 1975 que pour la dernière fois, un train de la SNCB a circulé entre De Klinge et Saint-Nicolas. Dans la matinée, à 8 h 45 pour être plus précis, la locomotive de manœuvres 8045 s'en alla chercher à De Klinge seize wagons plats à bogies. Officiellement, cette ligne était fermée au trafic depuis le 1<sup>er</sup> mai 1975.

Seuls les convois de wagons vides à destination de l'ancienne gare frontière l'empruntaient encore. La récession n'épargna pas le transport des marchandises par fer ; la SNCB se retrouva confrontée à des problèmes de surcapacité et dut remiser en différents endroits, notamment à De Klinge, le matériel roulant superflu. La batellerie traversa cependant une période de conflits qui provoqua inopinément une légère reprise des activités ferroviaires. C'est ainsi que l'on vint quérir à De Klinge les derniers wagons qui s'y trouvaient encore. Lorsque la locomotive 8045, remorquant ces seize wagons, arriva à Saint-Nicolas à 12 h 25, le Chemin de fer international de Malines à Terneuzen, jadis si fier, avait vécu. Depuis cette belle journée d'automne, il n'y a plus, entre la capitale du pays de Waes et la frontière que les rails pour témoigner d'un épisode important de l'histoire des chemins de fer.

Le 21 janvier dernier, il y a eu 28 ans que la SNCB a repris la Société anonyme du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen, une entreprise privée qui, à l'instar de quelque vingt autres compagnies privées, joua un rôle important dans le développement du réseau ferroviaire belge. Il faut en effet savoir qu'en 1870, l'Etat belge n'exploitait que 863 des 3 136 kilomètres du réseau.

L'histoire de la Malines-Terneuzen (MT) aurait très bien pu offrir la matière d'un livre curieux et intéressant. Malheureusement, la majeure partie des archives de la société a été détruite en 1949 et en 1950. Tous ces documents étaient déposés dans les combles de l'ancienne gare de Saint-Nicolas qui a disparu depuis. Lorsqu'on sait combien les archives des musées offrent peu de ressources en la matière, on comprend aisément pourquoi les renseignements relatifs

à la MT ne sont donc plus légion. Il y a également lieu de ne pas perdre de vue que cette ligne de chemin de fer était avant tout une affaire commerciale.

## les débuts

Après l'échec des tentatives de la Compagnie St-Ghislain - Gand - Terneuzen (1854), de la Compagnie Lokeren - Terneuzen (1857) et de l'architecte Bauwens (1860) qui avait prévu une ligne Malines - Terneuzen - Breskens, le roi Léopold 1<sup>er</sup> accorda, le 16 juin 1868, à Théodore Janssens, député de Saint-Nicolas, à Auguste Wauters, industriel de Tamise, à Henri Van Berchem, membre de la Députation permanente de Willebroek, et à Guillaume d'Hanens, avocat à Saint-Nicolas, la concession pour la construction d'une ligne de chemin de fer allant de Malines à la frontière néerlandaise (direction de Hulst) en passant par Saint-Nicolas.

A La Haye quelques jours plus tôt, le 10 juin 1868, Monsieur Fock, 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. Le 27 août 1868, fut créée la Société anonyme du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen dont le siège social se trouvait à Saint-Nicolas. Le 7 janvier 1869, les statuts de la société furent approuvés par arrêté royal.

Le capital initial de la MT, société de droit belge, s'élevait à 10,5 millions de francs belges. Ce capital était réparti comme suit : 4 000 parts de dividende de 500 francs belges, 1 000 actions privilégiées de 500 francs belges et 16 000 obligations de 500 francs belges produisant un intérêt de 3 %.

Le 31 décembre 1889, il y eut un accroissement du capital par émission de 4 000 parts de dividende et de 6 000 obligations (venant à échéance après 73 ans).

Après cette augmentation de 5 millions de francs, le capital s'élevait donc à 15,5 millions.

Les mille actions privilégiées furent souscrites par les administrations de Saint-Nicolas (500), de Tamise (200), de Bornem (100), de Puurs (100) et

de Willebroek (100). Ces titres, qui furent remboursés au pair après la reprise de la MT par l'Etat belge, donnaient droit, chaque année, à un dividende de 25 francs. Les autres actions produisaient des dividendes proportionnels aux bénéfices réalisés au cours de l'exercice.

