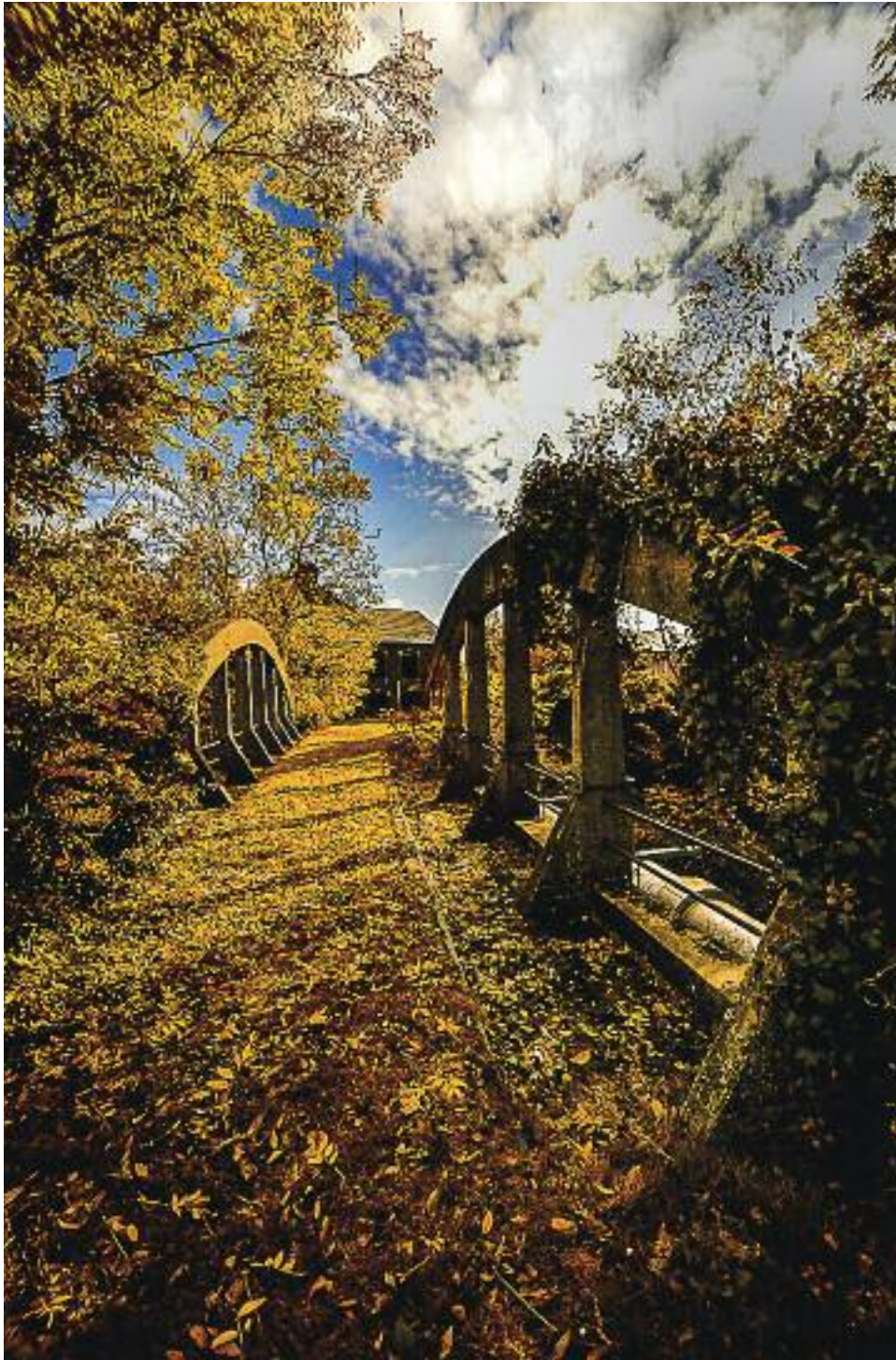


# Tiense suiker & de IJzerenweg

180 JAAR SAMEN OP SPOOR





1: Verlaten trambrug over de Grote Gete, aan 't voormalige "klein fabriek" (Molenstraat-Elzepad): getuige van het spoorverleden gelinkt aan de suikernijverheid.

