

## Reizen in de antieke wereld

Wanneer precies de eerste Griekse zeevaarders de Middellandse Zee zijn opgegaan is niet te zeggen. Zeker is alleen dat die eerste acties moeten hebben plaatsgevonden ver voordat de Homerische helden naar Troje voeren. Het waren kleine scheepjes waarmee die avonturiers de zeeën opgingen om luxegoederen aan de man te brengen. Afbeeldingen op zegels en potscherven uit het derde en tweede millennium leggen daar getuigenis van af. Ze tonen eenvoudige lage scheepjes, voorzien van roeriemen of peddels en een vierkant zeil. Van de omvang van die vroege scheepvaart moeten we ons geen overdreven voorstellingen maken. Het was allemaal erg kleinschalig. Eeuwenlang bleef de situatie nagenoeg gelijk. Pas vanaf de 8ste eeuw v.Chr. kwam de Griekse wereld er heel anders uit te zien. Kolonisten waaierden uit en bereikten zelfs de kusten van Spanje en Frankrijk. Tussen de moeder- en dochtersteden ontstonden handelscontacten, waardoor de scheepvaart snel groeide en ook anderen dan handelaren zich op reis begaven. In de 5de eeuw, de hoogtijdagen van Athene, werden de mogelijkheden om zich over zee te verplaatsen nog verder vergroot.

70

Handelaren en ambachtslieden, officiële beambten, pelgrims, rondreizende artsen, voordrachtskunstenaars en atleten bereisden de Middellandse Zee in alle richtingen. De schaalvergroting in de Hellenistische Tijd en de machtsontplooiing van de Romeinen, die de landen rond de Middellandse Zee veroverden en pacificeerden, zorgden voor een verdere groei. In de keizertijd bereikte de intensiteit van het reisverkeer een hoogtepunt dat pas vele eeuwen later opnieuw zou worden bereikt. Als gevolg van de *pax augusta*, de door keizer Augustus gerealiseerde vrede, waren er geen burgeroorlogen meer, orde en rust waren in de plaats gekomen van chaos en wanorde. Reizigers profiteerden daarvan. Omdat de Romeinen in de voorgaande eeuwen een net van wegen hadden aangelegd, was het mogelijk het rijk in alle richtingen over land of over zee te bereizen, tot aan de kusten van de Atlantische Oceaan in het westen, de Eufraat in het oosten, de Rijn en de Donau in het noorden en de Sahara in het zuiden.

Er zijn reizigers uit de eerste twee eeuwen van onze jaartelling die hun persoonlijke belevenissen aan het papier hebben toevertrouwd. In meerderheid vertellen zij over reizen die zij hebben gemaakt in het mediterrane deel van het Romeinse Rijk. Erg uitgebreid zijn die aantekeningen overigens niet. Het blijft meestal bij korte mededelingen over de plaatsen die werden aangedaan en de vervoermiddelen die werden gebruikt. Maar soms klinken persoonlijke gevoelens door en kan de lezer zich een beeld vormen van het reisklimaat in de Romeinse wereld. Een in dit opzicht aansprekende reisschrijver is de evangelist Lucas. In *Handelingen van de Apostelen* maakt hij de reizende apostel Paulus de hoofdpersoon van zijn werk. Wanneer hij vertelt hoe Paulus het oostelijk deel van de mediterrane wereld te land en ter zee doorkruiste, is hij nog

erg feitelijk en noemt hij vooral de plaatsen die Paulus tijdens zijn eerste drie zendingsreizen heeft aangedaan. Maar wanneer hij verslag doet van Paulus' zeereis van Caesarea in Judea naar Rome, vertelt hij over de sfeer aan boord van een schip in een storm en over de reactie van Paulus op het optreden van de bemanning.<sup>1</sup> Ook de dichter Horatius heeft zijn reisavonturen te boek gesteld. Het was maar een korte reis, niet langer dan twee weken, van Rome naar Brindisi, maar het in dichtvorm vormgegeven verslag schetst een goed beeld van wat een reiziger zoal meemaakte langs de Via Appia.<sup>2</sup> Zeer persoonlijk gekleurde anekdotes geeft Aelius Aristides, een redenaar die in de 2de eeuw geruime tijd heeft rondgereisd en zijn avonturen op vaak zeer humoristische wijze in zijn talrijke redevoeringen heeft verwerkt. En dan is er nog Synesius, een bisschop uit de Noord-Afrikaanse stad Cyrene. In 402 maakte hij een zeereis van Alexandrië naar Cyrene. Hij schrijft daarover in een brief aan zijn broer. De reis verliep allesbehalve voorspoedig en Synesius steekt zijn ergernis over het optreden van de bemanning niet onder stoelen of banken. Deskundig is hij niet. Zo verbaast hij zich wanneer de schipper, geconfronteerd met tegenwind, besluit te laveren en vraagt hij om tekst en uitleg. Desondanks geeft zijn brief een goed beeld van een reiziger die, toegerust met weinig nautische kennis, zijn lot in handen legt van zeelieden.<sup>3</sup>

Met behulp van deze reisvertellingen en de losse gegevens van verschillende andere auteurs, zoals de encyclopedist Plinius, de geograaf Strabo en de biograaf Plutarchus, kunnen we ons bij benadering een beeld vormen van het reizen in de Romeinse keizertijd.

### Reizen over land

Wie op reis ging moest allereerst een keuze maken of hij (of zij) over land of over zee wilde reizen of een combinatie van beide reismogelijkheden wenste. Hoe zijn keuze ook uitviel, hij moest zich voorbereiden op ontberingen. De landreiziger wist dat hij hoge bergen, nauwe bergpassen, ijskoude hoogvlakten, zinderende woestijnen, zompige moerassen, wilde bergbeken en snelstromende rivieren op zijn pad kon vinden. De zeereiziger wist dat hij rekening moest houden met harde winden en blinde klippen, om nog maar te zwijgen over zeeziekte en andere lichamelijke ongemakken die een reis tot een regelrechte kwelling konden maken.

Een tocht over land had het voordeel dat men op ieder gewenst moment kon vertrekken, zelf de route kon vaststellen en alleen bij slecht weer zijn reis moest uitstellen of onderbreken. Wel werd de reiziger geconfronteerd met gevoelens van onzekerheid en onveiligheid. Alle tijd dat hij onderweg was, moest hij op zijn hoede zijn voor struikrovers. De Romeinse keizers mochten zich er dan wel op beroepen dat zij het banditisme aan banden hadden gelegd, in de afgelegen, bergachtige streken van de mediterrane wereld stak dit verschijnsel telkens weer de kop op. Legio is het aantal grafstenen

van reizigers die werden overvallen door rovers, leeggeplunderd en vervolgens omgebracht. Juist omdat de situatie zo gevaarlijk was op de wegen, op de officiële rijkswegen minder dan op de kleine bergpaadjes, namen reizigers hun voorzorgsmaatregelen en probeerden ze zo veel mogelijk in het gezelschap van anderen te verkeren.

De Romeinse reiziger uit de eerste twee eeuwen van onze jaartelling stond een uitgebreid wegennet ter beschikking (afb. 1). Bijna alle wegen in het rijk sloten aan op de hoofdwegen die in Rome begonnen: de Via Appia in zuidelijke richting langs Capua naar Brindisi, de Via Flaminia langs de Adriatische kust naar Milaan en de Via Aurelia langs de westkust naar Genua en verder langs de Gallische zuidkust. Ook de provincies werden door wegen ontsloten en aangesloten op het wegennet in Italië. Maar het duurde soms maanden voordat de beoogde bestemming werd bereikt. Sommige reizigers kozen daarom voor een combinatie van land- en zeereizen. Een reis van Italië naar het oosten kon aanzienlijk worden bekort wanneer een deel van het traject per schip werd afgelegd. Dan ging men niet via Noord-Italië en de Balkanlanden naar Klein-Azië, maar nam men de Via Appia naar Brindisi. Daar stak men per schip over naar Dyrrhachium, een oversteek van een of twee dagen. Vervolgens reisde men naar Thessalonica, vanwaar de oversteek naar Klein-Azië kon worden gemaakt.

72

De kwaliteit van het Romeinse wegennet was, gemeten naar de technische mogelijkheden van die dagen, goed. De Griekse schrijver Plutarchus stak in het begin van de 2de eeuw zijn bewondering voor de wegen niet onder stoelen of banken: De wegen werden zonder afwijkingen recht door het landschap aangelegd, geplaveid met uitgehouwen stenen en vanonder versterkt met grote hoeveelheden aangestampt zand; gaten werden opgevuld, bergbeken of ravijnen die de weg kruisten, werden overbrugd; de zijkanten liepen evenwijdig en op hetzelfde niveau. Alles bijeengenomen wekten de wegen de indruk van effenheid en schoonheid.<sup>4</sup>

De Via Appia was de koningin onder de wegen. Zelfs toen het Romeinse Rijk ten onder was gegaan, bleef deze weg het symbool van de grote technische kunde van de Romeinen. In de 6de eeuw nog liet de Byzantijnse schrijver Procopius zijn bewondering blijken voor deze weg, die op dat moment ongeveer negenhonderd jaar oud was: De Via Appia kan door een reiziger zonder zware bepakking in vijf dagen geheel worden afgelopen; deze weg loopt van Rome naar Capua. De weg is zo breed dat twee wagens in tegengestelde richting elkaar kunnen passeren, en is een van de belangrijkste bezienswaardigheden op aarde. Alle steenblokken, vooral molensteen, die van nature hard is, liet Appius op een ver verwijderde plaats uithakken en hier naar toe brengen; deze steensoort wordt immers in de omgeving niet aangetroffen. Nadat deze stenen glad en vlak waren gemaakt en in een veelhoekige vorm waren gesneden, liet hij ze aan elkaar passen zonder er kleine stenen of iets anders tussen te leggen. Zij zaten zo stevig aan elkaar en de voegen zijn zo goed gesloten, dat iemand die er naar kijkt,

denkt dat ze niet kunstmatig aangepast zijn maar van nature in elkaar gegroeid. Nu na verloop van zoveel tijd de weg door vele wagens en allerlei dieren dagelijks is gebruikt, zijn de stenen bij de voegen in het geheel niet gaan wijken en is niet een van die stenen weggesleten of dunner geworden; ze hebben zelfs niets van hun glans verloren. Zo ziet de Via Appia er heden ten dage uit.<sup>5</sup> (Pl. 1)



Afb. 1. De hoofdwegen in Romeins Italië.

Alle belangrijke wegen waren voorzien van *miliaria*, mijlstenen die iedere mijl of iedere vijf mijl langs de weg waren opgesteld. De beroemdste was de gouden mijlsteen op het Forum in Rome, die de afstand naar enkele belangrijke rijkssteden aangaf. In Italië wees iedere mijlsteen de afstand naar Rome aan, in de provincies de afstand naar de dichtstbijzijnde stad. Zo wist de reiziger precies waar hij was (Pl. 2).

De minst vermogenden gingen te voet, sober geschoeid en gekleed. Ze liepen op leren schoenen of sandalen die met riemen hoog waren vastgesnoerd. Meestal gingen ze gekleed in een los vallend linnen of wollen kleding, dat tot de knieën of kuiten reikte en met een riem om het middel bijeengehouden werd. Als extra bescherming tegen kou en regen hadden ze vermoedelijk een soort wollen mantel bij zich, die als een overjas kon worden gedragen. En dan hadden ze ook nog een lang wollen kledingstuk bij zich dat 's nachts dienst deed als deken en overdag als een extra kledingstuk. Om zich tegen de zon te beschermen droegen ze een hoed met brede rand.

74

De afstand die per dag lopend werd afgelegd, bedroeg zelden meer dan vijftienvijftig kilometer, in moeilijk begaanbaar terrein waarschijnlijk niet meer dan vijftien kilometer. De plunjezak van de voetreiziger was niet al te zwaar gepakt. Behalve extra kledingstukken had hij vooral brood en water, een schaars goed in onherbergzaam terrein, en wat eetgerei bij zich om ook in de meest verlaten streken te kunnen overleven. Veel geld zal hij niet bij zich hebben gehad. Dat was te gevaarlijk, omdat het de agressie kon opwekken van mensen die zijn pad kruisten. Het zal de reiziger herhaaldelijk moeilijk gevallen zijn een herberg te vinden waar hij de nacht kon doorbrengen. Soms lagen hotelletjes en herbergen ver uit elkaar, te ver voor de vermoeide reiziger die daardoor gedwongen was onder de blote hemel te overnachten. Alleen langs de hoofdwegen kon hij er bijna zeker van zijn in een herberg de nacht te kunnen doorbrengen.

Wie meer te besteden had, reisde per wagen. Maar ook zo'n reis kan geen onverdeeld genoegen zijn geweest. Iedere hobbel werd gevoeld omdat de meeste wagens niet waren geveerd. De Romeinen kenden vele soorten wagens, variërend van kleine, vaak luxueus uitgevoerde koetsen tot grotere wagens voor de lange afstand. Vooral de *rheda* en de *carruca* werden op lange reizen ingezet. De *rheda* was een sobere, robuust uitgevoerde wagen die de Romeinen in Gallië hadden leren kennen. Een overkapping of iets dat op een huid leek ontbrak. De passagiers zaten op harde houten banken achter elkaar of tegenover elkaar. Afhankelijk van het aantal muil dieren of ezels dat werd aangespannen, twee of vier, en het leeg gewicht van de wagen konden vier of zes personen worden vervoerd. Veel comfortabeler was de luxe versie van de *rheda*, de *carruca*. De twee passagiers zaten op de achterbank en hadden behoorlijk veel ruimte. Sommige van deze wagens, de *carrucae dormitoriae*, waren zelfs door middel van een constructie van metalen beugels en leren riemen geveerd (Pl. 3)

Het is moeilijk te zeggen welke afstand per *rheda* of *carruca* in één dag werd afgelegd. Oude schrijvers noemen slechts sporadisch afstanden, en als zij dat al doen, vermelden ze vooral extreem snelle, niet alledaagse reizen, waarbij afstanden van meer dan honderdtwintig kilometer worden genoemd. Waarschijnlijk lagen de afgelegde afstanden normaliter tussen de vijfenveertig en vijfenzeventig kilometer per dag.

Langs de hoofdwegen in Italië waren er overnachtingsmogelijkheden genoeg: hotelletjes in verschillende categorieën (*mansiones*, *stationes* en *mutationes*) en grote en kleine herbergen (*hospitia*, *deversoria* en *cauponae*). De hotelletjes waren merendeels gebouwtjes van twee verdiepingen; beneden de eetkamer, de keuken en stallen voor de dieren, boven de slaapkamers. Wel verschilde het comfort. Sommige onderkomens boden nauwelijks enige luxe of sanitaire voorzieningen, andere beschikten over kamers die behalve met stromend water ook waren uitgerust met een soort vloerverwarming. Niet zelden zal de reiziger zich tevreden hebben moeten stellen met een herberg. Hier heerste een andere sfeer dan in de hotelletjes; de eetzaal had vaak meer weg van een saloon, de prostitutie tierde er welig en de bezoeker moest goed op zijn spullen passen. Het aantal mensen dat berooid zijn bestemming bereikte moet groot geweest zijn.

### **Zeereizen**

Veel reizigers vonden het omslachtig, tijdrovend, geestdodend en riskant om met een wagen maandenlang onderweg te zijn en kozen voor een reis per schip. Dat ging veel sneller en was ook goedkoper. Maar een zeereis vroeg wel om goede voorbereidingen. Omdat specifieke passagiersschepen ontbraken, moest passage worden geboekt op een van de vele vrachtschepen die de Middellandse zee doorkruisten. De bewoners van Rome hadden het het gemakkelijkst. Zoals alle wegen eindigden op het Forum, zo was Ostia, de haven van Rome, het middelpunt van een wijd vertakt net van handelsroutes (Pl. 4). Schepen uit alle delen van de mediterrane wereld legden aan in deze onder keizer Claudius (41–54) aangelegde haven.

Reizigers met bestemming Egypte konden vier of vijf keer per jaar rechtstreeks naar Alexandrië meevaren. Ze wisten wanneer de grote graanschepen zouden vertrekken, omdat er altijd volgens vaste schema's werd gevaren. De aanvoer van graan voor de stadsbevolking van Rome was van zo groot belang, dat er alles aan werd gedaan om grote vertragingen in het vaarschema te voorkomen, zelfs als de weersomstandigheden tegenwerkten. De graanschepen die in de wintermaanden in Ostia hadden gelegen, vertrokken zodra de weersomstandigheden het toelieten in april in ballast en arriveerden begin mei in Alexandrië (afb. 2). Daar namen ze lading in en vertrokken naar Italië. Ze kwamen daar eind juli of begin augustus aan. Meestal voeren ze dan nog een keer in ballast naar Alexandrië om daar te overwinteren. De rest van de graan-

Afb. 2. De haven van het oude Alexandrië, afgebeeld op een Romeinse olielamp. Te zien is onder andere het Heptastadium, een dam van 1500 meter lengte die het eiland Pharos met het vasteland verbond (Poznán, Muzeum Naradowe).



Afb. 3. Een volgetuigd Romeins vrachtschip op een sarcofaag uit de 2de eeuw n.Chr. (Museum van Beirut).



Afb. 4. In de keizertijd was de kustvaart zeer belangrijk. Schepen als dit op een mozaïek uit een grafkamer bij Sousse in Tunesië maakten lange reizen langs de kusten (Bardo Museum in Tunis).



vloot lag in de wintermaanden in de haven van Alexandrië. In april werd het in de graansilo's aanwezige graan van het vorige jaar ingeladen en vertrok het schip richting Italië. De aankomst in Ostia vond meestal plaats rond eind mei. Het graan werd gelost en onmiddellijk werd de terugreis aanvaard. Met de noordelijke winden achter duurde de overtocht naar Alexandrië nog geen vier weken. Opnieuw werd lading ingenomen en tussen half juli en begin augustus voer het schip voor de tweede keer naar Rome, dat, als tegenslagen uitbleven, tussen half september en begin oktober werd bereikt (afb. 3).

Andere bestemmingen dan Alexandrië vereisten een langere zoektocht. Schepen uit alle havens rond de Middellandse Zee legden weliswaar in Ostia aan, maar het was nooit precies te zeggen wanneer zo'n schip arriveerde en weer zou vertrekken. Wilde een passagier rechtstreeks naar een andere bestemming, dan boekte hij op een van de middelgrote schepen van honderdvijftig tot driehonderd ton. Het waren dwars getuigde schepen met één, twee, en, in het geval van de grootste schepen, drie masten. Met de wind achter bereikten ze een hoge snelheid, waaide de wind uit de verkeerde richting en moest het schip kruisen, dan was de vaart veel lager. Als alles meezat konden snelheden tot zes knopen (een knoop = 1 zeemijl per uur = 1852 meter) worden gehaald, een vaart van om en nabij 4,5 knopen zelfs regelmatig. Met de wind tegen daarentegen was een vaart van 1,5 tot 2 knopen niet ongewoon.

Lang niet altijd werd er over volle zee gereisd. Reizigers die niet rechtstreeks naar hun eindbestemming wilden, maar ook andere plaatsen wilden aandoen, boekten passage op een kustvaarder (afb. 4). De tocht duurde weliswaar langer, maar ze kregen wel de kans om geregeld in een haven te verpozen en vers voedsel in te slaan. Er werd dan gevaren op een iets ander type schip, de geroeide koopvaarder. Het voerde niet alleen zeil maar was ook uitgerust met een behoorlijk aantal roeiriemen, die bij het in- en uitvaren van een haven werden gebruikt. Daardoor was dit schip gemakkelijker te manoeuvreren dan een zeilschip dat alleen met hulp van geroeide sleepbootjes een haven in of uit kon komen. We moeten ons zo'n schip niet te klein voorstellen; Romeinse auteurs spreken over bemanningen van dertig tot vijftig personen, die plaats konden nemen aan de riemen.

Wanneer wordt gesproken over graanschepen, is het verleidelijk om direct te denken aan een van de mammoetschepen die in de eerste twee eeuwen van onze jaartelling in de vaart waren. Naar het aantal kunnen we slechts gissen, maar ook over de grootte en het laadvermogen van die schepen heerst veel onzekerheid. We weten dat het schepen waren met twee of drie masten en een laadvermogen dat de duizend ton te boven kon gaan. Het is ook bekend dat die schepen vaak in konvooi voeren, begeleid door een of meer oorlogsschepen en soms ook loodsbootjes. Dankzij de beschrijving van Lucianus (2de eeuw) weten we bij benadering hoe zo'n mammoetschip eruit ge-



zien moet hebben. Deze Griekstalige auteur was in Piraeus toen daar het graanschip *Isis* aanlegde, nadat het door een storm was genoodzaakt de reis naar Rome te onderbreken. Hij noteerde wat hij van de scheepstimmerman van de *Isis* over de afmetingen van het schip te horen kreeg:

Het schip had een lengte van honderdtwintig el (55 meter), de grootste breedte was meer dan dertig el (13,72 meter) en de afstand van het dek tot de laagste balken, waar het kielwater blijft staan, was negenentwintig el (13,25 meter). En dan de lengte van de mast en de ra die eraan bevestigd was en de voorstag die door de mast omhooggehouden werd. En de wijze waarop de achtersteven omhoogkrulde in een langzame kromming, uitlopend in een vergulde ganzenkop, en aan de andere zijde evenzo de voorsteven, hoog oprijzend en ver uitlopend. Aan beide zijden was een beeltenis van de godin *Isis*, naar wie het schip was genoemd. Niet te vergeten ook de overige versieringen, de schilderijen en het vuurrode topzeil en vooral de ankers met de kaapstanders en de lieren en de hutten op het achterdek, alles maakte een geweldige indruk op mij. Je zou denken dat de bemanning een leger was. Er werd mij verteld dat het schip voldoende graan vervoerde om de Atheners gedurende een jaar te voeden. Een kleine, oude man die met een lichte helmstok de grote stuurriemen heen en weer bewoog, droeg de verantwoordelijkheid voor een veilige vaart van het schip.<sup>6</sup>

78

De *Isis* was niet het grootste vrachtschip, dat in de klassieke oudheid moet hebben rondgevaaren. Als we geloof mogen hechten aan de beschrijving van Athenaeus, een Griekse auteur uit de 3de eeuw n.Chr., was de *Syracusia*, in 240 v.Chr. gebouwd door de tiran van Syracuse, Hiëro II, nog veel groter en ook veel luxueuzer. Het zou een passagiersaccomodatie hebben gehad die op moderne cruiseschepen niet zou hebben misstaan en een laadvermogen dat dat van de *Isis* te boven moet zijn gegaan. Volgens Athenaeus, die de gegevens had gevonden in het werk van een tijdgenoot van Hiëro, Moschion, die het schip met eigen ogen had aanschouwd, was het op zeker moment geladen met zestigduizend *modii* (vierhonderd ton) graan, tienduizend amforen (vijfhonderd ton) gezouten vis, twintigduizend talenten (vijfhonderdtwintig ton) wol en nog eens twintigduizend talenten gemengde lading. Bovendien nog alle proviand voor de bemanning. De totale lading komt daarmee in de buurt van de tweeduizend ton.<sup>7</sup>

Het is hoogst twijfelachtig of de grote graanschepen uit de keizertijd hebben geleken op de *Isis* of de *Syracusia*. De luxe van de *Syracusia*, zoals de met mozaïek ingelegde vloeren, priëlen van witte klimop en wijnranken, wanden van cipressenhout en deuren van palmhout, ontbrak op praktisch alle vrachtschepen, die bijna uitsluitend waren ingericht voor het vervoer van lading. Het is zelfs waarschijnlijk dat de meeste graanschepen helemaal geen mammoetschepen waren en veel kleiner waren. Vooral op die schepen moet een overtocht voor passagiers geen pretje zijn geweest. Ze konden meevaren voor zover de lading dat toeliet, aanpassingen waren er zelden of nooit.

Slechts enkele gefortuneerde reizigers hadden een relatief aangename overtocht in cabines op het achterschip, de overigen moesten dicht opeen gepakt op het grote dek onder een overkapping van zeildoek beschutting zoeken tegen harde wind, water dat over het dek sloeg en felle zon. Daar brachten zij ook de nacht door op kleden en matjes. Soms, als ze het geluk hadden dat het schip niet vol geladen was, sliepen ze in hangmatten die zij in het ruim tussen de balken hadden opgehangen.

Hoeveel passagiers mee konden varen op de graanschepen is niet precies te zeggen. Maar het zullen er gauw enige honderden zijn geweest, misschien wel meer. Flavius Josephus (1ste eeuw) vertelt in zijn autobiografische schets *Vita* hoe het schip waarop hij van Judea naar Rome voer zeshonderd opvarenden had<sup>8</sup> en zijn tijdgenoot Lucas vertelt in *Handelingen van de Apostelen* dat Paulus een van de tweehonderdzesenzeventig passagiers was op een Alexandrijns schip dat op de kust van Malta strandde.<sup>9</sup> Helaas vertellen beide schrijvers niets over de grootte en het laadvermogen van beide schepen.

Voor de gemiddelde passagier kan de overtocht geen onverdeeld genoegen zijn geweest. Stewards, pursers en hutbedienden waren onbekend, de passagier moest voor zichzelf zorgen. Zeer rijke Romeinen lieten zich bedienen door slaven die zij mee op reis namen, de rest moest zelf voor eten zorgen. Wanneer passagiers aan boord kwamen sloten zij met de schipper een contract, waarin was opgenomen dat zij behalve op een plaats aan boord, meestal aan dek, ook aanspraak konden maken op drinkwater en op een plek om het meegebrachte voedsel klaar te maken. Onder normale omstandigheden moet dat laatste al een heel karwei zijn geweest temidden van een bonte verzameling van manden met voedsel, kruiken wijn, potten, pannen en bestek, die overal tussen de matjes en dekens lagen. Bij harde wind moet het bijna onmogelijk zijn geweest. De golven die over het dek sloegen maakten het bijna onmogelijk het voedsel te bereiden. Dat werd aan boord van de schepen namelijk gedaan op kleine komfoors, veelal gemaakt van lood. Ze hadden iets weg van een holle schoen en bestonden uit een gesloten reservoir met een cilindrische opening waarin water werd gegoten. In een holle kom boven op het waterreservoir werden stukken hout of houtskool gelegd om een vuur te maken. Op steunpunten konden een of meer potten boven het vuur worden geplaatst. Het was een ingenieus principe, waarbij het water in het reservoir voorkwam dat de temperatuur te hoog werd en het lood ging smelten.<sup>10</sup>

Passagiers moesten zuinig zijn met drinkwater. Op een schip dat enkele weken geen haven had aangedaan deed het gebrek aan water zich al snel voelen. Zelfs wanneer er voldoende water aan boord was, maakte men zich zorgen omdat het water na verloop van tijd niet meer drinkbaar was. Antieke encyclopedisten waren het erover eens dat het vooruitzicht van een gebrek aan drinkwater tot zo'n obsessie kon uitgroeien, dat de opvarenden linnen doeken rond het schip spanden, die vochtig werden van de

waterdamp. Ze wrongen die doeken dan uit en kregen zo een heel klein beetje brak water.<sup>11</sup>

### Vaarseizoen

Wie een reis wilde maken moest er rekening mee houden dat er niet in alle jaargetijden werd gevaren. In de bronnen lezen we dat de oude zeelieden een periode kenden waarin de zeeën niet werden bevaren. De Romeinse auteurs hadden er zelfs een officiële term voor: *mare clausum* (gesloten zee). Over de lengte van het gesloten seizoen laten verschillende auteurs zich uit. De dichter Hesiodus hanteerde in de 7de eeuw v.Chr. een zeer beperkt tijdschema: vijftig dagen middenin de zomer, vanaf de zonnewende, 21 juni, tot ongeveer 15 augustus.<sup>12</sup> Maar Hesiodus was een typische landman en zijn aanbevelingen werden door de zeelieden zeker in de wind geslagen. Andere auteurs laten geluiden horen die wijzen op een veel langer vaarseizoen. Euripides<sup>13</sup> neemt met zijn mededeling dat het sterrenbeeld van de Hyaden een vast baken was voor de zeelieden, impliciet aan dat de ondergang van deze sterren, in Athene rond 11 november, de veiligheid op zee sterk verminderde en dus het tijdstip aangaf om de schepen aan land te trekken. De Romeinse dichter Vergilius<sup>14</sup> volgt hem hierin. Hij noemt eveneens de Hyaden maar tevens de Plejaden, die tussen 22 april en 10 mei opkomen en tussen 28 oktober en 9 november van het firmament verdwijnen. Vergilius geeft dus zowel een aanwijzing voor het einde als voor het begin van het vaarseizoen. Een duidelijke indeling van het totale vaarseizoen wordt geboden door Vegetius, een schrijver die in de 4de eeuw n.Chr. een uitgebreide verhandeling schreef over het Romeinse leger en de vloot (*Epitome Rei Militaris*). Daarin vertelt hij hoe er in de Romeinse tijd werd gedacht over de zeevaart in de verschillende jaargetijden:

De woeste en onstuimige zee laat scheepvaart niet gedurende het hele jaar toe. Sommige maanden zijn daarvoor zeer geschikt, sommige maanden zijn twijfelachtig en in de overige maanden is volgens de wetten der natuur zeevaart voor schepen uitgesloten. Bij de opkomst van Pacho, dat wil zeggen na de opkomst van de Plejaden vanaf de zesde dag voor de kalendae van juni [27 mei] tot de opkomst van Arcturus, dat is tot de achtste dag voor de kalendae van oktober [24 september], wordt de zeevaart veilig geacht omdat de weldadige zomer de stormkracht doet afnemen. Vanaf die tijd tot de derde dag voor de de Idus van november [11 november] is de zeevaart onzeker en dreigen er bovendien gevaren omdat na de idus van september [13 september] Arcturus, een zeer onstuimige ster, opkomt. En vanaf de achtste dag voor de kalendae van oktober [24 september] nemen harde stormen, behorende bij de dag- en nacht-evening, een aanvang. Rond de negende oktober komen de regenbrengende Haedi op en op de vijfde dag voor de idus van dezelfde maand [11 oktober] Taurus. Vanaf de maand november verstoort de winterse ondergang van de Vergiliae (Plejaden) de zeevaart met

talrijke stormen. Vanaf de derde dag voor de idus van november [11 november] tot de zesde dag voor de idus van maart [10 maart] zijn de zeeën gesloten. Want het weinig daglicht, de lange nachten, het dichte wolkendek, de duistere mist, regenvlagen of sneeuwbuien houden niet alleen de schepen van zee, maar ook reizigers van het land.<sup>15</sup> Maar al werd er gesproken over een 'gesloten seizoen', daarmee is niet gezegd dat de scheepvaart in de wintermaanden ook werkelijk stil lag. Winstbejag van individuele handelaren, de voedselvoorziening van de stad Rome en militaire en politieke oogmerken waren de belangrijkste redenen om in de wintermaanden toch zee te kiezen. De ellende van de ongunstige weersomstandigheden werd op de koop toe genomen.

Bij een zeereis over open zee was het altijd weer een spannende aangelegenheid wanneer en waar precies een kust zou worden bereikt. Bij gebrek aan een kompas was het bijna onmogelijk de koers exact uit te zetten en de afgelegde afstand goed te meten. De zeelieden moesten alles doen met het blote oog. In de zomermaanden, wanneer de lucht helder is, konden ze zich oriënteren op de stand van de zon en 's nachts op de sterren. Het was al aan de oude Phoeniciërs en Grieken bekend dat bij het vorderen van de nacht de sterren lijken rond te draaien rond de hemelnoordpool, zodat precies kan worden nagegaan waar een bepaalde ster zich op een bepaald uur van de nacht bevindt. Het meest betrouwbare baken zijn de sterren die het dichtst bij de hemelnoordpool staan, omdat die in hun kringloop het minst van positie veranderen, terwijl de sterren die verder van die hemelnoordpool afstaan in steeds grotere kringen rond-draaien en daardoor in de loop van de nacht over de horizon lijken te verdwijnen. Het waren dan ook de sterren vlak bij de hemelnoordpool waarop de zeevaarders zich richtten. Homerus wist al dat zeelieden koersten op de Grote Beer. Na Homerus zou de kennis van de hemellichamen snel toenemen. Zo leerde men door de contacten met de Phoeniciërs dat het sterrenbeeld van de Grote Beer veel minder aanwijzingen geeft over het noorden dan de ster Kochab, die deel uitmaakt van het sterrenbeeld van de Kleine Beer, die nog dicht bij de noordhemelpool staat en daardoor de hele nacht goed zichtbaar blijft.

### Reisdoelen

Reizen om het reizen kwam nauwelijks voor. Men begaf zich op weg met een vooropgesteld doel. In de keizertijd was er een reden om te reizen bij gekomen: het toerisme. Rijke Romeinen wilden met eigen ogen de restanten van oude beschavingen bezoeken, ze wilden zelf de sporen van het verleden aanschouwen. Het is niet verwonderlijk dat de meeste toeristische reisdoelen in het oosten lagen. Het rijke verleden van Griekenland, Klein-Azië en Egypte oefende een grote aantrekkingskracht uit op de met een cultureel minderwaardigheidscomplex worstelende Romeinen. Een tour langs de Griekse steden stond hoog op het verlanglijstje van de reislustige Romein. Hij bezocht Athene, Sparta,

Corinthe, Delphi en Olympia, en daarna soms ook nog de eilanden en de Griekse steden in Klein-Azië. Evenals de moderne toerist werd hij over de voornaamste bezienswaardigheden geïnformeerd door reisgidsen. De beroemdste, te vergelijken met de moderne Baedeker of de Guide Bleu, was het 'Gidsboek door Griekenland' van de hand van Pausanias, een rondreizende geograaf uit de 2de eeuw n.Chr. Hij beperkte zich niet tot feitelijke gegevens, maar ging ook in op de mythologische, religieuze en folkloristische achtergronden van een monument, zoals in het hieronder volgende fragment over de Atheense Akropolis goed is te zien:

82

Er is maar één toegangsweg naar de Akropolis, een andere mogelijkheid om er te komen is er niet omdat het hele terrein steil is en versterkt met een stevige muur. De monumentale poort heeft een dak van wit marmer en de schoonheid en grootte van de marmerblokken zijn tot nu toe nimmer geëvenaard....Ter rechterzijde van de poort is een heiligdom van de Overwinning zonder vleugels. Vandaar uit kan men de zee zeer goed zien. Het was op deze plaats, zo wordt verteld, dat Aegeus zich in zee stortte en omkwam. Want het schip dat de kinderen naar Kreta bracht, placht met donkere zeilen uit te varen; maar toen Theseus vol durf uitvoer om de stier, Minotaurus genaamd, te bestrijden vertelde hij zijn vader dat hij witte zeilen zou hijsen wanneer hij zou terugvaren na zijn overwinning op de stier; maar nadat hij zich van Ariadne had ontdaan, vergat hij dat te doen. Toen Aegeus het schip met zwarte zeilen zag terugkeren, dacht hij dat zijn zoon dood was, stortte zich naar beneden en stierf.<sup>16</sup>

Over de aantallen mensen die de culturele tour langs Griekenlands beroemdste monumenten maakten, ontbreken ons de gegevens. Het enige dat we weten is dat er tijdens de Olympische Spelen een hausse aan bezoekers was. Klaarblijkelijk knoopte men aan het bezoek van de Spelen nog een vakantie vast.

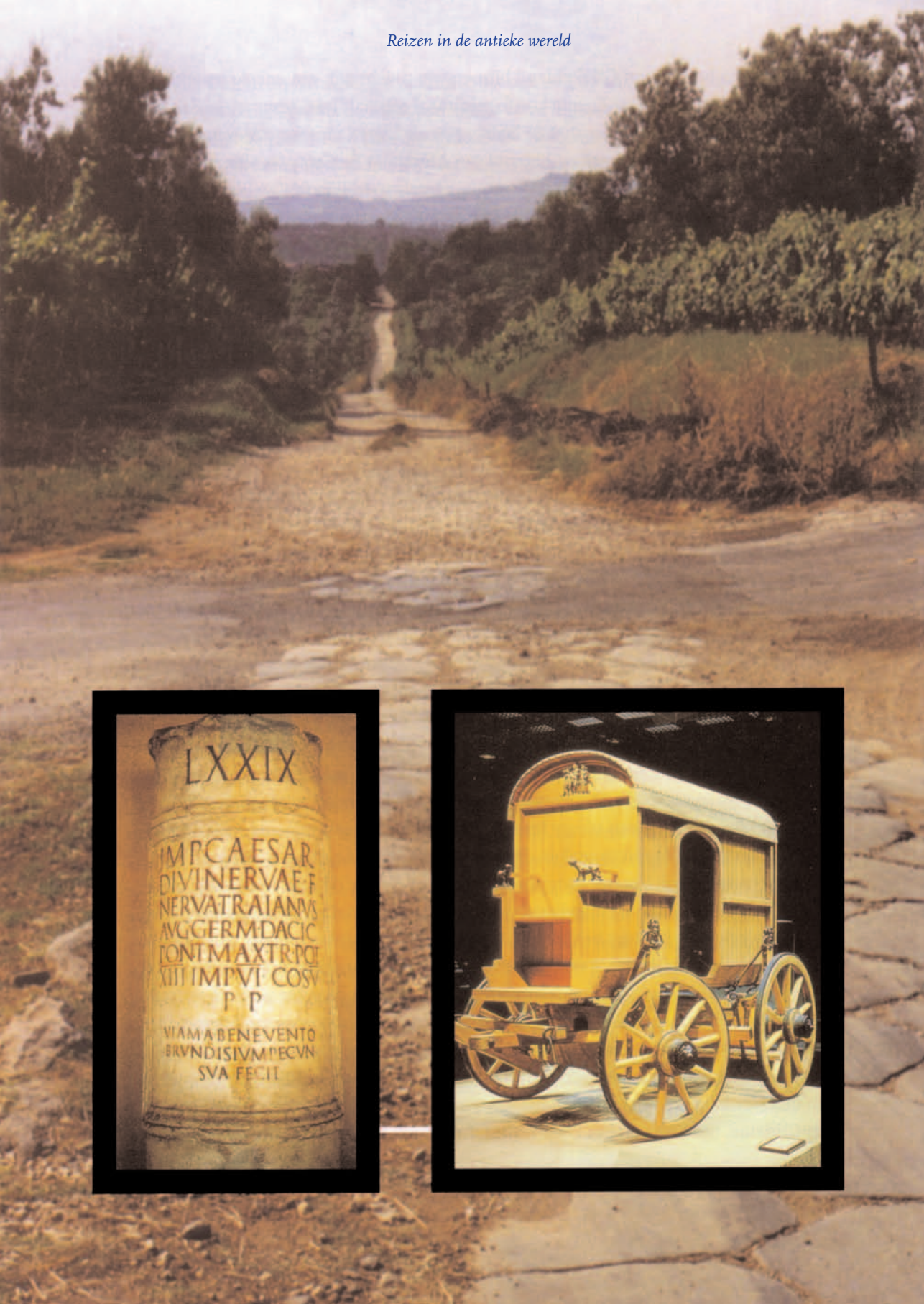
Ook de keizers reisden geregeld naar Griekenland, waar ze het nuttige en het aangename met elkaar verenigden. Een heel bijzondere reis maakte keizer Nero in het jaar 66. Hij was een echte filhelleen en nam deel aan de zangwedstrijden van de vier grote kransspelen, de Pythische, de Isthmische, de Nemeïsche en de Olympische Spelen, die op zijn speciale verzoek alle vier in één jaar werden gehouden. Als zanger en treurspelspeler behaalde hij telkens de eerste prijs. Bij de wagenrennen in Olympia werd hij eveneens tot overwinnaar uitgeroepen, hoewel hij uit zijn wagen werd geslingerd en de race niet voltooide. Een echte reiskeizer was Hadrianus. Zijn reislust was zo groot, dat hij alles wat hij over de wijde wereld had gelezen ter plekke wilde onderzoeken. Zijn nieuwsgierigheid bracht hem herhaalde malen in Griekenland en Klein-Azië, maar ook in rijkdelen die andere keizers alleen maar van de kaart kenden. Germanië, Gallië, Brittannië, Noord-Afrika, Palmyra, de streken rond de Eufraat, Arabië, Judea, Thracië, Dacië, Pannonië en Macedonië werden door de keizer bezocht. Talrijke monumentale bouwwerken leggen nog altijd getuigenis af van Hadrianus' betrokkenheid.

Kon een bezoek aan Griekenland binnen een tijdsbestek van enkele maanden plaatsvinden, een reis naar Egypte kostte minimaal een half jaar, soms meer dan een jaar. Men reisde in september met de laatste graanschepen mee naar Alexandrië, waar de Pharos, de bibliotheek en het graf van Alexander de Grote werden bezocht. Vervolgens zakte men de Nijl af naar de monumentale overblijfselen van de Egyptische beschaving. Een toeristische uitvalsbasis werd Memphis, van waaruit bezoeken werden gemaakt naar de piramiden, de rotsgraven in het Dal der Koningen, de ruïnes van Thebe en de kolossen van Memnon. Met de eerste graanschepen van het jaar daarop keerde men weer naar Rome terug. Sommigen deden dat rechtstreeks, anderen voeren mee met kleine vrachtaarders langs de kusten van Klein-Azië en Griekenland en bereikten zo Italië.

Of men nu in Griekenland was geweest of in Egypte, het thuisfront moest het weten. De meeste toeristen keerden rijk met souvenirs beladen huiswaarts. Iedere stad of regio had wel zijn eigen souvenirs: Athene honing, Syrië glas, Alexandrië papyrus en flesjes nijlwater. En dan had een stad van betekenis natuurlijk ook nog kleine replica's van beroemde beelden of beeldjes van de beschermgod(in) van een stad.

In de late Oudheid kwam er een nieuwe toeristische attractie bij: het Heilig Land. De triomf van het christendom in de 4de eeuw bracht velen ertoe de heilige plaatsen te bezoeken. Als zij dat al niet spontaan deden, werden zij er wel van hogerhand op gewezen dat een pelgrimage naar de bijbelse plaatsen hoorde bij het ware geloof. Er kwamen zelfs reisgidsen – de oudste daarvan rond 331 geschreven door een anonieme burger uit Bordeaux (het *Itinerarium Burdigalense*) – waarin de lezers zowel religieuze als praktische informatie werd voorgeschoteld. De auteurs geven een uitgebreide beschrijving van de heilige plaatsen. Vooral de plaatsen in Jeruzalem waar Jezus de laatste dagen van zijn leven doorbracht, worden in bloemrijke bewoordingen onder de aandacht van de lezers gebracht. Sommige pelgrims waren zo geïmponeerd door wat zij ter plekke zagen dat ze niet meer naar huis terugkeerden, maar in de nabijheid van die heilige plaatsen een nieuw leven begonnen. En dat stimuleerde weer andere pelgrims om dezelfde reis te maken. De meest bekende is Egeria. Zij reisde in 381 vanuit het westen van het rijk, Noordwest-Spanje of Frankrijk, naar het Heilig Land en Egypte en heeft daarvan uitgebreid verslag gedaan. Gemakkelijk zullen Egeria en de andere pelgrims het niet hebben gehad. Zowel te land als ter zee was de situatie onveilig geworden. Piraterij en banditisme hadden de kop weer opgestoken omdat de controle door leger en vloot was weggefallen. Maar voor de echte pelgrim vormde dit geen bezwaar om op reis te gaan. Hem of haar stonden de woorden van Hieronymus, die zich in 386 in Bethlehem had teruggetrokken, voor ogen:

Het is een onderdeel van het geloof God te aanbidden op de plaatsen waar de voeten van de Heer hebben gestaan, en zijn ogen te richten op de sporen van de Geboorte van Christus, het Kruis en het Lijden, alsof die sporen van recente datum waren.<sup>7</sup>





Pl. 1. (artikel FIK MEIJER) Plaveisel van de Via Appia nabij de Fosso Sole Luna (A. Esch, *Römische Strassen in ihrer Landschaft*, Mainz 1997, Abb. 17).

Pl. 2. (artikel FIK MEIJER) Mijlpaal nr. 79 van de Via Appia Traiana, opgericht bij de aanleg van de weg onder keizer Trajanus. Gevonden in de omgeving van Cannae (Apulië).

Pl. 3. (artikel FIK MEIJER) Reconstructie van een Romeinse reiswagen; de koets is opgehangen in leren riemen. Uit Macedonië (Keulen, Römisch-Germanisches Museum).

Pl. 4. (artikel FIK MEIJER) Maquette van Portus, de haven van Rome. De zeshoekige binnenhaven werd aangelegd onder Trajanus (Rome, Museo di Porta S. Paolo).



Korte bibliografie

- J.M. ANDRÉ-M.F. BASLEZ, *Voyager dans l'antiquité* (Paris 1993).  
L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World* (Princeton 1972).  
L. CASSON, *Travel in the Ancient World* (London 1974).  
L. CASSON, *The Ancient Mariners* (Princeton 1991).  
O.A.W. DILKE, *Greek and Roman Maps* (Londen 1985).  
E. GALILI-J. SHARVIT, *Ship Fittings and Devices Used by Ancient Mariners: Finds from Underwater Survey's, Tropis 5* (1999) 167–83.  
M. GIEBEL, *Reisen in der Antike* (Düsseldorf-Zürich 1999).  
O. HÖCKMANN, *Antike Seefahrt* (München 1985).  
F. MEIJER, *Paulus' zeereis naar Rome. Een reconstructie* (Amsterdam 2000).  
P. POMEY (ed.), *La navigation dans l'antiquité* (Aix-en-Provence 1998).  
J.H. PRYOR, *Geography, Technology and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649–1571* (Cambridge 1992).

86

Noten

- <sup>1</sup> *Handelingen van de Apostelen* 27:1–28:16.  
<sup>2</sup> Horatius, *Satiren* 1, 5.  
<sup>3</sup> Synesius, *Epistulae* 4.  
<sup>4</sup> Plutarchus, *Leven van Gaius Gracchus* 7.  
<sup>5</sup> Procopius, *De Gothische Oorlog* 5, 147.  
<sup>6</sup> Lucianus, *Navigium Isidis* 5.  
<sup>7</sup> Athenaeus, *Deipnosophistae* V 206d–209b.  
<sup>8</sup> Flavius Josephus, *Vita* 15.  
<sup>9</sup> *Handelingen van de Apostelen* 27:37–44.  
<sup>10</sup> Ik baseer mij op GALILI-SHARVIT (1999).  
<sup>11</sup> Plinius de Oudere, *Naturalis Historia* 31, 70–71; zie ook ANDRÉ-BASLEZ (1993) 495.  
<sup>12</sup> Hesiodus, *Werken en Dagen* 663–665.  
<sup>13</sup> Euripides, *Ioon* 1156.  
<sup>14</sup> Vergilius, *Georgica* 1, 137–138.  
<sup>15</sup> Vegetius, *Epitome Rei Militaris* 4, 39.  
<sup>16</sup> Pausanias, *Gidsboek door Griekenland* 1, 22, 4–5.  
<sup>17</sup> Hiëronymus, *Epistulae* 47, 2, 2.

