

# Het Fruitspoor\_rapport\_3



Analyse van de stations en hun plannen langs het Fruitspoor

Dr. Robert Nouwen | Versie 2019-12-03

## Inhoud

Inleiding .....	3
Beknopte geschiedenis.....	4
Tongeren station .....	9
Piringen_station .....	12
Jesseren_stationsplein .....	16
Jesseren_stationsgebouw .....	19
Jesseren_Magazijn .....	21
Kerniel_Stationshalte .....	23
Borgloon_station_spoorwegzate en stationsomgeving.....	24
Rullingen_Stopplaats.....	28
Hoepertingen_station .....	29
Ordingen_station.....	32
Bernissem_wachterswoning_1.....	35
Bernissem_wachterswoning_2.....	36
Melveren_station .....	37
Sint-Truiden_station.....	38
Wilderen_station.....	39
Booiehoven_wachterswoning.....	41
Zoutleuw_wachterswoning .....	42
Drieslinter_wachterswoning .....	43
Samenvattend .....	44
Bibliografie .....	45

## Inleiding

Het fruitspoor heeft een belangrijk erfgoed-toeristisch potentieel. Het biedt aan de erfgoedtoerist de mogelijkheid om te fietsen en/of te wandelen over een industrieel monument. Een inventaris van dat industrieel-archeologisch erfgoed langs de spoorwegbedding van lijn 23 werd samengebracht in “het Fruitspoor\_Rapport\_2”. Voor de uitwerking van deze erfgoed-toeristische fietsroute is het belangrijk dat dit ook grondig in zijn context wordt geplaatst. Het voorliggende rapport presenteert in dat kader een analyse van de stations en hun plannen die van het Fruitspoor deel uitmaakten.

In de archieven bevindt zich nog vrij veel informatie over de stations en hun omgevingen die langs het Fruitspoor werden gebouwd. Tot op heden waren zij nauwelijks voorwerp van onderzoek. Zij genoten in het beste geval de interesse van lokale historici die er slechts summier aandacht aan schonken. Gelukkig werden de overblijvende gebouwen (gedeeltelijk) aangeduid als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Binnen de stations bestaat er een soort hiërarchie die ook uit de aard van de aanwezige gebouwen blijkt. De voornaamste bronnen voor het onderzoek naar deze stations zijn behoudens de archieven en de nog bewaarde stationsgebouwen oude foto's en plannen over de gronden, de omgeving, aanpassingen en zo voort. Zo wordt het mogelijk om ook een beeld te krijgen van stations die inmiddels werden afgebroken zoals onder meer het voormalige station van Kerniel.

Op basis van een eerste vaststelling kan worden bevestigd dat de archiefreeks Spoorlijnen & Stationsgebouwen in het RAH belangrijke informatie bevat. Het voorliggende rapport bevat daarvan een eerste overzicht. Dat maakt een eerste analyse van de verschillende stations met hun omgeving mogelijk. Tegelijk wordt het steeds duidelijk dat de aandacht van de historici in het verleden vooral is uitgegaan naar de grote monumenten in de stationsarchitectuur alsook naar het functioneren van de NMBS als organisatie. Hoe zich dat vertaalde op microniveau komt nauwelijks aan bod.

Indien een studie van de reële mogelijkheden voor een degelijke erfgoed-toeristische ontsluiting van het Fruitspoor moet worden opgesteld blijft bijkomend onderzoek noodzakelijk! Tegelijk lijkt het ons interessant om verder onderzoek te doen naar de mensen die achter dat erfgoed schuil gaan. Wij denken onder meer aan de stationschef, de seinwachter, de arbeiders, de gebruikers van het Fruitspoor, en zo verder.

## Beknopte geschiedenis

Om de verdere economische ontwikkeling van Haspengouw te stimuleren drongen provinciale politici en hoge ambtenaren vanaf 1870 sterk aan op de aanleg van een goederenspoorlijn tussen Tienen en Visé via Sint-Truiden en Tongeren.<sup>1</sup> Deze moest het transport van suikerbieten naar de fabrieken van Tienen, Hoepertingen en Sint-Truiden, van vee van en naar de markten van Tongeren en Tienen, van fruit naar de consumenten in de stad mogelijk maken. In 1868 presenteerde M. Poussset een project aan de Bestendige Deputatie dat Tienen moest verbinden met Tongeren via Zoutleeuw, Sint-Truiden en Borgloon.<sup>2</sup> Eind 1879 was spoorlijn 23 Drieslinter – Tongeren voltooid en geopend. Omdat via deze spoorlijn behalve passagiers en goederen vooral veel fruit werd vervoerd, kreeg hij de naam 'Fruitspoor'.<sup>3</sup>

Langs het Fruitspoor werden stations en halteplaatsen aangelegd. Het traject tussen Drieslinter en Tongeren met de stations werd in 1875 aan het toezicht van de Banque de Belgique toevertrouwd.<sup>4</sup> Het station van Borgloon ontwikkelden zich tot een gegeerde 'industriezone' die een eenvoudige aanvoer van grondstoffen en een directe ontsluiting naar externe markten garandeerde. Tegelijk liet het station er grote vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden toe. 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. Ook bij het station van Jesseren vestigde zich een stroopstokerij, met name de Société Anonyme La Grande Siroperie Limbourgeoise die in 1999 werd afgebroken. Het toenemende vervoer leidde tussen 1893 en 1912 tot een uitbreiding van stopplaatsen en halteplaatsen die door de staatspoorwegen met een klein station werden uitgerust. Dat was het geval in Wilderen (1895), Melveren (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.

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

---

<sup>1</sup> Over de invloed van de spoorwegen op de economische ontwikkeling in België, zie A. SOETE, 2001. Betreffende de bekommernissen van de provinciale bewindvoerders, zie *Mémorial administratif de la Province de Limbourg de 1873. Procès-verbaux des séances de la Députation Permanente du Conseil Provincial*, Hasselt, 214-216. Vgl. ook *150 Jaar provinciaal beleid*, 1986, 141-142.

<sup>2</sup> Zie *Mémorial administratif de la Province de Limbourg de 1868. Procès-verbaux des séances de la Députation Permanente du Conseil Provincial*, Hasselt, 30.

<sup>3</sup> Voor de geschiedenis van de Belgische spoorwegen verwijzen wij naar VAN DER HERTEN B., VAN MEERTEN M. & VERBEURGT G., 2001. Betreffende het fruitspoor, zie hierover bijzonder VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65; JACOBS V., 1997, 207, 213; CEUNEN N. & NIESTEN E., 2010, 98-99; CEUNEN N., 2011, 81-82; CEUNEN N., 2011(b), 5-6; CAIMO K., 2013; DIRIKEN P., 2013, 106-107; G. DRAYE, 2016, 13-14.

<sup>4</sup> Zie hierover in detail H. DE BOT, 2002, 214 e.v.

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. Ondertussen behoren de bewaarde stations, wachthuisjes, bruggen, locomotieven en wagons samen met tal van landschapsbepalende elementen zoals de taluds en de holle beddingen in het geval van het Fruitspoor tot het belangrijkste en meest typerende erfgoed uit de 19e eeuw.<sup>5</sup>

De aanleg van een spoorweg vereiste ook een reeks nieuwe infrastructuur die nodig was voor de verschillende diensten. Naast de stations waren dat wachthuisjes, perrons, loodsen, opslagplaatsen, ... Deze stationsarchitectuur van de 19e eeuw bracht een ongelooflijke vernieuwingen met zich mee. L. Cloquet formuleert dat zijn *Traité d'architecture* als volgt: '... Elles constituent un genre de constructions d'un caractère spécial, qui ont été créées depuis 1840 et improvisées au début. Elles ont dû être exécutées sur de vastes plans, sans précédents, dans de systèmes nouveaux de construction, ou interviennent pour une grande partie les matériaux métalliques ...'.<sup>6</sup> Waar een halteplaats was, was in 1914 zoals in Meveren en Kerniel in principe minstens een ontvangstgebouw voorzien. Doorgaans ging het echter om volwaardige stationsgebouwen. Onder meer die van Piringen, Jesseren en Wilderen bleven bewaard. Het valt daarbij op dat dit zich doorgaans beperkt tot de stationsgebouwen zelf, maar niet tot de stationsomgeving. Voor wat betreft het Fruitspoor is enkel aan het station van Jesseren de omgeving met het stationsplein min of meer goed bewaard gebleven. Wil men echter een meer gedetailleerd inzicht in de stations binnen hun ruimtelijke context krijgen, dan is men verplicht de oude plannen te bestuderen. Uit die plannen kan men opmaken dat de meeste stations bestonden uit een stationsgebouw in de strikte betekenis, een goederenperk of opslagplaats met een los- en laadkade, een goederenloods, een wachterswoning waarbij vaak een bijgebouwtje hoorde, de perrons. Op spoorlijn 23 Drieslinter – Tongeren is het station van Borgloon daarvan een uitstekend voorbeeld. Het gaat om een typische kleinstedelijke stationsomgeving waarrond zich een industriële site heeft ontwikkeld. Ook de statie van Jesseren is een mooi voorbeeld van een dergelijke statie-infrastructuur die belangrijk was voor de industriële ontwikkeling van Haspengouw. Wanneer men verder de vergelijking maakt met de statie van Piringen, dan kan men niet anders dan vaststellen dat deze laatste veel bescheidener van opzet was, zowel wat betreft het eigenlijke stationsgebouw als ook wat betreft de volledige omgeving.

De stationsgebouwen of ontvangstgebouwen van de Staatsspoorwegen waren op de eerste plaats functionele gebouwen.<sup>7</sup> De eerste stationsgebouwen waren doorgaans bescheiden. Maar met de toename van de populariteit van de spoorwegen werden de stations niet alleen groter, maar de architectuur ervan werd ook prestigieuzer. Dat was vooral het geval in de Europese hoofdsteden waar stations werden gebouwd die als een echt "visitekaartje" van de spoorwegmaatschappij fungeerden.<sup>8</sup> Op het platteland en in de kleine steden ontwikkelde zich echter een heel andere stationsarchitectuur. Het is problematisch dat zowel inzake wetenschappelijk onderzoek als inzake erfgoedbeheer dit patrimonium alle aandacht opeist ten nadele van de kleine stations met hun omgeving te lande.<sup>9</sup> Omstreeks 1870 was de uitwerking van het architecturale programma grotendeels omljnd. Voor de nieuwe stations werd een standaardontwerp voorgeschreven. Terwijl de stationsgebouwen in neo-stijlen door hun symmetrische opbouw weinig functioneel waren, kan

---

<sup>5</sup> A. LINTERS, 1980.

<sup>6</sup> L. Cloquet, *Traité d'architecture*, dl. 4, 1900, p. 316. Vgl. P. PASTIELS, 1979; A. LINTERS, 1980.

<sup>7</sup> Hierover H. DE BOT, 2002.

<sup>8</sup> L. VERPOEST, 2001.

