

---

# HET FRUITSPoor: SPOORWEGLIJN 23 DRIESLINTER-TONGEREN

Auteur: Robert Nouwen

## 1. Inleiding

In brede lagen van de bevolking is het Fruitspoor niet of nauwelijks bekend. Toch is het één van de meest markante landschapsrelicten uit de 19<sup>de</sup> eeuw. Het betreft de spoorwegbedding van de voormalige spoorlijn tussen Drieslinter en Tongeren die van 1878/9 tot het 3<sup>de</sup> kwart van de 20<sup>ste</sup> eeuw in bedrijf was. Een groot gedeelte van het Fruitspoor is beschermd als vastgesteld landschapsrelict. Een beperkt gedeelte ervan is beschermd, hetzij als monument, hetzij als deel van een cultuurhistorisch landschap.<sup>1</sup> Het 'historische landschap' wordt reeds lang als een bron van kennis beschouwd. Naast alle andere bronnen wordt het vaak als onontbeerlijk gezien als hulp voor inzicht in de stichting van steden, de ontwikkeling van landbouw, het verloop van veldslagen, en zo voort. Een (spoor-)weg als historische bron is echter nog weinig ontgonnen. Een analyse van zijn ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis en van de dynamiek die er van uitgaat, kan nochtans talrijke vernieuwende inzichten opleveren. Het objectief van de voorliggende bijdrage is een introductie te geven in het ontstaan en de geschiedenis van deze spoorlijn in relatie tot de ontwikkelingen in de landbouw en de fruitteelt van Haspengouw en na te gaan op welke wijze deze spoorweg kan helpen een duidelijker inzicht in de ontwikkeling van Haspengouwse fruitregio te krijgen.

## 2. Landbouw en fruitteelt in Limburgs Haspengouw<sup>2</sup>

Het vruchtbare Haspengouw is reeds gedurende eeuwen een van de meest intensief bewerkte landbouwstreken van België. Tijdens de Pax Romana (27-180 n.C.) ontwikkelde Haspengouw zich voor de eerste maal als een landbouwgebied bij uitstek (afb. 1). De landbouwopbrengsten waren in eerste instantie bestemd voor de Romeinse troepen en hulp troepen die aan de 'limes' langs de Rijn waren gelegerd. Die nabije aanwezigheid van het Romeinse leger stimuleerde de economische ontwikkeling van de hele landbouwregio rond Tongeren. Dit proces werd nog versterkt door de aanwezigheid, van steden zoals Tongeren zelf en grote vici (dorpen) zoals Maastricht en Tienen.<sup>3</sup> Romeinse wegen verbonden deze centra. In talrijke Haspengouwse dorpen hebben de archeologen resten van Gallo-Romeinse landbouwbedrijven terug gevonden zoals

---

1 Agentschap Onroerend Erfgoed 2018: Spoorwegbedding lijn 23 Drieslinter-Tongeren [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/304755> (geraadpleegd op 20 maart 2019).

2 Over landbouw en fruitteelt, zie o.m. Hiemeleers 1951; Lindemans 1952; Jacobs 1997; Segers & Van Molle 2004; Niesten & Segers 2007.

3 Nouwen 2006; Nouwen 2007, p. 3-12.

bij voorbeeld op het Mulkenveld in Piringen, het Walenveld in Vechmaal<sup>4</sup> of de Sassenbroekberg in Broekom.<sup>5</sup> Tijdens die periode werden ook gecultiveerde fruitrassen uit het zuiden in onze streken ingevoerd. Het gaat om appels, peren, kersen, pruimen en zo voort.



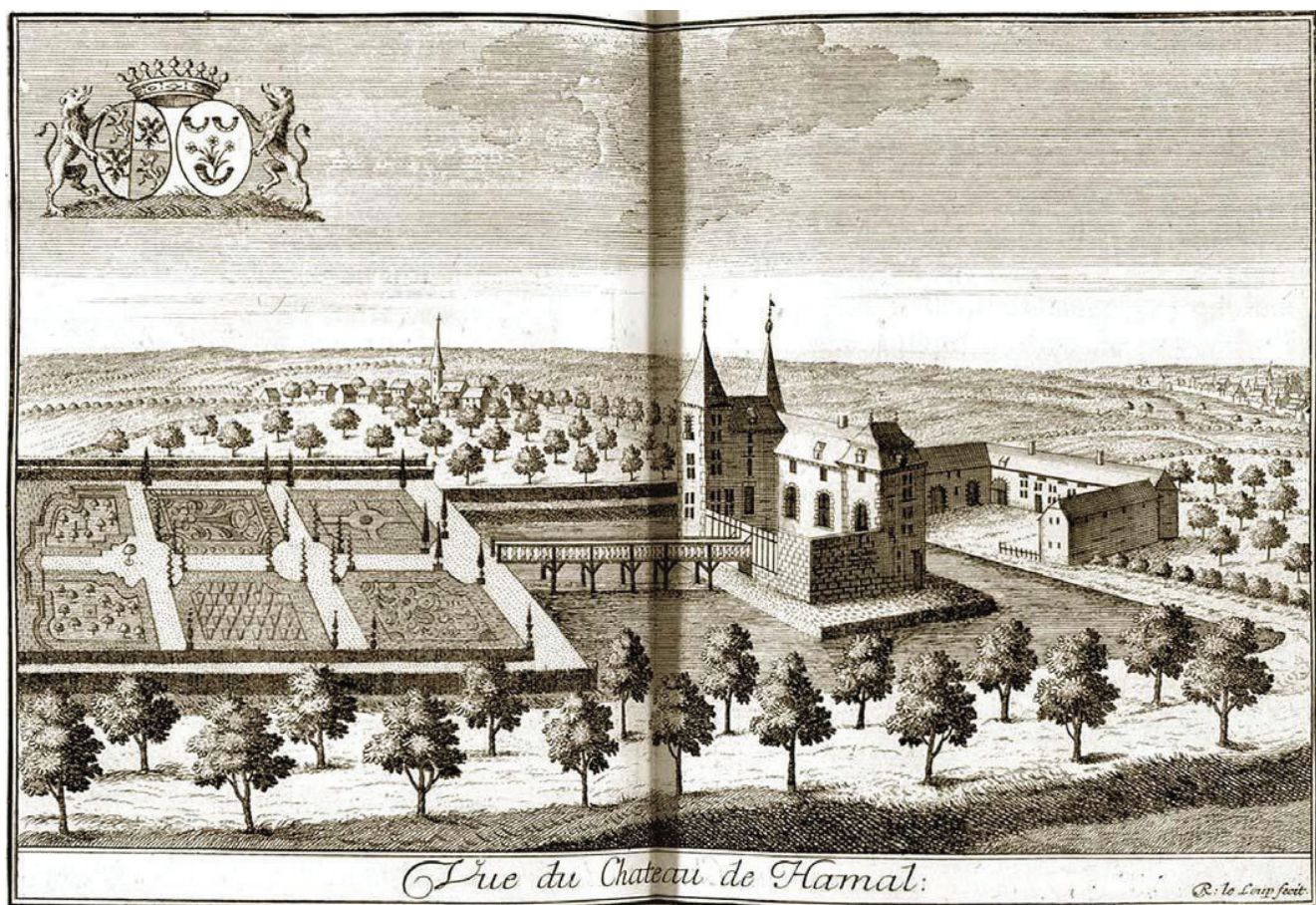
*afb.1: De oude Romeinse weg Tongeren – Tienen – Cassel speelde tot in de 19de eeuw onder meer als handelsweg een belangrijke rol (foto auteur).*