## Rustpauze onderweg

### Herbergen en wisselstations

**W**ie op reis is heeft op gezette tijden behoefte aan eten en drinken, en aan een bad en een bed. Langs het uitgestrekte Romeinse wegennet groeide dan ook in de loop van de tijd een flink aantal herbergen waar aan deze behoeften kon worden voldaan, en waar tevens rijdieren konden worden ververst of gestald. In de eerste plaats waren deze uitspanningen bestemd voor wie van overheidswege op weg was: ambtenaren op dienstreis en de koeriers van de officiële postdienst. Deze twee categorieën gebruikers moesten zich als zodanig kunnen identificeren.

De meest simpele vorm van zo'n uitspanning was het paardenwisselstation (*mutatio*), doorgaans om de 10 mijl. Dit omvatte niet meer dan een stal met verse rijdieren. Soms kon men daar een beroep doen op de diensten van een hoefsmid of een veearts. Voor het onderhoud van zo'n station was een nabijgelegen nederzetting of stad verantwoordelijk.

Veel uitgebreider was de *mansio* (herberg), die doorgaans op een dagreis afstand van de volgende lag, en voorzieningen had voor overnachting en voor maaltijden. Veel *mansiones* boden ook de faciliteiten van een badhuis en een smidse.

Niet iedereen bezocht onderweg een herberg. De hoogste klasse, die van de senatoren, maakte tijdens reizen zoveel mogelijk gebruik van haar netwerk van relaties en logeerde onderweg bij voorkeur in villa's van vrienden op het platteland, of in huizen van de lokale élite in de steden. Ook de militaire eenheden, die veelvuldig gebruik maakten van het wegennet, waren zoveel mogelijk 'self-supporting'.

#### Archeologisch onderzoek

Door archeologisch onderzoek zijn in de 20ste eeuw sporen van een groot aantal wisselstations en *mansiones* tevoorschijn gekomen. Deze resten zijn vaak moeilijk als zodanig te herkennen, aan de ene kant doordat de geïsoleerde ligging identificatie moeilijk maakt, en aan de andere kant doordat men bij de aanleg gebruik maakte van eenvoudige of vergankelijke bouwmaterialen. De belangrijkste aanwijzing is natuurlijk hun ligging aan een Romeinse hoofdweg, aan een knooppunt van wegen of bij een bergpas. Daarnaast zijn op de Tabula Peutingeriana steden en herbergen elk door een symbool aangegeven, wat hun identificatie in een aantal gevallen mogelijk maakt (Pl. 6).

Het is aan systematisch onderzoek van provinciaal-Romeinse archeologen in vooral Midden- en West-Europa te danken dat wij een aantal *mansiones* en wisselstations kennen, maar vaker is men van toevalstreffers afhankelijk. Een aantal vondsten uit Zwitserland, Duitsland, Italië en Engeland wordt hieronder gepresenteerd.

Pl. 6. ( artikel THEA L. HERES)de Deel van d*Tabula Peutingeriana* met daarop aangegeven het gebied rond Nijmegen ('Noviomagi', bovenaan midden) (publicatie Museum Het Valkhof Nijmegen).

Pl. 5. (artikel FIK MEIJER) Muurschildering uit Stabiae van een niet nader geïdentificeerde haven die sterk doet denken aan de haven van Puteoli (Napels, Museo Archeologico Nazionale).

88



F R A N C I A



PARIS

Reruiges

Cambiovicenses

Comnata

Volcetes Itosi Umbrancia

Gedalusium

Nagmus

Ad portu. Ad stabulu olearium

Caput Budelli. Modolana

Swaddurusi. psidium

Baccarus

Door de aard van hun functie zijn, zoals gezegd, simpele wisselstations moeilijk te identificeren. Dat neemt niet weg dat de *mutatio*, zeker in die delen van het Romeinse Rijk waar nederzettingen ver uit elkaar lagen en steden zeldzaam waren, een belangrijke functie vervulde. Maar na de Oudheid werden veel *mutationes* verlaten, waardoor het bouwsel verging. De materialen werden elders opnieuw gebruikt, of het geheel ging langzaam weer op in het landschap. Zo mag het een wonder heten dat er onder andere bij de bergpassen van Romeins Zwitserland sporen van wisselstations bewaard zijn. Uit de aangetroffen resten is overigens lang niet altijd op te maken of het om een paardenwisselstation dan wel een echte herberg gaat, of dat beide gecombineerd zijn.

## Zwitserland

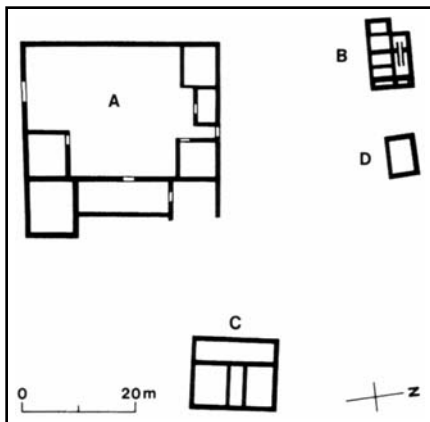
Romeins Zwitserland was verdeeld over de provincies Germania Superior en Raetia. Bij het Vierwoudstedenmeer ligt Alpnach (kanton Obwalden), waar in 1913 Romeinse resten werden ontdekt (afb. 1).<sup>1</sup> Het totale oppervlak ervan is 60x62 m, verdeeld over vier gebouwen: A en C zijn verblijfs- en slaapruiden; B is in elk geval een badgebouw, zoals blijkt uit de aanwezigheid van een hypocaust; D is met zekerheid als kelder te herkennen. IJzeren gereedschappen, munten en aardewerk behoren tot de vondsten en bepalen de datering van het gebouw tussen 50 n.Chr. en de late 3de eeuw. Het complex lag aan de hoofdweg van *Vindonissa* (Windisch) naar de Povlakte. Door de aard en ligging is dit bouwwerk zeker te identificeren als een wisselstation en/of herberg.

Een gelijksoortige combinatie is aangetroffen in Bondo (kanton Graubünden), bij de van oorsprong Romeinse weg die opklimt naar de Julierpas en vandaar naar Italië en het Comomeer afdalt (afb. 2). Middeleeuwse muren van 3 m dik staan daar op een laat-Romeinse vestingmuur. In het *Itinerarium Antonini* heet de plaats 'wisselstation *Murus*'.<sup>2</sup>

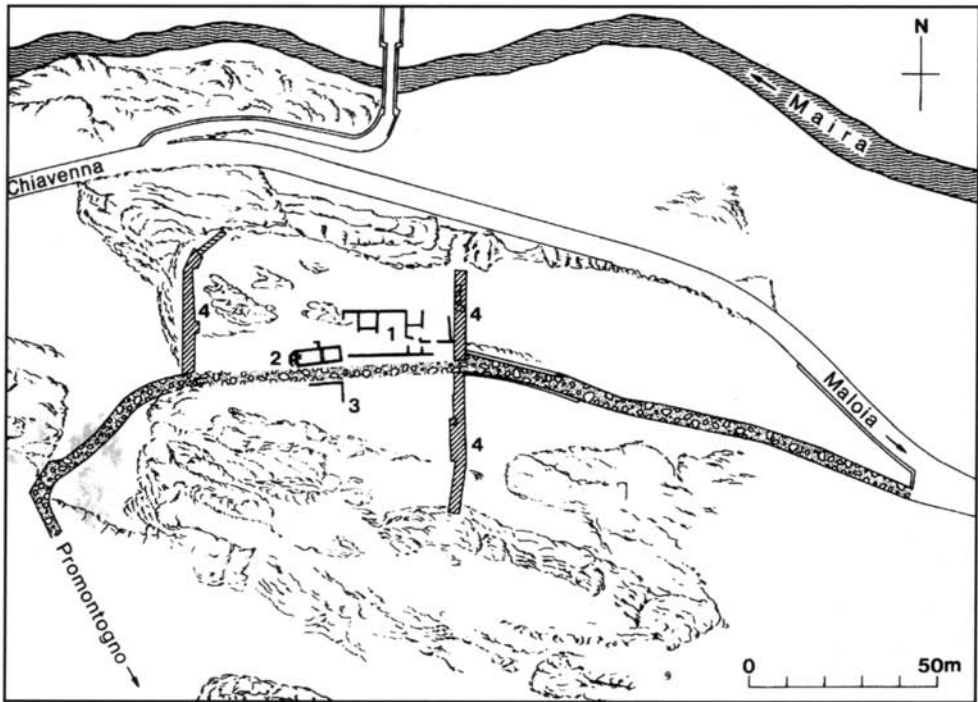
In het dal van Frick (kanton Aargau) bogen vermoedelijk enkele wegen af van de Romeinse hoofdweg van *Augusta Raurica* (Augst) naar *Vindonissa*. Behalve muurresten werden er munten, aardewerk en metalen voorwerpen aangetroffen. Onder de laatste was een opvallend grote hoeveelheid paardenbeslag en -tuig, waardoor men op dit belangrijke knooppunt de plaats van een *mansio* met wisselstation vermoedt.<sup>3</sup> Bij dergelijke knooppunten werd soms een altaar aan de weggodinnen opgericht (afb. 3). Op een afgelegen positie in het Berner-Oberland bij Innertkirchen gaven vondsten van

paardenbeslag aanleiding tot de veronderstelling dat er een wisselstation lag bij de klim naar de Sustenpas.<sup>4</sup>

Bijna even geïsoleerd en op een hoogte van niet minder dan 2065 m liggen bij Lenk (kanton Bern) aan de oever van het Iffigmeer Romeinse daktegels, die daar in 1983 door een vakantieganger ontdekt werden. Betreft het ook hier een wisselstation bij een oude weg die naar Wallis afdaalde, of gaat het om een pasheilighdom?<sup>5</sup>



Afb. 1. Romeins wisselstation bij Alpnach, Zwitserland (Drack-Fellmann 1988, Abb. 302).



Afb. 2. Romeins wisselstation *Murus* bij Bondo, Zwitserland (Drack-Fellmann 1988, Abb. 347): (1) mansio, (2) badgebouw, (3) groot gebouw, (4) middeleeuwse versperring.

Afb. 3. Altaar voor de weggodinnen van de twee- drie en vier-sprongen. De inscriptie luidt: BIVIS/TRIVIS/QUADRV/VIS (Avenches/*Aventicum*, Zwitserland).





Pl. 7. (artikel THEA L. HERES) Amor: fragment van een wandschildering in de *mansio* te Riom-Parsonz (Zwitserland) (Drack-Fellmann 1988, Tafel 7a).

Eveneens heel simpel zijn de overblijfselen van het wisselstation in Zernez (kanton Graubünden), de meest oostelijke vindplaats van Romeins Zwitserland, waar vanaf 1968 resten van een *mutatio* zijn aangetroffen. Het is een vierkant hoofdgebouw, met houten aanbouw eromheen. Dit station was vooral in de 3de en 4de eeuw n.Chr. in gebruik aan de weg richting Ober-Engadin.<sup>6</sup>

Wellicht de fraaiste inrichting had de *mansio* van Riom-Parsonz, eveneens in kanton Graubünden, waarvan in 1973 de eerste vondsten gedaan werden. De gebouwen omvatten onder andere een hoofdgebouw A, een badgebouw C en een bakkerij D (afb. 4); zowel in het hoofd- als in het badgebouw werden resten van wandschilderingen ontdekt (Pl. 7). Net als Bondo lag ook Riom aan de belangrijke route over de Julierpas; de onderzoekers vermoeden dat voor de steile klim (tussen het moderne Salux en Tiefencastel) op deze plaats muil dieren en knechten gereed stonden.<sup>7</sup>

### Duitsland

In 1990 werd in Zuid-Duitsland in het Egerdal bij Bopfingen-Flochberg een stuk Romeinse weg met aangrenzende fundamenten van gebouwen blootgelegd. Het tracé in kwestie ligt op een belangrijke oost-westas: van Regensburg (*Castra Regina*) in het oosten via *limes-castellum* Aalen naar Mainz (*Mogontiacum*), en naast de moderne Bundesstrasse B 29 tussen Aalen en Nördlingen. De bouwresten omvatten een groot stenen gebouw en drie kleinere gebouwen; zowel een van de kleine gebouwen als een vertrek van het grote bevatten een hypocaust. Dit laatste vertrek is mogelijk de gelagkamer van een herberg geweest, het kleinere gebouw met hypocaust een badhuis met een *caldarium* en een *frigidarium* (Pl. 8). Een derde fundament, van 38xca. 10 m, was te herkennen als een stal en wagenstalling; een vierde tenslotte, vierkant van vorm, was misschien een heiligdom. Het geheel wordt in de 3de eeuw n.Chr. gedateerd en is één van de weinige bekende herbergen/wisselstations in Romeins Zuid-Duitsland.<sup>8</sup>



Pl. 8. (artikel THEA L. HERES)  
Bopfingen-Flochberg:  
opgraving van het hoofdgebouw van de herberg en het badgebouw (voorground) (Krause 1993, Abb. 4).

93

HERMENEUS LXXIII/II

Pl. 9. (artikel THEA L. HERES)  
*Mutatio Valesio*, overzicht van het laatantieke badgebouw (Boersma-Yntema 1987, Tav. XXVIII).



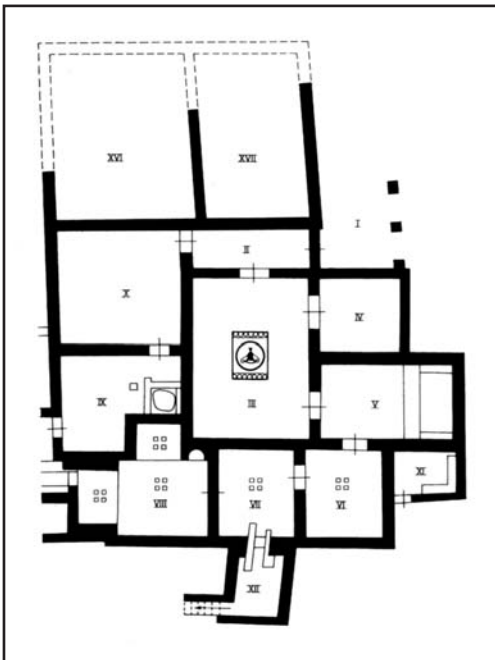




Afb. 4. Romeinse herberg bij Riom-Parsonz, Zwitserland (Drack-Fellmann 1988, Abb. 457).

94

Afb. 5. Valesio, gereconstrueerde plattegrond van de laat-Romeinse baden (Boersma 1990, Fig. 30).



## Italië

In de Po-vlakte was vanaf de Romeinse Republiek een uitgebreid wegennet aanwezig en in 1990 begon daar een onderzoek dat zich concentreerde bij Ficarolo, gelegen aan de antieke *via Flaminia (minor)*, ongeveer halverwege tussen Padua en Bologna. Een enorme Romeinse *villa rustica* werd daar blootgelegd, waarbij gaandeweg duidelijk werd dat deze villa een *mansio* was geweest, inclusief wisselstation en reparatiewerkplaats. Het hoofdgebouw was 50 m lang en dateerde in eerste aanleg uit de laatste eeuw van de Republiek. In de 6de eeuw werd het voor het laatst, en nog maar ten dele, bewoond.

Eveneens in Italië, maar dan in het diepe zuiden van Apulië, voerde een équipe van de Vrije Universiteit (Amsterdam) in de jaren '80 van de 20ste eeuw onderzoek uit in het gebied rond de *via Traiana Calabria*, een kortere doorsteek van de *via Appia*, die onder keizer Trajanus tussen Benevento en Brindisi werd aangelegd. Aan een al veel oudere weg van Brindisi naar Otranto, die nu in het officiële tracé werd opgenomen, waren tussen de steden Brindisi, Lecce en Otranto enkele wisselstations nodig. Hiervan was *mutatio Valentia* (modern Valesio) er één. Het voornaamste deel dat is blootgelegd betreft een laatantiek badcomplex met een oppervlak van ca. 30x34 m.<sup>9</sup> De ingangshal bevatte een zwart-wit mozaïek met afbeelding van een kantharos en in drie zalen was vloerverwarming via een hypocaust aanwezig (afb. 5 en Pl. 9). Het complex was nauwelijks een eeuw in gebruik, en werd in de eerste helft van de 5de eeuw n.Chr. verlaten.

## Een reisbeker annex route-kaart

In enkele artikelen in dit themanummer is een aantal antieke reisgidsen en -kaarten besproken. Een reiziger in de oudheid die

Afb. 6.  
 Vicarello, zilve-  
 ren beker in de  
 vorm van een  
 mijlpaal met  
 de plaatsna-  
 men tussen  
 Cadiz en  
 Rome. De  
 namen van de  
 reisoute staan  
 in de accusati-  
 vus. Te herken-  
 nen zijn boven-  
 aan o.a.  
*Nemausum*  
 (Nîmes) en  
*Arelata* (Arles),  
 onderaan  
*Taurinis*  
 (Turijn) en  
*Ticinum*  
 (Pavia).



## AGADES

AMBRVSSVM	XV
NEMAVSVM	XV
VGERNVM	XV
ARELATA	VIII
ERNAGINVM	VI
CLANVM	VIII
CABELLIONEM	XII
APTAMIVLIAM	XII
CATVIA CIAM	XII
ALAVNIVM	XVI
SEGVSTERONEM	XXIII
ALABONTEM	XVI
VAPPINCVM	XVIII
CATVRIGOMAGVM	XII
EBVRODVNVVM	XVIII
RAMAM	XVII
BRIGANTIVM	XXVIII
DRVANTIVM	XI
SEGVSIONEM	XXIII
OCELVM	XXVII
TAVRINIS	XX
QVADRATA	XX
RIGOMAGVM	XVI
CVTTIAS	XV
LAVMELLVM	XXIII
TICINVM	XXI
ÐCCC	

over een reiskaart of reisgids beschikte kon aan de hand van de symbolen zijn volgende overnachtingsmogelijkheid plannen. Heel handig was de reiziger die op een zilveren drinkbeker de reisroute met afstanden tussen Cadiz (*Gades*) en Rome liet graveren; deze reisroute is tegenwoordig bekend als het *Itinerarium Gadense*. Om de overeenkomst met een wegwijzer nog sterker te maken kreeg de beker, die ruim 8 cm hoog is, de vorm van een mijlpaal (afb. 6). Dit ongewone voorwerp kwam in 1852 tevoorschijn uit een bronheiligdom bij Vicarello, bij het meer van Bracciano ten noorden van Rome. De vondst bestond verder onder andere uit een bronzen amfoor en een muntschat; zij werden opgenomen in de Vaticaanse collecties. Een inscriptie op de beker vermeldt een wijding aan Apollo door ene Claudius Severianus: *APOLLINI SANCTO CL. SEVERIANVS D(onum) D(edit)*.<sup>10</sup>

### Mansiones binnen de Romeinse steden

Ook binnen de muren van Romeinse provinciestedjes zijn enkele plattegronden van herbergen blootgelegd. Ze zijn daar meestal direct naast de stadspoorten gelegen. In deze gevallen konden natuurlijk zowel lokale bewoners als reizigers ervan gebruik maken. Herbergen hadden geen goede naam, onder andere door de (clandestiene)

Pl. 10. (artikel HETTY VAN ROOIJEN-DIJKMAN) Zijde IV van het fries rond het monument voor Aemilius Paulus te Delphi. Afgebeeld zijn scènes van de strijd tussen Romeinen en Macedoniërs; de laatsten dragen ronde schilden, de Romeinen langwerpige (museum van Delphi, dia T.L. Heres).

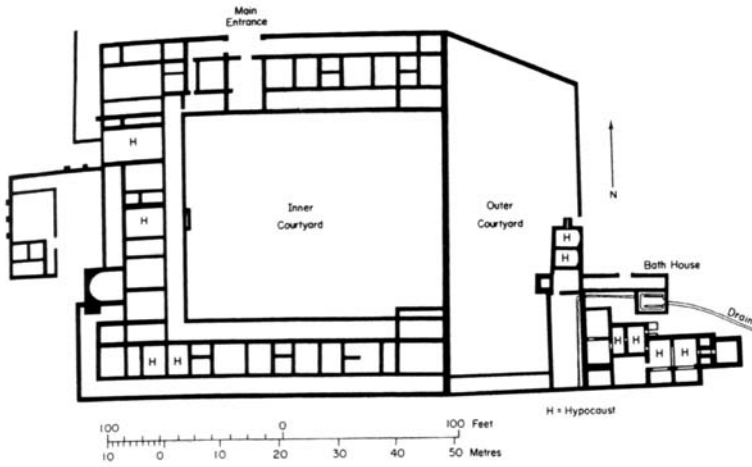
Pl. II. (artikel J.M. BREMER) Votieficoon met afbeelding van een schip dat in gevaar verkeert. Tempera op hout, 1619. Amorgos, klooster Panagia Chozoviotissa (catalogus *Griekenland en de zee*, Amsterdam 1987, Cat.nr. 203).

96





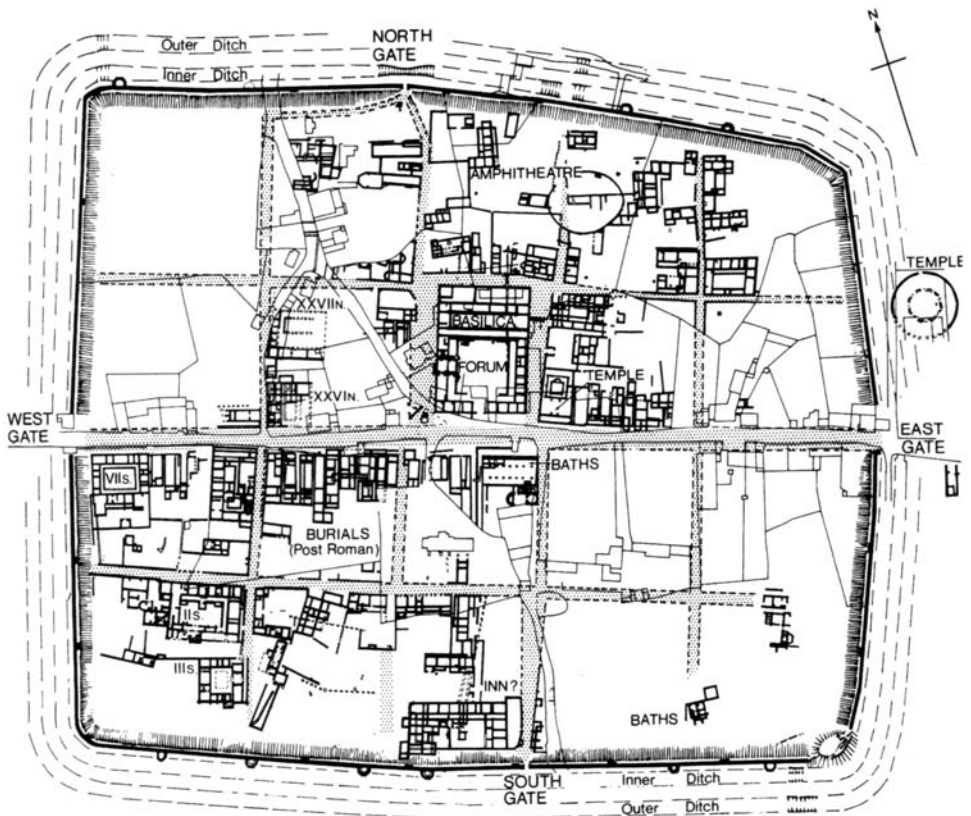
Pl. 12. (artikel VINCENT HUNINK) Tim Severins 'Brendan' (frontispice boek Tim Severin).

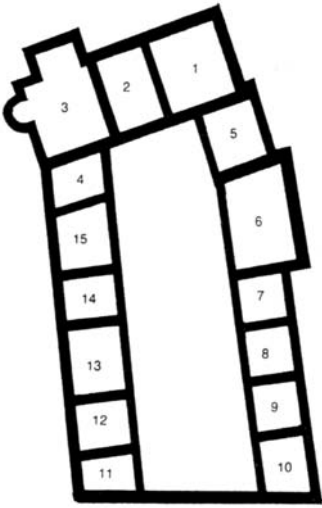


Afb. 7. The mansio van Silchester (Wacher 1992, Fig. 62).

98

Afb. 8. Caerwent. De mansio ligt binnen de zuidpoort (Wacher 1992, Fig. 82).





Afb. 9. De *mansio* in de burgernederzetting van Vindolanda (De Blois 1986, p. 111).

uitoefening van prostitutie en door de gelegenheid tot gokken. Er zijn dan ook richtlijnen bekend van de overheid waarin het bezoek aan dergelijke gelegenheden afgeraden werd.<sup>11</sup>

In Pompeii zijn vier herbergen bij de zuidelijke Porta Stabiana geïdentificeerd, alle met een open bar aan de straat, en negen bij de noordelijke Porta Ercolano. In Ostia ligt bij de Porta Marina de *caupona* (hotel met tapgelegenheid) van Alexander Helix (Reg. IV viii 4). Het pand beschikt over een aantal kleine achterkamertjes en is gedeeltelijk in de oude stads-

poort gebouwd. Een afbeelding van Venus doet vermoeden dat er ook andere activiteiten dan alleen eten, drinken en slapen plaatsvonden.

In Groot-Brittannië is een aantal *mansiones* bij stadspoorten teruggevonden, onder andere in Silchester (*Calleva Atrebatum*) en Caerwent (*Venta Silurum*). De bekendste is die van Silchester, gelegen vlakbij de zuidelijke stadspoort en met het oppervlak van twee huizenblokken. De hoofdingang lag aan de noordkant, om de grote binnenplaats (45x35 m) lagen in drie vleugels vertrekken, en in de zuidoosthoek was een uitgebreid badhuis (afb. 7).<sup>12</sup> Ook in Caerwent lag een groot gebouw, zeer waarschijnlijk een *mansio*, direct naast de zuidelijke stadspoort, en ook dit lag aan drie zijden van een grote binnenplaats. Een aantal kamers was voorzien van een vloerverwarming, en een groot vertrek in de noordwesthoek bevatte een elegant mozaïek (afb. 8).<sup>13</sup>

Ook militaire forten konden over een *mansio* beschikken, maar deze werd dan buiten de muren aangelegd in de burgernederzetting. Een voorbeeld van zo'n bescheiden *mansio* is te vinden in Vindolanda aan de Muur van Hadrianus (afb. 9). Rondom een binnenplaats liggen weer aan drie zijden kamers. Kamer 6 was een ruime keuken met oven, daarnaast lag een eetkamer (7). Ertegenover was een latrine met acht zitplaatsen (14); de ruimten aan de korte zijde waren van een badgebouw. De overige kamers, elk ca. 3x3 m, waren vermoedelijk voor de gasten.

## Besluit

De verschillende faciliteiten die herbergen tenminste moesten bieden zijn hierboven opgesomd. Tenslotte volgde voor iedere gast bij het vertrek de afrekening. Deze is verwoord op de grafsteen van L. Calidius Eroticus uit Isernia in Midden-Italië<sup>14</sup> (afb. 10):

L. CALIDIVS EROTICVS/  
SIBI ET FANNIAE VOLVPTATI V(ivus) F(ecit)/  
COPO COMPVTEMVS HABES VINI  
SEXTARIVM I PANE(m)/  
A(ssem) I PVLMENTAR(ium) A(sses) II  
CONVENIT PVELL(am)/  
A(sses) VIII ET HOC CONVENIT FAENVM/  
MVLO A II ISTE MVLVS ME AD FACTVM/  
DABIT

Lucius Calidius Eroticus  
heeft bij zijn leven voor zich en zijn geliefde  
Fannia [deze steen] gemaakt.  
Herbergier, laten we afrekenen: je hebt een sextarius  
wijn (ongeveer 0,5 liter), brood

1 as, dessert 2 as.

Dat klopt. Een meisje

8 asses. Dat klopt ook. Hooi

voor de muilezel 2 as. Die muilezel zal me  
nog eens te gronde richten!

100

#### Korte bibliografie

Wegen, pleisterplaatsen en hotels in het algemeen:

H. BENDER, *Römischer Reiseverkehr. Cursus publicus und Privatreisen* [Limes-Museum Aalen 20] (Stuttgart 1978).

L. DE BLOIS *et al.* (samenst.), *De Romeinse wereld* (Zutphen 1986<sup>2</sup>) 107–20.

A. DOSI EN F. SCHNELL, *A tavola con i Romani antichi* (Roma 1984).

V.W. VON HAGEN, *Le grandi strade di Roma nel mondo* [vert. van The roads that led to Rome, s.l. 1967] (Roma 1978).

T. KLEBERG, *Hôtels, restaurants et cabarets dans l'antiquité romaine* (Uppsala 1957).

I. LANA, *Strade, viaggi e viaggiatori nel mondo romano* (Torino 1961).

P. STUART, *De Tabula Peutingeriana* [Museumstukken II] (Nijmegen 1999<sup>3</sup>).

Duitsland en Zwitserland:

T. BECHERT, *De Romeinen tussen Rijn en Maas* (Dieren 1983), vooral 143–56.

W. DRACK EN R. FELLMAN, *Die Römer in der Schweiz* (Stuttgart 1988).

R. KRAUSE, *Eine römische Strassenstation an der Nordgrenze der Provinz Raetien*, *Antike Welt* 24, 2 (1993) 101–8. Met uitvoerige bibliografie.



Afb.10. Grafsteen van de herbergier L. Calidius Eroticus (neg. DAI, Rome).

Groot-Britannië:

W.G. HOSKINS, *The Making of the English Landscape* (London 1985).

I.D. MARGARY, *Roman Roads in Britain* (London 1967).

J. WACHER, *The Towns of Roman Britain* (London 1992<sup>2</sup>).

Italië:

JOH.S. BOERSMA, Oria and Valesio. Dutch archaeological investigations in the Brindisi regio of southern Italy, *Mededelingen der Afd. Letterkunde der KNAW*, N.R., Deel 53. no.3 (Amsterdam 1990).

A. en H. BÜSING, Ein antikes Hotel in Oberitalien. Die Poststation von Ficarolo, *Antike Welt* 31, 3 (2000) 281–9.

A.M. COLINI, La stipe delle acque salutari di Vicarello, *Rendiconti della Pontificia Accademia* 40 (1968) 32–46, met uitvoerige bibliografie over de bekens van Vicarello.

A. ESCH, *Römische Strassen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Strassen um Rom* (Mainz 1997).

(A cura di) STEFANIA QUILICI GIGLI, *La Via Appia, Archeologia laziale X*, 1 (Roma 1990).

IOI

Noten

<sup>1</sup> DRACK-FELLMANN (1988) 320.

<sup>2</sup> DRACK-FELLMANN (1988) 370–3.

<sup>3</sup> DRACK-FELLMANN (1988) 397–8.

<sup>4</sup> DRACK-FELLMANN (1988) 411.

<sup>5</sup> DRACK-FELLMANN (1988) 427.

<sup>6</sup> DRACK-FELLMANN (1988) 567–9.

<sup>7</sup> DRACK-FELLMANN (1988) 491–4.

<sup>8</sup> KRAUSE (1993).

<sup>9</sup> Het terrein aan de oostzijde werd in de jaren '80 diepgeploegd, waardoor mogelijke sporen van uitbreiding in die richting niet meer vast te stellen zijn.

<sup>10</sup> *CIL* XI 3285 en 3288. Zie COLINI (1968), en voor de beschrijving van het vaatwerk: HELBIG, *Führer durch die öffentlichen Sammlungen in Rom* I (ed. Tübingen 1963<sup>4</sup>), 609–10 n. 834.

<sup>11</sup> Ammianus Marcellinus XXVIII 4. 4 vermeldt bijvoorbeeld de maatregelen van stadsprefect Ampelius in 368 n.Chr. betreffende openingstijden van bars en restaurants.

<sup>12</sup> WACHER (1992<sup>2</sup>) 255–78.

<sup>13</sup> WACHER (1992<sup>2</sup>) 375–90.

<sup>14</sup> *CIL* IX 2689.



## Het wegennet van de Romeinen

**D**e aardbol draagt geen wapens meer, maar een feestgewaad. Het gebergte is toegankelijk gemaakt, de stromen zijn overbrugd, de woeste streken bewoonbaar geworden. Stad ligt naast stad. Een vrij, ongehinderd verkeer verbindt de verste landen. Onzekerheid en gevaar zijn tot legende geworden. De zee is vol schepen, de straten vol mensen en wagens. Iedere nieuwigheid, ieder comfort dringt meteen door tot in de verste uithoeken van het rijk. (Aelius Aristeides, ca. 117–187)

Het gigantische wegennetwerk, dat zich tot de verst afgelegen gebieden van het Rijk uitstrekte, behoort ontegensprekelijk tot de meesterwerken van de Romeinse beschaving. Van het Forum Romanum in Rome, waar de gouden mijlpaal stond opgesteld, straalden 20 wegen uit naar de provincies. Hun aantal vermenigvuldigde zich in de tijd en in de ruimte, zodat de centrale overheid onder keizer Diocletianus (284–305) 372 hoofdwegen, met een totale lengte van ca. 85.000 km, onder haar beheer had. Het Imperium Romanum had zonder zijn legendarische wegeninfrastructuur nooit gestalte gekregen en zich zolang in stand kunnen houden. De *viae* verschaften het leger immers de absolute controle over het Rijk; zij vormden tevens de grondslag voor de verbluffende mobiliteit van personen, goederen en gedachtengoed.

102

Er bestonden in Gallië en Germanië uiteraard reeds vóór de komst van de Romeinen regionale netwerken van kronkelende, onverharde paden. Uit de *Commentarii de bello Gallico* blijkt genoegzaam dat Caesar, bij diens verovering van Gallië, bestaande pistes gebruikte. Zij verklaren onder meer de snelheid van zijn troepenverplaatsingen.<sup>1</sup> Ook de archeologie bevestigt hun bestaan. Zo ontdekte R. Agache bij luchtverkenningen in het Somme-gebied een aantal holle wegen uit de IJzertijd.<sup>2</sup> Bepaalde ijzertijdroutes bleven zelfs tot na de veroveringen in gebruik. Een voorbeeld is de weg tussen Saint-Père-sous-Vézelay en Châtel-Censoir in de Morvan, die de naam kreeg van de Laat-Romeinse keizer Julianus Apostata.<sup>3</sup>

Het was evenwel de unieke prestatie van de Romeinen, dat zij op grote schaal een samenhangend wegennet wisten uit te bouwen. Dit cultuur-technisch project heeft bij ons het einde van de prehistorie gemarkeerd. De gevolgen voor het sociaal-economische leven waren zeer ingrijpend. Door de aanwezigheid van een aantal belangrijke verkeersassen werden onze gewesten ontsloten voor het interprovinciale en internationale handelsverkeer, dat zich vooral toespitste op levensmiddelen, dagelijkse gebruiksvoorwerpen en luxegoederen.<sup>4</sup> De Romeinse wegen hebben ook sterk bijgedragen in de romanisering van de westelijke provincies. Zo blijkt het door Agrippa aangelegde wegennet in Noord-Gallië een vroege romaniseringsgolf op gang te hebben gebracht, ook op taalgebied. Dat is althans de conclusie die Christian Schmitt trekt op grond

van diepgaand synchronisch-diachronisch onderzoek van het vocabularium van de Franse dialecten.<sup>5</sup> De vroege latiniseringsbeweging (de ‘oude Latinitas’) omvatte het noorden en het oosten van Gallië. Het Centraal-Gallisch gebied tussen Seine-Marne en Loire (de ‘jonge Latinitas’) volgde pas later.

In de vroeg-Romeinse tijd hebben de wegen in Noord-Gallië tevens een onmiskenbare rol gespeeld bij de introductie en verspreiding van het voor de romanisering zo kenmerkende plaatsnaamtype op *-iacum*. Tenslotte hebben, bij de Germaanse landname vanaf de tweede helft van de 5de eeuw, ook wegen een belangrijk aandeel gehad. Zo strekte de Germania zich in Henegouwen heel wat zuidelijker uit dan tegenwoordig, doordat het lokale wegennet er voor Germaanse kolonisten als penetratiecorridor fungeerde.<sup>6</sup>

Veel Romeinse wegen zijn door de tand des tijds uitgewist, andere bleven zich als bakens in het landschap markeren. Tijdens de middeleeuwen keek men met verbazing en een zekere bijgelovige vrees op tegen deze lineaire structuren, die bossen en velden doorkruisten. Men kende de oorsprong niet meer en dacht dat deze ‘groene wegen’ het werk waren van de duivel, of van Karel de Grote, of, zoals in Picardië, Artesië en Henegouwen, van de Austrasische koningin Brunehildis.

Vandaag de dag kan men op de wegenkaarten van Noord-Frankrijk nog veel *viae*, die van steden als Amiens, Cambrai en Arras uitstraalden, moeiteloos herkennen. Sommige Romeinse wegen vormen zelfs nu nog de basis van moderne verkeersaders. Denken we hierbij onder meer aan de kaarsrechte B55 tussen Elsdorf en Jülich en aan delen van de B57 tussen Krefeld en Xanten,<sup>7</sup> aan de N29 tussen Amiens en Vermand en de D934 tussen Amiens en Noyon.

### Het wegennet in Gallië en Germanië

In de westelijke provincies van het Rijk werd de grondslag van het wegennet reeds gelegd tijdens het 3de- en 2de decennium v.Chr. Zo behoren de *via Claudia Augusta*, van Boven-Italië naar de Donau, de weg dwars door de voor-Alpen, van Bregenz over Kempten, Epfach, Gauting, Seebruck naar Salzburg, evenals de limesweg op de linker Rijnsoever, tot de vroegste landverbindingen. De aanleg van deze wegen paste in de plannen van Octavianus – de latere keizer Augustus –, voor de pacificatie van de door Caesar veroverde gebieden en de militaire uitbouw van een bufferzone ten oosten van de Rijn.<sup>8</sup>

In Gallië werd hiermee een aanvang gemaakt in 39 v.Chr., nadat Octavianus zijn schoonzoon Marcus Vipsanius Agrippa tot gouverneur van de provincie had benoemd. Agrippa kreeg de opdracht een uitgebreid wegennet aan te leggen, met Lyon als middelpunt. De geograaf Castorius bracht de gegevens in kaart, en een afbeelding ervan werd gebeiteld in de muur van de *Porticus Vipsania* te Rome (Agrippa behoorde tot de *gens Vipsania*).

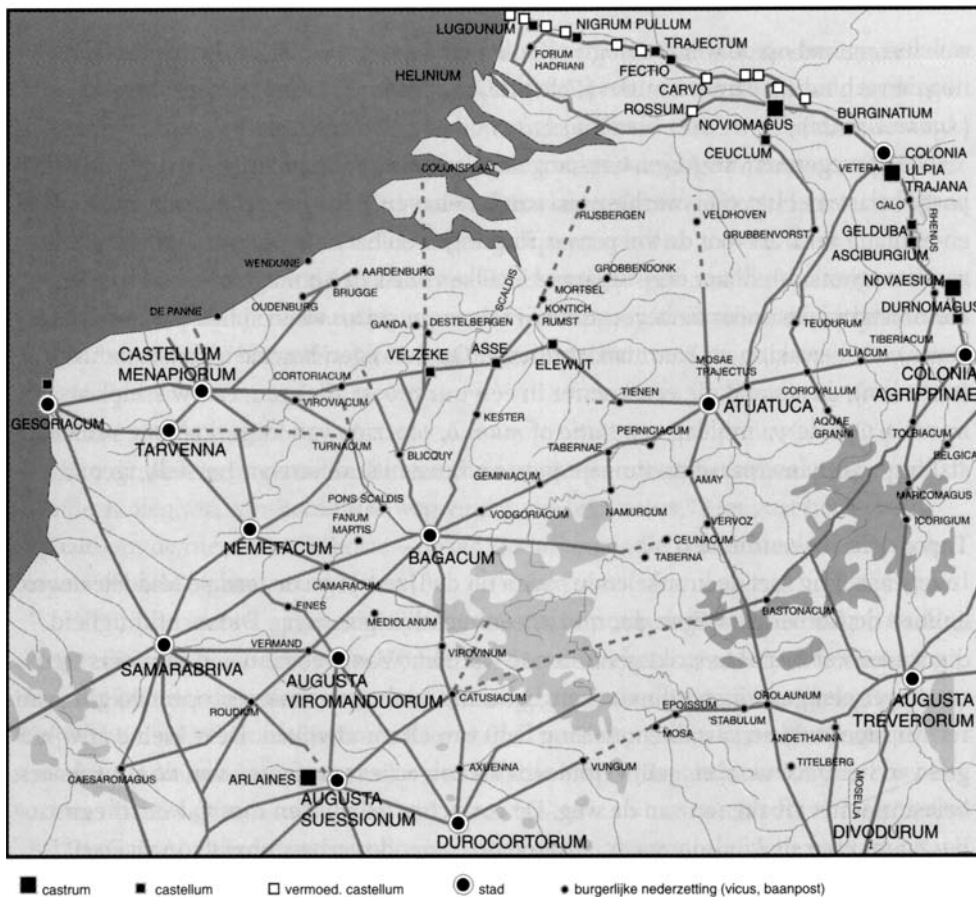
Een eerste weg vertrok vanuit Lyon (*Lugdunum*) naar het zuiden en bereikte via de Rhônevallei de havenstad Marseille (*Massilia*). Vanuit Arles (*Arelate*) leidde de *via Aurelia* – in 13 v.Chr. tot *via Augusta* herdoopt – tot in Rome. Een andere vitale verkeersas leidde oostwaarts over de Kleine Sint-Bernardpas naar Aosta (*Augusta Praetoria*). De Atlantische kust werd ontsloten door de weg over de Cevennen, Clermont-Ferrand en Périgueux naar Bordeaux (*Burdigala*).

In noordelijke richting liep een hoofdweg langs de Saône over Châlon-sur-Saône naar Langres (*Andemantunnum*), dat aan een belangrijke tweesprong lag. De eerste tak liep noordoostwaarts over Metz (*Divodurum*) naar Trier (*Augusta Treverorum*), waar hij zich opsplijste naar Mainz (*Mogontiacum*), de hoofdplaats van Germania Superior, en naar Keulen (*Oppidum Ubiorum*, later *Colonia Agrippina*), de hoofdplaats van Germania Inferior. De noordwestelijke tak leidde naar Reims (*Durocortorum*) en van daaruit over Soissons (*Augusta Suessionum*) en Amiens (*Samarabriga*), naar Boulogne (*Gesoriacum*) op de Kanaalkust (afb. 1). Vanuit Reims werd ook een verkeersas naar Bavay (*Bagacum*) aangelegd. Van deze *vicus*, door keizer Augustus tot hoofdplaats van de *Civitas Nerviorum* bevorderd, straalden stervormig een zevental rechtlijnige wegen uit.<sup>9</sup>

104

In het kader van zijn Germanië-politiek en zijn veroveringsplannen voor Britannia, liet Augustus tevens directe verbindingen aanleggen tussen de havens van de Kanaalkust (*Portus Itius* en *Gesoriacum*) en de Rijn (*Oppidum Ubiorum*). Eén van deze strategische wegen liep over het wegenknooppunt Bavay. Van hieruit leidde de weg oostwaarts, over Givry, Morlanwelz, Liberchies (*Geminiacum*), Tavers (*Tabernae*) en Braives (*Perniciacum*) naar Tongeren (*Atuatuca*), en zo verder over Maastricht (*Mosae Trajectus*) en Heerlen (*Coriovallum*) naar Keulen. Boulogne kon vanuit Bavay via twee wegen bereikt worden. De kortste weg liep over Arras (*Nemetacum*), de hoofdplaats van de Atrebaten. De tweede weg volgde vanuit Bavay de vallei van de Honnelle tot Escautpont (*Pons Scaldis*), waar hij de Schelde overstak en de linkeroever van deze rivier volgde tot in Doornik (*Turnacum*). Vanuit Doornik liep het tracé over Wervik (*Viroviacum*) en Cassel (*Castellum Menapiorum*) naar Boulogne.

Een andere strategische verkeersas die de Kanaalkust met het Rijngebied verbond, viel tussen Boulogne en Wervik samen met de weg die Bavay via Doornik met Boulogne verbond. Vanuit Wervik leidde de weg in oostelijke richting vervolgens naar Kortrijk (*Cortoriacum*), Velzeke, Asse, Elewijt, Tienen en Tongeren, waar hij aansloot bij de weg Bavay-Keulen. Asse en Velzeke waren ook met Bavay verbonden door wegen die van dat wegenknooppunt noordwaarts uitstraalden. Vanuit Asse leidde een tak noordoostwaarts naar Rumst, Kontich en Rijsbergen. Op de weg Bavay-Blicquy-Velzeke splitste te Brakel een baantak af naar Destelbergen of Gent en verder naar de inham van Colijnsplaat.<sup>10</sup> De aftakking Asse-Rijsbergen en de baantak Brakel-Colijnsplaat werden later, wellicht onder keizer Claudius, aangelegd.



Afb. 1. Het wegennet in Noord-Gallië en Germania Inferior tijdens de 1ste eeuw n.Chr.

Uit het bovenstaande blijkt dat naast Bayay ook Tongeren een belangrijk vroeg-Romeins wegenknooppunt was. Behoudens de verbindingswegen tussen de Kanaalkust en de Rijn, had de hoofdplaats van de *Civitas Tungrorum* tevens aansluiting op een belangrijke zuidas die over Amay, Vervoz en Aarlen (*Orolaunum*) naar Metz liep.

Meer noordwaarts, met name op Nederlands grondgebied legden de Romeinen een vijftal hoofdwegen aan.<sup>11</sup> Van vitaal belang was de limesweg op de linkeroever van de Rijn. Deze weg kwam vanuit Duitsland en leidde naar *Lugdunum* (Katwijk aan Zee), het eindstation van de beide provincies Germania. Een tweede verkeersas vertrok vanuit *Lugdunum* zuidwaarts naar het *Helinium*, de mond van de Oude Rijn. Een derde vitale weg leidde via de noordelijke oever van het *Helinium* en de Maas naar Rossum, en liep vervolgens langs de zuidelijke oever van de Waal tot in Nijmegen. Een vierde weg volgde vanuit Nijmegen de linker Maasoever tot Maastricht, waar hij

aansluiting had op de weg Boulogne-Keulen en de weg naar Trier. Tenslotte was er nog de verbinding vanuit Xanten (*Colonia Ulpia Trajana*) over Heerlen naar Aken (*Aquae Granni*).

Het wegnnet van Augustus, aangelegd zowel voor de *cursus publicus* (de officiële post), belast met het snel overbrengen van bevelen en inlichtingen van administratieve en militaire aard, als voor de troepenverplaatsingen en het transport van de bevoorrading, vereiste tevens een bijzondere organisatie. Elke zone van het wegnnet had haar eigen administratie die onder de bevoegdheid van een *praefectus* viel. Zij had haar veldwachterkorps voor bewaking en haar toezichtdienst. Op de wegen bevond zich om de 10 mijl (14,81 km), de afstand die een koerier in één uur moest afleggen, een wisselplaats of *mutatio*. Om de 30 mijl lag een *statio* of *mansio*, voorzien van logeerkamers, van een stalling voor wisselpaarden, van rijtuig en van een smidse voor herstellingen.