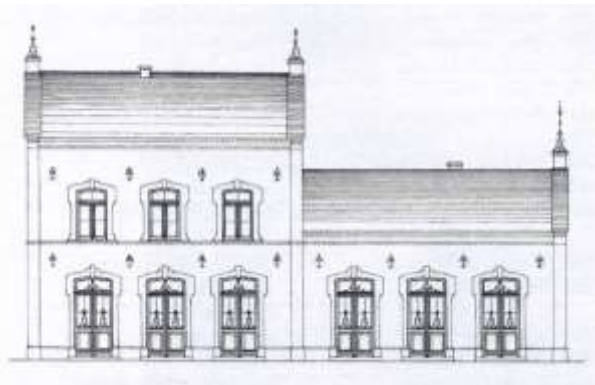
<sup>9</sup> Vgl. bv. J. DELMELLE, 1977

## R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen

men vanaf dan in de nieuwe stations van die periode geleidelijk dezelfde grondvormen waarnemen. Voor de stations van de 4<sup>de</sup> en de 5<sup>de</sup> klasse, zoals deze langs het Fruitspoor, zag dat schema grosso modo als volgt uit. Achter de ingang bevond zich een wachtzaal met de loketten en een bagagebewaarplaats. De grotere stations beschikten over twee wachtzalen, één bestemd voor reizigers eerste en tweede klas, een tweede voor reizigers derde klas. Aan de andere zijden werden de dienstlokalen en kantoren geschikt, met inbegrip van een post-, telegraaf- en telefoondienst. De stationschef beschikte in vele gevallen over een 'appartement' in het stationsgebouw, hetzij op de verdieping, hetzij naast de dienstlokalen.<sup>10</sup> Binnen dit programma bestonden er aantal variaties en met de toepassing van eigen decoratieve elementen.

In eerste instantie stonden er langs het Fruitspoor voorlopige lage gebouwtjes die later eventueel werden afgebroken of uitgebreid. Zij functioneerden soms als dienstwoning voor de stationschef, soms als onthaalruimte voor de reizigers. Voorbeelden van dergelijke constructies zijn het eerste haltegebouw van Hoepertingen en Melveren.<sup>11</sup> Vanaf 1873 werden de spoorwegen tegen een vaste prijs door particuliere bedrijven aangelegd. Ook legde de staat aan die maatschappijen klaarblijkelijk een specifiek type station op. De Banque de Belgique zorgde voor de financiering ervan. Vandaar dat men spreekt van het stationstype 1873 of het type 'Banque de Belgique'

In 1875 werd de aanleg van het traject tussen Drieslinter met Tongeren aan het toezicht van de Banque de Belgique toevertrouwd.<sup>12</sup> De opdracht voorzag naast de aanleg van de spoorweg ook de bouw van de stations: Zoutleeuw (1878), Ordingen (1879), Borgloon (1879) en Piringen (1879). Ze zijn dus allen van het zogenaamde stationstype 1873 of het type 'Banque de Belgique' dat men ook aantreft op andere spoorlijnen die onder supervisie van deze maatschappij werden aangelegd. Zij werden gebouwd volgens een standaardontwerp dat werd gekenmerkt door een gedeelte met twee bouwlagen met drie traveeën. Hoofdgebouw en zijvleugel waren voorzien van een zadeldak. Het gelijkvloers was enkel voorzien van deuropeningen waarin een aantal deuren tot vensters werden omgevormd. In het station van Piringen is dat nog duidelijk te zien. De benedenverdieping van het hoofdvolume bestond voor één derde uit privéwoning voor de stationschef en voor twee derde uit wachtzaal. De overige functies werden in de lage vleugel ondergebracht. Ook de bovenverdieping waren privévertrekken voor het gezin van de stationschef.



Stationstype 1873 (naar H. DE BOT, 2002)

In 1881 nam de Staat een nieuw stationstype in gebruik waarvan twee varianten voorkomen, met name het stationstype 1881 en 1895.<sup>13</sup> Het stationsgebouw van Jesseren behoort tot het

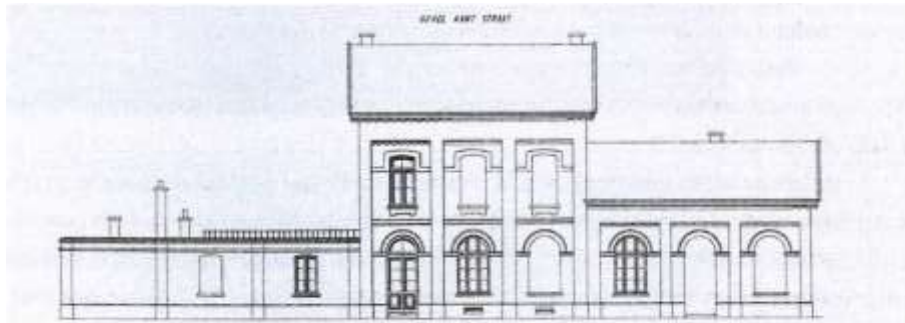
<sup>10</sup> A. LINTERS, 1980; H. DE BOT, 2001, 416; H. DE BOT, 2002, 65.

<sup>11</sup> H. DE BOT, 2002, 111 e.v.

<sup>12</sup> Zie hierover in detail M. LAFFUT, 2001, 78-79; H. DE BOT, 2002, 214 e.v..

<sup>13</sup> H. DE BOT, 2001, 416; H. DE BOT, 2002, 74 e.v.

stationstype 1881. Het grondplan verschilde niet zo erg van het voorgaande, maar was wel ruimer opgevat. Een belangrijk onderscheid met het voorgaande type is het feit dat het gelijkvloers van volwaardige vensteropeningen werd voorzien. Voor het overige is zowel het uitzicht als het grondplan van dit stationstype erg vergelijkbaar met het voorgaande.



Stationstype 1881 (naar H. DE BOT, 2002)

Omdat de oudere types al snel als te klein werden ervaren, werd een nieuw concept onderzocht. Dit zou het station type 1893 worden waarvan tot 1914 zowat 150 exemplaren werden gebouwd.<sup>14</sup> Zij bestonden uit drie delen, met name een middendeel met twee verdiepingen onder een zadeldak tussen een lage vleugel onder een zadeldak en een L-vormige lage vleugel. Het middendeel bestond in het definitieve concept uit vier traveeën. Voor het gezin van de stationschef werd vaak nagenoeg het hele centrale gebouw voorzien. Langs het Fruitspoor zijn de stations van Wilderen en Hoepertingen hiervan een uitstekend voorbeelden. Jammer genoeg werd de linkervleugel van het laatstgenoemde gebouw afgebroken waardoor het gebouw het uitzicht heeft van stationstype 1893 LO.



Stationstype 1893 (naar H. DE BOT, 2002)

Naast de stationsgebouwen in strikte betekenis stonden langs spoorlijn 23 Drieslinter – Tongeren op verscheidene plaatsen ook wachterswoningen. Hier woonden de overwegwachters die de barelen bedienden. Het betreft erg bescheiden gebouwtjes die soms als stationnetjes worden geïnterpreteerd. Zij stonden in Piringen, Jesseren, Borgloon, Ordingen, Bernissem (2x), Wilderen,

---

<sup>14</sup> H. DE BOT, 2002, 104 e.v.

## R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen

Booiehoven, Drieslinter en Zoutleew. Soms kan hun aanwezigheid enkel aangetoond worden dankzij een fiche die door de Belgische spoorwegen oorspronkelijk werden bijgehouden.

V.P. 30.111  
V 448  
Omschrijving 27 5/2 van 30-4-73  
Dinsdag 3. Dec 1912

**(B)** Fiche voor wachterswoning of woning

*Wachterswoning - Aangekochte woning - Beschikbaar ontruimgedebou*

Lijn n<sup>o</sup> 2 van Brussel tot Boingsem  
Gemeente Koersbroek, Straat Station  
in het station te Koersbroek

Lengte 31 m Breedte 11 m  
Looft op de titularis aangelegd

**MATERIEEL**

Gebouwen	Oppervlakte	Hof - Oppervlakte
Getijdehuis 3	51,22 m <sup>2</sup>	2,4 a
Wachterswoning 1	11,11 m <sup>2</sup>	Aard van verlichting 21,11 m <sup>2</sup>
Kelder 1		Water voorziening 1,11 m <sup>2</sup>
Bijgebouw 1		26 meteren lading 172,00 m <sup>2</sup>

Stationsarchitectuur van H. De Bot

Zoals de twee wachterswoningen van Bernissem aantonen, was hun functie beperkt tot de huisvesting van de overwegwachter langs het spoor en stonden zij vaak ook buiten een stationscontext. Wanneer de bediening van de slagbomen werd geautomatiseerd, werden de spoorwegwachters overbodig. De wachtershuisjes werden verkocht en in een aantal gevallen afgebroken. Enkel die van Bernissem, Wilderen, Booiehoven, Drieslinter en mogelijk Zoutleew bleven bewaard. In het overzichtswerk over de stationsarchitectuur van H. De Bot werden zij niet opgenomen en evenmin werden zij grondig bestudeerd.



## Tongeren station

Object	Tongeren station
Adres	Stationsplein 1, 3700 Tongeren
Wettelijke bescherming	---
Beschrijving	<p>De statie van Tongeren bestond oorspronkelijk uit een stationsplein, drie perrons voor vijf lijnen, een stationsgebouw, een goederenloods en ook een verhoogde loskade. Daaraan werd later nog een busstation toegevoegd. Dat is af te lezen uit één van de oudere plannen. De beschikbare plannen gaan echter niet ver genoeg terug om de oorspronkelijke toestand te reconstrueren.</p> <p>Vanuit Tongeren betrokken verschillende lijnen. Het oorspronkelijke station van Tongeren was de eindhalte van spoorlijn 23 en werd gebouwd door de Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois. Deze maatschappij werd in 1862 opgericht. De stations van deze maatschappij waren doorgaans eenvoudige vierkante gebouwen. Qua stijl week dit gebouw van de overige stations af omdat Tongeren op dat ogenblik een belangrijke stad was. Dat station werd in 1889 afgebroken en vervangen door een gebouw dat beter aan de nieuwe noden was aangepast (cfr. foto 1). Het werd in 1940 door een bombardement vernield; alleen een dienstgebouw bleef bewaard (foto 2). De juiste datering van het goederenstation blijft een vraagteken. Het gebouw is zeer gelijkend op de goederenloods van het station van Mol dat inmiddels is afgebroken (<a href="https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/52756">https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/52756</a>). Ook een groot gedeelte van de bebouwing van de straat werd plat gelegd.</p> <p>Na WOII komen vanaf 1948 de nieuwe stations, die de vernielde gebouwen vervingen, in gebruik. Dit was onder meer het geval in Tongeren, waar het oude statige ontvangstgebouw werd vervangen door een eenvoudig laag gebouw met slechts één bouwlaag. Zoals zovele stationsgebouwen van na de oorlog getuigt dat van Tongeren van een inspiratieloos conservatisme, ongetwijfeld een gevolg van het belang dat aan het functionele werd gehecht..</p>
Toestand	<p>In gebruik</p> <p>Architecturaal is er geen erfgoedwaarde meer overgebleven. Als typisch voorbeeld van de ontwikkeling van een kleinstedelijk station heeft het nog een historische waarde en zou het ook als ontmoetingsplaats kunnen functioneren.</p>
Referenties	<ul style="list-style-type: none"><li>- <a href="https://id.erfgoed.net/themas/4993">https://id.erfgoed.net/themas/4993</a></li><li>- RAH, Reeks Spoorlijnen en treinstations, 80</li><li>- SCHLUSMANS F. met medewerking van VANTHILLO C. 1990, 224.</li><li>- VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65</li><li>- H. DE BOT, 2002, 198 &amp; 2003, 93-97</li></ul>