## Over deze brochure

In de jaren 1830 zagen op enkele jaren tijd zowel België, de spoorwegen als de eerste Tiense suikerfabriekjes het levenslicht. De opkomende lokale spoorwegen en suikerraffinaderij beïnvloedden elkaar sindsdien op de best mogelijke manier. De één z'n bloei was de ander z'n brood, in dit geval. Hun parallelle geschiedenis kan je ontdekken in deze brochure. In het midden loopt het tijdsspoor: erboven zie je hoe de suikerindustrie evolueerde, onderaan staan alle sleutelmomenten van de lokale spoorweggeschiedenis.

Gebruik de hierna volgende **plattegrond** van de Tiense suikerfabriek en omgeving gerust als leidraad bij het doorbladeren van de brochure. Je vindt er een overzicht van de besproken gebouwen en spoorwegen, en dat met chronologische inkleuring. ➤



**Legende**

- spoorlijn 36 (1837 tot heden)
- spoorlijn 142 (1867 tot 1960)
- spoorlijn 22 (1878 tot 1957/1988)
- sporen Tiense Nijverheid (1899/1905 tot 1988)
- buurtspoorwegen (tram: ca. 1898 tot ca. 1962)
- luchtspoorbaan 'telefriskses' (1886 tot 1914)
- zichtbaar relict spoorrails

## Er was eens ...

In Europa wordt al sinds de 16e eeuw suiker geraffineerd: vanuit de overzeese kolonies kwam rietsuiker aan op het continent. Antwerpen, met haar haven, was een grote naam in de wereld van de suikerproductie. Begin 19e eeuw vaardigde Napoleon de "Continental Blokkade" uit. Britse schepen mochten niet langer aanleggen in Europese havens. Hij probeerde het gebrek aan import van rietsuiker dan weer op te vangen door suikerbietenteelt te verplichten... maar dat werd geen succesverhaal.

## Ontstaan van de eerste suikerfabriekjes in Tienen

Vanaf begin 19e eeuw werd de koloniale slavenhandel stap voor stap afgeschaft. Door het drastisch verminderen van arbeidskrachten in de tropische plantages werd de aanvoer van rietsuiker in Europa tot een minimum herleid. Een andere bron van suiker móést nu wel gezocht worden: Belgische boeren waagden zich met steun van de overheid toch nog eens aan de suikerbietenteelt. De vruchtbare leemgrond in het Tiense bleek een ideale voedingsbodem voor de bieten, waardoor al snel suikerfabriekjes uit de grond schoten. In Tienen zelf startte Pierre-Antoine Vanden Bossche met een fabriekje in zijn boomgaard aan de huidige Gilainstraat. Enkele maanden later begon de suikerfabriek van Joseph-Francois-Emmanuel vanden Berghe de Binckum te draaien aan de Borggracht, **1836** de huidige locatie van de suikerfabriek.

### WIST JE DAT

... de suikerindustrie - slechts enkele jaren na de opstart - met bijna 200 werknemers de op één na grootste werkgever uit de regio was?

Midden 18e eeuw werd in Groot-Brittannië de stoommachine uitgevonden. Dit was de start van de Industriële Revolutie: de historische omschakeling van handmatig naar machinaal vervaardigde goederen. Meer en meer toepassingen van de stoommachine zagen het daglicht: zo werd begin 19e eeuw de stoomtrein ontwikkeld... een ware doorbraak in de transportwereld! Goederen moesten nu niet meer over water of met paard en kar vervoerd worden, maar konden massaal op de ellenlange treinen. Die spoorren vervolgens tegen ongeziene snelheid naar bestemming of tussenstation.

## 1835 De eerste trein in België



2: Ets van de eerste treinrit in 1835.

De jonge en moderne Belgische staat wou zich duidelijk op de Europese kaart zetten en was vastbesloten de eerste reïnsporten op het vasteland aan te leggen. Vanaf 1832 lieten ze technische, economische en financiële studies uitvoeren naar dat veelbelovende vervoersmiddel. Al snel werden locomotieven en wagons uit Engeland nagemaakt, gronden weggegraven en bruggen gebouwd.