### Topografische kenmerken

In tegenstelling met de kronkelende paden uit de IJzertijd en de feodale Middeleeuwen hebben de Romeinse wegen doorgaans een rechtlijnig verloop. Die rechtlijnigheid dient evenwel niet al te strikt genomen te worden. Wanneer men een Romeins weg-tracé over een grote afstand nauwkeurig bekijkt, stelt men vaak een opeenvolging van rechtlijnige stukken vast die onderling licht van elkaar afwijken. Deze kleine afwijkingen van het tracé worden geïnterpreteerd als correcties van fouten van de landmeters, belast met het afbakenen van de weg. De correcties gebeurden meestal vanaf een bergkam, waar de landmeter een punt op de volgende verhevenheid kon visereren. De weg Reims-Aarlen, waarvan het tracé respectievelijk op de hoogten van Izel, Bellefontaine en Sampont kleine correcties onderging, is hiervan een goed voorbeeld.<sup>12</sup> Grotere afwijkingen van de rechttoe rechtaan regel worden aangetroffen bij belangrijke topografische hindernissen. De Romeinse wegenbouwers zochten bij voorkeur de droge zuiderhellingen van bergkammen op en hadden een afkeer van drassige gebieden en onstabiele bodems. Bij de doortocht van een vallei maakt de weg dan ook vaak een bocht in de richting van de hoger gelegen droge valleirand. Illustratief is het gedeelte van de weg Bavay-Tongeren tussen Gembloux en Braives, waar hij eerst een bocht maakt om het valleienstelsel van de boven-Méhaigne heen, en vervolgens zijn rechtlijnig tracé herneemt tot in Tongeren.

Een ander voorbeeld is de 5 km lange strook van de verkeersas Bavay-Blicquy-Velzeke tussen Brakel en Velzeke. De weg doorkruist er een gebied met een sterk versneden reliëf, met name het valleienstelsel van de Zwalm.<sup>13</sup> Op de grens van de gemeenten Brakel en Zwalm steekt de weg de Zwalmbeek over en kiest hij de hoger gelegen droge valleigronden. Ongeveer 2 km verder trekt hij noodgedwongen door de laagte van de Traveinsbeek om vervolgens een bocht te maken omheen het plateau

van Knutsegem en tenslotte de Molenbeek op het smalle uiteinde van haar valleitak te doorkruisen. Nog een ander voorbeeld, waaruit blijkt dat men bij de aanleg terdege rekening hield met de topografie en de bodemgesteldheid van het gebied, is de weg Cassel-Brugge-Aardenburg.<sup>14</sup> Deze weg volgt bij voorkeur de hogere pleistocene gronden langs het lager gelegen veengebied van de kustvlakte. De enige bocht in het overigens rechtlijnige tracé loopt om de vallei van de golf van Lo heen.

Tenslotte maakt ook de limesweg, die de kronkelingen van de Rijn volgt, een uitzondering op de rechttoe rechtaan regel. Hier kunnen militair-strategische overwegingen bepalend geweest zijn bij het vastleggen van het tracé.

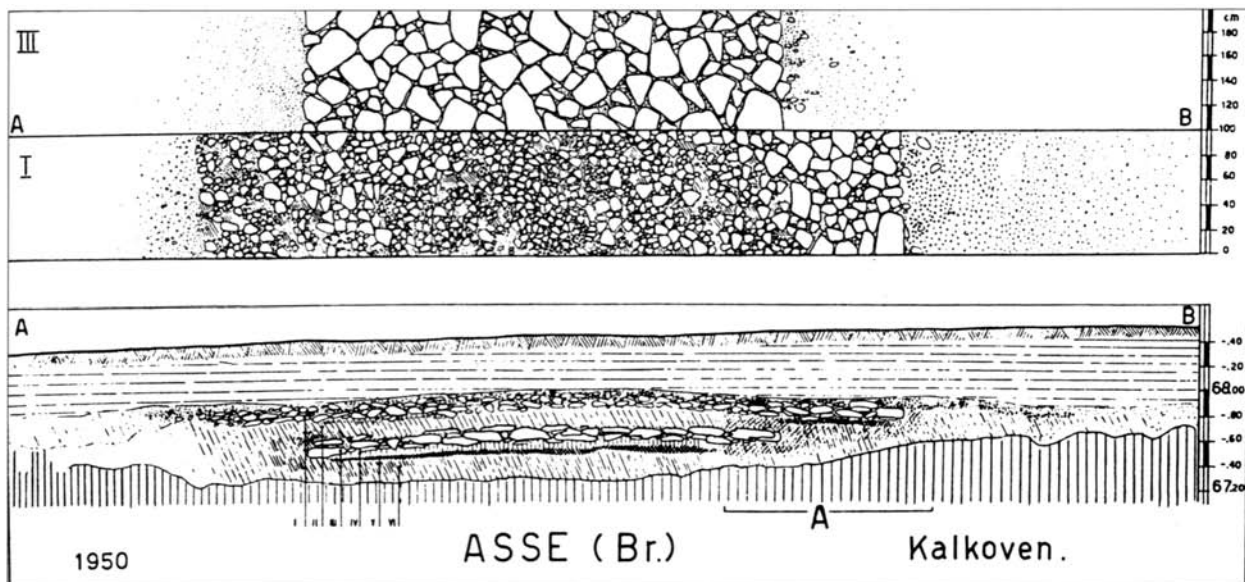
### Structuur van de wegen

Een van de weinige eigentijdse teksten die ons op een uitvoerige wijze informeert over de aanleg van een Romeinse weg vinden we bij Statius.<sup>15</sup> Het gaat hem meer bepaald om de nieuwe verkeersas – de *via Domitiana* – die keizer Domitianus naar Napels liet aanleggen.

Veruit de meeste gegevens omtrent de structuur van de Romeinse wegen worden aangereikt door het archeologisch onderzoek en de archeologische luchtverkenning. Hieruit blijkt dat de meeste wegen in een uitgegraven bedding zijn aangelegd (afb. 2). Dit ‘negatief reliëf’ wordt gecompenseerd door opeenvolgende lagen (respectievelijk *statumen*, *rudus*, *nucleus* en *summa dorsum*) die aan het weglichaam (*agger*) een bolvormig uitzicht geven.

In Gallië hebben de wegen doorgaans de volgende stratigrafische opbouw. Aan de basis één of meerdere lagen aangestampte leem en/of zand, waarboven een bed van platte of op hun kant geplaatste stenen zijn aangebracht. Deze steenlaag geeft de weg een solide fundering. Boven de fundering komt een egalisatielaag van aangestampte aarde (leem, zand). Het eigenlijke wegdek (*summa dorsum*) tenslotte is veelal samengesteld uit een compacte laag grint, aaneengekit door leem of klei.

De vaste gesteenten die bij de wegenaanleg werden gebruikt waren meestal van



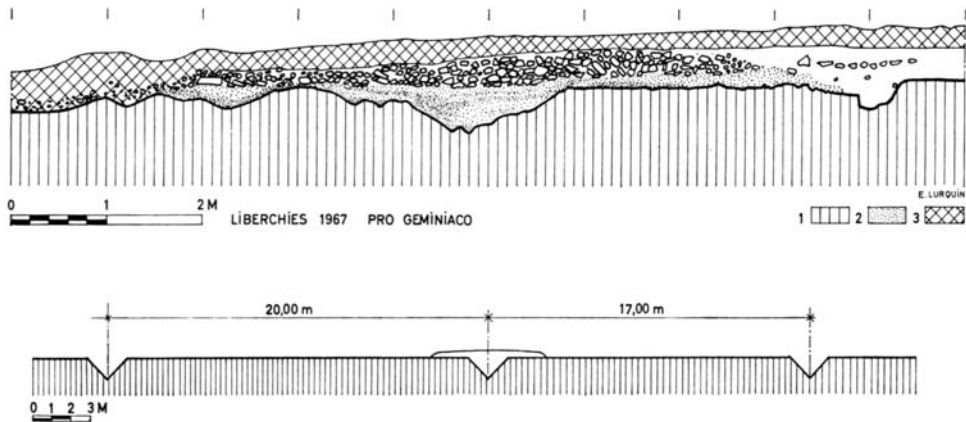
lokale herkomst: tuf, vulkanisch gesteente en kalksteen in Latium, Etrurië en Campanië; grint en rivierkeien in Emilia; kalk- en zandsteen aan de Atlantische kust; silex en strandkeien in Normandië; silex, grint, zandsteen, kalkzandsteen en schist in België, grint in Nederland.<sup>16</sup> Losse gesteenten, zoals zand, leem en klei, kon men zowat overal exploiteren.

Het traditionele beeld van de geplaveide weg – de *via Triumphalis*, de *via Ostiensis* en de *via Severiana* in en rond Rome – brengt de leek vaak op een dwaalspoor. Zelfs in Italië was het plaveien eerder uitzondering dan regel. Enkel de *via Appia*, de *via Sublacensis* en de *via Domitiana* zijn er over het ganse traject geplaveid.

De belangrijke verkeersassen (onder meer de *via Flaminia*, de *via Sublacensis*, de *via Trajana*), hebben buiten de steden meestal een wegdek van keien.<sup>17</sup> Deze regel is ook van toepassing op de andere gebieden van het Imperium. In Noord-Afrika, waar de bestrating in de steden overigens zeer verzorgd is, zijn enkel de moeilijke doorgangen van de wegen geplaveid. Eenzelfde beeld tekent zich af in Gallia Narbonensis, waar de grote verkeersassen buiten de steden (Aix, Fréjus, Narbonne, Nîmes), een wegdek van grint hebben. Ook in de meer noordelijk gelegen provincies Gallia Belgica en Germania Inferior treft men enkel in de grote steden geplaveide straten aan. In Keulen bijvoorbeeld was de havenstraat met basaltblokken aangelegd. Het wegenonderzoek in het Rijngebied<sup>18</sup> en in België<sup>19</sup> toont aan dat de grote verkeersassen met een wegdek van grint zijn aangelegd. Het gebruik van dit bouw materiaal blijkt van louter praktische aard te zijn. Grintwegen waren comfortabeler te berijden voor reiswagens en voor goederenwagens met breekbare handelswaren. Vanuit deze achtergrond winnen de verhalen over politici, schrijvers en dichters die tijdens hun reizen brieven dicteerden en traktaten en gedichten schreven, aan geloofwaardigheid.

Een ander kenmerk is de gebogen vorm van het weglichaam (*agger*). Ook hier lag een puur praktische overweging ten grondslag, namelijk de snelle afvoer van het neerslagwater naar de grachten naast de weg.

De breedte van het verharde weggedeelte was afhankelijk van diverse factoren, onder meer de terreingesteldheid en het militaire en/of administratieve belang van de weg. De cijfers die de antieke auteurs citeren variëren zeer sterk. Plinius de Oude<sup>20</sup> bijvoorbeeld beveelt breedtes aan van respectievelijk 18 voet (5,40 m) en 10 voet (3 m). Veel wegen in Noord-Gallië benaderen deze afmetingen: te Asse heeft de weg Bavay-Asse een breedte van 5,80 m; de weg Reims-Trier is te Florenville 5,60 m breed; te Saint-Maur mat de weg Bavay-Doornik 5,40 m.<sup>21</sup> Andere wegen hebben evenwel een breder wegdek: te Gembloux heeft de weg Bavay-Keulen een breedte van 6,50 m;<sup>22</sup> bij het onderzoek van de weg Bavay-Blicquy-Velzeke te Brakel stelde men op twee plaatsen een breedte van 6 m vast.<sup>23</sup> In Het Rijnland varieert de breedte van het verharde weggedeelte van 5 tot 10 m.<sup>24</sup>



Afb. 3. Doorsnede van de Romeinse weg Bavay-Keulen in de *vicus* van Libercheis (naar R. Brulet).

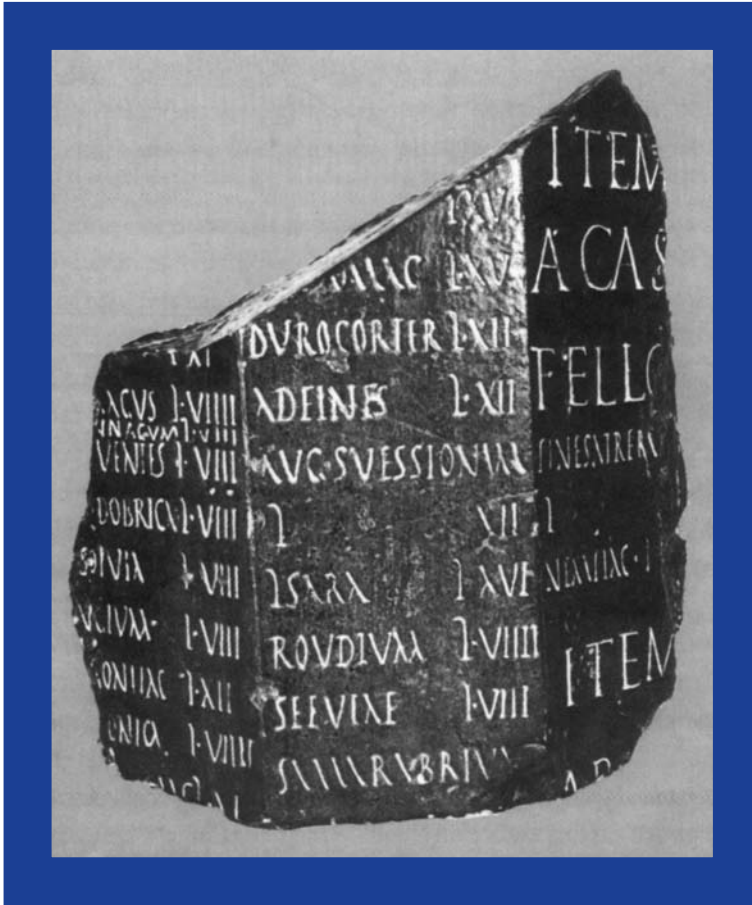
De dikte van het weglichaam bedraagt doorgaans om en bij de 1 m. Wegen werden door opeenvolgende reparaties aan het wegdek vaak aanzienlijk opgehoogd. Zo ontdekte men in 1839 in Parijs ter hoogte van de ‘rue des Mathurins’ een weg met een stratigrafie van 8 opeenvolgende lagen en een dikte van 2 m. Een ander voorbeeld is het in 1846 opgegraven wegtracé tussen Lutèce en Senlis,<sup>25</sup> waar sommige wegstroken door herstellingen en het aanbrengen van nieuwe grintlagen, een hoogte van 2,50 m tot 6 m hadden!

Aan beide zijden van het verharde weggedeelte liggen veelal brede, onverharde wegstroken, voorbehouden aan ruiters, voetgangers en veekudden. We kunnen ons de Romeinse hoofdwegen dan ook voorstellen als veel hedendaagse wegen in Noord-Afrika en het Nabije Oosten, waar naast een smalle verharde wegstrook meestal brede zandstroken voorkomen, die vooral door nomaden en hun kudden gebruikt worden.<sup>26</sup>

Volgens de voorschriften van die tijd moest de totale breedte van een openbare weg, inclusief de onverharde zijpaden, minstens 40 voet (11,84 m) bedragen. De weg Bavay-Blicquy-Velzeke bijvoorbeeld, voldoet perfect aan deze minimumnorm. In Germania Inferior zijn de wegen vaak tweemaal zo breed; bij sommige bedraagt de totale breedte zelfs 40–50 m.<sup>27</sup> Soms vormen grachten de afbakening van de *via publica* (openbare weg). In de *vicus* van Liberchies, gelegen op het tracé Bavay-Tongeren, bevinden de grachten zich op ca. 20 m van de weg (afb. 3). Min of meer dezelfde maten zijn vastgesteld voor de weg Amiens-Senlis en voor de Ermine Street, die vanuit Londen naar het noorden liep.<sup>28</sup>



IIO



### Wegwijzers, wegenkaarten en reisgidsen

Ten gerieve van de reizigers werden langs de wegen mijlpalen opgesteld. Het waren cilindervormige stenen zuilen, waarvan de diameter 0,50 tot 0,20 m, en de hoogte 2 tot 4 m bedroeg. Op de mijlpalen waren de afstanden in Romeinse *Milia Passuum* (1000 dubbele schreden, hetzij 1,48 km) opgegeven.

Onder het keizerschap van Septimus Severus (193–211) verdrong de Gallische *Leuga* deze meeteenheid in Gallië en Germanië. Eén *Leuga* kwam overeen met 1,5 Romeinse mijl.

Mijlpalen gaven, anders dan nu, afstanden steeds vanaf een bepaalde plaats aan. Voor de meeste wegverbindingen van Germania Inferior was Keulen het uitgangspunt. Van daaruit werden de afstanden doorgaans opgemeten.<sup>29</sup> Voor wat de noordelijke provincies betreft, zijn de meeste mijlpalen en *Leuga*-stenen in Germania Inferior gevonden.

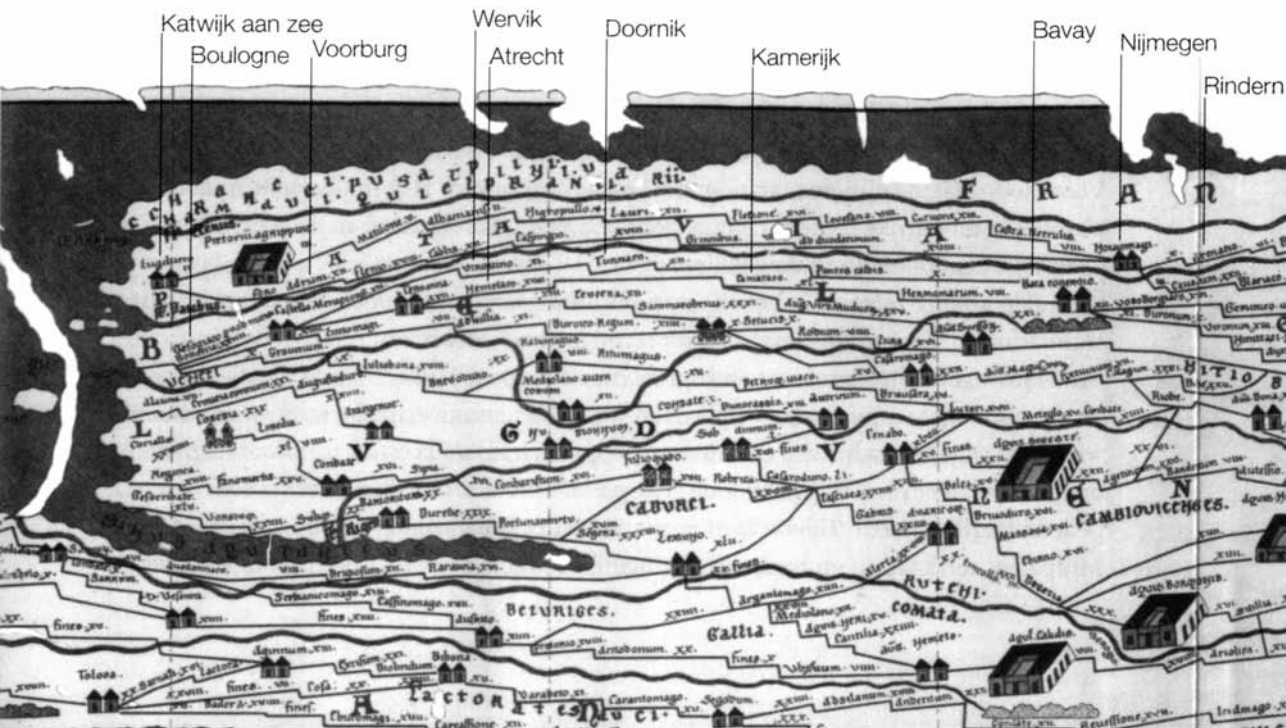
Afb. 4. Het *Itinerarium* van Tongeren (Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Brussel).

Afb. 5. Gedeelte van de Peutingerkaart (Wenen, Nationalbibliothek).

Ook op Nederlandse bodem werd enige jaren geleden een opzienbarend vondst gedaan. De gemeentelijke afdeling Archeologie van de dienst Stadsbeheer van Den Haag ontdekte tijdens opgravingen in het Wateringse veld maar liefst vier Romeinse mijlpalen.<sup>30</sup> De eerste werd rond 140 n.Chr. ten tijde van keizer Antoninus Pius opgericht, de tweede tussen 219 en 222 n.Chr. ten tijde van keizer Elagabalus. De derde werd in 250 n.Chr. onder keizer Decius geplaatst, de vierde in 240 n.Chr. onder keizer Gordianus III. Op de palen is de afstand opgegeven vanaf *Forum Hadriani* (Voorburg) tot de plaats waar ze stonden opgesteld : MPIIIII (4 mijl= 6 km).

In de belangrijkste steden van het Rijk plaatsten de Romeinen stenen *Itineraria*, waarop de voornaamste wegen van het gebied en de afstanden tussen de *stationes* en de *mutationes* waren gebeiteld. Dergelijke stenen wegwijzers zijn te Autun en Tongeren gevonden. Het *Itinerarium* van Autun,<sup>31</sup> dat dateert uit het begin van de 3de eeuw n.Chr., bestond uit marmeren platen die op een polygonale zuil waren bevestigd. De wegwijzer bevatte een uitvoerige lijst van haltes, onder meer aan de weg van Rome via Autun naar de Rijn. Er is ook sprake van de belangrijke verkeersas van de Saône naar de Rijn en van een lokale weg van Auxerre naar Entrains. De wegwijzer van Tongeren (afb. 4), oorspronkelijk waarschijnlijk een achtkantige steen van bazalt, werd in 1817 bij de westelijke poort van de stad ontdekt<sup>32</sup>. Van de wegen die vanaf *Atuatuca Tungrorum* uitstraalden, zijn de halteplaatsen en hun onderlinge afstanden in Gallische *Leugae* vermeld. Op de drie gedeeltelijk bewaard gebleven kanten van de steen is een viertal trajecten ingebeiteld. Het gaat om de haltes tussen Remagen en Worms, van het traject Tongeren-Straatsburg, dat over Keulen liep; een weg die van een onbekende plaats vertrok en Reims met Soissons en Amiens verbond; de baan die van Cassel naar Atrecht liep; de baan die uit Bayay vertrok.

Uit de stenen *Itineraria* zijn, ten behoeve van de ambtenaren en de reizigers,



reiskaarten en reisgidsen gegroeid. De best bewaarde wegenkaart van de Oudheid is de zogeheten *Tabula Peutingeriana*<sup>33</sup> (afb. 5) genoemd naar Conrad Peutinger uit Augsburg, die haar in het begin van de 16de eeuw verwierf. De *Tabula Peutingeriana* is een middeleeuwse kopie (13de eeuw) van een wereldkaart die aanvankelijk wellicht geïnspireerd was op de beroemde wereldkaart van Agrippa die gegraveerd was op de wanden van de *Porticus Vipsania* te Rome. De meeste plaatsnamen en de administratieve indelingen zijn namelijk nog die uit de vroege Keizertijd. De *Tabula Peutingeriana* werd minstens tweemaal bijgewerkt. In het begin van de 3de eeuw zou men het westelijk gedeelte van het Rijk gedeeltelijk gecorrigeerd hebben. De redactie van het oostelijk gedeelte van het Rijk stamt uit de tijd van keizer Theodosius II (402–450). Tijdens diens regering onderhield deze keizer namelijk goede relaties met Perzië, wat mogelijk de toevoeging verklaart van een aantal vignetten van baanposten in het oosten. Slechts enkele details verwijzen naar de middeleeuwse transcriptie: de drie metropolen, Rome, Constantinopel en Antiochië, waarvan de symbolen geïnspireerd zijn op de stijl van de miniaturen uit de 13de eeuw, en de afbeelding en vermelding van de Sint-Pieterskerk in Rome.

## 112

Op de *Tabula Peutingeriana* is het Romeinse Rijk, van Spanje tot Perzië en van Noord-Afrika tot Groot-Britannië, op het formaat van een 21 voet (6,80 m) lange en 1 voet (34 cm) brede perkamentrol ‘samengeperst’. De kaart is een soort diagram, met aanduiding van wegen, baanposten, landen en volksstammen. De afstanden tussen de baanposten zijn in Romeinse mijlen aangekend, behalve voor Gallië en Germanië, waar de afstanden in Gallische *Leugae* zijn opgegeven. Talrijk zijn ook de vignetten, dit zijn geijkte symbolen voor steden, heiligdommen, badgebouwen, havens, vuurtorens en herbergen. Het vignet van een dubbele toren, dat een herberg aangeeft, komt het meest voor.

Wie zich in de Romeinse tijd op reis begaf, kon tevens een beroep doen op reisgidsen. De meest bekende is het *Itinerarium Antonini*. Deze reisgids zou in haar huidige vorm een compilatie zijn uit de late 3de of vroege 4de eeuw, van een *Itinerarium* dat onder keizer Caracalla (211–217) tot stand kwam.<sup>34</sup> De gids geeft een wegenoverzicht van het hele Romeinse Rijk, met enkel een opsomming van bestemmingen en afstanden. Voor Noord-Gallië zijn de afstanden in *Leugae* opgegeven. Het *Itinerarium Antonini* is onvolledig en talrijke fouten, begaan door kopiïsten, komen voor in de schrijfwijze van de plaatsnamen en in de getallen.

Een andere reisgids is het *Itinerarium Burdigalense*, dat onder het consulaat van Dalmatius en Zenophilus (333–335) tot stand kwam.<sup>35</sup> Het is een reisbeschrijving van Bordeaux naar Jerusalem en de terugreis over Rome en Milaan. Naast de afstanden en de *mansiones* en *mutationes* – plaatsen waar men kon overnachten en van paarden wisselen – heeft de schrijver, een christen pelgrim, hier en daar ook merkwaardigheden opgetekend. Voor het traject over de Alpen is het *Itinerarium Burdigalense* ook veel gedetailleerder dan de *Tabula Peutingeriana* en het *Itinerarium Antonini*. Mijlpalen, reiskaarten en reisbeschrijvingen, producten van de praktisch ingestelde

geest van de Romeinen, hebben de moderne mens sterk geïnspireerd. De mijlpalen zijn nu wel vervangen door metalen borden. De huidige wegenkaarten zijn op papier gedrukt, maar geven, zoals de *Tabula Peutingeriana*, de afstanden aan tussen wooncentra en bevatten vignetten met openbare en private voorzieningen. Het *Itinerarium Burdigalense* tenslotte, kan beschouwd worden als een voorloper van de hedendaagse reisgidsen. *Nil novi sub sole!*

#### Korte bibliografie

- R. AGACHE, *La Somme pré-romaine et romaine* (Amiens 1978).
- H. BAILLIEN, Dokumenten over de Romeinse mijlpaal te Tongeren, *Limburg* 38 (1959) 1–10.
- T. BECHERT, *De Romeinen tussen Rijn en Maas* (Dieren 1983).
- R. BRULET, *Liberchies gallo-romain. Rempart de la Romanité* (Gembloux 1975).
- R. CHEVALLIER, *Les voies romaines* (Paris 1997).
- I.D. MARGARY, *Roman Roads in Britain* (London 1973).
- J. MERTENS, *Les routes romaines de la Belgique* [Industrie 10] (1955).
- J. MERTENS, The Military Origins of some Roman Settlements in Belgium, in: *Rome and the Northern Provinces. Papers presented to Sheppard Frere* (Gloucester 1983) 155–68.
- K. MILLER, *Die Peutingersche Tafel* (Stuttgart 1962).
- TH. PEKÁRY, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrassen* (Bonn 1968).
- W. PIEPERS, Ein Profil durch die römische Staatsstrasse Köln-Jülich-Tongern, aufgemessen im Staatsforst Ville, Kr. Bergheim, *Rheinische Ausgrabungen* 3 (1968) 317 e.v.
- M. ROGGE, Een bijdrage tot de studie van het Gallo-Romeins wegennet in de streek tussen Schelde en Dender, *Helinium* 11 (1971) 124–53.
- M. ROGGE, De gallo-romeinse weg van Blicquy naar Velzeke. Onderzoek van het verdwenen tracé Brakel-Velzeke, in: *17de Nederlands-Belgische palynologendagen* (Gent-Zottegem 1987) 29–32.
- CHR.SCHMITT, *Die Sprachlandschaften der Galloromania. Ein lexikalische Studie zum Problem der Entstehung und Charakterisierung* [Heidelberger Beiträge zur Romanistik 2] (Frankfurt/M. 1974).
- P. STUART, *De Tabula Peutingeriana*, 2 dl. (Nijmegen 1991).
- E. THEVENOT, *Les voies romaines de la Cité des Éduens* [Collection Latomus 98] (Brussel 1969).
- H. THOEN, *De Belgische Kustvlakte in de Romeinse tijd* (Brussel 1978).
- L. VAN DURME, De erfenis van Rome, in: D. LAMARCQ EN M. ROGGE, *De taalgrens. Van de oude tot de nieuwe Belgen* (Leuven 1966).
- L. VAN DURME EN M. ROGGE, Het Romeinse wegennet en de Romanisering resp. Germanisering van noordelijk Henegouwen en zuidelijk Oost-Vlaanderen, in: *Archeological and Historical Aspects of West-European Societies* (Leuven 1996).

- W.A. VAN ES, *De Romeinen in Nederland* (Haarlem 1981).  
V.W. VON HAGEN, *Roman Roads* (London 1966).  
C.M. WELLS, *The German Policy of Augustus* (Oxford 1972).

Noten

- <sup>1</sup> CHEVALLIER (1997) 25; THEVENOT (1969) 36–43.  
<sup>2</sup> AGACHE (1978) 197–206.  
<sup>3</sup> CHEVALLIER (1997) 25.  
<sup>4</sup> VAN ES (1981) 105–6 en 244–8.  
<sup>5</sup> SCHMITT (1974); VAN DURME (1996) 49–50.  
<sup>6</sup> VAN DURME EN ROGGE (1996) 145–52.  
<sup>7</sup> BECHERT (1983) 174.  
<sup>8</sup> WELLS (1972); MERTENS (1983) 155–69.  
<sup>9</sup> MERTENS (1955) 17–9.  
<sup>10</sup> ROGGE (1971) 124–53.  
<sup>11</sup> VAN ES (1981) 106.  
<sup>12</sup> MERTENS (1955) 27.  
<sup>13</sup> ROGGE (1987) 29–30.  
<sup>14</sup> THOEN (1978) 74–5.  
<sup>15</sup> Statius, *Silvae* IV.3 20–24, 27–37, 40–55.  
<sup>16</sup> CHEVALLIER (1997) III; MERTENS (1955) 28–9 ; VAN ES (1981) 107.  
<sup>17</sup> CHEVALLIER (1997) II2.  
<sup>18</sup> VAN ES (1981) 107; BECHERT (1983) 174.  
<sup>19</sup> MERTENS (1955).  
<sup>20</sup> *Naturalis Historia* XVII. 169.  
<sup>21</sup> MERTENS (1955) 27–8.  
<sup>22</sup> BRULET (1975).  
<sup>23</sup> ROGGE (1987) 31.  
<sup>24</sup> VAN ES (1981) 107; BECHERT (1983) 174.  
<sup>25</sup> CHEVALLIER (1997) III.  
<sup>26</sup> PIEPERS (1968) 321.  
<sup>27</sup> BECHERT (1983) 174; VAN ES (1981) 107.  
<sup>28</sup> BRULET (1975); AGACHE (1978) 189–93.  
<sup>29</sup> BECHERT (1983) 174.  
<sup>30</sup> *Scarabee* 32 (1998) 47.  
<sup>31</sup> CHEVALLIER (1997) 79.  
<sup>32</sup> CHEVALLIER (1997) 78; BAILLIEN (1959) 1–10.  
<sup>33</sup> CHEVALLIER (1997) 53–6; MILLER (1962).  
<sup>34</sup> CHEVALLIER (1997) 56–9.  
<sup>35</sup> CHEVALLIER (1997) 59.

## Vervoermiddelen over land

**D**e oudste, goedkoopste en meest gangbare vorm van landtransport wordt vertegenwoordigd door de mens zelf, al dan niet als drager. Mensen gingen te voet, over korte of lange afstanden. Daarnaast lieten zij zich vervoeren op de rug van een dier of per voertuig op wielen. Hiervan getuigen zowel tekstmateriaal als verschillende soorten archeologische bronnen.

### Rijdieren

In de oudheid was het in Griekenland en Italië meestal de ezel die een hoofdrol speelde bij het vervoer van personen – en goederen – over land. Daarnaast werd voor landtransport de muilezel, de steriele kruising van een ezelhengst en een paardenmerrie, ingezet. Waar ezels en muilezels beschikbaar waren, genoten zij als rij- en lastdier de voorkeur boven het paard. De ezel en muilezel hebben een grotere weerstand tegen ziekten en schommelingen in temperatuur en klimaat. Ook zijn zij minder veeleisend en goedkoper wat voer betreft en hebben zij minder slaap en rust nodig. Tenslotte hebben deze dieren zich beter aangepast dan het paard aan rotsen en bergen: ze voelen zich er zekerder en hebben hardere hoeven (hoefijzers voor paarden kwamen pas in de laat-Romeinse tijd op grote schaal in gebruik).

Afbeeldingen en teksten wijzen op het bestaan van speciaal ontworpen pakzadels. Deze hadden een houten frame met bogen aan de voor- en achterkant dat niet direct over de rug van het dier werd geplaatst maar over een de-huid-beschermende zadeldoek. Tegelijk boden zij plaats aan menselijke berijders die vanwege de vorm en omvang van de zadels niet schrijlings maar zijwaarts waren gezeten in de zogenaamde amazonezit. Het gebruik van pakzadels – en dat van rij- en lastezels en muilezels – komt uit het Nabije Oosten, vanwaar het zich naar Griekenland, Italië en andere gebieden rond de Middellandse Zee heeft verspreid.

Een beschilderd terracotta beeldje uit Archanes op Kreta, daterend uit de tweede helft van het tweede millennium v.Chr., geeft een mooi voorbeeld van een rijdier met pakzadel (afb. 1). De berijder, in amazonezit, houdt zich vast aan de manen van het dier en de achterboog van het zadel. Het is niet duidelijk welke paardachtige diersoort hier precies is bedoeld, evenmin als bij een bronzen beeldje uit Olympia (afb. 2). Dit laatste, een wijgeschenk uit de 8ste eeuw v.Chr., toont een vrouwelijke, wellicht goddelijke berijdstster. Het zadel is hier voorzien van een voetensteun.

In Griekenland, Italië en andere mediterrane gebieden met veel gebroken, bergachtig terrein zijn ezels tot in de 20ste eeuw als rij- en lastdier in gebruik gebleven. Ook nu nog kan men, bijvoorbeeld op Kreta of de Peloponnesus, een boer of boerin tegenkomen zijwaarts gezeten op een pakzadel, de voeten regelmatig en ritmisch

schoppend tegen de buik van de ezel. In andere delen van Europa, waar uitgestrekte, grasrijke vlakten beschikbaar waren, werden dezelfde functies al in de oudheid door het paard vervuld. Opgemerkt mag worden dat echte ruzadels, aangepast aan de lichaamsbouw van het paard, in vele gebieden pas in de Romeinse tijd in gebruik kwamen, en stijgbeugels nog later. Pas toen hadden ruiters een comfortabele en stevige 'zit', schrijlings op de rug van hun snelle maar veeleisende ruzdieren. In de uitgestrekte woestijngebieden van het Nabije Oosten werd vanaf de eerste eeuwen van het eerste millennium n.Chr. de rol van ezels en muilezels als rij- en lastdier geleidelijk overgenomen door de dromedaris. Dit dier kon gedurende langere tijd met weinig voedsel en water toe; zo werd het mogelijk voor de karavaanhandel directe routes dwars door de woestijn te kiezen.

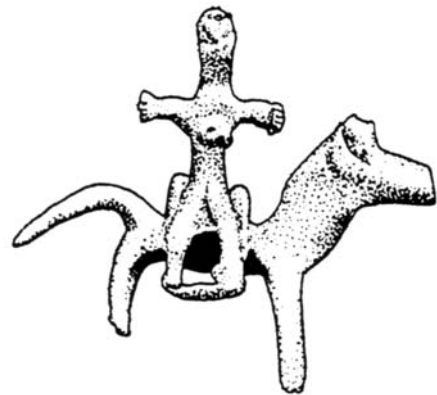
116

### Wagens en karren

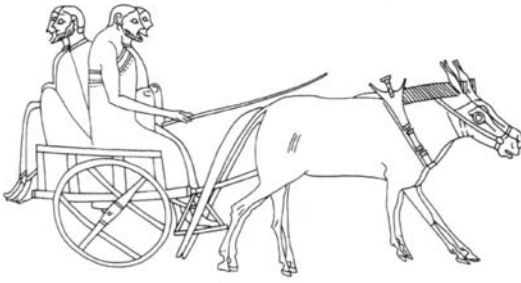
Naast ruzdieren werd in de antieke wereld voor het vervoer van mensen – en goederen – gebruik gemaakt van door dieren getrokken, tweewielige karren en vierwielige wagens. Deze konden meer personen en goederen transporteren, maar waren aanzienlijk duurder in gebruik en onderhoud. Ook waren zij niet in alle soorten terrein inzetbaar en vereisten zij vaak speciale voorzieningen zoals wegen of bruggen. In de oudheid werden in het Nabije Oosten en het Middellandse Zeegebied de voor het vervoer van mensen en goederen gebruikte karren en wagens



Afb. 1. Man (?) zijwaarts gezeten op pakzadel. Beschilderd terracotta beeldje uit Archanes op Kreta. Laat tweede millennium v.Chr. Heraklion, Archeologisch Museum (Crouwel 1981, pl. 47).



Afb. 2. Vrouw (godin?) zijwaarts gezeten op pakzadel. Bronzen beeldje uit Olympia. 8ste eeuw v.Chr. Olympia Museum B 1750 (Crouwel 1981, pl. 115).



Afb. 3. Kar behorend tot bruiloftsstoet. Detail van Attische zwart-figurige oliefles (*lekythos*). Ca. 550–530 v.Chr. New York, Metropolitan Museum of Art 56.11.1 (naar Crowwel 1992, fig. 2).



Afb. 4. Kar behorend tot offerstoet. Detail van Boeotische zwart-figurige kom (*lekane*). Ca. 500 v.Chr. Londen, Brits Museum 1879.10.4.1 (Crowwel 1992, pl. 27:1).

gewoonlijk getrokken door spannen ezels, muilezels of ossen (gecastreerde stieren). Deze laatste, dociele dieren compenseerden hun relatief geringe snelheid door hun kracht, regelmaat en uithoudingsvermogen.

Paarden genoten de voorkeur als trekdieren van andere typen voertuigen, ontworpen voor gebruik bij speciale gelegenheden: oorlog of jacht, wedrennen of ceremonies. Dergelijke, meestal lichte en op snelheid gerichte tweewielige voertuigen (veelal bekend onder de Engelse term ‘chariots’), waarin de rijders niet zaten maar stonden, genoten dikwijls een speciale status, zoals tegenwoordig de Rolls Royce of de Ferrari.

Een gedetailleerde weergave van het per kar vervoeren van zittende personen in het oude Griekenland is te zien op een, in de zwart-figurige techniek beschilderde aardewerken oliefles (*lekythos*) van de Atheense Amasis Schilder uit ca. 550–530 v.Chr. (afb. 3). Het voertuig heeft een stevig soort spakenwielen met een dwarsbalk (zogenaamde ‘cross-bar’ wielen) en houten velgen; de lage, gesloten opbouw met verticale en horizontale latten is open aan de voorkant, waar de voerman zit. Er is plaats voor vier personen, twee aan twee gezeten en met de ruggen naar elkaar toe. De voerman, zijn voeten rustend op een aan koorden hangende plank, houdt een lange stok vast ter sturing en aansporing van het span ezels of muilezels. De twee trekdieren zijn ingespannen onder een juk dat op hun nekken rust en aan het vooreinde van een centrale disselboom is bevestigd. Zoals in de oudheid bij verschillende typen voertuigen gebruikelijk was, wordt de door de dieren uitgeoefende trekkracht overgebracht naar de kar via een band om hun nek die tegelijk het juk op zijn plaats houdt. Op de oliefles van de Amasis



Schilder staan twee karren afgebeeld die deel uit maken van een bruiloftsstoet; de bruid, bruidegom en een aantal gasten worden stapvoets naar het huis van de bruidegom gereden, vergezeld van mensen te voet. Dergelijke karren, met personen of goederen aan boord, zijn in Griekenland vrij vaak afgebeeld en in verschillende media.

Zo is het door ezels of muilezels getrokken voertuig op een Boeotische zwart-figurige kom (*lekanis*) voorzien van dezelfde soort wielen maar is de opbouw kennelijk gemaakt van vlechtwerk (afb. 4). De kar biedt ruimte aan vier personen, van wie er drie staan en de achterste op de rand van de bak zit, met zijn rug naar de anderen toe; hij houdt een krans vast, wat past bij de voorstelling op de kom: een offerprocessie ter ere van de godin Athene. Van de andere drie passagiers houdt een zich vast aan een boven de bak uitstekende staander, terwijl de voorste zich over de verhoogde voorkant heenbuigt en de trekdieren stuurt met behulp van een lange stok met zweep.

Ook oud-Griekse teksten maken melding van het vervoer van personen per kar of wagen bij bruiloften en andere speciale gelegenheden. Zo reden vrouwen van Athene naar Eleusis om de Mysteriën bij te wonen of van Sparta naar Amyklai ter gelegenheid van het Hyakinthia-festival. Het gebruik van voertuigen over langere afstanden wordt bevestigd door de ontdekking – op verschillende plaatsen in Griekenland – van karren- of wagensporen, dikwijls in de vorm van speciaal in de rotsen uitgehakte groeven met een onderlinge afstand van ongeveer 1.40 meter. Deze hadden ten doel de wielen – en dus de voertuigen – op moeilijke plaatsen letterlijk in het juiste spoor te houden.

In de oudheid konden voor personenvervoer bestemde karren en wagens ook worden overdekt, ter bescherming van de privacy en/of beschutting tegen zon of regen. Huifkarren staan bij voorbeeld in reliëf afgebeeld op een serie albasten askisten uit Volterra in Etrurië, die dateren uit de 2de of 1ste eeuw v.Chr. (afb. 5). Het gaat hier om een optocht, waarbij steeds een kar wordt begeleid door figuren te voet en te paard. De kar heeft spakenwielen en wordt getrokken door wat lijkt op een span paarden. De open voorkant van de huif laat twee liggende figuren zien, steunend op hun ellebogen. Dit is waarschijnlijk een (welgesteld) echtpaar dat afgebeeld is zoals het bij leven reisde.

Verschillende gedetailleerde afbeeldingen van al dan niet overdekte voertuigen bestemd voor vervoer van personen over korte of langere afstand, zijn te vinden op steenreliëfs uit de Romeinse provincies in West- en Midden-Europa. Het hier gekozen voorbeeld staat op een grafreliëf uit ca. 150 n.Chr. dat later is hergebruikt in een kerk in Maria Saal in Kärnten in Oostenrijk (afb. 6). Het voertuig heeft niet twee maar vier spakenwielen en is voorzien van een huif. Deze is open van voren en heeft tevens een kleinere opening aan de zijkant. Voorop de wagen zit de voerman die, naast een zweep, ook teugels vasthoudt. Deze zullen hebben geleid naar metalen bidden die de twee trekpaarden in de mond hebben gehad.

Niet afgebeeld hier (maar zie elders in dit nummer) is de levensgrote reconstructie



119

Afb. 5. Stoet met huifkar. Detail van albasten askist uit Volterra. 2de–1ste eeuw v.Chr. Florence, Archeologisch Museum (naar foto Alinari).

Afb. 6. Wagen met huif. Detail van stenen grafreliëf, ingebouwd in kerk in Maria Saal, Kärnten. Ca. 150 n.Chr. (naar Treue 1986, ill. p. 100).



van een dergelijke huifwagen die staat opgesteld in het Römisch-Germanische Museum in Keulen. Origineel aan deze, veel te zwaar gereconstrueerde wagen zijn alleen de metalen onderdelen, zoals de ijzeren banden die om de velgen van de spakenwielen liepen. Andere, van brons gemaakte onderdelen hadden tot doel het comfort van de reizigers te verhogen door – tezamen met eraan bevestigde riemen – een zekere vering aan de wagenbak te geven en schokken op te vangen. Een dergelijke constructie is ook aan te nemen voor de op het reliëf uit Maria Saal afgebeelde voertuig: de (slecht bewaarde) griffioenenkoppen direct boven de wielen zijn de overdreven groot weergegeven, decoratieve uiteinden van de bronzen stukken waaraan de wagenbak was opgehangen.

De wagenreconstructie in Keulen en voorstellingen zoals op het reliëf in Maria Saal dateren uit de Romeinse Keizertijd, waarin het centrale gezag zorg droeg voor aanleg en onderhoud van een omvangrijk wegen- en stratennet, eerst in Italië en later uitgebreid naar Oostenrijk en andere delen van het Rijk. De geplaveide en van goede afwatering voorziene wegen dienden in de eerste plaats voor militaire doeleinden: de snelle verplaatsing van infanterie binnen het enorme door de Romeinen beheerste gebied. Tegelijk werd zo het transport van mensen per voertuig en rij- of lastdier bevorderd. Ter illustratie hiervan moge een gedicht van Horatius dienen (*Satirae* 1:5), dat beschrijft hoe hij in 38 of 37 v.Chr., als lid van een officiële delegatie, in een wagen of kar over de Via Appia de lange reis maakte van Rome naar Brindisi.

I20

Ondanks dit efficiënte systeem van landtransport blijkt uit Romeinse schriftelijke bronnen dat vervoer per boot vaak sneller en goedkoper was: dit geldt met name voor transport over zee maar ook, hoewel in mindere mate, voor dat over bevaarbare rivieren. Met de toenemende politieke, militaire en economische desintegratie van het Romeinse Rijk in de 4de en 5de eeuw n.Chr. namen onderhoud en gebruik van het wegennet af. Dit proces resulteerde in de vroege Middeleeuwen in het – tijdelijk – vrijwel tot stilstand komen van transport per kar of wagen over langere afstanden.

\* Dank geldt drs. G. Jurriaans-Helle en drs. W. Cornelissen voor hun waardevolle tekstkritiek, alsmede drs. T. Doorewaard.

Korte bibliografie

- H. BENDER, *Römischer Reiseverkehr. Cursus publicus und Privatreisen* (Stuttgart 1978).
- R.W. BULLIET, *The Camel and the Wheel* (Cambridge, Massachusetts 1975).
- L. CASSON, *Travel in the Ancient World* (Londen 1974).
- J.H. CROUWEL, *Chariots and Other Means of Land Transport in Bronze Age Greece* [Allard Pierson Series 3] (Amsterdam 1981).
- J.H. CROUWEL, *Chariots and Other Wheeled Vehicles in Iron Age Greece* [Allard Pierson Series 9] (Amsterdam 1992).
- J.H. CROUWEL, Landtransport en verpakking in de oudheid, in: *De Oudheid verpakt* (Voorhout 1997), 52–9.
- M.A. LITTAUER and J.H. CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near-East* (Leiden-Keulen 1979).
- C.W. RÖRING, *Untersuchungen zu römischen Reisewagen* (Koblenz 1983).
- W. TREUE (red.), *Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte* (Göttingen 1986<sup>2</sup>).
- P. VIGNERON, *Le cheval dans l'antiquité gréco-romaine* (Nancy 1968).
- A. WEGENER SLEESWYK, *Wielen, wagens, koetsen* (Leeuwarden 1992).