- CEUNEN N., 2011, 81-82

Foto's



Tongeren: oud hoofdstation



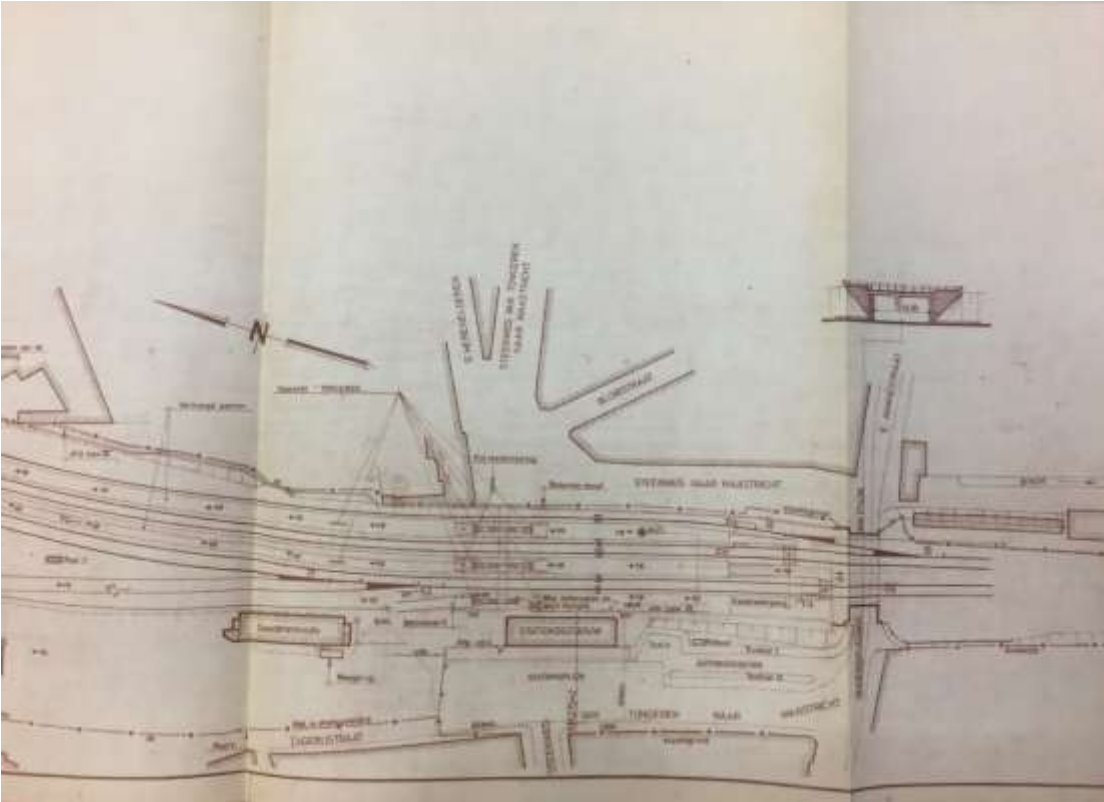
goederenstation



Tongeren, station 1948



Kadasterplan 1987/88



## Piringen\_station

Object	Station
Adres	Lankgracht 154, 3700 Tongeren
Wettelijke bescherming	- is aangeduid als vastgesteld bouwkundig erfgoed Station Piringen. Deze vaststelling is geldig sinds 01-02-2018
Beschrijving	<p>Voormalig station van Piringen, van het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw. Opening 10 september 1879 Sluiting 29 sept. 1957 (personen)</p> <p>Het station van Piringen bestond oorspronkelijk uit een stationsplein met stationsgebouw, vrijstaand toilet en een goederenkoer. Aan de overzijde van de baan stond een wachterswoning (w.w.) met bijgebouwtje. De grondplannen van de goederenloods en het stationsgebouw zijn nog beschikbaar via het sporenplan.</p> <p>In 1958, na het schrappen van het personenvervoer, werd het station gereorganiseerd. Wissels 1 &amp; 2 alsook spoor 2 werden afgebroken. Hetzelfde gebeurde klaarblijkelijk met de goederenloods en het toilet.</p> <p>Op het plan van 1966 is hiervan enkel nog het stationsplein, het stationsgebouw met hof een goederenkoer overgebleven. De huidige voorliggende oprit in kasseien komt grosso modo overeen met het stationsplein. De spoorlijn liep achter het gebouw.</p> <p>Het ontvangstgebouw van het station is van het zogenaamde het stationstype 1873R3 of type Banque de Belgique en werd tijdens de aanleg van de lijn gebouwd. Oorspronkelijk bestond het op het gelijkvloers uit een bagagebewaarpplaats (magazijn), een wachtzaal en een bureel met daaraan toegevoegd een zaal (zitplaats?), een keuken, een koer, een washuis, een oven en een WC. Het betreft een bakstenen gebouw dat bestaat uit drie traveeën en twee bouwlagen. Het flankerend bijgebouw rechts (wachtzaal en opslagplaats) bestaat uit drie traveeën en één bouwlaag. De lijstgevels zijn voorzien van getoogde muuropeningen met hardstenen sluitsteen.</p>
Toestand	Gerestaureerd, in gebruik als woning annex kunstenaarsatelier. Tijdens de restauratie werden aanpassingen gedaan. Onder meer werd de buitendeur aan de vooruitspringende portiek vervangen door een raam. De vermelding 'Piringen' werd verwijderd. De wachterswoning en de goederenloods werden afgebroken. Op het plan van de toestand 1958 is te zien hoe de goederenloods is doorkruist. Men mag er van uit gaan dat hij omstreeks deze tijd is afgebroken. Problematisch is ook dat aan de overzijde van de straat de oude spoorwegbedding werd

bebouwd waardoor een 'reconstructie' van de site niet meer mogelijk is.

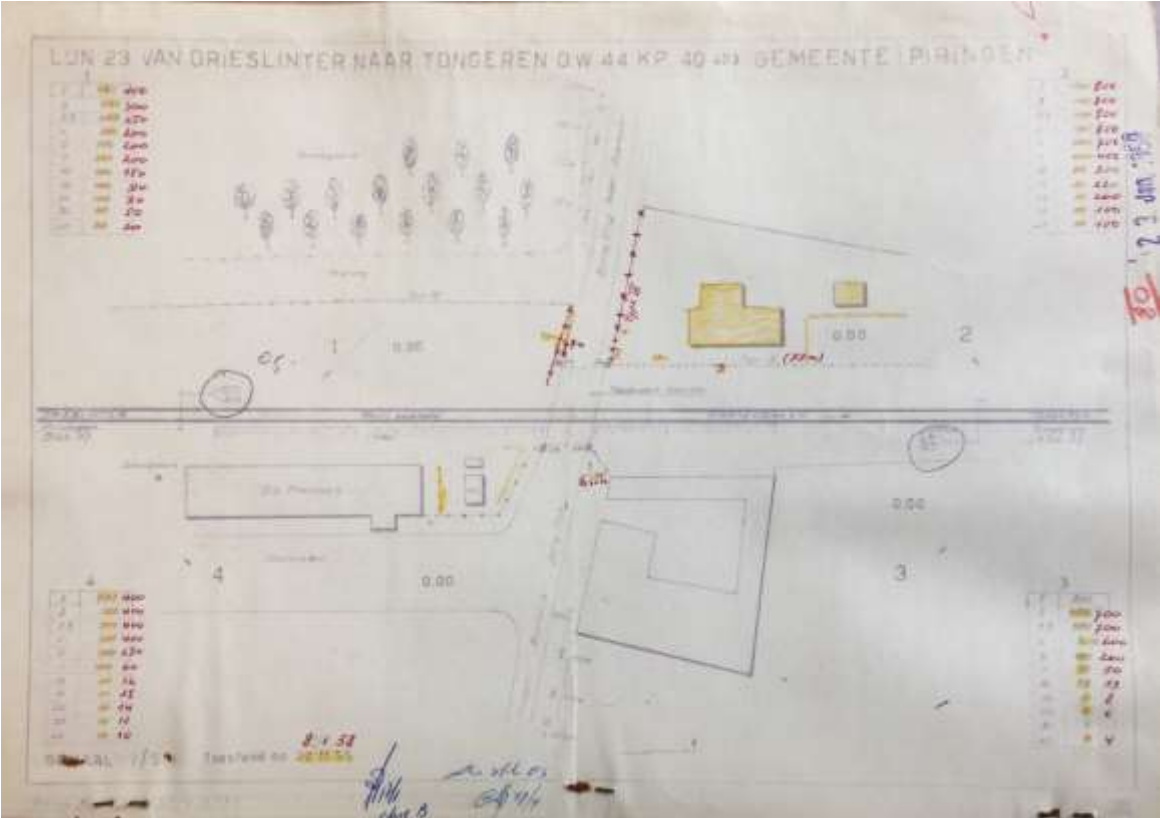
Referenties

- <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/37530>
- RAH, Reeks Spoorlijnen en treinstations, 13 & 67
- SCHLUSMANS F. met medewerking van VANTHILLO C. 1990, 300.
- JACOBS V. 1997, 207
- H. DE BOT, 2002, 215, 217
- CEUNEN N., 2011, 81-82
- DIRIKEN P., 2013, 106-107

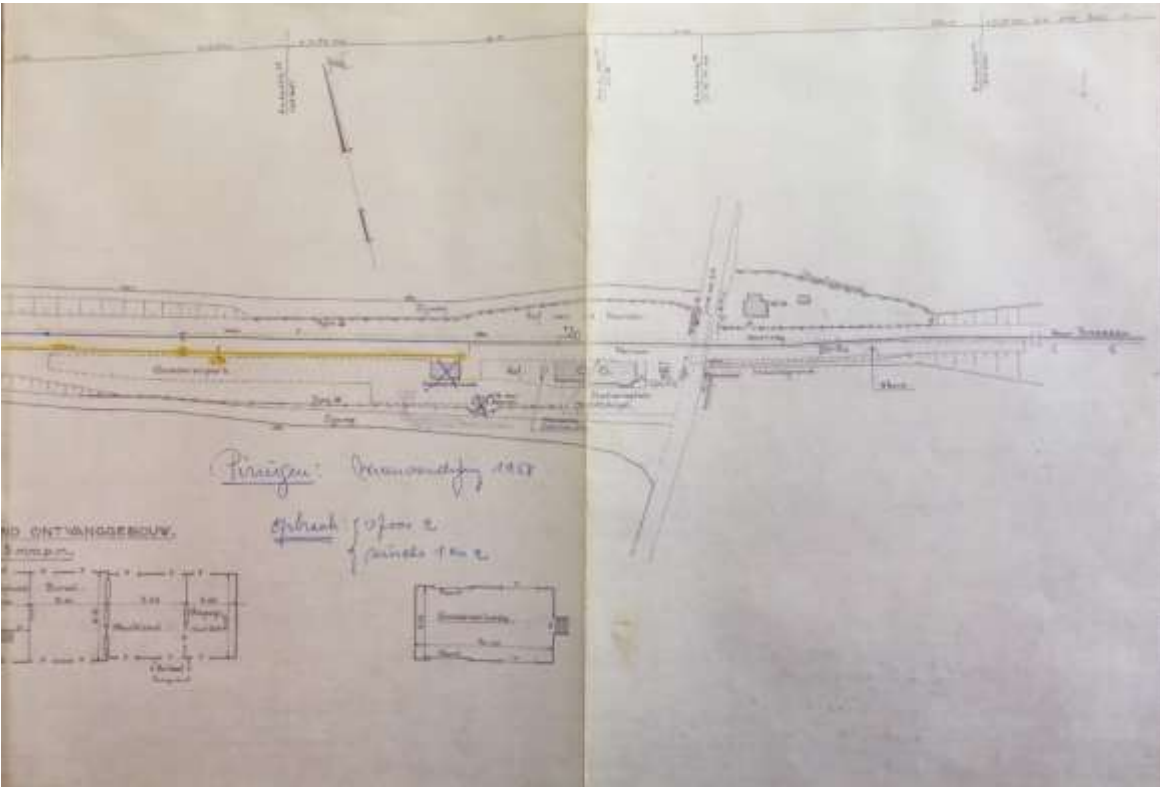
Foto's



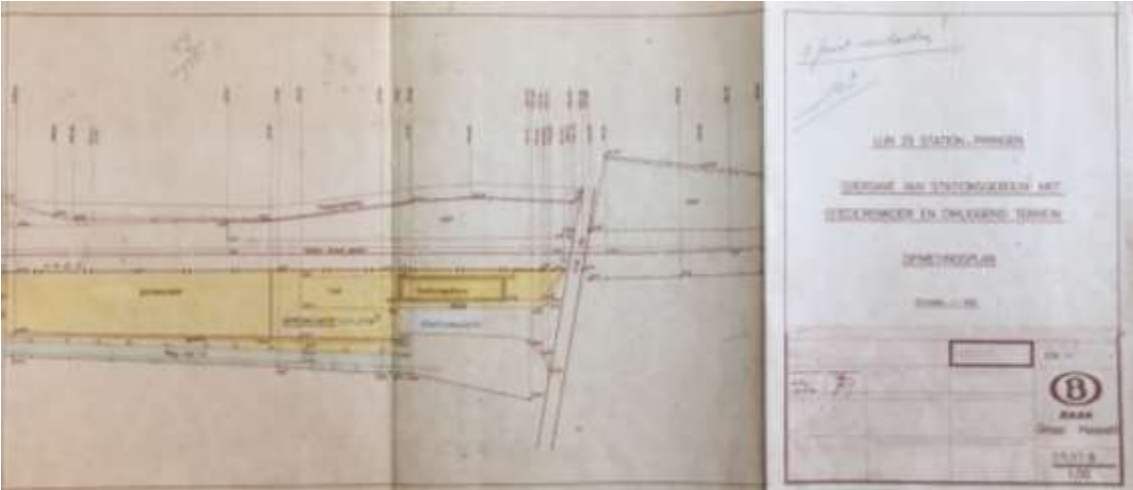
R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen



Station Piringen toestand 1955-1958



Algemeen overzichtsplan van het station met omgeving van Piringen



## Jesseren\_stationsplein

Object Stationsplein  
Adres Jesserenplein 2, 3840 Jesseren

Wettelijke bescherming ---

**Beschrijving** Het Jesserenplein is het voormalige stationsplein. In het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw kregen ook Hoepertingen en Jesseren een station. Het oudste plan van aanleg toont aan dat het station van Jesseren bestond uit een ontvangstgebouw, een goederenloods, een hellend vlak en aan de overzijde van de sporen vermoedelijk ook een wachterswoning die er normaal moet geweest zijn (zie fiche). Op dit plan is het station van Jesseren nog volledig aan één zijde van de straat gelegen.

Het plan van 1954 geeft tevens aan dat het perron aan beide zijden van de spoorlijn aan de overzijde van de straat lag.

Het plein was oorspronkelijk gekasseid. Resten ervan zijn in het verlengde van het plein voor het goederenstation nog zichtbaar. De aanwezigheid van de spoorlijn en later het station gaf aanleiding tot het ontstaan van de stroopfabriek van de Société Anonyme La Grande Siroperie Limbourgeoise op deze plaats.

Naast het station bleven ook een aantal andere gebouwen aan het Jesserenplein bewaard die aan de locatie nog zijn oorspronkelijk cachet geven. Het gaat onder meer om een 'herenwoning' tegenover het station van het 3<sup>de</sup> kwart van de 19<sup>de</sup> eeuw.

**Toestand** Het Jesserenplein heeft vrij goed zijn oude karakter bewaard. Het is het enige stationsplein dat in min of meer originele staat bewaard bleef. De originele kasseien zijn jammer genoeg vervangen door een hedendaagse klinkeraanleg. De wachterswoning aan de overzijde van de spoorlijn en de perrons aan de overzijde van de straat zijn niet meer aanwezig. Het is niet heel duidelijk tot waar het openbaar domein reikt en waar privaat domein begint.

**Referenties**

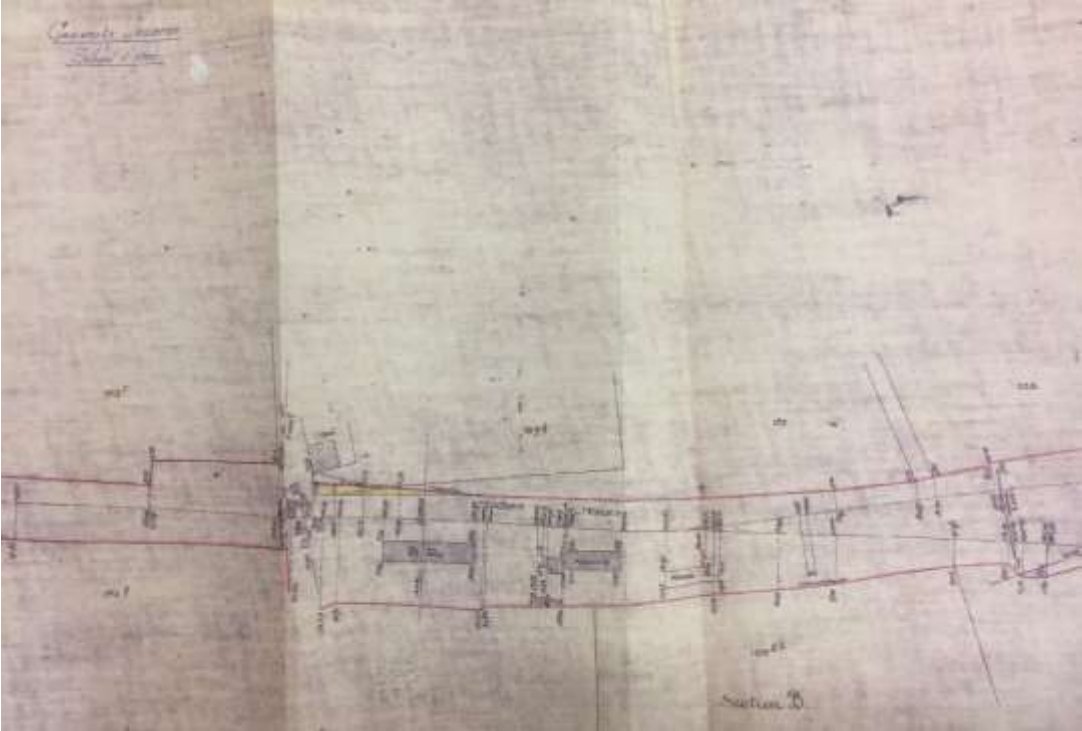
- <https://id.erfgoed.net/themas/4364>
- RAH, Reeks Spoorlijnen en treinstations, 45
- JACOBS V. 1997, 207
- PAUWELS D., SCHLUSMANS F. met medewerking van MUYLDERMANS E. & ROMBOUTS J., 1999

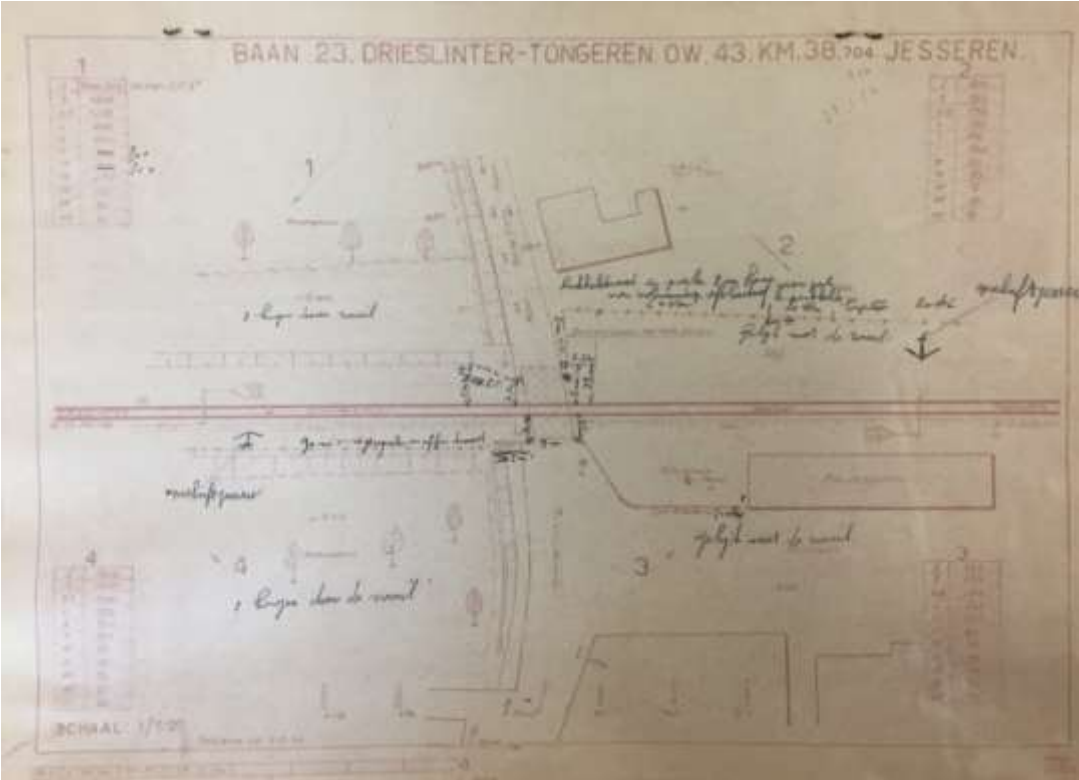
**Foto's**





R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen

A handwritten form titled "Fiche no. 44" with a circled "B" in the top left corner. The form contains several sections with handwritten text. The top section is titled "Fiche no. 44" and "Fiche no. 44". Below this, there are several lines of text, including "Fiche no. 44" and "Fiche no. 44". The form is divided into several sections by horizontal lines, with some sections containing tables or lists of data. The handwriting is in black ink on a light-colored paper.



Algemeen overzichtsplan van het station met omgeving van Jesseren

## Jesseren\_stationsgebouw

Object	Stationsgebouw
Adres	Jesserenplein 2, 3840 Jesseren
Wettelijke bescherming	- is aangeduid als vastgesteld bouwkundig erfgoed Station Jesseren. Deze vaststelling is geldig sinds 01-02-2018
Beschrijving	<p>Opening 9 maart 1882 Sluiting 29 sept. 1957 (personen)</p> <p>Bij de opening van de lijn in 1882 was er enkel een stopplaats die vanuit het Station Piringen werd beheerd. De treinen stopten er enkel op de marktdag. Vanaf 1884 kwam er een dagelijkse dienstregeling. In 1886 werd de stopplaats opgewaarderd tot spoorweghalte en in 1891 werd het een station met eigen beheer. Het gaaf bewaarde station van Jesseren werd door de staatsspoorwegen al gebouwd in 1897.</p> <p>Het station van Jesseren hoort tot de eerste variant van het stationstype 1881. Het betreft een losstaand bakstenen gebouw op een hardstenen plint dat bestaat uit drie traveeën en twee bouwlagen onder zadeldak. De loketzaal bevond zich op de benedenverdieping, de woonst van de stationschef op de bovenverdieping. Het werd links geflankeerd door een lager gedeelte van drie traveeën en één bouwlaag (wachtzaal en opslagplaats), en een lang, laag dienstgebouw rechts. De platte vleugel was bijna helemaal gereserveerd voor het gezin van de stationschef. De gevels zijn geritmeerd door lisenen, de spaarvelden afgelijnd door een fries onder de dakrand in baksteen. De ramen bestaan uit rondboogvormige muuropeningen in de eerste bouwlaag en getoogde in de tweede bouwlaag. Zij zijn voorzien van hardstenen lekdrempels. De muuropeningen in de aanbouw rechts zijn recent.</p>
Toestand	Na de sluiting van de spoorlijn in 1957 werd het gebouw ingericht als een café. Tegenwoordig is het een woning met kine-praktijk. Het exterieur van het gebouw is goed bewaard.
Referenties	<ul style="list-style-type: none"><li>- <a href="https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/31955">https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/31955</a></li><li>- RAH, Reeks Spoorlijnen en treinstations, 45</li><li>- VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65</li><li>- JACOBS V. 1997, 207</li><li>- PAUWELS D., SCHLUSMANS F. met medewerking van MUYLDERMANS E. &amp; ROMBOUTS J., 1999</li><li>- H. DE BOT, 2002, 74-76</li><li>- CEUNEN N., 2011, 81-82</li><li>- DIRIKEN P., 2013, 106-107</li></ul>

R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen

Foto's



## Jesseren\_Magazijn

Object Magazijn  
Adres Jesserenplein, 3840 Jesseren

Wettelijke bescherming is aangeduid als vastgesteld bouwkundig erfgoed Goederenstation Jesseren. Deze vaststelling is geldig sinds 01-02-2018

Beschrijving Opening 9 maart 1882

Het magazijn maakt deel uit van het station van Jesseren als goederenstation. Het is een alleenstaand gebouw van vijf traveeën en een bouwlaag onder zadeldak. Het betreft een bakstenen gebouw op verhoogde begane grond. Boven de deur is een luifel. Wat verder ligt een 'rampe' of verhoogde los- en laadkade (cfr. ook station Borgloon). Voor het gebouw stond volgens het plan nog een ander gebouwtje waarvan de functie niet bekend is. Het is mogelijk dat het om een schuilplaats gaat (cfr. station Borgloon).