# Groeiende industrie op stoomsnelheid



3: Eén van de oudste foto's van de huidige suikerfabriek (omstreeks 1900).

De grootste industrietak in Tienen was op dat moment nog de textielnijverheid.

Wolspinnerij Jacques Joseph Gilain pakte het ook al aan volgens de nieuwste technologie: met een stoommachine. Naarmate de suikerfabrieken groeiden, keken zij uit naar een manier om de productie te verhogen. Zodoende klopte vanden Berghe al na een paar jaar aan bij de Werkhuizen Gilain om ook een stoommachine te bestellen voor zijn suikerfabriek. **1838**



4: Stoken van de ovens.

De nodige grondstoffen voor de suikerraffinaderij kwamen nu in grote getale aan via het splinternieuwe spoor. Steenkool en cokes om de ovens van de stoommachinerie te verhitten, suikerbieten om fijn te raspen en uit te puren...

De eerste sporen vormden een groot kruis door het land met Mechelen als middelpunt: in het noorden naar de Antwerpse haven toe, in het oosten naar Duitsland, in het zuiden naar Frankrijk en in het westen naar de zee. De eerste treinrit op het vasteland vond plaats tussen Mechelen en Brussel op 5 mei 1835. Intussen bogen enkele ingenieurs zich alvast over een spoortraject tussen Leuven en Tienen, op de lijn richting Duitsland.



5: Het "ijzeren kruis" in 1840.

## 1837 Tienen ontsloten door lijn 36



6: De tunnel van Kuntich op een reclameprent.

Door het hoogteverschil in het landschap was het spoorwegtraject tussen Leuven en Tienen niet zo vanzelfsprekend. Met de nodige bruggen, ingravingen en ophogingen duurde het werk enkele jaren. Het huzarenstukje van deze spoorlijn was de allereerste Belgische spoorwegtunnel ... in Kuntich! Lijn 36 werd feestelijk ingereiden in september 1837. Politieke eregasten en pers werden getrakteerd op de rit en fanfaremuziek. Na aankomst van de trein volgden toespraken, een diner en vuurwerk.



In 1857 ontstond een extra suikerfabriek in de Molenstraat langs de Grote Gete. Deze fabriek bleef meer dan een eeuw actief en stond bekend als 't "klein fabriek" (fabriek II).

7: 't Klein fabriek omstreeks 1900

1857

## Fusies...

Vanden Berghe verkocht zijn suikerfabriek in 1849 aan Pierre-Louis Vinckenbosch, een distilleerder uit Geetbets. Het was de start van een decennialang aankoop- en fusiebeleid van verschillende suikerfabrieken in en rond Tienen. Daarbij bleven de telgen van de Vinckenbosch-clan aan het roer van het bedrijf staan.



8: Antoine-Henri Vinckenbosch, die radicaal investeerde in de suikerindustrie.

1840

Pas 3 jaar later werd het station in Tienen gebouwd. Het was het enige treinstation in de buurt van de suikerfabrieken waardoor een heel nieuw verkeerstraject ontstond: rijen paardenkarren tussen fabrieken en station die grondstoffen kwamen ophalen en geraffineerde suiker kwamen afzetten.

... en  
1867  
nieuwe sporen



**WIST JE DAT**

... dit het oudste nog bestaande stationsgebouw van België is?

In 1886 kwam er op lijn 22 een halte in Grimde: veel dichterbij de suikerfabrieken dan het station van Tienen. Er werd een bijhorend rangeerterrein aangelegd.



11: Aankomst van de luchtspoorbaan in de fabriek.

Maar het meest opvallende nieuwe element dat er in het kielzog van het nieuwe station kwam, was de luchtspoorbaan tussen halte en fabrieksgebouwen. Deze "telefrikskes" vervoerden goederen enkele meters boven de Grimde arde van station naar suikerfabriek en terug.

