

Van Romeinse weg tot Fruitspoor

Fietsen door de fruitgeschiedenis in Limburgs Haspengouw.

Inleiding

In Limburgs Haspengouw worden de steden Tongeren, Borgloon en Sint-Truiden verbonden door twee belangrijke historische routes die beiden in hun ontstaan gescheiden zijn door bijna twee millennia. Het gaat heel specifiek over de Romeinse weg die tijdens de regering van keizer Augustus (31 v.C.-14 n.C.) werd aangelegd enerzijds en het Fruitspoor dat tijdens het laatste kwart van de 19^{de} eeuw werd gebouwd anderzijds. Op het ogenblik dat de Romeinen het traject voor de Romeinse weg opmaten, hebben hun landmeters ook een kadaster uitgezet. Dat lag aan de basis van de landbouworganisatie die de Romeinse steden en troepen aan de Rijn grens van het nodige voedsel moesten voorzien. Bijna 2000 jaar later vond de grote ruilverkaveling plaats met als doel het optimaliseren van de landbouwstructuur. De betonnen paden voor landbouwvervoer getuigen ervan.

Deze vier ingrepen hebben het landschap tussen de drie steden ingrijpend bepaald. Haspengouw bezit weliswaar nog natuur, maar heeft zich feitelijk van een natuurlandschap tot een cultuurlandschap ontwikkeld waarin de aanwezige landschapselementen en historische erfgoedrelicten die ontwikkeling illustreren.



Bommershoven op het einde van een verharde oude veldweg



De Romeinse weg tussen Tongeren en Sint-Truiden

De oudste weg van Vlaanderen (1^{ste} – 19^{de} eeuw)

1. De Romeinse weg

De Romeinse weg tussen Tongeren en Sint-Truiden is een archeologisch relict van eerste rangorde. Vertrekkend vanuit Tongeren is de heerbaan nog waarneembaar in het landschap, als weg, landbouwweg of wandelpad in Piringen, Bommershoven, Borgloon, Hendrieken, Voort, Hoepertingen, Rijkel, Brustem. Op kaart gezien gaat het om een zeer rechtlijnig traject van oost naar west. Vanaf Widooie kan men de Romeinse weg in de richting van Borgloon volgen tot in Brustem aan het voormalige militair terrein. Vanaf de Naamse steenweg in Bevingen ten westen van het militair domein is het opnieuw mogelijk de Romeinse weg te volgen richting Tienen. Na Tienen splitst hij zich op. Eén tracé richtte zich via Kester naar Kortrijk, een ander liep meer noordwaarts via Elewijt, Asse, Velzeke, Kortrijk en Wervik in de richting van Cassel.

De Romeinse weg maakte deel uit van een groot en complex netwerk van (water)wegen, dat Rome verbond met de verste uithoeken van het Romeinse rijk. Het tracé ervan was een deel van de verbinding tussen Keulen (Colonia Ulpia Traiana) en Boulogne-sur-Mer via Maastricht, Tongeren (hoofdstad van de Tungri), Tienen en Cassel (hoofdstad van de Menapii). Deze weg werd wellicht aangelegd tijdens de regering van keizer Augustus en kende een bewogen geschiedenis.

Voor Rome hadden de wegen op de eerste plaats een groot **strategisch en administratief belang**. Zij waren immers cruciaal voor de troepenverplaatsingen, de bevoorrading van het Rijnleger en de koerierdiensten van de overheid.

De Romeinse weg gaf bovendien aan het Haspengouwse landschap **een structuur** die eeuwen lang onveranderd zou blijven. De rechte wegen, die het landschap zo scherp markeerden, vormden een excellente as om de landelijke ruimte te structureren.

In dat kader werd Tongeren omstreeks 10 v.C. gesticht. Atuatuca had een regelmatig stratenplan georiënteerd op twee hoofdasen, de decumanus maximus of de oost-westas, en de cardo maximus of de noord-zuidas. De decumanus maximus viel in die vroege periode samen met de weg Bavay-Tongeren-Keulen. Die kwam door een heraanleg tijdens de regering van keizer Claudius noordelijker te liggen in het verlengde van de weg Kassel-Tongeren-Keulen ter hoogte van de huidige Maastrichterstraat.