## De nachtmerrie van het antieke banditisme

**D**e rust is dit jaar weer heel rustig geweest, zo pleonastisch rapporteerde volgens de Max Havelaar ooit een resident over zijn district in Nederlands-Indië. Deze bestuursambtenaar wist wat Batavia en Den Haag wilden horen: bestuurders van rijken hebben nu eenmaal een gruwelijke hekel aan ordeverstoring. De woelige inlanders horen dankbaar te zijn dat het vaderlijke gezag hun brengt wat zij zelf niet voor elkaar krijgen: vrede.

### Een zaak van de keizer

122

Vrede brengen was de bijzondere missie van Rome. De Grieken mochten beter zijn in beeldhouwkunst en astronomie, ‘maar jij, Romein, jouw opdracht is te heersen over volken, daar ligt jouw kunst: een vaste vorm van vrede te vestigen, mild zijn voor overwonnenen, hoogmoedigen bestraffen’ (*tu regere imperio populos, Romane, memento – hae tibi erunt artes – pacisque imponere morem, parcere subiectis et debellare superbos*, *Aeneis* 6, 851–3). Augustus maakte de *Pax* tot de bijzondere missie voor de keizer. Zijn *Ara Pacis* is de artistieke uitdrukking van de Augusteïsche Vrede. De *Pax Augusta* werd niet alleen naar buiten gegarandeerd door de veiligheidszone van de *limes*, maar de keizer bestreed ook meedogenloos de binnenlandse onruststokers. Daartoe stationeerde Augustus, zo vertelt Suetonius, bijzondere eenheden op geschikte plaatsen (*Augustus* 32). Het succes van Tiberius’ vredespolitiek was volgens Velleius Paterculus overweldigend: ‘De *Pax Augusta* vrijwaart alle hoeken van de wereld van vrees voor banditisme.’ (*Historia Romana* 2, 126, 3). Volgens de *Historia Augusta* was Septimius Severus een ‘vijand van rovers waar dan ook’ (*Septimius Severus* 18, 6). De keizer hoefde maar een wenk, *nutus*, te geven of het was gedaan met Haemus en zijn roversbende volgens Apuleius (*Metamorphoses* 7, 7, 4).

Zo ooit, dan zijn dus in het vroege Romeinse keizerrijk mensen met een gerust hart op weg gegaan. Daarom is het een geschikt domein om de risico’s van het reizen in de oudheid vast te stellen: als zelfs toen de veiligheid betrekkelijk was, kunnen we alleen maar het ergste vrezen voor de periode ervóór en erna.

Volgens de publieke opinie was de veiligheid te land en ter zee groter dan ooit. Christenen als Irenaeus (178–202 bisschop van Lyon) zagen in Augustus’ vrede-stichtend werk de hand van God. Het kon geen toeval zijn dat er juist een reisparadijs was geschapen toen de apostelen de blijde boodschap gingen verkondigen.

### Indruk van onveiligheid

De apostel Paulus geeft niet zo’n rozig beeld van zijn tochten. In zijn tweede brief aan de Korinthiërs klopt hij zich in ‘dwaze’ eigenlof op de borst. Wat heeft hij allemaal

niet doorstaan? Gevangenschap, afranselingen, geseling, steniging, schipbreuk. ‘Altijd op reis, gevaren van rivieren en gevaren van rovers’ (2 Kor. 11:26). Het publiek dat Jezus de parabel van de barmhartige Samaritaan hoorde vertellen, werd verondersteld vertrouwd te zijn met het verschijnsel banditisme: ‘Eens viel iemand, die op weg was van Jeruzalem naar Jericho, in de handen van rovers.’ (Lukas 10:25–37).

Enigszins schokkend vergelijkt een bisschop zijn eigen positie met die van een roverhoofdman. Cyprianus vraagt in brief 68 om onderwerping aan het episcopale gezag: ‘Rovers luisteren in volledige, nederige gehoorzaamheid hun hoofdman. Hoeveel beter dan jullie zijn die boeven?’

Slachtoffers van rovers hebben in de onderwereld van Loukianos een apart hoekje binnen de afdeling van degenen die door een ontijdige dood uit het leven zijn gerukt. Daar huizen ook gesneuvelden, zelfdoders en vermoorde personen (*Kataplous* 6). Achilleus Tatios, Heliodoros, Apuleius en andere romanschrijvers gebruiken piraten en rovers als *diaboli ex machina*. Zij zorgen voor de omslag (*peripateia*) in het verhaal door de hoofdfiguren te ontvoeren en zelfs – ogenschijnlijk – te vermoorden.

Ook filosofen gebruiken *leistai*, het Griekse woord dat bandieten te land en ter zee omvat, als brengers van *peripateia*. De wijze is zich ervan bewust dat het blad van het geluk prompt kan omslaan. Seneca gebruikt graag *piratae* en *latrones* als de oorzaken van onverwachte rampen. Eigenlijk is de bezitloze er gelukkig aan toe: ‘De schlemiel krijgt van de rover vrije doorgang; zelfs op een weg die vergeven is van bandieten, geniet de pauper vrede.’ (*Nudum latro transmittit; etiam in obsessa via pauperi pax est; Epistulae* 14, 9). De zegswijze ‘*Nudum latro transmittit*’ klinkt als een Romeins spreekwoord. Varianten zijn: ‘De bezitloze reiziger fluit als hij een rover tegenkomt’ (*Cantabit vacuus coram latrone viator; Iuvenalis* 10, 22) en: ‘De berooide legt een veilige weg af’ (*tutum carpit inanis iter; Nux* 44). Kortom: het is niet moeilijk literair materiaal uit de keizertijd aan te voeren om te bewijzen dat het verschijnsel bandiet welbekend was.

In hoeverre verwijst het filosofische en literaire thema echter naar de werkelijkheid? Bij ons leeft de wolf alleen nog maar in dierentuinen en het sprookje van Roodkapje. Men mag zeker geen hoge realiteitswaarde toekennen aan de piraten waarvan het wemelt in de retorische oefeningen van Seneca de Oudere. Zij zorgen voor ingewikkelde juridische problemen, waarop de redenaar in opleiding zijn kunsten mag botvieren. Veel belangrijker is wat Romeinse rechtsgeleerden in verband met rovers opmerken. Wanneer kan een *donatio* gelden als in doodsgevaar te zijn gedaan? Iulius Paulus vond dat men daarin niet kinderachtig moest zijn. Niet alleen als de gezondheid te wensen overliet, maar ook bij het risico te sterven door de hand van vijanden, rovers of een tiran of bij het ondernemen van een scheepsreis (*Digesta* 39, 6, 3). Ulpianus laat zich in gelijke zin uit (*Digesta* 27, 1, 13, 7).

Naast deze indirecte aanwijzingen zijn er zeker wel concrete bewijzen voor het (voort)bestaan van banditisme in de tijd die zich zo vredig voordoet. In een recente studie vult Thomas Grünewald er enige bladzijden mee. Wel merkt hij terecht op dat zij, afgezet tegen de tijd en de ruimte, niet absoluut bewijzen dat banditisme veel voorkwam. De gerapporteerde gevallen zouden de uitzonderingen kunnen zijn die de regel van de Romeinse orde bevestigen.

### De werkelijkheid van dromen

Meer dan een impressie kan het antieke informatiemateriaal ons dus niet geven. Overigens leert de moderne discussie of criminaliteit nu wel of niet toeneemt, dat ook een overvloed van gegevens geen uitsluitsel geeft. Aan welke gegevens moeten we de meeste waarde toekennen, cijfers over aangiften of enquêtes over ervaringen met de misdaad?

124

De aandacht van de Romeinse rechtsgeleerden mag als een sterke aanwijzing gelden. Een andere bron waaraan ik een hoog realiteitsgehalte toeken, is – hoe vreemd het ook klinkt – een dromenboek, de *Oneirokritika* van Artemidoros van Daldis. De bewijskracht van dit materiaal is groot omdat het om een technisch werk gaat. In onopgesmukte taal behandelt Artemidoros honderden dromen. Hij heeft ze niet alleen uit eerdere collecties – die niet over zijn – verzameld, maar hij heeft niet geschroomd veldonderzoek te doen door markten te bezoeken. De droomuitleggers die daar hun praktijk uitoefenden, hebben hem aan veel materiaal geholpen. Bovendien put hij rijkelijk uit zijn eigen ervaring, getuige wendingen als ‘ik ken’, ‘ik heb gemerkt’ en ‘volgens mijn ervaring’. Niet ten onrechte laat hij zich voorstaan op zijn *peira*. Deze ervaring toont hij ook door kritiek te leveren op gangbare uitleggingen.

Zijn bevindingen heeft hij in vijf boeken systematisch geordend. Zo wordt het hele lichaam van top tot teen ‘gescand’: wat betekent het als je in je slaap ziet dat het hoofdhaar overvloedig groeit? Waar staat de voet voor? De vijf boeken van de *Oneirokritika* vertonen een grote consistentie. Anders dan men bij zo’n wazig onderwerp als de droom zou verwachten is de schrijver niet op tegenspraak te betrappen, zoals een deelnemer aan een werkcollege van mij vaststelde door na te gaan wat de uitleg van getallen was. Er blijkt systeem in de pseudo-wetenschap van Artemidoros te zitten. Al die kwaliteiten maken hem tot een betrouwbare zegsman, die ons dicht bij antieke mensen brengt in hun angsten, verlangens en lotgevallen.

Voor ons doel is zijn positie ideaal. Hij leefde in de 2de eeuw n.Chr., dus in de tijd die volgens Edward Gibbon de gelukkigste periode was die de mensheid ooit gekend heeft. Een Engels schoolboekje zei hetzelfde, alleen met iets andere woorden, toen het meedeelde dat in de 2de eeuw ‘nothing much happened’. Bovendien woonde en werkte Artemidoros in een deel van het Romeinse wereldrijk dat bij uitstek de

zegeningen van de *Pax Augusta* ondervond, de westkust van Klein-Azië. Hij kwam uit Ephesos – als auteur van de *Oneirokritika* noemt hij zich Artemidoros van Daldis om de stad van zijn moeder bekendheid te geven (3, 66). Met Artemidoros zitten we dus in een kerngebied en een kernperiode van het Romeinse keizerrijk. Uit dezelfde streek en tijd komt Aelius Aristeides, die in zijn rede *Tot Rome*, gericht tot Antoninus Pius, beweert dat mensen niet meer geloven dat er ooit oorlogen geweest zijn (*Eis Romem* 70). Wat er vroeger geweest is en wat zich nu bij tijd en wijle aan de grenzen afspeelt klinkt even fantastisch als mythen. De passage bij Aristeides doet mij denken aan wat mijn moeder vertelt over 10 mei 1940 toen de mensen elkaar vroegen: ‘Wat betekent dat eigenlijk, oorlog?’ Tenslotte had *Hollandia felix* al meer dan een eeuw geen vijand op haar grondgebied gehad.

Ook voor Artemidoros is oorlog ver weg. Soldaten komen slechts enkele keren voor, een reflectie van de demilitarisering van het binnengebied? Rovers verschijnen 22 keer. We bekijken een paar markante gevallen. Mensen dromen er niet van rover te zijn, zoals ze bijvoorbeeld gladiator menen te zijn. Wel komt het voor dat men rovers meent te doden. Dat gebeurt als men angst heeft voor iemand of aan iemand wil ontkomen. Dan verschijnt niet de angstaanjagende persoon zelf in de droom, maar men zal menen aan een wild dier te ontkomen of rovers uit de weg te ruimen (4, proloog). Dromen zijn voor Artemidoros geen bedrog, maar ze verkondigen via slinkse wegen de waarheid.

De angst voor overvallen door *leistai* zat diep. Veel droomverschijningen getuigen ervan. Als je meent van een hoogte neer te storten of in handen van een roversbende te vallen of een Cycloop te zien of diens hol of verlamd te zijn of ziek of iets te verliezen dat dierbaar is, dan zijn dat uiterst ongunstige voortekens. ‘Als je droomt onthoofd te worden bij wijze van executie of door rovers of in een gladiatorengevecht of hoe dan ook – het maakt niet uit – is dat slecht voor iemand die nog ouders of kinderen heeft’ (1, 35).

Talrijk zijn de droomverschijningen die een overval door rovers voorspellen. Dat gebeurt als je een havik of wouw ziet, waarbij de havik duidt op mannen die in een groep aankomen, terwijl de wouw staat voor een aanslag uit een hinderlaag (2, 20). De havik is als roofdier even ongunstig als de wolf (4, 56). Ook kraanvogels en ooievaars die in zwermen optreden, zijn het voortekenen van een bende bandieten (2, 20 en 4, 56). Als je een reis over zee of land in de zin hebt, kun je maar beter geen uil, vleermuis of andere nachtvogel zien. Je krijgt onherroepelijk te maken met storm of rovers (3, 65). Kwartels zijn in verband met een reis ongunstig, want ze duiden op overvallen door rovers. Op hun trek vallen deze dieren immers in handen van vogelvangsters (3, 5). In dit geval heeft de analogie tussen droom en werkelijkheid niet betrekking op de aard van de verschijning, i.c. de kwartel, maar op zijn lot.



Ook goden en helden kunnen op rovers duiden. Zij blijken in de 2de eeuw van de christelijke jaartelling nog springlevend te zijn. Het oude idee dat het heidendom op sterven na dood was en dat het christendom de geestelijke leegte vulde, wordt door Artemidoros' dromenboek afdoende weerlegd. Mensen dromen frequent van de oude goden en helden. Hun verschijning is niet altijd voor iedereen gunstig – een van

126



Op de grafsteen van Gaius Luconius Tetricus te Nyon, aan het meer van Genève, wordt vermeld dat de man tegen rovers was opgetreden.

D(IS) M(ANIBUS)

C(AII)•LUCCONI(I)•COR(NELIA)

TETRICI•PRAEFEC<TI>

ARCEND(IS)•LATROC<INIIS>

PRAEFECT(US)•PRO•IIVIR(O)

IIVIR(I)•BIS•FLAMINIS

AUGUST(I)

(*Corpus Inscriptionum Latinarum* XIII 5010, Nyon, Zwitserland, 2/3de eeuw?)

Ter nagedachtenis aan Gaius Luconius Tetricus uit (de tribus) Cornelia, *prefect ter bestrijding van roverij*, prefect met de status van burgemeester, burgemeester, twee maal Augustuspriester.

Artemidoros' stokpaardjes is dat je bij het uitleggen rekening moet houden met de categorie waartoe de dromer behoort. Zo mag Dionysos gunstig zijn voor wijnboeren, maar aan hen die een reis te land of ter zee ondernemen, kondigt hij zonder mankeren roofovervallen, wonden en 'gesnoeid worden' aan (2, 37). De godjes Deimos en Phobos, zonen van Ares, en Ares zelf zijn gunstig voor generaals, soldaten, gladiatoren, rovers en gokkers, maar voor alle anderen betekenen zij strijd en verlies, want die brengen zij teweeg (2, 39). Komen in een droom heroën een huis binnen en richten zij er onheil aan, dan duiden zij op de nadering van vijanden of rovers (4, 78).

Distels, doornen en andere stekelige planten zijn niet alleen goede voortekens als het om beveiliging van land gaat, maar ze zijn ook prima voor belastinginners, kramers, rovers, mensen die met valse gewichten werken en bedriegers, want die gewassen trekken met geweld en tegen de zin van de eigenaar bezit aan zich (4, 57).

Het is dus ook voor allerlei gespuis de moeite waard kennis te nemen van Artemidoros' uitleggingen. Hoewel het woord *leistai* ook zeerovers kan betekenen, lijkt het in de dromen toch in de eerste plaats om bandieten te gaan die op het droge opereren. Slecht één keer is er uitdrukkelijk sprake van de piraat. Die wordt in een heel simpele analogie door de verschijning van een krokodil in de droom aangekondigd (3, 11). Was er in Artemidoros' tijd gewoon minder reden om bang voor zeerovers te zijn?

Diverse dieren, planten en goddelijke wezens hebben dus betrekking op het roverswezen in het algemeen. Enkele keren is Artemidoros specifiek. Zo is er de man die in zijn droom de vermaning van Hesiodos uit diens *Werken en Dagen* (325) hoorde: 'win niet gemeen; gemene winsten zijn een rampspoed.' De man, die zich bezighield met roof, werd gepakt en gestraft (4, 59). De betrokkene moet een behoorlijke ontwikkeling hebben gehad dat er een dichtregel in zijn gemoed opwelde.

Nog een concreet geval betreft de zoon van de vrouw die droomde dat zij een slang ter wereld bracht. Hij werd rover. Toen hij gepakt was, werd hem de hals afgesneden. Immers ook als de slang wordt gepakt, wordt hij op zijn kop geslagen en gaat zo dood (4, 67).

Tenslotte is er het drama dat werd geprefigureerd door twee aren die bij een man uit de borst ontsproten. Vervolgens kwam in de droom iemand op hem af die de aren uittrok omdat ze nu eenmaal niet bij hem pasten. Wat gebeurde er? De twee zonen van de man vonden een ellendige dood, want toen op hun landgoed waren, werden ze door een roversbende overvallen en vermoord. De aren beduiden namelijk de zoons, het uitrukken het uit de weg ruimen van beiden (5, 84).

### Grimmige werkelijkheid

De antieke droomuitlegger weet dus vanuit zijn *peira* dat bepaalde droomgezichten rovers voorzeggen. Bovendien leggen zijn klanten hem dromen voor waarin zij door

bandieten overvallen worden. De angst voor rovers was dus zeer levend. Hoe reëel de vrees was, laat zich natuurlijk niet door harde cijfers over antieke criminaliteit bevestigen. We moeten het doen met incidentele gegevens, die de indruk wekken dat ook in het hoogtij van de keizerlijke vrede rovers de reizigers teisterden. In 151 of 152 reisde de officier Marcus Valerius Etruscus door Marokko: 'Ik ging op weg en onderweg viel ik in handen van rovers. Uitgeschud en gewond ben ik samen met mijn gezelschap ontkomen,' zo heeft hij in een inscriptie in Lambaesis (*Corpus Inscriptionum Latinarum* VIII 2728+18122) laten vastleggen. Menig graftekst uit de Balkan vermeldt als doodsoorzaak 'door rovers gedood' (*interfectus a latronibus*): ook een antieke Den Doolaard zou er volop van roverromantiek hebben kunnen genieten. Maar zelfs in het Italië van omstreeks 100 n.Chr. kon een persoon van hoge rang spoorloos verdwijnen. Plinius de Jongere verklaart zich in een brief (6, 25) bereid bij de naspeuringen naar een verdwenen personage te helpen, maar hij is niet optimistisch (*vereor ne frustra*). Hoe normaal banditisme was, wordt bewezen door de grote vredevorst zelf: Augustus liet Quintus Gallius spoorloos verdwijnen onder het mom dat hij door rovers was overvallen. Hetzelfde voorwendsel wordt door Caracalla gebruikt als hij Pompeianus uit de weg laat ruimen. Zulke gegevens maken duidelijk hoe zeer de dood door rovers bij het antieke leven hoorde. Ze zijn sprekender dan de romantische verhalen van antieke Robin Hoods, de *latrones famosi* zoals Bulla Felix en Maternus.

Slachtoffers van rovers mochten rekenen op christelijke naastenliefde, maar Ambrosius waarschuwt voor mensen die zich als zodanig voordeden (*De officiis* 2, 16). Het verschijnsel was kennelijk zo algemeen dat het als argument om te bedelen grif werd geloofd. Iedereen voelde angst als hij op pad ging. Misschien dat de antieke reiziger enige moed putte uit het schouwspel dat zich aan hem voordeed als hij een stad verliet. Aan kruisen hingen daar gevangen rovers te creperen. Normaal bleven de lijken hangen. Bij de executie van Jezus als *leistes* was speciale toestemming nodig om het lijk af te nemen (*Matth.* 27:58). Een rottend roverslijk aan een kruis hielp de medicus Galenos aan een dieper inzicht in de menselijke anatomie.

Om te voorkomen dat de rovers een fatsoenlijke begrafenis kregen van kornuiten, werden de kruisen bewaakt. In het verhaal van de weduwe van Efese laat de soldaat zijn roverslijk in de steek als zijn aandacht wordt getrokken door een lampje in een nabijgelegen grafkamer. Daar vindt hij een treurende vrouw, die hij in alle opzichten tot het leven weet terug te roepen. Als het lijk dat hij in de gaten moest houden, ontvreemd blijkt, wil hij zich prompt doden. Dan stelt de weduwe bereidwillig de stoffelijke resten van haar man als vervanging ter beschikking (Petronius *Satyricon* IIII–II2).

De kruisen langs de uitvalswegen van de steden gaven toch niet genoeg vertrouwen in het vredeswerk van de Romeinse overheid. Velen namen hun toevlucht tot magische middelen. Het hart van een roofvogel hielp tegen wilde dieren en rovers. Als je de

rechtervoerpoot van een kameleon aan je arm bond, was je beschermd tegen land- en zeeroofdieren alsmede tegen rovers.

In het licht van al deze directe en indirecte aanwijzingen voor verbreiding van banditisme, ook onder de *Pax Augusta*, krijgt een woord van Ploutarchos (*Moralia* 165D) betekenis: 'Alleen wie thuis blijft leeft vrij van de angst voor rovers.'

*Korte bibliografie*

H.A. ORMEROD, *Piracy in the Ancient World* (Liverpool 1924; herdruk 1978).

E.J. HOBSBAWM, *Bandits* (Harmondsworth 1972).

ANTON J.L. VAN HOOFF, *Ancient Robbers: Reflections behind the facts*, *Ancient Society* 19 (1988) 105–24.

THOMAS GRÜNEWALD, *Räuber, Rebellen, Rivalen, Rächer* (Stuttgart 1999).

SIMONE MOOIJ-VALK werkt aan een integrale vertaling van Artemidoros' *Oneirokritika* uit te geven door Ambo.

## De Romeinse postdienst

### Koeriersdienst annex transportdienst

Omstreeks 110 n.Chr. schreef Plinius Minor, stadhouder van een Romeinse provincie in het noorden van het huidige Turkije, in een brief aan keizer Trajanus het volgende: Tot voor kort, heer, heb ik vrijbrieven voor gebruik van de keizerlijke postdienst alleen maar gegeven aan personen die een dienstreis maakten. Maar onlangs heb ik het mij veroorloofd van deze regel af te wijken. Mijn vrouw had namelijk bericht gekregen van de dood van haar grootvader en zij wilde zo snel mogelijk haar tante opzoeken. Ik zou mij wel heel erg hard hebben opgesteld als ik haar het gebruik van de postdienst zou hebben onthouden (Plinius Minor, *Epistulae* X 120).

Plinius rekende erop dat de keizer het motief voor de reis, familieomstandigheden, zou kunnen billijken en uit Trajanus' antwoord blijkt inderdaad dat deze daarmee geen probleem had (Plinius *Epistulae* X 121). Niet ieder was echter altijd zo welwillend. Dat leert een anecdote over een man die in 193 n.Chr. gedurende enkele maanden keizer was van het Romeinse rijk.

130

Publius Helvius Pertinax diende in zijn jonge jaren, na eerst schoolmeester te zijn geweest, als centurio in het Romeinse leger. Vervolgens werd hij bevorderd tot prefect van een cohort ergens in Syrië. Om zich naar zijn onderdeel te begeven maakte hij gebruik van de keizerlijke postdienst (*cursus*), zonder dat hij in het bezit was van de daarvoor vereiste vrijbrieven. Dat kwam hem op een uitbrander te staan van de stadhouder van Syrië, die hem voor straf de tocht van Antiochië naar zijn standplaats te voet liet maken (*Historia Augusta*, *Pertinax* I 5–6).

In de uit de 4de eeuw stammende biografie van Pertinax wordt de term *cursus* gebruikt als verkorte vorm voor *cursus publicus*, de benaming die in de late oudheid voor de keizerlijke postdienst algemeen gangbaar was. Het woord *cursus* (eigenlijk 'het rennen') herkennen we nog in bijvoorbeeld de Franse term voor post, 'courrier', en in ons woord 'koerier'. *Cursus publicus* wordt meestal weergegeven met 'staatspost' of 'keizerlijke postdienst'. Gemakshalve gebeurt dat ook hier, maar de term behoeft enige toelichting. De *cursus publicus* van de Romeinen was geen openbaar nutsbedrijf dat op vaste tijden zorgde voor de bezorging van brieven en pakjes aan en van particulieren en bedrijven. Het ging om een koeriersdienst annex transportdienst ten behoeve van de keizerlijke overheid. Gegevens over de Romeinse postdienst zijn betrekkelijk schaars. Ze stammen voor het grootste deel uit de late oudheid, dat wil zeggen uit de periode die begint met de regering van keizer Diocletianus (284–305). Vooral de *Codex Theodosianus* is een belangrijke bron van kennis. Een somber beeld rijst daaruit op. De op last van keizer Theodosius II tussen 429 en 438 bijeengebrachte verzameling keizerlijke wetten bevat talrijke bepalingen die duidelijk maken dat misstanden bij de

*cursus publicus* veelvuldig voorkwamen. Dit beeld is eenzijdig, maar het staat wel vast dat de postdienst bij velen voor grote ontevredenheid heeft gezorgd.

### Cursus publicus en vehiculatio

De benaming *cursus publicus* wordt voor het eerst aangetroffen in de tijd van Constantijn de Grote (312–337). Keizer Augustus (27 v.Chr.–14 n.Chr.) heeft echter de grondslag voor de postdienst gelegd. Misschien heeft Augustus hiervoor inspiratie opgedaan in Egypte, waar in de tijd van de Ptolemaeën iets dergelijks bestond, maar het kan ook zijn dat hij verder teruggreep. Herodotus spreekt in ieder geval al van een Perzische vinding en geeft de volgende uitleg: **Langs het hele wegnnet staan ruiters, in hetzelfde aantal als er dagreizen zijn, dus voor elke dag een man en een paard. Deze mannen worden door niets weerhouden om de voorgeschreven afstand binnen de kortste tijd af te leggen: sneeuw, noodweer, hitte of duisternis, werkelijk niets deert ze. De eerste geeft na zijn etappe de boodschap door aan de tweede en die weer aan de volgende. Zo gaat het verder...Het Perzische woord voor deze koeriersdienst is *angareion*.**

(VIII 98, vertaling Hein L. van Dolen)

Door keizer Augustus werden op soortgelijke wijze koeriers ingeschakeld om boodschappen over te brengen.<sup>1</sup> Voor de man die een einde had gemaakt aan de republikeinse staatsvorm in Rome en sinds 27 v.Chr. als monarch regeerde was het van levensbelang snel op de hoogte te zijn van wat er her en der in het rijk gebeurde. Met het oog daarop posteerde hij langs de heerbanen jonge mannen op niet al te grote afstand van elkaar – dit zijn vermoedelijk ruiters geweest en geen renboden, al zegt Suetonius, aan wie we het bericht ontleen (*Augustus* XLIX 3), dat niet met zoveel woorden. Later bracht Augustus een wijziging aan door gebruik te gaan maken van postkoetsen (*vehicula*). **‘Dat laatste’, aldus Suetonius, ‘leek handiger, omdat men boodschappers die brieven van de plaats van verzending naar hun bestemming brengen zonder te worden afgelost, zo nodig ook om inlichtingen kan vragen’.**

(vertaling D. den Hengst)

Postkoetsen bleven ook na Augustus' regeringsperiode bestaan. Sterker nog, ze werden kennelijk zo kenmerkend geacht voor de keizerlijke postdienst dat men aanvankelijk simpelweg sprak van *vehicula* ter aanduiding van de staatspost (ongeveer zoals wij het over 'de trein' of 'het spoor' kunnen hebben als we 'de Nederlandse Spoorwegen' bedoelen). Daarop wijst de titel van de functionaris die aan het hoofd stond van de postdienst, de *praefectus vehiculorum*.<sup>2</sup> Overigens treft men een enkele keer ook wel het abstracte en eigenlijk beter passende *vehiculatio* in de bronnen aan. Zo bijvoorbeeld op een munt van keizer Nerva (96–98), te zien op afbeelding 1.

In de loop van de keizertijd ontstond er ten behoeve van de postdienst een heel netwerk van op bepaalde afstand van elkaar gelegen halteplaatsen, waar koeriers van



Afb. 1. Munt (*sestertius*) van keizer Nerva (96–98), met de opschriften: *vehiculatione Italiae remissa* en *s(enatus) c(onsulto)* (J.P.C. Kent, B. Overbeck, A.U. Stylow, *Die Römische Münze*, München 1973, Tafel VIII, 256 R). Nerva heeft kennelijk Italië vrijgesteld van de verplichting bij te dragen in de kosten van de postdienst.

I32

Afb. 2. Grafsteen uit *Viminacium* (Kostelatz, in Joegoslavië), met reliëf en inscriptie (hier niet afgebeeld): *D(is) M(anibus)/ L(ucius) Blassius Nigellio/ specul(ator) leg(ionis) VII Claudiae. Vixit/ annos XXXV* – ‘Aan de goddelijke schimmen. Lucius Blassius Nigellio, speculator van het Zevende Legioen, bijgenaamd het Claudische. Hij leefde 35 jaar’ (*Corpus Inscriptionum Latinarum* III 1650). De steen bevindt zich in het museum van de stad Belgrado.



paarden konden wisselen en zonodig reparaties aan de wagens konden laten uitvoeren. Tot het daar aanwezige personeel behoorde soms een veearts. Ook was er de mogelijkheid te overnachten. Van de drie in het Latijn voor halteplaats gebezigde termen, *statio*, *mansio* en *mutatio* (alledrie zijn het eigenlijk van werkwoorden afgeleide abstracta, die oorspronkelijk respectievelijk ‘staan’, ‘blijven’ en ‘wisselen’ betekenden) leeft het meest algemene woord, *statio*, als ‘station’ in het Nederlands voort. Van *mansiones positae*, ‘in volgorde geplaatste halteplaatsen’, ‘keten van poststations’, komt ons woord ‘post’.

De postdienst – Suetonius’ eerder geciteerde woorden suggereren het al – onderhield nauwe banden met de keizerlijke inlichtingendienst. Koeriers waren vaak militairen. Zij werden in de loop van de tijd met telkens andere namen aangeduid, *speculatores* (‘verkenners’), *frumentarii* (eigenlijk: ‘fourageerders’), *agentes in rebus* (‘geheime agenten’), maar hun taak was steeds dezelfde: zij traden behalve als boodschappers ook op als spionnen en hielden de keizer zo goed en zo kwaad als het ging op de hoogte van wat er gebeurde in het immense Romeinse rijk – de slechte naam die de postdienst bij sommigen had, hangt hiermee ongetwijfeld samen.

Afbeelding 2 toont ons zo’n militaire koerier uit de 2de of 3de eeuw n.Chr. We zien op een door paarden getrokken wagen de op vijfendertigjarige leeftijd overleden Lucius Blassius Nigellio, *speculator* van het Zevende Legioen. Hij is gezeten achter de voerman. Met de rug naar hem toe zit een andere man, kennelijk een slaaf of bediende, met een staf in de hand ten teken van de militaire waardigheid van zijn meester.

### Vervoer van personen en vervoer van goederen

De postdienst werd niet alleen gebruikt voor het overbrengen van keizerlijke brieven en het vervoer van keizerlijke spionnen. Ieder die in dienst van de overheid op reis moest, kon zich per wagen laten vervoeren, mits daarvoor toestemming was verleend in de vorm van een door de keizer of een andere hoge functionaris verstrekte vrijbrief. Op vervalsing van zo’n document stond een zware straf (*Digesten* XLVIII 10. 27. 2). Dat er soms oneigenlijk gebruik van een vrijbrief werd gemaakt, hebben we aan het geval van de echtgenote van Plinius al gezien. Hier is nog een voorbeeld, dit keer uit de 4de eeuw.

In een brief van Julianus de Afvallige lezen wij dat deze keizer een bevriend filosoof, de in Cappadocië geboren Eustathius, uitnodigde zo snel mogelijk naar het hof te komen: ‘De staatspost (δρόμος δημόσιος) zal, als je dat wenst, met een wagen en twee extra paarden tot je beschikking staan’ (*Epistulae* XXXIV Bidez; vergelijk *Epistulae* XXXV). Eustathius kwam inderdaad, maar van het aanbod van de keizer heeft hij geen gebruik kunnen maken. Het speet hem, verrassend genoeg, niet: ‘Wat een geluk dat uw vrijbrief mij te laat bereikte! Daardoor is het mij bespaard gebleven vol angst en beven naar u toe te moeten rijden in een wagen van de postdienst. Ik had nu niets te maken met dronken voerlieden en ook niet met muilieren die, om met



Homerus te spreken, zich van louter nietsdoen te barsten hadden gegeten aan gerst. Geen stofwolken voor mij, geen geschreeuw in een koeterwaals dat pijn doet aan de oren, geen geknal van zweepen. Rustig en op mijn gemak ben ik langs lommerrijke wegen naar u toegekomen' (*Epistulae* XXXVI).

Gegeven het feit dat keizer Julianus kwistig strooide met vrijbrieven in gevallen waarbij de noodzaak niet direct in het oog springt (behalve Eustathius kregen ook zijn vrienden Priscus, Eustochius en Aetius een uitnodiging om naar hem toe te komen en daarbij gebruik te maken van de *cursus publicus*, *Epistulae* XXXII, XLI, XLVI), doet het wat merkwaardig aan om te zien dat hij anderen op dit punt kapittelde (*Codex Theodosianus* VIII 5. 12). Hij gaf aan de pretoriaanse prefect Mamertinus de opdracht niet meer dan twee vrijbrieven per jaar ter beschikking te stellen van stadhouders die zich via hun ondergeschikten op de hoogte wilden stellen van wat er in de uithoeken van hun provincie gebeurde (*ibidem*). Voor Julianus gold kennelijk: *quod licet Iovi non licet bovi*.

134

Behalve personen konden ook goederen met behulp van de keizerlijke postdienst worden vervoerd. In de late oudheid onderscheidde men twee afdelingen. Naast postkoetsen voor personenvervoer werden er aparte wagens gebruikt voor het vervoer van goederen. Het verschil tussen beide takken van de *cursus publicus* kwam tot uiting in hun benaming: de *cursus velox* was de snelpost, die gebruik maakte van paarden als rijdieren of van voor koetsen gespannen paarden, ezels of muilieren, de *cursus clavularis* was de met behulp van ossen en muilezels werkende transportdienst. Gebruik van laatstgenoemde dienst stond bijvoorbeeld keizer Julianus toe aan enkele afdelingen soldaten die met heel hun hebben en houden in 360 vanuit Gallië naar de grens met Perzië moesten reizen (Ammianus Marcellinus, *Res Gestae* XX 4. 11).

Over de kosten van de reis die Julianus' soldaten per *cursus clavularis* in 360 gingen maken, spreekt Ammianus niet. Ze zullen aanzienlijk geweest zijn. De organisatie van de *cursus publicus* was een kostbare aangelegenheid, die zwaar drukte op de provinciebewoners in het rijk. Zij moesten voor het leeuwendeel der kosten opdraaien. Daarbij kwam dat oneigenlijk gebruik van de dienst en regelrechte corruptie schering en inslag waren. Door diverse keizers werden weliswaar pogingen gedaan om de postdienst beter te laten functioneren en om misbruik uit te bannen, maar het simpele feit dat de in de *Codex Theodosianus* verzamelde wetten telkens opnieuw zware straffen in het vooruitzicht stelden van overtreders, wijst erop dat men in de praktijk zich niet veel aantrok van wat de keizerlijke overheid verordonneerde.

De organisatie van de postdienst in de late oudheid was anders dan die in de vroege keizertijd. De wijze van financiering verschilde eveneens. Maar dat er ook al sprake was van misbruik bij het gebruik van transportmiddelen ten behoeve van de overheid in de 1ste eeuw n.Chr., blijkt uit een in 1976 voor het eerst gepubliceerde inscriptie.<sup>3</sup> Het gaat om een zowel in het Latijn als in het Grieks opgesteld decreet van Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus, stadhouder van de provincie Galatia (in het huidige Turkije) in het begin van de regering van keizer Tiberius (14–37).

Sotidius stelt onder andere dat de keizers Augustus en Tiberius hadden verordonneerd dat niemand gratis gebruik mocht maken van transportmiddelen (*ne quis gratuitis vehiculis utatur*). Met deze bepaling, aldus Sotidius, werd duidelijk de hand gelicht. Dit moest van nu af aan afgelopen zijn. Voor de levering van wagens en muilieren moest betaald worden. Afgezien daarvan, niet ieder had zomaar het recht vervoer voor zich zelf op te eisen (*neque tamen omnibus huius rei ius erit*). Dit was slechts voorbehouden aan bepaalde categorieën overheidsdienaren.

Of Sotidius' decreet geholpen heeft? Het is zeer de vraag. Klachten over de postdienst keren telkens terug in onze bronnen. 'De *cursus publicus*', aldus de 4de-eeuwse historicus Aurelius Victor (*De Caesaribus* XIII 6), 'is in principe een nuttige instelling, maar hij is tot een vloek voor de Romeinse wereld geworden.'

### Korte bibliografie

- H. BENDER, *Römischer Reiseverkehr. Cursus publicus und Privatreisen* (Stuttgart 1978) Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands, 20.
- L. CASSON, *Travel in the ancient world* (Baltimore-London 1974; herdr. 1994).
- W. ECK, *Die Staatliche Organisation Italiens in der hohen Kaiserzeit* (München 1979).
- E.J. HOLMBERG, *Zur Geschichte des cursus publicus* (Uppsala 1933).
- A. KOLBE, Kaiser Julians Innenpolitik: Grundlegende Reformen oder traditionelle Verwaltung? Das Beispiel des *cursus publicus*, *Historia* 47 (1998) 342–359.
- S. MITCHELL, Requisitioned transport in the Roman empire. A new inscription from Pisidia, *Journal of Roman Studies* 66 (1976) 106–31.
- L. DI PAOLA, Per la storia delle evectiones, *Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti* 56 (1980) 85–102.
- P. STOFFEL, *Über die Staatspost, die Ochsenespanne und die requirierten Ochsenespanne. Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus* (Bern 1993) Europäische Hochschulschriften, Reihe 3, Bd. 595.

### Noten

- <sup>1</sup> Julius Caesar maakte eveneens gebruik van koeriers (vergelijk bijvoorbeeld Caesar, *De Bello Civili* III 101.3), maar nog niet zo systematisch als Augustus.
- <sup>2</sup> Hoewel het bestaan van een *praefectus vehiculorum* voor de tijd van Augustus niet in de bronnen is geattesteerd, mag men niettemin aannemen dat de eerste keizer niet alleen de postdienst, maar ook de functie van de prefect die daarvan de leiding had, in het leven heeft geroepen. Zie ECK, 1979, 89 en volgende.
- <sup>3</sup> MITCHELL, 1976. Aanvullingen in P. FRISCH, Zum Edikt des Sex. Sotidius Strabo für Pisidien, *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 41 (1981) 100, S. MITCHELL, The Requisitioning Edict of Sex. Sotidius Strabo Libuscidianus, *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 45 (1982) 99–100 en S. MITCHELL, Galatia under Tiberius, *Chiron* 16 (1986) 17–33 op 25–26.

## Legers in beweging

### Troepenverplaatsingen over land en zee in het Romeinse keizerrijk

#### I nleiding

Rome beschikte tijdens het Principaat over een troepenmacht van misschien wel een half miljoen soldaten. Meer kon het Romeinse rijk zich wellicht niet permitteren. Rome zette echter graag een overmacht in tegen de vele, langs de grenzen verspreide tegenstanders. Als er ergens een brandhaard ontstond, was het dan ook nodig om troepen van elders erbij te halen. De Romeinse soldaten waren om die reden vaak onderweg – in groepjes of als leger – tussen de uithoeken van het uitgestrekte rijk. De antieke bronnen gaan meestal stilzwijgend voorbij aan de enorme inspanningen, die de soldaten tijdens de troepenverplaatsingen moesten verrichten. Wanneer bijvoorbeeld Severus Alexander in 234 n.Chr. tijdens de oorlog tegen de Perzen van Germaanse invallen hoort, voert hij zijn leger vanuit Antiochië over een afstand van ruim vierduizend kilometer naar dit nieuwe strijdtoneel. Herodianus (6. 7) vermeldt niet meer dan dat ‘hij de mars in zeer snel tempo volbracht’ en spoedig aan de Rijn stond.

136

Herodianus’ laconieke opmerking doet geen recht aan hetgeen er allemaal bij kwam kijken als Romeinse legers zich in beweging zetten. Drie elementen van de troepenverplaatsingen over grote afstand zullen in dit artikel aan bod komen: de dagelijkse praktijk van de mars, de logistieke organisatie in de keizertijd en, tot slot, de rol van het overzeese transport.

#### De dagelijkse praktijk van de mars

De 4de-eeuwse auteur Vegetius hechtte, zo blijkt uit zijn *epitoma rei militaris*, veel waarde aan een goede training van de rekruten. De training van de mars in normaal en versneld tempo staat hierbij voorop: ‘In de militaire pas dienen 30 km in vijf uren afgelegd te worden, dat wil zeggen tijdens de zomer. In de versnelde pas, die sneller is, dienen in dezelfde tijd 36 km afgelegd te worden’ (1.9). Aangezien de Romeinen de perioden tussen zonsopgang en -ondergang in twaalf gelijke uren verdeelden, waren de uren in de zomer langer dan in de winter. De vijf uren die Vegetius noemt, zijn gelijk te stellen aan ongeveer zeven hedendaagse uren. Dit gegeven wijst op een tempo van ongeveer 4,5 km per uur in ‘militaire pas’ en ruim 5,5 km per uur ‘in versnelde pas’.

De verdeling die Vegetius maakt tussen gewone en versnelde mars zien we ook terug in de praktijk, zoals die bijvoorbeeld door Caesar werd beschreven. Er was een

verschil in tempo tussen de lange marsen over duizenden kilometers, die maanden in beslag konden nemen, en de geforceerde mars als tactische manoeuvre, waarbij Caesar enkele malen meer dan 70 km laat afleggen in ruim één etmaal. Een dergelijke prestatie werd uiteraard niet lang volgehouden en kon alleen worden volbracht door troepen die niet werden opgehouden door een wagentros.

Een zich over duizenden kilometers voortslepend leger is iets heel anders dan een trainend stel rekruten of een tactisch manoeuvrerende troepenmacht. Over grote afstanden golden andere maatstaven, zoals blijkt uit de gemiddeld 27 km per dag, waarmee Caesars leger in 49 v.Chr. – tot verbazing en afschuw van Cicero (*Ad Atticum* 8. 14, 1) – de 465 km tussen Corfinium en Brundisium in zeventien dagen aflegde.<sup>1</sup> Zelfs over goede wegen en niet gehinderd door slecht weer mag gerekend worden op doorgaans 20 à 25 km per dag. Het op het eerste oog trage tempo van de Romeinse legioenen wordt verklaard door de loodzware bagage waarmee de legionairs waren opgezadeld en door de taken die naast het marcheren door de soldaten en knechten dagelijks waren uit te voeren.

Moderne schattingen van het door de Romeinse infanteristen te torsen gewicht lopen uiteen van 30 tot 50 kg. Alleen al het gewicht van wapens en kleding wordt op 22 à 29 kg geschat. Bovendien had de soldaat het proviand voor een aantal dagen mee te voeren en was een goed gevulde waterzak onder de mediterrane zon absoluut noodzakelijk. Hoewel de specialisten het niet eens kunnen worden over het precieze gewicht – en er bovendien geen enkele reden is om aan te nemen dat de *sarcina* (de bagage van de individuele soldaat) door de eeuwen heen en in elke campagne dezelfde was – staat één ding vast: in antieke ogen was de Romeinse infanterist zwaar bepakt. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de opmerking van de Joodse auteur Flavius Josephus, die tijdens de Joodse Oorlog, aanvankelijk als tegenstander van de Romeinen, later als volgeling van de Flavii, direct te maken kreeg met het Romeinse leger. Met betrekking tot de bepakking van de Romeinse legionair schrijft Josephus (*Bellum Judaicum* 3. 5, 5): ‘De uitgelezen voetsoldaten die de lijfwacht van de generaal vormen, dragen een lans en een rond schild, en daarnaast een zaag, een mand, een emmer en een bijl, tezamen met een leren riem, een sikkel en een ketting, en rantsoen voor drie dagen, zodat de voetsoldaat zich in weinig onderscheidt van een pakkier.’ Josephus zinspeelt hier op de bijnaam *mulus marianus*, die de Romeinse soldaten spottenderwijs aangemeten hadden gekregen na de aanscherping van de discipline door Marius. Tacitus (*Annales* 1. 20, 2) daarentegen spreekt over het marcheren onder zware bepakking als iets dat reeds in de vroege keizertijd een zaak van het verleden was: tijdens de munitie onder de Rijnlegioenen naar aanleiding van Augustus’ dood wordt de *praefectus castrorum* Aufidienus Rufus mishandeld wegens zijn pogingen de vroegere discipline weer in te voeren. Er was echter doorgaans een goede, praktische reden voor de strikte discipline

inzake de bepakking van de infanterist. Alles wat niet door de soldaat zelf gedragen werd, zou immers op wagens of pakkieren meegevoerd moeten worden. Dat bracht niet alleen extra onderhoud met zich mee, maar bovendien was de tros langzaam, gebonden aan goed terrein en kwetsbaar in geval van oorlog.

Niet alleen waren de soldaten zwaar bepakt, de manschappen en knechten werden bovendien tijdens de mars vele uren in beslag genomen door de verschillende taken die zij voor hun eigen onderhoud en dat van de dieren moest uitvoeren. In de eerste plaats moest voor iedereen binnen het leger de maaltijd worden voorbereid. Aangezien het Romeinse leger proviand meevoerde in de vorm van graan hield de voorbereiding van de maaltijd ook het malen van het graan tot meel en het bakken van brood in. Het graan werd gemalen door middel van handmolens. Het verzorgen van de maaltijd werd verricht binnen de eenheid van het *contubernium*, een eenheid van acht soldaten, bijgestaan door één, misschien meerdere knechten. Veel werk werd er niet gemaakt van het bakken van het brood, zoals blijkt uit een beschrijving van de hand van Herodianus, die in deze passage wil benadrukken dat keizer Caracalla deel had aan het eenvoudige leven van de Romeinse soldaat: 'Hij at zelfgebakken brood. Hij maalde namelijk eigenhandig graan, voldoende voor hem zelf, maakte deeg, bakte het op een kolenvuur en dat was dan zijn voedsel' (4. 7, 5). Pas voor de 4de eeuw n.Chr. hebben we goede aanwijzingen dat beschuit (*bucellatum*) een belangrijke rol ging spelen. Dit was dubbel gebakken brood, dat zeer lang houdbaar was en derhalve kant en klaar meegenomen kon worden.

