Au commencement était la route (Joseph Bédier).

Afbeelding met boom, buiten, gras, grond

Automatisch gegenereerde beschrijving

**Robert Nouwen,**

Tekst van de lezing gehouden op 2023-01-21

De Koninklijke Academie voor Oudheidkunde van België

# Inleiding

*“Ik kende elke mijl van onze wegen, het schoonste geschenk misschien dat Rome de aarde gedaan heeft.”*

Deze woorden legt Marguerite Yourcenar keizer Hadrianus in de mond. Daarmee onderlijnt de Frans-Belgisch-Amerikaanse schrijfster de betekenis van deze erfenis van de Romeinse cultuur voor de geschiedenis van Europa. Het Romeinse wegennetwerk rond Tongeren vormt één van de belangrijkste historische en archeologische relicten die het landschap rond de oudste stad van België mee hebben vormgegeven. Het maakt deel uit van een groot en complex netwerk van (water)wegen, dat Rome verbond met de verste uithoeken van het Romeinse rijk. Dat weerspiegelde de politieke en militaire doelstellingen van de Romeinse overheid. 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. Maar zij droegen evenzeer bij tot het civiele verkeer, de economische verbinding tussen de verschillende regio's, de communicatie van de imperiale administratie via de cursus publicus en de uitbouw van de militaire stationes, de eenheid van het Imperium Romanum. De Romeinen zijn er in geslaagd om een voor die tijd schitterend wegennet uit te bouwen van nagenoeg 120.000 kilometer.

Het document dat de Via Appia nomineert als UNESCO-werelderfgoed, is dan ook van oordeel dat de Romeinse wegen een echte innovatie zijn. In Noord-Gallië gaat het Romeinse wegennet terug op de opmetingen die startten tijdens het gouverneurschap van M. Vipsanius Agrippa in 39 v.C. Samen met de inrichting van het kadaster als basis voor het grondbezit en de stichting van steden paste dit in de doelstelling van Augustus om de gebieden, die Caesar had veroverd, snel te pacificeren en het Romeinse Rijk in Germanië over de Rijn tot aan de Elbe en in Britannië uit te breiden, wat later om de militaire zone langs de Rijn op een systematische wijze uit te bouwen. Het resultaat ervan was te zien op de grote wereldkaart van het Imperium Romanum die in opdracht van Agrippa was gemaakt en die was opgesteld in de Porticus Vipsania aan de Via Lata in Rome.

In Gallië was het knooppunt van het wegennet Lyon. Specifiek voor Gallia Belgica was dat knooppunt Bavay, de hoofdstad van de Nervii, van waaruit zeven wegen vertrokken. Ook Romeins Tongeren, eertijds Atuatuca Tungrorum of Municipium Tungrorum genoemd, was als hoofdstad van het bestuursdistrict der Tungri in de Romeinse tijd een belangrijk knooppunt van wegen. Het Romeinse wegennet heeft tot op de dag van vandaag niet alleen een niet te onderschatten impact op de grote verkeersassen in Europa, maar oefent sedert de Oudheid tot nu tegelijk een enorme historische invloed uit op het politieke, economische, sociale en culturele leven in West-Europa. Over de wegen worden niet alleen goederen getransporteerd. Zij zijn tegelijk communicatielijnen die toelaten een regio te besturen, die mensen verbinden en de uitwisseling van ideeën, kunst en cultuur mogelijk maken. Deze lezing wenst een kort overzicht te bieden van de geschiedenis van de heerbaan tussen Sint-Truiden en Tongeren tot de val van het West-Romeinse Rijk in 476 n.C. en te laten nadenken over de toekomst ervan.

# De bronnen

Het Romeinse wegennetwerk rond Tongeren vormt één van de belangrijkste historische en archeologische relicten die het landschap rond de oudste stad van België mee hebben vormgegeven. De continuïteit van een weg als deel van een cultuurlandschap is onderhevig aan talrijke factoren die met nagenoeg exclusief menselijke bedrijvigheid te maken hebben: bestuurlijke organisatie, militaire overwegingen, bewoning, landbouw, handel in voeding en ambachtelijke producten, religie en pelgrimage, en zo voort. Wegen zorgen mee voor een bepaalde dynamiek. Zo lang die dynamiek in lijn is met de menselijke behoeften, zullen zij in gebruik blijven. Doorgaans werden zij bedolven onder asfalt of beton, onderbroken door kruispunten en rotondes. Voor de meeste mensen zijn deze van oorsprong historische wegen daardoor niet als dusdanig herkenbaar. Zij ervaren deze trajecten niet meer als Romeinse wegen. Maar ook de tracés die de grillen van de geschiedenis overleefden worden door de goegemeente niet herkend. Het gevolg is dat de positie van die laatste restanten als erfgoedrelict erg kwetsbaar is, zelfs in de oudste stad van België.

Gezien het bovenstaande is het belangrijk dat op basis van de verschillende soorten bronnen de trajecten van antieke wegen kunnen worden gelokaliseerd of bevestigd. Zowel geschreven bronnen, oude kaarten, antieke reisverslagen, toponiemen als luchtfotografie en materiële sporen laten toe het tracé ervan te herkennen en te volgen. De aanwezigheid van Romeinse sites zoals de villae of de tumuli langsheen of in de buurt van een historisch tracé wijst vaak in de richting van een Romeinse voorganger. De literaire bronnen kunnen bij gelegenheid een belangrijke indicatie geven. De Geographika van Strabo is hiervan een goed voorbeeld en voor onze regio interessant omdat de auteur verwijst naar de verbinding tussen Lyon en de Rijn. Specifiek voor Atuatuca Tungrorum verdient de zogenaamde mijlpaal van Tongeren, die omstreeks 200 n.C. wordt gedateerd, bijzondere aandacht. Ontdekt omstreeks 1820 stond hij vermoedelijk op het forum van de stad. De reiziger werd hier grondig geïnformeerd over de verschillende trajecten en bijhorende afstanden. Zijde één, bewaard van Bonn tot Worms, schetste het traject Tongeren over Keulen in de richting van Worms en Straatsburg. Zijde twee, bewaard van Noue Maga (?) tot Amiens, schetste het traject Tongeren in de richting van Reims, Amiens en Boulogne. Zijde drie schetste op zijn minst twee secundaire wegen, één van Cassel tot Arras, een tweede die vertrok vanuit Bavay. Vermoedelijk stond de weg Tongeren – Tienen – Cassel op een van de zijden die niet bewaard bleven. Naast dit itinerarium werden in België nog twee echte mijlpalen ontdekt, met name deze van Buzenol die betrekking heeft op de weg Reims – Trier en deze van Péronnes die betrekking heeft op de weg Bavay-Tongeren-Keulen. Het itinerarium van Tongeren is niet de enige bron die de boven vernoemde trajecten vermeldt. De Tabula Peutingeriana, een middeleeuwse kopie van een Romeinse wegenkaart uit de 4de eeuw, vermeldt vanuit Keulen dezelfde route als het Tongerse itinerarium op zijde één. En ook het Itinerarium Antonini, een soort reisgids van alle reishaltes en een belangrijke bron voor het Romeinse wegennet, vermeldt de routes die op het itinerarium van Tongeren voorkomen. Dit handschriftelijk overgeleverde itinerarium gaat terug tot de regering van keizer Caracalla (211-217).

