

De Romeinse heerbaan

ROBERT NOUWEN

DE ROMEINSE HEERBAAN

DE OUDSTE WEG
DOOR DE LAGE LANDEN

STERCK & DE VREESE

© 2021 Robert Nouwen | uitgeverij Sterck & de Vreese

Omslagontwerp Mijke Wondergem
Boekverzorging Sander Pinkse Boekproductie

Tenzij anders vermeld zijn de foto's van Sofie Nouwen.

ISBN 978 90 5615 744 9

NUR 682 | 683

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van uitgeverij Sterck & de Vreese, postbus 234, 8400 AE Gorredijk, Nederland -info@sterckendevreese.nl.

De uitgeverij heeft ernaar gestreefd alle copyrights van de in deze uitgave opgenomen illustraties te achterhalen. Aan hen die desondanks menen alsnog rechten te kunnen doen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met Sterck & de Vreese.

Sterck & de Vreese is onderdeel van
20 leafdesdichten en in liet fan wanhoop bv

www.sterckendevreese.nl

*Romam vade liber: si, veneris unde, requiret,
Vipsaniae dicis de regione viae*

*Vertrek naar Rome, mijn boekje: als ze je vragen vanwaar je komt,
dan zeg je uit de streek die de Via Vipsania doorkruist.*

Vrij naar Martialis, *Epigrammen*, III, 4, 1-2

Inhoud

Een keizerlijk project 9

Het Romeinse wegennet

‘Alle wegen leiden naar Rome’ 15

M. Vipsanius Agrippa en het Gallische wegennet 22

Het wegennet en de Romeinse overheid 30

Tongeren, Romeins wegenknooppunt 35

De oudste weg van de Lage Landen

De teksten 43

De mijlpalen van Gallia Belgica en Germania Inferior 45

Het itinerarium van Tongeren 51

Romeinse itineraria 54

De oude kaarten 57

Van luchtfotografie tot geo-portaal 61

Het lezen van het landschap 63

De Romeinse heerbaan

Chaussée Brunehaut 69

Een archeologisch monument tussen Maastricht en Tienen 73

De verborgen heerbaan tussen Tienen en Kassel 79

Antieke auteurs over Romeinse wegenbouw 84

De constructie van de weg 87

Bruggen over Rijn en Maas 95

Kampen, herbergen, baanposten en wisselstations 99
De datering van de weg 103

De weg vormt het landschap

Het Romeinse kadaster 109
De ontwikkeling van steden en nederzettingen 115
De Romeinse *villae* in het landschap 122
Graven voor de eeuwigheid 126

Reizigers over de weg

Troepen op campagne 135
Het Romeinse postwezen 139
Een levensader voor handel en industrie 143
Reizen om te leren 149
De weg van het vroege christendom 152
Invallers over de Romeinse weg 156

De Oude Katsye

Steden en dorpen langs de weg 163
Een strategische route 170
Een weg van handelaars en pelgrims 175
Een verdwijnend verleden (negentiende en twintigste eeuw) 179
De noodzaak van bescherming 183

Bibliografie 191
Overzicht van de archeologische sites 216
Noten 219
Dankwoord 237



Een keizerlijk project

Van west naar oost dwars door Vlaanderen liep de Romeinse heerbaan van het Franse Kassel via Tienen en Tongeren naar Maastricht. Hij verbond de kuststad Boulogne-sur-Mer met de Rijnstad Keulen en maakte deel uit van een groot en complex netwerk van (water)wegen dat Rome verbond met de verste uithoeken van het Romeinse Rijk. 'Ik kende elke mijl van onze wegen, het mooiste geschenk misschien dat Rome de aarde gedaan heeft,' aldus keizer Hadrianus in zijn door Marguerite Yourcenar geromantiseerde gedenkschriften. Daarmee onderstreept de Frans-Belgisch-Amerikaanse schrijfster de betekenis van deze erfenis van de Romeinse cultuur voor de geschiedenis van Europa.¹ Ook in België is het Romeinse wegennetwerk een van de belangrijkste historische en archeologische relictten die het landschap mede hebben vormgegeven.

De Romeinen waren niet de eersten die wegen bouwden. Het bestaan van pre-Romeinse wegen in Italië en in de provincies die ooit deel uitmaakten van het Imperium Romanum, wordt bevestigd door zowel de klassieke teksten als archeologisch onderzoek. In zijn *Historiae* beschrijft Herodotus een van de oudste wegen van de antieke wereld, de Koninklijke Weg van Sardes in het westen van het huidige Turkije naar het kerngebied van het Perzische Rijk.² Uit zijn verslagen van de Gallische oorlogen blijkt dat Caesar van bestaande routes gebruikmaakte om versneld tegen de vijand te kunnen oprukken.³ De Romeinen waren echter wellicht de eersten die zo stelselmatig een wegennet uitbouwden dat Rome, de hoofdstad van het rijk, met de belangrijke steden en regio's verbond.