De Romeinse geschiedenis is in deze historische stad nog sterk aanwezig via belangrijke monumenten zoals de Romeinse omwalling, het tempelcomplex, Beukenberg, de Cockaertstombe vlak naast de weg Tongeren-Tienen, het Gallo-Romeins Museum en het Teseum.

Langs de Romeinse weg werden militaire steunpunten aangelegd. Een systeem van herbergen, baanposten en wisselstations voor de keizerlijke koerierdiensten werd uitgebouwd waaruit baandorpen zoals Tienen en Maastricht ontstonden. Die laatste stad dankt haar naam aan de kruising van de Romeinse weg met de Maas: Mosa Trajectum.

Al snel werd de heerbanen ook een belangrijke **economische verkeersader**. Haspengouw ontwikkelde zich als een landbouwgebied bij uitstek. De opbrengsten waren vooral bestemd voor de Romeinse troepen langs de Rijn. Hierdoor werd de economische ontwikkeling van de hele regio rond Tongeren gestimuleerd. Naast landbouwproducten werden talloze goederen zoals vaatwerk in glas en keramiek via de heerbaan verhandeld.



2. De Oude Katsye

De geschiedenis van de Romeinse weg eindigde niet met de val van het West-Romeinse Rijk in 476 n.C., maar duurde voort tot in de 19^{de} eeuw. Daarvoor nam de heerbaan een te belangrijke maatschappelijke en strategische positie in tijdens de middeleeuwen. Op oude historische kaarten die vaak werden gemaakt in opdracht van vorsten en overheden is de weg nog duidelijk aangegeven: Jean Villaret (1775-1778), de Ferraris (1771-1778) en Vandermaelen (1846-1854). Op de kaart van de Ferraris wordt hij ***Chaussée Brunehaut ou Ancienne Chaussée des Romains*** genoemd. Nieuwe nederzettingen zoals Ter Hove of Hendrieken zagen langs de heerbaan het licht. De Romeinse weg werd geleidelijk aan de Oude Katsye. ***Het is de oudste weg van Vlaanderen.***

Die Oude Katsye was op de eerste plaats een ***pelgrimsweg***. De eerste gemeenschappen van Christenen vinden wij vanaf de 4^{de} eeuw n.C. terug in ***Tongeren***. Maternus, de bisschop van Keulen, wordt genoemd als de stichter van de bisschopszetel in Tongeren, Sint-Servatius als eerste bisschop. Tijdens de 2^{de} helft van de 4^{de} eeuw zou hij de bisschopszetel van Tongeren naar ***Maastricht*** hebben overgebracht. Daar overleed hij omstreeks 384. Rond zijn graf op de begraafplaats langs de heerbaan kwamen al spoedig pelgrims in gebed samen. Ook rond de Onze-Lieve-Vrouwe-Basiliek ontwikkelde zich een belangrijk religieus centrum.

Ter hoogte van ***Sint-Truiden*** stichtte de Heilige Trudo kort na het midden van de 7^{de} eeuw langs de Romeinse weg een monnikengemeenschap. De Benedictijnerabdij van Sint-Trudo (740) werd één van de oudste en machtigste abdijen van het land. Over de weg reisden zo veel pelgrims dat Gerard, graaf van Loon, ter hoogte van de voormalige kluiskapel van Helshoven circa 1254 een priorij-hospitaal liet bouwen. Het Christendom verspreidde zich geleidelijk over de Romeinse weg in onze streken.





Terwijl met stof omhulde schedelrelikwieën van de elfduizend maagden van Keulen onder meer hun weg vonden naar de abdijen en kerken van Sint-Truiden, verkochten handelaars van Sint-Truiden laken op de markt van de Rijnstad. In die periode droeg de 'Oude Katsye' de naam '**Keulse weg**'.

Gezien het groeiende economische belang van de Oude Katsye is het duidelijk dat macht samenging met de controle over deze weg. In de tweede helft van de 10^{de} eeuw koos Graaf Giselbert van Loon één van de hoogste punten van het zogenaamde massief van Borgloon voor de bouw van een burcht. Deze domineerde het landschap en de oude Romeinse weg. Rond de burcht en de Sint-Odulphuskerk ontwikkelde zich de stad die het centrum werd van het graafschap Loon en kort na 1200 een omwalling kreeg. In 1170 bouwde Lodewijk I van Loon, de donjon van Brustem als versterkte voorpost tegen de stad Sint-Truiden. Aan de andere zijde bouwde Gerard van Loon gebouwd de burcht van Kolmont ter verdediging tegen de prins-bisschop van Luik.

