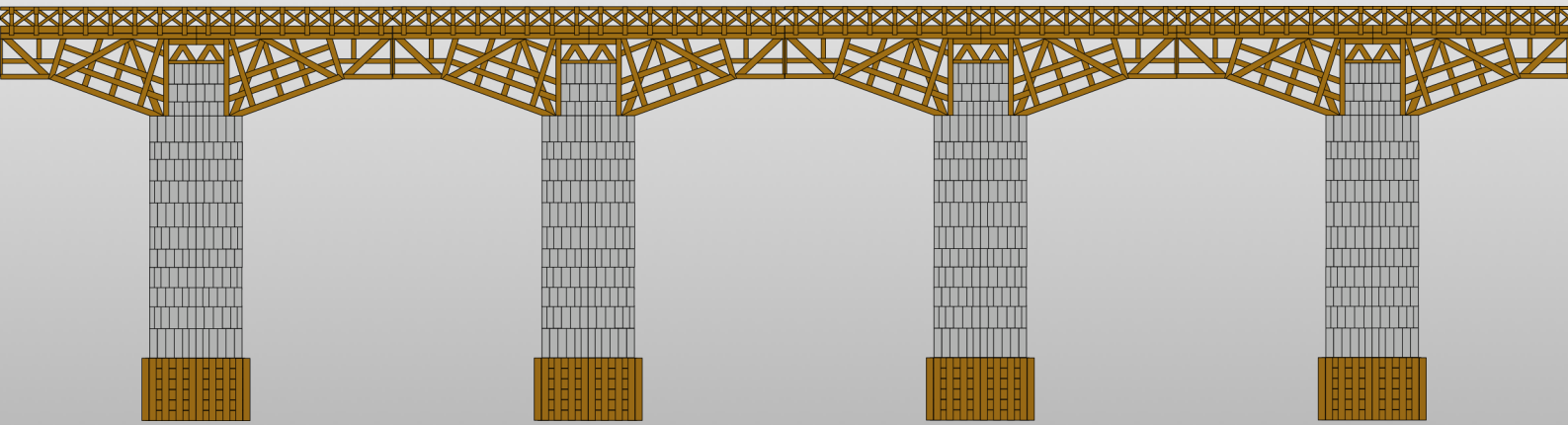
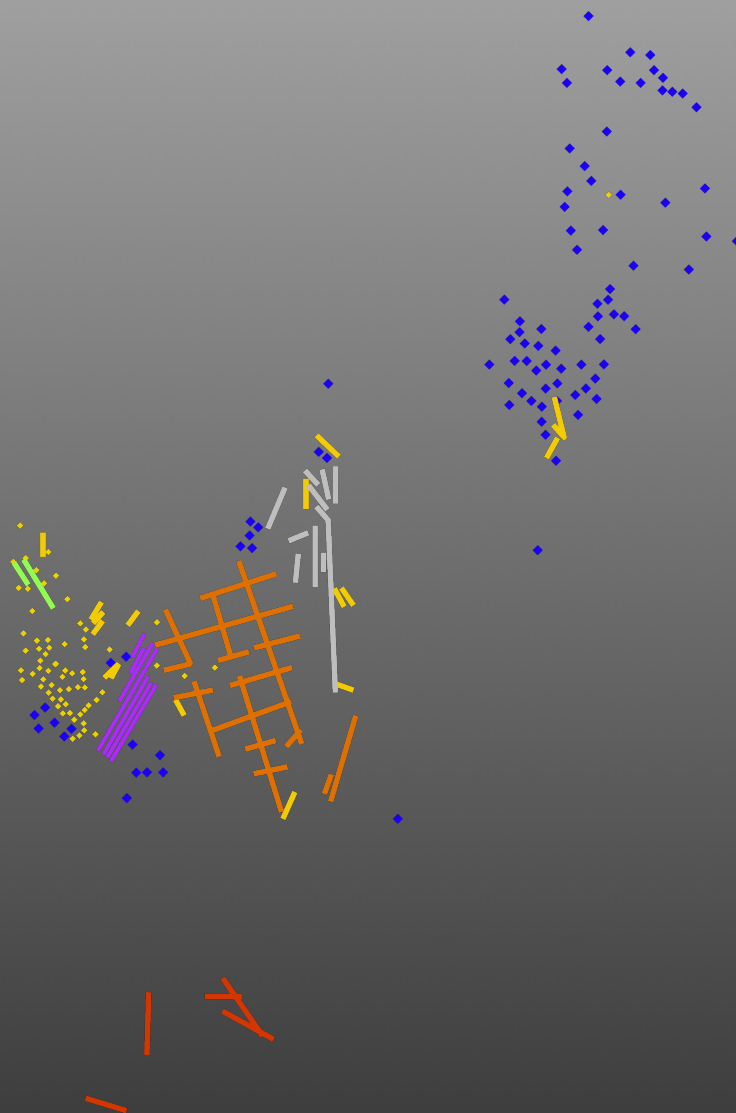




DE ROMEINSE BRUG IN MAASTRICHT



DE ROMEINSE BRUG IN MAASTRICHT

Peter Scheele



Wat ik vooraf toch even kwijt moet

Wie over de Servaasbrug loopt, de *Aw Brögk* in het Maastrichts, en aan de zuidkant even naar het aanstromende water kijkt, ziet daar een van de grootste schatten van de stad. Helaas staat het water te hoog om het wonder echt te zien. Ter hoogte van het bruggenhoofdje rechts, op de bodem, liggen resten van een bouwwerk uit de Romeinse tijd. Onderzoek uit de laatste decennia maakt duidelijk dat het de resten zijn van een brug, misschien zelfs van enkele bruggen. Zo'n schat, zo dichtbij en toch zo ongrijpbaar, het is een bron van fantasie. Want hoe is die daar gekomen? Wie hebben hem gebouwd en wanneer was dat? En waarom? En is er nog meer?

Archeologen willen het natuurlijk ook weten. Iedere gelegenheid wordt benut om onderzoek te doen en zo kennis te vergaren. Men baseert zich op feiten en niet op veronderstellingen. Als bodemonderzoek hier een stuk muur laat zien en tien meter verderop vindt men net zo'n stuk, denk je al snel dat het om dezelfde muur gaat. Maar dat is een veronderstelling. De feiten zeggen: "We hebben hier een stuk en we hebben daar een stuk, ze zijn gebouwd in dezelfde tijd, met dezelfde materialen, maar we weten niet of de muur doorloopt en een geheel vormt. En zolang we dat niet weten, zijn het twee aparte stukken. Nader onderzoekt geeft pas duidelijkheid". Dat lijkt rechtlijnig en dat is het ook. De wetenschappelijke benadering behoedt ons voor speculatie die, voor je het weet, als waar wordt aangenomen.

De archeologische onderzoeken vinden plaats waar en wanneer dat maar kan. Zeker in het centrum van Maastricht, want de kansen op zulke onderzoeken zijn bijzonder klein. Het kan alleen wanneer er een ingrijpende verbouwing plaatsvindt en de bodem open kan. Zoals bij hotel Derlon in de jaren tachtig van vorige eeuw. Het interessante is dat er beetje bij beetje steeds meer details bekend worden, waardoor er een steeds completer beeld ontstaat, hoewel dat beeld nog het meeste weg heeft van een krantenpagina waaruit alle medeklinkers verdwenen zijn. oie a i u. ee a e oe o e ee e e ij.*

Ik ben geen wetenschapper. Dus ook geen historicus of archeoloog. En ik beken ruiterlijk dat ik er nauwelijks verstand van heb. Maar de Romeinse brug in Maastricht interesseert me mateloos. Ik wil er over schrijven. En voordat ik dat kan, moet ik er over lezen, kijken en nadenken.

Ik heb mezelf de volgende vragen gesteld:

Wat was er voor de brug?
Wie woonden er voor de Romeinen?
Waren er wegen?
Waar lag die brug en waarom juist daar?
De beveiliging van de brug
Wat gebeurde er daarna met de brug?
Een brug vergaat
Waaruit bestond het onderhoud eigenlijk?
Wat ging er mis?
Een nieuwe brug
De jongste geschiedenis
Archeologische onderzoeken
Zijn er verder nog conclusies?
Waar zijn de opgehaalde resten nu?
De toekomst
Bronnen

Ik ben op zoek gegaan naar antwoorden, maar de wetenschappelijke weg is voor de wetenschap.

Tekst in [blauw](#) zijn links die verwijzen naar aanvullende informatie op internet. De links in [rood](#) gaan naar de hoofdstukken en terug naar deze inhoudsopgave.

Maastricht, oktober 2015
Tweede herziene uitgave juli 2020

Peter Scheele
p.scheele@xs4all.nl
<https://scheelpj.home.xs4all.nl/Site>

* Zoiets als dit dus. Heel af en toe komt er een letter bij.

Wat was er voor de brug?