138

Anders dan Herodianus hierboven beschrijft, werd er voornamelijk op hout gebakken en gekookt (de Romeinse soldaat at immers niet alleen brood, maar ook vlees). Het vergaren van brandhout maakte dan ook deel uit van de dagelijks te verrichten taken, evenals het verzamelen van hooi en ander veevoer. Ook moesten de paarden, (muil)ezels en eventueel ossen dagelijks de gelegenheid krijgen om te grazen. Het grazen betekende een wezenlijke aanvulling van het droge voer en beperkte bovendien de hoeveelheid die anders in de legertros meegevoerd moest worden. Het grazen kon dagelijkse enkele uren in beslag nemen. De *pabulatio* en *lignatio*, zoals het verzamelen van veevoer en brandhout werd aangeduid, werden verricht door de ruiters en de knechten, bijgestaan door afdelingen van de soldaten. Ondertussen werden andere taken verricht door de achtergebleven soldaten en knechten, zoals het opstellen van de tenten. Of de legers die in de keizertijd op doortocht waren door de provincies dagelijks greppels groeven en palissaden bouwden, mag worden betwijfeld. Al met al werd tijdens de mars een groot deel van de dag in beslag genomen door dergelijke taken, zodat Caesar tijdens een campagne in Spanje in 49 v.Chr. al rond het middaguur een kamp liet bevestigen, tenten liet opslaan en ruiters en andere troepen uitstuurde om veevoer (en waarschijnlijk ook brandhout) te verzamelen (Caesar, *Bellum Civile* I. 80, 3). Op

deze manier werden ook al te grote inspanningen tijdens de hete middaguren vermeden.

De benodigdheden van het leger bepaalden vaak ook de route, waarlangs het leger marcheerde, en de lengte van de dagmarsen. De belangrijkste levensbehoefte van een onder mediterrane omstandigheden marcherend leger was water. Het was dan ook van levensbelang de route zo te plannen dat er regelmatig gelegenheid was om de waterzakken en -vaten te vullen. Bovendien hebben we zojuist gezien dat het grazen van de paarden van de ruitery en van de muilezels en ossen, die het transport voor hun rekening namen van al hetgeen niet door de soldaten werd gedragen, een vrijwel dagelijkse noodzakelijkheid was. Aangezien een leger van twintigduizend man doorgaans over ongeveer tweeduizend paarden beschikte en een gelijk aantal muilezels, nog afgezien van de ossen van de wagentros, was er behoefte aan veel voor grazen geschikte gronden. Deze waren niet altijd overal te vinden, zodat de lengte van de dagmars vaak werd bepaald door de aanwezigheid van drinkwater en de locatie van goede weidegronden. In vijandelijk gebied was er bovendien de noodzaak een route te vinden die voldoende veiligheid bood. Voorzichtige generaals, zoals Caesar, waren huiverig voor dichte begroeiing en namen zo nodig een flinke omweg voor lief: 'Nadat de route was verkend door Diviciacus, die hij van alle Galliërs het meest vertrouwde, zodat het leger, weliswaar met een omweg van meer dan vijftig mijlen, door open terrein kon worden gevoerd, liet hij, zoals was aangekondigd, tijdens de vierde nachtwacht vertrekken.' (Caesar, *Bellum Gallicum* I. 41, 4).<sup>2</sup>

Rivieren konden een behoorlijk obstakel vormen en ook dan was men vaak aangewezen op lokale gidsen om doorwaadbare plaatsen te zoeken. Het oversteken van snelstromende rivieren was niet zonder gevaar. Weliswaar adviseert Vegetius (I. 10) dat alle Romeinse rekruten moesten leren zwemmen, maar de praktijk leert dat niet alle soldaten de zwemkunst meester waren. Hoe het oversteken van snelstromende rivieren in zijn werk ging, wordt uitvoerig beschreven door Caesar (*Bellum Civile* I. 64, 4-5):

Uit alle centuriën liet hij de zwakkere soldaten, die over onvoldoende moed en kracht leken te beschikken, uitzoeken. Dezen liet hij samen met één legioen ter bewaking van het kamp achter. De overige legioenen voerde hij klaar voor de strijd naar buiten; stroomopwaarts en stroomafwaarts van de doorwaadbare plaats in de rivier stelde hij veel pakdieren op en vervolgens liet hij het leger oversteken. Van slechts weinig soldaten werden de wapens door de stroming meegesleurd; de ruiters vingen degenen op die gestruikeld waren en hielpen hen op de been; niemand verdrank.

Indien er meer tijd was, werden soms provisorische bruggen aangelegd, vaak bestaande uit boten, die onderling verbonden dwars over de rivier werden gelegd en voorzien werden van loopplanken. In de keizertijd kon men op de doortocht door de provincies gewoonlijk gebruik maken van de talloze Romeinse stenen bruggen.<sup>3</sup>

### De logistieke organisatie tijdens de keizertijd

Tijdens de keizertijd werden voortdurend troepen van het ene oorlogstoneel naar het andere gevoerd. De voornaamste oorlogsgebieden waren te vinden aan de Rijn en Donau en in het Oosten. Het oplaaien van de strijd aan één van deze grenzen maakte regelmatige troepenverplaatsingen noodzakelijk. Een veel gebruikte route liep dan ook tussen enerzijds de Rijnprovincies of Italië – via de Balkan, over de Bosporus en via het huidige Turkije – en anderzijds de grensprovincies Cappadocië en Syrië. De troepenbewegingen door de provincies in deze tijd hadden een ander karakter dan de republikeinse marsen door het oorlogsgebied of door nog maar net onderworpen landen. De langdurige aanwezigheid van het Romeinse bestuur en de inzet van de manpower en de hulpmiddelen waarover het Romeinse Rijk beschikte, maakte het mogelijk een infrastructuur aan wegen, bruggen en logistieke organisatie op te bouwen, die de troepenverplaatsingen ten opzichte van de lange marsen tijdens de Republiek vergemakkelijkte.

Bovendien marcheerden de legioenen doorgaans door bevriend terrein – afgezien van de burgeroorlogen, toen Romeinse troepen op doortocht soms de lokale bevolking als vijanden behandelden. Zo zorgde het opgejutte leger van Vitellius, dat in 68 n.Chr. op weg was naar Italië om daar de keizerstroon te winnen voor zijn bevelhebber, onderweg in Gallië voor een moordpartij, waarbij onder de bevolking van de stad *Divodurum* (Metz) vierduizend slachtoffers vielen (Tacitus, *Historiae* 1. 63, 1).

Doorgaans echter hadden de troepenverplaatsingen over duizenden kilometers door rijksgebied een vreedzaam karakter. Aangezien de legers niet voortdurend klaar hoefden te zijn voor de strijd, was ook het gebruik van wagens een minder groot probleem. Een wagentros is erg kwetsbaar tijdens de strijd, kan een opstomend leger tijdens een geforceerde mars niet bijhouden en is gebonden aan goede wegen, hetgeen een grote belemmering is tijdens militaire operaties. Vooral in de natte jaargetijden is een zwaarbeladen wagen op zandpaden en onverharde wegen onbruikbaar. Deze nadelen speelden echter geen rol tijdens de lange marsen door het rijk in de keizertijd, zodat in zulke gevallen waarschijnlijk meer gebruik werd gemaakt van wagens om een deel van de bagage te transporteren. Een wezenlijke rol in de troepenverplaatsingen speelde het dichte netwerk van verharde wegen, dat het voor de legers en de wagentros mogelijk maakte zich via de kortste route en in elk jaargetijde snel te verplaatsen. Bovendien werden in de keizertijd langs veel van de Romeinse wegen herbergen en andere halteplaatsen (*mansiones*, *stationes*, *mutationes*) gebouwd, die op een afstand van ongeveer 20 km – dat wil zeggen, op een dagmars afstand – van elkaar lagen.

De infrastructuur die in de keizertijd werd opgebouwd ten behoeve van het leger omvatte ook de organisatie van de aanvoer van graan, olijfolie, wijn, hooi en andere benodigdheden. Enige cijfers mogen de schaal van deze taak verduidelijken: een leger van twintigduizend soldaten en knechten met het bijbehorende aantal paarden en

pakdieren consumeerde per week ruim honderd ton tarwe, bijna evenveel gerst, driehonderd hectoliter wijn en honderd hectoliter olijfolie, nog afgezien van de runderen en varkens die de behoefte aan vlees moesten dekken.

De langdurige aanwezigheid van troepen in vaste legerkampen resulteerde in vaste ‘kanalen’ ter ondersteuning van de legers. Waarschijnlijk werden de legers in hun vaste kampen grotendeels verzorgd vanuit de belastingheffing in natura, hetgeen mogelijk werd aangevuld door eigen productie op het land rondom de kampen. Tijdens de troepenverplaatsingen werd echter gebruik gemaakt van andere kanalen. Aangezien het Romeinse Rijk over slechts een gering bestuursapparaat beschikte, werd de uitvoer hiervan gewoonlijk aan de bestuurders van de lokale gemeenschappen overgelaten. Reeds tijdens de opmars van het leger van Vitellius in het Vierkeizerjaar werd diens leger bevoorrad door onder meer de Haedui en de stad *Lugdunum* (Lyon). Epigrafische bronnen geven aan dat er in de loop van de 2de eeuw n.Chr. regelmatig een beroep werd gedaan op de bestuurders van gemeenschappen langs de route van het marcherende leger. Op een tijdens de regering van Hadrianus te dateren inscriptie wordt Manius Salarius Sabinus, een welvarende burger van Lete in Macedonië, geprezen voor zijn bijdrage. ‘Toen het leger van Caesar op doortocht was, leverde hij als *annona* vierhonderd *medimnoi* tarwe, honderd *medimnoi* gerst, zestig *medimnoi* bonen en zestig eenheden wijn, veel goedkoper dan de gangbare prijzen.’<sup>4</sup> Vooral als legers ergens hun winterkwartier betrokken, was de belasting voor de lokale bevolking groot. Zo lezen we dat Ephese in het jaar 166/7 n.Chr. tweehonderdduizend *medimnoi* bijdroeg aan het leger dat terugkeerde van de Parthische oorlog. Deze gigantische hoeveelheid was voldoende om een stad van honderdduizend inwoners gedurende twee maanden te voeden! Naarmate de oorlogen en daarmee de troepenverplaatsingen vanaf de late 2de eeuw n.Chr. toenamen, deed de overheid steeds vaker een beroep op de naburige gemeenschappen. Vooral de bevolking die langs veelgebruikte routes leefde, zal de Romeinse troepen met weinig vreugde hebben begroet.

Aan grote troepenverplaatsingen ging heel wat organisatie vooraf, zoals blijkt uit een beschrijving in de *Historia Augusta* met betrekking tot Severus Alexander: Hij maakte publiekelijk de dagen van zijn reizen bekend. Daartoe vaardigde hij twee maanden vooraf een edict uit, waarin was geschreven: ‘op die-en-die dag, op dat-en-dat uur, zal ik vanuit de stad vertrekken, en wanneer de goden dat toestaan, zal ik halt houden aan het eerste wegstation (*mansio*)’, vervolgens de wegstations in volgorde, de rustplaatsen, dan de plaatsen waar voedselleveranties (*annona*) in ontvangst zouden worden genomen, enzovoort, zelfs tot aan de grenzen met de barbaren. (*Historia Augusta, Alexander Severus* 45)<sup>5</sup>

Toen Maximinus Thrax daarentegen in 238 n.Chr. nogal abrupt opbrak vanuit Sirmium richting Italië, om daar de usurpatie van Gordianus te bestrijden, deed hij



dat noodgedwongen zonder veel voorbereiding: ‘Hij hield een nogal rustig marstempo aan, omdat onderweg van alle kanten nog wapens en voorraden bijeengebracht moesten worden. De expeditie naar Italië werd onverwacht ondernomen en zonder voorafgaande planning, zoals hij gewoon was.’ (*Herodianus* 7. 8.)

Uit het handboek van Vegetius (3.6) weten we dat de bevelhebbers uit de Romeinse keizertijd bij het plannen van hun route beschikten over hulpmiddelen in de vorm van routebeschrijvingen (*itineraria*) en kaarten, die hun gegevens verschaften over de afstanden tussen halteplaatsen, de kwaliteit van de wegen en de aanwezigheid van afkortingen en obstakels zoals rivieren. Onderweg werden de routebeschrijvingen op papier ondersteund door de mijlstenen langs de weg.<sup>6</sup> Deze gegevens werden niet alleen gebruikt bij het plannen van de mars van legers, maar ook ten behoeve van individuele soldaten en kleinere contingenten, die (tijdelijk) overgeplaatst werden naar andere rijkdelen of die rijksbestuurders begeleiden tijdens hun dienstreizen.

142

Het *itinerarium provinciarum Antonini Augusti* en de *tabula Peutingeriana* getuigen nog steeds van de in de keizertijd aanwezige hulpmiddelen. De tekst van het *itinerarium*, zoals wij het kennen, gaat terug op de 4de eeuw, maar het origineel is ontstaan in de tijd van Caracalla. Er worden zeventien hoofdroutes binnen het gehele Romeinse Rijk onderscheiden, waaraan talrijke nevenroutes zich aansluiten. Als hulpmiddel voor het organiseren van de bevoorrading en het plannen van de routes en de duur van troepenverplaatsingen worden de voornaamste halteplaatsen en de onderlinge afstanden vermeld. Zoals Vegetius vermeldt, bestonden er niet alleen beschrijvingen van routes, maar ook afbeeldingen (*itineraria picta*). Ongetwijfeld verwijst Vegetius hier naar het soort kaarten dat ons bekend is van een 12de-eeuwse kopie van een antiek voorbeeld. In haar huidige vorm bestaat de *tabula Peutingeriana* (vernoemd naar de 16de-eeuwse Duitser Konrad Peutinger) uit elf aaneensluitende stukken perkament, waarvan het langgerekte formaat (34 cm breed en 6,75 m lang) ongetwijfeld teruggaat op de oorspronkelijke vorm als boekrol. Het ene uiteinde van de rol is waarschijnlijk reeds in de oudheid verloren gegaan, zodat op de middeleeuwse kopie het uiterste westen van het rijk (Britannia en delen van Spanje en Afrika) ontbreekt. Het geheel laat een schematische weergave zien van de routes door het Romeinse Rijk (en zelfs daarbuiten), eerder vergelijkbaar met de plattegrond van metrolijnen dan met een moderne kaart. Talrijke plaatsen langs de wegen worden vermeld, terwijl verschillende symbolen de langs de routes aanwezige halteplaatsen en de hulpmiddelen waarover deze beschikten, aanduiden. Het *itinerarium Antonini* en de *tabula Peutingeriana* geven – in combinatie met onze gegevens over de rol van de naburige gemeenschappen in de bevoorrading van de voorbijtrekkende legers en de passage in de *Historia Augusta* over de praktijk van Severus Alexander – een goede indruk van de logistieke organisatie die in de keizertijd ontstond ter ondersteuning van de voortdurende troepenverplaatsingen.

## Over zee of over land

Aangezien het Romeinse rijk zich aan alle kanten uitstrekte rondom de Middellandse Zee lijkt het voor de hand liggend dat de legers in deze tijd veelal gebruik zouden hebben gemaakt van de zeeweg. Het transport over zee was immers veel sneller – en voor de soldaten minder uitputtend – dan de moeizame marsen over land. Toch blijkt dat in de praktijk niet het geval te zijn geweest: hoewel het niet te vermijden was dat de legers op de door hen gevolgde landroutes zo nu en dan zeestraten moesten oversteken (met name de Bosporus), verliep veruit het grootste deel van hun reis doorgaans over land.

De keizertijd wijkt daarin duidelijk af van de republiek, toen de veldheren, vooral ook ten tijde van de burgeroorlogen, regelmatig gebruik maakten van schepen om hun legers over te zetten naar Spanje, Afrika en de Balkan.<sup>7</sup> Aangezien er niet meer dan tweehonderd à tweehonderdvijftig soldaten per schip vervoerd konden worden, waren vele honderden schepen nodig om een leger dwars over de Middellandse Zee te vervoeren. Tijdens de republiek werden de schepen die nodig waren voor troepen-transporten gewoonlijk van hun civiele eigenaren gevorderd. Troepen werden immers niet vervoerd in oorlogsschepen, maar in transportschepen. Zo liet bijvoorbeeld Scipio Africanus alle vrachtschepen van Sicilië vorderen om zijn troepen over te zetten naar Africa, hetgeen zou leiden tot het einde van de Tweede Punische Oorlog. Opvallend is daarentegen het gebrek aan bewijsmateriaal voor het vorderen van schepen tijdens het principaat.

De oorzaak voor de voorkeur voor landroutes mag wellicht ten dele gezocht worden in het risico dat verbonden bleef aan langdurige reizen over zee. Toch kunnen de gevaren op zee geen afdoende verklaring vormen, aangezien de republikeinse generaals – ondanks catastrofes die zich regelmatig voordeden vanaf het moment dat Rome tijdens de Eerste Punische Oorlog een zeemacht werd<sup>8</sup> – regelmatig gebruik maakten van de zeeroute. De risico's, die verbonden waren aan de scheepvaart over open zee, waren het grootst tijdens de wintermaanden, zodat in deze tijd van het jaar de zeevaart over lange afstand vrijwel stil lag. Volgens het handboek van Vegetius (4. 39) was de zee gesloten (*mare clausum*) van elf november tot tien maart. Niet alleen de vrees voor storm was hieraan schuld, maar ook het slechte zicht als gevolg van mist en regenval. Tot in de vroegmoderne tijd hadden schippers immers geen kompas om mee te navigeren, maar ze maakten vooral gebruik van de sterren en van goed zichtbare oriëntatiepunten aan de kust. In de winter leverde dit echter gevaar op, omdat de zichtbaarheid minder was en het risico om op de klippen te lopen des te groter. Eén van de nadelen van overzeese routes was dan ook dat het transport gedurende een groot deel van het jaar noodgedwongen stil lag. Bovendien hadden de antieke zeilschepen niet het vermogen scherp op de wind te zeilen, zodat een ongunstige wind tot een dagenlange vertraging kon leiden.<sup>9</sup>

Een andere reden mag gezocht worden in de locatie van de brandhaarden, waartussen de meeste troepenverplaatsingen noodzakelijk waren. Zoals we eerder hebben gezien, vonden veel troepenverplaatsingen plaats langs de lijn die verliep van Italië of de Rijnprovincies, via de Donauprovincies naar het oorlogstoneel in het Oosten. Deze gebieden lagen echter ongunstig ten opzichte van de scheepvaartroutes over de Middellandse Zee. Mede gezien het feit dat gedurende vele maanden per jaar de risico's van overzeese troepenverplaatsingen onaanvaardbaar groot waren, was er weinig tijdwinst te behalen met het marcheren vanuit Germania of Pannonia naar de havens aan bijvoorbeeld de Adriatische kust om vandaaruit rond Griekenland naar een Syrische haven te zeilen.<sup>10</sup>

Kortom, de overzeese route was waarschijnlijk zelden sneller dan de route over land, maar daarentegen wel gevaarlijker. Hoe traag een marcherend leger ook voort kroop door het uitgestrekte Romeinse rijk – dagelijks halte makend om de dieren te laten grazen, het eten voor te bereiden en de tenten op te slaan –, het kwam uiteindelijk wel op zijn plaats van bestemming aan.

## 144

### Korte bibliografie

- N.J.E. AUSTIN and N.B. RANKOV, *Exploratio. Military and political intelligence in the Roman world from the Second Punic War to the battle of Adrianople* (London 1995).
- L. CASSON, *Ships and seamanship in the ancient world* (Princeton 1971).
- L. CASSON, *Travel in the ancient world* (London 1974).
- P. ERDKAMP, *Hunger and the sword. Warfare and food supply in Roman republican wars, 264–30 BC* (Amsterdam 1998).
- P. ERDKAMP, The means of acquisition in the corn supply of the Roman imperial armies, in: P. ERDKAMP (red.), *The Roman army and the economy*, in voorbereiding.
- H. HALFMANN, *Itinera principum. Geschichte und Typologie der Kaiserreisen im Römischen Reich* (Stuttgart 1986).
- B. ISAAC, *The limits of empire. The Roman army in the East* (Oxford 1990).
- M. JUNKELMANN, Die Ernährung des römischen Heeres, in: E. OLSHAUSEN und H. SONNABEND (Hrsg.), *Unser tägliches Brot* (Stuttgart 1994) 7–123.
- S.P. MATTERN, *Rome and the enemy. Imperial strategy in the principate* (Berkeley 1999).
- F. MEIJER, *A history of seafaring in the classical world* (London 1986).
- J. OORTHUYS, *Ad usus commeantium. De functie van de Romeinse zee- en rivierstrijdkrachten in de vroege keizertijd (31 v.Chr.–235 n.Chr.)* (Doctoraalscriptie Katholieke Universiteit Nijmegen 2000).
- L. NEESEN, *Untersuchungen zu den direkten Staatsabgaben der römischen Kaiserzeit (27 v.Chr.–284 n.Chr.)* (Bonn 1980).
- J.P. ROTH, *The logistics of the Roman army at war (264 BC–AD 235)* (Leiden 1999).

F. STOLLE, *Der römische Legionar und sein Gepäck (Mulus Marianus). Eine Abhandlung über den Mundvorrat, die Gepäcklast und den Tornister des römischen Legionars und im Anhang Erklärung der Apokalypse 6. 6* (Straßburg 1914).

G. VEITH und J. KROMAYER, *Heerwesen und Kriegsführung der Griechen und Römer* (München 1928).

G.R. WATSON, *The Roman soldier* (London 1969).

G. WEBSTER, *The Roman imperial army* (Totowa 1985).

#### Noten

- <sup>1</sup> Caesar, *Bellum Gallicum* I. 15, 5; I. 41, 5; 2. 2, 5; 7. 40; *Bellum Civile* 3. 75 e.v.
- <sup>2</sup> Vergelijk Livius 43. I, 8, Appianus, *Bellum Civile* 4. 103. Ook de locatie van het kamp werd gewoonlijk tevoren verkend. Zie bijvoorbeeld Appianus, *Bellum Civile* 4. 102. Over het gebruik van gidsen, met name AUSTIN en RANKOV (1995) 40 e.v.
- <sup>3</sup> Zie bijvoorbeeld Cassius Dio 71,3 .
- <sup>4</sup> AE 1921, I = SEG I, 276.
- <sup>5</sup> Zie ook 47, I. Onder meer NEESEN (1980) 104 e.v., HALFMANN (1986) 79 e.v., ROTH (1999) 236 e.v., MATTERN (1999) 146, ERDKAMP (in voorbereiding).
- <sup>6</sup> Zie daarentegen de kritische opmerkingen van ISAAC (1990) 304–5.
- <sup>7</sup> Bijvoorbeeld Appianus, *Bellum Civile* 2. 54; 4. 82; 4. 86, 5. 58; 5. 92; 5. 104; Caesar, *Bellum Africanum* 34; Plutarchus, *Pompeius* 2. 4.
- <sup>8</sup> Bijvoorbeeld Polybius I. 37; I. 54; Appianus, *Punicum* I 34; Caesar, *Bellum Africanum* 21.
- <sup>9</sup> Zie met betrekking tot de seizoensgebondenheid van de scheepvaart ook *Codex Theodosianus* 13. 9, 3. CASSON (1971) 270–I, MEIJER (1986) 227–8, ERDKAMP (1998) 53–4.
- <sup>10</sup> OORTHUYNS (2000) 70–71. Oorthuys verwijst naar Tacitus, *Historiae* I. 31, waaruit blijkt dat troepen per schip uit Alexandrië werden vervoerd. Zelden werden echter grote aantallen troepen naar of van Egypte verplaatst.

## Reizen aan de grens:

### het *Iter Gallicum* van

### *Rutilius Claudius Namatianus*

**W**e schrijven het jaar 1169 sinds de stichting van de Stad volgens de tijdrekening van Cato de Oudere en het jaar 417 volgens de nieuwe, nog niet gevestigde christelijke era. In het ochtendgloren van de 29ste oktober verlaat een vloot kleine en lichte zeilschepen de *Portus Augusti*, de haven van Rome. Het is laat in het seizoen. Nog geen twee weken later, op 11 november, begint de winter en zal de zee in principe gesloten blijven voor de scheepvaart. Maar ook nu al moet met het slechte weer gerekend worden:

Na vijftien dagen wachten leek de zee betrouwbaar,  
toen het weer met nieuwe maan vertrouwen gaf. (I. 205–206)

146

Om diezelfde reden was men op lichte vaartuigen sloop gegaan. Hierdoor moet de vloot weliswaar dicht bij de kust blijven, maar dit biedt duidelijke voordelen bij het plots opsteken van een storm.

Wij blijven dicht onder de kust met onze bootjes  
om snel uit te kunnen wijken bij een storm.

Laat 's zomers zware vrachtschepen de zee trotseren :  
veilig is de herfst maar voor wie wendbaar is. (I. 219–222)

Onder de opvarenden bevindt zich een aanzienlijk personage. Rutilius Claudius Namatianus, een Romein van Gallische afkomst, waarschijnlijk uit de omgeving van Toulouse, bekleedde een drietal jaren eerder gedurende enkele maanden de stadsprefectuur van Rome. Daarmee bekroonde hij een blijkbaar succesvolle carrière, waarvan verder alleen bekend is dat hij – misschien in 412 – het ambt van *magister officiorum* vervulde, dat onder Constantijn en zijn opvolgers tot één van de belangrijkste politieke functies uitgroeide.

Nu, na verscheidene jaren, verlaat Rutilius Rome, zijn tweede vaderstad, om terug te keren naar zijn geboortegrond. De berichten die hem vandaar bereikten lijken hem eindelijk weer gerust te kunnen stellen. Bijna een decennium lang werd Gallië geteisterd door Germaanse horden die plunderend door het land trokken, door een lokale militaire staatsgreep die niet in staat bleek enige orde te herstellen en door de opstanden van slaven en kleine landbewerker die door de nood tot het uiterste gedreven waren. De opperbevelhebber van het keizerlijke leger in het Westen, Flavius Constantius, is alle weerstanden eindelijk te boven gekomen. De usurpatoren zijn uit de weg geruimd, de opstandelingen en barbaren met geweld bedwongen, sommige stammen opnieuw als bondgenoten binnen het West-Romeinse staatsbestel opgenomen. De rust lijkt te

zijn weergekeerd en daarmee moet ook voor Rutilius het moment gekomen zijn om de terugtocht te aanvaarden en zijn getroffen vaderland weer te helpen opbouwen.

't Is geen vergrijp het land dat rust kent te vergeten.

Raakt een ramp de staat, wordt ieders trouw gevraagd.

Het ouderlijk huis heeft aan mijn tranen nood ter plaatse.

Moeite die men doet geeft steun in het verdriet.

Niet langer mag men blind zijn waar steeds meer ineens stort,  
waar het onheil toeneemt als men wacht met hulp.

Nu is 't moment om de verwoeste landerijen  
weer bescheiden op te bouwen uit de as.

Wanneer de bronnen zelf mij hadden kunnen roepen  
of een stem in 't struikgewas kon zijn gehoord,  
dan zouden zij terecht over mijn treuzelen klagen  
en de volle zeilen zetten aan mijn wens.

(I .23–34)

### Reizen

Rutilius heeft niet enkel politieke ambities gehad. Nu hij zijn carrière blijkbaar als afgerond beschouwt en zich op zijn Gallische bezittingen wenst terug te trekken, lijkt hij een literaire activiteit te willen ontplooiën. Hij zal zich aan de dichtkunst wijden



en als onderwerp kiest hij zijn thuisvaart van Rome naar Gallië. Daarmee schaart hij zich in een lange traditie van poëtische reis- en kustbeschrijvingen.

In twee boeken heeft hij zijn tocht bezongen. Elk telde waarschijnlijk zo'n 650 verzen in elegische disticha. Het eerste bleef volledig bewaard, op enkele verzen in het begin na. Het tweede breekt af na het 68ste vers maar kon onlangs (in 1973) dankzij de vondst van 39 zwaar beschadigde verzen nog enigszins aangevuld worden.

Zo kan Rutilius nu gedurende een groot deel van zijn thuisvaart gevolgd worden. Zijn nauwkeurige beschrijvingen staan het toe om moeiteloos de route en de verschillende reisetappen te reconstrueren. Zelfs over het tijdstip van de tocht bestaan weinig twijfels dankzij de aanwijzingen van Rutilius in zijn verzen.

De eerste dag (29 oktober 417) verliet de vloot *Portus Augusti*, voer dicht langs de kustlijn en passeerde achtereenvolgens *Alsium* (Palo), *Caere* (Cerveteri), *Pyrgi* (Santa Severa) en *Castrum Novum* (Torre Chiaruccia), waarna de haven van *Centumcellae* (Civitavecchia) werd aangedaan. Er waren 43 mijl afgelegd. Aangezien het nog vroeg was, maakte Rutilius van de gelegenheid gebruik om de thermale bronnen van *Aquae Tauri* (Bagni di Ferrara) te bezoeken. Tijdens de tweede dag werden 47 mijl afgelegd. Men vertrok opnieuw bij dageraad, voer langs de monding van de *Munio*, langs *Graviscæ* (Porto Clementino) en *Cosa* (Ansedonia). Bij het vallen van de avond liep de vloot *Portus Herculis* (Porto Ercole) binnen.

148

Men vaart weer uit bij het ochtendgloren. Moeizaam laveert men voorbij de klippen en uitlopers van de *Mons Argentarius* (Monte Argentario). Het eiland *Igilium* (Giglio) komt in zicht, later ook de monding van de *Umbro* (Ombrone). Tegen de wil van Rutilius wordt de tocht voortgezet, al bood de *Umbro* een goede en veilige ankerplaats. Met het invallen van de duisternis treedt ook windstilte op en zijn de reizigers gedwongen een noodbivak op het strand op te slaan. De afgelegde route bedroeg 40 mijl.

De vierde dag (1 november) vaart de vloot langs *Ilva* (Elba). De windstilte houdt aan, zodat er geroeid moet worden en de tocht al vroeg in de namiddag onderbroken wordt. Men loopt binnen te *Faleria* (Porto de' Faliesi) waar juist op dat moment het Osiris-feest gevierd wordt. Er zijn 45 mijl afgelegd. Een korte wandeling door een lieflijk park met visvijvers loopt uit op een onplezierige confrontatie met de Joodse pachter.

Tijdens de vijfde dag staat er een forse tegenwind. Opnieuw wordt geroeid. Na 10 mijl loopt de vloot de haven van *Populonia* (Piombino) binnen.

De tegenwind houdt ook op 3 november aan en men probeert laverend vooruit te komen. Corsica en Capraria verschijnen aan de horizon. Dan zoekt men een toevlucht voor het slechte weer in *Vada Volaterrana* (Torre di Vada): 30 mijlen werden afgelegd. Rutilius vindt onderdak in het landhuis van een vriend. Vanhieruit brengt hij een bezoek aan de nabijgelegen zoutpannen. Waarschijnlijk heeft het oponthoud niet langer dan een dag geduurd, zodat de volgende etappe van 18 mijl op 4 november wordt afgelegd. Deze voert langs het eiland *Gorgon* (Gorgona Isola) en eindigt in *Villa Triturrita* bij de

haven van Pisa. Het is tevens de laatste etappe in het eerste boek. Rutilius brengt nog diezelfde dag een bezoek aan Pisa. Als hij terugkeert en weer wil vertrekken, dwingt het slechte weer hem van zijn voornemen af te zien. Opnieuw breekt een periode van wachten aan, waarin de jacht voor enige verstrooiing zorgt.

Pas enkele weken later wordt de tocht voortgezet. Het tweede boek breekt af op het moment dat *Luna* (Luni) in zicht komt, 44 mijl van *Portus Pisanus* verwijderd. Van de verdere reis is dankzij het teruggevonden fragment nog een oponthoud in Genua bekend.

### Dichten

Rutilius is een goed dichter, volgens de antieke normen. Zijn reisbeschrijving verveelt nooit, omdat hij voortdurend de aandacht weet wakker te houden. Deels slaagt hij hierin door de kunstvolle structuur van zijn verzen: elk distichon omvat een afgeronde gedachte die dikwijls als een bondige spreuk is uitgewerkt en door een rijk en zinvol klankspel verlevendigd.

Ook het gedicht als geheel zit kunstig in elkaar. Zo opent het eerste boek met een lofzang op Rome waarna een periode van gedwongen rust in de haven volgt. Het besluit met een lofzang op Pisa, eveneens gevolgd door een gedwongen wachten. Verder verlevendigt Rutilius zijn beschrijvingen door het inlassen van korte mythologische episodens, door zijn excursies en zijn bijna natuurhistorische observaties en door de portretten van zijn vrienden en vijanden.

Rutilius besteedt ruime aandacht aan zijn vrienden. Meer dan een vijfde van het eerste boek is aan hen gewijd. Zij behoren allen tot de Romeinse en Gallo-Romeinse ambtsadel. In hen ziet Rutilius de ware grootsheid van Rome belichaamd. Hij prijst hun stoïsche wijsheid, hun rechtsgevoel en hun inzet voor de staat. In zijn ogen staan zij garant voor de instandhouding van de orde.

### Stilicho

Ook de tegenhangers van deze waarden komen aan bod. De Joodse pachter van de visvijvers bij *Faleria*, de monniken op Capraria en de kluizenaar op het eiland *Gorgon* roepen in Rutilius een heftige vijandschap op, die zich ontplooft in woedende uitvallen. Deze kennen een hoogtepunt in het begin van het tweede boek, waar de dichter fel uithaalt naar Stilicho, de geromaniseerde Vandaal, die door keizer Theodosius I bij zijn dood (395) als *defensor imperii*, de verdediger van het vaderland, was aangesteld. Rutilius heeft weinig oog voor de verdiensten van deze Germaanse generaal, die keer op keer de Gotische troepen van Alarik wist te verslaan en tot stilstand te brengen, en die tot zijn ongenade en terechtstelling in 409 het keizerlijk gezag in het Westen kon handhaven, waarbij hij als gevaarlijkste vijanden niet af te rekenen had met de binnendringende barbaren maar met de hovelingen rond de beide keizers in West en Oost.



Voor Rutilius staat vast dat Stilicho gemene zaak gemaakt heeft met Alarik en hem zo de weg heeft geopend naar Rome.

Opdat hij Rome en haar volk zou overleven,  
heeft zijn razernij het onderste boven gekeerd.  
Omdat hij alles vreesde wat in hem gevreesd werd,  
gaf hij Latium aan barbaarse bloeddorst prijs.  
In 't ongewapend hart liet hij de vijand binnen  
om door list en nederlaag zelf vrij te zijn.  
Rome zelf lag open voor zijn ruige horden,  
ingenomen eer zij ingenomen werd. (II. 43–50)

Stilicho wilde de ondergang van Rome. Om die reden ook heeft hij – althans volgens Rutilius – de Sibyllijnse boeken verbrand. Daarmee heeft Stilicho de grootste misdadigers uit de Romeinse geschiedenis veruit overtroffen. Hij heeft – opnieuw volgens Rutilius – door zijn geweld tegen Rome de moeder van de wereld omgebracht.

Laat Nero maar voortaan van folteringen vrij zijn:  
somerder schim voedt aan de Styx het hellevuur.  
Zijn moeder doodde Nero – hij die van ons allen;  
sterfelijk de een, maar zij: onsterfelijk. (II. 57–60)

150

Rutilius hoort duidelijk thuis in het kamp van de anti-barbaren, voor wie de enige redding te vinden leek in de volledige uitschakeling van het Germaanse element in het leger en het staatswezen. In het oostelijke rijk hadden dergelijke zuiveringsoperaties al kort na 400 plaats. In het Westen waar het leger sterker en het Germaanse aandeel hierin groter was, kostte het meer moeite deze politiek te doen slagen. Toch werden er een paar successen behaald: de arrestatie en terechtstelling van Stilicho in 409 en de benoeming in 410 tot opperbevelhebber van Flavius Constantius, een Romein van de oude stempel en sterk anti-Germaans gezind.

Het wekt geen verwondering dat het teruggevonden fragment van Rutilius' reisbeschrijving de aanzet laat herkennen tot een lofzang op deze generaal. In hem leek de oude glorie van Romes militaire macht te zijn herboren. En in dit herstel van de Oud-Romeinse waarden ziet Rutilius de enige garantie voor de toekomst. Aan deze houding van zijn schepper ontleent het gedicht nog een extra eigen dimensie.

### De herinnering

Rutilius begeeft zich in zijn verzen namelijk niet alleen op reis langs de kustlijn van Italië. Ongewild voert zijn tocht ook langs een andere grens dan die van land en water: de grens tussen twee era's. Met heel zijn wezen staat Rutilius voor het verleden, voor de oude wereld van Romes bloeitijd. Dit komt tot uiting in al zijn verzen, in de zorgvuldige composities, in zijn voorbeelden (vooral Vergilius en Ovidius), in de klassieke woordkeus waarin amper een spoor te vinden is van het levende Latijn uit deze late

periode. Het komt natuurlijk evenzeer tot uiting in zijn vergoddelijking van Rome zelf als het centrum van het universum met voorbijgaan aan het feit dat haar rol op het politiek terrein volledig was uitgespeeld en verdrongen door Constantinopel, Ravenna, Milaan en Trier.

Verhoor mij, koningin, gij parel van uw wereld,  
Rome, die uw plaats hebt aan het firmament!  
Verhoor mij, moeder, gij, van mensen en van goden.  
Door uw tempels is de hemel ons nabij. (I. 47–50)

Het duidelijkst komt Rutilius' hang naar Romes verleden tot uiting in zijn cultus van de ambtelijke loopbaan. Indien men zijn woorden mocht geloven, lagen succes en aanzien voor iedere Romein nog altijd besloten in het doorlopen van een politieke carrière met als absoluut hoogtepunt het consulaat. In de verzen voor de jonge Rufius Antonius Agrypnius Volusianus wordt een dergelijke ideale loopbaan kort geschetst.

Het hof deed al beroep op zijn welsprekendheid en  
in zijn jeugd mocht hij het woord doen voor de vorst.  
Voordien was hij – een knaap! – in Afrika proconsul,  
voor het volk een bron van liefde en ontzag.  
Aanhoudend streven liet het hoogste ambt verhoppen.  
Krijgt hij loon naar werk, dan zal hij consul zijn. (I. 171–176)

Rutilius' verheerlijking van de ambtelijke carrière als het enige ware levensdoel gaat echter veel verder dan de traditionele Romeinse houding. Door de plichtsgetrouwe vervulling van haar ambten komt Romes grootste verleden weer tot leven in de tijdgenoten. Zo besluit Rutilius het portret van zijn vriend Protadius uit Trier met een catalogoog van Oudromeinse voorbeelden. Protadius doet in zijn ogen niet onder voor de helden uit de Romeinse geschiedenis, die de grootste daden verbonden met de eenvoud van hun levenswijze.

Een veld bewoonde wie aan vorsten mocht bevelen  
en wat aren brachten Cincinnatus voort.  
In onze ogen telt Protadius niet minder  
dan Serranus' ploeg of dan Luscinus' haard. (I. 555–558)

Het hoogtepunt van deze cultus bereikt Rutilius aan het eind van zijn eerste boek wanneer hij de dankbaarheid van de Toscaanse bevolking tegenover zijn eigen vader Lachanius beschrijft. In Pisa ziet hij namelijk het standbeeld dat de stedelijke overheid voor Lachanius had opgericht, zoals dit wel vaker gebeurde bij de afronding van een ambtstermijn. Door dit eerbewijs komt Lachanius in de ogen van zijn zoon op het niveau van de goden te staan: de plichtsgetrouwe invulling van zijn loopbaan heeft zijn naam vereeuwigd en tot het voorwerp gemaakt van een daadwerkelijk cultische verering.

Hij had zelfs Romes prefectuur niet willen ruilen  
– mag dit gezegd zijn – voor dit ambt van gouverneur.  
Hij heeft zich niet vergist: men heeft van hem gehouden.  
Eeuwig dankt dit beeld voor wederzijdse zorg.  
Volhardend maar niet minder mild was hij voor allen,  
leren grijsaards die 't nog weten aan de jeugd.  
Zij heten mij verheugd en om te vurigst welkom,  
daar ik voor mijn vader niet moet onderdoen.  
Eenzelfde eerbewijs zag ik mijn vader geven  
waar ik ook maar in Toscane ben geweest.  
Het hele land en allen die hier leven eren  
als een eigen god Lachanius' roem en naam. (I. 585–596)

### De pijn

152

Mag Rutilius in zijn verheerlijking van het Romeinse ambtelijke stelsel nog geloofd worden? Was hij zo verblind door zijn liefde en bewondering voor Romes groots verleden dat hij niet zag hoe om hem heen hiervan steeds minder standhield? Dit lijkt weinig aannemelijk. Voortdurend duikt in de verzen het beeld op van een chaotische, onzekere wereld waar overal gevaar loert. Rutilius' keuze voor de zeeweg levert hiervoor al het eerste bewijs.

Ik koos de zee omdat te land geen weg begaanbaar  
is door overstroming of lawinepuin.  
Toscane en de oude heerbaan naar het noorden  
zijn door Gotische benden met vuur en zwaard verwoest.  
Geen huis breekt nog het woud, geen brug meer de rivieren:  
meer aan zekerheid biedt het gevaar op zee. (I. 37–42)

Telkens weer wordt de lezer in het spoor van Rutilius bijna op onopvallende wijze geconfronteerd met een ineens stortende wereld. Zo lijken de kusten bezaaid met ruïnes en met de resten van lang vervlogen roem. *Alsium* en *Pyrgi* zijn van kleine steden vervallen tot grote landerijen. *Caere* heeft zijn oude naam uit het epos verloren. *Castrum Novum* is een spookstad. *Gravisciae* gaat langzaam ten onder in het moeras. *Cosa* liep leeg door een muizenplaag. Als men Rutilius moest geloven, lag er geen enkele levendige stad meer aan zee. Het dieptepunt in deze neergang vormt *Populonia*. Hier lag ooit op de vooruitstekende rotspunt een machtige burcht.

Niets blijft meer over dat aan vroeger tijd herinnert.  
Hongerig heeft de tijd de hoge wal geslecht.  
Wat blijft zijn sporen hier en daar – niet veel – van muren.  
Ieder huis vond in het eigen puin zijn graf.  
Wat raakt het ons dat wij ons lichaam weg zien teren:  
zagen wij toch hele steden al vergaan. (I. 409–414)

Dat bij al deze steden het verval lang voor Rutilius' tijd had ingezet, lijkt voor hem niet het minste belang te hebben. Hun ruïnes herinneren hem aan een groots verleden, aan het Rome dat hij vereert en waarin hij heeft geloofd. Zij herinneren hem echter ook aan wat vóór hem ligt, aan zijn reisdoel: het geteisterde Gallië, waarvoor hij de Stad en haar gunstbewijzen achterlaat.

Hoe vaak en hoe oprecht zal ik hem zalig prijzen,  
 die op deze grond hier mocht geboren zijn,  
 die als een ware telg van Oud-Romeinse adel  
 Romes roem verbindt met zijn familie-eer.  
 De hemel kon geen betere plaats hebben gevonden  
 waar zijn gaven even vruchtbaar zouden zijn.  
 Gelukkig ook die 't één na hoogste mocht verkrijgen  
 en het recht verwierf Romein te mogen zijn.  
 De heilige senaat erkent de eer van vreemden:  
 haar is niet meer vreemd wie haar tot sieraad strekt.  
 Dan deelt hij het gezag van rang en senatoren,  
 deelt de genius die hij in hen vereert.  
 Niet anders menen wij dat boven 't aards gebeuren  
 samenkomt de raad van de allerhoogste god  
 En mij verplicht het lot dit land achter te laten!  
 Gallië's akkers roepen om hun eigen zoon.  
 Gallië dat zo lang al lijdt onder de oorlog,  
 wekt geen reislust – medelijden des te meer! (I. 5–22)

Met een pijnlijke noodkreet scheurt Rutilius zich los van zijn oude wereld. Zij bestaat niet meer. Rome is bezoedeld en gebroken door de barbaren. Zeven jaren vóór Rutilius' vertrek viel zij ten prooi aan de plunderende Goten van Alarik. Wie uit Rome wist te ontkomen, vond een toevlucht op het eiland *Igilium* dat in zee onbereikbaar bleef voor de Germanen.

Het leven zal zich in de Stad tijdens de tussenliggende jaren wel weer enigszins hersteld hebben, maar de klap kwam hard aan. Rome kon er zich zeker niet meer op beroemen het onbetwiste hart van de wereld te zijn, dat alle volkeren haar wetten op wist te leggen, zoals Rutilius het graag zou willen zien.

Waar leven mogelijk is tussen de beide polen,  
 daar verheugt de aarde zich over uw kracht.  
 Eén vaderland hebt gij gemaakt voor vele volkeren.  
 Wettelozen baat het zelfs, bedwingt gij hen.  
 Want wie gij overwint, geeft gij tot steun uw wetten,  
 maakt de Stad waar eerst een wereld was. (I. 61–66)

De wereld van Rutilius staat vreemd tegenover Romes grootste kracht: haar wetten en haar rechtstelsel. Bij zijn vertrek uit de Stad neemt de dichter afscheid van een jong

familielid, Palladius, die naar Rome kwam om zich te bekwamen in de studie van het recht. Maar terwijl de zoon zich schoolt tot juridisch redenaar, blijkt zijn vader in Gallië slechts met de grootste moeite en gewapenderhand datzelfde recht staande te kunnen houden.

Deze zelfde ervaring van eigen onmacht tegenover de werkelijkheid lijken alle ouderen in het gedicht te delen, ook Rutilius. Allen hebben zij hun loopbaan afgebroken en trekken ze zich op hun landgoederen terug. Victorinus uit Toulouse en Protadius uit Trier die Rutilius als na te volgen voorbeelden portretteert, zijn door de plunderingen berooid en verjaagd. Nu leven zij teruggetrokken op hun bescheiden bezittingen in Italië en weigeren nog een actieve rol in de politiek te vervullen, zoals trouwens ook Rutilius zelf. Zij ruimen plaats, lijkt het, voor de barbaren.

### Tussen hoop en pijn

154

En voor de jeugd! Rutilius' portretten van de jongere generatie zijn van een bruisend enthousiasme. Op hen heeft hij zijn hoop gesteld. In hen ziet hij de mogelijke heropstanding van het oude Rome. Een Palladius, een Rufius, Albinus of Decius belichamen opnieuw de glorie van hun vaders en voorgangers. In hen zal het verleden zich voortzetten als een waarborg voor de toekomst.

Dit vertrouwen in de jeugd als voortzetting van de traditie verklaart de bitterheid waarmee Rutilius achtereenvolgens stelling neemt tegen het Jodendom als de *radix stultitiae*, de wortel van de dwaasheid, en tegen de monniken op het eiland Capraria. Deze uitvallen vinden hun bekroning in de tirade tegen de heremiet op het eiland *Gorgon*.