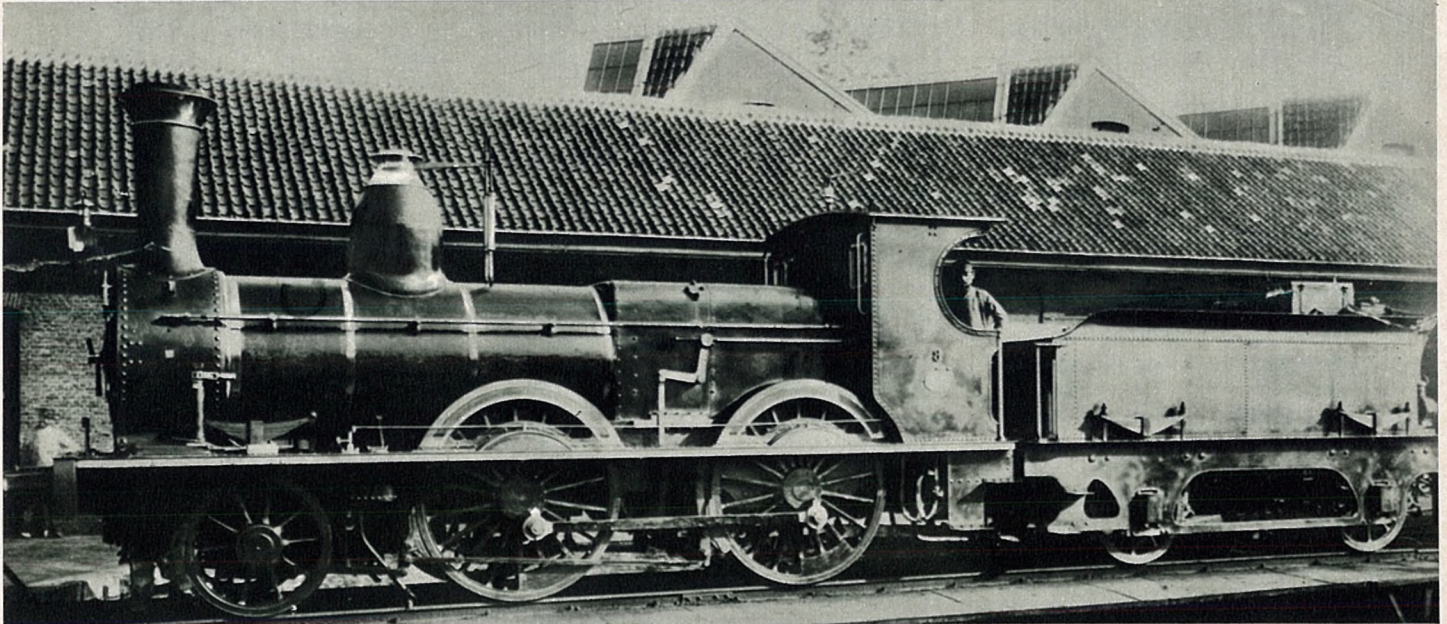
## le pont sur l'Escaut

Dès que la société disposa des concessions nécessaires, on entreprit la construction de la ligne de chemin de fer. Les plans prévoyaient une ligne à voie double ; toutefois il ne fut provisoirement possible que de construire une seule voie. Lors de l'acquisition des terrains et de la construction des ouvrages d'art, on tint cependant compte de la deuxième voie. Il semble incroyable qu'entre la création de la société le 27 août 1868 et l'ouverture du premier tronçon (Malines - Saint-Nicolas) le 30 novembre 1870, il ne se soit écoulé que 27 mois. La construction de ce tronçon de 34 kilomètres de longueur avait pourtant exigé la réalisation de deux ouvrages d'art importants : à savoir le pont de Willebroek enjambant le canal de Bruxelles et, à Tamise, le pont sur l'Escaut (343 mètres de longueur). La firme parisienne Gonin et Compagnie construisit le pont sur l'Escaut en un temps record. Commencées à la fin de l'été en 1869, les piles étaient déjà terminées en mai 1870.