De Romeinse weg bleef vanaf de vroege middeleeuwen tot de 19de eeuw intensief in gebruik. Hij bleef daardoor in het landschap aanwezig en gaf daaraan structuur. Tijdens de middeleeuwen ontwikkelden zich op de strategische plaatsen in de ruime omgeving ervan zowel versterkingen, domeinen als nederzettingen. De oude archiefdocumenten vermelden de dorpen die langs deze weg ontstonden: Berg (1079), Brustem (1114), Hoepertingen (1139), Millen (1143), Sluizen (1139), Piringen (1224), Gotem (1235), Mulken (1294), Voort (1319), Hendrieken (1366). In vele gevallen worden zij gemarkeerd door de romaanse of gotische kerktorens die bewaard bleven en boven het landschap uitsteken. Zij zijn illustratief voor de kleine dorpsgemeenschappen die via de Romeinse weg met elkaar verbonden waren en zich hoofdzakelijk via het kleine boerenbedrijf in het levensonderhoud voorzagen. Het landschap kreeg nu zijn structuur die tot aan de Franse tijd onveranderd bleef.

In die context zijn de oude teksten en kaarten als historische bron voor het landschapsbeeld tijdens de lange periode die voorafging aan hun ontstaan onmisbaar. Een van de belangrijkste documenten zijn de Sint-Servaaslegenden door Jocundus (ca. 1030 – ca. 1090) en Hendrik van Veldeke (1150 – na 1186) net zoals de studie van Nicolas Bergier (1567-1623), Histoire des grands chemins de l'Empire romain. Tegelijk verwijzen wij naar de oude atlassen en p de historische kaarten vanaf de overgang van de 17de eeuw naar de 18de eeuw waarop de Romeinse wegen in voorkomen. Op de antieke kaarten van Jean Villaret (1745-48), Joseph de Ferraris (1771-1778) of Philippe Vandermaelen (1846-1848) staan ze vaak ingetekend. Dat geldt in het bijzonder voor de Romeinse weg tussen Tienen en Maastricht die in een aantal gevallen ook als ‘Chemin des Romains’ of ‘Chaussée des Romains’ wordt geïdentificeerd. Het is bovendien op basis van dergelijke kaarten dat het exacte tracé van de Romeinse weg tussen Maastricht en Tienen kan worden bepaald. Vanaf de 20ste eeuw zullen luchtfoto’s als bronnen in het onderzoek aan belang toenemen. Onder meer prof. Jozef Mertens heeft in dat onderzoek een bepalende rol gespeeld.

Het schaarse archeologisch onderzoek bevestigt de continuïteit van de Romeinse wegen. Eén van de belangrijke sites waar de Romeinse weg van Tongeren naar Tienen aan het licht kwam was de Zijdelingestraat in Tienen. Tussen Tongeren en Maastricht, parallel aan de Heesterveldweg op het industrieterrein Tongeren-Oost voerden de archeologen in het voorjaar van 2019 een noodonderzoek uit. In het noorden van het onderzoeksgebied sneden zij een oost-west gericht wegtracé aan dat zij over een afstand van 165 meter konden volgen en dat deel uitmaakte van de Romeinse weg tussen Tongeren en Maastricht. Het onderzochte segment bestond uit een opgevulde ‘holle weg’ die teruggaat tot de Romeinse tijd. Het archeologisch onderzoek toonde aan dat de weg minstens tot het einde van de 18de eeuw een belangrijke rol bleef spelen. Het lijkt er dus op dat het traject van de Romeinse weg tussen Tongeren en Keulen gedurende nagenoeg 1500 jaar onveranderd in gebruik is gebleven terwijl op de strategische plaatsen in de ruime omgeving zowel versterkingen, domeinen als nederzettingen het licht zagen.

# De Romeinse wegen rond Tongeren

Welke zijn de Romeinse wegen waarvan Tongeren het knooppunt is?

1. Eén van de belangrijkste wegen doorheen onze contreien is de 400 kilometer lange oude Romeinse heirbaan die liep van Boulogne-sur-Mer via onder andere Arras, Bavay, Liberchies, Braives, Tongeren, Maastricht en Heerlen naar Jülich en Keulen. Op kaarten wordt hij vaak aangeduid als de ‘Chaussée Brunehaut’. De weg werd aangelegd tijdens de Augusteïsche regering. Ten westen van Tongeren is deze weg nog duidelijk herkenbaar in de Romeinse Kassei, vroeger de ‘Chaussée romaine de Tongres par Waremme à Braives’ die enigszins door het landschap slingert. In het oosten verlaat deze weg Tongeren-centrum via de Blaarstraat. Het tracé is zeer mooi zichtbaar in de onverharde veldweg met de naam Marteman en vervolgens de Heersterveldweg. Het gaat om de enige overgebleven segmenten van het Romeinse wegennet rond Tongeren dat in zijn meest oorspronkelijke toestand bewaard bleef. Die verbinding werd in de richting van Maastricht verbroken door de aanleg van het bedrijventerrein Tongeren-Oost.

2. De Hoeise Steenweg in de richting van Crisnée en Hoei is een onderdeel van de Romeinse weg die van Tongeren via onder meer Amay, Vervoz en Aarlen naar Metz liep. Hij wordt op de Ferrariskaart eveneens ‘Chemin Brunehaud’ genoemd. Deze weg snijdt in een rechte lijn kilometers ver door het landschap. Hij kruist ter hoogte van Malmaison de Romeinse weg Bavay-Trier en ter hoogte van Senonchamps de weg Reims-Keulen. Gezien zijn plaats in het Romeinse verkeersnet was ook deze verbindingsroute van een cruciale betekenis voor de administratieve organisatie van onze regio.

3. De Luikersteenweg die ter hoogte van Wihogne overgaat in de Rue de la Bourgogne en daar richting Villers-Saint-Siméon loopt, wordt op de Ferrariskaart ook de ‘Chaussée Brunehaut’ genoemd. Het betreft de Romeinse weg die vanuit Tongeren via het Land van Herve in de richting van Trier loopt. Het traject kan gevolgd worden tot aan Jupille waar men de Maas overstak. Aan de overzijde van de rivier is geen enkel ernstig tracé weerhouden. Bij Villers-Saint-Siméon zijn op de kaarten van Villaret en Ferraris nog enkele tumuli zichtbaar. Op de kaart van Vandermaelen zijn ze niet langer aanwezig. Wellicht zijn zij op het einde van de 18de of het begin van de 19de eeuw afgegraven.