Tijdens de Frankisch-Merovingische periode streken in deze regio nieuwe inwijelingen neer. De Romeinse villae, die doorgaans hoger tegen de hellingen waren gebouwd en zich vooral op akkerbouw hadden toegelegd, lieten ze meestal links liggen. Slechts één enkele maal namen ze een Romeinse villa over, zoals gebeurde met de villa die voorafging aan het kasteeldomein Ter Hove in Bommershoven, een weinig zuidelijk ten opzichte van de Romeinse weg Tongeren – Tienen – Cassel, en mogelijk ook in Borgloon. In feite hebben die Frankische veeboeren, die telkens met enkele families eerder de randen van de Haspengouwse beekvalleien opzochten, in belangrijke mate het nederzettingspatroon van de regio mee vormgegeven. De landbouw werd minder intensief en het bosareaal nam opnieuw toe. Wel werd vanaf de 11<sup>de</sup> eeuw rond de woonkernen op beperkte schaal aan gemengde landbouw gedaan. Het was een kleine boerenlandbouw die in eerste instantie gericht was op de voorziening van de eigen familie en gemeenschap. Aanvankelijk deed men alleen in de onmiddellijke omgeving van de kasteeldomeinen en dorpen aan akkerbouw. Voor het vee werden de natte valleien als weiden en hooilanden voorbehouden. Het telen van fruit bleef tot in het begin van de 18<sup>de</sup> eeuw beperkt tot de kloostertuinen en de kasteeldomeinen. De ontbossing van Haspengouw nam geleidelijk een aanvang. Het resultaat hiervan was een cultuurlandschap dat ten tijde van de graven van Loon (1031-1366) bestond uit een mengeling van bossen, akkers en graslanden. Zowel de akkerpercelen als de weilanden rond de nederzettingen waren relatief klein en met hagen omrand. Het succes van de akkerbouw leidde tot de introductie van watermolens. Vanaf de 2<sup>de</sup> helft van de 17<sup>de</sup> eeuw werden vele kastelen gebouwd en op verschillende plaatsen evolueerden de grote hoeves tot kasteeldomeinen die bestonden uit een landhuis met vierkanthoeve en omringend park. Bij deze kastelen hoorden fruittuinen en boomgaarden. Een prent door Remacle le Loup (1694-1746) van het kasteel van Hamal (1744) in Rutten bij Tongeren toont daarvan een mooi voorbeeld (afb. 2).

<sup>4</sup> Vanvinckenroye 1990.

<sup>5</sup> Vanvinckenroye 1988; Agentschap Onroerend Erfgoed 2017: Holle weg [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/301811> (geraadpleegd op 20 maart 2019).





afb.2: Vue du Chateau de Hamal, uit: Remacle Ieloup, *Délices du Pais de Liège*, 1744, p. 93 (SAT).

afb.3: Vue et perspective de la ville de Tongre, uit: Remacle Ieloup, *Délices du Pais de Liège*, 1744, p. 78 (SAT).





Zij illustreren de rijkdom van de regio. Tijdens deze periode was de oude Romeinse weg tussen Tienen en Tongeren via Sint-Truiden en Borgloon een deel van de belangrijke handelsweg die de Noordzeekust met de Rijn verbond.<sup>6</sup> Ten noorden ervan lag de iets minder drukke route die over Herk-de-Stad, Hasselt en Bilzen liep. De genoemde historische steden ontwikkelden zich tot belangrijke Haspengouwse marktplaatsen. Samenvattend kunnen we stellen dat van het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw tot het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw de landbouw een periode van bloei kende.<sup>7</sup>

Wanneer we de kabinetskaart van Ferraris (1770-1778) bestuderen, dan zien wij duidelijk hoe het landgebruik was geëvolueerd. Tijdens het laatste kwart van de 18<sup>de</sup> eeuw werd het noordelijke Vochtig-Haspengouw nog gekenmerkt door uitgestrekte bosarealen terwijl het zuidelijke Droog-Haspengouw nagenoeg volledig ontbost was. Daartussen lag op de as Tongeren – Borgloon - Sint-Truiden een reliëfrijke overgangsstreek. Het lijkt er op dat sedert de overgang van de 17<sup>de</sup> naar de 18<sup>de</sup> eeuw er fruitboomgaarden zijn bijgekomen. De prent 'Vue et perspective de la ville de Tongres' van Remacle le Loup (afb. 3) toont op de voorgrond aan de voet van de stadswallen van Tongeren mooie hoogstamboomgaarden die ook op de Kabinetskaart van Ferraris zichtbaar zijn.

*afb.4: Tongres: uittreksel uit Ferraris kaart: Kabinetskaart der Oostenrijkse Nederlanden en het Prinsbisdom Luik, 1771 – 1778 (KBR).*



Op die Ferrariskaart zien we verder hoe langgerekte vallei- of straatdorpen zoals Schalkhoven of Nerem bij Tongeren zijn omrand door hoogstamboomgaarden die bij momenten grote arealen innemen. Uitwaaierende (holle) wegen leiden naar de akkers. Terwijl Tongeren met De Kevie nog een uitgestrekte groenzone heeft, bestaat de rest van het land uit akkers (afb. 4). Vochtig-Haspengouw vertoont een meer verspreide bewoning. In en rond de dorpen zijn de hoogstamboomgaarden minder aanwezig. Het fruit diende vooral voor eigen gebruik of werd in de regio zelf verkocht. Graslanden en akkers, afgeboord met hagen, zijn in oppervlakte nagenoeg gelijkwaardig.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Bijvoorbeeld Transit Brugge – Novgorod, 1997.

<sup>7</sup> Ubachs 2000, p. 319.

<sup>8</sup> Dirken 2013, p. 97-98.



De agrarische evolutie in de Europese landbouw vanaf het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw<sup>9</sup> introduceerde ook in het landelijke Haspengouw ingrijpende veranderingen. Die evolutie uitte zich dankzij een toenemende toepassing van wetenschappelijke kennis in de ontwikkeling van verbeterde landbouwtechnieken met bijhorende rendementsverhogingen die noodzakelijk waren om de demografische evolutie en de groeiende bevolking in de industriecentra te kunnen volgen. Vochtig-Haspengouw ontwikkelde zich tot een streek van weilanden en veeteelt, terwijl Droog-Haspengouw een regio van graan- en bietenteelt werd. In de overgangsregio van Tongeren – Borgloon – Sint-Truiden ontwikkelde zich een fruitgordel met hoogstamboomgaarden.<sup>10</sup> Hier werden appels, peren, kersen en pruimen geteeld die voor de traditionele veeboeren een echte meerwaarde opleverden. De fruitweiden werden met meidoornhagen afgeboord. De aanplant van die hoogstamfruitbomen startte vanaf het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw in de vochtige en golvende weilanden. Lange tijd werd aan fruit weinig of geen commerciële waarde gehecht. Eén van de zwakke plekken van de landbouwsector was de geringe gemiddelde grootte van de landbouwbedrijven. Wanneer omstreeks 1880 de Europese landbouw wordt getroffen door een graancrisis die ook Haspengouw zwaar trof, nam de Belgische regering slechts beperkte protectionistische maatregelen. Nogal wat Haspengouwse boeren schakelden in die context over op de teelt van suikerbieten, groenten en fruit. Ook de veehouderij, bijzonder van slachtvee, kreeg een nieuwe impuls. De verandering was ingezet. Binnen de fruitregio ontwikkelden de groenten- en fruitteelt zich tot meer intensieve teelten gericht op handel en verkoop. Terwijl volgens de landbouwtellingen de fruitteelt in Haspengouw en Voeren in 1846 nog 4.015 hectaren innam was dat in 1929 opgelopen tot 8.532 hectaren. Het aantal fruit- en boomkwekers nam constant toe. Sint-Truiden, Borgloon en Tongeren werden de fruitcentra van Haspengouw. Zelfs binnen de fruitregio ontwikkelde zich een zekere specialisatie, onder meer zoete kersen rond Sint-Truiden, appels rond Borgloon en pruimen rond Vliermaal. Ondertussen waren deze hoogstamboomgaarden ook uitermate geschikt als weiden voor rundvee.