De Maas stroomde in het Maasdal, ongeveer op de plaats waar die nu stroomt. Met glooiende oevers aan beide zijden. Ergens mondde de Jeker uit in een delta. En hoewel de Maas niet echt wild was, maakte de omgeving wel een wilde en woeste indruk. Met een bedding van kiezel en grotere stenen. Eilanden van grind, sommige met begroeiing van struiken en lage bomen. Rivierarmen eromheen en diepere plaatsen waar donker water bleef staan. Stroomversnellingen, geulen, grote stukken die bij laagwater droog vielen. Grillige oevers met bomen en grasland. Grote stukken dood hout die lagen te wachten op het volgende hoogwater.

Het was er stil, al klaterde het water, kwinkelerden er vogels, ritselde de wind, sprong er af en toe een vis op, gakten er eenden en snaterden er ganzen. Dat is natuurlijk andersom (want eenden snateren en ganzen gakken), maar er was niemand die het merkte.

Het rumoer van de stad klonk in de verte van de toekomst.

Aan de westkant glooide de oever in terrassen omhoog naar het huidige [Plateau van Caestert](#). Het verschil tot het plateau is ruim vijftien meter. Aan de oostkant glooide het geleidelijker; eerst het brede en langzaam opklimmende Maasdal en pas kilometers verder de klim naar de hoogvlakte aan die kant, het huidige [Plateau van Margraten](#). Verder naar het zuiden werden de heuvels hoger en steiler en werd het dal smaller. Verder naar het noorden werden de heuvels lager en het dal breder. De waterstand wisselde sterk, afhankelijk van wat er in de Ardennen aan regen viel of aan sneeuw smolt.

De foto op de pagina hiernaast geeft een indruk, al is die niet nauwkeurig. Duidelijk is te zien dat er aan de oostzijde een aantal eilanden lagen met Maasarmen er omheen.

Wie woonden er voor de Romeinen?

In deze omgeving leefden mensen. De Romeinen noemden het volk [Galliërs](#), ook wel [Kelten](#) en hier heetten de stammen [Eburonen](#). Die woonden verspreid in kleine of grotere nederzettingen. Ze hebben geen geschreven berichten achtergelaten. Hoe men precies leefde, weten we dus nauwelijks. Maar er zijn op tal van plaatsen zoveel bodemvondsten

gedaan, dat er een behoorlijk duidelijk beeld is over wat men at en dronk, welke gereedschappen men gebruikte, welke dieren men hield en op welke manier men woonde. De ingrediënten van hun leven zijn redelijk bekend, wat ze ermee maakten, weten we nauwelijks. De Romeinen beschreven ze als uitstekende metaalbewerkers en zeer geduchte vechtjassen.

Waren er wegen?

En natuurlijk had men contact met elkaar. Vanwege familiebanden, ook om handel te drijven of om ergens een ruzie uit te vechten. Wat men niet wou was altijd maar te moeten struinen, op goed geluk, hopen dat men ergens in de buurt uitkwam. Ongetwijfeld lag er een netwerk van wegen, hoewel daar nauwelijks bewijs van is. En dit netwerk sloot aan op andere netwerken van wegen, zodat het bijvoorbeeld

mogelijk was om van het westen, de kust, naar het oosten, richting de Rijn, te gaan. Dat waren beproefde routes. Platgetreden paden, letterlijk en figuurlijk. Hoe breed ze waren en wat de staat ervan was, we moeten gissen. Een paard of os en wagen moest er kunnen rijden. Verharding was er waarschijnlijk niet zodat het in natte tijden modderig was met diepe karrensporen en in droge tijden rul en stoffig.



Reizen, vooral langere, waren in die tijd geen kleinigheid. Men liep. Er waren geen richtingaanwijzers of kaarten. Reizen was een vak dat geleerd moest worden en dat overging van ouder op kind. De route moest worden onthouden aan kenmerken in het landschap: bomen, heuvels, rivieren, moerassen. Men ging over grondgebied van bevriende stammen, maar ook over dat van vijandige. Over de doortocht moest dan worden onderhandeld en als dat niet lukte, moest er een flinke omweg worden gemaakt. Van de kust naar Maastricht was ruim 300 kilometer. Als men 25 kilometer per dag liep, was men minstens twaalf dagen onderweg en dan moest het niet tegenzitten. Zo'n tocht, heen en terug, duurde al gauw een maand.

Er was op de route van west naar oost (vv) zeker één belangrijk obstakel: de Maas. Natuurlijk waren er meer, kleinere rivieren en stroompjes, meren, moerassen, heuvels, dalen en dichte wouden. De routes lagen zo, dat de moeilijkste obstakels vermeden konden worden, desnoods door omwegen. Of kleine aanpassingen als [knuppelpaden](#) of keienweggetjes, er is een dergelijk weggetje gevonden onder hotel [Derlon](#).

Maar de Maas was niet te vermijden. Men moest er doorheen. Bij laagwater kon men gemakkelijk oversteken, alleen in smalle geulen was het wat dieper. Als de waterstand hoger was en het oversteken gevaarlijk werd, moest men op de oever wachten. Dat kon dagen of weken duren.

Wachten op laagwater

We gaan, om een beeld te scheppen, uit van een gezin dat woonde in het noord-westen van het huidige Maastricht. Men gebruikte er voor de huishouding messen van vuursteen. Die sleten of gingen kapot. Er kwam een moment waarop men nieuwe nodig had. En dus moest er iemand op weg. Naar de [vuursteenmijn in Rijckholt](#). De afstand is ruim tien kilometer, een paar uur lopen. Hij nam wat brood mee, maar hij kon onderweg prima voor zichzelf zorgen. De weg ging door de Maas, het water stond laag, hij werd nat tot aan zijn knieën. In Rijckholt nam hij natuurlijk geen grote stukken steen mee terug, maar bewerkte die voor. Dat scheelde gesjouw. Na een paar dagen terug naar huis. En het bleek al snel, het water in de Maas stond een stuk hoger: oversteken was onmogelijk. Als het water wát hoger stond dan laag, ging het nog met hulp van een flinke stok om te peilen waar een geul was en om steun te hebben tegen de stroming. Maar kwam het water hoger dan z'n kruis, dan was oversteken te riskant. Dat werd wachten. Hij was niet de enige, er waren vaak meer mensen die naar de overkant moesten. Men zat wat bij elkaar, er moest nieuws worden uitgewisseld en men vertelde verhalen bij het

kampvuur. Denk niet dat het romantisch was, het was uiteindelijk geen vakantie. Misschien was er een lokale boer met wat handelsgeest die eten en drinken verkocht. Misschien zelfs met optrekjes om te schuilen. Een pleisterplaats dus. Horeca? Later, als het water voldoende gezakt was, trok men naar de overkant en zette men z'n tocht voort. Het is trouwens wel waarschijnlijk dat de Kelten nog steeds vuursteen gebruikten; brons en ijzer waren schaars en te duur voor in het huishouden van alledag.

Een veerboot

Ik weet het: zolang er geen vondsten zijn die wijzen op een veerboot, was er geen veerboot. Maar geredeneerd vanuit de dagelijkse praktijk is het aannemelijk dat die er wel was. Iemand die zijn boot gebruikte om tegen betaling mensen, dieren en vracht naar de overkant te varen. Misschien roeiend, misschien bomend. En alleen als het niet te gevaarlijk was. Extreem hoogwater kwam toen vast ook voor. Het is waarschijnlijk dat men overstak op een plaats waar de Maas breder werd, daar is de stroming trager. De aanlegplaats zou ter hoogte van de huidige Jodenstraat geweest kunnen zijn. Maar er zijn tot nu toe geen resten van gevonden.



Dit was overigens bij lange na niet de enige plaats om over te steken. Rivieren als de Maas kennen diepe plekken, het water stroomt er langzaam, en ondiepe plekken, je ziet er vaak stroomversnellingen, geulen en drooggevalen plekken. En zulke ondieptes kwamen op tal van plaatsen voor. Ook nu nog. Wie achter de stuwen van Lixhe of Borgharen kijkt, ziet dat je daar bij laagwater gemakkelijk kunt oversteken.

Ook het leven kabbelde voort. Kennis en vaardigheden werden doorgegeven van ouder op kind. Soms werd er iets nieuws ontdekt, het verving het oude niet vaak, maar het kwam erbij. Het duurde enkele generaties voordat de nieuwe vondst zover was doorontwikkeld dat het echt bruikbaar werd. Ontwikkeling ging tamelijk traag, het wiel is dan ook niet uitgevonden, maar was het resultaat van een langdurig ontwikkelproces. Heden ten dage vindt men vandaag iets uit, morgen gaat het de wereld over. Er wordt aan gewerkt in Europa, later in het etmaal in Amerika en nog later in Azië, 24/7. En eind volgende week is het zover doorontwikkeld dat het levensvatbaar is. Ik overdrijf een klein beetje om het verschil te laten zien, maar toch: ontwikkelingen gaan razendsnel. Toen was er soms een infuus van nieuwe ideeën uit andere culturen nodig om vooruitgang wat te versnellen. En dat infuus kwam.