Het goederenstation bediende de stroopfabriek "Grande Siroperie Limbourgeoise" die aan het stationsplein gevestigd was. De fabriek werd in 1999 afgebroken, het goederenstation is nog steeds aanwezig.

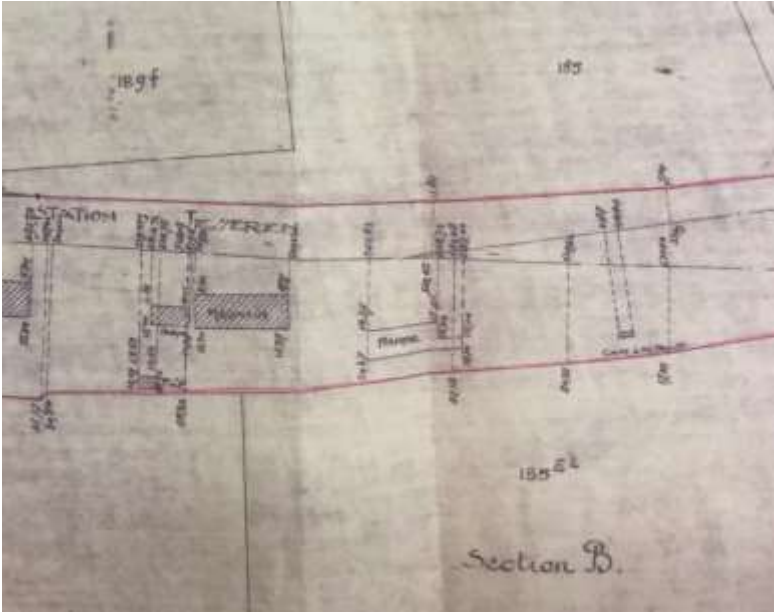
Toestand Het goederenstation ligt wat verwaarloosd achterin. Het magazijn wordt momenteel als een soort opslagplaats gebruikt. Het gebouwtje ervoor is niet meer aanwezig. De toegang ertoe is onverzorgd. Van het hellend vlak is nog weinig zichtbaar.

Referenties

- <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/31956>
- PAUWELS D., SCHLUSMANS F. met medewerking van MUYLDERMANS E. & ROMBOUTS J., 1999

Foto's





## Kerniel\_Stationshalte

Object Stationshalte  
Adres Rullecovenstraat, z.n., 3840 Kerniel

- Wettelijke bescherming
- is deel van de bescherming als **cultuurhistorisch landschap** Abdijsite Kolen – Kolenberg. Deze bescherming is geldig sinds 29-06-2001.
  - is deel van de vaststelling als **landschap atlasrelict** De abdij van Kolen en de Kolenberg. Deze vaststelling is geldig sinds 25-09-2018

Beschrijving Hier stond het station van Kerniel dat onder invloed van de aanwezige stroopfabriek was gebouwd en dat tot 1957 dienstdeed. Op een oude en moeilijk te interpreteren foto is nog de brug zichtbaar alsook het oude haltegebouwtje zoals dat ook nog zichtbaar is op een foto van het station van Meveren. Ervoor staan nog enkele (?) magazijnen (?). Het spoor verdween in 1970-1971 en ook de halteplaats werd afgebroken. Op de luchtfoto's van 1971 is deze brug nog waarneembaar. De halteplaats lijkt op de onduidelijke foto's reeds verdwenen. De luchtfoto's vanaf 1979 tonen echter een gewijzigde situatie. Vermoedelijk werd de brug tussen 1971 en 1979 afgebroken en vervangen door een nieuwe.

Toestand

- Referenties
- VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65
  - PAUWELS D., SCHLUSMANS F. met medewerking van MUYLDERMANS E. & ROMBOUTS J., 1999
  - CEUNEN N., 2011, 81-82

Foto's



## Borgloon\_station\_spoorwegzate en stationsomgeving

Object	Spoorwegzate
Adres	Stationsplein, Borgloon
Wettelijke bescherming	- Omvat de vaststelling als landschapsatlasrelict Spoorwegbedding lijn 23: deel Borgloon-Tongeren gelegen te Borgloon, Tongeren (Limburg). Deze vaststelling is geldig sinds 25-09-2018.
Beschrijving	<p>Restant van de spoorzate samen met de stationsomgeving waar het voormalige station van Borgloon en de goederenloods en goederenperk stonden. Het stationskwartier van Borgloon is op die manier een uitstekend voorbeeld van een klein station waarrond zich een industriële site heeft ontwikkeld.</p> <p>Opening 10 september 1879 Sluiting 29 sept. 1957 (personen) 1968 (goederen)</p> <p>Het ontvangstgebouw van het station is van het stationstype 1873L4 of het type Banque de Belgique en werd tijdens de aanleg van de lijn gebouwd. Oorspronkelijk bestond het station op het gelijkvloers uit een bagagebewaarpplaats (magazijn), een wachtzaal en een bureel met daaraan toegevoegd een zaal (zitplaats?), een keuken, een koer, een washuis, een oven en een WC. Het gebouw heeft wat verbouwingen gekend waarbij er naast een wachtzaal 3<sup>de</sup> klas ook een wachtzaal 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> klas werd toegevoegd. Rechts van het ontvangstgebouw bevond zich het goederenperk met de goederenloods, een schuilplaats en een los- en laadkade. Dat goederenperk lag op de grens met de stroopfabriek Wijnants-Groenendaels. Aan de overzijde van de baan van Borgloon naar Wellen lagen de perrons waar de passagiers konden op of afstappen. Ook stond daar de wachterswoning met het bijhorende bijgebouwtje.</p> <p>Dankzij lijn 23 wordt Borgloon in 1879 aangesloten op het spoorwegnet. De spoorlijn situeert zich ten noorden van de stadskern, volgens de bevolking te ver van de stadskern. Wel vestigden zich drie grote stroopfabrieken in de stationsbuurt: Meeckers-Poncelet, Wijnants-Groenendaels en Charles Wijnants et Soeur voor wie de afgelegen ligging van het station kansen bood. Zij hadden zo vestigingsruimte en uitbreidingsmogelijkheden ter beschikking voor bedrijfsgebouwen. Ook een viertal grote fruithandelaren vestigden er zich: Grommen-Massonet, Schoenaerts-Smets, Jules Demarez en Frederik Vandormael. Het goederenstation bediende vooral die bedrijven en een industriezone avant-la-lettre ontstond. Tijdens de jaren 1899-1900 wordt de buurtspoorweg Hasselt-Oreye aangelegd en verbonden met de stationssite. Er werd ook een overladingstation voor de tram voorzien zodat fruit en bieten van tram op trein of omgekeerd konden worden overgeladen. De tramlijn wordt zelfs doorgetrokken</p>



naar de stroopfabrieken Meeckers-Poncelet en Wijnants-Groenendaels. Wanneer na de 2<sup>de</sup> wereldoorlog steeds meer fruit via de veilingen wordt verhandeld en het met de stroopproductie bergaf gaat, verliest de stationsbuurt aan belang. In 1968 valt alle treinverkeer stil, 12 jaar later wordt het station afgebroken. Op de luchtfoto's uit 1971 is de oorspronkelijke situatie nog zichtbaar.

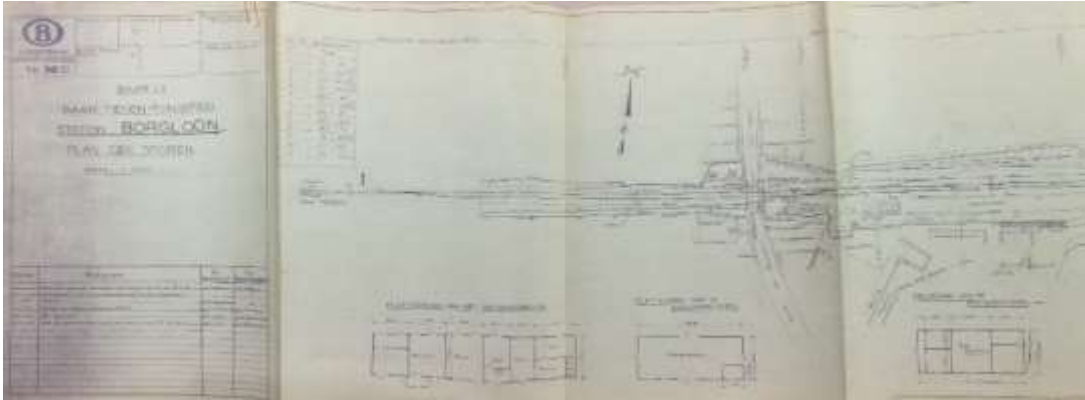
**Toestand** Het stationsgebouw werd in 1980 afgebroken. Ook de goederenloods en de wachterswoning werden afgebroken. Van het goederenpek zijn nog summiere sporen zichtbaar. De oorspronkelijke kasseien zijn grotendeels verdwenen. De aftakkingssporen zijn opgebroken. Op sommige plaatsen zijn ze nog zichtbaar, onder meer op het stationsplein enkele stukken die onder de garages ter plaatse verdwijnen alsook voor de stroopfabriek van Wijnants-Groenendaels. Het Café du Commerce, rechts op de zwart-witfoto is op dit ogenblik de herberg 't Pleintje (zie laatste foto). In het kader van de ontwikkeling van de site is het belangrijk na te gaan op welke wijze deze elementen kunnen geïntegreerd worden in het geheel.