### 3. Het Fruitspoor<sup>11</sup>

De industriële omwenteling tijdens de 19<sup>de</sup> eeuw leidde in Haspengouw tot de aanleg van steenwegen, spoorwegen en tramlijnen die het transport van land- en tuinbouwproducten faciliteerden. Tot het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw was de voormalige Romeinse weg van Tongeren via Borgloon en Sint-Truiden richting Tienen de belangrijkste verbinding tussen deze steden. De oude verbindingswegen waren doorgaans onverhard en bovendien vaak slecht onderhouden. Rapporten van het begin van de 19<sup>de</sup> eeuw signaleren bij voorbeeld de slechte staat van de weg tussen Tongeren en Maastricht. De klachten hebben vermoedelijk betrekking op de oude Romeinse weg die nog is aangegeven op de historische kaarten van Villaret en Ferraris. De verbetering van het wegennet was reeds in de 18<sup>de</sup> eeuw aangevat en zou omstreeks het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw grotendeels voltooid worden met de wegen Hasselt – Diest (1835), Has-

---

9 Hierover Craeybeckx 1963.

10 Zie vooral Jacobs 1997 en Ceunen & Niesten 2010; verder e.g. Jappe Alberts 1983, p. 209-212.

11 Van Doorslaer 1991, p. 4; Ceunen & Niesten 2010, p. 98-99; Ceunen 2011(b), p. 77; Caimo 2013; P. Diriken 2013, p. 106-107; Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: Spoorwegbedding lijn 23 Drieslinter-Tongeren [online] <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/304755> (Geraadpleegd op 07-06-2019).

selt – Sint-Truiden (1836) en Hasselt – Maastricht (1847).<sup>12</sup> Noordelijk van de oude Romeinse weg werd in 1819-20 de steenweg Sint-Truiden – Tongeren – Maastricht aangelegd om zo een betere verbinding tussen deze steden te realiseren. Voor de verdere ontwikkeling van de fruitteelt en de gerelateerde bedrijven was dit van een niet te onderschatten belang. In 1850 lagen in Limburg 333 kilometer verharde wegen. Op die eerste nieuwe verharde wegen werden tolbarelen en tolhuizen geplaatst. Het tolhuis van Gelinden, dat op de Luikersteenweg in Gelinden-centrum stond, werd in 1958 afgebroken en in Bokrijk heropgebouwd. Op de oudere kaarten van België, onder meer van 1873 en 1939, is die ontwikkeling zeer goed zichtbaar. Het probleem bleef echter dat zowel transportcapaciteit als reistijd met paard en kar onvoldoende waren voor een product dat kwetsbaar was en vlug vatbaar voor bederf en dat daarom relatief snel bij de klanten in de snelgroeiende stedelijke afzetmarkten moest geleverd worden.<sup>13</sup>

De geschiedenis van de Belgische spoorwegen begint met een historische politieke beslissing in 1834. Dat jaar werd de wet tot de aanleg van 380 km spoor uitgevaardigd en door het parlement met meerderheid goedgekeurd. De uitbouw van het Belgische spoorwegennetwerk startte het jaar daarna. Het werd een groot succes. De opening van het traject Landen – Sint-Truiden op 6 oktober 1839 werd met grootse festiviteiten gevierd. In 1844 telde België reeds 559 km spoor. De lijnen Sint-Truiden – Hasselt en Hasselt – Maastricht werden respectievelijk in 1847 en 1856 voltooid. In 1863 werd Tongeren in het spoorwegennet opgenomen met een lijn via Bilzen naar Hasselt. De provinciehoofdstad was in 1870 een knooppunt van spoorwegen. Terwijl de treinen steeds beter werden nam het aantal spoorverbindingen verder toe en gingen de Belgische spoorwegen ook internationaal. Om de kleine dorpen en gehuchten te bedienen en zo een verdere ontsluiting van het platteland te realiseren werd in 1885 de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) opgericht. Vanaf de 1<sup>ste</sup> helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw was dat tot een uitgebreid netwerk uitgegroeid dat in 1914 in Limburg een lengte had van 498 kilometer.<sup>14</sup>

Met de verdichting van het spoorwegennet tussen 1850 en 1870 zette het industrialisatieproces zich door.<sup>15</sup> Maar in vergelijking met de rest van het land investeerde de Belgische overheid gedurende lange tijd slechts weinig in het Limburgse wegen- en spoornet. Om de verdere economische ontwikkeling van Limburg en bijzonder Haspengouw te stimuleren drongen provinciale politici en hoge ambtenaren vanaf 1870 sterk aan op de aanleg van een goederenspoorlijn tussen Tienen en Wezet via Sint-Truiden en Tongeren. Reeds in 1845 werd trouwens gepleit voor een spoorwegverbinding die Sint-Truiden rechtstreeks met Tongeren verbond. Deze lijn moest het transport mogelijk maken van suikerbieten naar de fabrieken van Tienen, Hoepertingen en Sint-Truiden, van vee van en naar de befaamde markten van Tongeren en Tienen, van fruit naar de binnenlandse consumenten in de steden en de markten in Engeland en Duitsland alsook kalksteen uit de mergelgrotten bij Wezet. Voor de aanleg van de verbinding Tienen – Wezet dienden private investeerders verschillende concessies in. Enkel het traject dat Drieslinter met Tongeren verbond, spoorlijn 23, werd in 1875 aan de Banque de Belgique vergund (afb. 5). De opdracht voorzag in de aanleg van de spoorweg en de bouw van de stations. De oplevering moest binnen de drie jaren gebeuren. Voor het gedeelte Neerlinter – Sint-Truiden lukte dat. Het traject werd op 27

12 Jappe Alberts 1983, p. 213-216; Tys 2004, p. 190; Ceunen 2011(b), p. 75-76. Door Haspengouw liepen twee tracés, met name de weg Luik – Heers – Sint-Truiden – Tienen, aangelegd in 1717 en de weg Luik – Tongeren – Hasselt – 's Hertogenbosch, aangelegd ca. 1740. Diriken, 2013, p. 97.

