

Station Denderleeuw

Eerste station: 1855 – (ca 1900)

Architect: Jean-Pierre Cluysenaar (1811–1880)

Tweede station: ca 1900-1918

Derde station: 1918–1962

Vierde station: 1962-

Architect: F. Verbeemen

Telegrafische code: FDD

Lijnen: 50, 50A, 50C, 89, 90



Station Denderleeuw, Leo Goossenaarts, 25 januari 2008 (Ref. L3200-35)

Eerste station 1855-(ca 1900)

Denderleeuw kreeg voor het eerst een station in 1855 toen de spoorlijn Aalst - Geraardsbergen in dienst werd gesteld. Voor het ontwerp van alle stations op de lijn werd de beroemde architect Jean-Pierre Cluysenaar aangesproken. Cluysenaar was ook de architect die de stations van de *Chemin de Fer de Dendre et Waes* ontwierp. Zijn ontwerpen hadden een zekere uniformiteit en waren geïntrigeerd in de omgeving. Daarom ontwikkelde Cluysenaar een aantal *stations de ville* naast een reeks *stations de campagne*.

Te Denderleeuw werd gekozen voor een plattelandsstation. Samen met de stations Lede, Ternat en Zele was dit één van de landelijke stations die door Cluysenaar werd ontworpen.



Vue perspective
Station de Campagne à Denderleeuw.



Uit: *Chemin de Fer de Dendre-et-Waes (d'Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost, Batiments des stations et maisons de garde par J.-P. Cluysenaar, Plaat 16 (Ref. C700399)*

De architect probeerde zo veel mogelijk de Vlaamse vormen in zijn plannen op te nemen. Het stationsgebouw te Denderleeuw was uniek in vele opzichten: het had een grondplan van vijf delen en was opgebouwd rond een achthoekige donjon.

Het station had twee wachtzalen: één voor de reizigers eerste en tweede klas en één voor de reizigers derde klas. Op het gelijkvloers waren de vensters afgewerkt met ronde bogen. Dit was ook toegepast bij de middelste vensters op de eerste en tweede verdieping van de achthoekige donjon. Tussen de twee ramen van donjon was langs de kant van het perron de naam 'DENDERLEEUEW' aangebracht.

De reizigers kwamen via een trap in de inkomhal van het station. Hier bevond zich ook de trap naar de privévertrekken van de stationschef op de eerste verdieping. In het bureel van de stationschef op het gelijkvloers konden de reizigers hun biljet kopen en daarna in de wachtzaal van hun klas plaatsnemen. Er waren geen specifiek daarvoor voorziene loketten. Op het gelijkvloers waren verder ook nog een magazijn en een keuken.

Op het perron voor het magazijn was er een luifel waar de reizigers nog even konden wachten op hun trein nadat de stationschef de trein aangekondigd had.



Postkaart van het eerste station Denderleeuw (Ref. Z13319)

Op de eerste verdieping waren er vier kamers voor de stationschef voorzien.

Op het dak van de achthoekige donjon waren kleine dakvensters voorzien en het donjondak werd versierd met een bolvormige pin.

Tegen het einde van de 19^e eeuw was het duidelijk dat het station te klein was en niet langer voldeed als station, voornamelijk door de toegenomen spooractiviteit. Het werd daarom als postgebouw ingericht. Vermoedelijk gebeurde dit op het einde van de negentiende eeuw.

In de nacht van 9 op 10 november 1918 werd het station gebombardeerd door de Geallieerden. Het oude en nieuwe stationsgebouw werden vrijwel geheel vernield door de gelijktijdige ontploffing van 340 munitiewagens tijdens dit bombardement.

Tweede station (ca 1900-1918)



Uit: *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*, Hugo De Bot, p. 99 (Ref. A24859)

Na de omvorming van het station van Cluysenaar tot postgebouw werd er een nieuw station opgericht. Het gebouw in baksteen had slechts een verdieping, muuropeningen met segmentboog en een aangebouwde luifel over de hele lengte van het gebouw kant perron. Dit gebouw werd samen met het station van Cluysenaar in 1918 totaal verwoest (zie hierboven).

Derde station (1918–1962)



Het derde station Denderleeuw, 30 januari 1963 (Ref. Z03700c)

Na de oorlog werd het vernielde station vervangen door een laagbouw onder een zadeldak waarvan er verder weinig gegevens terug te vinden zijn.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het station onder vuur genomen door de Duitse bezetter en de geallieerde troepen en werd daardoor zwaar beschadigd, maar het bleef toch nog vele jaren in dienst. Uiteindelijk werd het in 1962 vervangen door het huidige stationsgebouw en later afgebroken.

Vierde station (1962-)



De wachtzaal van het vierde station, begin jaren 1960 (Ref. K00167f)

Het nieuwe station werd op 30 juni 1962 in dienst genomen. Het is een strak en voor die tijd erg modern ontwerp, uitgetekend door F. Verbeemen. Het gebouw bestaat uit twee delen: een reizigersgedeelte (met onder andere loketten, wachtzaal en buffet) en een dienstgedeelte (seinhuis, technisch deel en het bureau van de stationschef). Het dienstdeel is ondergebracht in een groot monoliet blok, het ontwerp van het reizigersdeel doet meer denken aan de Expostijl van eind jaren 1950.

