

Het station van Vertrijk van 1837 tot 1984

** Artikel uit het tijdschrift van Velpelven in 1984 door Robert Geyssens, overgenomen, aangepast en herwerkt door Karin Plattau. (foto's archief Edward 'Chille' Michiels).*

Voor de eerste rit tussen Leuven en Tienen, op 21 september 1837, met Leuven-kermis, werd een fonkelnieuwe locomotief ingezet. (www.bierbeek.be/1837-de-aanleg-van-de-spoorweg)

Er was maar één spoor.

Toen het treinverkeer zich verder ontwikkelde en stilaan meer bloei kende, voelde men de noodzaak van een tweede spoor. Het was evident dat men deze door de tunnel van Kuntich trachtte te leiden.

Het is tijdens deze werkzaamheden dat de tunnel instortte in januari 1845. (zie filmpje van 2007 gepost op de facebookpagina Velpelven op 10/09/2022 door Guido Langendries)

De stoomtreinen zouden het uithouden tot in het midden van de twintigste eeuw.



Le Belge (Frans voor 'De Belg') was een Belgische stoomlocomotief uit 1835. Hij werd gebouwd door de Société anonyme John Cockerill en was de eerste locomotief die buiten Engeland en de Verenigde Staten werd geproduceerd.
[bron: Wikipedia]

In mei 1955 reed de laatste stoomtrein in actieve dienst van Vertrijk binnen.



Achteraf zouden nog verschillende stoomtreinen door onze contreien bollen. Dat was dan telkens op initiatief van een groepering. Zo reed voor het laatst in 1981 een stoomtrein door

Vertrijk. De passagiers waren mensen in klederdracht van vroeger. De rit was georganiseerd door de vrienden van de stoomtrein van Berchem.

De uitbating van de spoorlijn maakte de uitbouw van de stations noodzakelijk. Dit gold evenzeer voor Vertrijk waar dringend een stationsgebouw moest opgetrokken worden net zoals in Leuven en Tienen. In het archief van de NMBS is er sprake van een zomerstation in Vertrijk geopend op 8/11/1837. Vermoedelijk was dat ook een houten constructie.

“Op de zitting van 29 november 1837 verwelkomt de burgemeester de oprichting van een tussenstation, dat in Vertryck aan de grens van deze gemeente is gevestigd.” (uit *Boutersemse Quohieren* - Guido Langendries)

Wijlen pastoor Kempeneers van Vertrijk heeft in het archief van Vertrijk kunnen achterhalen dat de aanvraag tot oprichten van een (vermoedelijk stenen) gebouw gedaan werd aan de gemeente in 1840.

In het archief van de NMBS staat ook:

- 10/08/1853: openbare vergunning van bouwwerken voor een inkomstengebouw en bijgebouwen
- 28/11/1854: voor de voltooiing van het station Vertryck wordt een budget van 20.500F voorgesteld: bouwen en opslaan (12.000F), grondverwerving en talud (6.500F), bestrating (2.000F)

Het station werd opgetrokken aan de noordelijke zijde van de spoorweg.

Het stationsgebouw, dat niet-standaard is, komt overeen met de architectuur van de eerste decennia van de Belgische Staatsspoorwegen voor de ontwikkeling van de eerste standaard trapgevelstations. Het was een rechthoekig twee verdiepingen tellend gebogen booggebouw onder een laag dak. (fr.wikipedia.org)



(kaart gepost in 1908)



Tezelfdertijd werd een cabine gebouwd (links op de postkaart). Van daaruit werden wissels getrokken en werden ook de barelen (zie uiterst rechts), één voor de voetgangers en één voor de voertuigen geopend en gesloten.



Op de nationale feestdag, 21 juli 1899, poseert het voltallige personeel (toen 22 personen) van het treinstation te Verrijck.

Tussen 1905 en 1922 bouwde Gilain in Tienen 87 stoomlocomotieven, waarvan 64 voor de Belgische Staatsspoorwegen. (Zie artikel 'De enig bewaarde Gilainlocomotief' uitgegeven door De Reensteen in 2007)



Stoomlocomotief 41.195 werd in 1910 voor de Belgische Staatsspoorwegen gebouwd door Les ateliers de J.J. Gilain in Tienen.