De Romeinse weg tussen Tongeren en Tienen werd tijdens de 14^{de} en de 15^{de} eeuw, de bloeiperiode van de Hanze, een deel van de belangrijke **handelsweg tussen Brugge en Novgorod**. Het was één van de belangrijkste Europese wegen. In Vlaanderen namen steden als Gent, Aalst, Brussel en Leuven dankzij deze weg een ongekende vlucht, net als Tienen, Sint-Truiden en Tongeren. Het beroemde 'Itinerarium Brugense' dat van omstreeks 1500 dateert, beschrijft die middeleeuwse landweg van Brugge ("de Brugis") naar Keulen ("per Coloniam").

In 1672 verklaarde de Franse koning Lodewijk XIV de oorlog aan Spanje en Holland. Die Frans-Hollandse oorlog (1672-1678) werd een regelrechte ramp voor Tongeren en zijn ommeland. Uit de historische bronnen kan men indirect opmaken welk een belangrijke rol de Romeinse wegen van Tongeren speelden. Op de tumuli en in de kerktorens werden

uitkijkposten geplaatst. 50 jaar later vond in de context van de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) op 2 juli 1747 de slag bij Lafelt tussen Tongeren en Maastricht plaats. De oude heerweg doorsneed het slagveld en speelde een cruciale rol in de strijd om Maastricht.

3. De 19^{de} en de 20^{ste} eeuw

De weg Tienen – Tongeren – Maastricht was tot in het begin van de 19de eeuw onverhard en werd, net als andere landwegen, slecht onderhouden. Dat was een algemeen Europees probleem. Tot dan was de Romeinse weg als voornaamste verbinding tussen de Haspengouwse steden Tongeren, Borgloon, Sint-Truiden en Tienen.

De **grote vernieuwingen** op het vlak van verkeersinfrastructuur vonden vooral tijdens de 18^{de} en de 19^{de} eeuw plaats met de modernisering van het wegennetwerk en de aanleg van steenwegen. De overheden van de verschillende landen trachtten de bestaande verkeersverbindingen te verbeteren door ze te verharderen. Doorgaans volgden zij daarbij geheel of gedeeltelijk het tracé van de voorafgaande Romeinse wegen. Gelukkig was dat tussen Tienen, Tongeren en Maastricht nauwelijks het geval.

Met de aanleg van de nieuwe, nagenoeg parallelle steenweg Sint-Truiden – Borgloon – Tongeren – Maastricht tussen 1817 en 1820 verviel de Romeinse heerbaan tot **een landweg** die alleen nog door boeren en lokale bewoners werd gebruikt. Bij Tienen zowel in de richting van Leuven als van Sint-Truiden net als in Riemst zien wij hoe de Romeinse weg onder het asfalt verdween en geleidelijk in de vergetelheid geraakte.



De Romeinse weg in Tongeren en Bommershoven

Het Romeinse kadaster

De centuriatio

De Romeinse weg bracht niet alleen structuur in het landschap door zijn rechtlijnigheid en de stichting van steden en nederzettingen. Al minstens even belangrijk was de uittekening van een kadaster (centuriatio) in de regio's die de Romeinen aan het rijk toevoegden. De rechte wegen, die het landschap zo scherp markeerden, vormden een excellente as om het land in een net van gelijkvormige geometrische percelen te verdelen en zo de landelijke ruimte te structureren.

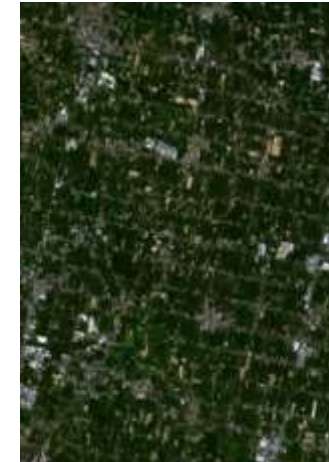
In oorsprong onder meer bedoeld om aan Romeinse burgers en veteranen van het Romeinse leger landgoederen toe te kennen, was deze landindeling tegelijk een uitstekend hulpmiddel in het kader van de landbouworganisatie en de inning van de belastingen. Dat kadaster pasten de Romeinen in heel het Romeinse Rijk toe.