4. Noordwaarts liep een weg door de Kempen in de richting van Nijmegen. Deze weg verliet Romeins Tongeren door een kleine poort in de stadsmuur van de 2de eeuw vermoedelijk via het segment van de Oude kerkhofweg ter hoogte van de Bilzersteenweg en passeerde via Bilzen waar archeologen sporen ervan terugvonden over een afstand van 250 meter. Het tracé van deze weg bleef verder niet bewaard en blijft dus erg hypothetisch. Langs deze weg lagen de tumuli van Riksingen, Sint-Huibrechts-Hern en Henis. Ter hoogte van de kluis van Vrijhern staat boven op een vermoedelijke tumulus de Sint-Annakapel.

5. Een laatste verbinding liep van Tongeren naar Tienen. Na Tienen splitst de weg 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. Dit was voor het ontstaan van Leuven van belang. Binnen het Romeinse wegennetwerk was dit mogelijk een secundaire weg naast deze die via Bavay naar Boulogne-sur-Mer liep. Het gedeelte tussen Tongeren en Tienen bleef het best bewaard en mag als één van de mooiste Romeinse tracés in België worden beschouwd en van Widooie tot Sint-Truiden is het ongetwijfeld één van de meest idyllische erfgoedrelicten van Haspengouw. Eén van de karakteristieken van deze weg is het grote aantal tumuli die in de nabijheid ervan werden opgericht. In Tongeren, Brustem en Tienen bleven deze tumuli nog bewaard.

# Restanten van de Romeinse weg

De oude Romeinse route die Boulogne-sur-Mer via Tongeren met Keulen verbond, bestond de facto dus uit twee Romeinse wegen die in Tongeren samen kwamen. De eerste weg liep via onder andere Bavay, Liberchies en Braives naar Tongeren. De tweede verbinding vanuit Boulogne-sur-Mer liep wat noordelijker via Kassel, Velzeke Asse, Elewijt en Tienen naar Tongeren. Wij oriënteren ons hier op de Romeinse weg die vanuit Tienen over Tongeren naar Maastricht en Keulen liep.

Tussen Tienen en Maastricht is de heerbaan in het landschap waarneembaar als weg, landbouwweg of wandelpad in Vlijtingen/Lafelt, Riemst, Herderen, Millen, Tongeren, Piringen, Bommershoven, Borgloon, Hendrieken, Voort, Hoepertingen, Rijkel, Brustem en verder ook in Bevingen, Neerhespen, Overhespen, Hakendover, Grimde en Tienen. Tussen Maastricht en Tongeren bleven zowel onverharde als verharde stukken van de Romeinse weg mooi bewaard. Tussen Brustem en Bommershoven bleef de heerweg bewaard als een verharde landbouwweg die door de velden en boomgaarden loopt. Op de kaart van Villaret wordt dit stuk aangeduid als ‘Chemin des Romains’. Vandermaelen duidt op zijn kaart de weg aan als ‘Chaussée Romaine’. Op kaart gezien vormt dat segment van de Romeinse weg een zeer rechtlijnig traject van oost naar west.

Omdat er nog zo weinig van de Romeinse weg bewaard bleef en dat beetje eigenlijk zo belangrijk is geworden, geven wij hieronder een overzicht van de onverharde segmenten.

## De Romeinse weg in Widooie

Adres: tussen de Mombeekstraat en de Sint-Truidersteenweg/Lankgracht, Widooie (Tongeren), 500 meter

Het originele tracé van de Romeinse weg bleef voor een kort stuk bewaard tussen de Mombeekstraat en de Lankgracht in Piringen, in een dichtbegroeide holle weg die overgaat in een onverharde landbouwweg. Dat segment van de Romeinse heerbaan loopt nagenoeg parallel met de Sint-Truidersteenweg. Op de kaart van Villaret staat het ingetekend als een holle weg en wordt de ‘Chemin de S. Tron à Tongres’ genoemd. Dat is ook het geval op de kaart van de Ferraris. Tussen de dreef naar het Hof Terhove en de Mombeekstraat kan de Romeinse weg niet gevolgd worden, onder meer omdat het tracé compleet verwilderd is. Het is mogelijk op luchtfoto’s dat stuk weg nog enigszins te identificeren. Het is binnen dit segment dat de heerbaan de Mombeek overstak. In 1910 identificeerde F. Huybrigts die oversteek dankzij een opeenstapeling van kiezelstenen in de bedding van de beek, een identificatie die wel ter discussie staat.

## De Romeinse weg in Blaar

Adres: Tussen Eerste Meistraat en Tomveld, voortgezet op Marteman, 3700 Tongeren, 700 meter

Het tweede mooie stuk Romeinse weg op het grondgebied van Groot-Tongeren zelf ligt in de richting van Maastricht tussen de Eerste Meistraat en Tomveld en wordt voortgezet op de Marteman. Tussen de Eerste-Meistraat en Tomveld heeft de heerbaan het voorkomen van een holle weg. Op de Marteman heeft hij het uitzicht van een aarden karrenpad. Tussen Tomveld en Marteman verdween een deel van de weg onder de akker terwijl ter hoogte van de Heesterveldweg de heerbaan in 2002 door de aanleg van het industrieterrein Tongeren-Oost in 2002 definitief onderbroken werd. Het tracé is nog duidelijk zichtbaar op de Prekadastrale kaart van de stadsvrijheid Tongeren (1732) en op de oude kaarten van de Ferraris en Vandermaelen. Op de Ferrariskaart staat bij dit stukje weg de legende ‘Chemin Brunehaud’. Op de kaart van Vandermaelen vormt de heerbaan de grens tussen Berg en Blaar (rode lijn). Op de luchtfoto van 1971 blijkt duidelijk dat de Blaarstraat vanaf de Eerste Meistraat de oude Romeinse weg vervangen heeft als belangrijkste verbinding door het gehucht van Blaar. Het tracé van de Romeinse weg is weliswaar nog ongeschonden aanwezig, maar niet verhard zoals de Blaarstraat.

## De Romeinse weg in Millen

Adres: tussen Elderenweg en Billerweg/Peperstraat, Riemst-Millen, 190 meter

Tussen de Elderenweg en de Billerweg/Peperstraat ligt over een afstand van 200 meter een onverhard stuk van de Romeinse weg. Het gaat om een ‘gekiezeld’ pad dat vermoedelijk een grote gelijkenis vertoont met de oorspronkelijke Romeinse weg. Op de kaart van de Ferraris wordt dat segment aangeduid als ‘*Ancienne chaussée des Romains’*. Minder dan 100 meter verder ligt het voormalige 18de-eeuwse tolhuis met boomgaard. In Millen werd reeds vóór 1696 tol geheven in de ‘Cruijsstraet aan’t eyxken’. Hiermee wordt verwezen naar het huidige kruispunt van de Oude Steenstraat met de Elderenweg. Op de Ferrariskaart staat het ‘Tolhuys’ op zijn huidige plaats ingetekend. De aanwezigheid ervan illustreert hoe belangrijk de Romeinse weg tussen Tienen, Tongeren en Keulen in die tijd voor de handel was. Vanaf de Billerweg/Peperstraat verdwijnt de Romeinse weg ten gevolge van de ruilverkaveling onder de akkers. Hij liep daar over een heuvelrug die zich licht in het landschap aftekent. Op de luchtfoto’s tekent het oorspronkelijke tracé zich nog duidelijk zichtbaar af.

