

Denderleeuw '95

Uit Denderleeuw, spoor alle richtingen uit

Onder het thema "uit Denderleeuw, spoor alle richtingen uit" stellen we u onze activiteiten voor en gunnen u tevens bij middel van een denkbeeldige wandeling een blik achter de schermen van een groot station.

Meer zelfs, we laten u meegenieten van wat de nabije toekomst aan de reizigers te bieden heeft. Iedereen heeft de mond vol over het HST-project. Niet minder spectaculair echter zijn de ambities van het STAR 2 I-plan dat de reizigers in het binnenland minstens evenveel zal verwennen dan de HST-klanten. Wij denken daarbij in de eerste plaats aan het opknappen van onze stations en stopplaatsen. De herinrichting van de perrons van ons station is daar een mooi voorbeeld van.

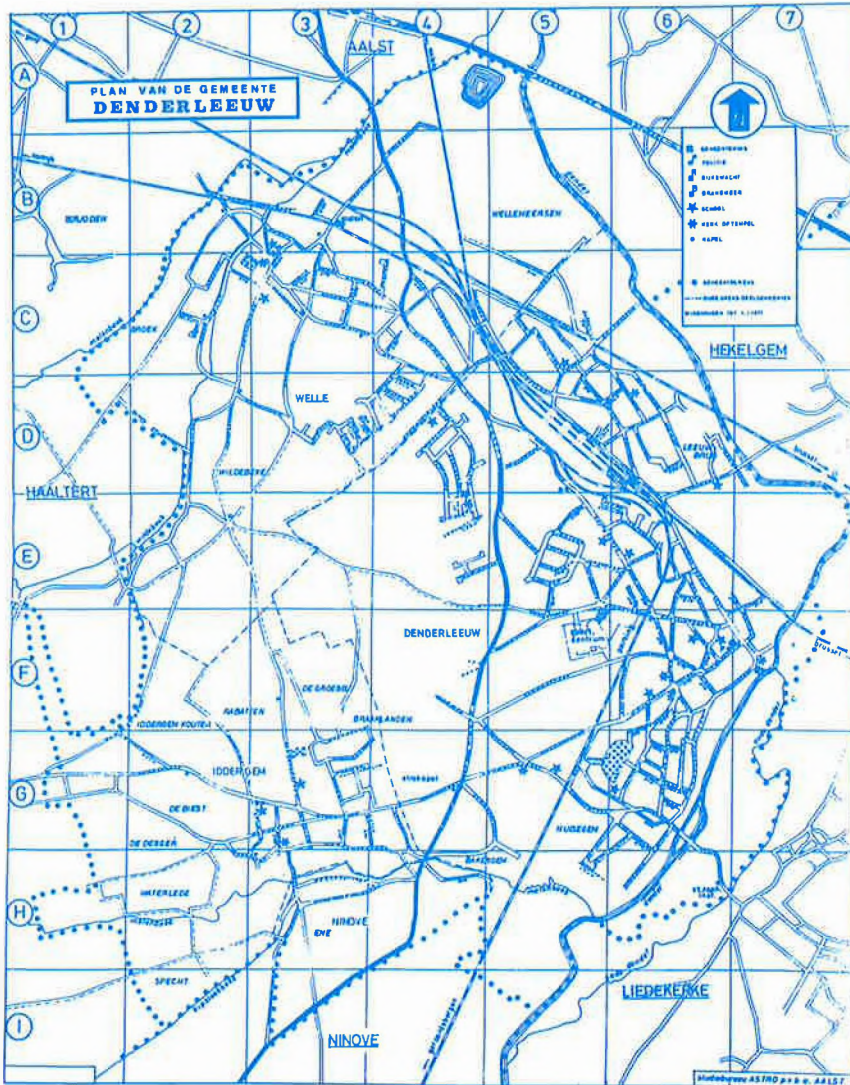
Nieuwe treinen maken hun opwachting. Het eerste rijtuig van een reeks werd onlangs aan de pers voorgesteld, en vandaag zijn we fier dit rijtuig in ons station aan het grote publiek te mogen voorstellen. Dit rijtuig met zeer groot comfort staat model voor de nieuwe motorstellen en dubbeldekkers die eerlang op de sporen zullen verschijnen en die ongetwijfeld ook de reizigers van ons station zullen verwennen.

Met deze brochure willen wij u een blijvende indruk meegeven van het werk in en rond het station van Denderleeuw, het station dat u op het goede spoor zet.