Na jarenlange inzet voor zowel reizigers- als goederenvervoer, werd de locomotief eind jaren '50 uit dienst genomen.

Vertrijk was gelegen aan een drukke spoorweg en zou tijdens de Tweede Wereldoorlog dikwijls het slachtoffer worden van sabotagedaden aan de spoorlijn zowel in de eerste als in de tweede wereldoorlog. Vergeten we niet dat de Duitsers veelvuldig gebruik maakten van deze weg voor de aanvoer van munitie, oorlogsvoertuigen, manschappen en voedingswaren.

Enkele sabotageacties uit den Grooten oorlog:

Vrijdag 11 september 1914 om 9u30 hadden de Karabiniers-Wielrijders of 'Zwarte Duivels' vernielingswerken aan de spoorlijn te Roosbeek bewerkstelligd. Door een brugje of duiker op te blazen, werd een bres van 8 meter geslagen en de sporen waren over een 20-tal meter verwoest.

Op dinsdag 29 september 1914 lieten 4 Belgische soldaten een bom ontploffen op de belangrijke spoorlijn 36, tussen Lovenjoel en Vertrijk.

Hier onder de opsomming van sabotagedaden uit WO II, zoals beschreven in het boek 'Partizanen in Vlaanderen' en meer bepaald "Het actieverslag van Korps 034-Leuven".

- 3 april 1944

te Vertrijk mislukt een spooractie op de lijn Leuven-Tienen door gebrekkig materiaal

- 30 april 1944

te Roosbeek op de lijn Leuven-Tienen op twee plaatsen de vier spoorstaven tegelijk gedynamiteerd wat grote vertraging teweegbracht

- 9 juni 1944

te Vertrijk worden vier wissels aan het spoor Leuven-Tienen en een brug gedynamiteerd en gedeeltelijk vernield

- 17 juni 1944

te Vertrijk wordt het spoor Leuven-Tienen gedynamiteerd

- 30 juni 1944

te Vertrijk wordt de lijn Leuven-Tienen opgeblazen en een brug zwaar beschadigd

– 11 juli 1944

Te Vertrijk bezetten 14 Partizanen het station, nemen het personeel gevangen, plaatsen de nodige springstofladingen in de seincabine en onder de vier wissels, verwittigen alle inwoners van de omliggende huizen dat ze deuren en vensters moeten openzetten en in de kelder gaan schuilen en blazen alles op.

De seincabine en een gedeelte van het station zijn verdwenen evenals de vier wissels die voor de derde maal in deze gemeente op de lijn Leuven-Tienen springen

– 21 augustus 1944

te Vertrijk wordt op de lijn Leuven-Tienen een trein tegengehouden, in twee gesplitst en op mekaar ingestuurd; grote schade en beide sporen geruime tijd geblokkeerd.

Vertrijk lag op een zeer drukke spoorlijn die Duitsland verbond met Brussel, de kust en Engeland. Het station van Vertrijk was een zeer belangrijke laadplaats van tal van goederen o.a. voor het vervoer van suiker van het fabriekje van Philippe de Wouters d'Oplinter.

Tot in 1950 werden kalveren geladen voor de slachthuizen van Leuven en Anderlecht.

Ook stro en vlas werden druk verhandeld. Het stro kwam uit de omgeving van Vertrijk. Het vlas was afkomstig uit Wallonië. De aankopen gebeurden vooral door J. Nolle.

Deze beide producten werden aangevoerd met karren, die op een bascule werden gewogen voor en na het lossen. De wagens mochten niet te hoog of te breed geladen zijn. Hiervoor gebruikten men een ladingsmal.

Aan de verhandeling van stro en vlas kwam een eind in 1957-1958.

Zoals eerder vermeld : In mei 1955 reed de laatste stoomtrein in actieve dienst van Vertrijk binnen. Het was voordien plannen wanneer je de was buiten ophing als je in de buurt van het station woonde. Daarna reden er dieseltreinen en nog later elektrische treinen.

Vertrijk was eveneens een druk bietenstation. Tot 3 wagons per dag werden er tijdens de campagne geladen.