---

*Pour les services mixtes, la MT se procura en 1900 et en 1901 auprès du « London and North Western Railway » quatre locomotives du type Webb - Rams bottom. Ces machines portèrent les numéros de 15 à 18. La 16 et la 17 furent transformées à Saint-Nicolas en 1911. A Marcinelle, un an auparavant, la 18 avait subi la même métamorphose. Sur la photo, on reconnaît en haut la 15 et en bas la 18. A l'arrière de la cheminée de la 15 se trouve, ainsi qu'il était d'usage à la MT, le réservoir d'air comprimé du frein Westinghouse.*

La Malines - Terneuzen utilisait également des locomotives du type 32 de l'Etat. La société possédait 7 machines de ce type (numéros 25 à 31). Elles furent construites en 1923 et en 1924 par Ragheno de Malines. Sur notre photo apparaît la locomotive n° 31 (sans tender).



Cet ouvrage fut inauguré six mois plus tard, le 30 novembre 1870.

Il y a lieu de rappeler ici que la construction du pont qui, à l'heure actuelle, traverse l'Escaut à Tamise (365 mètres de longueur) a, elle, duré pratiquement six ans (6 juin 1949 - 19 décembre 1955).

Le pont construit en 1869-1870 reposait sur cinq piles, dont une double. Son tablier était assez large pour recevoir une voie de chemin de fer et deux trottoirs. La MT percevait un péage frappant les piétons, les cyclistes, le bétail et les chevaux non attelés. Les membres de la famille royale, les parlementaires et l'armée pouvaient traverser gratuitement. Ce péage était bien entendu une source supplémentaire de revenus. En 1871, les sommes perçues s'élevaient à 7 559,20 F, en 1913 à 13 548,28 F, en 1932 à 102 237,65 F., et en 1938 (la dernière année normale) à 113 170,45 F.

## les guerres

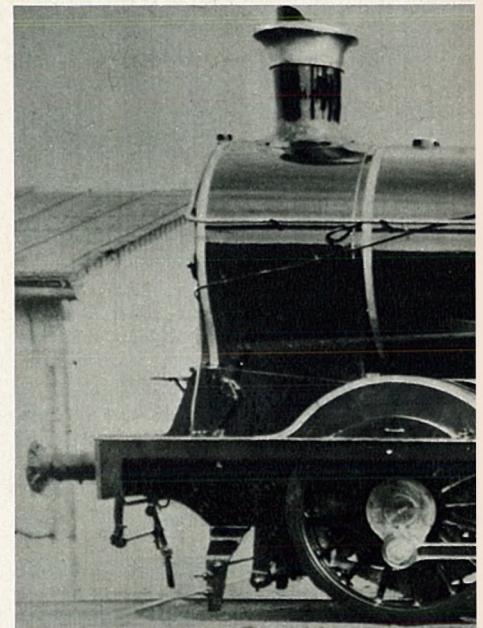
Après le tronçon Malines - Saint-Nicolas (1870), la partie Saint-Nicolas - De Klinge fut mise en service au début de 1871 et la partie néerlandaise De Klinge - Sluiskil le 26 août 1871. Les sociétés Malines - Terneuzen et Gand - Terneuzen exploitaient en commun le tronçon Sluiskil-Terneuzen. Le 19 avril 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. La partie néerlandaise fut mise en service le 1<sup>er</sup> avril 1869.

Le 15 janvier 1894, la MT obtint pour une durée de 30 ans la concession d'une ligne vicinale (écartement : 1 mètre) entre Saint-Nicolas et Kielducht.

En 1902, le train à vapeur Hulst-Wal-soorden, filiale de la MT, fut mis en service. Cette même année, le tronçon Sluiskil - Terneuzen devint une ligne à voie double.

Les affaires de la Malines - Terneuzen étaient donc florissantes. Survint alors la première guerre mondiale. Le 7 octobre 1914, les troupes belges du Génie firent sauter la partie mobile du pont sur l'Escaut. De fréquents différends surgissant entre les Allemands et la direction, la partie belge fut mise sous séquestre en 1915. La partie zélandaise, quant à elle, fut exploitée jusqu'à la libération par Clepkens, chef de gare de Terneuzen. Il y a lieu de faire observer que les Pays-Bas ne figuraient pas parmi les puissances belligérantes. Lorsque la fin de la guerre fut proche, les choses se gâtèrent encore : en novembre 1918, les Allemands détruisi-



rent la section De Klinge - Saint-Nicolas.

La MT se remit énergiquement à l'œuvre. Le 1<sup>er</sup> janvier 1919, la ligne était à nouveau entièrement en service. Le pont de Tamise était provisoirement réparé. En 1923, la partie mobile était en état de fonctionner. Le 25 février 1930, la société Gand-Terneuzen cessa ses activités de façon

prématurée : la concession courait encore.

