

Romeins verkeer



ROMEINS VERKEER

*Weggebruik en verkeersdrukte
in het Romeinse Rijk*

Cornelis van Tilburg

Primavera Pers, Leiden

© Cornelis van Tilburg, 2005/2014
ISBN 978-90-5997-169-1
Tweede, vermeerderde druk 2018

Dit is een herziene en uitgebreide editie van de uitgave uit 2005 die onder dezelfde titel verscheen bij Amsterdam University Press in de serie 'De Oudheid', onder redactie van Frits Naerebout en Henk Singor.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopie, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j° het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij het Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemzingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Afbeelding frontispice: Overal in het Romeinse Rijk zijn mijlstenen gevonden, ook in Nederland. Deze steen stond in het Westland, langs de weg die van Voorburg naar de Maasmond voerde. In 1997 werden aan het Oosteinde te Den Haag (Wateringse Veld) vier mijlpalen en twee sokkels gevonden door de Afdeling Archeologische Vondsten van de Dienst Stadsbeheer. De originele mijlstenen staan in het Museon. Dit is een kopie van een van deze palen. De vertaling van de tekst op de mijlpaal luidt: Voor de opperbevelhebber en keizer, zoon van de vergoddelijkte Hadrianus, [zelf] zoon van de vergoddelijkte Traianus met de eretitel Parthicus, de kleinzoon van de vergoddelijkte Nerva, de achterkleinzoon [namelijk] Titus Aelius Hadrianus Antoninus Augustus Pius, opperpriester, met tribuunsmacht voor het 14e jaar, opperbevelhebber voor de 2e maal, consul voor de vierde maal [opgericht] vanaf Municipium Aelium Cananefat(i)um [op] 4 mijlen [afstand]. Geplaatst in 151 n.Chr.

Druk: Wilco Printing & Binding, Amersfoort
Afbeeldingen omslag: *boven* Weg in Pompeji, foto Frits Naerebout; *onder* Detail van de boog van Septimius Severus in Rome, foto Marie Pardyova
Vormgeving: Daydream Productions

Inhoud

Inleiding 9

I

Waar een wiel is, is een weg: wegen en straten in de
Oudheid 13

2

Het Romeinse wegennet 23

3

De maat en staat van Romeinse wegen en straten 33

4

Romeinse weggebruikers: verkeer en vervoer over de
Romeinse wegen en straten 59

Bijlage: Voertuigen in schriftelijke antieke bronnen – T. Doorewaard 75

5

Verkeersdrukte 81

6

Flessenhalzen: tolposten en stadspoorten 93

7

In goede banen geleid: verkeersbeleid 115

Literatuur 135

Dankwoord 137

Verantwoording illustraties 138

Registers 140



Het wegennet van het Romeinse Rijk.
Bron: Digital Atlas of the Roman Empire,
www.imperium.ahlfeldt.se,
© Johan Åhlfeldt.





Inleiding

Het zal misschien niet verbazen dat het idee om onderzoek te doen naar de verkeerssituatie in het Romeinse Rijk opkwam toen ik in de file stond. Dat was tussen Den Haag en Zoetermeer, op een snelweg van tweemaal drie rijstroken. Een fraaie en uitgebreide infrastructuur, maar onvoldoende in staat om het verkeer te verwerken: dat stond geruime tijd muurvast.

Hoe was de verkeerssituatie in het Romeinse Rijk? Geen zesbaansnelwegen, maar wel goede heirbanen, die de Romeinen een geweldige naam als wegebouwers hebben bezorgd. Vanaf het einde van de vierde eeuw v.Chr. hebben de Romeinen hun wegennet systematisch uitgebouwd tot aan de grenzen van hun invloedssfeer – waar de wegen op-hielden, hield de Romeinse beschaving op. Dat wegennet is gedurende de gehele geschiedenis, zowel tijdens de Oudheid als later, beschouwd als een van de grootste prestaties die de Romeinen hebben geleverd; een prestatie die we in het navolgende in detail zullen bekijken. De wegen zijn zó solide aangelegd dat ze op sommige plaatsen zelfs tegenwoordig nog dienen voor het autoverkeer, of minstens nog als degelijke veldweg of als voetpad fungeren. Waar de verkeersstromen een andere bedding hebben gekozen, zijn vaak toch nog de restanten of sporen van de oude Romeinse wegen te zien.