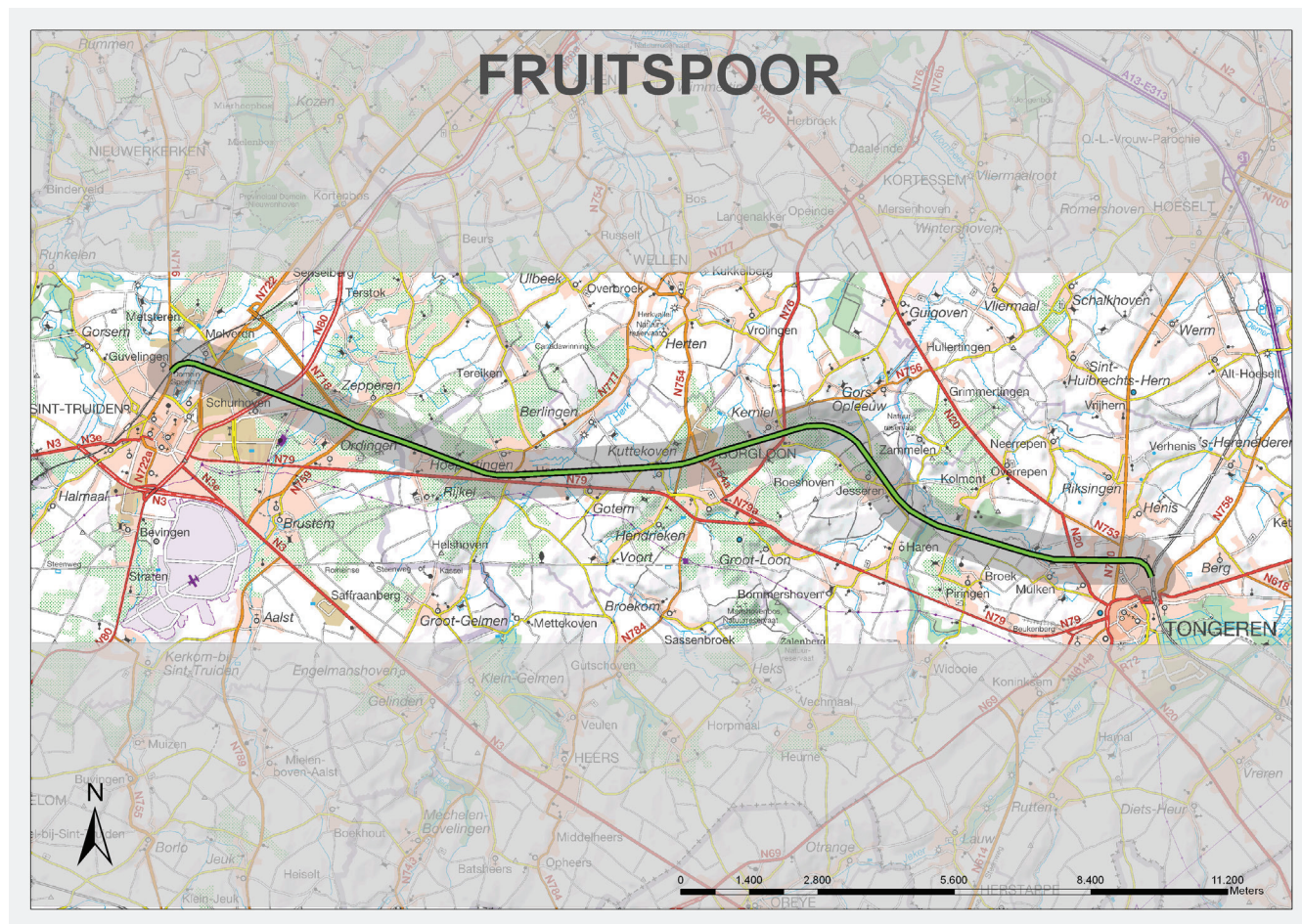
13 Vgl. Ubachs 2000, p. 327 & 428; Diriken 2013, p. 108 & 161

14 Jappe Alberts 1983, p. 213 e.v.; Ubachs 2000, p. 430-431; Van der Hertten, Van Meerten & Verbeurgt (Eds.) 2001.

15 Craeybeckx 1963, p. 398.



mei 1878 ingereden. Door de strenge winter van 1878-1879 hadden de werken ernstige vertraging opgelopen. Ten gevolge van het heuvelachtige landschap moest de spoorweg afwisselend op een dijk worden aangelegd of in het landschap worden ingesneden. In de provincieraad werd in juli 1879 nog sterk aangedrongen op een spoedige afwerking van lijn 23. Goed twee maanden later, op 10 september 1879, werd ook de spoorlijn tussen Sint-Truiden en Tongeren voor reizigers opengesteld en vijf dagen later voor goederenvervoer.<sup>16</sup> De spoorlijn was enkelsporig aangelegd en werd nooit geëlektrificeerd. De constructie van de stationsgebouwen in Zoutleeuw (1878), Ordingen (1879), Borgloon (1879) en Piringen (1879) maakte deel uit van de opdracht. Ze zijn allen van het zogenaamde type 'Banque de Belgique' dat men ook aantreft op andere spoorlijnen die door deze maatschappij werden aangelegd (afb. 6).



afb.5: Het Fruitspoor op kaart (Provinciebestuur Limburg, Els Windmolders).

De nieuwe spoorlijn van Tongeren naar Drieslinter was 33,4 km lang en opende nieuwe mogelijkheden voor de economische ontwikkeling van Haspengouw en specifiek voor de land- en tuinbouwsector die een geweldige ontwikkeling doormaakte. Boeren en handelaars konden hun goederen gemakkelijk laden in de verschillende stations. De spoorlijn kreeg de naam van 'Fruitspoor' omdat hierover na verloop van tijd voornamelijk fruit werd vervoerd naar de diverse stroopfabrieken en groothandelaars in fruit.<sup>17</sup> Die vestigden zich langs het traject in de buurt van de stations en halteplaatsen. Zij ontwikkelden zich tot gegeerde 'industriezones' die een eenvoudige aanvoer van grondstoffen en een directe ontsluiting naar externe markten garandeerden. Tegelijk lieten zij er grote vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden toe. Vanuit Sint-Truiden liep een lijn naar Landen, van waaruit er een aansluiting was met de as Luik – Brussel – Antwerpen. Dit was tijdens de 2<sup>de</sup> helft van de 19<sup>de</sup> eeuw cruciaal en betekende een

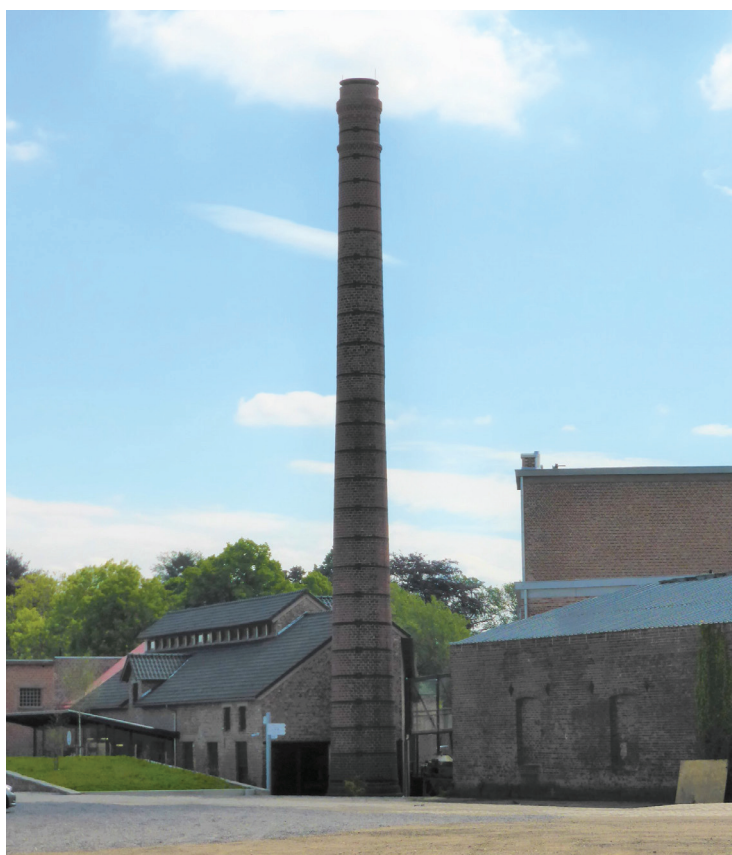
<sup>16</sup> Jacobs 1997, p. 207; Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: Spoorwegbedding lijn 23 Drieslinter-Tongeren [online] <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/304755> (Geraadpleegd op 05-06-2019)