Pour trois millions de francs, la MT reprit à son compte la partie néerlandaise. L'Etat belge, pour sa part, reprit le tronçon Zelzate - Gand et en confia l'exploitation à la SNCB.

Pour la MT, la seconde guerre mondiale commença exactement de la même façon que la première. Le 17 mai 1940, le pont du chemin de fer de Willebroek sauta. Le lendemain, les troupes françaises dynamitèrent de manière magistrale le pont sur l'Escaut à Tamise : la superstructure s'effondra dans le fleuve et la partie supérieure des six piles fut désarticulée. Par la suite, le pont de Sluiskil subit un sort semblable. Et pourtant, la MT persévéra. Grâce à du matériel roulant récupéré, elle organisa à partir du 27 juillet 1940 un service de voyageurs et de marchandises entre Tamise et Terneuzen.

## un différend

Provisoirement, un bac devait permettre aux piétons et aux cyclistes d'aller de Bornem à Tamise. Le 10 août 1940, la direction de la MT décida de faire reconstruire les ponts détruits. La commune de Tamise s'opposa sur-le-champ à la réparation des ponts dynamités. Le bourgmestre de l'époque, M. Jos Boel, fit savoir le 12 septembre que seul pouvait être

travaillé. La Malines - Terneuzen et la SNCB considéraient que le nouveau tracé n'était pas réalisable aux points de vue technique et financier. La pente prévue de trente pour mille aurait nécessité d'importants travaux de terrassement pour la construction des rampes d'accès.

Le terrain vallonné aurait posé d'énormes problèmes, notamment sur la rive gauche, où le tracé de la ligne aurait dû être modifié à partir d'Eigenloo. Les deux parties repoussèrent une proposition de construction à 400 mètres en aval.

Le 11 février 1941, la SNCB fit savoir à la MT que la réfection du pont devait être entreprise. L'ouvrage devait être achevé en 1943 au plus tard. Les autorités de Tamise s'arrangèrent cependant pour que les travaux n'avancent pas.

Finalement, le 18 janvier 1943, les Allemands interdirent la construction du nouveau pont ferroviaire et routier. Au début de juillet, l'Administration des Travaux publics s'opposa également à la construction d'un pont provisoire. La liaison ferroviaire entre le pays de Waes et le Klein-Brabant ne devait pas être rétablie avant mai 1956.

## la fin

Après la Libération et les violents combats que connut la Flandre zé-

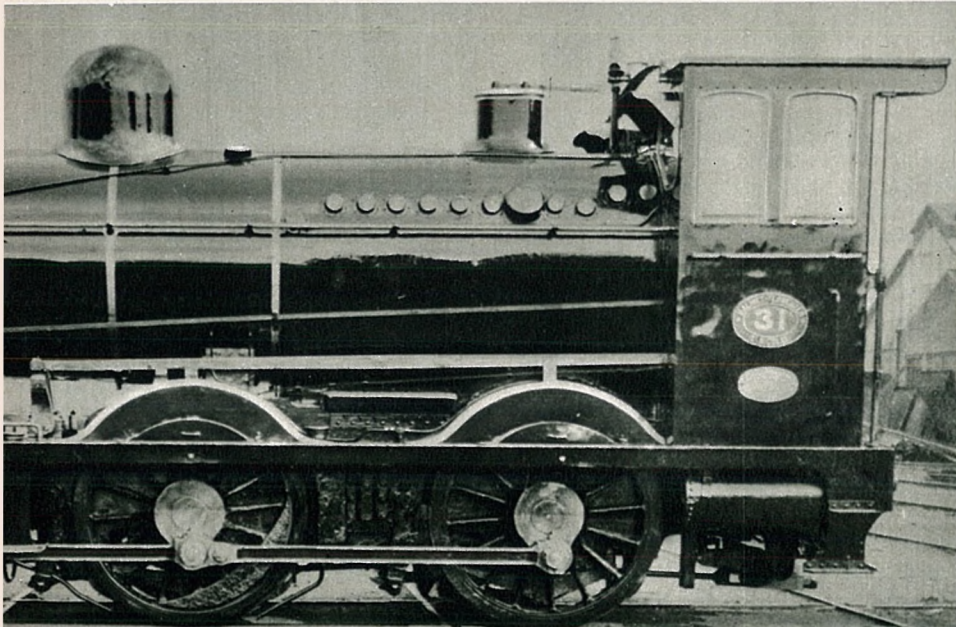
landaise, la MT recommença à exploiter, en novembre 1944, le tronçon Terneuzen - Tamise. Avant d'en arriver là, il avait d'abord fallu remettre en état la partie néerlandaise qui avait été gravement endommagée. Parmi les autres problèmes, il y avait le matériel roulant. En effet, la guerre n'était pas encore terminée et la majeure partie des effectifs n'était pas disponible. En conséquence, une exploitation normale était exclue. En dépit de ses moyens limités, la MT participa activement en 1944 aux opérations de réfection des digues après la bataille de Walcheren. Les brèches furent comblées au moyen de moellons provenant des carrières belges et transitant par Terneuzen. Pendant de longs mois, des trains transportèrent quotidiennement des moellons de Wallonie à Terneuzen. Les ports zélandais avaient l'habitude de manipuler ce genre de marchandises. Avant la guerre déjà, une grande majorité des pierres destinées à l'entretien des digues zélandaises passait par Terneuzen.