## De Romeinse weg in Herderen

Adres: Romeinse weg, z.n. Herderen, 600 meter

Tussen de Valmeerstraat en het kruispunt van de Tongersesteenweg met de Kruisherenstraat ligt over een afstand van 630 meter een onverhard stuk Romeinse weg. Het tracé heeft het voorkomen van een gekiezelde veldweg met aan de ene zijde akkerland en aan de andere zijde een hoogstamboomgaard grenzend aan een stuk akkerland. De Romeinse weg zal een weinig verder in de richting van Riemst de Tongersesteenweg oversteken en verdwijnen onder een woon- en KMO-zone.

## De Romeinse weg in Lafelt-Vlijtingen

Adres: Burgemeester Marreslaan, Vlijtingen, 1200 meter

Tussen de Burgemeester Marreslaan in Lafelt-Vlijtingen en het Albertkanaal in Vroenhoven strekt zich over een afstand van 1200 meter een stuk onverharde Romeinse weg uit. Hij heeft hier voor het grootste gedeelte het karakter van een onverhard karrenspoor. De laatste 275 meter zijn door de aanwezigheid van kiezel semi-verhard. Aan de overzijde van het Albertkanaal liep de weg verder naar Maastricht. Vandermaelen identificeert dit segment als ‘Acienne Chaussée Romaine’.

# Van Romeinse weg …

Voor Rome waren de wegen op de eerste plaats belangrijk als verkeersaders met een grote strategische en administratieve betekenis. Zij waren immers cruciaal voor de troepenverplaatsingen en de bevoorrading van het Rijnleger waar de Romeinse legioenen en hulptroepen in garnizoen lagen. Het is moeilijk te achterhalen in welke mate dit wegennet ex nihilo werd gecreëerd. Wij mogen immers niet vergeten dat tijdens de verovering van Gallië de legioenen van Caesar, hoewel ze veel bagage mee torsten, toch tot veertig en meer kilometer per dag aflegden. Dit wijst er op dat er reeds tijdens de 1ste eeuw v.C. wel degelijk Gallische routes aanwezig waren. Wij kunnen dus er van uitgaan dat in een aantal gevallen de Romeinse wegen zich boven oudere trajecten hebben ontwikkeld.

## Een weg met strategisch en administratief belang

Het militaire karakter van deze wegen blijkt specifiek uit een mededeling van Tacitus. In zijn Historiae schrijft hij hoe de legio XIV tijdens de Batavenopstand (69-70 n.C.) tegen Civilis optrekt ‘terrestri itinere … in Nervios Tungrosque’ – ‘over land door het stamgebied van de Nervii en de Tungri’, daarmee verwijzend naar de weg Bavay - Tongeren. Ook de weg van Boulogne-sur-Mer via Cassel en Tienen richting Tongeren was in de Augusteïsche tijd van groot strategisch belang. Deze route was een heel stuk korter dan deze via Bavay. Te Velzeke, even ten noorden van deze weg, ontdekten archeologen een vroeg Romeins legerkamp in de vorm van een onregelmatige vierhoek. Zoals in Velzeke troffen zij ook in Asse en in Elewijt Augusteïsch materiaal zoals Arretijnse sigillata aan. En mogelijk liggen nog meer legerkampen langs deze weg. Ook Tongeren was een belangrijk vroeg-Romeins wegenknooppunt met aanwijzingen van militaire aanwezigheid tijdens de regeerperiode van Augustus.

Daarnaast waren zij de belangrijkste communicatiekanalen voor de Romeinse provinciale administratie. Zij verbonden de verschillende civitas-hoofdplaatsen, zoals Tongeren, Bavay en Cassel, met elkaar alsook de provinciehoofdplaatsen zoals bij voorbeeld Keulen of via Bavay ook Reims en Lyon. Vooral voor de keizerlijke rijksfunctionarissen was het wegennet een levensbelangrijk communicatiemiddel. Het moest aan de cursus publicus immers toelaten een snelle postlevering te verzorgen. Tussen deze steden lagen opslagplaatsen en wachtposten die na verloop van tijd tot belangrijke vici of baandorpen zouden uitgroeien. Voorbeelden hiervan zijn Braives en Liberchies langs de weg Tongeren – Bavay of Tienen langs de weg Tongeren – Cassel. Het is duidelijk dat de politiek van Augustus en Agrippa gericht was op de uitbouw van een efficiënt bestuur van de noordelijke provincies.

## Een weg voor economische ontwikkeling

Die ontwikkeling valt samen met het groeiende economische belang van deze wegen. De weg Tienen – Tongeren doorkruiste net als de weg Bavay – Tongeren één van de meest vruchtbare regio’s van noordelijk Gallië. De aanwezigheid van de Rijn-limes, die in de loop der jaren steeds sterker worden uitgebouwd, en de bevoorrading van de troepen die daar waren gelegerd, stimuleerden de organisatie van de hele landbouwregio rond Atuatuca. Via de systematische grondverkaveling of centuriatio en de inplanting van talrijke grote en kleine villae droeg het Romeinse wegennet bij aan de georganiseerde landbouw en de economische ontwikkeling van het platteland. Bij die villae hoorden vaak tumuli met rijkelijke grafvondsten die langs de wegen werden opgericht: Koninksem, Piringen, Gutschoven, Brustem, en zo voort. In de horrea of graanmagazijnen, die tijdens de Flavische bewindsperiode ten zuidwesten van de stad werden gebouwd, werden de graanopbrengsten van de regio verzameld om van daar uit vervoerd te worden naar de legerkampen aan de Rijn. Het altaar van de Menapische zouthandelaar Catius Drousus, dat in Tongeren werd gevonden, is een indirecte getuigenis van het feit dat de zouthandel via de weg Cassel – Tienen – Tongeren verliep. Wanneer de weg Cassel – Tienen – Tongeren niet langer die militaire betekenis heeft, dan blijft hij aansluitend op de weg van Tongeren over Maastricht, Heerlen en Julich naar Keulen de belangrijkste oostwest-verbinding waarlangs zich een bloeiend handelsverkeer in artikelen allerhande ontwikkelde.