In 2010 werd in een nieuw gebouw een nieuw seinhuis geopend. Het verving behalve het oude seinhuis van Denderleeuw ook de blokposten van Ninove, Aalst, Ternat, Geraardsbergen, Burst en Zottegem.



Overdekte wachtruimte op het perron, Leo Goossenaarts, 25 januari 2008 (Ref. L3200-48)

Denderleeuw is een overstapstation. Dat is ook de reden dat het huidige station negen sporen telt, verdeeld over vijf perrons. Allen zijn overdekt en elk perron heeft ook een overdekte wachtruimte (het perron tussen sporen 4 en 5 telt zelfs twee wachtruimtes). De perrons zijn via twee reizigerstunnels toegankelijk. Eén tunnel loopt vanaf het loket tot spoor 9. De tweede tunnel maakt het station toegankelijk vanaf de achterzijde. De perrons kunnen met behulp van roltrappen bereikt worden.

Auto's kan men kwijt in een van de twee betaalparkings: vooraan het station aan het Statieplein zijn 344 beschikbare plaatsen. Aan de achterzijde is plaats voor nog eens 315 voertuigen. Fietsenstallingen zijn er op verschillende plaatsen voor- en achteraan het station.

Op 19 april 2021 gingen de werken van start voor de vernieuwing van de perrons. Hoofddoel is de perrons toegankelijk te maken voor mensen met een beperkte mobiliteit. Elk perron wordt bereikbaar via liften, trappen en roltrappen. De perrons krijgen nieuwe overkappingen, schuilhuisjes, zitbanken en informatieschermen. Er is ook aandacht voor veiligheid via camerabewaking en extra fietsparking.

De werkzaamheden zullen naar verwachting in 2027 worden afgerond.

Autoslaaptrein



Laadkaai van de autotreinen in Denderleeuw, Leo Goossenaarts, 16 juni 2000 (Ref. L1011-12)

Denderleeuw was tijdens een korte periode, van 2000 tot eind 2003, een opstapplaats voor autoslaaptreinen richting Zuid-Frankrijk en Italië.

Voor deze autoslaaptreinen werden in het station onthaalloketten voor de reizigers ingericht.

De specifieke laadplatformen die nodig waren om de auto's op de wagens te laten rijden werden overgenomen van het vroegere opstapstation van de autoslaaptrein (Schaarbeek). Ze werden op twee sporen in de goederenbundel van station Denderleeuw geïnstalleerd.

In 2006 waren er plannen om weer autoslaaptreinen te laten stoppen in Denderleeuw, maar dit ging niet door.

Laatste stoomtrein



De laatste stoomtrein komt aan in station Denderleeuw, 20 december 1966 (Ref. Z00539b)

Op dinsdag 20 december 1966 reed in ons land de laatste reguliere reizigerstrein die door een stoomlocomotief gesleept werd. Station Denderleeuw was het eindpunt van deze historische rit. Trein 8155 moest om 14u07 uit het station Aat vertrekken en om 15u15 in station Denderleeuw aankomen. Door de verschillende toespraken bij het vertrek kwam de trein echter pas om 15u26 in station Denderleeuw aan.

De eer om deze laatste reguliere stoomtrein te slepen viel te beurt aan stoomlocomotief 29.013 van de stelplaats Aalst. De locomotief werd bestuurd door de machinist Van Oost en de stoker D'Hoker. Zij werden begeleid door hoofdinstructeur Van Dessel.

Beknopte bibliografie

Artikels: Denderleeuw wordt station voor autotrein, *Gazet van Antwerpen*, 09-12-1996, BIB_J16860

HENDRICKX G. Les bâtiments des voyageurs, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, nr 85, 01-09-1963, p.18-21, BIB_K707308

JACOPS P. Geschiedenis: 30 jaar geleden: het einde van de stoomtractie, *Op de baan*, nr 28, p. 48-49, 12-1996, BIB_K17835

REDANT W Masterplan voor stationsbuurt Denderleeuw, *Standaard (De)*, 09-10-2007, BIB_J41704

Boeken: *IC IR Denderleeuw: spoorwegknooppunt*. NMBS, 1993, 32 p. BIB_A702732

Uit Denderleeuw, spoor alle richtingen uit. Denderleeuw: NMBS, 1995, 15 p. BIB_A702733

Persconferentie 3 juli 2009. Denderleeuw stationsomgeving. Bruxelles: B-Holding; Infrabel; De Lijn, 2009, 30 p., BIB_P313436

Station Denderleeuw wordt stap voor stap een toegankelijk en modern vervoersknooppunt. Brussels: NMBS; Infrabel, 2026, 7 p. BIB_P804149

CLUYSENAAR J.-P. *Le Chemin de Fer de Dendre-et-Waes (d'Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Batiments des stations et maisons de garde*. Bruxelles: B. Van der Kolk, 1855, 28 p. Ref. C700399

DE BOT, H. *Stationsarchitectuur in België, deel 1 1835 – 1914*, Turnhout: Brepols, 2002, 240 p. A24859

DE BOT, H. *Stationsarchitectuur in België, deel 2 1914 – 2003*, Turnhout: Brepols, 2003, 207 p. A24919

JACOPS P. *Het einde van de stoomtractie bij de N.M.B.S. 1965-1967*. Jenka, 1991, 56 p. BIB_C3316

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

Bibliotheekcatalogus: station Denderleeuw

Museumcollectie: station Denderleeuw