Ook hiermee was het gedaan in 1960-1961 toen de bieten met vrachtwagens vervoerd werden. Vanaf dan was het gedaan met Vertrijk als goederenstation.

In 1971 kwam er een brug onder de spoorweg en werden de 'barelen' of slagbomen afgeschaft, hetgeen een vlotter verkeer mogelijk maakte in de drukke Stationsstraat.



In 1947 zagen de barelen er nog zo uit !



Het 'café de la Station' of 'café Renquin' in de volksmond, (links) en café 'Tuur Noë' (rechts) aan de treinoverweg, toen nog met slagbomen, eind jaren '60 van de vorige eeuw.

In 1973 een nieuw stationsgebouw opgetrokken aan de zuidzijde, dus aan de overkant van het oude vertrouwde gebouw dat werd afgebroken in 1974-1975.



Het oude 'statiegebouw' vlak voor de afbraak



Het nieuwe, moderne stationsgebouw van Verrijk, gebouwd in 1973.

Treinreizigers in Verrijk

Gezien zijn ligging zouden veel personen gebruik maken van het station in Verrijk. Hetzij om naar het werk te gaan, hetzij om naar school te gaan, hetzij om naar de markt in Leuven of Tienen te gaan.

Ook hier is een evolutie merkbaar, wat vooral het gevolg is van de opkomst van de autobussen en de auto's. Wat de arbeiders en bedienden betreft kan men stellen dat in 1958, een topjaar in het treinverkeer, ca 200 weekabonnementen te Verrijk uitgereikt werden.

In 1984 is dat geslonken tot 30, alhoewel men niet mag vergeten dat er intussen maandabonnementen werden uitgeschreven. Hetzelfde fenomeen ziet men bij de schoolgaande jeugd. Waar tijdens de topjaren, alleen in de richting Tienen, dagelijks ca 200 scholieren reisden, is dat in 1984 tot ca 10 geslonken.

Ik, Robert Geyssens vond het interessant om na te gaan waar de werkende mensen de trein namen in 1970.

Hiervoor baseer ik me op de volkstelling van 31/12/1970. Op dat ogenblik is Boutersem, Kerkom, Roosbeek en Verrijk net gefusioneerd.

De cijfers hebben dan ook betrekking op de inwoners van deze deelgemeenten die de trein namen tenzij in Roosbeek, tenzij in Verrijk.

We houden dus geen rekening met de inwoners van Neervelp en Willebringen die pas op 1/1/1977 Boutersem komen vervoegen.

Uit mijn onderzoek blijkt dat op 31/12/1970 in Boutersem (Boutersem +Kerkom +Roosbeek + Verrijk) 622 personen de trein namen om naar het werk te gaan op een totaal van 1300 inwoners die buiten de gemeente werkzaam waren. Dus ongeveer de helft van de buiten de gemeente werkende bevolking nam de trein.

Zij reden naar 7 verschillende provincies en waren werkzaam in 54 steden en dorpen van België. Aan hoger geciteerd cijfer moeten dan toegevoegd worden : de schoolgaande jeugd en de ééndagsreizigers.

Uit voorgaande blijkt dat haast 16% van de totale bevolking gebruik maakte van het openbaar vervoer. Volledigheidshalve moeten we hier aan toe voegen dat op 31/12/1970 ca 300 personen met hun eigen wagen naar het werk reden en er 76 meereden.
In die zelfde periode namen ongeveer 200 inwoners van Boutersem dagdagelijks de bus om naar het werk te gaan.

Personeel in het station in Verrijck tot in 1984

Heps Louis ° 18/5/1924 was stationschef in Verrijck van 1/6/1963 tot 31/5/1984. Hij woonde in de Kapelstraat 26 en heeft die functie haast 20 jaar uitgeoefend. Op 10 oktober 1939 was hij reeds **porteur** (= *kruier*) te Verrijck.

Op 1/4/43 was hij werkzaam als klerk in het station van Leuven.

In 1954 keerde hij terug naar Verrijck als klerk. Hij was dat jaar gedurende 3 maanden plaatsvervanger.