In de regio Emilia-Romagna is dat Romeinse kadaster dat georiënteerd is op de Via Aemilia, nog steeds zichtbaar. De Romeinse weg speelde daar tot vandaag een bepalende rol in de vorming van het landschap. In Gallia Narbonensis diende de Via Domitia onder meer als richtas voor de aanleg van de *centuriatio* rond Nîmes en rond Béziers. Ook rond Tongeren werden vermoedelijke sporen van de centuriatio aangetroffen.

In talrijke Haspengouwse dorpen hebben de archeologen resten van Gallo-Romeinse landbouwbedrijven terug gevonden, gelijkmatig gespreid en vaak vergezeld van tumuli waarvan de site van de villa van Broekom met de tumulus van Gutschoven evenals de tumulus van Brustem getuigen.



14. 3. De centuriatio bij Tongeren, op de roepgraaf, de structuur van Bona (P. de Lath)



Het historische landschap

Men neemt aan dat het historische landschap gedurende eeuwen slechts zeer geleidelijk veranderde. De historische kaarten van de 17^{de} eeuw zouden daarom nog relatief nauw aansluiten met bijvoorbeeld de situatie van de 5^{de} eeuw. Holle wegen en graften die zich in het landschap aftekenen kunnen op basis daarvan worden geïdentificeerd als eeuwenoude landschapskenmerken die mogelijk tot de Romeinse tijd terug gaan. Men vindt ze terug op de kaarten van Jean Villaret (1775-1778), de Ferraris (1771-1778) en Vandermaelen (1846-1854).

Een belangrijke plaats is voorbehouden voor de taluds. Zij speelden een belangrijke rol in de bestrijding van de bodemerosie terwijl zij door hun lineair karakter een weergave kunnen zijn van de historische grenzen tussen percelen. Zij zouden dus de restanten kunnen zijn van de centuriatio. Ook de holle wegen, die min of meer haaks op de Romeinse weg georiënteerd liggen, zouden daarvoor een indicatie kunnen schenken.

Een voorbeeld daarvan vinden wij terug in de nabijheid van de Bollenberg bij Borgloon. Circa één kilometer ten zuiden van de Romeinse weg lag op de Sassenbroekberg een Gallo-Romeinse villa. De site was via een holle weg ten oosten van de landbouwwinning verbonden met de Romeinse weg. Die wordt door archeologen geïnterpreteerd als een diverticulum. Die holle weg valt samen met een oude landweg die Borgloon met Heks verbond en die op de kaart van Villaret duidelijk is te zien. Parallel ten oosten van deze landweg loopt een tweede landweg. Beide landwegen worden ten zuiden van de Romeinse weg verbonden door een derde landweg waaraan het Manshovenhof ligt, in het noorden door de stad Borgloon. Is het overmoedig hier de overblijfselen van de Romeinse centuriatio te zien?



Het Fruitspoor (1870-1968)

1. Het fruit

De Romeinen organiseerden de landbouw in functie stond van de bevoorrading van de Rijnroepen. Zij voerden echter ook gecultiveerde fruitrassen uit het zuiden in onze streken in. Het gaat om appels, peren, kersen, pruimen en zo voort. Zij vonden een verspreiding via de Romeinse wegen en werden geteeld in de tuinen en boomgaarden van de grote villadomeinen. Het was bestemd voor eigen gebruik en de lokale markt.

Deze situatie veranderde nauwelijks tijdens de eeuwen die volgden. Het telen van fruit bleef tot in het begin van de 18^{de} eeuw beperkt tot de kloostertuinen en de kasteeldomeinen. Vanaf de 2^{de} helft van de 17^{de} 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.

Op het einde van de 18^{de} eeuw ontwikkelde zich in de regio van Tongeren – Borgloon - Sint-Truiden een fruitgordel met hoogstamboomgaarden. Hier werden appels, peren, kersen en pruimen geteeld die voor de traditionele veeboeren een echte meerwaarde opleverden. De fruitweiden werden met meidoornhagen afgeboord. De systematische aanplant van die hoogstamfruitbomen startte vanaf het midden van de 19^{de} eeuw in de vochtige en golvende weilanden.