- Referenties**
- RAH, Reeks Spoorlijnen & Stationsgebouwen, 13.
  - VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65
  - JACOBS V. 1997, 156, 207 & 213
  - H. DE BOT, 2002, 215-216
  - CEUNEN N., 2011, 81-82
  - CEUNEN N., 2011(b), 5-6
  - DIRIKEN P., 2013, 106-107

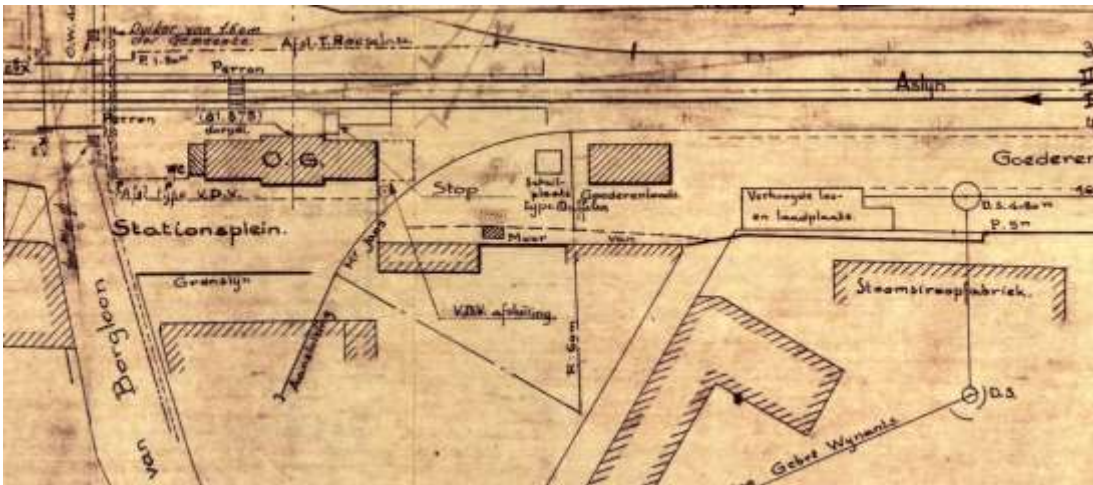
**Foto's**



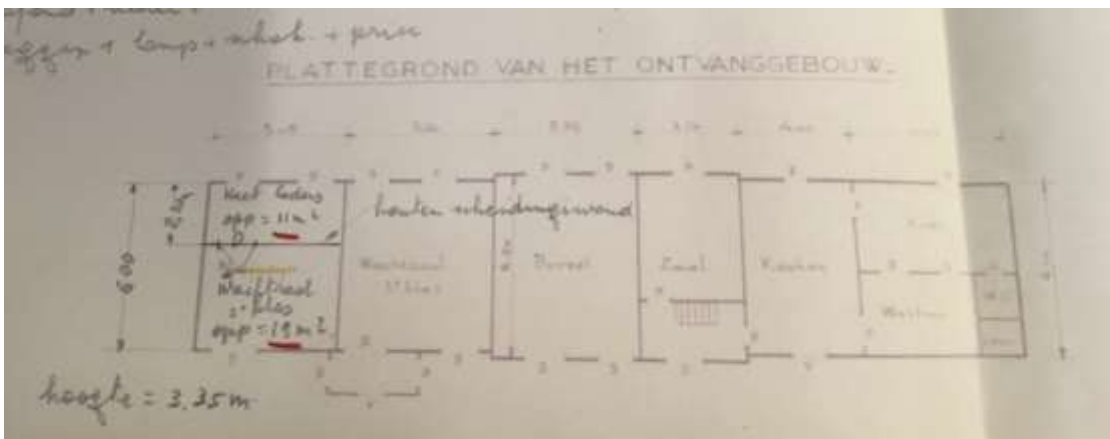
## R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen



Algemeen overzichtsplan van het station met omgeving van Borgloon



Inplantingsplan van het Stationsgebouw en de goederenloods



Plattegrond van het Stationsgebouw



Luchtfoto van de actuele situatie

## Rullingen\_Stopplaats

Object Stopplaats  
Adres ??? Borgloon-Rullingen (kasteel)

Wettelijke bescherming ---

**Beschrijving** Bij Rullingen lag een voormalige spoorweghalte langs spoorlijn 23 (Drieslinter-Tongeren) bij Borgloon. De stopplaats werd in 1896 geopend. Het beheer gebeurde vanuit het station Borgloon. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de stopplaats gesloten. Het is momenteel niet duidelijk waar deze zich exact bevond. Op de luchtfoto van 1971 is de halteplaats niet waarneembaar. De exacte plaats alsook het inplantingsplan zijn vermoedelijk terug te vinden in de dossiers van het Rijksarchief te Hasselt.

**Toestand** De halteplaats is afgebroken.

**Referenties** - [https://nl.wikipedia.org/wiki/Station\\_Rullingen](https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Rullingen)

**Foto's**



## Hoepertingen\_station

Object Station  
Adres Kasteelstraat, 3840 Hoepertingen

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Opening 15 november 1881  
Sluiting 29 sept. 1957 (personen)  
1968 (goederen)

In 1881 werd de stopplaats Hoepertingen geopend. De treinen stopten er enkel op de marktdagen en het beheer gebeurde vanuit het station Ordingen. Vanaf 1884 stopten de treinen er dagelijks. Oorspronkelijk was er alleen een station in Borgloon. De stopplaats in Hoepertingen was enkel voorzien van een voorlopig laag gebouwtje. In 1897 werd de stopplaats opgewaardeerd tot spoorweghalte voor omvangrijke goederen en in 1908 tot een station met eigen beheer. Het kleine stationsgebouw (foto 1) werd in 1912 afgebroken. Een nieuw station werd gebouwd. H. DE BOT neemt aan dat het oorspronkelijke gebouwtje werd uitgebreid. Het gaat om een zogenaamd haltestation met onder een wachtzaal en klein magazijn en boven een woning voor de stationschef. Het gebouw is van het stationstype 1893 L6. Het opmetingsplan in functie van de overgave van het station geeft een duidelijk beeld van de inplanting. In het archief is ook een fiche voor een wachterswoning aanwezig, zoals bv. voor de stations van Piringen, Jesseren en Borgloon. Deze wachterswoning is niet aangeduid op het opmetingsplan. Er was een industrieaansluiting naar de suikerfabriek gelegen aan de steenweg Sint-Truiden - Tongeren (de latere Looza-fabriek); die aansluiting was er al in de 19de eeuw en is blijven bestaan tot in de periode tussen de beide wereldoorlogen. In 1957 werd het station gesloten voor het reizigersverkeer.

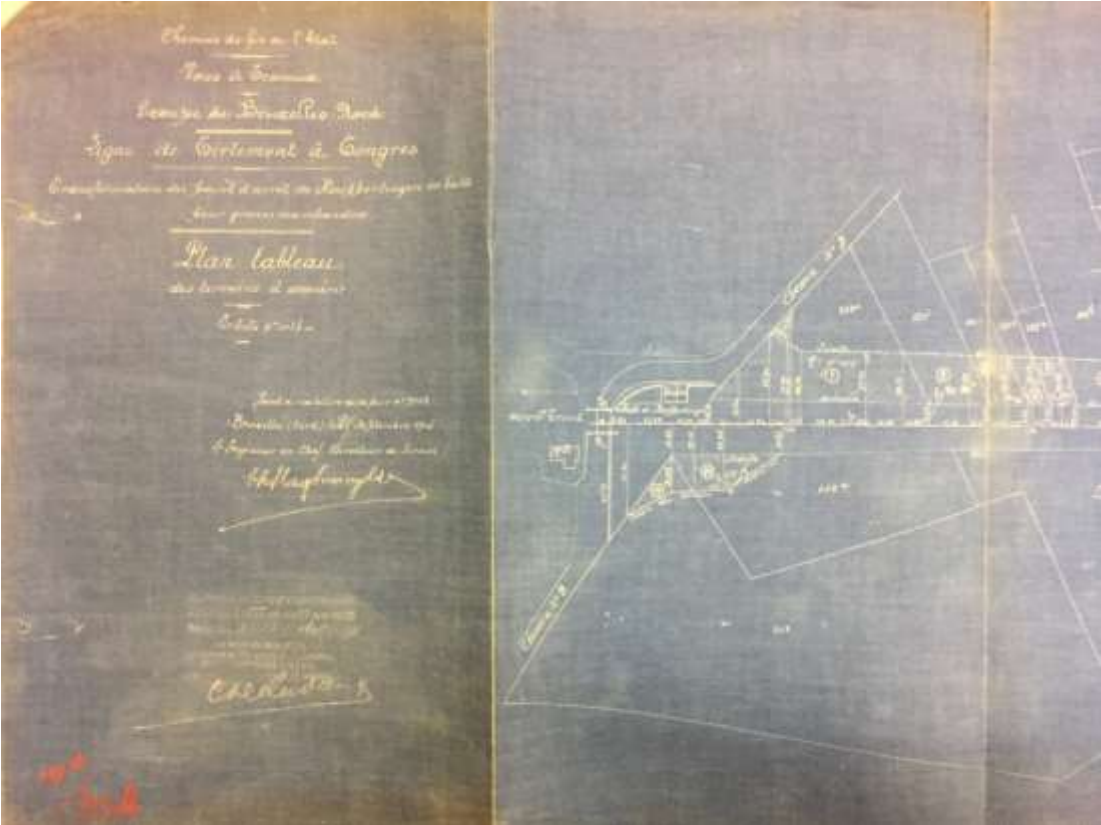
Toestand Ter hoogte van de Kasteelstraat bleef het voormalige stationsgebouw nog bewaard. Het stationsgebouw is verbouwd en doet nu dienst als woning. Het opschrift Hoepertingen werd van de gevel verwijderd (foto 3). De karakteristieke zijvleugel links werd afgebroken. Op de zijgevel is dat door de contouren van het dak op de muur nog duidelijk zichtbaar (foto 4). Hierdoor heeft het huidige gebouw het uitzicht van het stationstype 1893 L0.  
De wachterswoning werd afgebroken.

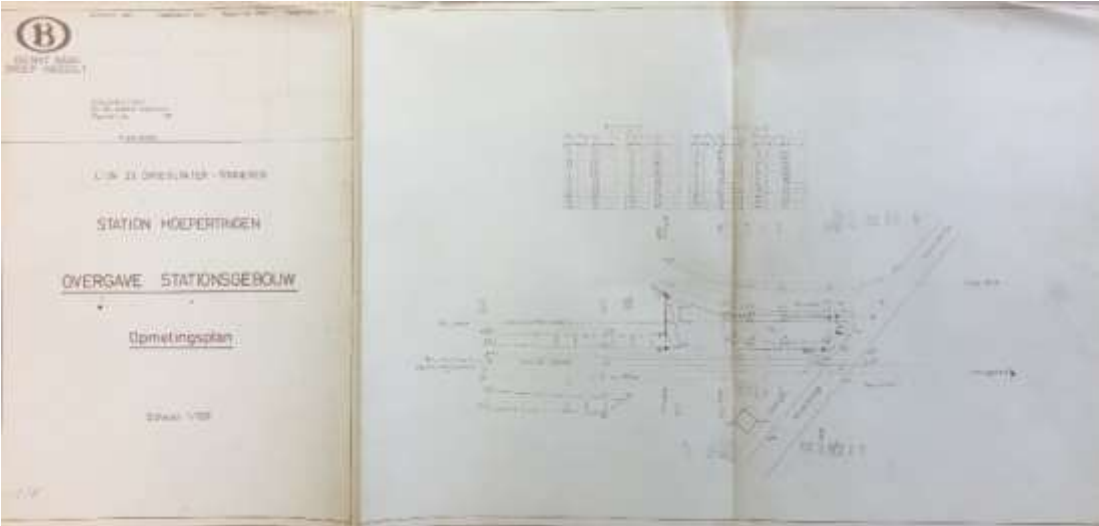
Referenties

- <https://id.erfgoed.net/themas/14026>
- RAH, Reeks Spoorlijnen en treinstations, 13
- VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65
- JACOBS V. 1997, 207
- H. DE BOT, 2002, 106 & 111
- CEUNEN N., 2011, 81-82

R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen

Foto's





Opmetingsplan van het station van Hoepertingen

## Ordingen\_station

Object Station  
Adres Kruising Ordingen-Dorp en N718: Gare Des Robes, Ordingen-Dorp 126  
3800 Sint-Truiden

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Opening 10 september 1879  
Sluiting 29 sept. 1957 (personen)  
1970 (goederen)

De stationsomgeving van Ordingen bestond uit een verhoogde los- en laadplaats, een goederenperk, een goederenloods, een ontvangstgebouw met stationsplein en een wachterswoning met bijgebouwtje. Dat laatste lag aan de overzijde van de baan van Ordingen naar Zepperen.