Op dat ogenblik was Cornelis, afkomstig van Hamont, stationschef. Hij had Billen opgevolgd. In 1958 werd Cornelis opgevolgd door Van Rompaye uit Mechelen.

De volgende en laatste stationschef van Verrijck werd Louis Heps.

Buiten de stationschef vermelden we nog twee mensen die er een groot deel van hun leven werkten :

- August Brants °14/02/1921, †2/05/2011 van 1947 tot 1964-1965. Hij was **klerk** en woonde in Martelarenstraat 31. Zijn vrouw was kapster Yvonne Dewit.
- Gustaaf Van Froyenhoven °9/06/1924, †2015 woonde in de Brugstraat met echtgenoot Angèle Verheyden. Hij was **lader** en stond in voor het onderhoud van het station. Hij was in 1984 nog steeds in dienst.
Gustaaf was lid van de NKB-weerstand (Nationale Koninklijke [koningsgezinde] Beweging), een verzetsgroep vooral actief in Brussel en Vlaanderen.

Op 3 juni 1984 startte de N.M.B.S. Een klokvast treinsysteem

De directe, semi directe treinen en omnibussen werden vervangen door Intercity's, Interregionale en stoptreinen.

De eerste dag bleek dat de invoering van de snellere treinen een uitstekende zaak was. De N.M.S. Had alles op alles gezet om de eerste dag heelhuids door te komen. Er werd niets aan het toeval overgelaten. Op alle grote en middelgrote stations werden extra mensen ingezet om reizigers te informeren en te begeleiden. Er werden ook extra machinisten en treinwachters achter de hand gehouden voor het geval dat het nodig mocht zijn.

De herstructurering bracht de **sluiting van in totaal 231 stationnetjes** mee. 81 in het Nederlandstalig België, 148 in Wallonië en 2 in de Brusselse Regio. Er blijven nog 563 stations over in Vlaanderen, 282 in Wallonië en 29 in Brussel.





De oude 'statie' van Roosbeek werd afgebroken eind jaren '60 van de vorige eeuw.



In de plaats van het stationsgebouw van Roosbeek, kwam er enkel een betonnen wachthuisje aan ieder spoor. Tot de treinstopplaats afgeschaft werd in 1984.

Bij de buurtspoorwegen waren naar verluidt weinig problemen. Van de 911 bijkomende ritten voor de bediening van afgeschafte stations en het verzekeren van de treinaansluitingen waren er slechts 10 overbezet. Dat was nauwelijks 1%.

Van de 1253 voorzieningen van bus en trein konden de buurtspoorwegen er 48 niet verzekeren.

Een percentage van 4%.

De sluitingsnorm werd door de N.M.B.S. vastgesteld op gemiddeld 200 instappende reizigers op een werkdag.

De invoering van het nieuwe treinsysteem was aan leiding tot heel wat acties.

In onze gemeente werd het station van Roosbeek gesloten.

Een referendum werd georganiseerd waaruit mocht blijken dat de norm voor sluiting ver overschreden waren.

Door de werkgroep Openbaar vervoer werd een persmededeling verspreid.

Inwoners van Roosbeek en Kuntich slachtoffers van nieuwe treinregeling

Door de werkgroep Openbaar Vervoer werd een persmededeling verspreid, waarin zwaar wordt uitgehaald tegen de «misleidende vorm van reclame door de NMVB». In een reclamefolder uitgaande van de NMVB en huis aan huis bezorgd bij de inwoners van Kuntich en Roosbeek, stelt de NMVB het zo als zou de bus de reiziger aan huis afhalen en hem later weer even vlot thuis brengen.

In werkelijkheid, zo zegt de Werkgroep, is het voor Roosbeek en Kuntich vanaf 3 juni veel slechter gesteld. Bij de vroegere trein- en busregeling werden beide gemeenten dagelijks bediend door 47 stoptreinen en 45 autobusdiensten. Na de reorganisatie moet Kuntich het stellen met 55 busdiensten per dag en Roosbeek zelfs met 51 busdiensten. Als merkwaardigheid bij deze regeling wordt aangestipt dat in Kuntich meer reizigers van de trein gebruik maken dan vereist werd door de NMBS-normen voor het behoud van stations.