## Een weg naar de ondergang

Ook in de ondergang van het Imperium Romanum hebben de Romeinse wegen een rol gespeeld. Wat tijdens de voorgaande eeuwen de sterkte was van het Romeinse gezag, blijkt nu zijn zwakte. Net als die wegen snelle bewegingen van de Romeinse legioenen en hulptroepen toelieten, schonken zij de binnenvallende Frankische benden de kans snel door te dringen en van de ene onbeschermde stad naar de andere op te rukken. Vrijwel alle grote vici kregen het zwaar te verduren en een groot deel van de villae werden platgebrand. In die context werd de onverdedigbare 4544 meter lange stadsmuur van Tongeren van het laatste kwart van de 2de eeuw goed 100 jaar later vervangen door een stadsmuur die slechts een lengte van 2680 meter had. De weg werd bewaakt door elitetroepen, met name de Divitenses en Tungrecani iuniores die respectievelijk in Deutz bij Keulen en Tongeren waren gekazerneerd. Verder langs de weg werd de dienst uitgemaakt door de Cortoriacenses (Kortrijk) en de Menapii seniores (Cassel). Met de teloorgang van het Romeinse gezag tijdens de 5de eeuw, kwijnen steden als Tongeren en Bavay weg en liggen de voorheen bloeiende baandorpen er verlaten bij. Complete streken waren ontvolkt.

# … tot de Oude Katsye

De geschiedenis van de Romeinse weg eindigt echter niet met de ondergang van het West-Romeinse Rijk. De historische steden en gemeenten langs de weg, gebouwd over meerdere eeuwen, tonen aan dat deze niet alleen de ontwikkeling van wegen en bewoning beïnvloedde, maar ook de meer dan 1500 jaren geschiedenis die volgden. Tijdens de laat-Romeinse periode en de vroege middeleeuwen streken in de ruime omgeving van Tongeren Frankische kolonisten neer. Wanneer Clovis zijn hofhouding van Doornik naar Parijs verplaatste werd de Maas-Rijn-regio een eerder dunbevolkte streek aan de rand van het Frankische rijk en lijkt het wegennet in de richting van de Rijn sterk aan belang in te boeten. Het zwaartepunt van de economie en het bijhorende verkeer was naar de rivieren de Maas en de Schelde verschoven. Aan de Maas nam Maastricht de centrumrol van Tongeren over.

Dat blijkt ook uit oude documenten. Vermoedelijk tussen 1066 en 1088 schreef Jocundus (ca. 1030 – ca. 1090) een biografie over Sint-Servaas : ‘*Actus Sancti Servatii*’. Die 'Handelingen' bestonden uit een vita of levensbeschrijving en Miracula of wonderen. In die vita wordt de weg tussen Keulen en Tongeren echter ook koninklijk genoemd:

*“En deze stad lag aan een weg die de koninklijke wordt genoemd. Deze weg leidt van koninkrijk naar koninkrijk over de hele wereld. Zoals we hebben horen zeggen werd hij op bevel van keizer Augustus ten tijde van de geboorte van Christus onze Zaligmaker gebouwd. Dat is ook schriftelijk overgeleverd. Aan de oostzijde van de kerk stroomde de Maas, een van onze grootste en voornaamste rivieren, aan de zuidkant een andere, kleinere rivier. De genoemde weg was de verkeersader voor allen die van het rijk der Franken naar de Saksen of andere volken wilden gaan.”[[1]](#footnote-1)*

Het is al opmerkelijk dat een middeleeuwse bron verwijst naar de regering van keizer Augustus voor de aanleg van de Romeinse weg. Mocht hij langdurig verwaarloosd geweest zijn, dan was er nooit sprake geweest van een koninklijke weg die van koninkrijk naar koninkrijk leidt. Het is dus nauwelijks te verwonderen dat ook de twaalfde-eeuwse dichter Hendrik van Veldeke, die zich op de handelingen van Jocundus inspireerde, in de verzen van de Sint-Servatius-legende niet alleen het internationale karakter van Maastricht bezong, maar tegelijk melding maakte van de oude weg tussen Keulen en Tongeren (*Voer Colne ende voer Tongheren*):

*Zo is de stad gunstig gelegen,*

*aan een drukke weg*

*van Engeland naar Hongarije,*

*naar Keulen en naar Tongeren*

En zo blijkt dat de Romeinse weg tussen Tongeren en Keulen tijdens de middeleeuwen als een belangrijke verbindingsweg heeft gefunctioneerd.

## Een bedevaartsweg

Die Oude Katsye was op de eerste plaats een weg van pelgrims. De eerste gemeenschappen van Christenen vinden wij vanaf de 4de eeuw n.C. terug in Tongeren. De opgravingen in de Onze-Lieve-Vrouwebasiliek van Tongeren brachten een Merovingische (530-580) en een Ottoonse kerk (935-975) aan het licht. Getuigt de Merovingische kerk van de aanwezigheid van het prille Christendom, dan toont de bouw van de Ottoonse kerk en de stichting van het kapittel dat Tongeren omstreeks deze tijd terug aan belang won. De archeologische getuigen ervan zijn te bezoeken in het Teseum. De aanwezigheid van onder meer de Onze-Lieve-Vrouwe-Basiliek, het monasterium en het begijnhof wijzen ook hier op een belangrijk religieus centrum.

Aan de andere kant stichtte de Heilige Trudo stichtte kort na het midden van de 7de eeuw langs de Romeinse weg ter hoogte van Sint-Truiden een monnikengemeenschap die geleidelijk uitgroeide tot de Benedictijnerabdij van Sint-Trudo (740), één van de oudste en machtigste abdijen van het land. In de 11de eeuw waren de pelgrims dusdanige talrijk, dat het noodzakelijk was een nieuwe en ruimere abdijkerk te bouwen. Opgravingen op de Groenmarkt tussen de Onze-Lieve-Vrouwekerk en de Sint-Trudo-abdij legden circa 3000 graven van de 11de tot de 17de eeuw bloot alsook de 13de eeuwse Klerkenkapel. Gerard, broer van Arnold IV, graaf van Loon, liet ter hoogte van de voormalige kluiskapel van Helshoven, gewijd aan Onze-Lieve-Vrouw van de Blijde Vrede, circa 1254 een priorij-hospitaal bouwen voor doortrekkende pelgrims die van deze route gebruik maakten in hun tocht naar Sint-Truiden, maar ook naar Santiago de Compostella. Langs de Romeinse weg aan de Sint-Truiderpoort in Tongeren bevond zich het St.-Jacobsgasthuis voor de pelgrims die naar Compostella trokken.

## Een handelsweg

Terwijl het Odiliaschrijn van Kolen (13de eeuw) getuigt van de marteldood van de Heilige Ursula en haar metgezellinnen en 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 Keulen.De ontwikkeling van deze handelsweg is zo van een bepalend belang geweest voor de opbloei van onze contreien, ook omdat de genoemde steden met de jaren een grote welvaart verwierven. De Romeinse weg tussen Tongeren en Tienen werd tijdens de 14de en de 15de eeuw, de bloeiperiode van de Hanze, een deel van de belangrijke handelsweg tussen de kantoren van Brugge en Novgorod. Het belang ervan kan niet overschat worden. Het gaat om de langste en tegelijk oudste oost-westverbinding van Europa, die leidde van de Noordzee tot diep in het verre Rusland. De Hanzekantoren van Brugge en Novgorod vormden de beide eindpunten. 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"). En zo werd de ‘Oude Katsye’ ook de ‘Keulse weg’.