Het Romeinse Rijk was een eenheidsstaat. Voor het in stand houden daarvan was goede communicatie van levensbelang. De wegen waren daartoe een zeer belangrijk middel. Het bestaan van de wegen leidde tot een voor de wereld van de Oudheid uitzonderlijk grote mobiliteit. Maar de achtergrondgedachten met betrekking tot het begrip ‘reizen’ waren destijds geheel anders dan die van nu. Het verkeer verliep oneindig veel langzamer. Er was geen mechanische tractie en de meeste mensen gebruikten helemaal geen vervoermiddelen: zij gingen te voet. Wie het zich kon veroorloven, liet zich in een draagstoel vervoeren. Sommigen bezaten een rijdier of een rijtuig met trekdiere. Voor goederenvervoer werden lastdieren ingezet, of karren getrokken door muildieren, ezels en ossen. Dat ging allemaal in een overwegend zeer bedaald tempo.



Vooraanstaande Romeinen lieten zich voor korte afstanden op een draagbed of in een draagstoel vervoeren.

Linkerpagina: Via Appia.



Het meeste verkeer op de Romeinse wegen bestond uit voetgangers. Detail van een reliëf uit Cabrières-d'Aigues (Frankrijk).

Slechts een enkele ruiter te paard of een enkele snelle lichte, door paarden getrokken wagen stoof voorbij – meestal een boodschapper in officiële dienst of een gehaaste hoogwaardigheidsbekleder.

Zittend in de auto in de file, de ogen strak gericht op de achterbumper van mijn voorganger, kwam voor mijn ogen het beeld van een eenvoudige, onthaaste maatschappij waarin de mensen geen klokken, polshorloges en volle agenda's hadden – een wereld van rurale rust zonder files.

Maar klopt dat beeld wel? Vergeleken met onze hectische maatschappij moet het leven in het Romeinse Rijk, waar op de meeste plaatsen de tijd nauwelijks werd bijgehouden, inderdaad een stuk rustiger zijn geweest. Maar ook in die tijd waren er steden, en de grootste van die steden telden honderdduizenden inwoners. Bovendien waren vrijwel alle steden veel compacter gebouwd dan tegenwoordig. Er was dus veel minder ruimte voor het verkeer. Inderdaad, géén autoverkeer, maar wel een druk verkeer: een stad moet immers bevoorrad worden. Een ezel of een paard is niet veel kleiner dan een personenauto,

een vrachtkar met een span ossen ervoor is een vervoermiddel waarmee men danig rekening dient te houden. Geen uitlaatgassen, maar wel de stank van de uitwerpselen van de vele last- en trekdieren. Geen motorgeronk, maar wel geschreeuw, gehinnik, gebalk en geloei, aangevuld met het geratel van ijzeren banden over het plaveisel van straten en wegen. Stonden de ossenkarren misschien wel eens in de file? Kende het Romeinse Rijk verkeerscongestie?

Er zijn twee bepalende factoren voor verkeerscongestie: de capaciteit (zeg maar de breedte) van de wegen en de omvang van de verkeersstroom. Er was in het Romeinse Rijk weliswaar minder verkeer dan in onze wereld, met zijn ongeëvenaarde mobiliteit. Maar het wegennet was er minder uitgebreid en de wegen zelf waren – hoewel van uitstekende kwaliteit – qua breedte niet met onze wegen te vergelijken. Zeker de straten binnen de steden waren veelal erg smal. De problemen van het moderne verkeer in historische binnensteden zijn de meeste Nederlanders goed bekend. Veel Romeinse steden waren ommuurd, en de grootste hindernissen voor het verkeer vormden de stadspoorten: een paar flessenhalzen waar alle weggebruikers doorheen moesten. Er zou dus bij minder verkeer toch van verkeerscongestie sprake

kunnen zijn geweest ten gevolge van minder capaciteit. Literaire en archeologische bronnen laten zien dat in de Oudheid op bepaalde plaatsen inderdaad sprake was van verkeersopstoppingen. Het meest bekende voorbeeld hiervan was Rome. Hoewel het de dichtstbevolkte stad van het rijk was, had Rome vergeleken met veel andere steden een gebrekkige infrastructuur. Dat gaf problemen. Maar we moeten niet denken dat het elders zo veel rustiger was.