De werkgroep zegt ook dat de bussen minder stipt, trager en minder comfortabel zijn dan de treinen. Ook de reistijd wordt onder ogen genomen en gesteld wordt dat de reistijd tussen Kuntich en Leuven met 10'

wordt verlengd en deze tussen Roosbeek en Leuven met 9', en dan nog op voorwaarde dat de bussen niet klem geraken in de files aan de Tiensepoot te Leuven. Bovendien wordt niet voorzien in de vervanging van de vroegste en de laatste trein in beide stations. Zo vertrekt de laatste bus uit Leuven in de nieuwe regeling om 20.55 u.

Maar ook financieel komen de pendelaars er slecht af, omdat zowel voor de bus als voor de trein een vaste eindtaks moet betaald worden.

De werkgroep vindt het helemaal niet denkbeeldig dat meer en meer reizigers zich met een personenwagen naar het dichtstbijgelopen station zullen begeven, in dit geval Tienen of Verrijk. Dat zal voor beide plaatsen verkeersdrukte en parkeerproblemen meebrengen, want noch Tienen, noch Verrijk is voorzien van voldoende parkeerruimte. Om te protesteren tegen deze gang van zaken, deelden leden van de werkgroep aan de busstations van Kuntich en Roosbeek en in het station van Leuven folders uit, waarop minister De Croo staat afgebeeld als een lifter die een bereidwillige autobestuurder zoekt die hem naar Kuntich brengt.

Het station van Verrijk (vervolg Velpeleven 2025/2)

Uit het archief van een Verrijkse pastoor :

Er was een drievoudige klacht van de pachter van de Bosthoeve om daar een noodbrug te maken opdat hij niet telkens een lange omweg moest maken.

Er is in 1835 tegen het beheer van de spoorwegen een proces-verbaal opgemaakt rond:

- de ondertunneling van de spoorweg Verrijk- Boutersem die er niet was (huidige brugje Brugstraat)
- de afschaffing van de overweg Verrijk- Roosbeek en op deze klacht werd gunstig ingegaan (gemeente-archief Verrijk 1835, 36 en 38)

Bareelrechten

Velpeleven 1994/1 blz. 21

Het koninklijk besluit van 3 oktober 1845 stond de gemeente toe, vanaf het tijdstip vast te stellen bij ministeriële beschikking, gedurende tien opeenvolgende jaren een tol te heffen, gelijk aan het bareelrecht van de grote wegen en dit op een gekasseide weg lopende van Neervelp tot het station van Verrijk en de steenweg Brussel-Luik.

Op 3 september 1866 besprak men het voorstel tot de ophefing van de bareelrechten op de buurwegen, maar op 9 december 1871 werd het bareelrecht nog verpacht aan Joannes Remigius MULS (1) voor 510 fr.

In 1879 was Edigius Ludovicus DEHENNIN (2) bareelpachter. Hij liet hiervoor Josephus COSTERMANS op 5 april 1879 en Eduard TROONEN op 22 oktober 1879 als ontvangers aanstellen (4).

Op 19 september 1894 werden de ontvangsten voor de bareelrechten verpacht aan Louis ABTS (5) voor 3 maanden en 11 dagen aan 510 fr.

Het jaarlijks bareelrecht te beginnen vanaf 1 januari 1895, werd op 26 december verpacht aan Remi MULS voor de som van 800 fr.

- (1) Geboren te Verrijk op 28 augustus 1826 als zoon van Matheus MULS en Maria Theresia GEYSENBERGH. Hij overleed als vrijgezel op 13 mei 1911.
- (2) Geboren te Boutersem op 17 november 1830 als zoon van Bartholomeus DEHENNIN en Maria Josephus PauLUS. Hij huwde er op 27 oktober 1852 Anna Paulina DEVADDER, geboren op 11 september 1831 als dochter van Henricus DEVADDER en Anna Elisabeth CRABBE.
- (3) Geboren te Boutersem op 11 februari 1851 als zoon van Joannes Baptist COSTERMANS en Carolina SMETS, gehuwd te Lubbeek. Hij overleed te Boutersem op 3 januari 1926 als vrijgezel.
- (4) Algemeen rijksarchief - Hedendaagse Archieven van de Gemeente – Verrijk – Nr. 2 – Zittingen van de Gemeenteraad 1876-1880.
- (5) Geboren te Verrijk op 14 februari 1875 als zoon van Guilielmus Philippus ABTS en

Antonetta DEVROEY. Gehuwd op 7 januari 1893 met Petronella BAEP, geboren te Opvelp op 5 januari 1868. Hij overleed te Verrijck op 19 oktober 1910, zij later.