Want toen kwamen de Romeinen. Niet in een keer, niet met grote groepen, maar verkenner. En die kwamen eens rondkijken. Ze vormden zich een beeld van de situatie. Vooral om verslag uit te brengen. Over wie er woonden, waar nederzettingen waren, wie vijandig was en wie niet, wat de infrastructuur was, waar belangrijke grondstoffen te vinden waren. Het gebied bleek interessant genoeg te zijn want toen kwamen ze echt en ze waren met veel. Het was rond 55 voor de jaartelling (voor o). De Eburonen (*Ambiorix*) verzetten zich heftig, een felle oorlog volgde. De tactiek was die van guerilla, *hit and run*, maar er waren ook openlijke gevechten en veldslagen. Het mocht niet baten: keizer Julius, *Julius Caesar*, kwam, zag en overwon. Hij nam het gebied in en hij nam wraak door de bevolking, de Eburonen, goeddeels uit te moorden, te

verdrijven of tot slaaf te maken. De voorloper van Maastricht maakte in de vorm van een bezetting deel uit van het Romeinse Rijk. Op het plateau van *Caestert* bouwde Caesar een *castrum* of *oppidum* en had daarmee goed overzicht op het Maasdal en het Jekerdal. Pas toen het gebied tot de Rijn volledig was veroverd, trad er een lange periode van ontspanning in: de Pax Romana. Die duurde van 27 voor o tot 180. Het was wel zo dat de ontspanning streng gecontroleerd werd door de Romeinen.

Daarvoor was een verbeterd wegennet noodzakelijk; troepen en goederen moesten snel verplaatst kunnen worden. Nu waren de Romeinen, naar men zegt, erg praktisch van aard. Men nam met plezier bestaande zaken over als dat zo uitkwam. Waarom zou je twifelen aan de inzichten van eeuwen van de lokale bevolking? Het is dan ook maar de vraag of zij het wegennet zelf ontwierpen of dat ze gebruik maakten van de bestaande situatie. Die moest dan wel verbeterd worden. Verharde en gedraineerde wegen in plaats van onverharde en daarmee vaak onbruikbare wegen.

De route van de Boulogne-sur-Mer (Gesoriacum) naar Keulen (Colonia Agrippina) bleef dus goeddeels bestaan, maar kreeg een flinke opknapbeurt. Er was werkkraft genoeg: tienduizenden soldaten in een tijd van betrekkelijke rust. Aan beide zijden van de weg, vijf meter van elkaar, groef men greppels voor de afwatering. De grond werd gebruikt om de weg op te hogen. Daaroverheen legde men platte stenen of een dikke laag kiezel. De greppels werden schoon gehouden en als het grind na jaren te ver was weggezaakt, kwam er een nieuwe laag over. Romeinse wegen worden ook wel *heerweg* of heirbaan genoemd. Het was overigens pas in de twintigste eeuw dat men die route de *Via Belgica* noemde. De Romeinsebaan in Maastricht herinnert er nog aan.

De Maas bleef een belangrijk obstakel. Wachten op laagwater kostte teveel tijd. Cohorten soldaten overzetten met een boot duurde ook veel te lang. Er moest een brug komen.

De Romeinen kenden minstens drie verschillende modellen:

- volledig van hout; houten pijlers, houten overspanning;
- steen en hout; stenen pijlers en houten overspanning;
- volledig van steen; de pijlers en de boogvormige overspanningen waren van steen.

Men kende overigens ook [ponton- of schipbruggen](#).

Deze website gaat over de bouw van twee Romeinse bruggen in de Rijn, iets ten westen van Koblenz: [Caesar's Rhine bridges](#). De site is Engelstalig, dit is een samenvatting: Caesar liet twee houten bruggen bouwen over de Rijn tijdens de [Gallische Oorlog](#), een in 55 en een in 53 voor o. Per pijler moesten er twee paar houten balken in de rivierbodem geheid worden, beide paren schuin van elkaar af. Aan de stroomopwaartse zijde werden verticaal balken geplaatst als bescherming tegen drijfhout. De pijlers werden met balken verbonden. Een lengte tussen 140 en 400 meter was mogelijk, de breedte 7 tot 9 meter, spanwijdte 12 meter en in hoogte maximaal 9 meter boven waterpeil. Het kostte een dag of tien werk (!), hout haalde men uit de omgeving. De brug werd gebruikt voor een achttiendaagse veldtocht op de oostelijke Rijnsoever, daarna werd hij om strategische redenen afgebroken. De site laat ook afbeeldingen zien van de constructie en een heilinstallatie. Onderin de site is een lijst van Romeinse

bruggen, maar Maastricht staat daar niet bij. Deze Duitstalige site geeft wat meer beschrijving en afbeeldingen: [Julius Cäsars Brücke über den Rhein](#).

Het bouwen van bruggen met stenen pijlers kostte veel meer tijd en was, logistiek gezien, veel ingewikkelder. Vaak moest de rivier iets worden verlegd om een werkbaar bouwgebied te krijgen. Afhankelijk van de ondergrond moest er een fundament worden aangelegd, een vlakke bodem, die het gewicht van de pijler en de rest van de brug kon dragen. Een mogelijkheid was om per pijler een [kofferdam](#) te bouwen, een rechthoekige bak van palen en planken, dubbelwandig en opgevuld met klei om de bak waterdicht te maken. Zo ontstond er een bouwput. Op de vlakke ondervloer werd de stenen pijler opgebouwd. Ook kon het zijn dat men een palissade in de vorm van het fundament in de bodem heide waarin dat fundament gelegd werd. Van daaruit werd de pijler als een massieve toren opgebouwd. Men gebruikte er harde steen voor. Hier zou die uit de Ardennen worden gehaald. Er werd ook kalksteen gebruikt, ook kenden de Romeinen watervast [beton](#).

Als de overspanning ook van steen was, moesten er houten boogvormige constructies tussen de pijlers worden aangebracht waarop de stenen boog werd geconstrueerd. Als de stenen boog klaar was, werd de houtconstructie verwijderd. Zou er een volledig stenen brug gelegen kunnen hebben, al zijn er geen resten van gevonden?

Waar lag die brug? En waarom juist daar?

Omdat er geen plattegronden bewaard gebleven zijn uit de Romeinse tijd (behalve de weinig gedetailleerde [Peutinger kaart](#) en dat is een kopie), weten we ook niet hoe de Maas en haar omgeving er uitzagen. Maar bodemonderzoek laat het volgende beeld zien. De Maas meanderde door het Maasdal. Ter hoogte van Maastricht was de oever aan de westzijde vrijwel gesloten, behalve daar waar de Jeker uitmondde. Aan de oostzijde lagen verschillende eilanden en Maasarmen. Het huidige Wyck en de Griend liggen op zulke eilanden en de Wilhelminasingel en de Franciscus Romanusweg liggen op de oude Maasarmen. Wie van west naar oost ging, moest

dus verschillende wateren oversteken. De Maas was veruit de breedste.

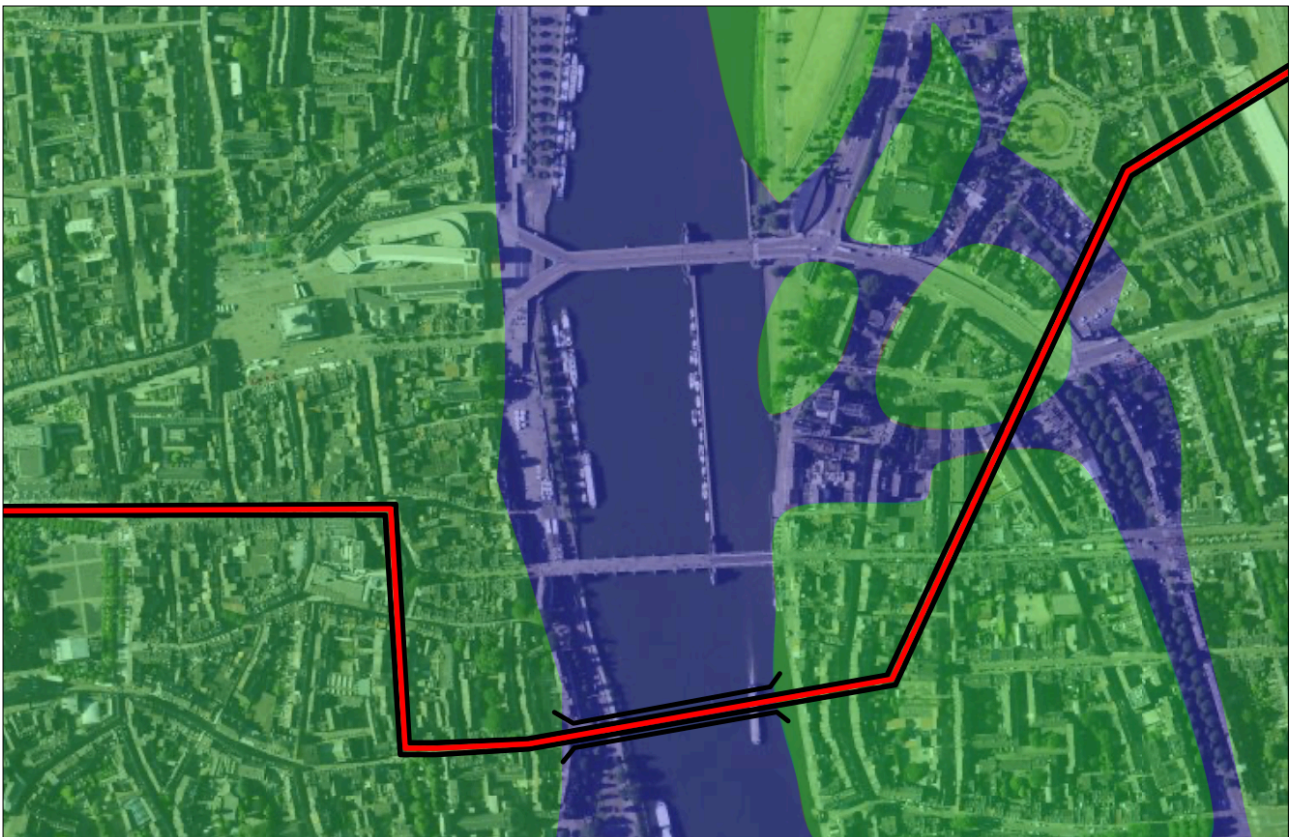
De Maas stroomde toentertijd tachtig meter westelijker dan nu. In het oosten veertig meter westelijk. In het westen is er land bijgekomen. Het is vooral sediment dat door de snelstromende Jeker werd meegevoerd en in de langzamer stromende Maas bezonk. De Maas heeft toch ruimte nodig en werd door de aanwas meer naar het oosten gedwongen. Dat ging ten koste van het westelijke deel van Wyck. Door de stenen wal of De Stenen Wal (het is ook een straatnaam) is verder afkalven niet meer mogelijk. Maar er is veel verloren gegaan.