Het ontvangstgebouw van het station is van het stationstype 1873R3 of het zogenaamde type Banque de Belgique en zou tijdens de aanleg van de lijn gebouwd zijn. Oorspronkelijk bestond het station op het gelijkvloers uit een bagagebewaarpplaats (magazijn), een wachtzaal en een bureel alsook een publiek toilet met daaraan toegevoegd een zaal (zitplaats?), een keuken, een koer, een washuis, een oven en een WC. Het eerste stationsgebouw (foto 1) werd afgebroken. Op de luchtfoto van 1971 zijn het station met de goederenloods nog zichtbaar. De grondplannen van de goederenloods en het stationsgebouw zijn nog beschikbaar via het sporenplan.

Tegenover het station aan de overzijde van het stationsplein stond een tweede gebouw (foto 2-4). Een steen boven de deur vermeldt het jaar 1895. Dat maakte deel uit van de omgeving, maar behoort niet van het station als dusdanig. Uit het sporenplan van 1947 kunnen wij met enig voorbehoud opmaken dat dit gebouw stond aan de overzijde van het stationsplein dat nu volledig wordt ingenomen door de N718.

Toestand De volledige stationsomgeving werd afgebroken. Door de aanwezigheid van de N718 volledig onherstelbaar. Ook de verbinding tussen de aanwezige bedding van het Fruitspoor wordt door de N718 sterk gehypothekeerd.

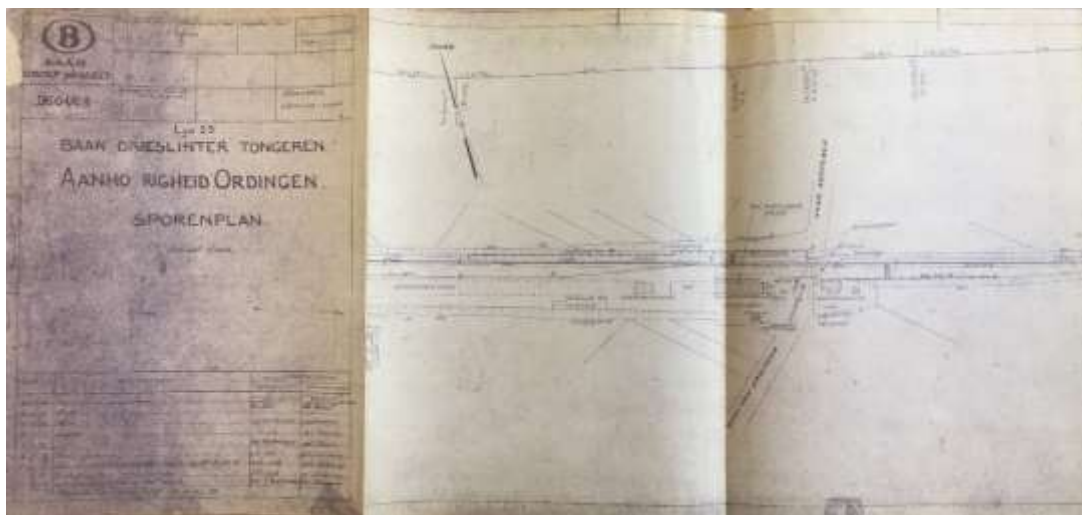
Referenties

- RAH, Reeks Spoorlijnen en treinstations, 74
- VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65
- JACOBS V. 1997, 207
- H. DE BOT, 2002, 215, 217
- CEUNEN N., 2011, 81-82
- DIRIKEN P., 2013, 106-107

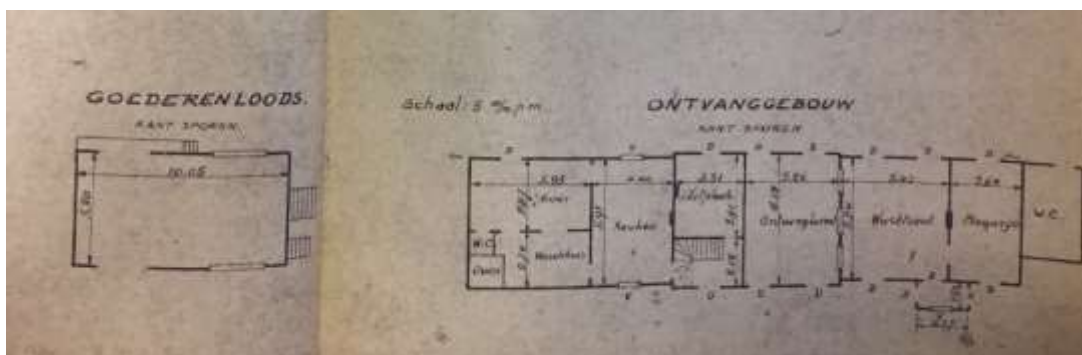
Foto's

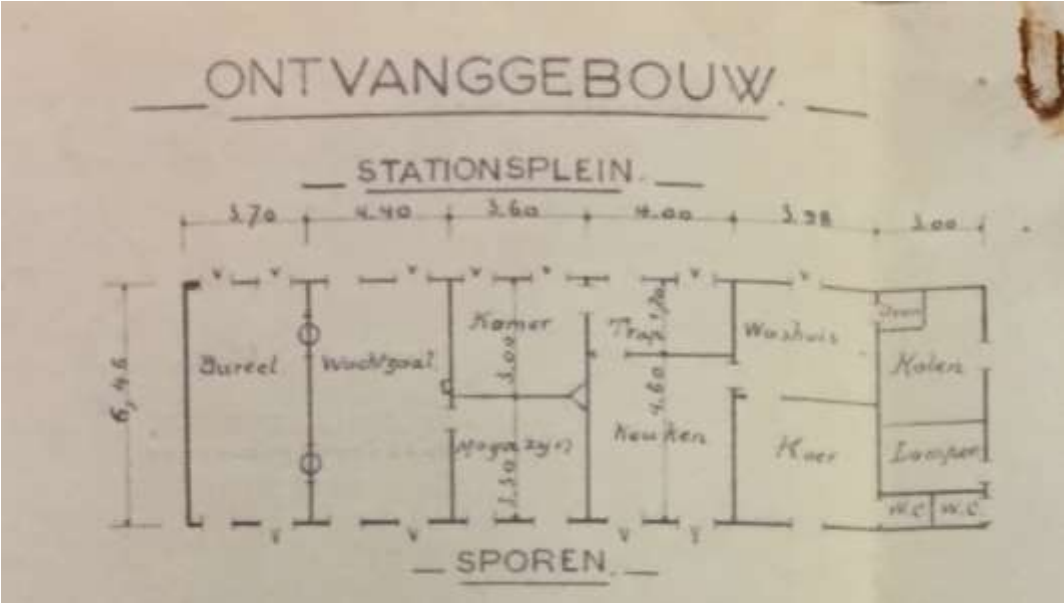


R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen



Algemeen overzichtsplan van het station met omgeving van Ordingen (1947)





## Bernissem\_wachterswoning \_1

Object Wachterswoning  
Adres De Borchgravestraat, Bernissem

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Woning slagboomwachter, zichtbaar op de luchtfoto van 1971, vergelijkbaar met de woning van de slagboomwachter aan de halteplaats van Bernissem.

Toestand Het wachthuis is omgebouwd tot woning.

Referenties ---

Foto's



## Bernissem\_wachterswoning \_2

Object Wachterswoning  
Adres Tussen Terbiest en Diestersteenweg

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Opening 1 juni 1895  
Sluiting 1923

De stopplaats van Bernissem werd beheerd door het station Ordingen. Vóór de eerste wereldoorlog was er een industrieaansluiting naar de nabijgelegen suikerfabriek van Bernissem, in de voormalige Commanderie van de Duitse orde. Deze lag ten noorden van de spoorlijn. In de jaren 1970 werd aan de zuidzijde van de spoorlijn een industrieaansluiting aangelegd naar twee bedrijven op het industrieterrein Terbiest. Het gebouwtype is vergelijkbaar met het station van Drieslinter en het gebouw tegenover het station van Wilderen.

Hoewel de stopplaats reeds in 1923 werd gesloten voor het reizigersverkeer bleef er tot in 1988 actief goederenverkeer, bestemd voor het vlak bij de stopplaats gelegen industrieterrein Terbiest, tegenwoordig het industrieterrein Schurhovenveld.

Tegenover de woning van de slagboomwachter liggen een aantal gebouwen die op het eerste gezicht stammen uit dezelfde periode als het stationsgebouw. Ze zijn zwaar verbouwd. De relatie tussen beiden is niet duidelijk. Vermoedelijk gaat het oorspronkelijk om woningen van landarbeiders. Archiefonderzoek is noodzakelijk voor een juiste interpretatie van zowel de site als de gebouwen.

Toestand Het wachthuis is omgebouwd tot woning.

Referenties - [https://nl.wikipedia.org/wiki/Station\\_Bernissem](https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Bernissem)

Foto's



## Melveren\_station

Object Station  
Adres ---

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Opening 1 april 1899  
Sluiting 29 sept. 1957 (personen)  
1980 (goederen)

In 1899 werd de stopplaats Melveren geopend. Het beheer gebeurde vanuit het station Ordingen. In 1912 werd de stopplaats opgewaardeerd tot spoorwegstation. De stopplaats in Melveren was enkel voorzien van een voorlopig laag gebouwtje. Het is vergelijkbaar met het stationsgebouw van Izegem en Beveren. De foto toont aan dat het vermoedelijk ook als wachterswoning dienst deed.

Toestand Afgebroken

Referenties - H. DE BOT, 2002, 5 & 119  
- CEUNEN N., 2011, 81-82

Foto's



## Sint-Truiden\_station

Object Station  
Adres 3800 Sint-Truiden

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Opening 6 oktober 1839  
Sluiting 1988 (goederen)

Na de opening van de spoorlijnen Neerlinter-Sint-Truiden in 1878 en Sint-Truiden-Tongeren in 1879 werd de stad een belangrijk knooppunt. Het bestaande station werd daardoor veel te klein. Het tweede stationsgebouw van Sint-Truiden werd gebouwd in 1881-1883 op last van de Chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Hasselt à Landen op de plaats waar de oude Sint-Catharina-abdij had gestaan. Het bestond uit drie delen, een centraal gedeelte met twee verdiepingen met tentdak, aan beide zijden geflankeerd door een vleugel met zadeldak. Het huidige station werd gebouwd in de jaren 1970. Het verving het oude stationsgebouw dat in 1975 werd afgebroken. In deze jaren werden verbazend veel stations gebouwd, doorgaans van een bedenkelijke architecturale kwaliteit.

Toestand Afgebroken

Referenties

- VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65
- JACOBS V. 1997, 207
- H. DE BOT, 2002, 167 & 2003, 151-152
- CEUNEN N., 2011, 81-82

Foto's



## Wilderen\_station

Object Station  
Adres Wilderenlaan 63, 3803 Wilderen

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Opening 2 oktober 1894  
Sluiting 29 sept. 1957 (personen)  
1 januari 1958 (goederen) . De sporen werden opgebroken in 1970.

In 1894 werd de spoorweghalte Wilderen geopend. Het beheer gebeurde vanuit het station Zoutleeuw. Het stationsgebouw werd in 1912 gebouwd. Het gaat om een zogenaamd haltestation van het stationstype 1883 L4 met een wachtzaal, een klein magazijn en een woning voor de stationschef. Er waren geen voorzieningen voor goederenvervoer.

Tegenover het station staat nog een wit gebouw, vergelijkbaar met het stationsgebouw van Drieslinter en Bernissem. Het betreft de woning van de slagboomwachter. Ook het oorspronkelijk bijgebouw is klaarblijkelijk bewaard gebleven. Hierdoor is het station van Wilderen nog relatief goed bewaard.