V. Brams

Ongevallen

Velpeleven 1994/2 bz. 75

- Op 12 september 1849 werd Perus VANSTEENVOORT , samen met Louis CRABBE van Boutersem, bij het werekn aan het viaduct, verrast door een treincovooi en hij verongelukte hierbij. Zijn hoofd werd verpletterd en hij verloor beide benen.

- Antoinde DUGOLS van Leuven verongelukte op 27 april 1860 op de spoorweg te Verrijck.

V. Brams

Kalveren in het station voor WO I

Velpeleven 1996/2 blz. 37

De Heer E. Vlierberg schrijft het volgende in zijn boek: 'Het Hageland'.

Het Hageland leverde, voor de oorlog 1914-1918, vele kalveren aan de tramstaties of aan de staties van het grote spoor. Verrijck was echter wel de voornaamste verzendingsplaats.

In het winterseizoen (herfst-winter) werden wekelijks gemiddeld 70-80 dieren naar Brussel verzonden.

In de zomer (lente-zomer) klom dit cijfer op tot 130.

Ook naar het slachthuis van Ans bij Luik werden, doch in mindere mate, kalveren gestuurd.

Uit het station van Verrijck gingen er 300-325 per jaar naar toe.

Donderdagmorgen, vanaf 4.50 uur in de zomer, ging het er druk aan toe rond de spoorhal van Verrijck.

Toen vertrokken de kalveren voor Brussel bestemd. De boeren brachten hun dieren om ze aan de kooplieden aan te bieden.

Ze werden daar gewogen en volgens de overeengekomen prijs betaald per kilo levend gewicht.

Over dit wegen hoorde men in de verschillende afleveringsplaatsen talrijke klachten, zowel van de ene als van de andere partij. De boeren beweerden dat men hen bedotte in gewicht aan de bascuul.

De kooplieden kloegen dat, niettegenstaande de overeenkomst, de boer zijn kalveren vooraf had laten drinken, om hun gewicht te verzwaren."

Tekst lichtjes aangepast aan huidige spellingsregels.

Stationschefs van 1842 tot 1920 van 3e tot 6e klasse

Bij het besluit van 19 januari 1842 werd L. BRACQ aangesteld als 'officier de policede 3e classe sur le chemin de fer de Boutersem'.

Joannes Benedictus Franciscus AERTS, postontvanger en voorheen gemeenteontvanger te Boutersemen Te Vertrijk, werd stationschef vanaf 8 januari 1850.

Vanaf dan was de stationschef tevens postbeheerder. Hij bleef het tot 1855.

J.G.H. RUYTERS was in 1855 hulp-commies (administratief ambtenaar), haltechef. In 1857 was hij stationschef 4e klasse.

J.A.F. SCHEPPERS was van begin 1858 tot 1860 klerk in 3e klasse.

In 1860 was hij stationchef 6e klasse.

P.E.M. RUMMENS was van begin 1861 waarnemend stationschef, in 1862 stationchef 6e klasse en in 1863 stationchef 5e klasse.

H.F.A.D. HERZET was van 1864 tot 1868 stationschef 5e klasse.

J.J. VERLAINE was van 1869 tot 1871 stationschef 5e klasse.

VAN PLADIUS was van 1873 tot 1876 stationschef 4e klasse.

F. OST was van 1877 tot 1879 stationschef 5e klasse.

J.E.CORTVRIENDT was van 1880 tot 1881 stationschef 4e klasse.

H.J. ARNOULD was van 1882 tot 1887 stationschef 4e klasse.

G.M. TASKIN was van 1880 tot 1890 stationschef 4e klasse.

L.C.A. WILLIQUET was van 1881 stationschef 5e klasse en in 1892 en 1893 stationschef 4e klasse.