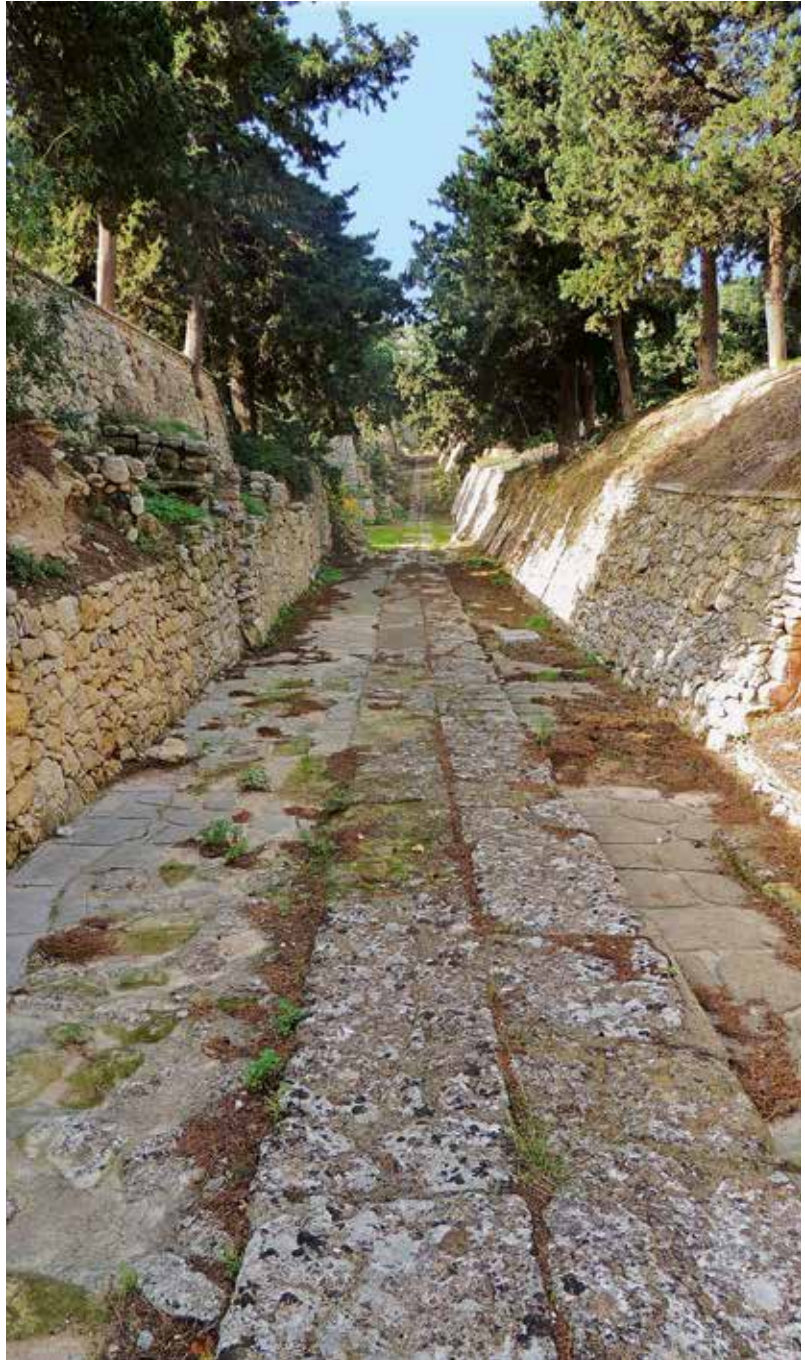
In onze tijd wordt, letterlijk en figuurlijk, naarstig gezocht naar wegen om de bereikbaarheid te verbeteren. Stadspoorten en wallen die de doortocht bemoeilijken,