In noordelijk Gallië dat zich in eerste instantie tussen Seine en Rijn situeerde, lag keizer Augustus aan de basis van het Romeinse wegennet. Ook keizers als Claudius, Hadrianus, Antoninus Pius, Decius en Caracalla leverden grote inspanningen om het Gallische wegennet verder uit te bouwen en waar nodig te verbeteren. In die zin waren de wegen in Gallië een keizerlijk project. De aanleg van dat uitgestrekt wegennet was nauw verbonden met de militaire en bestuurlijke politiek van de overheid en diende het keizerlijk bestuur via de keizerlijke postdienst en de uitbouw van militaire baanposten. Wegen waren voor de Romeinen een middel om de macht over een regio te verzekeren. Men spreekt in dat verband trouwens terecht van ‘militaire wegen’. De Romeinen slaagden er uiteindelijk in om een voor die tijd schitterend wegennet uit te bouwen van zo’n honderdtwintigduizend kilometer. Deze wegen waren niet alleen voor het leger bestemd. Zij droegen evenzeer bij tot de stichting en de groei van steden, het civiele verkeer, de economische verbinding tussen de verschillende regio’s, de verspreiding van ideeën, de eenheid van het Imperium Romanum. Ze dienden de hele bevolking.

De documentatie waarover wij beschikken om dat wegennet te bestuderen, is doorgaans uiteenlopend en ongelijk, zowel in kwantiteit als in kwaliteit. Het gevolg is dat de onderzoeker zich met nogal wat methodologische problemen geconfronteerd ziet. In zijn basiswerk *Topographie des voies romaines* verschaft V. Gauchez⁴ een uitvoerige *status quaestionis* van de negentiende-eeuwse kennis over het Romeinse wegennet in noordelijk Gallië. Vóór 1880 werd er in Tongeren en omstreken geen methodisch onderzoek naar het Romeinse wegennet gedaan. Het bleef samen met de *diverticula* of de zogenoemde secundaire wegen, de Romeinse villa’s en de bijhorende begraafplaatsen zo goed als onbekend. Een eerste omvangrijke en inmiddels erg achterhaalde synthese over het Romeinse wegennet rond Tongeren vinden wij bij F. Huybrigts, die al de toen bekende informatie verzamelde.⁵

Om de glorie van Rome te memoreren nodigde het Italië van Mussolini in 1938 Europese geleerden uit een studie te wijden aan de Romeinse wegen in hun land. In België was dat J. Breuer, in Nederland A.W. Byvanck.⁶ Zij werden gepubliceerd in de reeks *Le grandi strade del mondo romano*. In zijn overzicht van 1944 bracht H.

Van de Weerd een aantal correcties aan.⁷ Een van de belangrijke pioniers uit de jaren zestig in België was professor Jozef Mertens.⁸ Fundamenteel was zijn *Carte archéologique des routes romaines de la Belgique au Haut-Empire et au Bas-Empire*, die hij samen met A. Despy-Meyer samenstelde en die door de toenmalige Nationale Dienst voor Opgravingen in 1968 werd uitgegeven. Via luchtfotografie en onderzoek van topografische kaarten, gekoppeld aan archeologisch onderzoek, actualiseerde hij de kennis van het Romeinse wegennet ingrijpend. In Wallonië verrichtte M.-H. Corbiau ondertussen fundamenteel onderzoek naar het Romeinse wegennet en in het bijzonder de wegen van Tongeren naar Bavay⁹ en van Tongeren naar Metz.¹⁰ In Vlaanderen kan vooral het onderzoeksproject van de Universiteit Gent naar het landgebruik in de *civitas* Menapiorum worden vermeld. Hierin nam het wegennet een centrale plaats in. Het project beperkte zich voor het eerst niet tot de hoofdwegen, maar schonk ook aandacht aan het netwerk van secundaire verbindingen en zijn relatie met de landindeling en het nederzettingspatroon.¹¹ Ook de archeologische campagnes in Oudenburg zorgden voor enkele nieuwe inzichten.¹² Al dat onderzoek leidde verder tot een reeks samenvattingen die het Romeinse wegennet in Vlaanderen en Wallonië behandelen en die tegelijk nodig zijn om een beter inzicht te krijgen in het verloop van de weg van Tongeren via Kassel naar Boulogne-sur-Mer.¹³ Dat alles neemt niet weg dat er zowel in Vlaanderen als Wallonië nog heel wat lacunes overblijven.

In tegenstelling tot het natuurlandschap is de continuïteit van een weg als deel van een cultuurlandschap onderhevig aan talrijke factoren die met nagenoeg exclusief menselijke bedrijvigheid te maken hebben: bestuurlijke organisatie, militaire overwegingen, economische conjunctuur, handel in landbouwopbrengsten en ambachtelijke producten, religie en pelgrimage, enzovoort. Onder meer in de pelgrimswegen naar Sint-Jacob van Compostella leven de Romeinse wegen tot op de dag van vandaag door. Het is opmerkelijk dat vooral de grote tentoonstelling *Transit Brügge-Novgorod. Eine Strasse durch die europäische Geschichte*, die in 1997 in het Ruhrlandmuseum Essen werd gehouden, onze kennis van de Romeinse weg van Kassel via Tienen en Tongeren naar Keulen sinds de Middeleeuwen heeft vergroot.