Natuurlijk vroegen de Romeinen zich af waar de brug moest komen. Wat ze precies overwogen hebben, weten we niet, maar we kunnen wel redeneren.

- De brug moest komen in de buurt van de bestaande wegen en in de buurt van de bestaande oversteek.
- Ten zuiden van de Jeker werden de heuvels te steil en te hoog. Aan de oostkant van de Maas was het land vlak en laag, het gebied overstroomde snel: *'Hoeg water in Heugem'* (dat is trouwens een uitdrukking voor een te korte lange broek).

- De Jeker mondde uit in een delta, een breed stroomgebied, dat is ongeschikt voor de aanlanding.
- Ter hoogte van het eiland Wyck zou een goede mogelijkheid zijn, liefst in het midden.
- Verder noordelijk splitste de Maas ter hoogte van de Griend, daardoor zou de brug veel langer moeten worden. Ook waren de oevers te vlak; er was teveel kans op overstroming bij hoogwater. Dan zou de brug aan beide zijden eindigen in ondergelopen gebied.

Men maakte een keuze en toen was er, in het eerste kwart van de eerste eeuw, een brug.



De beveiliging van de brug: castellum en vicus

Wie onderweg is, moet af en toe pleisteren: eten, drinken, baden, overnachten of de goden vragen om bescherming. Dat er bij een oversteek pleisterplaatsen zijn, is erg aannemelijk. Het is toch een markante plek in de route en het is een plaats voor ontmoeting. Er zijn vast mensen geweest, Romeinen of lokale bevolking, die daar werk van hebben gemaakt. Bij een aanlanding van de brug. Ik vroeg het al eerder: horeca?

We redeneren overigens wel steeds van west naar oost (vv), maar men was ook onderweg van noord naar zuid (vv). Over wegen in die richtingen. Of per schip met goederen, al kon dat in verband met de waterstand maar een aantal maanden per jaar. En die goederen moesten gelost worden om over land verder vervoerd te worden. Ook opvarenden hebben behoefte aan pleisteren, al noemt men dat passagieren. En natuurlijk was er plaats voor Romeinse soldaten om er te bivakkeren.

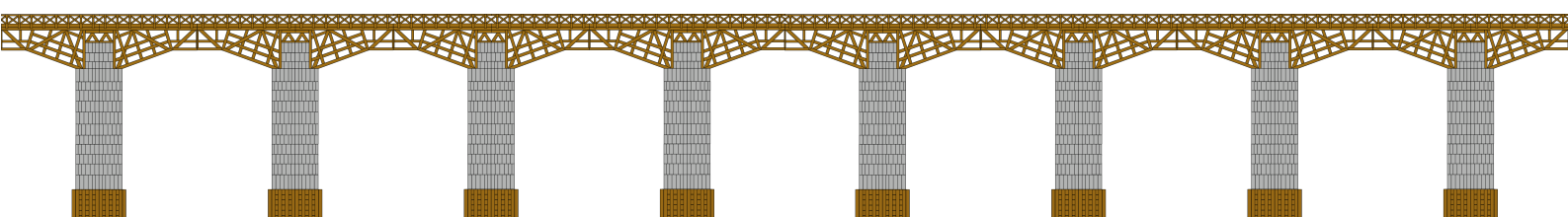
Een brug dus. Het moet op de bevolking uit de wijde omgeving wel diepe indruk hebben gemaakt. Stel je voor dat je af en toe vanuit het westen naar het oosten moest. Je kwam over het plateau en bij de rand zag je in de verte de Maas. Je moest er steeds oversteken met een boot, maar dat was in die tijd niet ongevoel. En op een dag was je daar weer. En dan lag daar een indrukwekkend bouwwerk, zo groot had je nooit gezien. Je kon er zomaar overheen en je hoefde niet te wachten. En in het midden bleef je even staan om naar het stromende water onder je te kijken. Er zaten nu wel twee rare knikken in de weg, een omleiding om bij de brug te komen. En op de terugweg mocht je nog een keer. Op een dag wordt dat gewoon en zo hoort het ook. De brug was overigens niet het enige grote bouwwerk in deze streken, de Romeinen hadden in de tweede eeuw bij Tongeren een groot aquaduct gebouwd. Er zijn nog resten van te zien op de [Beukenberg](#).

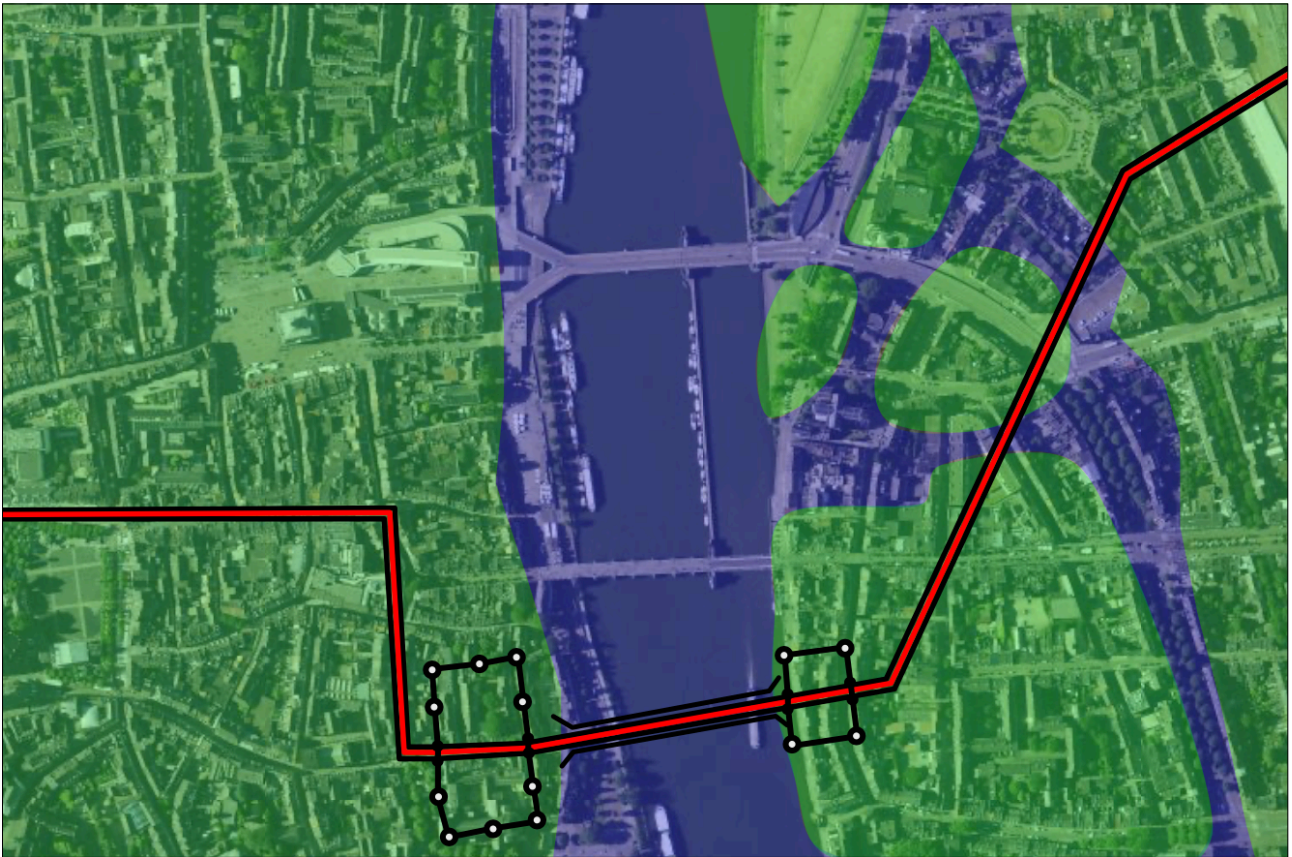
Een brug is, net als een weg, openbare ruimte: iedereen mag er gebruik van maken. De vraag is of de eigenaar dat altijd kan handhaven. De brug was van de Romeinen en die wilden de oversteek, die strategisch en economisch van groot belang was, wel beschermen. Zeker toen boze Germanen de brug rond 270 verwoestten. Daarom werd er rond 333 aan de westzijde een versterking gebouwd, het [castrum](#) of [castellum](#).