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



Hoogstamboomgaard tegenover het kasteel van Heers

meer zoete kersen rond Sint-Truiden, appels rond Borgloon en pruimen rond Vliermaal. Ondertussen waren deze hoogstamboomgaarden ook uitermate geschikt als weiden voor rundvee. Na WOII zien we een sterke ontwikkeling van hoogstam naar laagstam, van specialisering van de fruitteelt en de industrialisering van de fruitverwerking.

2. Een spoorlijn voor fruit

Om de verdere economische ontwikkeling van het vruchtbare 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. 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.

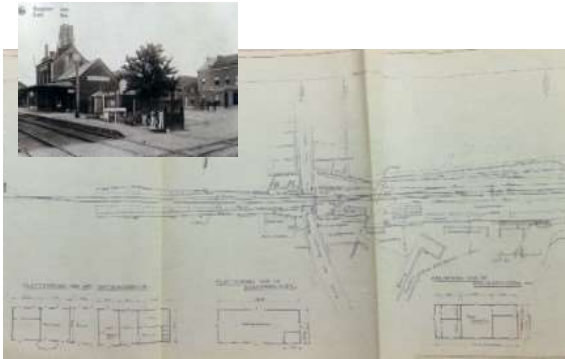
Eind 1879 was spoorlijn 23 voltooid en geopend. Hij liep van Drieslinter over Sint-Truiden en Borgloon tot in Tongeren en was 33,4 km lang. Onderweg waren er haltes in Melveren, Bernissem, Ordingen, Hoepertingen, Rullingen, Kerniel, Jesseren en Piringen. Aan het station van Borgloon vestigden zich drie grote stroopfabrieken. Omdat via deze spoorlijn behalve passagiers en goederen vooral veel fruit werd vervoerd, kreeg hij de naam 'Fruitspoor'.

In 1899 / 1900 bouwde men bovendien een stoomtramlijn van Hasselt naar Borgloon en zo verder naar de suikerraffinaderij van Oreye. In functie van deze tramlijn voorzag Borgloon een overladingsstation, waar de waren konden worden overgeladen van tram op trein en omgekeerd. Het Fruitspoor en de Suikertram symboliseren de omwenteling van een fruitteelt voor eigen consumptie naar een marktgerichte fruitteelt.

De ontwikkeling van het wegennet en het gemotoriseerd verkeer leidden ertoe dat in 1958 alle personenvervoer werd stopgezet en het goederenverkeer geleidelijk werd afgebouwd. In 1968 vond de laatste rit van de 'Fruittrein' plaats. Enkele jaren later werden de sporen opgebroken; van de lijn rest alleen nog de bedding.



3. De stationsomgeving Borgloon



Het stationskwartier van Borgloon (1879-1968) is een uitstekend voorbeeld van een klein station waarrond zich een industriële site heeft ontwikkeld. De geschiedenis van de stad is exemplarisch voor de ontwikkeling die de regio sedert de Romeinse tijd heeft doorgemaakt: sporen van Romeinse bewoning, burcht van de graven van Loon, ontwikkeling van de fruitteelt en fruitindustrie dankzij het Fruitspoor.

Dankzij lijn 23 werd Borgloon in 1879 aangesloten op het spoorwegnet. De spoorlijn situeert zich ten noorden van de stadskern. Het ontvangstgebouw van het station, nu afgebroken, werd tijdens de aanleg van de lijn gebouwd. Rechts van het ontvangstgebouw bevond zich het goederenperk met de goederenloods, een schuilplaats en een los- en laadkade. 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.

Er 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. 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-Orege aangelegd en verbonden met de stationssite. Er werd ook een overlaadstation voorzien. De tramlijn wordt zelfs doorgetrokken naar de stroopfabrieken Meeckers-Poncelet en Wijnants-Groenendaels. Wanneer na de 2^{de} wereldoorlog steeds meer fruit via de veilingen wordt verhandeld en het met de stroopproductie bergaf gaat, verliest de stationsbuurt aan belang.