<sup>17</sup> Zie hierover bijzonder Jacobs 1997, p. 181 e.v.; Caimo 2013; Ceunen 2011, p. 81.

bijzonder sterke impuls voor de economische ontwikkeling van de regio. Het leidde in Haspengouw tot de ontwikkeling van landbouw gerelateerde bedrijven. Omdat men in de 19<sup>de</sup> eeuw uiteraard nog niet beschikte over de moderne technologieën om fruit te bewaren zocht men methoden om het fruit te verwerken en er zo langer van te genieten: stroop, confituren, vruchtensappen, cider, en zo voort. Er werden suikerfabriekjes, brouwerijen, jenever- en stroopstokerijen gebouwd die specifiek gericht waren op de verwerking van de eigen landbouwproducten. Onder meer de omgeving van het station van Borgloon groeide uit tot een echte industriezone avant la lettre.<sup>18</sup> Vier groothandelaars in fruit en drie stroopstokerijen vestigden zich hier. In de Statiestraat, aan de Weg naar Wellen en op het Stationsplein vestigden zich de befaamde stroopstokerijen Meeckers-Poncelet, Wynants-Groenendaels en Charles Wynants et soeur. In de jaren '20 van de vorige eeuw werden tramspoorontdubbelingen voorzien aan de stroopstokerijen Meeckers-Poncelet en Wynants-Groenendaels (afb. 7).



*afb.6: Het station langs het Fruitspoor in Piringen, 1879 (foto auteur).*



*afb.7: Stroopstokerij Wynants-Groenendaels, ook Groot-Panis genoemd (foto auteur).*

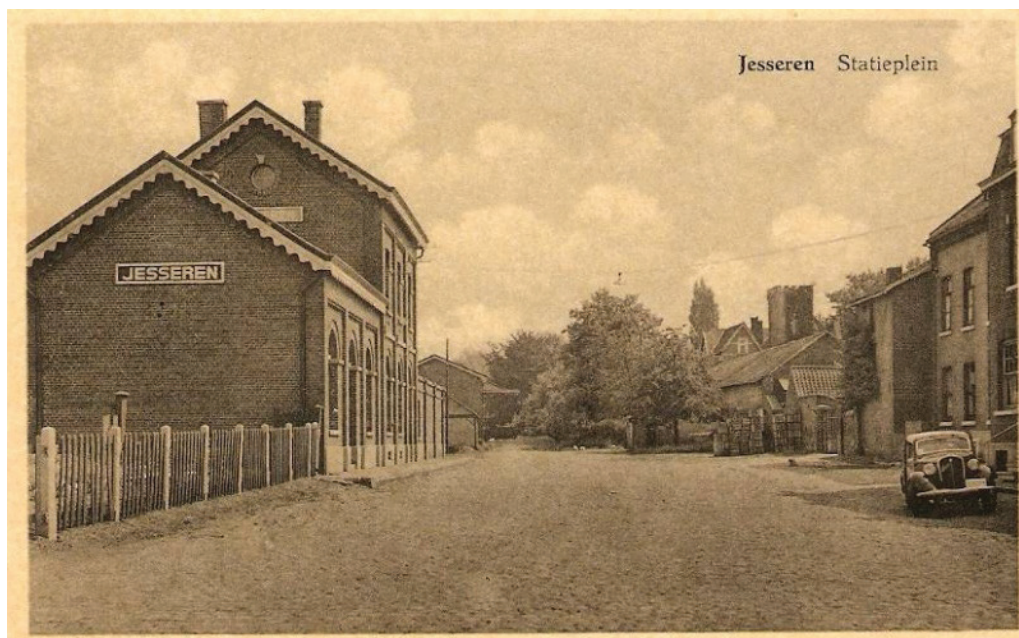
18 Ceunen 2011, bijzonder fasc. Borgloon, p. 5 e.v.; Jacobs 1997, p. 213;



De periode van 1920 tot 1940 was voor deze buurt een van echte economische hoogconjunctuur. De stroopfabrieken van J. Meekers-Poncelet en van Wijnants-Groenendaels bleven tot op de dag van heden bewaard. Borgloon ontwikkelde zich tot een echt centrum van stroopstokerij. Bovendien kent men in de streek rond Borgloon zeker meer dan 90 kleine stroopfabriekjes die tussen 1840 en 1880 actief waren. In Kerniel bijvoorbeeld was reeds omstreeks 1860 een stroopfabriek gevestigd, met name de Stroopstokerij Coenen aan de Nielstraat 21. Bij het station van Jesseren vestigde zich de Société Anonyme La Grande Siroperie Limbourgeoise die in 1999 werd afgebroken.<sup>19</sup> Gezien de overvloedige aanwezigheid van gerst was er in vrijwel ieder dorp een bierbrouwerij. Nog bewaard zijn de brouwerijen van onder meer Wilderen, Kerkom, Ulbeek en Schalkhoven.<sup>20</sup> Naast bier werd op vele plaatsen ook jenever gestookt. De doorgaans kleinschalige familiebedrijven stelden maar een beperkt aantal werknemers te werk en slechts enkele slaagden er in tot op heden actief te blijven.<sup>21</sup> Vanaf de jaren volgend op 1860 werd de nijverheid in Haspengouw belangrijker dankzij de suikerfabrieken die in de regio van de suikerbietenteelt werden gebouwd, onder meer op kasteel- en abdijdomainen rond Sint-Truiden, maar ook elders zoals in Gingelom, Rutten bij Tongeren, Tienen en Oerle.<sup>22</sup> De suikerraffinaderij en alcoholstokerij in Rutten bij Tongeren van 1838 is hiervan een goed voorbeeld.<sup>23</sup> Pas laat in de 19<sup>de</sup> eeuw zou er een proces van concentratie en schaalvergroting op gang komen.

Het toenemende vervoer leidde tussen 1893 en 1912 tot een uitbreiding van stopplaatsen en halteplaatsen die door de staatsspoorwegen met een klein station werden uitgerust. Dit was het geval in Wilderen (1895), Meveren (1899), Hoepertingen (1908) en Kerniel (1895). In Jesseren, Kerniel en Hoepertingen transformeerden die halteplaatsen zich onder invloed van de daar aanwezige stroopfabrieken tot volwaardige stations, Jesseren waar de Grande Siroperie Limbourgeoise was gevestigd, reeds in 1897, Kerniel en Hoepertingen respectievelijk in 1906 en 1908 (afb. 8).

afb.8: postkaart met het stationsplein van Jesseren.