Of er ook op de oostoever een versterking was, is nog niet bekend. Omdat er zo'n veertig meter van de oever van Wyck is weggespoeld, zijn de mogelijke resten verloren gegaan. Maar het is natuurlijk niet logisch om een brug maar aan een kant te beschermen; het is dus zeer waarschijnlijk dat ook de oostkant versterkt was. Men noemde die plaats '[vicus](#)', de naam leeft nog voort in de verbasterde naam 'Wyck' (spreek uit als wick, maar dan iets langgerechter). En er woonden mensen.

Het is overigens ook mogelijk dat men de laatste overspanning aan de oostkant van de brug zo gebouwd heeft dat die snel verwijderd kon worden waardoor oversteken onmogelijk was. In dat geval was verdere versterking van de oostkant misschien minder noodzakelijk. En natuurlijk moest de brug na de verwoesting opgeknapt worden. Misschien heeft men hem wel meteen verbeterd. Of vernieuwd.

Omdat er geen beschrijvingen bewaard zijn gebleven, zijn tal van details onbekend. Pas in de 20ste en 21ste eeuw zal onderzoek hier en daar wat antwoorden geven. Wegens de chronologie van het verhaal, kan ik er op deze plaats niet teveel over uitweiden. Men gaat er nu vanuit dat het een brug was van het standaardtype met stenen pijlers en houten overspanningen. Maar zeker weet men het niet. De westelijke aanlanding lag ter hoogte van de trappen van de Eksterstraat. De oostelijke aanlanding is verdwenen, weggespoeld.





Wat gebeurde er daarna met de brug?

Op een dag, rond 450, vertrokken de Romeinse overheersers. Die waren hier ruim vijfhonderd jaar geweest. Dat vertrek liet diepe sporen na. In het [Romeins Museum in Canterbury](#) hangen vier prenten, *artist's impressions*, die de gebeurtenissen in beeld brengen, steeds vanuit hetzelfde vogelvluchtperspectief. Op de eerste is Romeins Canterbury (Durovernum Cantiacorum) te zien, er ligt een redelijk grote stad tussen groene heuvels. Op de tweede is te zien dat de stad veranderd is. Er zijn kleinere gebouwen verdwenen en daar zijn grotere, vooral imposantere, voor in de plaats gekomen. En de stad is ommuurd wegens aanvallen van Saksen. De derde laat de stad zien kort na de verwoesting, de puinhopen roken nog, we

kennen zulke beelden van tv. De vierde is de situatie tachtig jaar later. De lokale bevolking woont in hutjes die in de hoeken van ruïnes gebouwd zijn. Er scharrelt wat vee rond, de mannen dobbelen en drinken bier. Van de verworvenheden van de Romeinse cultuur is niets meer te bekennen. Het maakt ook wel duidelijk dat vrijwel niets van wat ze meebrachten is overgenomen door de autochtonen, het waren twee culturen naast elkaar. Wat moet je ook met lezen en schrijven als je het uitstekend zonder kunt? Ik krijg bij die prent altijd een brok in m'n keel: terug naar de prehistorie.

Het is in Maastricht waarschijnlijk niet veel anders geweest. Hoewel...

Rond 380 zou [Servaas](#) de bisschopszetel van Tongeren overgebracht hebben naar de voorloper van de [Onze Lieve Vrouwekerk](#), gesticht door Servaas. Als dat zo was, was hier minstens een kerkelijke instelling en dat waren juist de plaatsen waar de kunst van lezen en schrijven en andere cultuurvormen bewaard zijn gebleven. [Gregorius van Tours](#) schrijft in het boek *'Liber de Gloria Confessorum'* iets over de begrafenis van Servaas 'bij de brug van de grote weg'. Men gaat ervan uit dat hij daar de brug van Maastricht mee bedoelde. Het is natuurlijk ook de vraag wat de staat was van de brug was. En of men hem nog kon gebruiken, of men nou geletterd was of ongeletterd. Het verschil is hoogstens dat je *'vice versa'* kunt schrijven.

De Romeinen vertrokken dus en er stond meteen een nieuwe overheerser klaar: de [Franken](#), een verzameling Germaanse stammen die noord-oostelijk van de Rijn woonden, onder leiding van koning [Clovis](#). Ze stichtten het [Merovingische Rijk](#). Maastricht lag in [Austrasië](#).

De Merovingische periode wordt beschouwd als een periode van bloei. Er werden Maastrichtse munten geslagen en wie naar de overkant wou, moest over de brug komen en tol betalen. Daarvan kon de brug onderhouden worden en dat is vast behoorlijk gedaan. In 751 namen de

[Karolingen](#) de macht over en ook in deze periode groeide Maastricht. Maar het waren politiek gezien onrustige tijden. De machtsstrijd concentreerde zich hier op de twee kapittels in Maastricht: die van de Onze Lieve Vrouwe (bisschop van Luik) en die van Sint Servaas (het Heilige Roomse Rijk).

In 881 kwamen de Vikingen. Ze hadden in de wijde omgeving al ernstig huisgehouden en nu was Maastricht aan de beurt. De stad had nauwelijks verweer. Plunderingen en brandstichting. Maar om welk deel van de stad het ging, is niet duidelijk. Hoogstwaarschijnlijk om de rijke stukken als het Sint Servaascomplex en Wyck. De vraag is natuurlijk wel of dat ook gevolgen had voor de brug. Een houten overspanning kan branden als een lopend vuur.

Sinds 987 mocht de bisschop van Luik tol heffen op brug en schepen. In 1139 kwam de brug in bezit van het [kapittel van Sint-Servaas](#) en ook dat hief tol. In 1204 werd Maastricht [tweeherig](#) en viel het onder de [prins-bisschop van Luik](#) en de [hertog van Brabant](#), een belangrijke bron van langdurige conflicten. De hertogen van Brabant en de prins-bisschoppen van Luik voerden regelmatig strijd en daarbij werd de brug meerdere malen zwaar beschadigd, zoals in [1204](#), [1214](#) en [1267](#).

Een brug vergaat

In 1275 gebeurde er een grote ramp met een brug in Maastricht. Het is niet bekend of het nog steeds gaat om de brug van Romeinse oorsprong. Dat een brug ruim 800 jaar overleeft, is niet ondenkbaar. Er bestaan zelfs nu nog Romeinse bruggen, hoewel die in de loop der eeuwen voldoende zijn onderhouden. Het gaat dan wel om volledig stenen bruggen. De tol die het kapittel van Sint-Servaas inde, moest worden gebruikt voor onderhoud. Het bracht te weinig op, het onderhoud was duur en er was vast een heel grote strijkstok, onzichtbaar op de achtergrond. Want als je al 135 jaar geld int, zou er toch aardig wat in kas moeten zijn. Het onderhoud raakte achterstallig. Wie de [link](#) van het kapittel volgt, ziet onder het kopje Nabloei kapittel (na 1200) de volgende tekst:

“De tol over de Maasbrug werd verdeeld; na aftrek van de reparatiekosten was de helft van de

opbrengst voor de proost, de andere helft voor het kapittel”.

Ik heb het idee dat ik weet hoe dat werkte.

En [Dirk II van Valkenburg](#) ontving ook nog 200 Leuvense ponden per jaar rente. Hij bezat bij de oostelijke aanlanding een verdedigingstoren, deels van steen, deels van hout.

In 1274 werd bepaald dat tolgelden alleen nog gebruikt zouden worden voor onderhoud. Maar dat is een kant van het verhaal. Want tijdens het [beleg van 1267](#), zeven jaar daarvoor, was de brug nog zwaar beschadigd en daarna opgeknapt. En dat betekent dat er kort daarvoor nog aan de brug gewerkt is. De vraag is dus of er wel sprake is van achterstallig onderhoud of dat de brug gewoon slecht en ondeskundig hersteld is. Of met goedkoop en ondeugdelijk materiaal.

Waaruit bestond dat onderhoud eigenlijk?