De 1945 à 1948, la ligne fut exploitée en trois tronçons distincts : Terneuzen - Tamise, Bornem - Willebroek et Willebroek (Canal) - Malines. Au cours de ces sombres années de l'après-guerre, il devint vite manifeste que la MT ne parviendrait pas à se tirer d'affaire. Il n'y avait pas de moyens financiers pour reconstruire les ponts de Willebroek, de Tamise et de Sluiskil. Le 19 janvier 1948, la MT cessa l'exploitation. Deux jours plus tard, la SNCB et les NS reprenaient la société, son personnel et son matériel. Le déficit atteignait alors 14 916 000,55 francs. Le matériel roulant se composait des véhicules ci-après :

- 1 295 wagons, dont 173 en bon état ;
- 36 voitures, dont 16 en bon état ;
- 21 voitures-fourgons, dont 8 en bon état ;
- 7 wagons tamonneurs, dont 4 en bon état ;
- 22 locomotives à vapeur avec tenders, dont 9 en bon état.

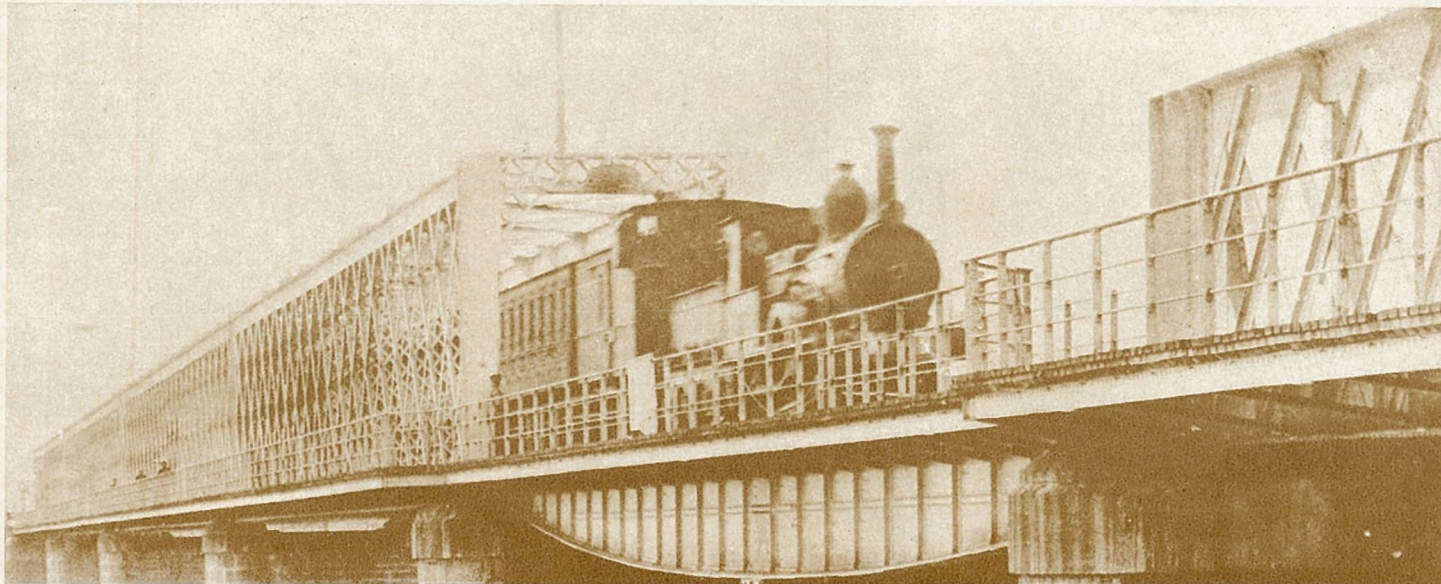
Le matériel remorqué qui était en bon état fut réparti entre la SNCB et les NS. Quelque 12 % revinrent aux NS. Le matériel hors service (y compris l'ensemble des engins de traction) ne