Voor ons verschijnt het eiland Gorgon in de golven  
tussen Corsica en de Pisaanse kust.

Vervloekte rots – gedenksteen van wat wij verloren:  
levend graf waarin een burger zich begroef.

Onlangs nog maar verliet een jongen – één der onzen:  
rijk, van hoge afkomst, met een vrouw van stand –  
gedreven door een waan de wereld en de mensen.

Bijgelovig zocht hij zich een vuile grot.

De ongelukkige meent de hemel in het slijk te vinden –  
wreder dan gekrenkte goden voor hem zijn.

Nu zeg mij : overtreft die sekte Circes gif niet?

Toen veranderde het lichaam, nu de geest.

(I. 515–526)

Een jonge Romein die blijkbaar voldeed aan het ideaalbeeld dat Rutilius in de jeugd voor ogen stond, heeft zich van de wereld afgekeerd en de eenzaamheid gezocht. In onthouding en boete wijdt hij zijn bestaan aan een andere god die Rutilius vreemd blijft. De dichter ziet alleen hoe de jongeman zijn verantwoordelijkheid niet opneemt en weigert zich ten dienste te stellen van het verleden om voor Romes toekomst garant te kunnen staan. Daarom laat hij zijn naam in het duister. Hij vaart de woning van de kluisenaar voorbij en vervolgt zijn tocht naar Gallië waar hij zich, even ver van alle politieke bedrijvigheid, in een chaotische wereld zal wijden aan zijn lofzang op voorbijgane glorie en orde. Voor Rutilius ligt de toekomst in het verleden. Maar hij heeft zich hierin meer vergist dan de anonieme heremiet van *Gorgon*. Rutilius reisde langs de grens maar ging er niet meer overheen.

#### Korte bibliografie

Voor mijn vertaling en lectuur van Rutilius' gedicht ben ik uitgegaan van de uitgave met Duitse vertaling en commentaar in twee banden door ERNST DOBLHOFER:

*R.Cl.Namatianus – De reditu suo sive Iter Gallicum* (Heidelberg 1977).

De eerste uitgave van het teruggevonden fragment is te vinden bij MIRELLA FERRARI, *Frammenti ignoti di Rutilio Namaziano, Italia medioevale e umanistica* 16 (1973) 15–30 (de tekst op 29–30). De verzen zijn zo beschadigd dat een lectuur van het geheel moeilijk is.

Een Nederlandse vertaling van het volledige *Iter Gallicum* (dat misschien bekender is onder zijn andere naam *De reditu suo*) bestaat niet. Enkele losse fragmenten zijn vertaald door LOUK MEIJER in *Lampas* 12 (1979) en door ANDRIES WELKENHUYSEN in *Hermeneus* 48 (1976). Deze laatste zijn weer opgenomen en uitgebreid in PATRICK DE RYNCK, *Op de snaren van Apollo* (Baarn 1993) 376–9 en in WILLY EVENEPOEL e.a.: *Andries Welkenhuysen. Latijn van toen tot nu* (Leuven 1995) 91–107.

## Strabo: reiziger, lezer, ‘geograaf’

**G**eleerdheid was in de Oudheid boekenwijsheid. Dat geldt ook voor Strabo, de schrijver van een uitgebreide *Geografie* over de hem bekende bewoonde wereld in de tijd van Augustus en Tiberius. Bij de Byzantijnse geleerden was hij later bekend als ‘De Geograaf’. Hij was afkomstig uit Pontus, in het noordoosten van Klein-Azië. Zijn culturele vorming was Grieks, maar een groot deel van zijn leven verkeerde hij waarschijnlijk in de omgeving van aanzienlijke Romeinen. Zij waren de lezers en gebruikers van zijn geografisch werk die hij op het oog had.

Was de geograaf Strabo in vergelijking met deze hooggeplaatste Romeinse bestuurders een bereisd man? Uit een paar incidentele opmerkingen kunnen wij afleiden dat hij voor 31 en na 7 v.Chr. in Rome geweest is. In 29 v.Chr. passeerde hij het eiland Gyaros op weg naar Korinthe, en in 25–24 v.Chr. verbleef hij in het gevolg van de prefect Aelius Gallus in Egypte, dat wil zeggen in Alexandrië. In zijn jonge jaren studeerde hij in Nysa, bij Tralleis in het dal van de Maeander in Klein-Azië, dat in die tijd een centrum van geleerdheid was. Deze punten: zijn geboorteplaats Amaseia in Pontus, Nysa, Alexandrië, zicht op Kyrene vanuit zee, Gyaros, Korinthe en Rome markeren de wereld die Strabo bereisd heeft. De grenzen daarvan zijn nog iets ruimer te trekken. In Egypte vergezeldde hij Aelius Gallus op diens bestuursreis tot het eiland Philae net boven de eerste cataract. Vanuit Rome bereisde hij de kust van Toscane, in ieder geval tot bij Populonia, en kende hij waarschijnlijk de ‘suburbia’ rondom de baai van Napels.

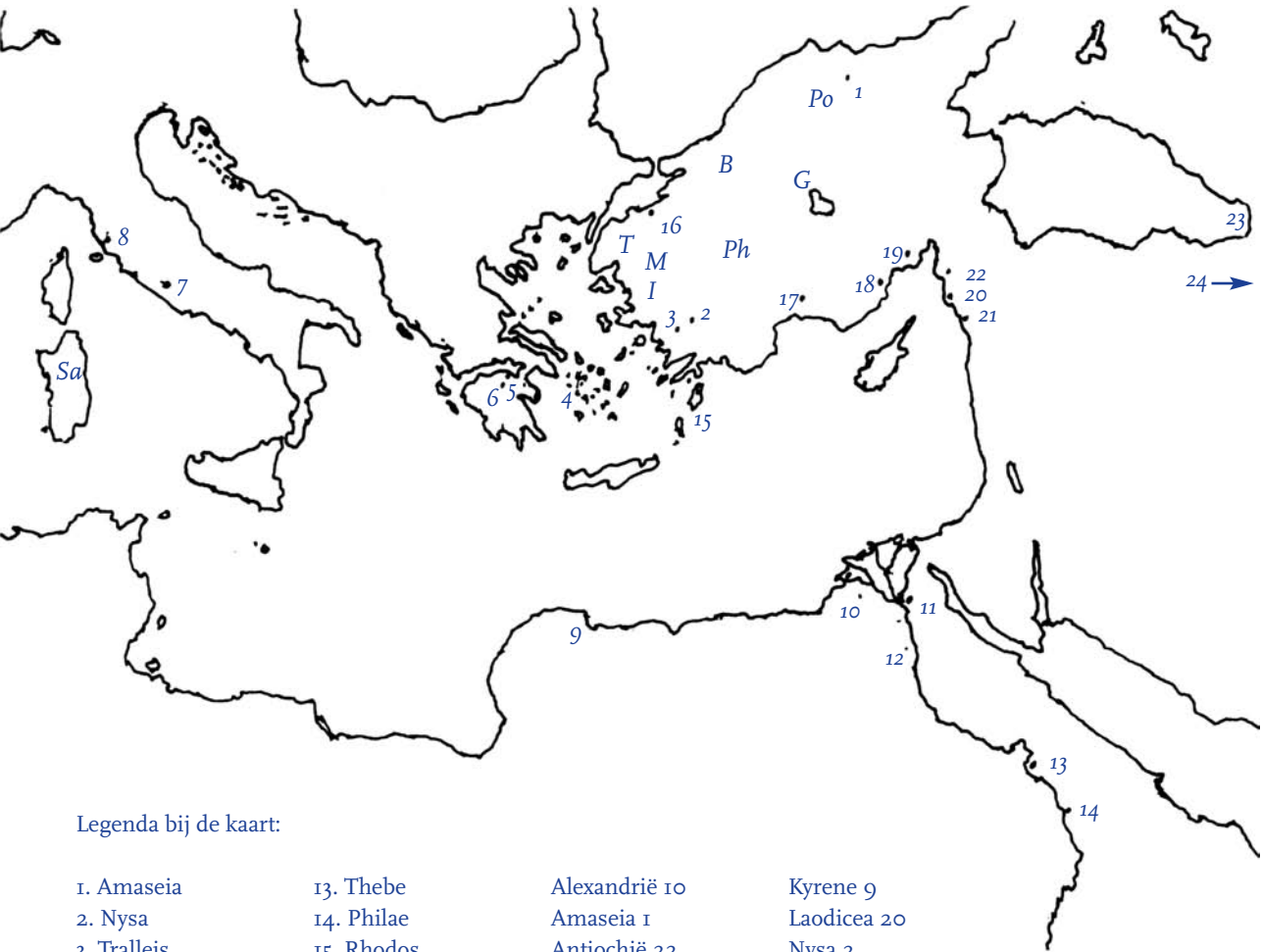
156

### Een bereisd of een belezen man?

Dat is wat met zekerheid over Strabo’s bereisdheid te zeggen valt. Hoe lang hij aaneengesloten perioden in dezelfde plaats gewoond heeft en hoe vaak hij tussen het oosten en het westen, tussen Rome en de Griekse wereld op en neer is gereisd – daarover kunnen wij alleen maar speculeren. De gangbare opinie is tenslotte dat hij lange periodes in dezelfde plaatsen gebleven is: in Rome een paar keer, in Alexandrië meerdere jaren, en dat hij het laatste deel van zijn leven misschien weer in het oosten, mogelijk zelfs in zijn vaderland Pontus heeft doorgebracht. Dan was hij uiteindelijk veeleer minder dan meer bereisd dan veel hooggeplaatste Romeinen. Zij hadden immers in de loop van hun carrière hoge militaire en bestuurlijke posten bekleed in verschillende provincies in uiteengelegen delen van het Romeinse Rijk.

In een beroemde passage beschrijft Strabo zelf de streken die hij bereisd heeft. Dat komt overeen met wat wij uit zijn verspreide opmerkingen kunnen afleiden. ‘Nu zal ik zeggen welke delen van het land en de zee ik zelf bezocht, en voor welke ik vertrouwd heb op wat anderen gezegd of geschreven hebben. Ik ben vanaf Armenië naar het westen gegaan, tot aan de tegenover Sardinië gelegen plaatsen van Tyrrhenië, vanaf de Zwarte Zee naar het zuiden tot de grenzen van Ethiopië. En er zal onder degenen die over de geografie geschreven hebben geen ander te vinden zijn die veel

verder gereisd heeft dan ik heb gezegd, want degenen die meer in de westelijke hemelstreken hebben gereisd zijn niet zo ver in de oostelijke gekomen, en die voor wie het omgekeerde geldt blijven in het westen bij mij achter, en zo is het ook met het noorden en het zuiden. Maar toch maken zij en ik zich het meest een voorstelling van zaken op grond van wat wij van anderen vernomen hebben (II, 5, II, C. 117).



Legenda bij de kaart:

- |                       |                         |                      |                        |
|-----------------------|-------------------------|----------------------|------------------------|
| 1. Amaseia            | 13. Thebe               | Alexandrië 10        | Kyrene 9               |
| 2. Nysa               | 14. Philae              | Amaseia 1            | Laodicea 20            |
| 3. Tralleis           | 15. Rhodos              | Antiochië 22         | Nysa 2                 |
| 4. Gyaros             | 16. Cyzicus             | Arados 21            | Philae 14              |
| 5. Korinthe           | 17. Selge               | Babylon 24           | Populonia 8            |
| 6. Kleonai            | 18. Seleucia in Cilicië | Babylon a.d. Nijl 11 | Rhodos 15              |
| 7. Rome               | 19. Tarsos              | Cyzicus 16           | Rome 7                 |
| 8. Populonia          | 20. Laodicea            | de Fayoem 12         | Seleucia i. Cilicië 18 |
| 9. Kyrene             | 21. Arados              | Gyaros 4             | Selge 17               |
| 10. Alexandrië        | 22. Antiochië           | Kleonai 6            | Tarsos 19              |
| 11. Babylon a.d. Nijl | 23. Ktesiphon           | Korinthe 5           | Thebe 13               |
| 12. de Fayoem         | 24. Babylon             | Ktesiphon 23         | Tralleis 3             |
- B: Bithynië  
G: Galatië  
I: Ionië  
M: Mysië  
Ph: Phrygië  
Po: Pontus  
Sa: Sardinië  
T: Troas



Strabo zegt niet dat hij in absolute zin meer bereisd was dan zijn voorgangers, maar meer in verschillende gebieden. Met andere woorden, zijn kennis, voor zover die op eigen ervaringen berust, is minder eenzijdig en dus breder.

Het is ook een misverstand, dat Strabo zijn werk grotendeels op eigen waarnemingen baseerde. Indertijd ging Schröter daar heel ver in. Overal waar beschrijvingen op autopsie leken te berusten, nam hij voetstoots aan dat dat Strabo's eigen waarnemingen waren. Zo noemt hij de westkust van Zuid-Italië, Sicilië, de Etna, Bithynië, Galatië, Mysië, de Troas, Cyzicus, plaatsen in Ionië en Phrygië, Rhodos, Selge, Seleucia in Cilicië, Tarsos, Laodicea, Arados, Antiochië in Syrië en, de meest onwaarschijnlijke uitschieters, Ktesiphon en Babylon. Meyer was was dat betreft wat kritischer, maar maakte het in een ander opzicht weer bonter. Strabo noemt doorgaans de bijzondere producten en voortbrengselen van een gebied en de kenmerkende bouwwerken en beroemdheden van een stad. Op grond daarvan maakt Meyer hem tot een wijnkenner, een kenner van gesteenten en een kunstliefhebber. Goede Italische wijnen kan hij in Rome geproefd hebben, maar verder moet hij 'dus' geweest zijn waar hij zo enthousiast over schrijft.

158

Door de wegen en zeeroutes tussen de plaatsen waar Strabo zeker geweest is met elkaar verbinden, lijken we wat vastere voet onder de grond te hebben. Maar ook dit is schijnzekerheid. Wij weten immers niet waar hij langs reisde: door Klein-Azië over land of buitenom langs de kust; heeft hij – zoals veel Romeinen – Lesbos bezocht, of reisde hij via Rhodos? Langs welke route ging hij van Rome naar Egypte? Eenmaal voerde de reis langs Kyrene. Volgens Dueck zouden opmerkingen als '[zij wijzen hier op ...](#)' en '[zij laten hier zien](#)' aanwijzingen zijn dat Strabo die plaatsen zelf bezocht heeft, vooral in Midden-Griekenland.

Een enkele keer laat Strabo blijken hoe hij naar het landschap en de omgeving kijkt. Aan de oever van de Nijl bij het plaatsje Babylon zijn de piramiden duidelijk te zien. Vanaf het hele kustgebied tussen Populonia en Pisa zouden '[de eilanden](#)', kennelijk Sardinië en Corsica, te zien zijn (V, 2, 8, C. 225), en vanaf de Akrokorinth kon hij Kleonai zien liggen (VIII, 6, 19, C. 377). Hij heeft kennelijk een voorkeur voor de uitdrukking '[trapeziumvormig](#)': hij zegt het van de streek in de omgeving van het Labyrinth (XVII, 1, 37, C. 811), de vlakte waarin Kyrene ligt – vanuit zee gezien – (XVII, 3, 20, C. 837), en de plek waarop Korinthe (VIII, 6, 21, C. 379) en Tralleis (XIV, 1, 42, C. 648) gelegen zijn. Strabo heeft langere tijd in Alexandrië geleefd en waarschijnlijk kwam hij ook wel eens op het platteland in de omgeving van de stad. Hij merkt curiositeiten op, zoals het gebruik van het blad van de *cyamus* (de lotus, de Egyptische boon) als drinkgerei en het houden van feesten in de *cyamus*velden (XVII, 1, 15, C. 799–800). Kennelijk zijn feesten en wilde optochten iets dat hem boeit.

## De blik van de bestuurder

De fraaiste anekdotes komen uit zijn herinneringen aan de reis stroomopwaarts tot Philae in de eerste cataract die hij maakte in het gevolg van de provinciegouverneur, Aelius Gallus. Het officiële bezoek hield uiteraard ook een bezoek aan de hoofdgod van elke plaats in, die daar in de gedaante van een heilig dier werd vereerd. Op een paar plaatsen was het voederen van dat dier kennelijk een deel van het programma. Het spectaculairst was het voederen van de Heilige Krokodil in Krokodilopolis in de Fayoem. Strabo maakte mee dat het beest niet wilde eten en steeds naar de overkant van de vijver zwom, terwijl de priesters met de lekkere hapjes om de vijver heen er achteraan holden (XVII, 1, 39, C. 812). Een van de Memnonkolossen bij Thebe was beroemd om het geluid dat hij bij zonsopgang maakte – een soort zucht van ontsnappende lucht uit de spleten in het beeld als het door de stralen van de zon verwarmd werd. Strabo is sceptisch bij de vertoning. We waren met een groot gezelschap, zegt hij, – en waar het geluid vandaan kwam? Misschien maakte iemand het ergens (XVII, 1, 46, C. 816). Het spannendste avontuur moest nog komen: de oversteek in kleine bootjes van het wilde water van de cataract naar het eiland Philae: 'wij waren bang zonder dat dat nodig was' (XVII, 1, 50 C. 818). Op de cataract vertoonden de bootslieden hun kunsten aan de prefect en zijn gevolg (XVII, 1, 49, C. 817-8).

In feite bevat Strabo's verslag echter weinig informatie over het land en zijn inheemse cultuur. Het is bij elkaar erg stereotyp: de piramiden, het Labyrinth, de nijlmeters en de dieren die in de verschillende plaatsen vereerd werden. Wanneer Strabo wat uitweidt, grijpt hij naar Griekse verhalen en overleveringen, zoals de ook al door Herodotus vertelde geschiedenis van de courtesane en haar graf bij de piramiden, het verblijf van Plato en Eudoxus in Egypte, en het orakel van Ammon. Zijn voorstelling van de inheemse cultuur berust op een indruk van verval en verlatenheid. Hij beschrijft de architectuur van de inheemse tempels, maar eigenlijk vindt hij het maar barbaarse bouwwerken, een teken van overdreven inspanning (*mataioponian*: XVII, 1, 28, C. 806).

Strabo kijkt uit de hoogte naar Egypte en zijn inheemse cultuur. Hij neemt de houding aan van de bestuurder, ordehandhaver en belastingheffer. Dat doet hij ook elders. Het vissersdorpje op het eiland Gyaros, tussen Tenos en Kea, was ternauwernood in staat 100 drachmes belasting op te brengen. Een dichtregel valt hem in, van Aratos, over het 'ellendige Gyaros' (X, 5, 3, C.485), een van de gevangenseilanden tijdens het kolonelsregime. Zijn belangstelling wordt merkbaar groter als het gaat over gewassen en hun verbouwing en opbrengsten (bijvoorbeeld de olijf), over bijzondere gesteentes en de inheemse fauna, de waterhuishouding en handelsroutes.

Strabo's wereldbeeld wordt gedomineerd door de Griekse en Romeinse stedelijke cultuur en beschaving. Die staan in het centrum van zijn belangstelling. Op dat aspect ligt ook de nadruk in Strabo's beschrijving van de Griekse steden in Klein-Azië, het hart

van Strabo's *Geografie*. Hun roem en trots komen tot uiting in hun indrukwekkende gebouwen en aanleg, hun havens, zuilengangen, tempels, stadions, enzovoort. De grootsheid van de steden blijkt eveneens uit hun bevolkingsaantal en hun verleden, de kunstwerken die zij bezitten en de beroemdheden en dichters die zij hebben voortgebracht. De stad Rome maakt een overweldigende indruk op de bezoeker door haar brede wegen, de aquaducten, de Campus Martius, theater en amphitheater, de ene tempel naast de andere, het Mausoleum van Augustus en het zicht op Capitool en Palatijn vanaf het 'oude' Forum Romanum (V, 3, 8, C. 256).

### Het grote geheel

Toch moeten we er steeds op verdacht zijn, dat geschreven bronnen de ondergrond van Strabo's beschouwingen vormen en dat zijn eigen inbreng in feite geringer is dan hij suggereert. In feite berust Strabo's *Geografie*, geheel in de traditie van de geleerdheid van zijn tijd, immers eerst en vooral op de geschreven bronnen die de auteur tot zijn beschikking had, de 'gezaghebbende autoriteiten'. Hij las die trouwens wel met een kritische blik, maar meer met het oog van de rationalist dan van de waarnemer. Hij wantrouwt de waarnemingen van iemand die geen gezaghebbende autoriteit is. Zijn eigen ogen vertrouwt hij uiteraard wel. Kenmerkend zijn zijn opmerkingen over de Akrokorinth. Van de muren die haar omgeven zouden hebben, zag hij de resten. Dat er bovenop bronnen zouden zijn, kan hij niet bevestigen. Hij begint zijn beschrijving van Korinthe met de woorden: 'De ligging van de stad, waarover Hipparchus bericht heeft en Eudoxus en anderen, en die ik ook zelf heb gezien, ... is ongeveer aldus.' (VIII, 6, 21, C. 378-9)

Bovendien gaat het bij de waarneming van de reiziger om het lokale detail, en dat rekt Strabo tot het terrein van de chorografie, van de plaatsbeschrijving, en niet tot dat van de geografie in eigenlijke zin. Hij vergelijkt het werk van de schrijver van een geografie met dat van de maker van een monumentaal beeld, een kolossos. Die gaat het evenmin om de kleine details, maar om de indruk die het grote geheel maakt (I, 1, 23, C. 13-14). Zo vormen volgens hem de ligging van de landen ten opzichte van elkaar en de 'klimata' (klimaat-breedtegraden), hun fysische gesteldheid en hun bestuurlijke en strategische betekenis, de middelen van bestaan en de leefwijze van hun bewoners en daarbij vooral 'wat beroemd is' het eigenlijke onderwerp van de geograaf. Wat hij op grond van zijn eigen ervaringen als reiziger aan de geografische kennis die hij in de literatuur aantroef heeft toegevoegd, is inderdaad, zoals hij opmerkt, maar 'gering' geweest (I,2,1, C. 14).

Korte bibliografie

- D. DUECK, *Strabo of Amasia. A Greek Man of Letters in Augustan Rome* (London-New York 2000).
- F.M. SCHRÖTER, *De Strabonis itineribus* (Leipzig 1874).
- P. MEYER, 'Straboniana', *Jahresbericht der Fürsten- und Landesschule zu Grimma über das Schuljahr 1889-1890*, 1-34.
- E.CH.L. VAN DER VLIET, *Strabo over Landen, Volken en Steden* (diss. Leiden; Assen-Amsterdam 1977).
- , Strabo, *Groniek* 112/113 (juni 1991) 23-42.
- P.W. WALLACE, *Strabo's description of Boiotia. A commentary* (Heidelberg 1979).
- J. YOYOTTE e.a., *Strabon. Le voyage en Égypte. Un regard romain* (Parijs 1997).

*Toerist en triomfator**De rondreis van Aemilius Paulus door  
Griekenland (Livius 45, 27–28)*

162

**T**riomfator in de Romeinse zin van het woord was hij nog niet, Lucius Aemilius Paulus, toen hij in 167 v.Chr. zijn ‘classical tour’ door Griekenland maakte, maar zijn triomftocht lag wel in het verschiep. Hij had de oorlog van de Romeinen tegen koning Perseus van Macedonië (171–168) door zijn kordate optreden snel met een Romeinse overwinning beëindigd. Perseus was na de beslissende slag bij Pydna gevlucht en had zich uiteindelijk op het eiland Samothrake aan de Romeinen overgegeven. Hij werd naar het legerkamp van Aemilius Paulus gevoerd, dat zich bij de Macedonische stad Amphipolis bevond, en daar door de Romeinse veldheer hoffelijk begroet en in het Grieks toegesproken. Bodem van de overwinning waren intussen onderweg naar Rome, waar beslist moest worden wat er nu ging gebeuren. Aemilius Paulus kon een senaatscommissie verwachten, die hem ter zijde zou staan bij het uitvoeren van de gewenste maatregelen. Voorlopig had hij niet veel anders te doen dan te wachten op berichten uit Rome.

Het lijkt erop dat Aemilius Paulus niet alleen Grieks sprak, maar ook een grote belangstelling had voor de Griekse cultuur. Hij besloot een uitvoerige rondreis te maken langs de bezienswaardigheden van Griekenland. Plutarchus vermeldt in zijn biografie van Aemilius Paulus (c. 28) alleen diens bezoek aan Delphi en Olympia. Livius geeft in boek 45, 27–28 een veel uitgebreider overzicht van bezochte plaatsen. Zijn voornaamste bron hiervoor was ongetwijfeld de Griekse geschiedschrijver Polybius, van wie de corresponderende passage slechts fragmentarisch bewaard is. Livius’ tekst luidt:

Het was bijna herfst. Paulus besloot het begin van dat jaargetijde te benutten voor een rondreis door Griekenland, om plaatsen te bezoeken die, beroemd uit verhalen, groots lijken wanneer men erover hoort dan wanneer men ze met eigen ogen leert kennen. Hij gaf Gaius Sulpicius Galus de leiding over het legerkamp en vertrok met een klein gezelschap, geflankeerd door zijn zoon Scipio en Athenaeus, de broer van koning Eumenes.<sup>1</sup>

Door Thessalië begaf hij zich naar Delphi, het beroemde orakel. Daar bracht hij een offer aan Apollo en bestemde de zuilen in de voorhof, waaraan men was begonnen en waarop men beelden van koning Perseus had willen plaatsen, als overwinnaar voor zijn eigen beelden. In Lebadia ging hij naar de tempel van Jupiter<sup>2</sup> Trophonius. Hij zag er de opening van de grot, waardoor de bezoekers van het orakel afdalen om hun vragen te stellen aan de godheden, en bracht een offer aan Jupiter en Hercynna, die daar een heiligdom hebben.<sup>3</sup>

Toen daalde hij af naar Chalcis om de Euripus en de brugverbinding van het grote eiland Euboea met het vasteland te bekijken. Van Chalcis stak hij over naar Aulis, drie mijl verderop, de haven die beroemd is omdat daar eens de duizend schepen van de vloot van Agamemnon lagen. Hij bezocht er de tempel van Diana, waar de beroemde koning der koningen zijn dochter als offerdier naar het altaar bracht, voordat hij met zijn schepen koers zette naar Troje. Vandaar kwam men in het Attische Oropus, waar een ziener uit oude tijden<sup>4</sup> als god wordt vereerd en waar een oud heiligdom ligt in een lieflijke omgeving van bronnen en stroompjes.

Daarna ging hij naar Athene, zelf rijk aan oude faam en bovendien in het bezit van veel bezienswaardigheden: de burcht, de haven, de muren die Piraeus met de stad verbinden, de scheepswerven, de monumenten van de grote bevelhebbers, en de beelden van goden en mensen, opmerkelijk door de variatie in materiaal en techniek.

Nadat hij in de stad een offer had gebracht aan Minerva, de beschermgodin van de burcht, vertrok hij naar Corinthe en kwam daar de volgende dag aan. Het was toen, vóór de verwoesting,<sup>5</sup> een prachtige stad. Ook de burcht en de Isthmus waren bezienswaardig: de burcht, omdat hij binnen de muren oprees tot enorme hoogte, met een overvloed aan bronnen, de Isthmus, omdat hij met zijn smalle landengte de twee naburige zeeën aan zijn west- en oostkant van elkaar scheidt.

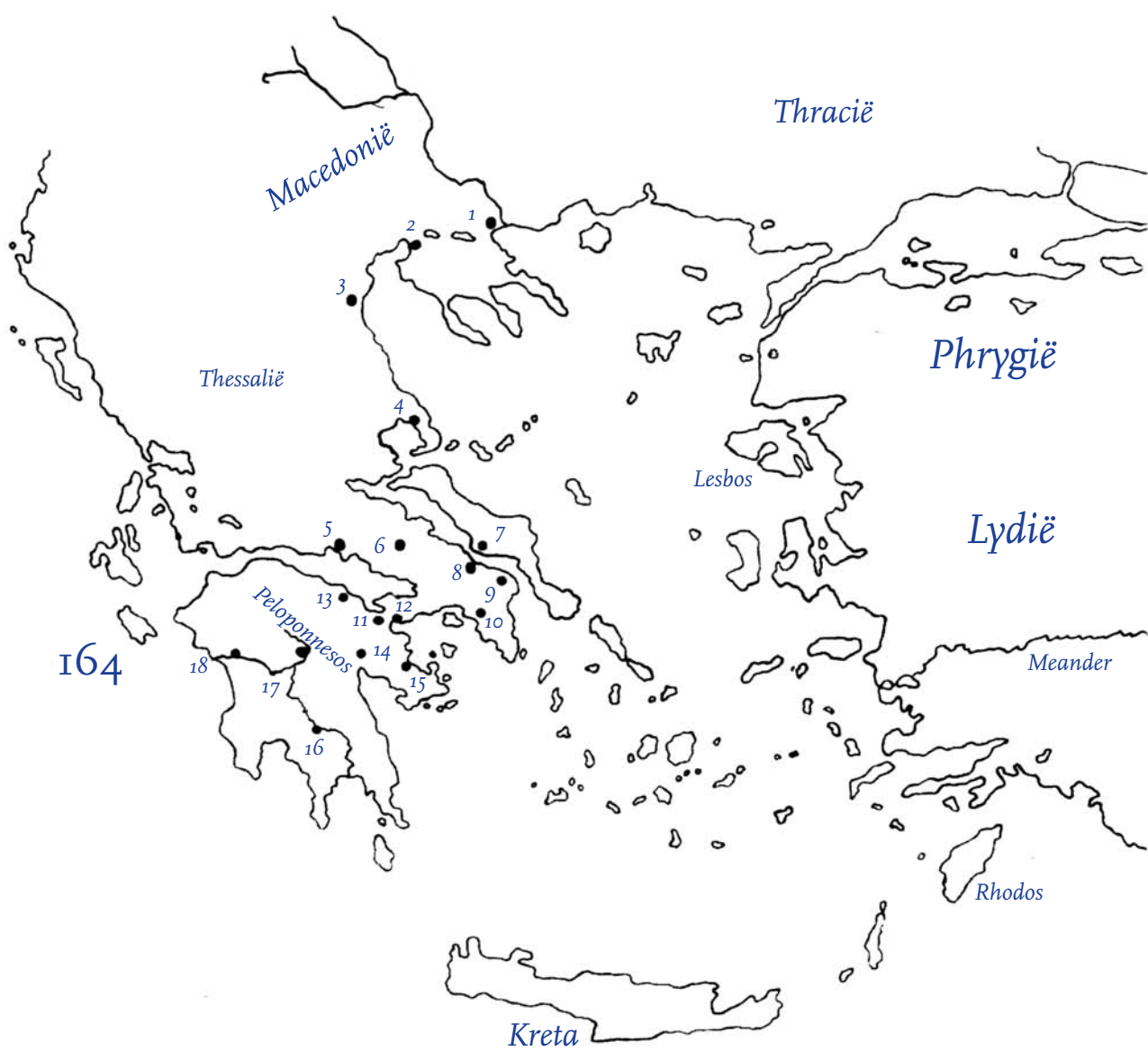
Vervolgens bezocht hij Sicyon en Argos, beroemde steden, en daarna Epidaurus, niet zo machtig maar vermaard door de beroemde tempel van Aesculapius, die vijf mijl van de stad ligt. Deze vertoont tegenwoordig veel sporen van geroofde geschenken, maar was toen rijk aan die geschenken zelf, die zieken als beloning voor heilzame geneesmiddelen aan de god hadden gewijd.

Daarvandaan begaf hij zich naar Sparta, dat niet bekend stond om prachtige kunstwerken, maar om zijn strenge leefregels en instellingen. Vandaar begaf hij zich via Megalopolis omhoog naar Olympia. Hier zag hij diverse bezienswaardigheden, maar hij kwam vooral onder de indruk toen hij Jupiter als het ware in eigen persoon aanschouwde. Daarom liet hij een grootser offer bereiden dan gewoonlijk, juist alsof hij op het Capitool ging offeren.

Na deze rondreis door Griekenland (waarbij hij nooit informeerde naar iemands gevoelens, privé of publiekelijk, in de oorlog tegen Perseus, om de bondgenoten niet ongerust te maken uit angst voor straffen) keerde hij met zijn gezelschap naar Demetrius terug.

### Was Livius zelf in Griekenland?

Twee persoonlijke opmerkingen in Livius' verslag zouden de indruk kunnen geven dat hij zelf door Griekenland heeft gereisd. Aan het begin betoogt hij dat beroemde plaatsen in verhalen grootser lijken dan bij eigen waarneming het geval blijkt te zijn. Maar bij Aemilius Paulus is geen spoor van teleurstelling te vinden, integendeel: hij was onder de indruk van het Zeusbeeld van Olympia. Bij Livius' bron Polybius staat



Afb. 1.

1. Amphipolis
2. Thessalonica
3. Pydna
4. Demetrias
5. Delphi
6. Levadia

7. Chalcis
8. Aulis
9. Oropos
10. Athene (Piraeus)
11. Corinthe
12. Isthmus

13. Sicyon
14. Argos
15. Epidaurus
16. Sparta
17. Megalopolis
18. Olympia

zelfs dat het beeld de verwachtingen van de Romeinse veldheer ver overtrof. Spreekt Livius hier dan uit eigen ervaring? Of maakt hij terloops een algemene opmerking over het vergrotend effect van verhalen, zoals hij eerder deed in boek 21. 32, toen Hannibals soldaten de Alpen in zicht kregen?

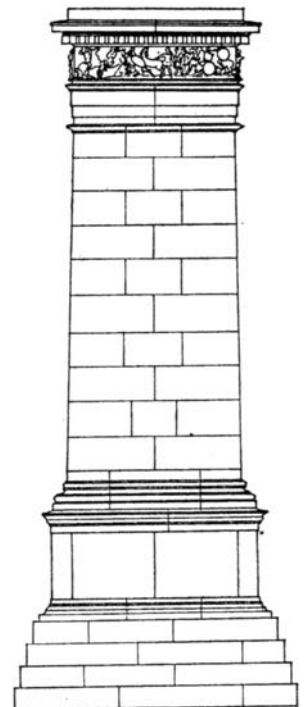
Bij Epidaurus vergelijkt Livius de situatie ter plaatse in zijn eigen tijd met die van vóór een plundering. Als de plundering door Sulla's troepen in 87 v.Chr. is bedoeld, kan Polybius (200–120) de bron niet zijn. Dan was Livius daar zelf óf vond hij de opmerking in een bron van de 1ste eeuw v.Chr. Omdat eigen commentaar van Livius betrekkelijk schaars is in verhouding tot de omvang van zijn werk, is het opvallend dat hij bij deze korte episode twee kanttekeningen heeft gemaakt. Maar we zullen vermoedelijk nooit te weten komen wat hem daartoe heeft bewogen.

\* Een volledige vertaling van Livius' boeken 31–45 zal medio 2001 verschijnen (in de Baskerville Reeks van Athenaeum-Polak & Van Gennepe).

#### Noten

- <sup>1</sup> De tweede zoon van Aemilius Paulus was geadopteerd door de zoon van Publius Cornelius Scipio Africanus. Hij zou als verwoester van Carthago de naam Publius Cornelius Scipio Aemilianus Africanus Minor krijgen. Koning Eumenes van Pergamum was bondgenoot van Rome.
- <sup>2</sup> Livius gebruikt Romeinse namen voor de Griekse goden. In Lebadia en Olympia gaat het om Zeus, in Aulis om Artemis, in Athene om Pallas Athena en in Epidaurus om Asclepius.
- <sup>3</sup> Trophonius was volgens de mythe de bouwer van de Apollotempel in Delphi. Bij zijn graf bevond zich een bekend orakel, waar hij vereerd werd als een verschijningsvorm van Zeus. Hercynna was de bronnimf van de beek die langs de tempel stroomde en waarin orakelbezoekers moesten baden.
- <sup>4</sup> Bedoeld is de mythische held en ziener Amphiaraus, die hier door de aarde was verzwolgen. Ook zijn heilig domein was een orakelplaats, speciaal voor zieken.
- <sup>5</sup> Corinthe werd in 146 v.Chr. door de Romeinen met de grond gelijk gemaakt. De burcht was de Acrocorinth.

Afb. 2. Reconstructie van het monument voor Aemilius Paulus te Delphi, bestaande uit een rechthoekige pijler die werd opgericht voor de Apollotempel. Resten van het fries rond de vier zijden zijn behouden en worden bewaard bij het museum van Delphi.





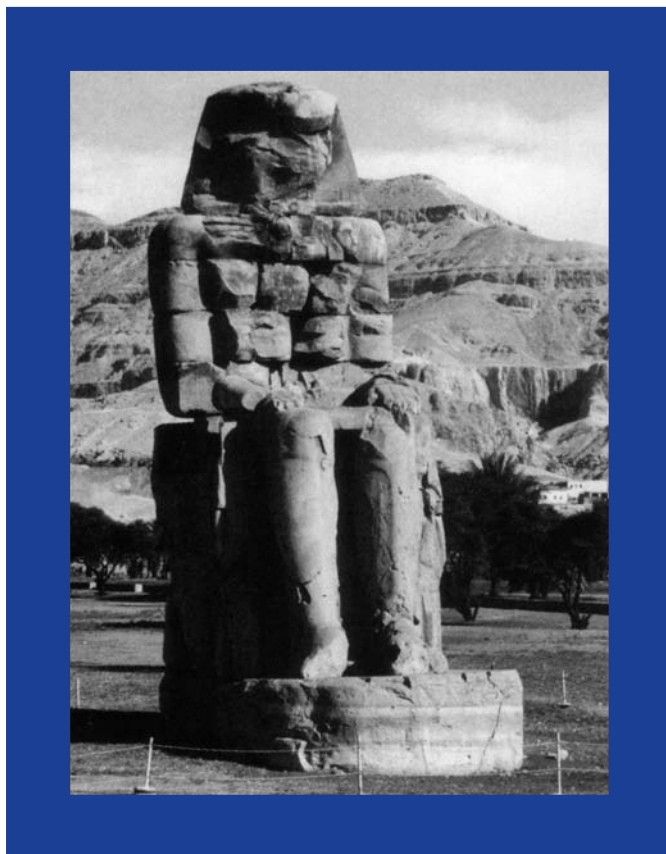
## De zingende Memnonkolos

Op 19 en 20 november van het jaar 130 n.Chr. bezochten keizer Hadrianus, zijn vrouw Sabina en hun wederzijdse gevolg de zogenaamde Memnonkolos (afb. 1) in het Egyptische Thebe. Hun bezoek maakte deel uit van een inspectiereis door de oostelijke provincies die Hadrianus via Griekenland, Asia, Syria en Judaea in 130 naar Egypte bracht. Hier bleef de reis niet beperkt tot inspectie; het keizerlijk gezelschap bezocht Alexandrië met het graf van Alexander en het beroemde Mouseion en maakte de gebruikelijke tocht stroomopwaarts over de Nijl die hen langs de vele monumenten en bezienswaardigheden van Egypte voerde: de oude hoofdstad Memphis met de nabijgelegen piramiden, de talloze tempels verspreid langs de Nijl, de koningsgraven van Thebe en, natuurlijk, de Memnonkolos.

166

Voor antieke reizigers was Egypte een zeer geliefd reisdoel: de vele oude en indrukwekkende monumenten, de exotische fauna en flora, de Nijl met zijn jaarlijkse overstromingen, de bijzondere godenwereld en de diercultus maakten diepe indruk. Egypte dwong bewondering af door de ouderdom van haar beschaving, die volgens vele Griekse en Romeinse bronnen gekenmerkt werd door grote wijsheid en godsdienstigheid. Allerlei Griekse vindingen werden (ten onrechte) aan Egypte toegeschreven en grote Griekse staatslieden en denkers, zoals Solon en Plato, zouden Egypte bezocht hebben om van haar wijsheid te profiteren. Met de Egyptische bevolking van de eigen tijd had men overigens veel minder op: zij waren – volgens diezelfde bronnen – leugenaars, bedriegers, ruziezoekers en roddelaars, arrogant, gewelddadig, ongastvrij, kortom onbeschaafde barbaren. De vele verhalen die over Egypte de ronde deden als een exotisch land van wonderen, brachten menig Griek en Romein ertoe dit land met eigen ogen te willen aanschouwen en er ontwikkelde zich een programma van bezienswaardigheden dat – met uitzondering van het voeren van de heilige krokodil – verbazend veel lijkt op het reisprogramma van de hedendaagse toerist.

De reizigers lieten hun sporen na op de vele monumenten: de piramiden, tempels, koningsgraven en Memnonkolos werden overdekt met graffiti. *Vidi et miravi*, 'ik zag en verwonderde me', luidt menige tekst op de wanden van de Egyptische koningsgraven in Thebe en ook in andere bewoordingen gaven de Griekse en Romeinse bezoekers blijk van hun verbazing of bewondering, of alleen maar van het feit dat zij daar geweest waren. De teksten werden soms met inkt geschreven, maar vaker in de steen gekrast of gebeiteld. De meeste van deze inscripties zijn verloren gegaan. Zo berichten middeleeuwse reizigers over de honderden inscripties (in hiërogliefen, Grieks en Latijn) waarmee de piramiden bij Memphis in hun tijd nog overdekt waren. In later eeuwen dienden deze piramiden als steengroeven; de fraaie steenblokken werden gebruikt als bouw materiaal voor het nabijgelegen Cairo of verdwenen in de



kalkovens. Vooral de gladde deklaag van de piramiden, die bestond uit een fijner soort kalksteen, was gewild en is nu bijna geheel verdwenen. Met de deklaag verdwenen echter ook de inscripties, met uitzondering van een paar Griekse inschriften en een gedicht van Terentia, een Romeinse vrouw die in ongeveer dezelfde tijd als Hadrianus Egypte bezocht. Haar gedicht ter herinnering aan haar gestorven broer is in 1335 overgeschreven door een Duitse pelgrim en zo bewaard gebleven.

Heel anders is dit bij de zogenaamde Memnonkolos: de voeten en benen van dit meer dan achttien meter hoge beeld zijn nog steeds bedekt met inscripties van Griekse en Romeinse reizigers. In de eerste twee eeuwen van onze jaartelling was dit kolossale beeld een geliefd reisdoel, in populariteit alleen vergelijkbaar met de piramiden. De uit één steen gehouwen kolos beeldde farao Amenhotep III uit, die rond 1400 v.Chr. regeerde. Samen met eenzelfde, eveneens uit één steen gehouwen, zittend beeld van Amenhotep III stond het oorspronkelijk voor de tempel van deze farao. Toeristische belangstelling voor deze beelden ontstond pas na 26 v.Chr., toen door een aardbeving

Afb. 1. De Memnonkolos in het Egyptische Thebe (foto: Carla van Battum).

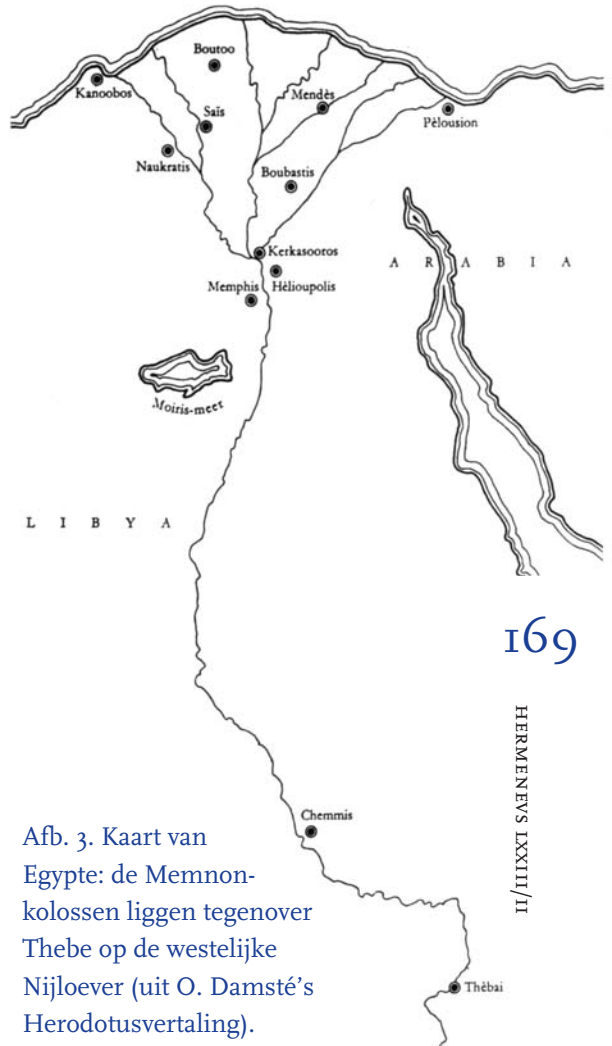


Afb. 2.  
Detailopname van de drie gedichten van Julia Balbilla (Bernand nrs. 28–30) op het linkerbeen van de Memnonkolos. Midden links (rond de beschadiging): Bernand nr. 28; onmiddellijk daaronder (in dezelfde hand): de inleiding en de eerste vier regels van Bernand nr. 29. Rechts bovenaan: regels 5–18 van Bernand nr. 29; onmiddellijk daaronder Bernand nr. 30. Bij dit laatste gedicht zijn de inspringsing voor de inleiding en de pentameters duidelijk te zien (foto: Carla van Battum).

de torso van het rechter beeld afbrak; alleen de zetel met de onderbenen en de handen op de knieën bleven staan. De nieuwe aantrekkingskracht van het beeld lag niet in zijn beschadigde uiterlijk maar in een bijzonder verschijnsel: bij zonsopgang produceerde het een scherpe, enigszins ‘zangerige’ knal, een geluid dat Pausanias<sup>2</sup> vergelijkt met het knappen van een snaar van een muziekinstrument. Dit geluid, dat vermoedelijk onstond door uitzetting van de steen door de snelle stijging van de temperatuur bij zonsopgang, gold in de oudheid als bovennatuurlijk: het was de ‘stem’ van het beeld. Grieken en Romeinen noemden het beeld naar de mythische held Memnon, zoon van Eoos en Tithonos. Bij het aanbreken van de dag begroette ‘Memnon’ – zo dacht men – zijn moeder Eoos, de godin van de dageraad. Het ‘zingende’ beeld werd beschouwd als één van de wonderen van Egypte en trok vele bezoekers, die uiting gaven aan hun verbazing, bewondering en in sommige gevallen zelfs van hun religieuze verering in de vele inscripties gebeiteld op de benen en voeten van het beeld.