Een fruitlandschap na de ruilverkaveling (1970-nu)

1. De ruilverkaveling

Toen men tijdens de jaren 1960-1970, bijna 2000 jaar na de invoering van het Romeinse kadaster, de landbouw efficiënter wilde maken, onder meer door het creëren van grotere arealen, werd de ruilverkaveling doorgevoerd. Dat ging echter ten koste van talrijke historische landschapsrelicten. Perceelstructuren werden aangepast, cultuurtaluds werden genivelleerd, landwegen werden verhard, holle wegen die voor Haspengouw zo typisch zijn, werden dicht gegooid. Op die wijze verdwenen talrijke historische landschapselementen die soms tot de Romeinse tijd terug gingen. Onder meer ten oosten van Tongeren en ten noorden van Millen werd op die wijze een heel stuk Romeinse weg door de ruilverkaveling geslactofferd en tot akker omgevormd. Een ruilverkavelingsweg, die wat noordelijk loopt, werd ten onrechte tot Romeinse weg gedoopt.

Na 1980 werden deze ingrepen veel voorzichtiger toegepast omdat men was gaan inzien dat deze landschapselementen een belangrijke cultuurhistorische, ecologische en recreatieve waarde hebben.

De ruilverkaveling betekende voor het landschap en het toerisme niet alleen een verlies, maar zorgde ook voor de zogenaamde ruilverkavelingswegen die voor het fietstoerisme een grote meerwaarde betekenen. In het kader van de ruilverkaveling Grootloon werd een gedeelte van de **Romeinse weg opgewaardeerd** door een bijzondere wegverharding van een tweesporen betonweg met kasseien ertussen om zo de Romeinse oorsprong aan te duiden.



2. De aantasting van de open ruimte (1970-2020)

Niet alleen de ruilverkaveling heeft aan de Romeinse weg, het Fruitspoor en het gerelateerde erfgoed en cultuurlandschap veel schade toegebracht. Tussen 1970 en 2020 werd een groot deel van het open landschap ingenomen door bouwverkevelingen, industrieterreinen, megastallen, fruitloodsen, hagelnetten, en zo voort. Een vergelijking van luchtfoto's tussen 1970 en 2020 spreekt boekdelen.

De eerste grootschalige vernietiging van de Romeinse weg vond plaats in Brustem waar tijdens de vorige eeuw één van de landingsbanen van het militaire vliegveld nagenoeg pal boven op het tracé ervan kwam te liggen. Tijdens de jaren 60 van de vorige eeuw palmde de KMO-zone van Riemst een groot gedeelte van de Romeinse weg in. Het industrieterrein van Tongeren-Oost volgde in 1998. Ten westen van Tongeren vernietigde de bouwverkeveling van Paspoel (1970) en Op de Heufkens (2018) de aansluiting van de Romeinse weg Tienen-Tongeren op deze van Bavay-Tongeren. De bijhorende tumuli van Tongeren/Koninksem die bovendien beschermde monumenten zijn, komen steeds meer onder druk te staan.

Hetzelfde geldt voor de infrastructuur van het Fruitspoor waarvan bruggen en stations sedert de opheffing van de spoorlijn werden afgebroken. Het meest jammerlijke voorbeeld daarvan is de stationsomgeving van Borgloon die samen met de stroopfabrieken één grote industrieel-archeologische site vormde. Van het station blijven nu nog slechts wat postkaarten over. Ondertussen is ter hoogte van Tongeren Noord het Fruitspoor ingenomen door een KMO-zone en is een verdere uitbreiding voorzien. Tussen Borgloon en Sint-Truiden kunnen nog andere voorbeelden van aantasting aangeduid worden.



Beknopte lectuur

- Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: *Romeinse weg van Widooie tot Sint-Truiden* [online]
<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/300391>
- Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: *Spoorwegbedding lijn 23 Drieslinter-Tongeren* [online]
<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/304755>
- R. Nouwen, 2019: *Het Fruitspoor : spoorweglijn 23 Drieslinter-Tongeren*, in : Tongerse Annalen, december 2019, 8-25 ([PDF](#)) [Het Fruitspoor: spoorweglijn 23 Drieslinter - Tongeren \(researchgate.net\)](#).
- R. Nouwen, 2020: *De Romeinse weg tussen Tongeren en Tienen*, in: Limburg-Het Oude Land van Loon, 99, 2020, p. 69-95 ([PDF](#)) [De Romeinse weg tussen Tongeren en Tienen \(researchgate.net\)](#).
- R. Nouwen, 2021: *De Romeinse heerbaan. De oudste weg door de Lage Landen*, Sterck & De Vreese, Gorredijk.

Robert Nouwen
Versie 2024-04-28