*En 1872, le « London and North Western Railway » vendit à la MT deux locomotives à cylindres intérieurs. Ces machines construites en 1867 furent les numéros 7 et 8 (notre photo) de la MT. En 1908, l'atelier de Saint-Nicolas équipa ces deux locomotives de nouvelles chaudières à foyer Bel-paire. Elles furent également dotées de l'abri de mécanicien adopté par l'Etat belge.*



pris en considération le projet qui avait été mis au point et approuvé en 1939, c'est-à-dire la construction d'un pont en amont du chantier naval. Les autorités de Tamise réussirent à rallier à leur opinion tous les bourgmestres du pays de Waes et du Klein-Brabant. Ils envoyèrent donc une motion commune à M. C. Verwilghen, commissaire général pour la recons-

truction. La Malines - Terneuzen et la SNCB considéraient que le nouveau tracé n'était pas réalisable aux points de vue technique et financier. La pente prévue de trente pour mille aurait nécessité d'importants travaux de terrassement pour la construction des rampes d'accès. Le terrain vallonné aurait posé d'énormes problèmes, notamment sur la rive gauche, où le tracé de la ligne aurait dû être modifié à partir d'Eigenloo. Les deux parties repoussèrent une proposition de construction à 400 mètres en aval. Le 11 février 1941, la SNCB fit savoir à la MT que la réfection du pont devait être entreprise. L'ouvrage devait être achevé en 1943 au plus tard. Les autorités de Tamise s'arrangèrent cependant pour que les travaux n'avancent pas. Finalement, le 18 janvier 1943, les Allemands interdirent la construction du nouveau pont ferroviaire et routier. Au début de juillet, l'Administration des Travaux publics s'opposa également à la construction d'un pont provisoire. La liaison ferroviaire entre le pays de Waes et le Klein-Brabant ne devait pas être rétablie avant mai 1956.



fut plus remis sur rail. En 1948 déjà, les Pays-Bas s'étaient déclarés d'accord pour reprendre moyennant 300 000 florins les voies sises sur leur territoire ainsi que les installations portuaires de Terneuzen et 100 wagons.

Les négociations avec l'Etat belge furent plus compliquées. En 1950, ces négociations aboutirent à la reprise définitive par la SNCB qui devait continuer à assurer l'exploitation. Le 11 juillet 1951, les actionnaires de la MT décidèrent au cours d'une assemblée générale extraordinaire la dissolution prématurée de la société. Normalement, la concession venait à échéance en 1961.

En 1951, le service de voyageurs entre Saint-Nicolas et Terneuzen fut supprimé. C'est le 27 mai 1968 que le dernier train de marchandises circula entre De Klinge et Terneuzen. En 1976, subsistent seuls les services voyageurs et marchandises entre St-Nicolas et Malines (ligne 54).

## la mt, société d'avant-garde

Les experts en matière de chemins de fer pensent que la compagnie Malines - Terneuzen aurait très bien pu se maintenir, s'il n'y avait eu les dévastations de la seconde guerre mondiale. Lorsque l'on examine l'histoire

passionnante de la MT, on constate que cette entreprise de chemins de fer était gérée de façon parfaite. Les quelques rapports annuels dont nous disposons le prouvent à suffisance. C'est ainsi que le rapport annuel relatif à l'exercice 1923 déclare un résultat d'exploitation de 7 409 199,39 francs. En 1922, ce résultat ne s'élevait qu'à 5 944 487,07 francs. Le trafic des marchandises représentait la partie essentielle de ce résultat. Remarquons qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil. En effet, les rapports annuels se préoccupaient des augmentations des dépenses en matière de salaires et de combustibles. Nous découvrons à un autre endroit que la reconstruction pour compte des dommages de guerre évoluait favorablement. Le bénéfice s'élevait à 420 607,09 francs, et pour la première fois depuis 1915, des dividendes allaient être distribués : 25 francs pour chaque action privilégiée et 40 francs pour chaque action ordinaire.