Denderleeuw, zondag 2 juli 1995

Rudy De Geeter
Stationschef

Denderleeuw een station op een spoorwegknooppunt



In het station van Denderleeuw komen vier belangrijke spoorlijnen samen, we kunnen dan ook terecht spreken van een spoorwegknooppunt.

Vanuit het station, dat de IC-status verworven heeft, vertrekken klokvaste treinen naar de vier windstreken;

- de IC-treinen naar Oostende die via Zottegem en Kortrijk richting kust sporen;
- de IC-treinen naar Gent via Aalst;
- de IC-treinen naar Brussel,
- de IC-treinen naar Dinant via Brussel en Namen;
- de IR-treinen naar Sint-Niklaas via Dendermonde;
- de IR-treinen naar Gent-Sint-Pieters

Lokale verbindingen met stoptreinen naar

- Dendermonde
- Geraardsbergen
- Zottegem-Oudenaarde
- Aalst
- Ternat-Jette-Eigenbrakel
- Gent-Sint-Pieters

Tijdens de drukste uren op weekdays komen hier nog piekurtreinen boven op, sommige van deze treinen rijden rechtstreeks naar het Europese Centrum te Brussel (Schuman - Leopoldswijk).

Deze treinen brengen u in het hart van de stad en bovendien worden de tijdrovende en energieverlindende files op autowegen en het toeslibbende stadsverkeer vermeden.

De HST-terminal met zijn zeer snelle en bijzonder comfortabele EUROSTAR en TGV-R treinstellen naar Londen (kanaaltunnel) en Parijs en de nationale luchthaven zijn in een zeer korte tijd bereikbaar. Kortom, vanuit het spoorwegknooppunt Denderleeuw ligt het land, Europa en de wereld voor u open.

Even cijferen

Op werkdagen weten dagelijks 12.000 reizigers de weg te vinden naar het station van Denderleeuw.

Nog eens 10.500 reizigers stappen over op aansluitende treinen, of hebben Denderleeuw als eindbestemming.

Dagelijks onthaalt het station dus 22.500 reizigers, wat meteen goed is voor een derde plaats in het district Noordwest, na de provinciale hoofdsteden Gent en Brugge.

Deze stroom reizigers wordt verwezen naar één van de negen reizigerssporen voorzien van perrons, naast deze sporen liggen nog 17 sporen die gebruikt worden voor goederentreinen, of treinen die tijdelijk uitgeweken worden.

Over al deze sporen rijden dagelijks (tussen haakjes de cijfers tijdens het weekend)

reizigerstreinen	464	(301)
goederentreinen (rangeringen, werktreinen, losse lokomotieven ...)	57	(67)
andere treinen	235	(56)



Een vleugje geschiedenis

De spoorlijnen en de stationsgebouwen

De eerste ervaringen met het spoor kreeg Denderleeuw in 1854 toen de spoorlijn 90 van Aalst naar Geraardsbergen over Ninove werd aangelegd. Het eerste landelijke station dateert dan ook uit die periode.

Alhoewel er in 1846 reeds concrete plannen bestonden voor het aanleggen van de lijn Aalst-Brussel, werden de werken slechts aangevat op 28 november 1853 en duurde het tot 1856 vooraleer Denderleeuw rechtstreeks met Brussel werd verbonden. Mede door deze aansluiting - of moeten we zeggen ontsluiting - kende Denderleeuw een aanzienlijke demografische aangroei en werd het station één van de belangrijkste spoorwegknooppunten van België.

Op 15 april 1866 werden de werkzaamheden aangevat voor de spoorverbinding naar Zottegem zodat de lijn 89 naar Kortrijk in 1868 tot stand kwam.

Met het uitbreiden van de spoorverbindingen barstte het landelijke stationnetje alras uit zijn voegen en moest meerdere malen uitgebreid worden. Het stationsgebouw zelf werd telkenmale verbouwd, vooral in 1871 werden belangrijke werken uitgevoerd.

In 1910 ging men van start met de aanleg van een directe lijn Brussel-Oostende met aftakking in Denderleeuw (lijn 50A). Na een onderbreking tijdens de oorlogsjaren 1914-1918 werden de werken verdergezet en werd deze lijn in 1930 in gebruik genomen. Spoedig werd de lijn algemeen "de nieuwe lijn" genoemd, een benaming die tot op heden stand heeft gehouden bij het spoorwegpersoneel.