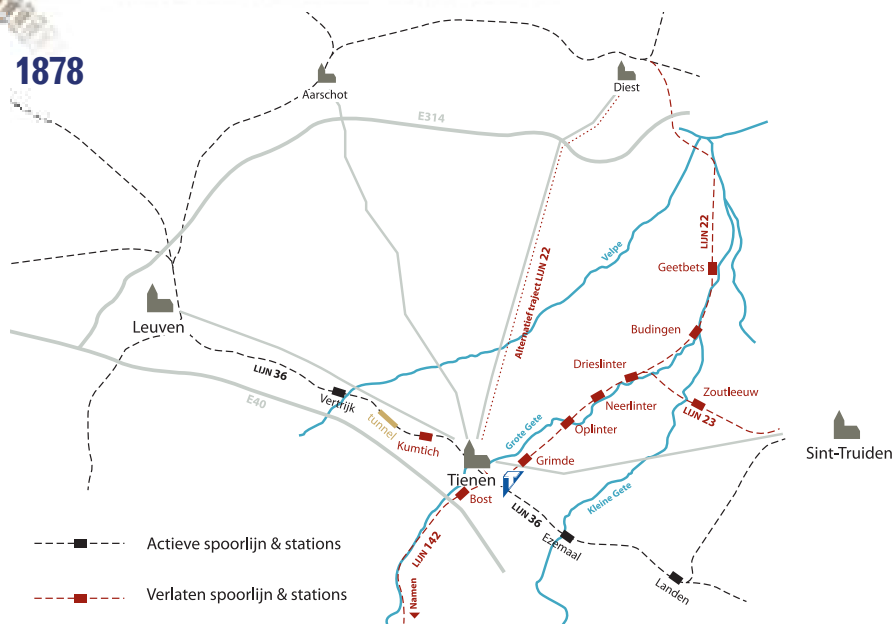
**1886**



10: De "telefrikskes" dwars over de Kerkstraat in Grimde.

Het derde grote ontsluitingstraject van Tienen was dat van de verbinding met Diest. In tegenstelling tot de jarenlange aan- en afgevoerde plannen van andere spoorlijnen, was dit traject, lijn 22, snel beklonken. Van de twee mogelijke routes werd er gekozen voor het oostelijk tracé dat door de Getevallei zou lopen ... en daarbij ook vlak langs de Tiense suikerfabriek! Ter hoogte van Drieslinter kwam er een aftakking van lijn 23, namelijk "het fruitspoor" naar Tongeren. Via deze lijnen spoorden arbeiders naar de suikerfabriek, de bietenakkers en de Waalse industrie. Maar de stoomtreinen transporteerden ook bieten richting Tienen en fruit richting stroopfabrieken.

**1878**



12: Schematisch overzicht van de spoorwegen rondom Tienen.

**WIST JE DAT**

... lijnen 22, 23 en 142 nu omgevormd zijn tot fiets- en wandelpad?

## Explosieve ontsluiting: gebouwen ...



13: Ingang van fabriek I -ook nu nog de hoofdvestiging- met trasporen op de voorgrond.

In 1887 kregen de gefuseerde suikerfabrieken op papier de officiële, huidige naam NV Tiense Suikerraffinaderij. De raffinaderij bepaalde het uitzicht van het hele zuidoostelijke deel van de stad: fabriek I of "het groot fabriek" bevond zich aan de Borggracht en fabriek II of "het klein fabriek" was gevestigd in de Molenstraat.

1887

De stad en de suikerfabriek sloegen de handen in elkaar om vlakbij het fonkelnieuwe station van Grimde een groot magazijn te bouwen. Onder impuls van Victor Beauvuin (bestuurder van de fabriek én burgemeester van Tienen) verliep de gezamenlijke investering vlotjes. De stad verhuurde de Openbare Stapelhuisen aan derden, die zodoende geld in de kas brachten. De suikerraffinaderij mocht de opslagruimte gratis gebruiken voor haar producten.

1896



14: Bedrijvigheid in de Openbare Stapelhuisen: de zakdragers aan het werk.



15: Het station van Drieslinter met een aankomende stoomtrein.