Er zijn vier aandachtsgebieden:

- de fundamenteën;
- de stenen pijlers;
- de houten overspanningen;
- de aanlandingen.

De minst bereikbare zijn de fundamenteën. Ze liggen in de bodem in een dik bed van kiezel. Je kunt er niet zomaar bij, maar inspectie is nodig om te zien of het omringende gebied nog intact is en of de houten en stenen onderdelen van de fundering zelf niet beschadigd zijn. Reparatie kan ingewikkeld zijn, het moet bij laagwater en misschien moet de rivier wat worden omgeleid.

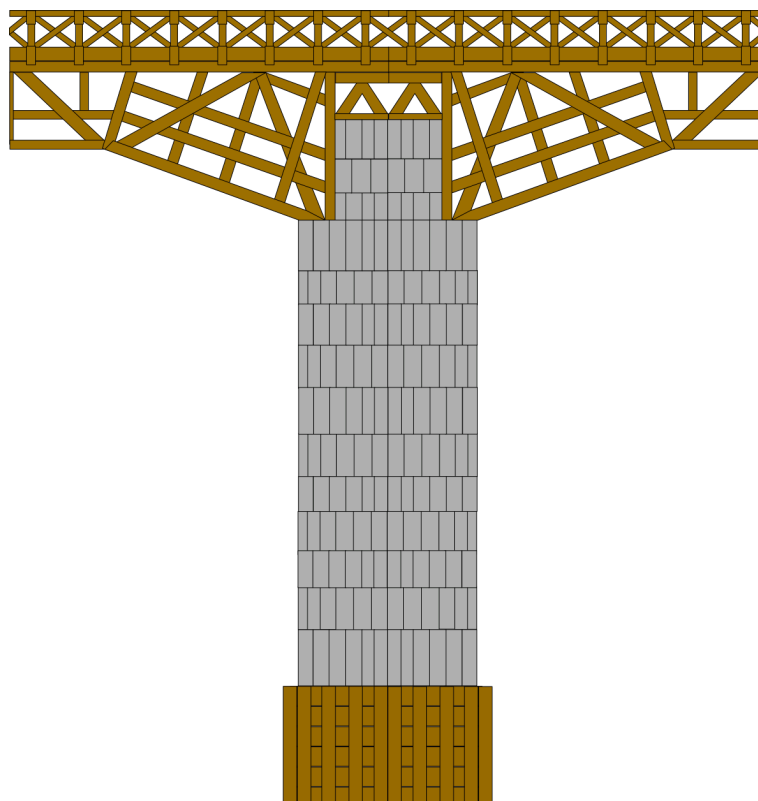
De stenen pijlers bestaan uit binnen- en buitenwerk. Het buitenwerk van hardsteen beschermt de binnenkant. Als de dekstenen beschadigd zijn, door zwaar drijfhout, ijs of door botsende schepen, dringt er veel water binnen en dat tast het binnenwerk aan. Dan moet de binnenkant hersteld worden, voordat de dekstenen vervangen worden. De Romeinen gebruikten waarschijnlijk waterbestendig beton voor de binnenkant en het is de vraag of men in latere perioden die techniek nog wel beheerste. Alleen opvullen met los gesteente, puin, is niet

massief en gaat ten koste van de sterkte van de constructie. Als er water binnenkomt, spoelt de vulling weg.

De houten overspanningen bestaan uit balken, planken en houtverbindingen en die rotten natuurlijk. Dat moet regelmatig gecontroleerd worden. Is de minimumdikte in zicht, dan moet het houtwerk vervangen worden. Het is waarschijnlijk dat het planken brugdek beschermd werd met een tapijt van rijshout en aarde, een slijtlaag. Daardoor slijten de planken minder, worden ze niet glad en dempt het 't geluid. Ook die slijtlaag moet af en toe worden vervangen.

De aanlandingen vragen aandacht, omdat ze de overgang vormen tussen land en brug. Door het gebruik kan de grond inklinken, waardoor die overgang moeilijker wordt. Maar de sterkte van de constructie wordt er niet door bepaald.

De controles moeten gebeuren door deskundigen. En er moeten daarna opdrachten worden gegeven aan andere deskundigen die de reparaties moeten uitvoeren. En die hebben te zorgen voor behoorlijke materialen, gereedschappen en deskundigheid.



Wat ging er mis?

12 juli 1275 was een vrijdag. Er ging een processie over de brug, een religieuze optocht. Misschien onder begeleiding van muziek, trommen en koorzang. Men liep in de maat mee in een langzaam marstempo. Honderden lichaamsgewichten worden op hetzelfde moment van het ene been op het andere gezet en veroorzaken daarmee trillingen die de brug kunnen laten instorten. Het zou onder marcherende soldaten een bekend verschijnsel zijn. Zou zoiets met een houten overspanning of met stenen pijlers ook kunnen gebeuren? En bij processies worden tal van attributen meegedragen: vlaggen, wimpels, kruisen, wierookvaten, baldakijnen, iconen, lantaarns, heiligenbeelden, kleine en grote houders met relikwieën, vele versierd met goud, zilver en edelstenen, sommige zo groot dat ze met een paar man gedragen moesten worden. Al met al was het zoveel gewicht dat de brug het niet hield. Het zal wel onheilspellend gekraakt

hebben. Misschien ging het ook heel plotseling, zonder waarschuwing vooraf. Was het de overspanning die bezweek of waren het de pijlers die het geheel niet meer dragen konden. Begon het op een plaats en breidde het zich verder uit? Als een pijler instort, neemt die twee overspanningen mee.

Vierhonderd mensen vonden de dood door beknelling en verdrinking. Velen konden maar net gered worden. Een ramp van grote omvang. In de archieven van het kapittel van Sint-Servaas wordt melding gemaakt van de gebeurtenis. Ook zijn er afbeeldingen van de catastrofe.

Onderstaande gravure is van L. Falk. Op de achtergrond zien we een kerk die sterk doet denken aan de Onze Lieve Vrouwe. En de brug loopt aardig in de juiste richting. Maar de prent doet erg negentiende-eeuws aan en is zeker niet van rond 1280.



Een andere bron bespreekt een situatie van 17 juni 1278, wel drie jaar later. Een menigte op de brug vierde feest en zou te weinig eerbied betoond hebben aan een geestelijke met het heilig sacrament die onderweg was om een zieke te bezoeken. God strafte. De brug stortte in en tweehonderd mensen verdronken. Een moralistisch verhaal. Dit verhaal werd ruim tweehonderd jaar later overgenomen door [Hartmann Schedel](#) die het met deze afbeelding plaatste in zijn werk: de [Kroniek van Neurenberg](#).

De tekst linksboven is een verslag in het Latijn. Er is een webpagina van [die Schedelsche Weltchronik](#) en daarin staat, ter hoogte van CCXVII recto, een vertaling van Schedel zelf in het Duits:

Djeweil man zu Vtrich auf eyner pru^ogken ob der musel tanzet do wardt dz allerheiligst sacrament zu einem krancken allda fu^ergetragen. vnn demselben sacrament von den tanzern kein zucht noch ere erbotten. darumb zerprache die prugk vnd fieln bey zwayhundert menschen in den fluss der musel vnd ertruncken darinn zu straff irer vergessung got schuldiger danckperkeit.

Vtrich? Bedoelt men Utrecht? Musel? Bedoelt men de Moezel? In de Latijnse tekst staan *traiecto* en *Mose*. Maar is het daarmee Maastricht, want Utrecht heette ook Traiecto. En er waren ook wel meer bruggen over de Maas. Dan de afbeelding zelf. Er is een water tussen heuvels, maar nergens een aanknopingspunt dat het om Maastricht gaat. Kortom: de datum klopt niet, de plaatsaanduiding is vaag en de beschrijving is van tweehonderd jaar later. Het lijkt me verstandig deze afbeelding en de beschrijving niet zo serieus te nemen. Het hele verhaal gaat misschien wel over een heel andere situatie op een heel andere plaats.

En toch zit het mij niet lekker. Twee verschillende verhalen over een gebeurtenis. Een kwaadaardig stemmetje zegt mij dat de verantwoordelijken er genoeg van hadden dat er bij ieder concilie, synode of andere bijeenkomst weer opmerkingen over gemaakt werden. Om de aandacht af te leiden, bracht men een verhaal uit met een andere datum (dan loog men niet), met een andere aanleiding (gebrek aan eerbied), een ander gevolg (de straffende hand van god en minder doden). Zo kreeg de gebeurtenis een opvoedend karakter en lag het niet aan de verantwoordelijken.



Een nieuwe brug

Na de ramp, toen de gemoederen enigszins bedaard waren, is er vast iemand geweest die de vraag stelde: “Wat doen we, opknappen of een nieuwe?” Het werd een nieuwe, een volledig stenen boogbrug, gebouwd tussen 1280 en 1298 door het kapittel van Sint-Servaas. Misschien werd de beslissing ingegeven door wroeging, maar waarschijnlijk waren de pijlers teveel beschadigd voor herstel.