De oorlogsjaren

Het station van Denderleeuw ontsnapte evenmin aan de verschrikkingen van de beide oorlogen en kreeg het als spoorwegknooppunt hard te verduren.

Gedurende de oorlog van 14-18 deed het station dienst als eindstation voor de Duitse troepen op weg naar het front aan de

Uzer en werd het goederenstation uitgebreid voor militaire doeleinden. In de nacht van 8 op 9 november, daags voor de wapenstilstand, werd het station nog gebombardeerd door de geallieerden. 340 goederenwagens beladen met munitie ontploften. Het oude en het nieuwe stationsgebouw werden volledig verwoest, samen met vele huizen uit de omgeving. Deze militaire actie heeft aan heel wat omwonenden het leven gekost.

Het heropgebouwde station overleefde de tweede wereldoorlog evenmin zonder kleerscheuren. Reeds op 10 mei, de eerste dag van de gevechten werden brandbommen op het station gedropt, evenwel zonder veel schade aan te richten. Nadien werd het station nog enkele malen onder vuur genomen door de geallieerden. Op 16 april 1944 had een trein met Russische krijgsgevangenen een oponthoud in het station. Tal van de gevangenen leden aan vlektyfus. Door de verzorging die de spoorwegaarbeiders aan deze gevangenen toedienden raakte de autochtone bevolking besmet en overleden een aantal van hen, onder wie één spoorwegaarbeider.

De recente geschiedenis

Het huidige stationsgebouw werd op 30 juli 1962 ingehuldigd door de heer Bertrand, toenmalig minister van Verkeerswezen.

De meest recente vermelding in de huidige geschiedenisboeken tenslotte betreft 20 december 1966. Die dag blies de stoomlokomotief 29013, die de eer had de allerlaatste reizigerstrein in normale dienst te Denderleeuw binnen te slepen, zijn laatste stoom af. Voortaan zouden stoomtreinen enkel hun stelplaats nog verlaten voor toeristische en nostalgische herdenkingsritten.

Elektrificatie

De nieuwe lijn tussen Brussel en Gent werd geëlektrificeerd in 1954. In 1982 volgde de lijn 89 Denderleeuw-Zottegem-Kortrijk, terwijl in 1986 de elektrificatiewerken op de lijn 90 Denderleeuw-Geraardsbergen-Edingen voltooid werden.

Een wandeling door het station

We betreden het station langs de "voor deur" en komen terecht in de wachtzaal of de lokettenzaal. De wachtzaal biedt heel wat meer dan haar naam laat vermoeden.

In de eerste plaats kan men natuurlijk terecht aan het loket voor het aanschaffen van een vervoerbewijs. Via de moderne SABIN-technologie kan men in een oogwenk in het bezit gesteld worden van een gedetailleerd vervoerbewijs of een treinkaart. Tram- en buskaarten, Telecards, alsook een spoorboekje of een Ardisc worden er eveneens te koop aangeboden.

Mochten de informatiepanelen die we verder op onze wandeling zullen tegenkomen ons onvoldoende inlichten dan staat de loketbediende steeds ter beschikking voor het geven van aanvullende informatie.

Mobiele infokiosk

Bij een ernstige ontredde van het treinverkeer wordt een mobiele infokiosk neergepoot in de wachtzaal. Gespecialiseerd personeel licht de cliënteel in over de toestanden, de vooruitzichten tot het herstel van de normale treindienst, of over eventuele vertragingen of mogelijke alternatieve reiswegen.

Automatische treinaanwijzer

Met de automatische treinaanwijzer, in feite twee videoschermen, worden de reizigers ingelicht over de eerstvolgende treinen die uit het station zullen vertrekken, met het uur van vertrek, het perron en de categorie van de trein, nl. :

- IC** - **Intercity-treinen**, stoppen enkel in de grotere steden;
- IR** - **Interregiotreinen**, stoppen behalve in de grotere steden ook nog in enkele middelgrote stations;

L -lokale treinen, stoppen in alle stations van het traject waarop ze rijden;

P -plekuurtreinen, bijkomende treinen die tijdens de piekuren of spitsuren de grote toevloed aan reizigers opvangen, deze uren vallen tussen 06.30 uur en 08.30 uur en tussen 16.00 uur en 18.00 uur. De uren buiten deze periode worden daluren genoemd.

T -toeristentreinen, bijkomende treinen tijdens de zomerperiode die inspelen op de soms massale uittocht naar voornamelijk de Kust en de Ardennen.

Deze aanwijzers kunnen naast de opgesomde inlichtingen ook korte berichten over het treinverkeer vermelden.