Ook Hadrianus en Sabina bezochten Memnon en hoorden zijn ‘stem’. Hadrianus beschreef zijn ervaring in een gedicht dat hij op een stele liet vastleggen. Helaas is deze verloren gegaan. Ook keizerin Sabina herdacht haar bezoek. In een korte inscriptie op de wreef van de linker voet schreef zij (in het Grieks): ‘Sabina Augusta, echtgenote van keizer Hadrianus, heeft gedurende het eerste uur<sup>3</sup> Memnon twee maal gehoord’. Verreweg de belangrijkste bron voor het keizerlijke bezoek aan Memnon is echter een serie van vier Griekse epigrammen van de dichteres Julia Balbilla die meereisde in het gevolg van Sabina. De gedichten, in totaal 45 regels, zijn uitgehakt op het linker been en de linker voet van het beeld. Aan de uitvoering van de drie gedichten op het been is speciale zorg besteed: ze zijn netjes uitgehakt in een kleine maar duidelijke letter (15 mm. hoog) op een hoogte van ongeveer anderhalve meter vanaf de sokkel van het beeld, op een plaats die beschenen wordt door de eerste stralen van de opkomende zon. Boven ieder gedicht staat een korte inleiding in proza, waarbij de tekst enigszins inspringt. Het metrum (een elegisch distichon) is duidelijk gemaakt door inspringing van de pentameters. De drie gedichten zijn door dezelfde hand gebeiteld, vermoedelijk een steenkapper die in de buurt zijn diensten aanbood. Omdat eerdere inscripties zijn ruimte beperkten, heeft hij de gedichten gedeeltelijk onder en naast elkaar aangebracht (afb. 2).

De zorg besteed aan het uithakken van de gedichten wordt verklaard door het belang van hun onderwerp: het bezoek van keizer Hadrianus en keizerin Sabina aan Memnon. In het bovenste gedicht (nr. 28 in de uitgave van Bernand) beschrijft Balbilla Memnons ‘groet’ aan keizer Hadrianus: onder de indruk van de macht van de keizer liet Memnon zelfs drie maal zijn ‘stem’ horen. Het tweede gedicht (nr. 29), dat



Afb. 3. Kaart van Egypte: de Memnonkolossen liggen tegenover Thebe op de westelijke Nijloever (uit O. Damsté's Herodotusvertaling).

gedeeltelijk onder en gedeeltelijk naast het eerste is uitgehakt, gaat over het bezoek van keizerin Sabina en Julia Balbilla aan Memnon. Het derde (nr. 30) laat zien dat de gezwollen stijl van de eerste twee gedichten een teleurstelling moest verbergen. Het opschrift is veelzeggend: ‘omdat we Memnon de eerste dag niet gehoord hebben’. Het gedicht vervolgt:

Ὅτε τῇ πρώτῃ ἡμέρᾳ οὐκ ἀ-  
κούσαμεν τοῦ Μέμνονος.  
Χθίσδον μὲν Μέμνων σίγαις ἀπε[δέξατ’ ἀκ]οίτα[ν],  
ὡς πάλιν ἀ κάλα τυῖδε Σάβιinna μό[λοι.]  
Τέρπει γάρ σ’ ἐράτα μόρφα βασιλήιδος ἄμματος·  
ἐλθοῖσαι δ’ [α]ῦται θήιον ἄχον ἦ,  
μὴ καὶ τοι βασίλευς κοτέση· τό νυ δᾶρον ἀτά[ρβης]  
τὰν σέμναν κατέχευς κουριδιάν ἄλοχον.  
Κὼ Μέμνων τρέσσαις μεγάλω μένος Ἄδρι [άνοιο]  
ἐξαπίνας αὔδασ’, ἀδ’ οἰοῖσ’ ἐχάρη.

## 170

Gisteren ontving Memnon haar echtgenoot in stilte, opdat de mooie Sabina weer hierheen terug zou keren. Want de lieflijke gestalte van onze koningin bevat je. Maar laat haar, nu zij gekomen is, een goddelijke kreet horen, zodat de keizer niet boos op je zal zijn, want al te lang houd je, onverschrokken, zijn eerbiedwaardige wettige echtgenote vast. En Memnon, sidderend van vrees voor de grote macht van Hadrianus, zong terstond, wat zij met vreugde hoorde.<sup>4</sup>

De verwachtingen van het keizerlijke gezelschap waren de eerste dag kennelijk teleurgesteld: Memnon had zijn ‘stem’ niet laten horen. De volgende dag keerde het gezelschap terug, eerst keizerin Sabina met haar gevolg, onder wie Julia Balbilla, daarna Hadrianus. Memnon maakte zijn nalatigheid van de vorige dag nu meer dan goed: blijkens haar eigen inscriptie ‘zong’ hij gedurende het eerste uur twee maal voor Sabina en voor Hadrianus gedurende het tweede uur zelfs driemaal, wat Balbilla beschreef als een eerbewijs voor deze ‘almachtige heerser’. De voor de keizer beledigende stilte van het beeld op de eerste dag wordt in dit gedicht door Balbilla handig uitgelegd als een compliment: Memnon zweeg om de lieflijke Sabina nog een keer terug te kunnen zien.

Op de derde dag keerde Julia Balbilla alleen terug naar het beeld. Het vierde epigram beschrijft, in de ik-vorm, haar eigen ervaringen. Balbilla vertelt hoe zij de vorige dag samen met keizerin Sabina gedurende het eerste uur Memnon’s ‘goddelijke stem’ gehoord had en geeft, net als zovele andere bezoekers, aan het eind van het gedicht de data van haar bezoeken: 20 en 21 november. Het gedicht is door een andere hand gebeiteld dan de overige drie: de letters zijn groter (25–30 mm) en dieper uitgehakt,

wellicht om de minder gunstige plaats van het gedicht (op de linkervoet) te compenseren. In tegenstelling tot de ‘keizerlijke’ gedichten op het been is dit een particulier gedicht, wat ook blijkt uit de geringere zorg die er aan besteed is. Het bevat geen opschrift, is slordig gecomponeerd (drie disticha gevolgd door een losse pentameter) en bevat een aantal fouten, die echter te wijten kunnen zijn aan de steenkapper. Voor ons is dit gedicht vooral van belang vanwege de data die het keizerlijke bezoek nauwkeurig dateren op 19 en 20 november van het jaar 130 n.Chr.

Wie was deze mysterieuze Julia Balbilla en wat was haar positie aan het keizerlijk hof? We weten alleen wat zij zelf in haar gedichten hierover prijs geeft. Haar ijdelheid heeft haar er toe gebracht om in één van haar gedichten (Bernand nr. 29) tamelijk uitvoerig stil te staan bij haar eigen ‘koninklijke’ achtergrond. Met trots vermeldt zij haar beide grootvaders: Balbillus de Wijze en koning Antiochus. Deze Antiochus IV was de laatste koning van Commagene. Toen zijn koninkrijk in 72 n.Chr. opging in de provincie Syria werd hij uit zijn koningschap ontzet en sleet vermoedelijk de rest van zijn leven in Rome. Haar grootvader van moederskant kan geïdentificeerd worden met Tiberius Claudius Balbillus, hof-astroloog van de keizers Claudius, Nero en Vespasianus en prefect van Egypte onder Nero. Haar oudere broer, Gaius Iulius Antiochus Epiphanes Philopappus – nu vooral bekend door het Philopappus-monument in Athene – werd door keizer Trajanus in de senaat opgenomen en bracht het tot *consul suffectus*. Zij stamde dus uit een zeer vooraanstaande Griekse familie die nauwe banden onderhield met het keizerlijk hof in Rome.

Balbilla’s nadruk op haar koninklijke afstamming en op het aanzien van haar familie kan echter niet verhullen dat de verhouding tot de keizer er toch vooral één was van afhankelijkheid. Na het verlies van zijn koninkrijk lag het lot van Antiochus IV en zijn familie in de handen van de Romeinse keizer en als hof-astroloog was ook haar grootvader van moederskant afhankelijk van de keizerlijke gunst. Haar nauwe relatie met het keizerlijk hof heeft Balbilla vermoedelijk van huis uit meegekregen, maar van enige vorm van gelijkwaardigheid was geen sprake. In de wetenschappelijke literatuur wordt Balbilla vaak een ‘hofdame’ van Sabina genoemd, een vage term die onwetendheid omtrent haar positie moet verbergen. Haar gedichten lijken echter te wijzen op een andere functie, nl. die van een hofdichter die de keizer en de keizerin begeleidt op hun reizen en gebeurtenissen in hun leven bezingt op een manier die hen welgevallig is. Balbilla’s gelegenheidsgedichten vertonen alle kenmerken en gebreken van het genre. Zij vleit haar keizerlijke opdrachtgevers uitbundig, onder andere door het beeld voor te stellen als een persoon, ja zelfs een godheid, die gevoelig is voor de schoonheid van Sabina en bevreesd voor de macht van Hadrianus. Als vrouwelijke hofdichter was zij echter – voor zover wij weten – een uitzondering in de Grieks-Romeinse wereld; mis-

schien kan het feit dat zij behoorde tot het gevolg van Sabina, en niet tot dat van Hadrianus, haar ongewone positie ten dele verklaren.

Dat Balbilla haar taak serieus opvatte blijkt niet alleen uit de zorg waarmee haar gedichten in de steen gebeiteld zijn, maar ook uit de geleerdheid die zij ten toon spreidde: Balbilla was op de hoogte van de verschillende Griekse en Egyptische tradities rond het Memnonbeeld, die zij in haar gedichten op een originele manier met elkaar vervlocht. Ook haar taalgebruik was een uiting van haar ambitie: door haar poëzie te schrijven in het Aeolisch-Lesbische dialect van rond 600 v.Chr. trad zij welbewust in het voetspoor van de grootste Griekse dichteres aller tijden, Sappho. Eerder knap dan fraai geven haar gedichten blijk van de ambitie van de maakster en van de gekunstelde smaak van het keizerlijk paar.

172

De belangstelling voor de Memnonkolos bereikte tijdens de regering van Hadrianus een hoogtepunt: één derde van de inscripties die op de benen en voeten zijn aangebracht – vele van hooggeplaatste personen – kunnen gedateerd worden in zijn regeringsperiode. Zeventig jaar na Hadrianus bezocht keizer Septimius Severus met zijn familie Egypte en bij de gebruikelijke rondgang langs de monumenten hoorde hij ook Memnon. Onder de indruk van dit verschijnsel gaf hij opdracht het beeld te restaureren.<sup>5</sup> De torso werd, in blokken gezaagd, weer opgericht en het hoofd erop gezet, maar vanaf dat moment zweeg het beeld. Met het verlies van zijn ‘stem’ verloor het beeld zijn aantrekkelijkheid en raakte in vergetelheid. Pas in onze tijd maakt het weer deel uit van de toeristische route, maar nu niet om zijn ‘stem’, maar om de meer dan honderd antieke inscripties die getuigen van zijn roem in de eerste twee eeuwen van de Romeinse keizertijd.

#### *Korte bibliografie*

A. EN E. BERNAND, *Les inscriptions grecques et latines du Colosse de Memnon* (Paris/Cairo 1960) [Institut Français d'Archéologie Orientale 31]; nrs. 28–31 zijn de gedichten van Julia Balbilla.

A.R. BIRLEY, *Hadrian. The Restless Emperor* (London 1997).

E.A. HEMELRIJK, *Matrona docta. Educated women in the Roman elite from Cornelia to Julia Domna* (London 1999). De pagina's 164–174 gaan over Julia Balbilla en Terentia.

K.A.D. SMELIK EN E.A. HEMELRIJK, "Who knows not what monsters demented Egypt worships?" Opinions on Egyptian animal worship in Antiquity as part of the ancient conception of Egypt, *ANRW II* 17. 4 (1984) 1852–2000 en 2337–2357; voor reizigers naar Egypte in de Romeinse tijd, zie pp. 1938–45.

Noten

- <sup>1</sup> Strabo 17. 1. 38 (C 812) geeft een levendige beschrijving van het voeren van de heilige krokodil door buitenlandse bezoekers.
- <sup>2</sup> Pausanias 1. 42. 3; zie voor dit verschijnsel ook o.a. Strabo 17. 1. 46 (C 816).
- <sup>3</sup> Gerekend vanaf zonsopgang. Voor Sabina's inscriptie zie Bernand (1960) nr. 32. Hadrianus' gedicht ter herinnering aan zijn bezoek wordt vermeld in het eerste gedicht van Julia Balbilla, Bernand (1960) nr. 28.
- <sup>4</sup> Door beschadiging van de steen en door hun eeuwenlange blootstelling aan de wind en het zand van de woestijn zijn sommige letters sterk afgesleten en daardoor slecht leesbaar. Ik heb de editie van Bernand (1960) gevolgd.
- <sup>5</sup> G.W. BOWERSOCK, The Miracle of Memnon, *Bulletin of the American Society of Papyrologists* 21 (1984) 21–32 meent dat niet Septimius Severus, maar Zenobia verantwoordelijk was voor de restauratie. Zijn argumenten zijn echter niet overtuigend.



## De pelgrimage van Egeria

In 1884 werd in Arezzo een manuscript ontdekt dat een onvolledig verslag bevatte van een pelgrimage naar het Heilige Land. De auteur van dit, in laat Latijn geschreven, reisverslag was een vrouw. De ontdekker van het manuscript meende dat de schrijfster een zekere Silvia van Aquitanië was, die genoemd wordt in de *Historia Lausiaca* van Palladius. Onder haar naam is daarom de eerste editie van dit pelgrimsverslag verschenen.<sup>1</sup> In 1903 evenwel bleek dat een 7de-eeuwse brief van een monnik genaamd Valerius handelde over hetzelfde pelgrimsverslag. In de manuscripten van Valerius' brief werd de auteur aangeduid als Aetheria of Egeria, en het wordt nu als zeer waarschijnlijk aangenomen dat Egeria de naam is van de auteur van de in 1884 aangetroffen tekst. Ondanks het feit dat het verslag niet volledig is overgeleverd – we hebben ongeveer een derde deel van de tekst over – kunnen we ons wel een duidelijk beeld vormen van wat er in het verloren gegane deel heeft gestaan. Dat dit mogelijk is, is te danken aan Petrus Diaconus. Deze monnik schreef in 1137 een boek over de heilige plaatsen waarvoor hij uitgebreid gebruik heeft gemaakt van het toen nog volledige reisverslag van Egeria.

174

Algemeen wordt aangenomen, op grond van aanwijzingen in haar tekst, dat Egeria haar pelgrimage gemaakt heeft in de jaren 381–384, al is er onlangs voorzichtig voor gepleit om haar reis te dateren in de jaren 390. Egeria's reisverslag bestaat uit twee delen. Het eerste deel is een in de eerste persoon geschreven reisverslag langs verschillende heilige plaatsen, en het tweede deel beschrijft de liturgie van Jeruzalem. Het verslag is geschreven voor Egeria's medezusters die zij regelmatig in de tekst aanspreekt en is een zeer persoonlijke weergave van haar ervaringen.

Er is lang verondersteld dat Egeria een non was die deel uitmaakte van een kloostergemeenschap en dat zij haar verslag heeft geschreven voor haar medekloosterlingen. Tegenwoordig neemt men liever aan dat Egeria weliswaar een vrome vrouw was, maar geen non, en dat haar lezerspubliek een los georganiseerde kring van vrome, wellicht ascetisch levende, vrouwen was. Zij behoorde zelf hoogstwaarschijnlijk ook tot deze kring, of was op zijn minst goed bevriend met de vrouwen die ertoe behoorden. De eruditie en geletterdheid van Egeria en haar kring was beduidend lager dan die van de vrouwen die Hieronymus in dezelfde tijd in Rome om zich heen had verzameld. Wel was zij afkomstig uit een redelijk vermogend milieu; ze kon het zich veroorloven om gedurende drie jaren rond te reizen. Het is mede daarom waarschijnlijk dat zij behoorde tot de stand van de *curiales*, de stedelijke elite. Hoewel haar reis in Constantinopel eindigde, en wellicht ook is begonnen, wordt in het algemeen verondersteld dat Egeria afkomstig was uit noord-west Spanje of het zuidelijk deel van Frankrijk. Onlangs is Arles gesuggereerd als haar woonplaats en daar valt wel iets voor

te zeggen. Deze stad had in de tijd dat Egeria haar pelgrimage maakte een welvarende stedelijke bovenlaag, een bloeiende christelijke gemeenschap en bovendien goede (commerciële) contacten met het oostelijk deel van het Romeinse Rijk.

Pelgrimages naar het Heilige Land hadden in de 4de eeuw een hoge vlucht genomen. Dit heeft natuurlijk vooral te maken met de christianisering van het Romeinse Rijk in deze periode, maar ook met het beleid van Constantijn de Grote (306–337) ten aanzien van Palestina. Deze eerste christelijke keizer heeft van Palestina het christelijke Heilige Land willen maken en hij is daar goed in geslaagd. Op belangrijke plaatsen uit het leven van Christus liet hij kerken bouwen, zoals de Geboortekerk in Bethlehem en de Heilige Grafkerk in Jeruzalem. Deze kerken zijn wellicht bewust ontworpen als pelgrimskerken. Het bezoek van Constantijns moeder Helena in ca. 327 aan Palestina heeft waarschijnlijk een voorbeeldfunctie gehad en vele christenen aangemoedigd een pelgrimage te ondernemen. Over haar zegt Eusebius dat zij naar Palestina kwam om ‘op de plaatsen te bidden waar zijn [Christus] voeten hebben gestaan’ (*Vita Constantini* 42. 2). Doel van een pelgrimage was nog geen boetedoening, zoals later vaak het geval zou zijn, maar om (vaak letterlijk) in aanraking te komen met de heilige plaatsen genoemd in de Bijbel. Door dat contact werden de bijbelse verhalen werkelijkheid en werd het geloof dieper. Dit is ook Egeria’s motivatie geweest om naar het Heilige Land af te reizen.

Vele pelgrims zijn Egeria voorgegaan in de 4de eeuw, maar de meesten hebben geen verslagen geschreven van hun ervaringen. Er is een verslag van een pelgrim uit Bordeaux, het zg. *Itinerarium Burdigalense*, uit 333. En voorts zijn er enkele verslagen van anderen over pelgrimages, zoals brief 108 van Hieronymus over de reis van Paula, een dame uit de Romeinse senatorenstand. Het *itinerarium* van Egeria is het enige reisverslag uit deze tijd geschreven door een vrouw.

Egeria had zich tijdelijk gevestigd in Jeruzalem. Vanuit deze stad ondernam ze haar reizen naar de heilige plaatsen. We lezen hoegenaamd niets over de heilige plaatsen in of nabij Jeruzalem – wellicht schreef ze daarover in het deel van het verslag dat niet is overgeleverd – maar juist wel over de meer afgelegen plekken. Het verslag opent met Egeria’s bezoek aan de berg Sinaï. Uitgebreid beschrijft ze haar beklimming van deze berg waar Mozes veertig dagen en nachten verbleef (*Exodus* 24:18) en met God sprak; op de plek stond inmiddels een kerk. Ook de vallei, inmiddels door monniken en asceten bewoond, heeft ze bezocht. Hier werd haar onder andere de braamstruik getoond door middel waarvan God tot Mozes had gesproken (*Exodus* 3:1); op de plek stond inmiddels ook een kerk. Ook heeft ze aan de voet van de berg Sinaï de plek bezocht waar de Israëlieten hun kamp hadden opgeslagen en waar het gouden kalf had gestaan. Mozes speelt een prominente rol in Egeria’s verslag. Behalve de berg Sinaï bezocht ze namelijk ook de berg Nebo waar Mozes zou zijn begraven (*Deuteronomium*



De reis van Egeria  
(bron: F. Ledegang,  
*Als pelgrim naar het  
Heilige Land*,  
Kampen 1991).

34:6). Maar ze begaf zich ook naar andere plaatsen uit het Oude Testament, zoals het graf van Job (*Job* 1:1), de plaats waar de vrouw van Lot veranderd is in een zoutpilaar (*Genesis* 19:26) en Haran, waar Abraham verbleef (*Genesis* 11:31).

Egeria's reisroute valt op grond van haar verslag zeer goed te reconstrueren, zoals het bijgaande kaartje aangeeft. Ongetwijfeld heeft ze meer heilige plaatsen bezocht dan we uit haar verslag kunnen opmaken. Desalniettemin kunnen we concluderen dat ze zeer grote afstanden heeft afgelegd. We kunnen uit haar tekst opmaken dat ze voorna-

melijk te paard of per ezel reisde, en wellicht in woestijngebieden per kameel. Op meer onbegaanbare routes zoals steile bergpaden, reisde ze te voet. De Eufraat stak ze per schip over. Egeria heeft gebruik gemaakt van het uitgebreide Romeinse wegennet en zal, wanneer onderdak in een klooster of een *xenodochium* (gastenverblijf, speciaal voor vreemdelingen) niet voorhanden was, overnachten hebben in de *mansiones* (herbergen) en *mutationes* (wisselplaatsen voor paarden) die aan de weg waren gelegen. Wanneer ze gebruik maakte van het Romeinse wegennet heeft ze ongetwijfeld van *mansio* naar *mansio* gereisd; deze waren tussen de dertig en veertig kilometer van elkaar verwijderd en dat is ook de afstand die ze per dag heeft afgelegd. Overigens reisde ze nooit alleen, dat zou te gevaarlijk zijn geweest. Zij was altijd vergezeld van priesters, monniken of vrouwelijke geloofsgenoten. In één geval werd ze zelfs begeleid door een militair escorte. Dat was toen ze de berg Sināi had bezocht en terugreisde naar Jeruzalem. Vanaf de plaats Clysma, het huidige Suez en een belangrijke doorvoerhaven van goederen vanuit India en China, werden zij en haar reisgezelschap vergezeld door Romeinse soldaten. Deze waren in Clysma gelegerd om het transport landinwaarts van luxe goederen uit het oosten te beschermen.

Egeria's reizen vonden plaats in een geheel christelijke context. Dit betekent dat we in haar verslag niets lezen over niet-christelijke plaatsen, over niet-christenen; ook praktische zaken als afgelegde afstanden, de duur van een reis en pleisterplaatsen – informatie die bij voorbeeld wel in het verslag van de pelgrim uit Bordeaux uitvoerig wordt gegeven – ontbreekt grotendeels. Op haar reizen was de Bijbel Egeria's gids. Op de heilige plaatsen werden de op de plek betrekking hebbende passages uit de Bijbel gelezen of voorgelezen door aanwezige geestelijken; ook ging men er zo mogelijk ter communie. Dit ritueel wordt fraai beschreven bij haar bezoek aan de berg Sināi:

*..in ipsa summitate montis illius...nullus commanet; nichil enim est ibi aliud nisi sola ecclesia et spelunca, ubi fuit sanctus Moyses (6) Lecto ergo ipso loco omni de libro Moysi et facta oblatione ordine suo, hac sic communicantibus nobis*

op de eigenlijke top...woont niemand, want daar is niets anders dan alleen die kerk en de grot waarin de heilige Mozes was. Nadat we op die plaats de hele passage uit het boek van Mozes gelezen hadden, er op de gebruikelijke wijze de Maaltijd des Heren gevierd was en wij hadden gecommuniceerd... (*Itinerarium Egeriae* 3. 5–6)

Op elke heilige plaats werd het ritueel van de voorlezing herhaald, klaarblijkelijk met de bedoeling om de historische maar vooral ook de religieuze uitstraling van de plek zoveel mogelijk tot uiting te brengen.

Een belangrijk aspect van een pelgrimage in deze tijd was het bezoek aan monniken en heilige mannen die zich in de woestijn of bij heilige plaatsen hadden gevestigd. We weten dat in het verloren gegane deel van Egeria's reisverslag een beschrijving was opgenomen van haar bezoek aan kluizenaars en andere asceten die zich in de

Egyptische woestijn van de Thebaïs hadden gevestigd. Tijdens haar reis naar Edessa en Haran heeft zij ook bezoeken gebracht aan de mannen Gods die zich in de steppe van Noord-Mesopotamië hadden gevestigd. In deze mannen, die een *imitatio Christi* nastreefden, zag zij mogelijk iets van een evenbeeld van Christus zelf.

Edessa, het huidige Urfa in het Koerdische deel van Turkije, was in de Late Oudheid een stad met een prominente christelijke geschiedenis en traditie. Abgar, koning van deze stad, zou een briefwisseling met Christus hebben onderhouden en het christendom zou er al in de 1ste eeuw zijn verbreid door de apostel Thomas. Aan deze Thomas, die in Edessa is gestorven en begraven, was een kerk gewijd. Kerk en graf van Thomas waren bedevaartsplaatsen, evenals het paleis en graf van koning Abgar. Egeria gaat uitgebreid in op de brieven van Christus aan Abgar. Deze hadden door hun kracht de Perzen die Edessa belegerden afgeweerd en verjaagd. De originele brieven werden door de bisschop van Edessa aan Egeria getoond en voorgelezen. Kopieën ervan, die in omloop waren en blijkbaar een gewild relik vormden, werden haar door de bisschop geschonken:

178

*Illud etiam satis mihi grato fuit, ut epistolas ipsas sive Aggari ad Dominum sive Domini ad Aggarum, quas nobis ibi legerat sanctus episcopus, acciperem michi ab ipso sancto. Et licet in patria exemplaria ipsarum haberem, tamen gratius mihi visum est, ut ibi eas de ipso acciperem, ne quid forsitan minus ad nos in patria pervenisset...*

Wat me ook een groot plezier deed, was dat ik de brieven van Abgar aan de Heer en van de Heer aan Abgar, die de heilige bisschop ons daar voorgelezen had, van de heilige kreeg. Want al had ik er thuis ook exemplaren van, toch leek het me plezieriger dat ik ze daar van hem kreeg, voor het geval ons misschien in ons land een kortere versie had bereikt... (*Itinerarium Egeriae* 19. 19).

In het overgeleverde reisverslag noemt Egeria opmerkelijk genoeg nauwelijks heilige plaatsen uit het Nieuwe Testament. Enige daarvan worden wel genoemd in het tweede deel van haar verslag dat gaat over de liturgie van Jeruzalem. Zij heeft zelf in Jeruzalem gewoond en was ongetwijfeld goed op de hoogte van de liturgische indeling van het jaar en de liturgische gebruiken. Dit deel van haar verslag is van groot belang voor onze kennis over de liturgie in de vroeg-christelijke kerk. Egeria moet zeer regelmatig de eredienst hebben bijgewoond in de door Constantijn de Grote gestichte Heilige Grafkerk. Haar zeer uitgebreide beschrijving van de liturgie van de Goede Week maakt het aannemelijk dat zij zelf aan de festiviteiten, die de laatste dagen van Jezus moesten uitbeelden, in deze week heeft deelgenomen. Hoogtepunt voor de christelijke gemeenschap van Jeruzalem en de vele pelgrims was de aanraking van de kruisrelik op Goede Vrijdag

Dan wordt op Golgotha...de zetel van de bisschop klaargezet... De bisschop gaat op zijn zetel zitten. Voor hem wordt een tafel gezet die met linnen gedekt is. Rondom de tafel staan de diakenen. Dan wordt er een zilveren kistje, met goud bekleed, gebracht

waarin zich het heilig kruishout bevindt. Het wordt geopend en getoond. Dan worden zowel het kruishout als het opschrift op tafel gelegd.<sup>2</sup> Wanneer het op tafel gelegd is, houdt de bisschop, terwijl hij zit, met zijn handen de uiteinden van het heilig hout vast. De diakenen die om hem heen staan, zien toe. Zij doen dat, omdat het de gewoonte is, dat het hele volk één voor één, zowel gelovigen als catechumenen, voor de tafel knielt, het heilig hout kust en dan doorloopt. Omdat naar men zegt – ik weet niet wanneer – iemand er in gebeten heeft en van het heilig hout heeft gestolen, wordt er nu door diakenen...op toegezien dat niet nog eens iemand komt en dit waagt te doen. Zo loopt al het volk er één voor één langs. Allen knielen, raken eerst met hun voorhoofd en dan met hun ogen het kruis en het opschrift aan, kussen het kruis en lopen verder...’ (*Itinerarium Egeriae* 37. 1–3)

Het reisverslag van Egeria is een interessant document. Het biedt inzicht in de wijze van reizen, in de gevolgde routes, en leert ons welke heilige plaatsen door christelijke pelgrims in de Late Oudheid werden bezocht. Ook al hebben we alleen Egeria’s verslag over, dat betekent niet dat zij een uitzondering vormde. Pelgrims zoals zij moeten in grote aantallen Palestina, de Egyptische woestijn en de Noord-Mesopotamische steppe hebben bezocht. De grote afstanden die afgelegd moesten worden, de gevaren die getrotseerd moesten worden en de kosten die een dergelijke onderneming met zich meebracht, vormden voor de ware gelovige blijkbaar geen belemmering.

#### Korte bibliografie

- Als pelgrim naar het Heilige Land. De pelgrimage van Egeria in de vierde eeuw*, ingeleid, vertaald en toegelicht door F. LEDEGANG (Kampen 1991).
- E.D. HUNT, *Holy Land Pilgrimage in the Later Roman Empire AD 312-460* (Oxford 1982).
- P. MARAVAL, *Égérie. Journal de voyage (Itinéraire). Introduction, texte critique, traduction, notes index et cartes*, Sources Chrésiennes 296 (Paris 1982).
- P. MARAVAL, *Lieux saints et pèlerinages d’Orient. Histoire et géographie. Des origines à la conquête arabe* (Paris 1985).
- HAGITH SIVAN, *Who was Egeria? Piety and Pilgrimage in the Age of Gratian*, *Harvard Theological Review* 81 (1988) 59–72.
- JOHN WILKINSON, *Egeria’s Travels to the Holy Land. Newly translated with supporting documents and notes* (Warminster 1999<sup>3</sup>).

\* Voor tekst, Engelse vertaling, commentaar en bibliografie kan men ook terecht bij: <http://users.ox.ac.uk/~mikef/durham/egeria.html>

#### Noten

- <sup>1</sup> J.F. GAMURRINI, *S. Hilarii tractatus de Mysteriis et hymni et S. Silviae Aquitanae peregrinatio ad loca sancta etc.* (Roma 1887).
- <sup>2</sup> Het opschrift verwijst naar de zogenaamde *titulus* met de tekst *Iesus Nazarenus Rex Iudaeorum* (INRI).

## Odysseus en de zee

**A**lvorens met Odysseus in zee te gaan een opmerking vooraf. We denken altijd dat de Grieken een aangeboren vertrouwdheid hebben met de zee en de zeevaart. Daar is natuurlijk iets van waar, in zoverre dat zowel op het Griekse vasteland als ook op de eilanden waar de Grieken wonen de zee bijna altijd dichtbij is. Vergeleken met bijvoorbeeld Hongaren of Zwitsers zijn ze inderdaad met de zee vertrouwd, en is de zeevaart hen ‘aangeboren’. Een pas verschenen boek, *Griechenland und das Meer*, met bijdragen van (vooral Griekse) archeologen en zeehistorici opent zo ongeveer met deze trotse woorden: ‘Wij Grieken zijn de eerste en belangrijkste zeevarende natie ter wereld: 130 miljoen ton scheepsruimte is Grieks eigendom, grotendeels ook varend onder Griekse vlag, voorts ook onder die van Cyprus en Malta.’

Maar zo glorieus en vanzelfsprekend was dat in de oudheid allerminst: de Grieken beschouwden de zee niet als eigen domein, en voor hen was zeevaart helemaal niet vanzelfsprekend. In hun mythisch denken over de ideale oertijd, de ‘gouden tijd’ waarin *Dikè*, ‘gerechtigheid’, de gang van zaken bepaalde, was er van zeevaart zelfs nog geen sprake: het land bracht alles voort wat een mens nodig had.<sup>1</sup> Wie zich op zee waagt overtreedt grenzen die hem gesteld zijn; hij doet dat roekeloos en niet straffeloos. In de Griekse mythe is de Argo het eerste schip. Om een nagenoeg onmogelijke opdracht (‘haal een Gouden Vacht weg van het einde van de wereld’) te vervullen moet Jason per schip op weg naar de verste oever van de Zwarte Zee. Aan bouw en bemanning van het schip komen goden en halfgoden te pas, en dan nog zou de Argo zonder goddelijk ingrijpen tegen of tussen de klippen vergaan zijn.<sup>2</sup> Zeevaart is levensgevaarlijk.

Pas wanneer in de 5de eeuw v.Chr. het Griekse denken zich enigermate van de angst en vrees van voorbije eeuwen begint te bevrijden, vinden we meer hoopvolle, zelfs overmoedige voorstellingen van de zeevaart. Als Prometheus in de gelijknamige tragedie van Aeschylus de weldaden opsomt die hij aan de mensheid bewezen heeft, verschijnt daar halverwege de indrukwekkende reeks, na bouwkunst, meteorologie en kennis der sterren, het gebruik van letters en cijfers, het temmen van dieren, ook de zeevaart (467–8). Een echo daarvan, maar zonder dat Prometheus erbij genoemd wordt, beluisteren we in de eerste strofe van het beroemde lied in Sophokles’ *Antigone*:

Vele de wond'ren, nooit ontstond  
 groter wonder nog dan de mens!  
 Hij toch vaart over grijze zee  
 in den wintersen zuidenwind  
 ver weg en dringt door de rond hem  
 òpslaande golven héén. (332–337, vertaling Bertus van Lier)

Maar zulke passages zijn een uitzondering. De regel blijft dat Grieken zeevaart als een bijzonder riskante zaak beschouwden, en met het oog op die gevaren allerlei religieuze voorzorgen in acht namen. Zij ondervroegen een orakel εἰ πλευστέον, 'of men die zeereis wel ondernemen moest';<sup>3</sup> voorafgaand aan het vertrek brachten ze offers, en deden geloften; na een behouden thuiskomst stelden ze hun wijgeschenken op (Pl. 11). In dit verband werden bepaalde goden aangeropen dan wel bedankt: in de eerste plaats de Dioskouroi<sup>4</sup>, maar daarnaast ook Zeus Soter, Aphrodite<sup>5</sup> en Ino-Leukothea. Schippers richtten zich soms ook tot de 'Madonna del loro paese': zo riepen Ephesiërs Artemis Ephesia aan, Rhodiërs Athena Lindia. In de Hellenistische tijd werd Isis Pelagia populair.<sup>6</sup>

Het is tegen deze achtergrond dat we moeten gaan kijken naar Odysseus, in de eerste plaats naar de boeken 5 t/m 8 waar zijn vaart op het vlot wordt beschreven gevolgd door de storm, het aanspoelen op de kust van het Phaiaken-eiland en zijn verblijf aldaar, en vervolgens de boeken 9 t/m 12 van de Odyssee waarin hij zijn grote reisverhaal vertelt. We vinden hier dezelfde ambivalentie ten opzichte van de zeevaart. Om te beginnen is er het Kontiki-achtige avontuur zelf in boek 5. Met gereedschap hem door de nymf Kalypso verstrekt bouwt Odysseus als een volleerd doe-het-zelver een zeewaardig vlot, compleet met stuurriem, zeil en tuigage (234–61). Gelukzalig vaart hij zeventien dagen lang huiswaarts, met gunstige wind. Ook 's nachts overvalt hem de slaap niet: met het oog gericht op de Pleiaden en de Grote Beer houdt hij de koers aan die Kalypso hem aangeraden had (270–78). Maar Poseidon overvalt hem met een rampzalige storm, en als een inktvis wordt hij door de woedende golven tegen een onbarmhartige rotskust gekwakt (400–35). Hij zou dit avontuur nooit overleefd hebben als de zeegodin Leukothea (335), zijn eigen patrones Athene (437), en een riviergod (441–51) hem niet gunstig gezind waren geweest. Behouden maar deerlijk gehavend spoelt hij aan op de kust van een eiland.

Dat blijkt dan het eiland der Phaiaken te zijn. Nota bene! Want de Phaiaken kunnen gelden als een wensbeeld van wat de Grieken allemaal zelf wel zouden willen. De godin Athene beschrijft hen als volgt:

Zelf op hun snel vaartzettende schepen vertrouwend, doorklieven  
zij het geweldige zeediep – een kunst die Poseidon hen bijbracht.

Als een gedachte of vogelewiek, zo snel zijn hun schepen. (7, 34–36)

Maar wanneer de Phaiaken Odysseus met een van hun schepen naar Ithaka brengen, laat Poseidon (volgens *Odyssee* 7, 61–3 en 13, 130 stamvader van de Phaiaken) hun schip aan de grond lopen en verstenen, zó dat het voor altijd een monument zal zijn, en de Phaiaken beijveren zich om hem door offers te verzoenen (*Odyssee* 13, 160–87). Dit verhaal kan gelden als een 'oorkonde', een *charter myth*, dat wil zeggen een oer-



verhaal met een strekking die blijvende gelding heeft, namelijk deze: de zee is zowel een vlakte waarover talrijke begaanbare routes (de ‘vochtige paden der zee’) lopen, maar óók een bedreigende diepte. Dat is af te leiden uit de hierboven in vertaling aangehaalde regels: zij steken ‘het geweldige zeediep’ over, welnu het hier gebruikte Griekse woord *λαῖτμα* (afgeleid van *λαμῖός*, ‘keel’) verwijst naar een grote muil die alles verzwelgen kan.<sup>7</sup>

Als we nu aandacht geven aan het grote reisverhaal dat Odysseus aan zijn gastheren de Phaiaken vertelt, kunnen we niet anders dan vaststellen dat hier de thematiek van de gevaren der zee van beslissend belang is. Vraagt men zich af wat er allemaal mis kan gaan met iemand die met een boot en bemanning de zee opgaat, dan kan men a priori de risico’s als volgt opsommen: a) muiterij van de bemanning, b) bedreiging van de kant van de bevolking in havens die men aandoet, c) tegenwind en storm, d) kolken waarin men verdrinkt, klippen waartegen men te pletter loopt. De dichter laat dit alles in een meedogenloze reeks werkelijkheid worden voor Odysseus.

182

a) Muiterij: al in het eerste, door de dichter kort afgedane avontuur van de overval op de Kikonen weigeren Odysseus’ mannen hem te gehoorzamen, hetgeen voor velen van henzelf fataal wordt: 9, 44–61. Als de god van de winden Aiolos ten gerieve van Odysseus hem een Zephyr in de zeilen blaast en een zak meegeeft waarin alle (andere) winden zijn opgesloten, openen Odysseus’ makkers die zak omdat ze denken dat er goud en zilver in zit: prompt blaast een storm hen in volle vaart weg van Ithaka dat al in zicht was gekomen: 10, 34–47. Tenslotte begaan ze, tegen uitdrukkelijk bevel van Odysseus in, de stommiteit om op het eiland Thrinakria de heilige koeien van Helios te slachten en te braden: 12, 295–393.



Afb. 1. Een schipbreuk. Laatgeometrische krater, te dateren 735–710 v.Chr. Ischia, Museo Archeologico (catalogus *Griekenland en de zee*, Amsterdam 1987, Cat.nr. 58).

b) Hier is het al genoeg om de namen te noemen van Polyphemos en de Laistrygonen: 10, 103–33. In beide gevallen heeft de dichter de vijandigheid van de lokale bevolking uitvergroot door ze als reuzen en menseneters uit te beelden. Het eerste avontuur spreekt het meest tot de verbeelding, maar het tweede is rampzaliger: de Cycloop vreet slechts (!) zes makkers van Odysseus op (9, 289–93/311/344), maar van de twaalf (9, 159) schepen die de Laistrygonenhaven binnenvaren ontkomt alleen dat van Odysseus: de elf andere worden onder de neergeslingerde rotsblokken verbrijzeld, de opvarenden verdrinken of worden als vissen door de Laistrygonen geharpoeneerd en opgegeten (10, 120–32) (afb. 1).

c) Tegenwind en storm: bij [a] kwam al de stormachtige tegenwind ter sprake die Odysseus van Ithaka afdreef toen zijn makkers Aialos' zak hadden geopend. Het hierboven vermelde vergriep van het slachten van Helios' runderen wordt door Zeus als volgt bestraft (hier moet een langer stuk uit *Odyssee* boek 12 voluit geciteerd worden):

Toen wij het eiland achter ons hadden gelaten en nergens 403

ook maar een stipje land was te zien, niets dan hemel en water,

zond ons Zeus een loodzware wolk en deed deze stijgen

boven ons welvende schip, en de zee daaronder werd donker.

Toen was het gauw gedaan met het varen, want korte tijd later

stak met een razende kracht uit het westen aansuizende storm op.

In een geweldige windvlaag knapte aan weerszij het slagtouw

zodat de mast met een klap naar achteren stortte en deze, 410

mét dat de hele tuigage van 't schip in 't scheepsruim neerplofte,

tevens het hoofd van de stuurman op 't achterdek trof en zijn schedel

in zijn geheel werd verbrijzeld. En op een duiker gelijkend

viel hij van 't achterdek af; zijn leven verliet zijn gebeente.

Toen, met een donderende klap, deed Zeus zijn bliksem in 't schip slaan. 415

Heel 't schip, door de inslag van Zeus, lag te schokken en schudden

en werd met zwavel gevuld. De bemanning sloeg van het schip af.

En om ons donker gestevende schip, op kraaien gelijkend,

dreven ze rond op de golven. Een god ontnam hun de thuiskomst.

Dit huiveringwekkende relaas van hoe een schip in volle zee vergaat behoeft geen

commentaar. Er dient alleen nog te worden verwezen naar die andere storm die

Odysseus' vlot waarmee hij van Kalypso's eiland was weggevaren, aan barrems sloeg

(5, 400 e.v.).

d) Kolken en klippen. Uit de beschrijving van de Charybdis in 12, 235–42 en 429–46 (hier zou eigenlijk weer in extenso geciteerd moeten worden) blijkt de enorme zuigkracht van de zee die kolkend golft vlak bij de klippen en die de laatste balk van Odysseus' schip eerst verzwelgt en dan tenslotte weer uitbraakt. Het woord λαῖτμα

keert hier niet terug, maar de gapende muil van de zee is hier barre werkelijkheid. En, alweer: de tocht vanaf Kalypso's eiland eindigt ermee dat Odysseus door de golven tegen de klippen van Scheria wordt gebeukt: 5, 425–30.

Wat is de slotsom van dit overzicht? Deze: als Athene hem niet geholpen had en als Odysseus zelf niet zo'n enorm uithoudings- en incasseringsvermogen (πολύτλας) had gehad, was de zee voor hem het zeemansgraf geworden. Naar Teiresias' woord zal hij pas uiteindelijke veiligheid vinden wanneer hij zover landinwaarts is gereisd dat mensen de roeriem die hij meedraagt voor een dorsvlegel aanzien (11, 121 e.v.); dan en daar moet hij offeren aan de goden. De suggestieve korthed van deze voorspelling van Teiresias is voor F.C. Terborgh een uitdaging geweest om zijn schitterende novelle *Odysseus' laatste reis* te schrijven: een reis, veiligheidshalve, over land.

#### Korte bibliografie

Het in de eerste alinea genoemde boek is *Griechenland und das Meer*, herausgeg. von EV. CHRYSOS u.a. (Mannheim 1999).

184

De vertaalde passages uit de Odyssee zijn genomen uit: *Homerus Odyssee*, vertaald door H.J. DE ROY VAN ZUYDEWIJN (Uitg. De Arbeiderspers, Amsterdam 1992).

Rijke informatie over de angst van de Grieken voor de zee en over de rituele stappen die zij ondernamen om die angst te bezweren is te vinden in D. WACHSMUTH, *Pompimos ho Daimon, Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen* (Berlin 1967).

De auteur van dit artikel heeft drie eerdere artikelen aan Odysseus' reisverhaal gewijd: *Beschouwingen omtrent de Odyssee, Lampas 6* (1973) 304–33; *Het elfde boek van Odyssee, Lampas 8* (1975) 115–43; en *Het reisverhaal van Odysseus: de oudste autobiografie?*, *Lampas 28* (1995) 130–41.

#### Noten

<sup>1</sup> Voor de mythe van de gouden tijd van rechtvaardigheid en nog-geen-zeevaart zie Hesiodos' *Werken* 109–19 en 225–37, en Aratos' *Phainomena* 100–15.

<sup>2</sup> De oudste toespeling op de Argo en de klippen is te vinden in de *Odyssee*; de eerste uitvoerige vertelling is Pindarus' *vierde Pythische ode*; en in een crescendo van omvang van behandeling komt dan het hellenistische epos de *Argonautika* van Apollonius Rhodius. In de *Odyssee*-passage (12, 61–72) is het Hera die zorgt dat Jason c.s. ongedeerd ervan afkomen, bij Apollonius (2, 595–602) is dat Athene.

<sup>3</sup> Verwijzing naar deze praktijk vindt men in Apollonius Rhodius 1, 359–62 en 4, 530–32,

Plutarchus' *Moralia* 408C, Nikarchos in *Anthologia Palatina* XI, 162, Loukianos' *Alexander* 53.

<sup>4</sup> Een prachtig voorbeeld van een hymnisch gebed gericht tot de Dioskouroi als redders-op-zee is Alkaios *fr.* 34 (Voigt). Men zou verwachten dat drukke havens als Piraeus, Rhodos enz. talrijke Dioskouroi-inscripties zouden leveren. Niets daarvan: alleen op een eilandje voor de kust van Messenië, Prote, zijn enkele gevonden: *Inscriptiones Graecae* V 1, 1548–1551. Deze beden om εὖπλοια, 'goede vaart', zijn gericht tot de Dioskouroi van verweg gelegen havens: 1548 aan de Dioskouroi van Assos, 1549 aan die van Mytilene, 1550 aan die van Smyrna. Vermoedelijk waren de zeelui in kwestie afkomstig uit die havens; als ze uit het westelijk bekken van de Middellandse Zee kwamen, legden ze in Prote aan en vroegen daar aan 'hur' Dioskouroi om hulp nu ze op het punt stonden om de gevaarlijke kapen aan de zuidkant van de Peloponnesos te rond en de Aegeïsche Zee over te steken op weg naar huis.

<sup>5</sup> In een lied gericht tot 'Cypris en de Nereïden' (*fr.* 5 Voigt) vraagt Sappho aan Aphrodite dat haar broer een veilige overtocht mag hebben uit Egypte. Na een verblijf aan het hof van de koning van Cyprus vraagt Solon in elegische disticha (*fr.* 19 West): **Ik bid dat de viooltjesbekranste Cypris mij, met mijn snelle schip van dit vermaarde eiland ongedeerd (naar huis) laat reizen.**

<sup>6</sup> Gegevens in deze alinea heb ik ontleend aan WACHSMUTH (zie bibliografie).

<sup>7</sup> Het woord λαῖτμα wordt door Odysseus zelf in de mond genomen in 5, 409: 'Ach, nu ik de muil van de zee tot het einde heb overgestoken / toont zich nergens een plek om de loodgrijze zee te ontsnappen' enz. – Dit besef van de dreigende diepte bleef de Grieken bij, ook in de eeuwen na Homerus: vergelijk Sophokles' *Antigone* 586–92, en vooral de beschrijving van een storm op zee bij nacht in Apollonius Rhodius 4, 1694–1700 waar de frase μέγα λαῖτμα terugkeert, en de Argonauten ἀντοὶ δ' εἴτ' Ἀΐδηι εἶθ' ὕδασιν ἐμφορέοντο / ἠείδειν οὐδ' ὄσσον 'helemaal niet meer wisten of zij nu in de Hades dan wel op het zeewater voeren' (1699).