L.R. DUCOURANT was in 1894 stationschef 4e klasse.

C.X.M.G. DAUFRESNE de la CHEVALERIE was in 1895 stationschef 4e klasse.

VAN BILLOEN was van 1897 tot 1899 stationschef 4e klasse.

Alexander Adolphe Nicolas GABRIEL was stationschef vanaf 1900 tot 1903.

Jan Jozef Hubert VOSSSEN, uit Balen was stationschef van 30 december 1903 tot 6 april 1914.

August Henri BERGEYS, wonende in St. Joris-Weert was stationschef van 5 juni 1914 tot 10 april 1920.

V. Brams

Voor meer info over spoorwegpersoneel verwijst ik graag naar Velpeleven 2005/4.

Hier onder een aanvulling van de NMBS uit de “*annuaires du personnel*” voor de “*titulaires*” (stationschefs) van Verrijck. De reeks stopt na 1954.

“station 3ème classe” van 1920 tot 1923 = Bruyninckx J.P.

“station 3ème classe” van 1926 tot 1934 = Thiriart P.J.L.

“station 4ème classe” van 1935 tot 1940 = Derideaux A.P.C.

“station 3ème classe” van 1948 tot 1952 = Billen C.H.F.

“station 3ème classe” van 1953-1954 = Rens G.J.

De volgende en laatste stationschefs hebben we uitgebreid beschreven in het vorige artikel.

Besluit : een heel verloop van personeel!

Weetje van Jean Vandeborne :

Tussen Boutersem en Verrijck was er, al circa 65 a' 70 jaar jaar afgeschafte, onbewaakte overweg die op de oude verbindingsweg Leuven - Aarschot lag of de huidige Drogenhofstraat over de spoorweg naar de Keizerstraat.

2005 : het station van Vertrijk was bijna dicht.....

20 jaar denkt men daar gelukkig gans anders over en werd het een Hoppinpunt.



Nieuwsblad : 5 juli 2005

Minder treinen in dorpen

De NMBS schrapt rechtstreekse IC-treinverbindingen vanuit de kleine stations van Neerwinden, Ezemaal en Vertrijk naar Brussel. Reizigers vanuit die stations worden met een L-trein omgeleid langs het nieuwe spoor via de luchthaven van Zaventem. De rittijd tussen Limburgse stations en Brussel vermindert dan wel maar de service in Oost-Brabant ook.

Thans stopt om het uur een IC-trein op de lijn Genk-Gent in de stations van Neerwinden, Ezemaal en Vertrijk. Hij rijdt dadelijk door naar de Brusselse stations. De NMBS wil de haltes in de drie kleine stations afschaffen om reizigers sneller van Limburg naar Brussel en terug te vervoeren. De haltes in Landen, Tienen en Leuven blijven behouden. Wel komt er om het uur een L-trein bij. Die stopt wel in de drie kleine stations, maar draait in Nossegem af naar de luchthaven en rijdt vervolgens door naar Brussel.

Reizigers op die trein krijgen de keuze: ofwel in Leuven overstappen, ofwel de rondrit maken, maar dan komen ze twintig minuten later in Brussel of thuis toe. Gedelegeerd bestuurder Marc Descheemaeker van de NMBS laat weten dat de huidige regeling er kwam in 1999 om onregelmatigheden op spoorlijn 36 tengevolge van de hsl-werken op te vangen. „Het betrof een louter technische en dus tijdelijke maatregel, die zelfs volledig in strijd is met het begrip snelheid van een intercityverbinding", aldus Descheemaeker.

De L-trein heeft de bedoeling de reizigers vanuit de drie kleine stations een snelle en klokvast verbinding te bezorgen met de luchthaven. „Stilstanden van IC-treinen in die stations zijn nooit in het vervoerplan IC/IR opgenomen", aldus de gedelegeerd bestuurder. „Het aantal reizigers vanuit die stations rechtvaardigt geen stilstand van IC-treinen. Aangezien de hsl-werken op lijn 36 hun eindfase naderen en door de huidige regeling het aantal klanten niet steeg, keert de NMBS terug naar de eerdere toestand."

samensteller Karin Plattau