Infostand

Naast de krantenkiosk vinden we een infostand waar we gratis folders van het volledige produktengamma van de NMBS terugvinden.

Krantenkiosk, wafelhut en stationsbuffet

In deze lokalen biedt de NMBS een bijkomende service aan; een krant, een tijdschrift of een versnapering voor op de trein, of nog vlug een verfrissing voor de dorstige kelen.

Dienstregelingstabellen van "De Lijn"

De autobussen van de lijn **Aalst-Ninove** stoppen aan het station en zorgen voor een vlotte overstap naar de omliggende gemeenten. Op de dienstregelingstabellen vinden we de vertrektijden van de bussen van de lijn 33 terug.

We sluiten de rondgang in de wachtzaal af met een poëtische noot: een gedenkplaat die herinnert aan de dichter Guido Gezelle die in het jaar 1897 een gedicht schreef in het station van Denderleeuw.

We verlaten de wachtzaal en wandelen verder naar de onderdoorgang vanwaar we toegang hebben tot de negen reizigerssporen.

Onmiddellijk vallen de "gele dienstregelingsaffiches" op. Deze affiches vermelden alle treinen die in een etmaal uit het station vertrekken of er stoppen. Om het raadplegen van deze affiches te vereenvoudigen wordt sinds kort de dienstregeling gesplitst in affiches voor de weekdays "maandag tot vrijdag" en affiches voor "zaterdag, zonen feestdagen", gevisualiseerd door de conventionele tekens A en C in lichte druk op de achtergrond.

Deze affiches worden op verschillende strategische plaatsen in het station voorgehangen (vb. op ieder perron en aan de diverse toegangen).

We zetten onze wandeling verder naar de nieuwe onderdoorgang en komen op de grote pendelparking. Voor wie de moed niet heeft het aantal parkeerplaatsen te tellen, vertellen we graag dat er 736 zijn. De zwakke weggebruiker werd evenmin vergeten, want niet minder dan 672 tweewielers kunnen hier gestald worden, en bovendien gratis!

O Dichtergeest

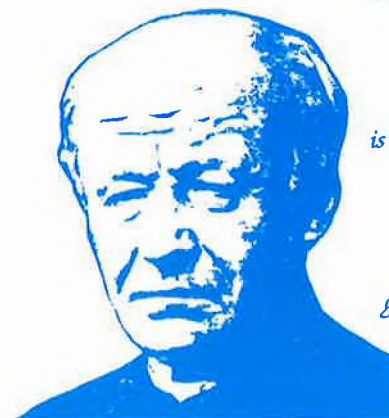
*O Dichtergeest, van wat al banden
hebt gij mij, arme knecht, verlost,
en, uit uw handen,
wat heeft uw dierste gunst mij weinig werks gekost!*

*Gij godlijk wezen doet mij leven
waar menig andre sterven zou,
en ongegeven
is nog de grote gift waarom 'k 'u derven wou.*

*Gij zijt genezen, en de wonden
de diepe, o wondre, toen gij, teer
die hebt gevonden,
getint en toegetast, zijn gaven en zonder zeer.*

*Hoe menigwerf, hoe duizend malen
hebt gij, o geest, mij dit gezeid:
maar hoe herhalen?*

'k gevoel 't, en zuchtte, eilaas, naar uw welsprekendheid!



Denderleeuw, 26 juli 1877

Guido Gezelle

Het seinhuis

Het seinhuis bevindt zich op "zolder", in een als balkon boven het station verheven lokaal met grote ramen die een panoramisch zicht op het station geven.

Op de toegangsdeur staat klaar en duidelijk vermeld "verboden toegang voor onbevoegden". Voor één keer negeren we dit verbod en stellen we de deur voor u open.

Het seinhuis, in spoorwegtaal bekend onder de naam "blok 5", is het hart van het station, de machinekamer vol met mysterieuze flinkerende lichtjes en biepende zoemers. Het meest in het oog springende deel is het optisch controlebord (O.K.B) waarop alle sporen van het station en de zone die door het station gecontroleerd wordt schematisch zijn voorgesteld. Hier leggen de seingevers de wisselstraten aan (de rijweg die de treinen moeten volgen om op een ander spoor te komen) en zetten ze de seinen open. Met één druk op een toets kunnen de seingevers op hun bedieningslessenaar verschillende wissels en seinen in één keer bedienen. Een aangelegde wisselstraat licht wit op op het O.K.B, het witte licht kleurt rood zodra een trein de aangelegde wisselstraat berijdt. In totaal controleert het seinhuis 101 wissels en 50 seinen die verspreid liggen over een afstand van meer dan zeven kilometer (gaande van Sint-Katharina-Lombeek over Liedekerke en Denderleeuw naar Welle).