De kaart van België vulde zich meer en meer met een wirwar van spoorlijnen, die grotendeels uitbesteed waren aan privémaatschappijen. Hoe meer spoor, hoe meer industrie voet aan de grond kreeg. Hoe meer industrie, hoe meer investeerders er afkwamen op België. Stilaan begon de overheid de groeiende politieke en economische invloed van buitenlandse -en dan vooral Franse- investeerders te vrezen. Vanaf de jaren 1880 zette de Belgische overheid een grondig nationalisatieproces van bestaande privélijnen en van alle nieuwe lijnen in gang.

Omstreeks 1900 ontstond stapsgewijs een netwerk van buurtspoorwegen, met zowel trams in de stad als tussen de steden en dorpen.

1898



16: Stoomtram op de Grote Markt van Tienen (1898).



## ... en sporen

Door spoorlijn 22 ging de wereld steeds meer open. Tussen station Grimde en de suikerfabriek werden twee eigen tramlijnen aangelegd met goedkeuring van de Belgische overheid: eentje naar de grote en eentje naar de kleine fabriek. Bovendien kwam er nu ook op de fabrieksgronden zelf een rangeerterrein. Zowel hier als op het rangeerterrein van Grimde lagen de tramsporen in de treinsporen die breder waren: drie rails naast elkaar!

**1905**

Ook fabriek I en II werden eindelijk met elkaar verbonden door een spoorlijn. Hoewel beide vestigingen slechts enkele honderden meters van elkaar verwijderd waren, moest er een hoogteverschil van 10 meter overbrugd worden. Daardoor strekte het spoor zich 4 kilometer lang uit in een bocht over Grimde vooraleer het op het bietenplein van fabriek I aankwam!



17: Het bietenplein met gecombineerde tram- en treinsporen.

**1907**

De buurtspoorwegen van Tienen naar Sint-Truiden en naar Jodoigne werden aangelegd. De suikerfabriek takte deze tramverbindingen handig af naar eigen terreinen. Wanneer de wagons vol bieten aankwamen in Tienen, werden ze aan een locomotief van de raffinaderij gekoppeld om naar het bietenplein van fabriek II vervoerd te worden. Bietenpulp werd in de omgekeerde richting afgevoerd.

**1913**

### WIST JE DAT

... België toen het dichtste spoornetwerk ter wereld bezat met zo'n 4601 km aan rails? Ter vergelijking: anno 2016 bedroeg de lopende spoorafstand 3500 km...



18: Tram met volgeladen bietenwagens in de Tramstraat, achter het station van Tienen.

## Duitse en Belgische invloed

De suikerfabriek kwam in de greep van de Duitse bezetting; de bevoorrading met bieten, steenkool en verpakingsmaterialen verliep moeizaam. Bovendien werden productie én prijzen gecontroleerd door de Duitsers.

## Werken om te overleven

In het interbellum staken bestuurders en arbeiders van de fabriek een tandje bij om alles weer op peil te krijgen. Fabrieksarbeiders en bietenlossers werkten zeven dagen op zeven. Het waren vooral seizoensarbeiders die maar eens om de twee weken naar huis keerden.

19: Hagelandse seizoensarbeiders op weg naar vruchtbare bietenakkers.



De lossers werden betaald per geloste ton dus ze maakten er een wedstrijdje van. Een ploeg van twee lossers kreeg zo'n 130 ton per dag verwerkt! Intussen waren ganse gezinnen aan het werk op het bietenveld. Jonge plantjes werden in het late voorjaar uitgedund, onkruid moest gewied worden. In de herfst werden de bieten zorgvuldig uitgestoken en geschept, loof werd afgehakt en de hele oogst werd manueel op karren geladen.

### WO I

Ironisch genoeg betekende de Eerste Wereldoorlog wél een impuls voor de Belgische spoorwegen. De Duitsers controleerden weliswaar de spoorwegen, maar hadden ze daarbij intensief nodig voor het vervoeren van troepen en materiaal tussen Duitsland en de Westhoek. Het spoorwegennet werd goed onderhouden en ook verder uitgebreid door de bezetter.

### INTERBELLUM

20: Reclame van de NMBS uit het interbellum.