Tussen 1275 en 1298 werden boten gebruikt om mensen naar de overzij te brengen. De stromingen waren verraderlijk, er gebeurden nogal wat ongelukken en tal van opvarenden verdronken.

Er moest snel geld ingezameld worden om de nieuwe brug te kunnen bekostigen. Een beproefde manier was door het verkopen van aflaten. Dat waren brieven (zie hieronder) met daarop het aantal dagen 'korting' dat men kreeg op het branden in het vagevuur. In dit geval was de kwijtschelding veertig dagen. En aangezien men doodsbang was voor het leven na de dood, werden de aflaten flink verkocht: het moet voor de brug een flinke som hebben opgebracht want kort na 1284 was men met de bouw begonnen. Veertien jaar later was het werk klaar.

De nieuwe kwam zo'n honderd meter ten noorden van de vorige. De huidige [Sint Servaasbrug](#) lijkt op die van toen, maar is niet dezelfde. De resten van de oude brug werden bij laagwater opgeruimd, omdat ze moeilijke stromingen veroorzaakten en de scheepvaart ernstig hinderden, en waarschijnlijk werd het materiaal hergebruikt. Er waren nog een paar generaties die het deden met de herinneringen, ook aan de slachtoffers, daarna werd de brug vergeten.

Toch nog even terug. Er werd al lang tol geheven. Dat geld werd verdeeld over onderhoud, het kapittel en de proost en de rente ging naar de eigenaar van een verdedigingstoren. De brug was al verschillende keren vernield bij conflicten en belegeringen. Daarna werd de brug gerepareerd. Zou men in 1274 aan de autoriteiten gevraagd hebben om een nieuwe brug? Een van steen. Omdat de houten te onderhoudsgevoelig was of omdat die niet meer paste bij een ommuurde stad als Maastricht. En is dat verzoek afgewezen, maar werd als tegemoetkoming bepaald dat alle tolgelden voor onderhoud gebruikt moest worden? We weten het niet, maar ik kan me ook niet voorstellen dat de brug zonder slag of stoot is opgeofferd.



De jongste geschiedenis

Tussen 1845 en 1850 werd het [kanaal Luik-Maastricht](#) gegraven. Dat doorsneed het gebied van de brug. Of men er toen resten van gevonden heeft, weet ik niet.

Rond 1916 werd er in de Maas gebaggerd. Men vond toen ter hoogte van de Eksterstraat een soort dam die bestond uit houten palen met zware stenen ertussen. Het werd gezien als een deel van een laat-Romeinse brug. In 1923 werd er over gepubliceerd door stadsarchivaris W. Goossens.

Archeologische onderzoeken

In 1963 vonden er opnieuw baggerwerkzaamheden plaats in de Maas op ongeveer dezelfde plek als in 1916. Men wist dat er een oud bouwwerk op de bodem lag. De vaargeul die aan de oostkant ligt, moest verdiept worden en een deel van de dam werd weggebaggerd. Men vond grote bewerkte stenen en houten balken, inclusief een houten raamwerk. Men besloot een aantal duiken uit te voeren om de situatie in kaart te brengen. Er werden wat stukken naar boven gehaald en geborgen en er werden metingen verricht, maar alleen in het gebied waar gebaggerd werd. Het grind dat men bovenhaalde, werd gebruikt om het kanaal te dempen.

Eind '63, begin '64, werd een groter gebied bekeken door duikers. Men vond onder meer een groot raamwerk van zware eiken balken, palen en bewerkte stenen (een deel nog in verband). En men vond een 'dam', een ondiepte over de breedte van de Maas, 80 meter lang en 30 meter breed. In '64-'65 werd er opnieuw gedoken.

Rond 1978 deed [Titus Panhuysen](#) verslag van een onderzoek naar het opgedoken materiaal, waarin hij stelde dat delen van grafmonumenten waren gebruikt voor de bouw van de pijlers. Ook had hij palen door [dendrochronologisch](#) onderzoek op oudheid laten taxeren. Het bleek dat de palen al uit de eerste en derde eeuw stammen. Daarmee kon de brug als ouder dan laat-Romeins gedateerd worden.

In 1929 was de stuw bij Borgharen klaar en sindsdien staat de Maas in Maastricht een meter of vier/vijf hoger en is er een minimumpeil. Daardoor wordt de waterstand nooit te laag voor de scheepvaart. Maar het bemoeilijkt ook verder onderzoek naar de resten van de brug.

Men kan op oude foto's de Servaasbrug zien met pijlers die op het droge staan, zo laag kon de Maas staan. Vanwege de stuw en het permanente minimumpeil (de normale waterstand) is dat nu zeker niet meer mogelijk.

In 1984 werd het halfronde bruggenhoofdje gebouwd op de westelijke Maasoever om de plaats van de brug voor het publiek te markeren.

In '92-'93 werd er opnieuw gedoken. Er werd weinig nieuws gevonden, men stelde wel vast dat de toestand van de resten zorgwekkend was.

In 1998 opnieuw een duik. Ook nu weinig nieuws. Er werd een werkgroep ingesteld die een plan van aanpak opstelde.



In 2003 legde Frans Stoks een gedenksteen op de oostelijke oever met de tekst:

FOSSVRAE IMPIGRITAS EFFODIT FRAGMINA PONTIS
ERVTA QVAE TENEBRIS HIC REDIVIVA NITENT

Het onverdroten graven bracht aan 't licht
een brug hier door Romeinen ooit gesticht
Haar resten, opgehaald uit 't duister dicht,
staan hier te schitt'ren in herboren licht.

Sinds 2005 staat er op het bruggenhoofd een replica van een Romeins beeld op een sokkel, een kopie van een beeld dat men op de Maasbodem vond. Een leeuw met een paardenkop als prooi.



Het onderzoek van 1999 en 2000

Op www.cultureelerfgoed.nl is een verslag te downloaden van A.D. Vos uit 2004: [Resten van Romeinse bruggen in de Maas te Maastricht](#). Het beschrijft de manieren waarop onderzoek gedaan is in 1999 en 2000. Het is prachtig om te lezen, erg uitvoerig, hier en daar wat technisch. Conclusies (citaat uit het verslag):

Het onderzoek heeft aangetoond, dat hier zeker drie à vier (en mogelijk zelfs meer) fases van Romeinse bruggenbouw in de Maas liggen, over een groot oppervlak verspreid. De periode van gebruik omvat een tijdspanne van in ieder geval de eerste tot en met de 4e eeuw. Er liggen niet alleen de funderingspalen, maar ook hoger uit de opbouw zijn resten bewaard gebleven. Het materiaal duidt op zowel houten (meer) als stenen (tenminste één) pijler(s). In vergelijking met elders in Nederland of Europa gevonden Romeinse pijlerresten is in Maastricht sprake van zeldzame onderdelen, elementen die elders niet zijn bewaard of gedocumenteerd. Het onderzoekspotentieel is groot en vast staat dat pas ongeveer de helft van het totale oppervlak met (dagzomende) resten is gekarteerd. De conclusie kan niet anders zijn dan dat hier een uitzonderlijk belangrijk monument ligt, dat van groot lokaal belang is, maar ook nationaal en internationaal van betekenis is voor de kennis van de Romeinse bruggenbouw.

Opnieuw onderzoek in 2011

Dit onderzoek had als doel om de niet-onderzochte gebieden alsnog te onderzoeken en om een indruk te krijgen van de staat van het gedeelte dat in 1999/2000 was onderzocht. Dit

onderzoek is gedaan door [Mergor In Mosam](#), heeft de titel: [Rapport verkenning Romeinse brugresten in de Maas bij Maastricht](#), is geschreven door Peter Seinen en verscheen in oktober 2012.

Conclusies (citaat uit het verslag):

- Hoewel de Romeinse brugpijlerresten niet acuut bedreigd worden, schrijdt het degradatieproces langzaam voort:
 - Ontstaan van diepe gaten in natuurstenen.
 - Afronding en scheefstand in de stroomrichting van de rivier van houten palen.
- Het balkenframe en de V-vormige balkenstapeling zijn bedekt met een dikke laag zwerfafval en slib, die deze structuren beschermt.
- Zowel ten noorden als ten zuiden (oude Jekermonding) van het al gedocumenteerde gebied zijn natuurstenen en resten van houten palen waargenomen.
- De samenstelling van de rivierbodem is zandarm en bestaat voornamelijk uit grind, kiezen en zware keien.

Men heeft op verschillende manieren de vondsten in kaart gebracht. De rode cirkel op de afbeelding onderaan is het bruggenhoofdje. Er zijn vijf ondieptes, vermoedelijk fundamenten. De tekening toont: 1 een stenengebied, 2 losse houten balken, 3 een balkenframe, 4 een balkenvloer, 5 het palengebied en bij 6 een V-vormige stapel balken.

Op 3 oktober 2015 is er door Mergor in Mosam opnieuw een verkenning uitgevoerd. En opnieuw werd vastgesteld dat de situatie slechter geworden is. Ik kom er in het hoofdstuk De toekomst nog op terug. *Spoiler alert:* het is zorgwekkend!