Naast de effectieve ingrepen in het treinverkeer gebeuren op het seinhuis een aantal controles op de veiligheidsvoorzieningen zoals de lichten en de slagbomen van de overwegen. Zodra hier een storing of een defect wordt vastgesteld, worden de nodige veiligheidsmaatregelen getroffen.

De mededelingen en de aankondigingen die aan de reizigers in het station worden medegedeeld, worden eveneens van hieruit door de speaker omgeroepen.

Het geheel van de verrichtingen op het seinhuis staat onder het toezicht van de bewegingsleider. Een negen maanden durende theoretische en praktische opleiding, gevolgd door een permanente bijscholing moet garant staan voor de vereiste vakkennis. Samenwerking, kalme en vooral ervaring zijn op een seinhuis onmiskenbare elementen om het treinverkeer in alle orde

en regelmaat te laten verlopen.

Met het bezoek aan het seinhuis komen we aan het einde van onze wandeling. We hopen dat wij u een aantal aspecten van de dagelijkse realiteit, die soms verborgen blijven voor de treinreiziger laten zien hebben, en u een dieper inzicht bijgebracht hebben over de werking van ons station.

Een kennismaking met het stationspersoneel.

De NMBS is nog steeds één van de grootste werkgevers in ons land. Per 1 januari 1995 stonden nog 41.993 personen ingeschreven op de loonlijst.

Het station van Denderleeuw stelt momenteel 82 mensen tewerk, met aan het hoofd de stationschef, ook zonechef genoemd. De stationschef is immers ook verantwoordelijk voor de stations Ede, Haaltert, Liedekerke, Ninove en de stopplaatsen Eichem, Iddergem, Okegem en Welle die samen de "zone Denderleeuw" vormen. Bovendien is de stationschef eveneens verantwoordelijk voor het treinverkeer op de rechtstreekse lijn Brussel - Gent tussen Dilbeek en Melle.

Het stationspersoneel wordt opgedeeld in :

Het personeel van de "beweging"

de stationschef en de adjunct-stationschef
de onderstationschefs, adjunct-onderstationschefs en
factageklerken de seingevers, rangeerders en laders.

Zij hebben allemaal een wel omschreven opdracht in de organisatie en zorgen elk op hun niveau voor de veilige uitvoering van het treinverkeer. Zij werken meestal in een ploegenstelsel zodat het station 24 uur op 24 uur bemand is, dit zowel op weekdays als tijdens de weekends.

Deze categorie van personeel is uniformplichtig, de stationschef, onderstationschefs en hun adjuncten dragen een kepie met een opvallende amarantrode band en goudkleurige banden volgens hun graad. Bij de stationschef is ook de bovenzijde van de kepie amarantrood.

De rangeerders lopen echter het meest in de kijker en dat is ook de bedoeling van hun kanariegele kostuum en helm. Het is immers hun taak om tussen de locomotieven en wagens of rijtuigen de koppelingen aan te haken of te lossen. Dat dit werk niet zonder gevaar is spreekt voor zichzelf. De knalgele kleur van hun werkpak helpt hun veiligheid te verhogen.

Het administratief personeel

- personeel ontvangst

De ontvanger van het station leidt zijn team van bedienden die allen instaan voor de verkoop van vervoerbewijzen, de financiële verrichtingen in het station, boekhouding en het geven van telefonische inlichtingen.

- personeel algemene dienst

Deze dienst beheert de administratie in het station, en is in feite het secretariaat van de stationschef.

Het technisch personeel

Hoewel tewerkgesteld in het station en de zone behoort deze 72 man sterke ploeg niet tot het stationspersoneel, en staan ze ook niet onder het rechtstreekse toezicht van de stationschef.

In deze groep personeel onderscheiden we o.a. :

- **de electrotechniekers** die instaan voor het onderhoud en de herstelling van de elektrische uitrustingen;

- **de spoorleggers en bankwerkers** die ervoor zorgen dat de treinen in optimale veiligheidsomstandigheden veilig over de sporen kunnen rijden.

Allen samen vormen ze een coherente ploeg die dagelijks zorgt voor een kwalitatief treinaanbod vanuit dit station.