DE SPOORWEG BLIJFT  
HET ONMISBAAR VERVOERMIDDEL

### 1926

Na het vertrek van de Duitsers en het decennialange verwijderden van privémaatschappijen was het Belgische spoorwegennet weer volledig in overheids handen. De NMBS -Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen- werd opgericht. Vanaf de jaren '30 werden de stoomtreinen overal te lande langzaam vervangen door hun elektrische opvolgers.

21: Reclame uit 1935.



Om het moeizame interbellum het hoofd te bieden, werd onder impuls van de Tiense suikerraffinaderij een nationale Samenwerkende Vereniging van Suikerraffinaderijen opgericht. Zij zetten doordacht in op reclame maar stelden ook een suikerplan op om overproductie tegen te gaan en alles netjes in evenwicht te houden.

22: Spoorlijn naar "La Citrique Belge"



Intussen werd in Tienen een aftakking van spoorlijn 22 voorzien naar "La Citrique Belge", een bedrijf gelinkt aan de suikerraffinaderij. Daar werd citroenzuur - tot begin 20e eeuw alleen verkrijgbaar uit citroenen - op grote schaal uit het restproduct suikermelasse gewonnen.

1929

De Tweede Wereldoorlog wierp wederom een schaduw op de herstellende suikernijverheid. De nieuwe Duitse bezetting zorgde voor een productiedaling, maar door het suikerplan hield de fabriek toch het hoofd boven water. Bovendien besliste de bedrijfsleiding om de werknemers hulp aan te bieden in de vorm van steenkool en voedselbonnen.

WO II

De stoomtrams tussen Tienen en Sint-Truiden en Jodoigne werden voorzien van een dieselmotor. Door het typisch geluid dat ze nu toeterend voortbrachten, werden ze "poeta's" genoemd.

### Getuigenis van dhr. Lejeune

*"Als jonge gasten probeerden we al eens een biet te bemachtigen van de bietentram die over de Tiense Vesten reed. We maakten er -na uitholling-doodschoppen van. We moesten daarbij wel oplettend dat we niet betrapt werden, want de remmer die achteraan stond, had een 'karwatch' (zweep) waarmee hij dieven op afstand hield."*



23: "Poeta" met bietentram op de Albertvest (1958)

Deze wereldoorlog was nefast voor de Belgische spoorwegen. De zware en vele bombardementen, de sabotages van het felle Belgische verzet en de vernielingsacties van het terugtrekkende Duitse leger lieten de spoortrajecten en stationsgebouwen verwoest achter.

## Getuigenis uit Grimde

*"Dwars over de Wulmersumse-steenweg liep het spoor van het bietenplein bergaf richting station Grimde. Op een keer is een lege wagon van op het bietenplein beginnen bollen. Hij ging steeds sneller en denderde hier en verderop de straten over, 3 in totaal! De wagon kwam pas aan de Citrique tot stilstand. Gelukkig zijn er geen gewonden gevallen..."*

## The sky is the limit

Na WO II omarmde de suikerraffinaderij alle vernieuwingen die het productieproces vooruit konden helpen. Handenarbeid werd steeds meer overbodig door toenemende mechanisatie. Fusies met andere suikerfabrieken, zoals de fabriek van Hoegaarden en Candico, zetten zich verder. Wetenschappers en ingenieurs bogen zich over nieuwe mogelijkheden: verbetering van bietenzaad en verwerking van suikernevenproducten leidden tot het ontstaan van nieuwe bedrijven. Er werd geïnvesteerd in nieuwe installaties en opslagcapaciteit... wat ook weer de bouw- en machine-industrie ten goede kwam.

Vanaf eind jaren '60 moest de suikerfabriek rekening houden met de productiequota die werden opgelegd door de net ontstane Europese Unie. De fusies zetten zich intussen verder waardoor niet alleen meer klassieke suiker de fabriek verlaat, maar vooral ook wordt ingezet op andere producten. Geen suikerbroden meer, maar wel de klontjes met het breuklijntje, bloedsuiker en suikerpasta om gebak mee te versieren.