Zijn er verder nog conclusies?

- Het is op grond van de vondsten niet mogelijk om te bepalen hoe de brug er uitzag, men gaat ervan uit dat het om een standaardtype gaat.
- Er zijn nog geen resten gevonden van na de vierde eeuw. Dat er bij de onderzoeken alleen materiaal gevonden is uit de Romeinse periode en niet van later, is tamelijk voor de hand liggend. Wat er nu nog in de grond zit, was er al vanaf de bouw in de Romeinse tijd. Het zat te vast, te diep of was in de bedding niet zichtbaar, en is daarom nooit opgeruimd. De delen die later vervangen moesten worden, werden weggehaald en niet in het water gegooid. Men kon er waarschijnlijk nog stukken van gebruiken. Dat er nu geen na-Romeinse resten zijn gevonden, betekent dus niet dat de brug sinds de Romeinen niet onderhouden is.
- Afgezien van dendrochronologische dateringen en een aantal duidelijk Romeinse bodemvondsten, zijn er opvallend weinig feiten bekend over de Romeinse brug.
- Er zijn houten delen gevonden uit de eerste eeuw na o. Er zijn houten en stenen delen (delen van grafmonumenten en heiligdommen) gevonden uit de vierde eeuw. Dat wijst er op dat er misschien twee bruggen geweest zijn en meerdere bouwfases, zeker drie, misschien vier of meer.
- We weten niet wat er tussen 450 en 1275 met de brug gebeurd is. Het is dus ook niet zeker dat het in 1275 om de Romeinse brug ging.

Waar zijn de opgehaalde resten nu?

Tijdens verschillende onderzoeken heeft men resten opgehaald en geborgen. Wat men voor 1979 naar boven haalde, zit in het Provinciaal depot voor Bodemvondsten Limburg (PDBL) in het Provinciaal Archeologisch Depot in Heerlen. Wat er na 1979 naar boven is gehaald, ligt in het gemeentelijk depot voor bodemvondsten (GDBM) in het Centre Ceramique in Maastricht. De depots zijn niet geopend voor het publiek.

Een schaalmodel van de brug staat in het [Thermenmuseum](#) in Heerlen.

De [maquette](#) van de brug, de Maas, het castrum

en de omgeving, is gemaakt door Ferry Schiffeleers.

Toch wil ik het, als Maastrichtenaar, graag zien. Er is toch inmiddels wel voldoende aan gegevens om een permanente tentoonstelling van de site te maken? Schaal 1:20. Tentoon te stellen samen met het model uit Heerlen, de maquette van de brug, alle vondsten uit het Centre Ceramique. Aangekleed met andere zaken die de tijd in beeld brengen. En dat op een steenworp afstand van de Maas. In Maastricht.

Of is dat teveel gevraagd voor zo iets bijzonders?

De toekomst

Bij alle archeologische onderzoeken heeft men zich beperkt tot de oppervlakte van het onderzoeksgebied. Men is nergens de diepte in gegaan. Dat is niet zo gek, men wilde eerst in kaart brengen wat er aanwezig was voordat spa of troffel de grond in gaan. En of men ooit zal graven, is maar zeer de vraag. Want alles wat men bovenhaalt, moet geconserveerd en bewaard worden. Dat schept verplichtingen.

De grote vraag op dit moment is hoe men de resten kan beschermen tegen de erosie. Die gaat om verschillende redenen steeds sneller. De hoeveelheid regen neemt toe dus meer water in de Maas, de nieuwe sluis in Ternaaien zal per schut veel meer water doorlaten en grotere schepen met motoren met grotere vermogens zorgen voor meer waterverplaatsing en omwoeling van de bodem. De schurende werking van het water wordt groter en dat is erg nadelig. De boeien in de Maas zitten met kettingen vast aan ankers. Die zitten net in dit gebied vast in de bodem. Bij hoogwater trekken de boeien de ankers over de bodem en vernielen daarmee de resten. Ook biologische en chemische processen kunnen een nadelige rol spelen. Het ziet er somber uit.

Wat zijn de mogelijkheden?

- Alles ter plekke, in de Maasbodem, bewaren en afdekken met bijvoorbeeld [geotextiel](#).
- Alles opgraven, onderzoeken, conserveren en bewaren.
- De stukken die uitsteken, en dus snel eroderen, opgraven, de rest afdekken.

Binnen deze mogelijkheden zijn nog gedetailleerdere keuzes te maken. En per

mogelijkheid zijn er voor- en nadelen. Het is wel duidelijk dat iedere keuze erg veel geld kost.

De gemeente Maastricht wil de resten bewaren op de plek waar ze gevonden zijn. De Romeinse brug is per 28 augustus 2017 [Rijksmonument](#) geworden: zie het [monumentenregister](#).

En tegelijk wil Rijkswaterstaat de kans op overstromingen verkleinen. Dat moet, onder meer, door de bodem van de Maas verder uit te baggeren. Niet alleen de vaargeul, ook daar waar de resten van de brug liggen. De belangen zijn tegenstrijdig en de tijd begint te dringen.

Is het nou belangrijk dat het bewaard blijft, zo kan men zich afvragen, zelfs als dat veel geld kost? Het voordeel van hout is dat het drijft. Het nadeel van hout is dat het drijft. Zo is tijdens de ramp in 1275 het meeste hout met de stroom meegedreven en voorgoed verloren gegaan. Het had veel duidelijk kunnen maken over de constructie en de geschiedenis van de brug. Ook is er waarschijnlijk bij laagwater een hoop materiaal opgeruimd om opnieuw gebruikt te worden. Balken en stenen die verwerkt zijn in huizen en andere gebouwen of misschien in de Sint-Servaasbrug. Het allermeeeste is dus al weg. Dat kleine beetje dat er over is, moet ooit nader onderzocht worden. Omdat het inzicht geeft in bouwperiodes, brugconstructies, de stand van het technische vernuft en kennis over de geschiedenis van Maastricht. En dat is belangrijk. Want wie zijn verleden verliest, verliest de reden van zijn heden.

Juli 2020
Peter Scheele



Bronnen

Wikipedia: [Romeinse brug van Maastricht](#)

Wikipedia: [Mosa Trajectum](#)

Wikipedia: [Geschiedenis van Maastricht](#)

Afbeeldingen:

Luchtfoto's: Apple-app Kaarten met data van TomTom

Pagina 12: [L. Falk](#)

Pagina 13: https://nl.wikipedia.org/wiki/Hartmann_Schedel

Pagina 14: [https://www.archieven.nl/mi/1540/?](https://www.archieven.nl/mi/1540/?mivast=1540&mizig=210&miadt=38&miview=inv2&milang=nl&micode=14.B002A&minr=1287151)

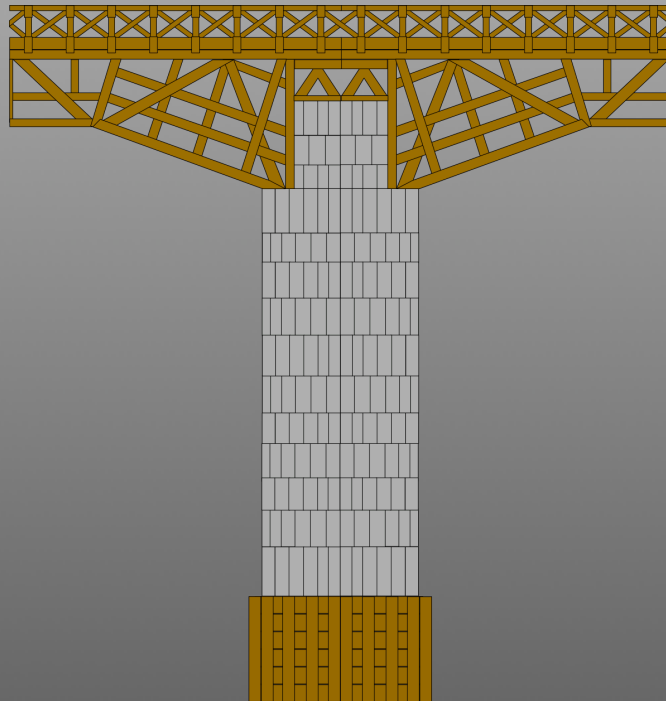
[mivast=1540&mizig=210&miadt=38&miview=inv2&milang=nl&micode=14.B002A&minr=1287151](https://www.archieven.nl/mi/1540/?mivast=1540&mizig=210&miadt=38&miview=inv2&milang=nl&micode=14.B002A&minr=1287151)

Pagina 15: https://nl.wikipedia.org/wiki/Romeinse_brug_van_Maastricht

Tekst, tekeningen en opmaak: Peter Scheele

Dit boek is gratis, het komt uit de Boekenkast van Peter Scheele: <https://scheelpj.home.xs4all.nl/Site/>

DE ROMEINSE BRUG IN MAASTRICHT



Wie zijn verleden
verliest, verliest de
reden van zijn heden.

Peter Scheele

