

Een lange weg voor de boeg

Recensie

Robert Nouwen, *De Romeinse heirbaan. De oudste weg door de Lage Landen* (Gorredijk: Sterck & de Vreese, 2021), 240pp. ISBN 978 90 561 5744 9.

De Romeinse heirbanen hebben mij altijd geïntregeerd. Voor zover ik mij herinner gaat dat terug tot ‘het kindsbeen’. Het was een prentje uit de Historia-albums van ‘s *Lands Glorie* waarop een ruiter te zien was, dravend over een heirbaan. Die ontlukende fascinatie situeert zich ergens in de jaren ’50 van vorige eeuw. Later nam ik deel aan een uitstap naar het Noord-Franse Bavay onder leiding van archeoloog prof. Jozef Mertens. De trip ging over de Romeinse heirbaan van Asse naar Bavay. De sensatie was zonder meer fenomenaal. De opwinding die Armstrong voelde bij zijn eerste stappen op de maan, raakt daar nog niet aan. Nou ja, *omnis comparatio claudicat...*

Groot was dan ook mijn enthousiasme toen het boek van Robert Nouwen *De Romeinse heirbaan. De oudste weg door de Lage Landen* verscheen. De wetenschappelijke literatuur over de Romeinse wegen is onoverzichtelijk. Maar in het Nederlandse taalgebied zijn werken over dat onderwerp voor het grote publiek onbestaande of schaars, met uitzondering misschien van Van Tilburgs *Romeins verkeer* uit 2005.¹ Nouwen legt echter andere accenten en gaat dieper op het onderwerp in. En vooral: hij legt de vinger op de wonde in verband met de kwetsbaarheid van de nog bestaande resten, en gaat tot actie over.

Het wegennet is het meest omvangrijke archeologische relict dat de Romeinen in ons land hebben nagelaten, en bij uitbreiding in heel de wereld van de oudheid. Er is bovendien geen ander archeologisch relict dat zo’n impact heeft gehad op de toenmalige maatschappij. Wegen verkleinen de wereld. Dat is nu zo, het was toen niet



anders. Maar er voltrekt zich een drama. Door zijn omvang is dat wegennet tegelijkertijd ook zo kwetsbaar. Waar de weg in de weg ligt, ontstaan er problemen.

Nouwen benadert de problematiek van de Romeinse wegen vanuit verscheidene invalshoeken: de archeologie, de studie van de antieke teksten, archivaal onderzoek voor de toestand van de wegen in latere eeuwen. Maar zijn meest originele invalshoek is dat hijzelf met zijn dochter Sofie de baan opging, letterlijk, in dit geval de Romeinse baan tussen Tongeren en Tienen.

In een eerste hoofdstuk (*Het Romeinse wegennet*) schetst Nouwen aan de hand van literaire en epigrafische bronnen de ontwikkeling van de wegen in Gallië. Vóór de komst van de Romeinen bestond er daar al een goed wegennet. Dat verklaart voor een deel de snelle verplaatsingen van Caesar. Maar onder Augustus werden die wegen echte banen, vooral door de rol die M. Agrippa, Augustus' rechterhand, speelde bij het uittekenen van het wegennet in Gallië. Er verschenen ook nieuwe wegen. De baan Bavay-Tongeren-Keulen dateert uit dezelfde periode als de stichtingsdatum van Trier (19-17 v.C.). Die baan moet geen pre-Romeinse voorganger hebben gehad, zoals blijkt uit de opgravingen in Liberchies en Braives. De baan Boulogne-Velzeke-Tienen-Tongeren, waar het in dit boek vooral om gaat, is van iets jongere datum. Na Augustus is vooral het werk van Claudius ingrijpend geweest. Traditioneel wordt de Claudische reorganisatie van het wegennet in verband gebracht met de troepenverplaatsingen in het kader van de verovering van Britannia. Maar Nouwen betwijfelt dit en stelt – aan de hand van dateringen van de mijlpalen – dat de nieuwe wegen pas werden aangelegd nadat de verovering in 43 n.C. al begonnen was.

In een tweede hoofdstuk (*De oudste weg van de Lage Landen*) behandelt de auteur de bronnen voor de kennis van het wegennet meer specifiek in onze streken. Niet alleen antieke bronnen komen aan bod zoals de mijlpalen en *itineraria*, maar ook latere kaarten (bv. Ferrariskaart) en recente onderzoeksmogelijkheden zoals de luchtfotografie. Nieuwe technologieën zoals drones, het GIS (geografisch informatiesysteem) en het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen nemen geleidelijk de rol van de luchtfotografie over. Toch heeft deze laatste al aangetoond hoe de antieke wegen bedreigd zijn door de veranderingen die de mens al decennia in het landschap aanbrengt. Vooral de ruilverkavelingen kunnen nefast zijn voor het historisch landschap. Vandaar ook het belang van oudere kaarten om het traject van een baan te kunnen reconstrueren.

Het derde hoofdstuk (*De Romeinse heerbaan*) is nagenoeg volledig gewijd aan de banen Bavay-Tongeren en Maastricht-Tongeren-Tienen-Kassel. Hoe die banen in de oudheid heetten, daar hebben we het raden naar. De naam *Chaussée Brunehaut* duikt op in de middeleeuwen en is plaatselijk nog in gebruik. Wij volgen de kritiek van de auteur op het moderne uitvindsel *Via Belgica*, een naam gegeven aan het stuk tussen Maastricht en Keulen, een ongelukkig keuze, in strijd met de naamgeving in de



Romeinse tijd. De auteur gaat dieper in op het belang van de plaatsen langs die banen: *vici*, kampen, baanposten enz. Antieke auteurs hebben uitvoering beschreven hoe de Romeinen hun banen aanlegden, maar in werkelijkheid was er een grote diversiteit op het gebied van opbouw en breedte van de wegen.