## vanaf 1950

### Korte heropleving

Ook voor de spoorwegen betekende WO II een ommekeer: de verbrandingsmotor was in functie van legervoertuigen geoptimaliseerd en breed in productie gebracht. Auto's en vrachtwagens met diesel- en benzine-motoren werden gemakkelijker beschikbaar en waren flexibeler inzetbaar dan de treinen met een vast traject. Daardoor richtte de overheid zich meer en meer op het uitbouwen van het wegennet. Toch werden lokale trein- en tramsporen nog vaak gebruikt door lokale inwoners en industrie. Zo werden in 1953 nog 5105 wagons bieten en 3359 wagons pulp vervoerd op de Tiense buurtspoorwegen. Streekbewoners pendelden vooral langs lijn 22 over en weer om te gaan werken of op familiebezoek te gaan.

Lijn 22	
Tienen - Oorbeek - Grimde	
Station	Vertrekt
Tienen	08.00
Oorbeek	08.15
Grimde	08.30
Grimde	08.45
Oorbeek	09.00
Tienen	09.15
Tienen	10.00
Oorbeek	10.15
Grimde	10.30
Grimde	10.45
Oorbeek	11.00
Tienen	11.15
Tienen	12.00
Oorbeek	12.15
Grimde	12.30
Grimde	12.45
Oorbeek	13.00
Tienen	13.15
Tienen	14.00
Oorbeek	14.15
Grimde	14.30
Grimde	14.45
Oorbeek	15.00
Tienen	15.15
Tienen	16.00
Oorbeek	16.15
Grimde	16.30
Grimde	16.45
Oorbeek	17.00
Tienen	17.15
Tienen	18.00
Oorbeek	18.15
Grimde	18.30
Grimde	18.45
Oorbeek	19.00
Tienen	19.15

### Getuigenis van dhr. Natens

*"Ik nam talrijke keren de tram tussen Tienen en Oorbeek, naar familie die daar woonde. Eerst was dat nog met de 'zwarte' tram, zo genoemd naar de rook van de stoomlocomotief. Vanaf 1950 ongeveer werd die vervangen door de poeta, de diesellocomotief dus: de 'gele' tram."*



24: Station Grimde bleef als laatste station langs lijn 22 actief: goederenverkeer werd pas opgeheven in 1988.



25: Sugar Hub.

Door de gewijzigde technologie veranderde ook het uitzicht van de fabriekssite: de koeltoren en 2 van de 3 schoorstenen moesten baan ruimen. In 2016 verscheen nog een nieuw landschapselement in de Tiense skyline: de Sugar Hub. Dit is een gebouw van 60 meter hoog, dat zowel dient voor het industrieel verpakken en verdelen van suiker als voor het maken van specialiteiten zoals parelsuiker.

Op het aansluitende platteland werd het spoelwater van de suikerbieten decennialang verzameld in verschillende, grote bezinkingsvijvers langs spoorlijn 22. De ongebruikte bezinkingsvijvers ten zuidoosten van Tienen worden door Natuurpunt beheerd als natuurgebied. Ook de in gebruik zijnde vijvers worden in overleg zo goed mogelijk ingericht voor de natuur. En met resultaat! De vijvers vormen een geschikt rust- en broedgebied voor water- en rietvogels in de regio en zijn populair bij trekvogels op doorreis.



26: Natuurgebied 'Tiens broek', met onverhard wandelpad Lijn 22 (rechtsonder) en de dijk van de bezinkingsvijvers (links).

## Koning auto

De toenemende populariteit van gemotoriseerd verkeer, plus het moeilijke herstel van de oorlogsschade, maakte dat de NMBS besliste om selectief meerdere spoorlijnen af te schaffen. Vanaf eind jaren '50 werd eerst het personenverkeer en daarna het goederenvervoer op lijnen 142 (Tienen-Namen), 22 (Tienen-Diest) en 23 (aftakking naar Tongeren) stilaan opgeheven. Lijn 36, waarop het traject Tienen-Leuven ligt, werd helemaal gedomdiseerd en wordt nog steeds intensief gebruikt.



27: De bietenwagens op het spoor maakten plaats voor tractoren en recenter ook vrachtwagens.