Archiefonderzoek is noodzakelijk voor een correcte interpretatie van de gebouwen en de site.

Toestand Het wordt tegenwoordig uitgebaat als gastronomisch eetcafé.

Referenties

- <https://www.wilderen-statie.be/>
- JACOBS V. 1997, 207
- H. DE BOT, 2002, 106
- DIRIKEN P., 2013, 106-107

Foto's



De stationsite van Wilderen



## R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen

Het ontvangstgebouw



De wachterswoning



## Booiehoven\_wachterswoning

Object Woning slagboomwachter  
Adres Hallestraat, Booiehoven

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Woning slagboomwachter, zichtbaar op de luchtfoto van 1971, vergelijkbaar met de woning van de slagboomwachter aan de halteplaats van Bernissem. Ook het bijgebouwtje, dat op een aantal plannen van andere stations werd aangeduid, is hier nog aanwezig.

Toestand Het wachthuis is omgebouwd tot woning.

Referenties ---

Foto's



## Zoutleeuw\_wachterswoning

Object Woning slagboomwachter (?)  
Adres Stationsstraat, Zoutleeuw

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Het ontvangstgebouw van het station van Zoutleeuw was van het stationstype 1873 of het type Banque de Belgique. Op de luchtfoto van 1971 is dat gebouw nog aanwezig.

Tegenover het ontvangstgebouw stond de woning van de slagboomwachter, zichtbaar op de luchtfoto van 1971, die een onderdeel van een stationsomgeving vormt. Archiefonderzoek is noodzakelijk.

Toestand Het wachthuis is omgebouwd tot woning. Het ontvangstgebouw werd tussen 1971 en 1979 afgebroken.

Referenties H. DE BOT, 2002, 215, 217

Foto's



## Drieslinter\_wachterswoning

Object Drieslinter Woning slagboomwachter  
Adres Stationstraat, Drieslinter

Wettelijke bescherming ---

Beschrijving Opening 27 mei 1878  
Sluiting 1 juni 1958 (personen)  
1967 (goederen)

Het station heette oorspronkelijk Neer-Linter, later gespeld als Neerlinter. In 1912 werd de naam gewijzigd in Drieslinter. Uit het station vertrok de voormalige spoorlijn 23 naar Sint-Truiden en Tongeren.

Vermoedelijk bestond het station van Drieslinter uit een stationsgebouw met een wachterswoning, zoals uit de plannen van andere stations blijkt. Het oorspronkelijke stationsgebouw van het stationstype 1873 of het type Banque de Belgique (foto 1) is afgebroken. De woning slagboomwachter is blijven staan. Hierop is het opschrift Drieslinter aangebracht. Ook het bijgebouwtje, dat op een aantal plannen van andere stations werd aangeduid, is hier vermoedelijk nog aanwezig. Archiefonderzoek is noodzakelijk voor een juiste interpretatie van de site.

Toestand De wachterswoning werd verbouwd tot woonst. Er zijn klaarblijkelijk toevoegingen gebeurd. Wachterswoning en bijgebouwtje worden op dit ogenblik bovendien nagenoeg volledig aan het zicht onttrokken door wild groeiende bomen.

Referenties - [https://nl.wikipedia.org/wiki/Station\\_Drieslinter](https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Drieslinter)  
- VAN DOORSLAER B., 1991, 64-65  
- H. DE BOT, 2002, 215-216

Foto's



## Samenvattend

Het Fruitspoor heeft als industrieel monument een belangrijk erfgoed-toeristisch potentieel. Alleen is dat bij zo weinig mensen bekend. Het is dus niet verwonderlijk dat er zo weinig aandacht voor is en dat reeds heel wat stationsgebouwen werden afgebroken. In de archieven bevindt zich nog vrij veel informatie over de stations en hun omgevingen die langs het Fruitspoor werden gebouwd. Tot op heden waren zij nauwelijks voorwerp van onderzoek. De aandacht van de architectuurhistorici in het verleden is vooral uitgegaan naar de grote monumenten van de stationsarchitectuur. Lokale landelijke en kleinstedelijke stations genoten in het beste geval de interesse van lokale historici die er slechts summier aandacht aan schonken.

Borgloon is historisch gezien belangrijkste spoorwegsite langs het Fruitspoor. Slechts weinig bleef echter bewaard. De stationsgebouwen werden afgebroken. Daar tegenvoer staat dat twee stroopfabrieken, die in de onmiddellijke nabijheid stonden, nog steeds aanwezig zijn. Bovendien zijn op het stationsplein nog de aftakkingssporen aanwezig. Op het niveau van erfgoed-site is echter vooral Jesseren interessant. Hier bleven het onthaalgebouw, het bijhorende magazijn, het stationsplein met enkele woningen, restanten van de stroopfabriek en de villa van de directeur ervan bewaard. Het stationsplein kan in zijn quasi oorspronkelijke toestand hersteld worden. Indien men er in slaagt de stationsomgeving samen met de restanten van de stroopfabriek te valoriseren, dan dient zich hier een uitgelezen kans aan om het verhaal van het Fruitspoor en zijn belang voor de economische ontwikkeling van de regio te vertellen.

Voor een zinvolle erfgoedontsluiting zijn voorts de boven beschreven gebouwen bijzonder belangrijk. Uit summier onderzoek blijkt verder dat langs het Fruitspoor, met uitzondering van de stations van Tongeren en Sint-Truiden vier stationstypes stonden waarvan er drie bewaard bleven:

- Type 1 de kleine voorlopige gebouwtjes waarvan geen enkel bewaard bleef
- Type 2: stationstype 1873 of het type Banque de Belgique waarvan enkel het station van Piringen bewaard bleef
- Type 3: stationstype 1881 met als bewaard voorbeeld het station van Jesseren.
- Type 4: stationstype 1893 met als bewaarde voorbeelden de stations van Hoepertingen en Wilderen.

Naast de onthaalgebouwen bleven ook een aantal wachterswoningen bewaard waarvan deze van Bernissem, Wilderen, Booiehoven en Drieslinter de mooiste voorbeelden zijn. Het station van Wilderen is het enige bewaarde waar én het onthaalgebouw én de wachterswoning nog aanwezig zijn. De wachterswoningen van Bernissem, Booiehoven en Drieslinter stonden niet in een stationscontext, maar aan een spoorwegovergang.

Het Fruitspoor biedt aan de erfgoedtoerist de mogelijkheid om te fietsen en/of te wandelen over een industrieel monument. Het biedt bij momenten een zeer aangenaam parcours. Maar ook voor de historicus ligt er nog een onontgonnen terrein. Het is gewoon een kwestie om zich in de archieven onder te dompelen!

## Bibliografie

- Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: Spoorwegbedding lijn 23 Drieslinter-Tongeren [online] <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/304755> (Geraadpleegd op 23-07-2019)
- CAIMO K., 2013: Loonse Stroop. Stroopfabricage in Borgloon van 1800 tot nu (Het Virtuele Land. Erfgoed van landbouw, voeding en landelijk leven), [https://www.hetvirtueleland.be/exhibits/show/loonse\\_stroop/stroop\\_ambacht/fruitspoor](https://www.hetvirtueleland.be/exhibits/show/loonse_stroop/stroop_ambacht/fruitspoor) (geraadpleegd op 23-07-2019).
- CEUNEN N., 2011: 'Het landschap vertelt... Sporen van twee eeuwen wonen en werken in het Haspengouwse landschap 1800-2011', Leuven, 2011.
- CEUNEN N., 2011(b): 'Het landschap vertelt... Een industrie voor de landbouw in Borgloon, Leuven, 2011.
- CEUNEN N. & NIESTEN E., 2010: 'Sappig verteld. Het verhaal achter de fruitteelt in Haspengouw', Erfgoedcel Sint-Truiden i.s.m. Toerisme Sint-Truiden & Centrum Agrarische Geschiedenis (CAG), Sint-Truiden.
- DE BOT H., 2001: *In een klein stationneke*, in: VAN DER HERTEN B., VAN MEERTEN M. & VERBEURGT G., 2001, 416-419.  
DE BOT H., 2002 & 2003: *Stationsarchitectuur in België, Dl. 1: 1835-1914; Dl. 2: 1914-2003*, Brepols, Turnhout.
- DELMELLE J., 1977: *Histoire des chemins de fer belges*, Brussel. b
- DIRIKEN P., 2013: Het Haspengouws landschap in evolutie, Kortesseem.
- DIRIKEN P., 2017: Een kijk op het verleden van Haspengouw, Kortesseem.
- DRAYE G., 2016, *Tiense suiker en de IJzerenweg. Inhoudelijk vooronderzoek*, CAG, Leuven.
- *150 jaar provinciaal beleid. Rede uitgesproken door de heer H. Vandermeulen, Gouverneur van Limburg, 1 oktober 1986*, Hasselt, 1986.
- JACOBS V. 1997: Limburgs-Haspengouw: een fruitstreek met traditie, Borgloon, 182-185, 207, 213;
- LAFFUT M., 2001: *De uitbouw van het dichtste spoorwegnet ter wereld*, in: VAN DER HERTEN B., VAN MEERTEN M. & VERBEURGT G., 2001, 64-95.
- LINTERS A., 1980: *Spoorwegpatrimonium: spiegel van de industriële maatschappij*, in Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen, 18-3, 83-100, <http://www.tento.be/nl/OKV-artikel/de-wereld-van-trein-en-station> (geraadpleegd dd. 2019-11-20)
- THUWIS G. 2016: NMBS verkoopt spoorwegberm, Het Belang van Limburg, 9 maart 2016.
- WIKIPEDIA s.d.: Spoorlijn 23 [online] Spoorlijn 23,(geraadpleegd 2017).
- Geopunt Vlaanderen, Biologische Waarderingskaart [online]: <http://www.geopunt.be> (geraadpleegd 2017).
- P. PASTIELS, , *Stations van weleer*, in: Het Spoor, januari 1979, <http://rixke.tassignon.be/spip.php?article138&lang=fr> (geconsuleerd dd. 2019-11-20)
- PAUWELS D., SCHLUSMANS F. met medewerking van MUYLDERMANS E. & ROMBOUITS J., 1999: Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Provincie Limburg, Arrondissement Tongeren, Kanton Borgloon, Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen 14N4, Brussel - Turnhout.
- SCHLUSMANS F. met medewerking van VANTHILLO C. 1990: Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Provincie Limburg, Arrondissement Tongeren, Kantons Riemst - Tongeren, Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen 14N1, Turnhout.
- S.N. s.d.: Fietsen langs lijn 23 Drieslinter-Tongeren [online]Fietssporen België (geraadpleegd op 24 oktober 2017)

## R. Nouwen, Analyse van de stations en hun plannen

- S.N. s.d.: 23 Tienen - Sint-Truiden - Tongeren [online] cheminsdurail (geraadpleegd op 24 oktober 2017)
- SOETE A., 2001: *Spoorwegen en de economische ontwikkeling in België*, in: VAN DER HERTEN B., VAN MEERTEN M. & VERBEURGT G., 2001, 302-321
- VERPOEST L., 2001: *Spoorwegkathedralen en netwerkknooppunten: twee eeuwen stationsarchitectuur in België*, in: VAN DER HERTEN B., VAN MEERTEN M. & VERBEURGT G., 2001, 400-428.
- VAN DER HERTEN B., VAN MEERTEN M. & VERBEURGT G., 2001 : *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen – 75 jaar NMBS*, Universitaire Pers Leuven.
- VAN DOORSLAER B., 1991: *Spoorwegen in Limburg*, Provincie Limburg, Dienst voor Industrieel Erfgoed, Hasselt, 64-65.