zijn al in de negentiende eeuw voor het grootste deel gesloopt om ruimte te maken voor het toenemende verkeer. Smalle wegen maakt men breed, brede wegen maakt men extra breed, er wordt overbrugd en ondertunneld. Het verkeer is een van de grootste maatschappelijke problemen van de laatste decennia geworden. Wat was het antwoord van de overheden in het Romeinse Rijk op verkeerscongestie? Geen infrastructuurle werken, wel verkeersbepurende maatregelen. Dat is een keuze die tegenwoordig steeds vaker gemaakt wordt, ter bescherming van het leefmilieu en van de historische structuur van binnensteden. In het Rome van de Oudheid zien we bijvoorbeeld dat het wagenverkeer overdag grotendeels uit de stad werd geweerd. Op andere plaatsen reguleerde men het verkeer met versperringen en eenrichtingssystemen; in Pompeji zijn daar mooie voorbeelden van te vinden. Oude problemen, nieuwe problemen. Een kleine troost: we zijn niet de eersten en enigen in de geschiedenis die in de file staan, of die piekeren over de doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid van de stad.



Op Romeinse wegen werd veel gemarceerd. Detail van de zuil van Marcus Aurelius in Rome, eind tweede eeuw n.Chr.

De oudste geplaveide weg van Europa. De zogenaamde koninklijke weg te Knossos, gezien vanuit het westen (in de richting van het paleis van Knossos), Midden-Minoïsch (negentiende en achttiende eeuw v.Chr.).



Waar een wiel is, is een weg: wegen en straten in de Oudheid

Dier en mens hebben zich altijd langs bepaalde routes door het landschap bewogen. Maar de aanleg van echte wegen hangt samen met de uitvinding van het wiel. Volgens de meest gangbare opvattingen werd het wiel ongeveer 3000 v.Chr. uitgevonden door de Soemeriërs, woonachtig in Mesopotamië, het gebied tussen de rivieren de Eufraat en de Tigris, in het tegenwoordige Irak. Rond 2600 v.Chr. was daar zeker sprake van verharde wegen. In Babylon werd zelfs al asfalt gebruikt, dankzij de aanwezigheid van aardolie in dat gebied. Toen de Perzen in de zesde eeuw v.Chr. niet alleen Mesopotamië, maar ook Egypte en Klein-Azië veroverden, legden ze dwars door hun rijk een lange oost-westverbinding aan met verschillende aftakkingen. Deze zogenaamde Koningsweg voerde van Sardes in het westen naar Susa in het oosten. Deze deels verharde weg had een lengte van ruim 2500 kilometer, was voorzien van paardenwisselplaatsen en werd bewaakt door soldaten.

Ondertussen werden ook in Oost-Azië wegen gebouwd. Vanaf de derde eeuw v.Chr. werd in het dan verenigde Chinese rijk een groot stelsel van postwegen aangelegd. Maar ook in de Chinese koninkrijken die in de eeuwen daarvoor bloeiden, was er al sprake van wegen, ook van verharde waarover wagens reden. In een gedicht van onbekende datering, maar in ieder geval ouder dan 600 v.Chr., lezen we:

De weg naar Zhou is als een slijpsteen

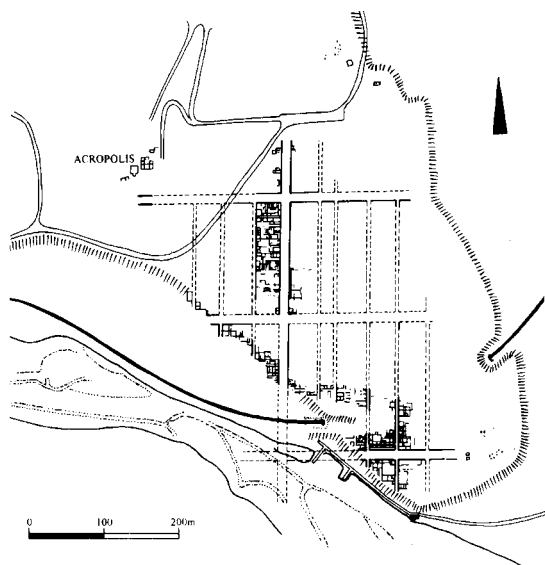
En recht als een pijl

De beambten reizen er langs

Het gewone volk kijkt toe

(Shijing = Boek der Oden, deel 2, 5.9.1 vert. FGN naar James Legge)