Si vous analysez tous les résultats d'exploitation de la MT (années de guerre exceptées), vous constatez que la plupart des exercices se soldent par un bénéfice net non dédaignable. Les actionnaires auraient mauvaise grâce de se plaindre des dividendes distribués.

En 1933, la situation changea du tout au tout : on enregistra un déficit de

1 242 019,41 francs.

L'assemblée générale connaîtra en 1937 le dernier exercice bénéficiaire. Sur le plan technique, la Malines - Terneuzen était une société de chemins de fer avancée. La MT disposait, à Saint-Nicolas, d'ateliers de réparation très modernes. On y étudiait fréquemment des innovations techniques. L'Etat belge était souvent à la traîne de la MT. Pour traiter les convois de coke entre Willebroek et les hauts fourneaux du Luxembourg et de la Lorraine, la MT mit au point une locomotive lourde à quatre essieux. En 1906, la société Cockerill de Seraing construisit deux de ces machines. En 1911 et 1912, Henschel, constructeur allemand de Kassel, fournit quatre autres exemplaires de ces locomotives qui étaient tout à fait inconnues en Belgique.

Ces locomotives à quatre essieux couplés et à cylindres intérieurs portaient les numéros de 19 à 24. Elles présentaient les caractéristiques suivantes : le diamètre des roues était relativement petit (1,30 mètre), la distance entre les roues était assez grande et la chaudière ressemblait beaucoup aux modèles dont se servait l'Etat belge. Après la reprise de la MT par la SNCB, ces belles machines circulèrent encore un certain temps (type 46) avant de disparaître vers 1950.

En 1906, le premier téléphone de gare fut mis en service à Saint-Nicolas. En 1913 et 1914, la nouvelle gare surélevée et le pont tournant électrique à voie double furent mis en service à Willebroek.

## les trains paquebots

Le transport des marchandises constituait l'essentiel des activités de la Société anonyme du Chemin de fer de Malines à Terneuzen. Au point de départ, il s'agissait avant tout de transporter des produits agricoles et des matériaux de construction et, à Terneuzen, d'effectuer le charroi portuaire. La MT était débordée de travail au moment de la récolte des betteraves sucrières.

En 1901, commença pour la société une période de prospérité. Cette année-là, une fabrique se mit à produire du coke à Willebroek. Il s'agissait de l'Association métallurgique pour la Fabrication du Coke, entreprise faisant partie du groupe Evence Coppée. La houille importée d'Angleterre par le port de Terneuzen était ensuite transportée à Willebroek. La MT emmenait le coke au Luxembourg et en Lorraine. C'était là une bien belle source de revenus. Cette même année, une sucrerie s'installa à Sas van Gent. Cependant, un projet d'implantation d'une aciérie entre Ter-

neuzen et Sluiskil ne vit jamais le jour.

En 1913, ce revers était déjà oublié. En effet, une fabrique de coke fut construite aux environs d'Axel.

La MT n'oubliait pas pour autant le trafic voyageurs. Déjà avant 1914, des trains rapides confortables relient Bruxelles Nord à Terneuzen et assureraient la correspondance avec le bateau d'Harwick. A Terneuzen, le service entre la gare et le bateau était assuré par une diligence appartenant à la MT. Le port de Terneuzen était d'ailleurs exploité par la Malines -

Terneuzen et par la Gand - Terneuzen. Les célèbres trains paquebots de la MT ne s'arrêtaient pas à la frontière. Les contrôles de police et de douane avaient lieu dans le train, entre Saint-Nicolas et Terneuzen. Un bien beau service pour l'époque. Le train paquebot était, pourrait-on dire, un TEE avant la lettre.

## matériel roulant

	1902	1906
voitures à vapeur	2	—
locomotives	18	20
voitures	28	49
fourgons	14	14
wagons fermés	21	80
wagons à bestiaux	47	—
wagons ouverts	409	637
wagons à coke	125	170
wagons plats	—	2
wagon grue	1	1
wagon tamponneur	1	1

*Sur la ligne Malines - Terneuzen, l'ouvrage d'art principal était le pont sur l'Escaut à Tamise (longueur : 343 mètres). La firme parisienne Gonin et Compagnie le construisit en un peu plus d'une année.*

*Carte postale du bon vieux temps. Grâce à la Malines - Terneuzen, Tamise disposait déjà d'une liaison ferroviaire en 1870.*