## Een weg van krijgsheren

In 881 werd Tongeren net als Maastricht door de Noormannen geplunderd en verwoest. Hoewel de heerbanen volgens de geldende overlevering door de Franken werden verwaarloosd, blijkt uit deze gebeurtenissen toch hun strategisch belang. Controle van de weg betekende ook controle van troepenverplaatsingen of van voorbijtrekkende kooplieden. Tegelijk was het een kwestie van veiligheid die zonder een militaire infrastructuur niet kon gerealiseerd worden. Het is in die context niet toevallig dat in de loop van de 11de en de 12de eeuw op hoogten niet zo ver van de weg verwijderd tal van burchten werden gebouwd: Borgloon, Brustem, Kolmont, Millen. Rond de burcht van Borgloon ontwikkelde zich een stad die naar aanleiding van haar stadsrechten kort na 1200 een omwalling kreeg. Ook Tongeren, Maastricht, Tienen en Sint-Truiden werden omgord met imposante stadsmuren. De relatie tussen deze historische sites en de Romeinse weg was duidelijk van economische en strategische betekenis.

De conflicten die zich geografisch tussen Tienen en Maastricht afspeelden illustreren dat strategisch belang van de weg. Wij kunnen hier e.g. verwijzen naar de slag bij Lafelt tussen Tongeren en Maastricht die op 2 juli 1747 plaatsvond in de context van de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748). Ook toen speelde de Chaussée Brunehaut tussen Tongeren en Maastricht een essentiële rol.

# En nu?

Sedert de 19de eeuw worden oude onverharde wegen verhard en nieuwe wegen aangelegd. Ons historisch landschap met zijn resterende onverharde paden en holle wegen staat onder steeds grotere druk.

Begin september 2020 zorgde de verharding van enkele holle wegen in Hoeselt plaatselijk voor wat commotie. De aanleg voor fietsers werd bestempeld als een keuze voor toerisme, economie én veiliger fietsen. De website van De Erfgoedstem publiceerde in januari 2021 naar aanleiding van een geplande verharding van een zandweg door het Epser bos in de gemeente Lochem (Nederland) met het oog op de aanleg van een fietsweg een artikel met de duidelijke titel “Eeuwenoude zandwegen nog steeds bedreigd”. En dan stelt zich doorgaans de vraag: “Een fietsweg, wie kan daar nu tegen zijn?” Indien er kritiek komt, dan is dat doorgaans vanuit de groene beweging. De tijd is echter aangebroken dat ook vanuit de erfgoedsector duidelijker standpunten komen.

Eén van de belangrijkste aders doorheen onze contreien is de circa 400 kilometer lange oude Romeinse route die Boulogne-sur-Mer via Tongeren met Keulen verbond. Daarvan maakten de circa 45 kilometer Romeinse weg tussen Tienen en Maastricht deel uit. Tot de ruilverkavelingswerken vanaf de jaren 1970 was circa 75% ervan nog onverhard. Dat is sedertdien drastisch veranderd waardoor op dit ogenblik nog slechts 2,2 kilometer of 4,8% onverhard overblijft. Tijdens de ruilverkaveling van de jaren 1970 is een groot deel ervan in Haspengouw genivelleerd en in landbouwgrond omgezet. Onder meer ten oosten van Tongeren en ten noorden van Millen werd op die wijze een heel stuk Romeinse weg door de ruilverkaveling geslachtofferd en tot akker omgevormd. Een ruilverkavelingsweg, die wat noordelijk loopt, werd ten onrechte tot Romeinse weg gedoopt. Andere landwegen zijn net als vele holle wegen verhard. Dat is onder meer het geval voor de Romeinse weg tussen Tongeren en Tienen die zich nog vrij recent als een prachtige veldweg door het Haspengouwse fruitlandschap slingerde. In het kader van de ruilverkavelingswerken Grootloon werd tussen 2005 en 2007 nagenoeg 4 kilometer van de Romeinse weg via een bijzondere wegverharding van een tweesporen betonweg met kasseien ertussen ‘opgewaardeerd’ om zo de Romeinse oorsprong aan te duiden. Deze moest zowel landbouwverkeer als fietstoerisme toelaten.

Veel ingrijpender zijn de woonverkavelingen en de industrieverkavelingen. Ten oosten van Tongeren werd de romeinse weg verscheidene malen onderbroken. In Riemst verdween de weg grotendeels ten gevolge van de voortdurende woonuitbreiding en de aanleg van een KMO-zone. Ter hoogte van Herderen werd de weg het slachtoffer van de ruilverkaveling van de jaren 1970. Op sommige luchtfoto's is zijn aftekening in het veld nog waarneembaar. Exact twintig jaar geleden verdween een groot stuk van de Romeinse weg door de aanleg van het bedrijventerrein Tongeren-Oost. Ten westen van Tongeren vernietigde de bouwverkaveling 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. Ter hoogte van Sint-Truiden tenslotte werd de heerbaan opnieuw onderbroken, nu door het voormalig militair domein van Brustem. Op luchtfoto’s kan men zien dat één van de start- en landingsbanen van de voormalige luchtmachtbasis nagenoeg boven op het tracé van de Romeinse weg werd aangelegd.

# Een verzoek tot bescherming

In zijn geschriften benadrukte de Britse filosoof, historicus en archeoloog R.G. Collingwood (1889-1943) de invloed die het verleden uitoefent op het heden. Hij was ervan overtuigd dat het verleden nooit dood is, nooit voorbij is of wordt afgesloten, maar dat het voortleeft in het heden. Dat geldt ook in het bijzonder voor de Romeinse wegen. Zij worden niet alleen tot op de dag van vandaag nog gebruikt, maar zijn letterlijk ook de verspreiders geweest van een cultuur die onze identiteit tot op de dag van vandaag vormt.

Het is vanuit dat inzicht duidelijk dat de goed bewaarde tracés van de voormalige Romeinse wegen deel uitmaken van ons belangrijkste erfgoed. De mooiste segmenten scheppen de mogelijkheid tot “een direct en haast zintuiglijk contact met het verleden”, om de woorden van Jo Tollebeek en T. Verschaffel in ‘De vreugde van Houssaye’ (1992) te gebruiken. M.-E. Mariën, de vroegere conservator van de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis in Brussel was in 1967 echter niet erg optimistisch over het voortbestaan van de Romeinse wegen in België. In het voorwoord van zijn boek ‘Par la Chaussée Brunehaut’ schreef hij:

*“Op een ogenblik dat we vaststellen dat een complete inname van het landschap door woningen en industrie funeste gevolgen kan hebben, is het noodzakelijk rekening te houden met het gevaar voor onze archeologische sites, die veel minder beschermd zijn dan de museumobjecten die er vandaan komen. Het is de hoogste tijd om na te denken over de effectieve bescherming van die archeologische monumenten die midden in de natuur het landschap zijn unieke karakter geven. De Chaussée Brunehaut, voor een groot deel de noklijn van een uitgestrekt landbouwgebied, kan, met enkele aanpassingen, behouden worden als een immense "groene zone", door vijf van onze negen provincies: archeologie en toerisme kunnen daar een vruchtbare ontmoetingen tot stand brengen.”*

Het bleek tevergeefs terwijl een aantal voorbeelden aantonen dat het ook anders kan.