Wegen zorgen mede voor een bepaalde dynamiek. Zo lang die

dynamiek in lijn is met de menselijke behoeften, zullen zij in gebruik blijven. De uitdrukking ‘Alle wegen leiden naar Rome’ toont bovendien aan dat de steden die langs de wegen lagen of hun eindbestemming waren, een cruciale rol in hun continuïteit speelden. Die continuïteit is echter niet gegarandeerd. Vele Romeinse wegen werden in de loop der eeuwen reeds uitgewist. Tot in de achttiende eeuw bleven zelfs grote wegen vaak onverhard. Ook al bleef men tijdens de Middeleeuwen verder gebruikmaken van de Romeinse wegen voor handel, transport en verkeer, dan nog gebeurde het dat ze in onbruik raakten, waardoor op het einde hooguit nog wat onverharde wandelpaden of karrensporen restten. De Marteman en de Heesterveldweg ten oosten van het huidige Tongeren zijn daar een zichtbaar voorbeeld van. Eeuwen geschiedenis hebben hun aftekening in het landschap beïnvloed. Indien zij het geluk hadden als verkeerstraject te overleven, dan werden zij doorgaans bedolven onder asfalt of beton, onderbroken door kruispunten en rotondes. Het is daarbij bijzonder jammer dat naar aanleiding van grote infrastructurele werken in de loop van de twintigste eeuw weinig of geen aandacht werd besteed aan onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van Romeinse wegen. De Romeinse weg tussen Tongeren en Kassel is daarvan de beste illustratie. De veronderstelde verbinding tussen beide *civitas*-hoofdplaatsen had bevestigd kunnen worden indien naar aanleiding van de aanleg van de noord-zuidautowegen voldoende ruimte voor onderzoek was gecreëerd.

Ondertussen is de steeds toenemende druk op de open ruimte de belangrijkste bedreiging geworden voor het weinige dat rest van dat kwetsbare erfgoed. In 1964 publiceerde J. Mertens twee luchtfoto's, één ter hoogte van Brustem en één ter hoogte van Tongeren (Piringen). Wanneer je deze foto's vergelijkt met hedendaagse opnames, dan kan je perfect zien hoe vernietigend onder meer de ruilverkavelingen en de bouwverkavelingen de laatste vijftig jaar zijn geweest. Vandaag de dag zetten bouwpromotoren erfgoed onder druk. Naar aanleiding van de projectontwikkeling Op de Heufkens in Koninksem (Tongeren) werd in 2017 nog een groot stuk van de Romeinse weg van Tongeren naar Bavay, die daar van een talud in een holle weg overging en even verder tussen de twee tumuli van Koninksem verder liep, opgegeven voor een woonverkaveling. Op de oude kaart van Vandermaelen (1846-1854), net als op lucht-

foto's van 1971, is hij nog duidelijk zichtbaar. Ondertussen wordt de landschappelijke en historische context van de Kleyne Tombe en de Hooge Tombe in de oudste stad van België verder aangetast.

Van de Romeinse weg van Maastricht via Tongeren en Tienen naar Kassel zijn op dit ogenblik nog slechts enkele stukken in hun 'oorspronkelijke' landschappelijke toestand bewaard. De mooiste bewaarde delen liggen tussen Tienen en Maastricht. Zij vormen samen nog een min of meer aansluitend archeologisch relict. Daarom is dit boek specifiek aan de geschiedenis van dit stuk van de heerbaan gewijd.



Het Romeinse wegennet

'Alle wegen leiden naar Rome'

'Mille viae ducunt hominem per saecula Romam' – 'Duizend wegen leiden de mens door de eeuwen heen naar Rome', zo schreef de cisterciënzer monnik Alanus ab Insulis in zijn *Liber Parabolarum*, dat in 1175 verscheen. Deze woorden van de theoloog en tevens professor aan de universiteit van Parijs omstreeks 1200 lijken een boutade, maar de eigenlijke betekenis wordt meteen duidelijk wanneer men de kaart van de Romeinse wegen voor zich heeft. Zonder aarzelen kan men zeggen dat de creatie van het Romeinse wegennet van een universele betekenis is. In de derde eeuw na Christus noemde de kerkvader Tertullianus¹ de Romeinse wegen 'brengers van beschaving':

'De wereld wordt met de dag bekender, beter bebouwd en beschaafder. Overal worden wegen gebaad, geen gebied is nog onbekend, elk land nu geopend voor de handel. Vroeger beruchte woestenijen zijn door lieflijke landouwen uitgewist, wouden door akkers overmeesterd, wilde dieren door kudden vee verjaagd; in wat zand was wordt nu gezaaid, rotsen zijn gespleten, moerassen drooggelegd. Er zijn meer steden dan er vroeger huizen waren. Geen mens is nog bang voor een eiland, rotsen schrikken niemand meer af. Huizen ziet men overal; alom menselijke bewoning en ordelijk bestuur: leven waarheen men ook kijkt.'