In het hoofdstuk *De weg vormt het landschap* benadrukt Nouwen de impact die een Romeinse weg heeft op het omringende landschap. Een weg bepaalt letterlijk het landschap. Hij vormt de basis van de landindeling en het kadaster. Zo'n landindeling blijkt zeker bestaan te hebben rond Tongeren. Een weg doet ook de nederzettingen en de steden ontstaan. Moet er nog op worden gewezen dat de belangrijkste *vici* en steden aan de grote banen liggen? Tongeren, Maastricht, Tienen, Velzeke, Asse zijn sprekende voorbeelden. Langs de wegen ontstaan ook de *villae*, die er via *diverticula*, secundaire wegen, mee verbonden waren. De Romeinse gewoonte om begraafplaatsen aan te leggen is alom bekend. De graven waren meestal van bescheiden aard, maar er waren ook stenen grafmonumenten (zoals er één gevonden is in het noordoostelijk grafveld van Tongeren) en grafheuvels, *tumuli*, waarvan er in het Haspengouwse platteland en rond Tongeren en Tienen nog een aantal bewaard zijn.

In een volgend hoofdstuk (*Reizigers over de weg*) concentreert Nouwen zich op de mensen die de weg gebruikten: legertroepen, koeriers, vrachtvervoerders, individuele reizigers. Dankzij de goede wegen kon de officiële briefwisseling met grote snelheid worden uitgevoerd en kon zich een bloeiend handelsverkeer ontwikkelen. De auteur overloopt wat er zoal langs de Romeinse wegen verhandeld werd: agrarische producten, zout, huisraad (aardewerk, glas, ...). Wie in de oudheid op reis ging, riskeerde zijn leven. Toch geven de antieke auteurs voorbeelden van 'toeristische' reizen. Dankzij de wegen vonden ook nieuwe ideeën hun weg. Het christendom kon zich na Constantijn gemakkelijk verspreiden. De oudste bewijzen ervan zijn te situeren in de 4de eeuw n.C. in de regio Tongeren. Niet alleen 'bevriende' legertroepen maakten gebruik van de Romeinse wegen, ook vijandige. De wegen maakten het invallers gemakkelijk. De eerste invallen van de Franken vonden plaats rond het midden van de 3de eeuw n.C. Talloze *vici* en *villae* werden platgebrand. Toch moeten wij het beeld van het 'allesvernietigende' karakter van de invallen nuanceren. Op sommige plaatsen breidt de bewoning zich verder uit en sommige *villae* blijven in gebruik tot in de 4de eeuw. De belangrijkste steden worden opnieuw versterkt en kennen weer een zekere bloei. Maar in de 5de eeuw gaat het Romeinse gezag teloor en vermindert ook het belang van de landwegen, dit ten voordele van de rivieren. Dit verklaart bijvoorbeeld waarom Maastricht in die periode belangrijker wordt dan Tongeren.

In het hoofdstuk *De Oude Katsye* heeft de auteur het uitgebreid over de rol en het lot van de Romeinse wegen in de middeleeuwen en later. Dit is een nieuw aspect dat in de literatuur nog niet veel aan bod is gekomen. Middeleeuwse bronnen benadrukken het strategisch belang van de Romeinse wegen tijdens de talrijke krijgsvaardigheden en



plundertochten, bijvoorbeeld van de baan tussen Tongeren en Keulen. Ook als pelgrimsroutes bleven de oude wegen een belangrijke rol spelen.

Het boek besluit met een aanklacht en een verzuchting. Sinds 1960 zijn heel wat historische relictten in het landschap verdwenen. De ruilverkavelingen en de bouw van industrieterrinen, megastallen, fruitloodsen enz. zorgen voor talloze vernietigingen. De Romeinse baan naar Tienen vlak buiten Tongeren was tot 1970 nog intact, maar door bouwverkavelingen is het grootste deel van de weg onherstelbaar beschadigd of gewoonweg verdwenen. In Vlaanderen geniet het Romeinse wegennet bitter weinig aandacht. De auteur verwijst naar projecten in het buitenland, waar Romeinse wegen wel voldoende aandacht genieten en bescherming door de instanties. In België wordt het stuk van de baan Bavay-Tongeren dat door Wallonië gaat, beschermd door L'Agence wallonne du Patrimoine. Van de baan Kassel-Tienen-Tongeren-Maastricht, de oudste weg van Vlaanderen en belangrijkste focus van het boek, zijn helaas slechts weinig stukken beschermd. De auteur eindigt met een pleidooi voor een effectieve bescherming van de Romeinse wegen en uit de wens dat ze zouden worden erkend als Europees erfgoed.

Het boek is fraai gestoffeerd met foto's van dochter Sofie, en voorzien van een uitgebreide bibliografie. Dit maakt het boek als naslagwerk tot een handig instrument. Maar bovendien leest het verhaal van de Romeinse weg Tienen-Tongeren als een epos dat eerst de grootsheid ervan beschrijft, maar eindigt als een drama waar de auteur de vinger legt op het twijfelachtige lot van dit niet beschermd en reeds deels vernietigd relict uit de oudheid. Robert Nouwen heeft bij de Vlaamse minister van Onroerend Erfgoed een dossier ter bescherming van deze Romeinse weg overgemaakt. Wij steunen de auteur hier uiteraard in en durven de hoop uitspreken dat hij hier een niet al te lange weg voor de boeg heeft...

Guido Cuyt

(Contactgegevens via de redactie)

Noten

¹ Cornelis van Tilburg, *Romeins verkeer. Weggebruik en verkeersdrukte in het Romeinse Rijk* (Leiden: Primavera Pers, 2018 (=2005³)).