Op 4 oktober 2008 keurde de algemene vergadering van ICOMOS het ‘Charter culturele routes’ goed. Dat is van groot belang, ook voor de Romeinse wegen. Zij verkrijgen hierdoor de status van monument omdat zij niet langer worden beschouwd als simpele routes voor transport of communicatie, maar ook als een uitzonderlijke bijdrage aan de culturele identiteit van Europa. Om hun betekenis te verspreiden is een doorgedreven wetenschappelijk onderzoek met een bijhorende publiekswerking essentieel. Daarvan bestaan goede voorbeelden.

In Italië voorzag het Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo voor 2020 twintig miljoen euro om de Via Appia van Rome tot Brindisi in ere te herstellen. Het project ‘Appia Regina Viarum’ behelst niet alleen een grondige herwaardering van het tracé van deze oude weg, maar ook de promotie ervan in het kader van een duurzaam toerisme dat specifiek op fietsers en wandelaars is gericht. Het hele traject omvat circa 609 km, waarvan 150 km in Lazio, 190 km in Campania, 83 km in Basilicata en 186 km in Puglia. Het leeuwendeel van de fondsen is bestemd voor aanpassingen, infrastructuurwerken, omleidingen en bewegwijzering. Maar een belangrijk deel van de pot gaat ook naar restauraties en wetenschappelijk onderzoek. Het project startte met de reizende tentoonstelling ‘L’Appia ritrovata in cammino da Roma a Brindisi’ die tot 13 september 2020 liep in de Casale di Santa Maria Nova aan de Via Appia Antica. Het project zelf wordt ondersteund door de mooie website ‘Il cammino dell’ Appia Antica’. De Via Appia, ook wel "Regina Viarum" genoemd, is inmiddels aanvaard op de voorlopige lijst van het Unesco Werelderfgoed.

Ook in Zuid-Frankrijk mag de beroemde Via Domitia, die Italië via Frankrijk met Spanje verbond, op bijzondere aandacht rekenen. Hoewel minder spectaculair dan de Via Appia wordt deze heerbaan er niet alleen beschouwd als een archeologisch relict van eerste orde maar wordt ze ook op toeristisch vlak stevig uitgespeeld. Het is niet mogelijk langs de Via Domitia te kijken dankzij website, overvloedige bewegwijzering en publicaties die van deze oude Romeinse weg een echte historische sensatie maken. In Narbonne werd de oorspronkelijke bestrating van de Via Domitia aan de voet van het Palais des Archevêques voor erfgoedtoeristen blootgelegd. Ook de Via Domitia staat samen met de steden Nîmes, Arles en Glanum op de voorlopige lijst van het Unesco-Werelderfgoed . Bovendien leefde deze weg voor een groot gedeelte verder in de Sint-Jacobspelgrimsweg Via Tolosana die eveneens op de lijst van het Unesco-Werelderfgoed is opgenomen.

En verder verwijzen wij naar de Via Nova in Portugal, één van de belangrijke Romeinse wegen op het Iberische schiereiland was, in het Itinerarium Antonini vermeld als Via XVIII. In Portugal in het Nationaal Park van Peneda-Gerês is deze weg ook bekend als de ‘Geira’. Deze Romeinse weg verbond de steden Bracara Augusta, het huidige Braga met Asturica Augusta, het huidige Astorga, over een lengte van circa 210 Romeinse mijlen of ongeveer 330 kilometer. In Portugal maakt deze weg tussen de mijlen XIV en XXXIV deel uit van de gemeente Terras de Bouro. Misschien omdat de route door een ongerepte regio loopt, is de ‘Geira’ een van de best bewaard gebleven en onderzochte Romeinse wegen in het noordwesten van het Iberisch schiereiland. Sommige delen ervan hebben nog steeds de originele bestrating, bruggen en vooral een groot aantal mijlpalen en werd geklasseerd als een monument van nationaal belang.

Ook de Caminos naturales in Spanje worden met zorg geconserveerd. Een voorbeeld is de reeds genoemde Via Nova op het Spaanse grondgebied. De Via de la Plata met zijn rijke geschiedenis is door haar lengte en haar prachtige archeologische sites één der belangrijkste. Deze routes werden eerst door de Carthagers en vervolgens door de Romeinen gebruikt en leidden tot de kolonisatie van Andalusië en Lusitania. Na de Romeinse veroveringen leidden de strategische en de economische belangen tot de bouw van echte wegen die de communicatie, onder meer met Rome, moesten faciliteren. Later ontwikkelden deze wegen tot belangrijke bedevaartsroutes naar Compostella die tot op de dag van vandaag door de hedendaagse pelgrims worden gebruikt.

In Wallonië kunnen wij verwijzen naar ‘La voie romaine Boulogne-Bavay-Tongres-Cologne’ dat ontstond uit ‘La voie romaine Bavay-Tongres. 145 km d'héritage’ in 2006. Terecht beschouwt Wallonië deze weg als belangrijk historisch patrimonium. Sedert 2008 staat de Romeinse weg Bavay-Tongeren op de voorlopige lijst van het Unesco Werelderfgoed. De voordracht gebeurde op initiatief van Division du Patrimoine de la Région wallonne de Belgique en werd gemotiveerd door de historische en culturelewaarde ervan. Bovendien is de weg een vormend onderdeel van een eeuwenoud cultuur-historisch landschap .

Het zou een mooi voorbeeld zijn voor de weg tussen Maastricht, Tongeren en Tienen, de oudste weg van Vlaanderen, die vanaf de 1ste eeuw n. Chr. tot de 18de eeuw bijna doorlopend een bijzonder belangrijke historische en culturele rol heeft gespeeld. Daarom is de vraag terecht waarom de oudste weg van Vlaanderen, met name de Romeinse weg die van Kassel over Velzeke, Elewijt, Tienen, Tongeren en Maastricht verder naar Keulen liep, niet de aandacht krijgt die hij verdient. Delen van haar tracé bleven nog goed tot uitstekend bewaard. Slechts weinig stukken genieten enige bescherming. Enkel de Paddestraat in Velzeke, is adequaat beschermd en voor het publiek ontsloten. Daarbij heeft men zich gedeeltelijk aangesloten bij de vormgeving van de Via Domitia. Een belangrijk tracé van Bommershoven tot Sint-Truiden is grotendeels bewaard als een verharde landbouwweg en geniet sedert 2016 het statuut van vastgesteld landschapsatlasrelict. Maar er zijn zoals wij zagen tracés die meer ongeschonden bewaard zijn: in Widooie, in Tongeren ter hoogte van Blaar, in Millen, Herderen en Vroenhoven is dat het geval. Het zijn de laatst overgebleven onverharde segmenten. Tot op de dag van vandaag geniet dat tracé geen enkele bescherming. De goed bewaarde tracés van de Romeinse weg tussen Tienen, Tongeren en Maastricht, situeren zich doorgaans in een nog prachtig landschappelijk kader. Het wandel- en fietstoerisme langs oude historische wegen waaronder de Romeinse wegen of de pelgrimsroutes wint voortdurend aan populariteit. Het is duidelijk dat ook deze Romeinse weg voldoende potentie heeft om een belangrijke rol te spelen in het erfgoedtoerisme en dus alle bescherming verdient. Het traject ter hoogte van Lafelt en tussen Bommershoven en Helshoven is opgenomen in de wandelroute GR 128 Vlaanderenroute. En verder schrijft de Nederlandse publiekshistoricus Paul van der Heijden