Het oudste stuk wegdek ooit in Europa gevonden bevindt zich nabij het paleis van Knossos, op Kreta, uit de achttiende eeuw v.Chr. Dat was zelfs een geplaveide weg, met een middengedeelte van stenen platen en aan weerszijden parallelbanen. Ook in de Kretenzische nederzettingen



uit deze zogeheten Midden-Minoïsche periode waren de straten geplaveid. De lange-afstandswegen waren goed gedraineerd, en zeker geschikt voor wagens of karren. Of die er ook waren, staat ter discussie. We weten niet eens met zekerheid of op Kreta in het begin van het tweede millennium v.Chr. het wiel al bekend was. Het is mogelijk dat alle transport met behulp van lastdieren plaatsvond. Het wiel was met zekerheid wél bekend op het Griekse vasteland in de late bronstijd, de zogeheten Myceense tijd van circa 1600 tot 1100 v.Chr. Er werden daar ook wegen aangelegd. Elders in het mediterrane gebied waren eveneens wegen te vinden, bijvoorbeeld bij Troje, in Klein-Azië. Maar van een echt wegennet was nog geen sprake.

Plattegrond met het stratenplan van Marzabotto in Emilia-Romagna, een Etruskische stad, gesticht in het midden van de zesde eeuw v.Chr. Het orthogonale stratenplan, strikt noord-zuid georiënteerd, is uit de vroege vijfde eeuw.

Ook later in de Griekse geschiedenis kwam het nooit tot een uitgebreid of aaneengesloten wegennet. In Griekenland werden op verscheidene plaatsen wel wegen aangelegd, maar dat bleven vooral lokale fenomenen. Het bergachtige landschap en de nabijheid van de zee maakten dat het meeste vervoer plaatsvond per schip. Bovendien was er geen sprake van één politiek verenigd land, maar van rivaliserende stadstaatjes, en ook dat was niet bevorderlijk voor de bouw van wegen over langere afstanden. Wat er aan wegen bestond, was veelal van matige kwaliteit. De geograaf Strabo, die leefde rond het begin van onze jaartelling, hekelde de slechte toestand van de Griekse wegen in vergelijking met de Romeinse. Hij schreef dat ze onverhard waren en onvoldoende gedraineerd. Ook binnen de steden, zelfs in het grote en machtige Athene, waren de wegen ongeplaveid. In het toneelstuk *Wespen* van de komediedichter Aristophanes, die leefde rond 400 v.Chr., klaagt iemand na enkele dagen regenval: 'waar ik mijn voet ook maar neerzet, het blijkt een modderpoel'. Slechts enkele processiewegen die naar heilige plaatsen leidden, zoals de weg van Athene naar Eleusis, waren van betere kwaliteit.

Er veranderde het nodige in de periode nadat Alexander de Grote het Perzische rijk veroverd had. De hellenistische koningen die na de dood van Alexander de Grote delen van het voormalige Perzische rijk

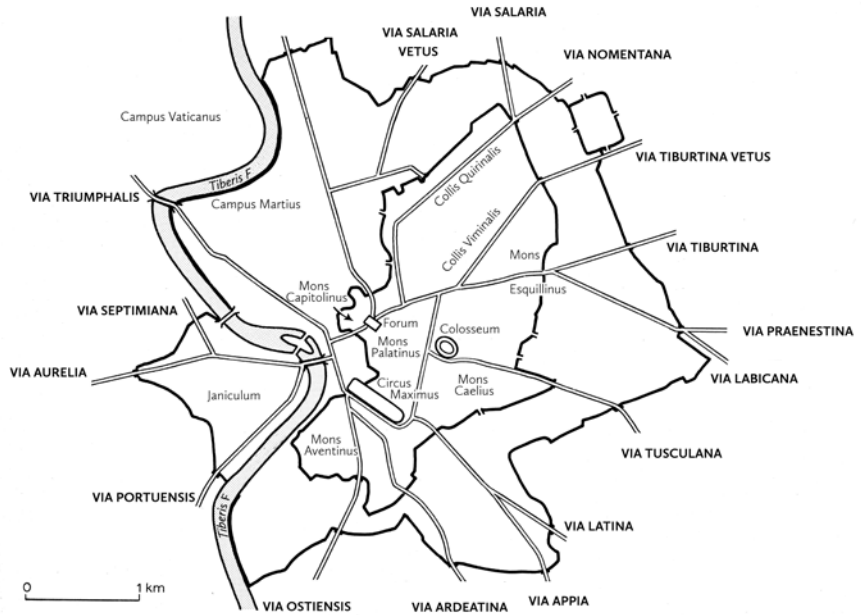


Etruskische reiswagen, afgebeeld op een sarcofaag uit de derde eeuw v.Chr., Parijs, Musée du Louvre.