19 Houbrechts 1984; Pauwels & Schlusmans m.m.v. Muyldermans & Rombouts 1999; Schlusmans 1999; Caimo 2013; Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: Stroopfabriek [online] <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/31954> (Geraadpleegd op 07-06-2019)

20 Diriken 2013, p. 109.

21 Diriken 2013, p. 104 & 109; Ceunen 2011, p. 132.

22 Jappe Alberts 1983, p. 219.

23 Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: Suikerraffinaderij en alcoholstokerij [online] <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/37550> (Geraadpleegd op 05-06-2019)

Bovendien speelde het Fruitspoor ook een rol in de weerscommunicatie. In de jaren 1904-1905 heeft men getracht een soort 'waarschuwingdienst' uit te bouwen die de boeren en fruittelers moesten verwittigen van veranderende weersomstandigheden. Via de telegraaf werden de weersvoorzichten aan de stations en postkantoren doorgeseind. Schoolkinderen moesten van daaruit de landbouwers verwittigen. Boven op het station van Borgloon was daartoe een telegraaf geplaatst. Het resultaat bleek echter nogal teleurstellend.<sup>24</sup>

Daar kwam bij dat er in Haspengouw in het begin van de 20ste eeuw ook tramlijnen werden aangelegd. Terwijl het vervoer per auto of vrachtwagen tot aan de eerste wereldoorlog beperkt bleef zorgden de zogenaamde 'boerentrans' voor een bereikbaar platteland. Zij veroorzaakten een hele omwenteling in het leven van de dorpsmensen. Dat gold trouwens ook voor het Fruitspoor. Boeren hadden gemakkelijker toegang tot de markten of de fabrieken en kinderen konden gemakkelijker naar school in de stad. Maar bovendien zorgden trein en tram ook voor een grotere bereikbaarheid van het Luikse industriegebied vanuit Haspengouw. Onder meer vanuit Kerniel trokken talrijke pendelaars naar de mijnen in het Luikse.<sup>25</sup> De boerentrans stonden niet alleen in voor het personenvervoer. Ook goederen werden per tram vervoerd. Eén van deze is de tramlijn Hasselt-Borgloon-Oerle die in 1899-1900 werd aangelegd en aan de regio een stevige bijkomende impuls gaf. Deze tramlijn liep via de plattelandsgemeenten Wimmertingen, Kortesse, Wellen, Bommershoven en Heks-Vechmaal en stopte ook langs de velden waar de boeren hun opbrengsten konden laden.<sup>26</sup> Omdat via deze lijn veel suikerbieten naar de suikerraffinaderij van Oerle werden vervoerd en de suiker voor distributie werd afgevoerd, werd de lijn in de volksmond de suikertram of bieten-tram genoemd. In functie van deze tramlijn werd in Borgloon een overladingsstation gebouwd, waar de goederen konden worden overgeladen van tram op trein en omgekeerd. Bovendien werd de lijn doorgetrokken tot aan de stroopfabrieken van Wijnants-Groenendaals en Meeckers-Poncellet om de aan- en afvoer te vergemakkelijken. De bieten-tram passeerde ook bij de stroopfabriek Lowette in Bommershoven.<sup>27</sup> Hij bleef tot in 1956 in gebruik. Van deze tramlijn bleven nog verschillende relictten in het landschap bewaard, onder meer als dijk of insnijding. Onder impuls van de kasteelheer van Heks werd kort na de opening van de tramlijn, die vanaf het Monnikenhof zuidelijk langs het kasteelpark liep, een tramstation gebouwd. Het tramstation werd ingeplant waar de tramsporen de Hekslaand dwarsen en is nu als woning in gebruik.<sup>28</sup>

Onder meer dankzij de aanleg van spoorlijn 23 hadden de landbouw en de fruitteelt in Haspengouw een hoge vlucht genomen. Inzake de graanproductie, waarbij de nadruk lag op wintertarwe en zomertarwe, was er voor de periode 1945-1950 sprake van opbrengsten van 4000 tot 4500 kg. tarwe per hectare met uitschieters van 5500 kg.<sup>29</sup> Naast de tarweteelt speelde ook de bieten-teelt een bijzonder belangrijke rol waarbij de nadruk specifiek op de suikerbieten en veel minder op de voederbieten lag. Omstreeks 1950 bedroeg de totale oppervlakte circa 7000 hectaren met een opbrengst van gemiddeld 35 ton per hectare, goed voor 4800 kilogram suiker. De bieten werden vooral geleverd aan de suikerfabrieken van Oerle, Tienen, Sint-Truiden en Mechelen-Bovelingen. Ook de siroopfabrieken namen een belangrijke hoeveelheid af. Samen met de tarweteelt en de suikerbieten-teelt hadden vooral de fruitteelt en -verwerking zich sedert het einde van de 19de eeuw sterk kunnen ontwikkelen. De fruitsector had geleidelijk zijn methoden geprofessionaliseerd en zich in coöperaties georganiseerd.

24 Jacobs 1997, p. 156.

25 Ceunen 2011, p. 86-87.

26 Ceunen 2011, p. 81.

27 Ceunen 2011, fasc. Borgloon, 5.

28 Caimo 2013; Agentschap Onroerend Erfgoed 2016: Tramstation Heers [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/32083> (geraadpleegd op 8 maart 2019).

29 Hiemeleers 1951, p. 20-21.



Volgens de landbouwtelling van 1944 werd in Zuid-Limburg liefst 11727 hectaren door boomgaarden ingenomen: 4574 hectaren in het kanton Borgloon; 3161 in het kanton Sint-Truiden; 2097 hectaren in het kanton Tongeren en 1895 in het kanton Bilzen.<sup>30</sup> De hoogstamboomgaarden, die grote delen van de vroegere akkers en weilanden hadden ingenomen, waren op dat ogenblik nog de regel (afbeelding 9). De eerste overschakelingen naar commerciële laagstam startten in Haspengouw in de jaren 1930. Toch zou het nog twee decennia tot omstreeks 1950 duren vooraleer een echte doorbraak van laagstammen zich begon te manifesteren. Tijdens de bloeitijd in de lente vormden de bloesems tussen Tongeren en Sint-Truiden één van de attractiepolen voor toeristen uit binnen- en buitenland. Met speciaal ingelegde treinen werden zij aangevoerd.

*afb.9: Hoogstamboomgaard langs de weg naar Gors-Op-leeuw te Jesseren, vlak naast het Fruitspoor (foto auteur).*



*afb.10: Voormalige fruitveiling van Tongeren, Ambiorixstraat 46, nu afgebroken (Vlaamse Gemeenschap).*



<sup>30</sup> Hiemeleers 1951, p. 29-34. Caimo, 2013.

In Hasselt ging ondertussen de eerste eigen 'Limburgse tuinbouwveiling' in 1925 van start. Negen jaar later volgde de inmiddels afgebroken 'Tongerse Fruitveiling' gelegen in de Ambiorixstraat vlak bij het station (afbeelding 10).<sup>31</sup> De 'Fruitveiling van Sint-Truiden en Omstreken' dateert van 1948 en ontwikkelde zich snel tot één van de beste fruitveilingen van België. De fruitveiling van Tongeren won ook steeds meer aan belang. In 1953 breidde de veiling van Tongeren uit met een vestiging in Kerniel. In 1967 tenslotte verhuisden Tongeren en Kerniel hun activiteiten naar Borgloon.<sup>32</sup> Naast de stroopfabrieken ontwikkelden zich andere fruitverwerkende bedrijven. In de Trudo-fabrieken in Molveren en in M. de Laminne in Gotem werden fruitsappen geproduceerd. Rozemarijn in Wellen was omstreeks 1950 gekend voor zijn cider- en fruitwijnen. En opnieuw in Sint-Truiden werd een der oudste confituurfabrieken van België gebouwd.