*“Vooral in België kan de fietser regelmatig de sensatie ondergaan om te fietsen op oorspronkelijke Romeinse wegen, vermomd als onverharde landbouwpaden.”*

Het is een fantastische route om te voet, met een mountainbike of een gravelbike te doen. Sommige stukken in Blaar en Herderen liggen momenteel onder de akkers. In onze contreien waren de Romeinse wegen grotendeels grindwegen. Zou een restauratie in die zin waar mogelijk van dit unieke monument ook niet een fantastisch toeristisch project zijn? Daardoor zou het mogelijk worden bijna ononderbroken over een 2000 jaar oude route van Limburgse Strade Bianche van Maastricht naar Tongeren te fietsen.

De Romeinse weg tussen Tongeren en Maastricht is een archeologisch relict van eerste rangorde. De archeologische en historische waarde ervan beperkt zich niet tot de Romeinse periode, maar strekt zich uit tot en met de 19de eeuw. R. Chevallier besluit zijn boek over de Romeinse wegen met een warm pleidooi om de resterende heirbanen te beschermen, te restaureren, als toeristische trekpleisters te valoriseren en ze te erkennen als Europees erfgoed. Alleen op die wijze kan worden verhinderd dat de schaarse herkenbare resten van de antieke wegen verder worden aangetast. Wil men onze kinderen en kleinkinderen ooit nog de historische sensatie van een Romeinse weg in Vlaanderen meegeven, dan is de grootste zorg voor dat kostbare erfgoed noodzakelijk net als een wettelijke bescherming tegen verdere vernietiging.

# Bibliografie:

J. Breuer, 1938: Le strade Romane nel Belgio (Quaderni dell'Impero - Le Grandi Strade del Mondo Romano VIII) Rome.

J. Byvanck, 1938: Le strade Romane nei Paesi Bassi (Quaderni dell'Impero - Le Grandi Strade del Mondo Romano IX), Rome.

J. Mertens, 1955 : Les routes romaines de la Belgique, in : Industrie, 10, 3-44

J. Mertens, 1957 : Les routes romaines de la Belgique. Archaeologia Belgica.

N.H.H. Sitwell, 1981: Roman Roads of Europe, Londen.

J. Mertens, 1983 : Quelques aspects chronologiques du réseau routier romain en Belgique, in : Caesarodunum, 18, 329-337.

R. Chevallier, 1997: Les voies romaines, Parijs.

M.-H. Corbiau, 1997: “La chaussée romaine Bavay-Tongres, un patrimoine monumental remarquable”, in: M.-H. CORBIAU (coord.), Le patrimoine archéologique de Wallonie, Namen, 274-276.

“Transit Brügge-Novgorod. Eine Strasse durch die europäische Geschichte” 1997, Ruhrlandmuseum Essen, 15 mei - 21 september, 1997.

J.-L. Meulemeester, 2004: Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen, in: Kunsttijdschrift Vlaanderen, 53, 129-190.

H. Simissen, 2005: Alle wegen leiden naar Rome…De Romeinse weg als levend verleden, in: Streven

C. van Tilburg, 2005: Romeins verkeer. Weggebruik en verkeersdrukte in het Romeinse Rijk, Salomé - Amsterdam University Press, Amsterdam

M. Rogge, 1971, Een bijdrage tot de studie van het Gallo-Romeins wegennet in de streek tussen Schelde en Dender, in : Helinium, 11, 124-149.

Reizen in de oudheid, Themanummer Hermeneus, 73, 2001.

M. Rogge & K. Sas, 2006: Quo vadis? : het wegennet van de Romeinen, een verenigd Europa, Publicaties van het Provinciaal Archeologisch Museum Velzeke., Buitengewone reeks, nr. 2, Velzeke.

M.-H. Corbiau, 2006, L’organisation routière du nord de la Gaule. Regards sur le terroire belge, in: Dossiers Archéologie, 315, La Belgique romaine, 28-31.

G. Coulon, 2009²: Les voies romaines en Gaule, Editions Errance, Paris.

R. Nouwen, 2013: Het Romeinse wegennet van Tongeren: van mijlpaal tot de atlassen der buurtwegen, in: Limburg - Het Oude Land van Loon, 92, 337-355

M.-H. Corbiau, 2009/2010: Les relais: un équipement routier au service de l’économie en Gaule septentrionale, in: Caesarodunum, 43/44, 95-119.

P. Van der Heijden,2011: Romeinse wegen in Nederland, in Archeobrief, 2011-1, 23-35.

M.-H. Corbiau, 2012: La voie romaine Boulogne-Bavay-Tongres-Cologne, (Itinéraires du Patrimoine wallon), Namur.

P. van der Heijden (red.), Romeinse wegen in Nederland, Utrecht, 2016.

M.-H. Corbiau, 2017: La voie Braives – Trèves, Les voies romaines par la Wallonie, Service public de Wallonie, Namur.

Peggy & Patrick Leiverkus, 2017: Die 40 bekanntesten archäologischen Stätten entlang der Via Agrippa in Deutschland, Luxemburg, Frankreich, Mainz am Rhein.

M.-H. Corbiau, 2018, La voie Boulogne – Bavay – Tongres – Cologne, Les voies romaines par la Wallonie, Service public de Wallonie, Namur.

R. Nouwen, 2020: De Romeinse weg tussen Tongeren en Tienen, in: Limburg-Het Oude Land van Loon, 99, 69-95

R. Nouwen, 2020: De Romeinse invalswegen van Tongeren ten westen van de stad, in: Tongerse Annalen, juni 2020, 12-25.

R. Nouwen, 2020: De Romeinse weg Tongeren-Maastricht ter hoogte van Blaar, in : Tongerse Annalen, december 2020, 4-11.

R. Nouwen, 2021: De Romeinse heerbaan. De oudste weg door de Lage Landen, Sterck & De Vreese, Gorredijk.

W. Sevenants, T. Boudry, S. Dondeyne, 2021: Het Romeins wegennet in Vlaanderen. Een evaluatie op basis van archeologische wegvindplaatsen (SYNTAR, 6), Agentschap Onroerend Erfgoed, Brussel.

1. Tekst en vertaling bij GOOSENS 2001. Verder DE LA HAYE 2006. [↑](#footnote-ref-1)