De vele kilometers aan oude spoorwegbermen worden een hotspot voor allerlei planten en dieren. De stenige of lemige hellingen van de bermen bieden heel wat variatie: afhankelijk van hun oriëntatie vormen ze warme, kalkrijke, koele of vochtige biotopen waar het krioelt van het leven.

Spoorlijnen 142, 22 en 23 zijn grotendeels verhard en omgevormd tot fiets- en wandelpaden langs waar je ongestoord kan genieten van het landschap. Het voormalige spoor 22 staat in de streek nog steeds bekend als "de IJzerenweg" en werd in 2015 ingepast in het wandelnetwerk Getevallei. Draai er eens rond je as en aanschouw de suikerfabriek aan de skyline, de groene Getevallei aan de ene kant, de gloeiende akkers aan de andere kant en het lonkende terrasje in de verte!

# Colofon

Deze brochure is een uitgave van Regionaal Landschap Zuid-Hageland vzw en werd gerealiseerd binnen het project "Tiense suiker en de IJzerenweg" met financiële steun van de provincie Vlaams-Brabant en de Tiense Suikerraffinaderij.

Gebaseerd op historisch vooronderzoek: DRAYE, G. *Tiense suiker en de IJzerenweg*. Leuven 2016 (downloadbaar van [www.hetvirtueleland.be](http://www.hetvirtueleland.be) en [www.rlzh.be](http://www.rlzh.be))

## **Samenstelling en redactie:**

Klara Hermans Erfgoedontsluiting,  
Joachim Lambrechts (RLZH)

**Vormgeving:** [www.ramdesign.be](http://www.ramdesign.be)

# Bronvermelding illustraties

- Cover boven: Collectie Monique Pirson
- Cover onder: Pandof Fotografie
- Plattegrond (flap): cartografie Anneleen Roels, Joachim Lambrechts (RLZH), naar Gilbert Declercq, 1987
- 1: Pandof Fotografie
- 2: Collectie Guy Bertrand, Mechelen
- 3: Collectie Tiense Suikerraffinaderij
- 4: Privécollectie
- 5: Collectie KU Leuven
- 6: Collectie Guy Bertrand, Mechelen
- 7: Privécollectie
- 8: Collectie Tiense Suikerraffinaderij
- 9: Collectie Stadsarchief Tienen
- 10: Collectie Stadsarchief Tienen
- 11: Privécollectie
- 12: Cartografie Anneleen Roels, Joachim Lambrechts (RLZH)
- 13: Collectie Stadsarchief Tienen
- 14: Collectie Monique Pirson
- 15: Collectie Donvil-Vandergeten – heemkundige kring Linter
- 16: Collectie Donvil-Vandergeten – heemkundige kring Linter
- 17: Collectie Stadsarchief Tienen
- 18: Collectie Tiense Suikerraffinaderij
- 19: Collectie Heemkring Bekkevoort
- 20: Collectie NMBS
- 21: Collectie Stadsarchief Tienen
- 22: Collectie Stadsarchief Tienen
- 23: Collectie André Verelst
- 24: Collectie Donvil-Vandergeten – heemkundige kring Linter
- 25: Collectie Tiense Suikerraffinaderij
- 26: Collectie Tiense Suikerraffinaderij
- 27: Collectie Tiense Suikerraffinaderij

# Contact:

## **Regionaal Landschap Zuid-Hageland vzw**

Schoolpad 43  
3300 Hakendover  
tel.: 016 81 52 77  
[info@rlzh.be](mailto:info@rlzh.be)  
[www.rlzh.be](http://www.rlzh.be)

## **Regionaal Toeristisch Infokantoor en Streekshop**

Grote Markt 6 | 3300 Tienen  
tel.: 016 80 57 38  
[toerisme@tienen.be](mailto:toerisme@tienen.be)  
[www.tienen.be/toerisme](http://www.tienen.be/toerisme)

## **Tiense Suikerraffinaderij N.V.**

Aandorenstraat 1  
3300 Tienen  
tel.: 016 80 12 11  
[www.tiensesuikerraffinaderij.com](http://www.tiensesuikerraffinaderij.com)



VLAAMS-  
BRABANT