#### 4. Het Fruitspoor nu

Na de Tweede Wereldoorlog tekenen zich verder een aantal tendensen af. Sedert het midden van de 20<sup>ste</sup> eeuw zien wij de teloorgang van het traditionele gemengde landbouwbedrijf dat niet opgewassen bleek tegen de internationalisering, de schaalvergroting en de specialisatie. Landbouw en veeteelt ontwikkelden zich geleidelijk tot een agro-industrie waarbij de hoeve niet langer autarkisch was, maar een schakel werd binnen een keten van bedrijven.<sup>33</sup> Ook de fruitsector ontsnapte niet aan deze realiteit van economische wetmatigheden. Terwijl de export van fruit op dat ogenblik onder druk stond werden de traditionele hoogstamboomgaarden, die in of aan de randen van de woonkernen lagen, met het oog op een meer efficiënte productie in de loop der jaren en vooral in de jaren 1960-1980 fors uitgedund en vervangen door laagstam.<sup>34</sup> Ook klein fruit zoals aardbeien en bessen won stilaan veld, bijzonder vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw.

Daar moet nog een andere factor aan worden toegevoegd. Ten gevolge van een combinatie van verschillende factoren, onder meer de stijgende prijs van bieten en een verminderende beschikbaarheid van hoogstamfruit, was de stroopindustrie tanend. Bovendien kreeg stroop na WOII een oubollig imago in vergelijking met veel nieuwe zoete producten met een afnemende marktvraag tot gevolg. Omstreeks 1950 waren de vier grootste en moderne stroopfabrieken gelegen in Borgloon en Bommershoven. Samen konden ze jaarlijks 15 tot 20 miljoen kilo fruit verwerken.<sup>35</sup> De Haspengouwse stroopfabricage daalde tussen 1950 en 1977 van 25 000 ton tot slechts nog 4000 ton. In 1962 telde Borgloon nog vijf stroopfirma's, in 1969 nog twee. Ook de stroopfabriek van Bommershoven wist zo lang te overleven. In 1976 restte echter alleen nog het bedrijf Wynants-Groenendaels ('Groot-Panis').<sup>36</sup> Ondertussen kende het gemotoriseerde verkeer een ware 'explosie'.<sup>37</sup> Na de Eerste Wereldoorlog werden de wegen steeds intensiever gebruikt door auto's en vrachtwagens. In 1929 telde België 144.528 auto's en 49.861 vrachtwagens, in 1932 waren er dat respectievelijk 187.148 en 66.360. Na WOII passeerden bussen door de dorpen en langzaam aan verplaatsten steeds meer mensen zich met een wagen. Trein en tram werden door de bevolking almaar minder

31 Inventaris van het cultuurbezit, Architectuur dl. 14n 1, kantons Riemst – Tongeren, 115-116.

32 Hiemeleers 1951, 34; Jacobs 1997, p. 215 & 234-237; Caimo 2013. Over de fruitveiling van Tongeren, zie bijzonder ook De Langhe, Pauwels & Wesemael 2017.

33 Ubachs 2000, p. 415-416; Segers & Van Molle 2004, p. 111.

34 Niesten & Segers 2007, p. 122; Diriken 2013, p. 127-129 & 163.

35 Hiemeleers 1951, p. 35.

36 Zie Caimo 2013.

37 Ubachs 2000, p. 431-432; Ceunen 2011, p. 92-93.



gebruikt. Het goederenverkeer en specifiek het transport van landbouwproducten gebeurde steeds vaker over de weg. Het was flexibel en het ging sneller. Voor het fruit werden geleidelijk steeds meer gekoelde vrachtwagens ingezet. Het is duidelijk, na WOII nam het belang van het Fruitspoor jaar na jaar af.

Op 29 september 1957 kwam een einde aan het reizigersverkeer op lijn 23. Ten gevolge van het afnemende goederenverkeer en de tanende stroopindustrie werd ook het goederentransport op lijn 23 in verschillende fases stopgezet. In 1958 werd de lijn Sint-Truiden – Drieslinter gesloten, in 1964 gevolgd door het gedeelte tussen Hoepertingen en Borgloon. Het goederenverkeer tussen Hoepertingen en Ordingen en tussen Borgloon en Tongeren werd in 1968 stil gelegd. Het station van Borgloon was reeds in 1957 voor personen gesloten, in 1968 ook voor goederen om vervolgens in 1980 te worden afgebroken. Het tracé Melveren-Ordingen sloot in 1970. Tussen Sint-Truiden en Bernissem bleef er nog tot in 1988 goederenverkeer mogelijk. De stopplaats van Bernissem werd bediend door het station van Ordingen. Tussen 1968 en 1989 werden de sporen opgebroken. In Tongeren werd de verbinding met het station verbroken. Enkel de naam van de doodlopende Fruitspoorstraat in het verlengde van spoorweglijn 23 herinnert er nog aan. Over een groot deel van de bedding werd een fietspad aangelegd. Andere delen ontwikkelden zich tot wandelpad en/of natuurgebied. Sommige stations, onder meer die van Piringen, Jesseren, Bernissem en Wilderen bleven bewaard.

Als motor van de economische ontwikkeling en de industriële omwenteling die in Haspengouw plaatsvond, hebben de restanten van lijn 23 een bijzondere erfgoedwaarde, zeker gelet op de rijke spoorweggeschiedenis van België en de 19<sup>de</sup>-eeuwse uitbreiding ervan. Niet alleen de spoorwegzate maar ook de bijhorende bruggen, stationsgebouwen met hun omgeving en stroopfabriekjes die langs deze lijn werden gebouwd en in enkele gevallen nog bewaard bleven, zijn vanuit het standpunt van de agrarische geschiedenis en de industriële archeologie belangrijke monumenten (afb. 11). Zij getuigen in het bijzonder van de ontsluiting van de Haspengouwse fruitregio voor het transport van landbouwopbrengsten, fruit en producten van de fruit verwerkende industrie.

*afb.11: Brug over het Fruitspoor in baksteen, beton en kasseien, Herkenhof weg z.n., 3700 Overrepen-Tongeren, (1878/1879) (foto auteur).*



Het is duidelijk dat de zate van het Fruitspoor als erfgoedrelict een belangrijke ecologische, natuurwetenschappelijke, (cultuur-)historische en landschappelijke waarde bezit (afb. 12). Het Fruitspoor is daarom terecht aangeduid als vastgesteld landschapsrelict. De spoorwegbedding is ter hoogte van de Abdijsite Kolen – Kolenberg en alsook als deel van het cultuurlandschap rond Kuttekoven bovendien beschermd als cultuurhistorisch landschap. De spoorwegbrug en -bedding in Kuttekoven zijn tevens beschermd als monument. Dat neemt niet weg dat het belangrijk is zich te realiseren dat dit erfgoedrelict in zijn verschijningsvorm erg kwetsbaar is omdat de erfgoedwaarde ervan in zijn totaliteit onvoldoende breed is gekend en gedragen. Het project 'Fruitspoor' van het Provinciebestuur Limburg heeft het potentieel in zich om dit kwetsbare erfgoed te versterken. Een duidelijke inventaris met waardering van het aanwezige erfgoed vormt daarvoor een noodzakelijke basis.