## Reizen in de voetsporen van Herakles

### De Argonautika van Apollonios

#### Van afvaart tot thuiskomst

Het epos dat Apollonios van Rhodos in de 3de eeuw v.Chr. schreef over de tocht van de Argonauten verschilt radicaal van de epen van Homeros in opbouw en verteltrant. In de *Ilias* en *Odysee* wordt een relatief korte episode uit respectievelijk de Trojaanse oorlog en de thuisreis van Odysseus vanaf Troje gebruikt als ophangpunt voor de vertelling, te weten de gebeurtenissen rond de wrok van Achilles en rond de thuiskomst van Odysseus. Apollonios daarentegen vertelt het Argonautenverhaal integraal en lineair, avontuur voor avontuur, van afvaart tot thuiskomst. Dat hij deze opzet welbewust heeft gekozen, wordt duidelijk uit de verzen waarmee hij, na een korte proloog over de gebeurtenissen die aanleiding gaven tot de expeditie naar het Gulden Vlies, overgaat tot zijn eigenlijke verhaal:

186

Wat het schip Argo betreft, dat wordt bezongen in de werken van eerdere dichters, die vertellen hoe Argos het bouwde op instructie van Athena.

Ik zal nu vertellen over de afkomst en naam van de helden, over hun lange reis over zee en alles wat zij deden tijdens hun omzwervingen (1. 18–22).

Het eerste deel van deze belofte lost Apollonios in met een lange en gedetailleerde catalogus van de zich verzamelende Argonauten. Na een serie vertrekschènes varen de Argonauten uit voor hun ‘lange reis over zee’ en horen we ‘alles wat zij deden tijdens hun omzwervingen’ tot het eind van het vierde boek, waar Apollonios zijn gedicht afsluit in de geest van zijn programmatische aankondiging in het begin. Hij spreekt daar zijn helden als volgt aan:

‘Wees mij gunstig gezind, helden, godengeslacht, en mogen deze liederen van jaar tot jaar zoeter zijn om te zingen voor mensen.

Want nu heb ik het roemrijke eind bereikt van jullie beproevingen. Geen uitdaging diende zich meer aan terwijl jullie huiswaarts voeren vanaf Aigina en geen stormen versperden jullie de weg. Nee, jullie voeren zonder problemen langs het land van Kekrops en voorbij Aulis (...) en stapten met een blij hart van boord op de kust bij Pagasai.’ (4. 1773–1781)

Met andere woorden: na Aigina gebeurde er niets noemenswaardigs meer, dus ik beperk me ertoe te vertellen dat de Argonauten veilig thuiskwamen. Einde verhaal.

Tussen proloog en epilooq presenteert Apollonios een groot aantal gebeurtenissen, die in de regel plaatsvinden wanneer de Argonauten ergens aan land gaan. Sommige van deze ‘landingsepisoden’ zijn niet langer dan één paragraaf, andere vullen vele honderden verzen, en één zelfs het hele derde boek plus het begin van het vierde;

daar wordt in een doorlopende verhaallijn verteld hoe Jason in Kolchis het Gulden Vlies verwerft met hulp van Medea.

Maar de belevenissen van de Argonauten vormen slechts één deel van de inhoud van het gedicht: zeker de helft van de ‘vertellerstekst’ van de *Argonautika* bestaat uit uitweidingen van allerlei aard. Wanneer de Argonauten in de Bosporos worden opgehouden door de Etesische winden, is dit voor Apollonios aanleiding om uitgebreid in te gaan op het mythologische verhaal achter deze winden; wanneer de Argonauten de woonplaats van de nimf Sinope bereiken, krijgen we haar verhaal te horen; wanneer de Argonauten het land van de Mossynoikoi passeren, wordt verteld welke zeden en gewoonten deze lieden er zoal op nahielden.

Daarnaast maakt de verteller ook regelmatig een uitstapje naar het heden, in de regel om zijn lezers erop te wijzen dat de sporen van de aanwezigheid van de Argonauten op plaats *x* nog steeds ter plekke kunnen worden bezichtigd. Deze verteltechniek valt in dezelfde categorie als Apollonios’ vele vage verwijzingen naar bronnen voor wat hij vertelt (van het type ‘ze zeggen’, ‘het verhaal gaat’ en ‘de mensen uit die streek beweren dat’). Zulke opmerkingen doorbreken nadrukkelijk de fictie van de epische dichter die, geïnspireerd door de Muzen, een waar gebeurd verhaal aan het vertellen is. De verteller van de *Argonautika* lijkt vaak meer op een buitengewoon goed ingelichte reisleader, die zijn publiek in zijn enthousiasme alles vertelt wat hem bij plaatsen op de route van de Argonauten invalt.

### Kijk en vergelijk

De organisatie, inhoud en toon van de *Argonautika* zijn vaak bekritiseerd. Vele lezers hebben zich vertwijfeld afgevraagd wat zij aan moesten met dit ‘fragmentarische’, wijdlopijge en onevenwichtige epos, gepresenteerd door een opdringerige verteller. Wat voor samenhang is er te ontdekken in deze bonte verzameling van episodische digressies, buiten het feit dat zij allemaal deel uitmaken van, of vastgeknoot kunnen worden aan, de reis van de Argonauten van en naar Kolchis?

De conclusie die in het verleden vaak is getrokken, is dat we hier te maken hebben met het typische product van een geleerde Hellenistische dichter, die domweg al het materiaal presenteert dat hij tijdens het literatuuronderzoek voor zijn epos tegenkwam, in de veronderstelling dat zijn niet minder belezen publiek dat net zo interessant zou vinden als hijzelf, zonder aandacht voor de relevantie van het vertelde. Maar dit is een tamelijk naïeve visie. Immers, had Apollonios alles verteld wat hij had kunnen vertellen naar aanleiding van de tocht van de Argonauten, dan was zijn gedicht zeker nooit af gekomen.

Tegenwoordig kijken de meeste geleerden terecht naar de *Argonautika* met de veronderstelling dat alle details, inclusief de mini-episodes in de reisboeken en alle

digressies, een functie (of meerdere functies) vervullen binnen het geheel. Daarbij wordt steeds duidelijker dat de charme van het gedicht voor een groot deel bestaat in associatieve verbanden tussen gebeurtenissen, personages, locaties en verhalen, waarbij het in het geheel niet uitmaakt of die voorkomen in het hoofdverhaal, een mythologische digressie, een beschrijving van een object of landschap, een ‘Homerische’ vergelijking of misschien wel in een verhaal verteld door een personage. Al met al is de opdracht die Apollonios’ *Argonautika* de lezer stelt: ‘alles met alles te vergelijken’ en de gevonden verbanden te evalueren. De ‘betekenis’ van het gedicht bestaat uit een complex web van thematische lijnen. Ter illustratie zal nu een van die lijnen worden gevolgd, en wel de manier waarop Apollonios Herakles laat optreden als ‘tegenvoeter’ van Jason, en hoe hij Herakles’ werken gebruikt als spiegelverhaal voor de beproevingen van de Argonauten.

### Wat doen we met Herakles?

188

Toen Apollonios besloot een Argonautenepos te schrijven, zag hij zich onvermijdelijk voor de vraag gesteld welke van de vele helden uit de generatie vóór de Trojaanse oorlog hij wel en welke hij niet zou opnemen in zijn bemanning van de Argo. Probleemgevallen waren hierbij vooral de ‘grote’ helden Theseus en Herakles, die zelfstandige beroemdheid genoten om hun straffe daden en die niet zonder problemen onder te brengen waren in een collectief avontuur. Voor Theseus verzoon Apollonios als oplossing dat die toevallig net in de onderwereld verkeerde toen de Argonauten uitvoeren. Maar de grote Herakles, die door een aantal eerdere auteurs bewust was thuisgelaten, neemt hij wel aan boord: wanneer Herakles hoort dat de Argonauten zich verzamelen in Iolkos, levert hij haastig het Erymantische everzwijn af bij koning Eurystheus, die hem zijn werken opgedragen had, en voegt zich buiten diens medeweten met knots en leeuwenhuid bij de bemanning.

Welke bedoeling Apollonios had met het binnen boord houden van Herakles, wordt duidelijk wanneer Jason vlak voor de afvaart uit Iolkos het leiderschap van de expeditie ter sprake brengt:

‘Vrienden, samen hopen we terug te keren naar Griekenland en samen reizen we naar Aietes. Daarom nu: kies de beste man als jullie leider, zonder aanzien des persoons, de man die zorg zal dragen voor alles, oorlog zal voeren en overeenkomsten zal sluiten met vreemdelingen.’ (l. 398–401)

De keuze van de Argonauten is duidelijk: alle ogen richten zich op Herakles. Die bedankt echter vriendelijk en laat het leiderschap over aan de man die de Argonauten bijeenriep, Jason. Het tegenover elkaar stellen van Jason en Herakles is hiermee niet-temin een feit. In een sterk vereenvoudigde voorstelling van zaken kan men zeggen dat de ‘geweldsheld’ Herakles, die op eigen kracht alle gevaren aankan, door de hele

*Argonautika* heen op vele manieren wordt gecontrasteerd met de ‘marchandeerheld’ Jason. De laatste is voor zijn succes sterk afhankelijk van de hulp van anderen (zowel goden als mensen), van zijn schranderheid, en niet in de laatste plaats van zijn erotische uitstraling (waarmee hij zowel de Lemnische koningin Hypsipyle als de Kolchische prinses Medea voor zich inneemt). Het is daarom niet toevallig dat, wanneer Apollonios Herakles aan het eind van boek 1 alsnog uit de expeditie verwijderd, hij dit doet door hem het onderspit te laten delven op een terrein dat voorbehouden is aan Jason: Herakles wordt door de Argonauten achtergelaten in Mysië terwijl hij wanhopig zoekt naar zijn page en geliefde Hylas, die geschaakt is door een nimf en voor altijd buiten zijn bereik.

### In Herakles’ voetsporen

Maar Herakles dient niet alleen als ‘tegenhanger’ van Jason: zijn werken vormen ook een referentiepunt voor de verrichtingen van de Argonauten in het algemeen. Want hoewel Herakles aan het einde van boek 1 de Argo verlaat, is hij nog steeds nadrukkelijk aan boord van de vertelling. Dit blijkt al direct in de eerste episode na zijn vertrek, wanneer de Argonauten landen op het grondgebied van de Bebrykische koning Amykos, die niet de moeite neemt om te informeren naar de identiteit en het reisdoel van zijn bezoekers (zoals de wetten van de gastvrijheid voorschrijven), maar onmiddellijk zijn schandelijke eisen kenbaar maakt:

‘Luister, zeezwerfers, naar wat jullie moeten weten. Het is de wet dat geen enkele vreemdeling hier wegvaart voordat hij zich met mij gemeten heeft in een vuistgevecht. Daarom nu: kies de beste man uit jullie midden om hier en nu met mij te vechten. En als jullie mijn wet negeren en met voeten treden, dan volgt er geweld.’ (2. 11–18)

Deze verzen roepen duidelijk de woorden van Jason over het leiderschap in herinnering, en deze echo vormt de sleutel tot de interpretatie van de Bebrykische episode. Wanneer de Argonaut Polydeukes de uitdaging van Amykos aanvaardt, doet hij dit als stand-in voor de afwezige Herakles (die ook nog eens de schutspatroon van de bokssport is). Ook als uitvoerder van een als onmogelijk beschouwde opdracht, gesteld door een kwaadwillende koning, treedt Polydeukes nadrukkelijk in Herakles’ voetsporen – maar ook in die van Jason. Want we dienen natuurlijk ook te denken aan de ‘onmogelijke’ expeditie naar het Gulden Vlies en de ‘onmogelijke’ taken die Jason dient uit te voeren in Kolchis. Amykos is een koning van het type waartoe ook de eerder genoemde Eurystheus behoort, en Jasons oom Pelias en Aietes, de vader van Medea.

Dat Polydeukes optreedt als plaatsvervanger van Herakles wordt helemaal duidelijk wanneer de Argonauten verderop in boek 2 worden ontvangen (ditmaal wel gastvrij) door koning Lykos in de stad die, zoals Apollonios’ oorspronkelijke lezers zeker



niet zal zijn ontgaan, in historische tijd 'Heraklesstad' (*Herakleia*) heette. Lykos vertelt dat Herakles in het verleden feitelijk al eens zijn krachten heeft gemeten met Amykos, zij het indirect, in een oorlog, en dat hij bij die gelegenheid ook bij de lijkspele voor Lykos' broer Priolaos de bokswedstrijd (!) heeft gewonnen (2. 774–796).

Ook in de rest van boek 2 treden de Argonauten steeds weer in de voetsporen van Herakles. Zo bevaren zij bijvoorbeeld de rivier de Acheron, die door een kloof stroomt waarin zich een toegang tot de onderwereld bevindt (2. 727–751). Hoewel Apollonios zijn lezers dit niet met zoveel woorden vertelt, is deze ingang volgens vele bronnen degene waarlangs Herakles naar de onderwereld afdaalde om Hades' waakhond Kerberos te ontvoeren.

Verder nemen de Argonauten in Sinope de zonen van Deïmachos aan boord, die daar waren achtergebleven toen zij met Herakles de gordel kwamen halen van Hippolyte, koningin van de Amazonen. Deze Amazonen zijn het volgende station op de route van de Argonauten naar Kolchis (2. 955–969). Het is betekenisvol dat Jason, anders dan de geweldenaar Herakles, niet de confrontatie met deze krijgshaftige vrouwen aangaat. Apollonios onderstreept deze tegenstelling door de Amazonen, afstammelingen van de oorlogsgod Ares, te 'spiegelen' aan de vrouwen van Lemnos: met deze vrouwen, die worden geassocieerd met de liefdesgodin Aphrodite, gaan de Argonauten in boek 1 wél de confrontatie aan (en met succes).

Nadat zij zijn ontsnapt aan de Amazonen, worden de Argonauten aangevallen door agressieve vogels, die zij moeten verjagen om op het eiland van Ares (door de ziener Phineus aangekondigde) hulp te vinden. Nu was gelukkig één van de Argonauten, Amphidamas, er ooggetuige van geweest hoe Herakles zich de Stymphalische vogels van het lijf hield: hij maakte met een grote ratel zoveel lawaai dat de vogels verschrikt wegvluchtten. Deze oplossing wordt door de Argonauten nu overgenomen (2. 1046–1089). Dit is de enige keer dat zij voor een probleem precies dezelfde oplossing hanteren als Herakles – zonder twijfel omdat Herakles dit werk bij wijze van uitzondering op een 'Argonautische' manier aanpakte: met tactiek en niet met geweld.

Voordat Apollonios zijn tweede boek afsluit met de aankomst van de Argonauten in Kolchis, vindt er nog één voorval plaats dat onmiskenbaar met Herakles te verbinden is: de Argonauten zien tweemaal de adelaar overvliegen die dagelijks in de Kaukasus de lever van Prometheus komt uitpikken. De lezer dient zich hierbij te herinneren dat het traditioneel Herakles was die Prometheus uit zijn boeien verlostte of in ieder geval de adelaar doodde – ook al omdat eerder in boek 2 enkele malen op dit verhaal is gezinspeeld, bijvoorbeeld in de episode over de ziener Phineus en de harpijen (die impliciet werden vergeleken met Prometheus en zijn adelaar). Maar Apollonios, die eerder toch geen kans onbenut liet om daden van Herakles in verband te brengen met de Argonauten, laat deze daad onvermeld. Met deze betekenisvolle stilte onderstreept

hij dat Herakles, die aan het eind van boek 1 al de expeditie verliet, nu tenslotte ook de vertelling verlaat: in Kolchis begeven Jason en zijn bemanning zich op terrein dat door Herakles niet was betreden.

Dat neemt overigens niet weg dat Jason in Kolchis met behulp van Medea twee beproevingen doorstaat die erg doen denken aan daden van Herakles. Want de bronzen stieren die Jason bedwingt roepen de herinnering op aan de Kretenzische stier, een werk van Herakles dat in de *Argonautika* opvallend genoeg niet ter sprake komt. En de Aardgeborenen die door Jason worden gedood, zijn door Apollonios zelf voorzien van een Herakleïsche pendant in boek 1, waar de Argonauten onder leiding van Herakles de Aardgeborenen van Kyzikos bedwingen. De verteller suggereert daarbij ‘dat ook die vreselijke monsters door de godin Hera, de echtgenote van Zeus, waren opgevoed en grootgebracht als Werk voor Herakles.’ (1. 996–997)

### Een laatste glimp

Hoewel de Argonauten op de terugreis vanuit Kolchis, in boek 4, vooral sporen uitzetten door die streken aan te doen waar Odysseus een mythologische generatie later zal rondzwerven, komen zij vlak voor het einde van het gedicht ook nog één keer op het spoor van Herakles. Wanneer zij met de Argo op hun schouders door de Libische woestijn dwalen en dreigen om te komen van dorst, doemt er onverwachts een bron op. Deze blijkt te zijn gecreëerd door Herakles, die zijn hulpeloze ex-reisgenoten zo een laatste keer uit de brand helpt. Herakles was namelijk nog geen dag eerder op dezelfde plaats, en doodde daar de slang Ladon om de appels van de Hesperiden in zijn bezit te krijgen (4. 1393–1484). Hij deed dit met het vergif van een slang die hij al eerder had gedood, de Hydra van Lerna, en herhaalde dus als het ware een van zijn eigen daden – maar ook een daad van de Argonauten. Want het bemachtigen van gouden objecten die hangen in een boom en worden bewaakt door een slang heeft natuurlijk een parallel in de verovering van het Gulden Vlies, zij het dat Herakles’ werkwijze op veelzeggende wijze verschilt van die van de Argonauten: de bewaker van het Vlies werd eerder in boek 4 door Medea in slaap gesust.

Verder geldt dat, zoals de Argonauten nu bijna thuis zijn (zij hebben nog driehonderd verzen te gaan), ook Herakles dichtbij het einde van zijn omzwervingen is. Want het halen van de appels van de Hesperiden geldt traditioneel ofwel als Herakles’ twaalfde en laatste Werk, ofwel als het op één na laatste (het twaalfde is dan het halen van Kerberos, een verhaal waarop Apollonios, zoals we hebben gezien, al impliciet zinspeelde in boek 2). We moeten ons daarbij zeker de woorden herinneren die de ziener Glaukos eerder sprak toen de Argonauten twijfelden of zij niet moesten terugvaren naar Mysië om Herakles te zoeken:

‘Waarom proberen jullie tegen de wil van de machtige Zeus de koene Herakles mee te nemen naar de stad van Aietes? Zijn lot is het voor koning Eurystheus in Argos al zijn zijn twaalf werken te voltooiën. Hij hoeft er nog maar een paar uit te voeren en dan zal hij wonen onder de onsterfelijken. Dus niet getreurd om zijn vertrek!’ (I. 1315–1320)

Deze passage werpt tevens een verhelderend licht op het begin van de epiloog van de *Argonautika*, waar de dichter, zoals we hebben gezien, de Argonauten aanspreekt met de woorden ‘wees mij gunstig gezind, helden, godengeslacht’ – een vers dat op zijn beurt niet los te zien is van de eerste woorden van de proloog:

‘Beginnend met u, Phoibos, zal ik de roemrijke daden memoreren van de mannen van weleer die de welgebankte Argo langs de ingang van de Zwarte zee roeiden en door de Kyanische rotsen om het Gulden Vlies te halen in opdracht van koning Pelias.’

Al vaak is opgemerkt dat begin en slot van de *Argonautika* de formele kenmerken van een godenhymne vertonen. Een feit dat daarbij minder aandacht heeft gekregen, is dat Apollonios’ ‘hymne’ ergens tussen proloog en epiloog een andere adressaat heeft gekregen: wat begon als een hymne aan Apollo eindigt als een hymne aan ... de Argonauten! Want de Griekse frase die hier is vertaald met ‘godengeslacht’ kan weliswaar (neutraal) worden geïnterpreteerd als ‘nakomelingen van goden’ (nagenoeg alle Argonauten hadden een god als voorouder), maar we mogen haar ook (pregnant) opvatten als ‘geslacht van goden’. De Argonauten zijn immers onsterfelijk geworden – niet doordat zij als Herakles door de goden zijn binnengehaald op de Olympus, maar doordat Apollonios, met hulp van Apollo en de Muzen, hun daden heeft vereeuwigd in zijn gedicht.

192

#### Korte bibliografie

De *Argonautika* is beschikbaar in het Nederlands (met uitgebreide inleiding) als: *Apollonios van Rhodos, De tocht van de Argonauten*, vertaald en toegelicht door WOLTHER KASSIES (Amsterdam 1996); boek 3 is ook afzonderlijk uitgegeven.

De standaarduitgave van de Griekse tekst is die van F. VIAN en E. DELAGE in de Budé-serie (met mythologisch-geografische inleidingen, noten en kaarten, 3 dln. (Paris 1974, 1993, 1996).

Een goede inleiding tot de interpretatie van de *Argonautica* biedt: R. HUNTER, *The Argonautica of Apollonius: Literary Studies* (Cambridge 1993).

Voor Herakles als ‘tegenhanger’ van Jason zie vooral J.J. CLAUSS, *The Best of the Argonauts: The Redefinition of the Epic Hero in Book 1 of Apollonius’s Argonautica* (Berkeley 1993).

Voor Apollonius als reisbeschrijver bijvoorbeeld: M.A. HARDER, *Travel Descriptions in the Argonautica of Apollonius Rhodius*, in: Z. VON MARTELS (red.), *Travel Fact and Travel Fiction* (Leiden 1994), 16–29.

Meer literatuur is te vinden via:

<http://www.let.leidenuniv.nl/gltc/hellenistic.bibl/hellenistic.bibl.html>.

## Over de auteurs van de artikelen

DR. J.M. BREMER doceerde Grieks aan de Universiteit van Amsterdam, van 1976-1995 als hoogleraar. In zijn emeritaat heeft hij gewerkt aan een corpus-uitgave van Griekse poëzie voorzover die in de eredienst gezongen werd. Daarnaast is hij als redactielid betrokken bij de uitgave van een reeks werken van Aristoteles.

PROF. DR. J.H. CROUWEL is aan de Universiteit van Amsterdam bijzonder hoogleraar in de archeologie van de steen- en bronstijd van het Aegeïsch gebied.

DR. M.P. CUYPERS is als docent Grieks verbonden aan de Universiteit Leiden.

DR. J.W. DRIJVERS is universitair docent Oude Geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen.

DR. P.P.M. ERDKAMP is docent oude geschiedenis aan de Katholieke Universiteit Nijmegen.

DR. E.A. HEMELRIJK doceert oude geschiedenis aan de Universiteit Leiden.

DR. T.L. HERES is archeoloog en oud-Hoofd van de afdeling Oudheid van het Nederlands Instituut te Rome.

DR. A.J.L. VAN HOOFF is universitair hoofddocent voor oude geschiedenis en voor de lerarenopleiding klassieken aan de Katholieke Universiteit Nijmegen.

DR. V.J.CHR. HUNINK is als latinist verbonden aan de katholieke Universiteit Nijmegen. Hij publiceerde vertalingen van onder meer Caesar, de Regel van Benedictus, en recent twee kleine werken van Tacitus.

PROF. DR. F.J.A.M. MEIJER is hoogleraar oude geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam.

DRS. M.E.E. ROGGE studeerde kunstgeschiedenis en oudheidkunde. Hij was als wetenschappelijk medewerker verbonden aan de Universiteit Gent en de Katholieke Universiteit Leuven; sinds 1987 is hij hoofdconservator van het Prov.Archeologisch Museum te Zottegem.

MW. DR. H.W.A. VAN ROOIJEN-DIJKMAN doceerde klassieke talen te Den Haag en is thans actief als vertaler van antieke literatuur.

DR. H.C. TEITLER is hoofddocent oude geschiedenis aan het Instituut Geschiedenis van de Universiteit Utrecht.

DR. W.M. VERBAAL is als wetenschappelijk medewerker verbonden aan de Universiteit Gent bij de dienst postklassiek Latijn.

DR. E.CH.L. VAN DER VLIET is universitair docent oude geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen. Hij studeerde geschiedenis in Leiden en is in 1977 op Strabo gepromoveerd.

## Een Ierse monnik op reis

### Over Brendaan en zijn tocht over de Oceaan

**R**eizen is een motief dat allerminst tot de literatuur van de oudheid beperkt is gebleven. Vooral uit later tijden bezitten we talloze reisverslagen van echte en imaginaire tochten door allerlei delen van de wereld. Een van de beroemdste voorbeelden is een 8ste-eeuws Latijns geschrift uit Ierland, de *Zeereis van de heilige abt Brendaan* (*Navigatio Sancti Brendani Abbatis*). In deze tekst wordt verteld over een zeven jaar durende tocht, die de abt Brendaan met zeventien monniken onderneemt op de Oceaan ten westen van Ierland.

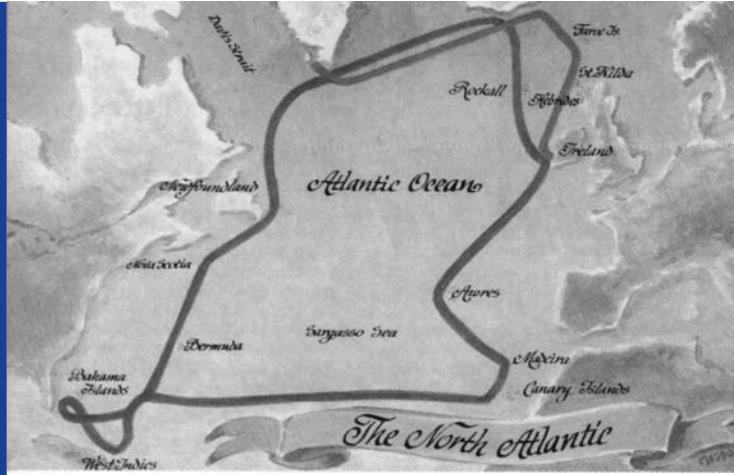
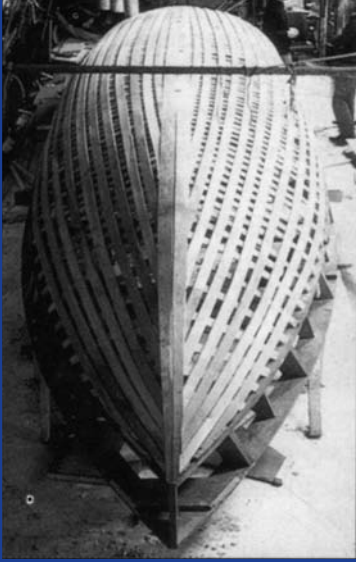
Aanleiding tot Brendaans reis is een verhaal over het zogeheten Beloofde Land van de Heiligen. Dat is een soort aards paradijs: een schitterend, vruchtbaar eiland waar de behoefte aan eten, drinken of slaap niet bestaat en waar Jezus Christus ononderbroken het licht is. Zodra Brendaan hiervan hoort, vat hij het verlangen op om dit eiland te bezoeken en hij gaat met zijn monniken op weg in een zelfgemaakte boot. De tocht voert hen langs bizarre eilanden en kusten, volgens een min of meer herhaald jaarlijks patroon: met Pasen, Pinksteren en Kerstmis zijn ze telkens op dezelfde plekken, en daartussen varen ze her en der op de eindeloze zee, van het ene wonder naar het andere, biddend en vastend. Na zeven jaar vinden ze eindelijk het eiland waarnaar ze op zoek zijn, waar ze veertig dagen mogen blijven. Daarna varen ze rechtstreeks terug naar Ierland, waar Brendaan korte tijd later sterft.

194

#### Brendaan op zee

Van de hoofdfiguur van het verhaal, Brendaan, weten we maar heel weinig. De historische Brendaan is waarschijnlijk aan het eind van de 5de eeuw geboren in het graafschap Kerry in Zuidwest-Ierland en leefde tot omstreeks het jaar 580. Hij is vooral actief geweest als stichter van kloosters: de *Zeereis* noemt hem in de eerste alinea ‘vader van zo’n drieduizend monniken’. Voor het overige biedt het verhaal eigenlijk maar weinig houvast voor de biografie van Brendaan of voor de reconstructie van zijn reis. Toch is het, zoals zo vaak, verleidelijk om het relaas waar mogelijk letterlijk te nemen. Zo krijgen we bijvoorbeeld enige technische details te lezen over de bouw van Brendaans boot.

De heilige Brendaan en zijn mensen namen ijzeren werktuigen ter hand en maakten een heel licht scheepje. De ribben en dragende balken waren van hout, zoals gebruikelijk in die streken. Daaromheen spanden ze runderhuiden gelooid met eikenschors; alle naden ertussen smeerden ze vanbuiten in met vet. Mee aan boord namen ze andere huiden voor nog eens twee schepen, proviand voor veertig dagen, vet om de huiden te



Afb. 2. Brendaans route?  
(T. Barrington, *Sailing with Saint  
Brendan*, p. 28).

Afb. 1 Brendaans boot: hout van de Ierse es werd gebruikt voor het frame, de masten en de roerriemen, kernhout van de eik voor de dolboorden (Tim Severin, *The Brendan voyage*, t.o. p. 86).

bewerken tot buitenbekleding van het schip, en andere gebruiksvoorwerpen die de mens nodig heeft. Ook brachten ze een mast midden op het schip aan, en een zeil en andere benodigdheden om het schip te besturen. Toen gaf de heilige Brendan zijn broeders opdracht, in de naam van de Vader, de Zoon en de Heilige Geest, aan boord te gaan. (c. 4)

De beschrijving geeft voldoende bijzonderheden om een indruk te krijgen van Brendaans boot. Sterker nog: in moderne tijd zijn er pogingen ondernomen om zo'n boot na te bouwen (afb 1) en de reis van de heilige overnieuw te maken. De zeevaarder Tim Severin deed dat in 1977, en verwierf zich daarmee grote bekendheid (Pl. 12). Severin wilde bewijzen dat Brendan tot in Amerika had kunnen komen, bijna veertien honderd jaar eerder, ruim voor Columbus.

Onvermijdelijk is ook de rest van de *Zeereis* wel gebruikt om de 'precieze route' van Brendan en zijn mannen na te gaan, al is de tekst vaak weinig specifiek (afb. 2.).

Het vertrekpunt wordt doorgaans gelokaliseerd in Brandon Creek in Kerry, aan de zuidwestkust van Ierland. Verschillende eilanden en plaatsen die Brendaan aandoet lijken eveneens aanwijsbaar. Zo zal een eiland met schapenkuddes wel een van de Faröer zijn en is een ander eiland misschien een van de Azoren of de Canarische eilanden. Verdere details zouden kunnen wijzen op de Sargasso-zee midden op de Oceaan, de Bahama's en Jamaica, op subtropische of juist grimmige noordelijke contreien. Het eindpunt, een eiland omgeven met mist, wordt gelijkgesteld met Newfoundland: ook de tocht van Tim Severin eindigde daar.

Veel van dit soort identificaties zijn onzeker, want de tekst is allerminst eenduidig. Zo wordt het eiland met de mist in de Zeereis vrij dichtbij Ierland geplaatst en niet aan de overzijde van de Oceaan, waar Newfoundland ligt. Er is dus minstens sprake van enige vertekening. Maar eigenlijk komt uit de Zeereis helemaal geen samenhangende route naar voren. Bij nader inzien gaat het om niet meer dan een paar vage aanknopingspunten die verwijzen naar het koude noorden of warme zuiden. Het wordt nog moeilijker doordat Brendaan en zijn mannen maar liefst zeven jaar varen, met ieder jaar vier vaste punten op hun reis. Als je zo'n tocht volledig probeert in te tekenen op een wereldkaart, wordt dat een vrij rommelig geheel.

196

Dat brengt natuurlijk consequenties met zich mee voor de grote vraag 'Heeft Brendaan Amerika bereikt?' Over deze kwestie is in de loop der tijd al heel wat geschreven. In Ierland wil men deze eer nog altijd graag opeisen en ook aan Amerikaanse zijde is men niet op voorhand tegen een mogelijke ontdekking van het continent in de 5de eeuw, vooral niet in Iers-Amerikaanse kringen. Men heeft er zelfs een 'Society of Saint Brendan' opgericht om de claims kracht bij te zetten.

Zeker, Tim Severin heeft bewezen dat de overtocht van de Oceaan in een houten bootje mogelijk was, en in het algemeen schijnt de vroege Ierse navigatiekunde op een behoorlijk peil te hebben gestaan. De oude Ieren kunnen Amerika dus best hebben gehaald. Maar in de tekst van de Zeereis wijst geen enkel detail onmiskenbaar naar Amerika. 'Misschien wel, misschien niet' is dus het antwoord op de vraag.

Wie de *Zeereis* met aandacht en onbevooroordeeld leest, komt vroeg of laat tot de conclusie dat vragen van technische of geografische aard niet op hun plaats zijn. Het heeft ook geen zin om, bijvoorbeeld, de gemiddelde snelheid van Brendaans boot te berekenen of de hoeveelheid calorieën die zijn bemanning nodig had om de tocht te overleven. De tekst wil een andere, hogere waarheid overbrengen. Vanuit het perspectief van Brendaan en dat van de anonieme schrijver van de *Zeereis* is dat natuurlijk vooral een religieuze waarheid: Gods bestaan en almacht blijken uit zijn wonderbare werken; wie leeft in onvoorwaardelijk vertrouwen op Hem en in dienst van Hem wordt rijkelijk beloond, uiteindelijk met het eeuwig leven.



Dat is in de Middeleeuwse literatuur geen nieuw of verrassend inzicht te noemen. Het verklaart dus nog niet de grote populariteit van de *Zeereis* gedurende de hele Middeleeuwen en daarna. Die is vooral toe te schrijven aan de wereldse kwaliteiten van de tekst. De *Zeereis* is vóór alles een spannend reisverhaal, vol ontberingen, bizarre wonderen en vreemde verschijnselen, sterke staaltjes van godsvrucht en voorbeelden van eeuwige verdoemenis. Brendan en zijn mannen trotseren de eindeloze zee en reizen tot aan onvermoede horizons. Het is, kortom, de lokroep van het onbekende die de lezer of toehoorder in de ban moet hebben gebracht. Ook de levendigheid en Bijbelse eenvoud van het verhaal hebben ongetwijfeld bijgedragen aan de populariteit van het boek (afb. 3).

Vanuit het zicht van de 20ste eeuw vallen vooral de literaire kwaliteiten van de tekst op. In eerste instantie lijkt de *Zeereis* een heel simpel verhaal, haast een christelijk sprookje. De naïviteit ervan is zeker niet gespeeld of onecht, maar we kunnen toch zeggen dat er heel wat achter schuilgaat. Het verhaal is dan ook niet uit

Afb. 3–5. Houtsneden uit Sankt Brandans Seefahrt, gedrukt door Anton Sorg te Augsburg in 1476.



de lucht komen vallen: uit het moderne onderzoek blijkt dat het relaties heeft met tal van andere teksten, Latijnse en Ierse.

Wanneer en waar de tekst van de *Zeereis* op schrift werd gesteld is niet precies vast te stellen, maar men neemt tegenwoordig een datum aan van iets voor het jaar 800 en zoekt de oorsprong van de tekst in Ierland zelf. Oudere onderzoeken wezen eerder in de richting van een Iers klooster in het Duitse Rijnland in de 10de eeuw. Hoe dit ook zij, dit boek is in elk geval ruim tweehonderd jaar na de dood van de historische Brendaan te dateren. In de periode tussen zijn dood en het ontstaan van de *Zeereis* zijn er al vele verhalen over de bekende heilige in omloop gekomen.

We hebben nu nog een aantal Brendaan-hagiografieën over, maar die zijn van veel later datum, wat bijvoorbeeld blijkt uit de overname van motieven uit de *Zeereis*. Toch is het duidelijk dat die teksten teruggaan op verloren gegane, oudere levensbeschrijvingen, die ook ten grondslag hebben gelegen aan de *Zeereis*. Het Brendaan-verhaal staat dus in een al veel oudere hagiografische traditie rondom de heilige.

198

Daarnaast blijkt er een duidelijk verband met vroeg-Ierse literaire genres, namelijk die van *Immrama* (letterlijk 'rondroeingen' van eiland naar eiland) en *Echtrae* ('avonturen, expedities'). Van deze typen Ierse literatuur zijn nog verschillende voorbeelden bewaard, zoals de *Mael Dúin*, de *Ud Gorra* en de *Bran*. Deze teksten, uit dezelfde tijd of iets later dan onze *Zeereis*, gaan in elk geval terug op bronnen uit de 7de eeuw. In vroeg-Ierse *Immrama* ligt het accent op de zeereizen van eiland naar eiland, terwijl het in de *Echtrae* vooral gaat om het betreden van de bovennatuurlijke, andere wereld door de nietige mens. (Ik volg hier de Nederlandse studie van Clara Strijbosch). Het is overduidelijk dat de *Zeereis* elementen uit beide genres bevat en die vermengt met het hagiografische materiaal over Brendaan.

De bronnen waaruit de schrijver van de *Zeereis* heeft geput zijn nog veel diverser: zo zijn er motieven uit de sfeer van folklore en volksverhalen, zoals ongewoon grote vruchten en gevechten tussen monsters in zee of in de lucht (afb. 4). Andere elementen doen weer denken aan de antieke epische traditie. Vooral een parallel met Homerus' *Odysee* is niet vergezocht: ook daar is sprake van een langdurige avontuurlijke zeereis, hoewel de religieuze dimensie daarvan bij Homerus ontbreekt.

### Ware eenvoud

Elementen uit verschillende tradities en bronnen zijn in de *Zeereis* versmolten tot een nieuw en goddeels samenhangend geheel. Het boek is vandaag de dag dan ook vooral te lezen als een literair kunstwerk.

In het verhaal is een duidelijk cyclische structuur te herkennen. Het doel waarnaar gezocht wordt, het Beloofde Land van de Heiligen, wordt pas op het eind bereikt, maar feitelijk staat er al helemaal aan het begin een beschrijving van, in het verhaal dat men aan Brendaan vertelt. Tussen dat relaas en de uiteindelijke beschrijving is er

zelfs een aantal woordelijke overeenkomsten. Deze ringcompositie geeft het verhaal een hecht kader, dat nog wordt versterkt doordat aan begin en eind een tamelijk lang binnenverhaal wordt ingelast.

Voor een logisch denkende, 21ste-eeuwse lezer roepen de gemaakte artistieke keuzes natuurlijk wel vragen op. Vooral de cyclische grondstructuur van het werk is eigenlijk bevreemdend: waarom gaat Brendaan eigenlijk op reis als hij het verhaal over het Beloofde Land van de Heiligen hoort? Hij weet dan toch al meteen heel precies wat hij er aan zal treffen en zo aanlokkelijk klinkt dat Beloofde Land helemaal niet. En waarom vraagt hij degene die hem het verhaal vertelt niet gewoon de route erheen, in plaats van lukraak de zee op te varen?

Het reisdoel blijkt tenslotte weinig meer dan een aanleiding te zijn geweest, zelfs voor God. Brendaan moest zo lang naar het eiland zoeken, zo krijgt hij namelijk te horen, 'omdat God u zijn diverse geheimen in de grote Oceaan wilde laten zien' (c. 28). Dat had allemaal dus een stuk praktischer gekund, zou je zo zeggen.

Ook in de vertelstijl zijn wel wat merkwaardige punten aan te wijzen. Om een voorbeeld te noemen: een episode over een enorme pilaar in zee (c. 22) blijft voor ons feitelijk in de lucht hangen. Er wordt geen verklaring gegeven van doel en functie van de pilaar, en er gebeurt verder zo goed als niets. Brendaan en zijn mannen varen eromheen, meten de zaak op, lezen de mis en gaan weer weg.

Misschien niet zozeer bevreemdend als wel onbeholpen is de episode over het eiland dat de rug van een monster blijkt te zijn. Een moderne auteur had hier waarschijnlijk een spannend tafereel van gemaakt, maar de schrijver van de *Zeereis* volstaat met een betrekkelijk eenvoudige vertelling.

Het eiland was rotsachtig en er groeide geen gras. Bomen waren er amper en op de kust lag nergens zand. Terwijl de broeders de nacht buiten doorbrachten in gebed en wake, zat de man Gods binnen op het schip. Hij wist namelijk wat dat voor eiland was, maar wilde het niet vertellen om hun geen schrik aan te jagen.

De volgende ochtend droeg hij de priesters op om elk de mis te zingen, en dat deden ze. Zodra de heilige Brendaan ook zelf op het schip een mis had gezongen, begonnen de broeders rauw vlees vanaf het schip naar buiten te dragen om het te pekelen, evenals de vis die ze vanaf het andere eiland hadden meegenomen. Vervolgens zetten ze een pot op een vuur. Toen ze het vuur opstookten met houtjes en de pot aan de kook raakte, begon het eiland te bewegen als een golf. De broeders zetten het op een hollen naar het schip en riepen de heilige vader om hulp. Hij reikte ze de hand en trok ze een voor een aan boord. Alles wat ze op het eiland hadden gebracht lieten ze achter en ze gingen weer varen.

Nu bewoog het eiland de Oceaan op. Het brandende vuur bleef zichtbaar op meer dan twee mijl afstand.

De heilige Brendaan vertelde zijn broeders wat het was. ‘Beste broeders,’ vroeg hij, ‘zijn jullie verbaasd over wat dit eiland deed?’

‘Ja,’ zeiden ze, ‘we zijn erg verbaasd en vooral enorm geschrokken.’

‘Lieve zoons, wees niet bang. Want God heeft aan mij vannacht in een visioen geopenbaard hoe de zaak in elkaar steekt. Het is geen eiland waar we geweest zijn, maar een vis, de grootste van alles wat in de Oceaan zwemt (afb. 5). Hij wil altijd zijn staart bij zijn kop brengen, maar kan dat niet omdat hij zo groot is. Zijn naam is Jasconius’ (c. 10).

Pas aan het slot voert de auteur de spanning wat op, waarbij Brendaan de oplossing van het raadsel geeft en de naam van het dier noemt. Maar verrassend genoeg blijft het daar ook bij: we zouden graag van alles over dat goedaardige en behulpzame monster willen weten, maar de episode houdt meteen op.

Misschien zijn het juist deze vreemde en in zekere zin zwakke kanten van de *Zeereis* die het werk zo interessant maken. Ernstige theologische bespiegelingen en doorwrochte traktaten zijn er in het Latijn genoeg, maar er bestaan maar weinig Latijnse geschriften die zozeer de charmes van variatie en avontuur weten te combineren met die van ware eenvoud en diepzinnigheid. Dat laatste is misschien vooral gelegen in het onvoorwaardelijke, bijna kinderlijke godsvertrouwen van Brendaan en zijn mannen.

200

### Vervuld van God

Er is nog een specifieke eigenschap die de *Zeereis* zo bijzonder maakt. Het is wel opgemerkt dat de tekst ondanks alles weinig concreet is. Je voelt niet het schuim van de zee in je gezicht spatten of de boot op de golven wiegen. Je beleeft niet echt aan den lijve hoe lang een tocht van veertig dagen is, wanneer die bijvoorbeeld heel kort in een bijzin wordt vermeld. De blik van de schrijver is vooral omhoog gericht.

Op zichzelf is dat voor een tekst die uit een monastieke traditie komt niet zo vreemd. In een moderne documentaire of roman wordt natuurlijk in geuren en kleuren verteld over de fysieke en psychische ongemakken van zo’n reis, de onvermijdelijke problemen van lekkages in het schip, gebrekkige hygiëne of onderlinge ruzies. Wij zouden misschien ook een antwoord verwachten op de simpele vraag hoe de monniken op zee de tijd doorkomen: zelfs Ierse monniken kunnen niet vierentwintig uur per dag bidden of slapen. Maar dit soort details horen eenvoudigweg niet thuis in een vroeg-middeleeuwse tekst van dit type.

Het is juist de relatieve abstractheid van de tekst die een ruimere of meer symbolische lezing mogelijk maakt. Brendaans wereld is een gesloten universum, vervuld van God. Een wereld teruggebracht tot het simpele decor van zee en eilanden, onder een alles omspannende hemel. Een wereld van eindeloze ruimte, van stilte. In dat haast tijdloze kader krijgen de afzonderlijke verschijnselen en gebeurtenissen abstracte

trekken, wat ze haast surrealistisch maakt. De passages met de nutteloze pilaar in zee of de psalmenzingende vogels zijn daar fraaie voorbeelden van, maar ik denk ook aan een beschrijving van een eiland met voetbalgrote vruchten (c. 17–18). Je waant je af en toe in de verre, vreemde wereld van Salvador Dalí.

Iets vergelijkbaars is te zeggen over het onspectaculaire einde van het verhaal. Als Brendaan na lange jaren eindelijk het Beloofde Land van de Heiligen bereikt, is het een beetje een anti-climax. Veel nieuws ziet hij niet en grote blijdschap overvalt hem ook al niet. Brendaan arriveert, blijft even en gaat weer naar huis, waar hij kort daarna sterft. Ook dit wat fletse slot, dat nogal afsteekt tegen de levendigheid van al het voorafgaande, laat de lezer uiteindelijk meer ruimte voor interpretatie. Het einde lijkt wel wat op dat van Homerus' *Odyssee*: ook Odysseus' langverwachte aankomst op Ithaca valt uiteindelijk tegen en de *Odyssee* eindigt allerm minst in tromgeroffel en blij gejuich. Misschien gaat het in beide teksten uiteindelijk wel meer om het onderweg zijn dan het bereiken van het einddoel.

#### Korte bibliografie

\* Dit artikel over de Latijnse *Zeereis* verscheen eerder in: *Streven* 66 (1999) 436–45; het werd voor *Hermeneus* ingekort en bewerkt. De vertaalde fragmenten zijn afkomstig uit: *De zeereis van de heilige Brendaan*, vertaald door VINCENT HUNINK (Amsterdam 1999). De standaarduitgave van de Latijnse tekst is: *Navigatio Sancti Brendani Abbatis, from early Latin Manuscripts*, edited with introduction and notes by CARL SELMER, (Notre Dame, Indiana 1959).

Het moderne reisverslag van Severin is te vinden in: TIM SEVERIN, *The Brendan voyage* (London 1978; paperback, met foto's, 1996).

In de Middeleeuwen werd de Latijnse *Zeereis* van Brendaan zelf weer onderdeel van een nog bredere Brendaan-traditie, doordat het mede aanleiding gaf tot bewerkingen, nieuwe versies en verdichtingen in diverse talen. Voor het Nederlandse taalgebied is vooral de 12de-eeuwse Middelnederlandse *Reis van Sint Brandaan* belangrijk. Die tekst is tweetalig uitgegeven in de reeks 'Nederlandse klassieken': *De reis van Sint Brandaan, een reisverhaal uit de twaalfde eeuw*, vertaald door WILLEM WILMINK, ingeleid door W.P. GERRITSEN, (...) (Amsterdam 1994). Inhoud, toon en stijl van deze tekst zijn intussen geheel anders. Voor de ingewikkelde relaties tussen de 8ste-eeuwse Latijnse *Zeereis* en de 12de-eeuwse Middelnederlandse *Reis*, zie de toelichtingen in de genoemde uitgave, en: CLARA STRIJBOSCH, *De bronnen van 'de reis van Sint Brandaan'* (Hilversum 1995).