*afb.12: Tussen de Bilzersteenweg en de Driekruisenweg heeft het Fruitspoor, herkenbaar aan de bomenrij links, het landschap mee vormgegeven. Erlangs loopt een fietspad dat in de verkavelingen van Tongeren-Noord doodloopt (foto auteur).*



## Bibliografie

Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: 'Haspengouw van Borgloon tot Vechmaal' [online] <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/301114> (Geraadpleegd op 04-06-2019)

BEYAERT (eds.) 2006:

Beyaert M. (eds.), 'België in kaart. De evolutie van het landschap in drie eeuwen cartografie', Lannoo, Tielt, 2016.

CAIMO 2013:

Caimo K., 'Loonse Stroop. Stroopfabricage in Borgloon van 1800 tot nu', Het Virtuele Land, Centrum agrarische geschiedenis. Erfgoed van landbouw, voeding en landelijk leven. ([https://www.hetvirtueleland.be/exhibits/show/loonse\\_stroop/](https://www.hetvirtueleland.be/exhibits/show/loonse_stroop/))

CAIMO 2013:

Caimo K., 'De Belgische fruitteelt', Het Virtuele Land, Centrum agrarische geschiedenis. Erfgoed van landbouw, voeding en landelijk leven. (<https://hetvirtueleland.be/exhibits/show/fruitteelt/>)

CEUNEN 2011:

Ceulen N., 'Het landschap vertelt. Haspengouw & Voeren. De mens vormt zijn land', Regionaal Landschap Haspengouw en Voeren, Kortesseem, 2011.

CEUNEN 2011(b):

Ceunen N., 2011(b), 'Het landschap vertelt... Sporen van twee eeuwen wonen en werken in het Haspengouwse landschap 1800-2011', Leuven, 2011.

CEUNEN & NIESTEN 2010:

Ceunen N. & Niesten E., 'Sappig verteld. Het verhaal achter de fruitteelt in Haspengouw', Erfgoedcel Sint-Truiden i.s.m. Toerisme Sint-Truiden & Centrum Agrarische Geschiedenis (CAG), Sint-Truiden, 2010.

CRAEYBECKX 1963:

Craeybeckx J., 'De agrarische wortels van de industriële omwenteling', in: Revue belge de philologie et d'histoire, 41, fasc. 2, 1963, p. 397-448.

DE LANGE, PAUWELS & WESEMAEL 2017:

---

De Langhe H., Pauwels D. & Wesemael E., 'Archeologienota Tongeren, Ambiorixstraat, Ontwikkeling voormalige 'Fonderies Tongroises', Deel 1: Verslag van Resultaten, ARON Rapport 434, 2017.

DIRIKEN 2013:

Diriken P., 'Het Haspengouws landschap in evolutie' (Georeto's Haspengouw monografieën), Kortesseem, 2013.

HIEMELEERS 1951:

Hiemeleers J., 'Haspengouw als landbouwstreek', in: Limburgs Haspengouw, 1951; p. 15-36.

HOUBRECHTS 1984:

Houbrechts M., 'De geschiedenis van de stroopfabricage in Borgloon en fusiegemeenten van 1830 tot 1940', licentiaatsverhandeling, Leuven, 1984.

JACOBS 1997:

Jacobs V., 'Limburgs-Haspengouw: een fruitstreek met traditie', Borgloon, 1997.

JAPPE ALBERTS 1974 /1983 :

Jappe Alberts W., 'Geschiedenis van de beide Limburgen', 2 dln. Maaslandse Monografieën, 15 & 17, Assen, 1974/1983.

'Limburgs Haspengouw. Bundel studiën uitgegeven bij gelegenheid van de honderdste verjaring der stichting van het Koninklijk Limburgs Geschied- en Oudheidkundig genootschap te Tongeren', Federatie der Limburgse Geschied- en Oudheidkundige kringen, 1951.

LINDEMANS 1952:

Lindemans P., 'Geschiedenis Van De Landbouw In België', Antwerpen, 1952.

MEULEMEESTER (red.) 2004:

Meulemeester J.L., 'Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen', Kunsttijdschrift Vlaanderen, 301, 2004, p. 53-301.

NIESTEN & SEGERS 2007:

Niesten E. & Segers Y., 'Smaken van het land. Groenten en fruit vroeger en nu', Leuven, 2007.

NOUWEN 2006:

Nouwen R., 'De Romeinen in België (31 v.C.-476 n.C.)', Leuven, 2006.

NOUWEN 2007:

Nouwen R., 'Tongeren als het bestuurlijke en economische centrum van een agrarische regio in relatie tot de ravitaillering van de Rijntroepen: een beknopte status quaestionis', in: Limburg – Het Oude Land van Loon, 86, 2007, p. 3-12.

PAUWELS & SCHLUSMANS m.m.v. MUYLDERMANS & ROMBOUTS 1999:

Pauwels D. & Schlusmans F. m.m.v. Muijldermans E. & Rombouts J., 'Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Provincie Limburg, Arrondissement Tongeren, Kanton Borgloon', Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen 14N4, Brussel – Turnhout, 1999.

SEGERS & VAN MOLLE 2004:

Segers Y & Van Molle L., 'Leven van het land. Boeren in België 1750-2000', Leuven, 2004.

THUWIS 2016:

Thuwis G., 'NMBS verkoopt spoorwegberm', Het Belang van Limburg, 9 maart 2016.

'Transit Brugge – Novgorod. Eine Strasse durch die europäische Geschichte', tentoonstellingscatalogus Ruhrland-museum Essen, 1997.

TYS 2004 :

Tys D., 'Middeleeuwse wegen en transport. Een beknopt overzicht van de problematiek en een overzicht in de ontwikkeling van het Romeinse wegennetwerk na de Romeinse periode', in : J.L. Meulemeester (red.), 2004, p. 185-190.

UBACHS 2000 :

Ubachs P.J.H., 'Handboek voor de geschiedenis van Limburg', Maaslandse Monografieën, 63, Hilversum, 2000.

VAN DER HERTEN, VAN MEERTEN & VERBEURGT (Eds.) 2001:

Van Der Herten B., Van Meerten M. & Verbeurgt G. (Eds.), 'Sporen in België. 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS', Universitaire Pers, Leuven, 2001.

VAN DOORSLAER 1991:

Van Doorslaer B., 'Spoorwegen in Limburg', Provincie Limburg, Dienst voor Industrieel Erfgoed, Hasselt, 1991.

VANVINCKENROYE 1988:

Vanvinckenroye W., 'De Romeinse villa op de Sassenbroekberg te Broekom', Publicaties van het Gallo-Romeins Museum Tongeren, 38, Hasselt, 1988.



VANVINCKENROYE 1990:

Vanvinckenroye W., 'De Romeinse villa's van Piringen ("Mulkenveld") en Vechmaal ("Walenveld")', Publicaties van het Gallo-Romeins Museum Tongeren, 42, Hasselt, 1990

WIJNEN 1983:

Wijnen C., 'De suikerfabriek van Hoepertingen', in: Grepen uit het dorpsverleden van Hoepertingen. Driemaandelijks bijdragen van de geschiedkundige kring, 8-4, 1983.

WIKIPEDIA s.d.: Spoorlijn 23 [online] [Spoorlijn 23](#), (geraadpleegd 2019).