bestuurden, lieten naar Perzisch voorbeeld goede wegen aanleggen. Grote steden als Alexandrië, Antiochië, Smyrna (Izmir), Efeze en Gerasa (Jerash in Jordanië) kregen een verhard stratennet met indrukwekkend brede hoofdstraten, omzoomd door zuilengalerijen. De hoofdstraat van Antiochië was zelfs met marmer bekleed. De straten werden goed gedraineerd en men hield toezicht op de afvoer van afval. Koningen vertoonden zich bij voorkeur in een mooi en indrukwekkend decor en steden wedijverden met elkaar om een voorrangpositie.

Ook in het zuiden van Italië bouwden de daar wonende Grieken wegen en straten. En in het noorden deden de sterk door de Griekse cultuur beïnvloede Etrusken hetzelfde. Er zijn goed bewaard gebleven Etruskische straten teruggevonden, bijvoorbeeld in Marzabotto. Daar bestonden al in de vijfde eeuw v.Chr. geplaveide straten met trottoirs en stapstenen, zoals later in Pompeji. Vermoedelijk was de allereerste weg in Rome, die van het Tibereiland naar het latere Forum Romanum liep, een Etruskische weg. Op kleine schaal kenden de Etrusken ook verharde wegen buiten de bebouwde kom. Maar de grootste wegenbouwers van Italië, en op termijn ook van de hele mediterrane wereld en ver daarbuiten, waren de Romeinen. Laatantieke schrijvers beweerden dat de Romeinen het aanleggen van verharde wegen hadden geleerd van de Carthagers, die in Noord-Afrika woonden. Het is de vraag of dit klopt. Er waren wel verharde wegen en straten rond en in de hoofdstad Carthago, maar veel was het niet. In het Carthaagse rijk verliep maar

Vanuit het centrum van Rome liepen de wegen straalsgewijs naar alle windstreken.



weinig verkeer over land: het was vooral een zeevarende handelsnatie. Waarschijnlijker is dat de oorsprong van de Romeinse wegebouw gezocht moet worden bij de naaste burenen van de Romeinen in Italië: de Etrusken en de Grieken. Zo zien we dat de Romeinen in gebieden, die eerder tot de Etruskische invloedssfeer hadden behoord, een nieuw wegdek vaak bovenop een reeds bestaand Etruskisch wegdek legden.

Rome is niet op één dag gebouwd. Het Romeinse wegennet evenmin. De totstandkoming daarvan is een proces van vele eeuwen geweest. Naarmate het rijk groeide, werd het wegennet steeds verder doorgetrokken naar de nieuwe grenzen. Die wegen dienden in eerste instantie voor troepenverplaatsingen, als communicatielijnen en ook als tastbaar symbool voor de macht van Rome. Militaire en politieke doeleinden dus. Maar als een nieuwe weg eenmaal was gebouwd en het veroverde gebied was gepacificeerd, werd die ook vrijgegeven voor civiel gebruik en benut door handelaars, reizigers of wat voor verkeer dan ook.

De wegen liepen straalsgewijs vanuit het centrum, Rome, naar alle windstreken. De bekendste van die langeafstandswegen is de Via Appia. Maar dit is niet Romes oudste uitvalsweg. De Romeinse geschiedschrijver Livius vermeldt de Via Gabina (de Weg naar Gabii) als hij het over



De Via Appia (wit gemarkeerd) eindigde in Brundisium (Brindisi). Een reis van Rome naar Brundisium, ca. 540 km, duurde gemiddeld twee weken.

Het plaveisel van de Via Appia bestond in de buurt van Rome uit basaltblokken.



het jaar 545 v.Chr. heeft, de Via Latina (de Weg van de Latijnen) noemt hij bij 487 v.Chr. en de Via Salaria (de Zoutweg) bij 360 v.Chr. Er moeten nog verscheidene andere wegen zijn geweest, wegen met een prehistorische oorsprong. Uit niets valt op te maken dat het hier om verharde wegen ging.

De dingen veranderden in, vermoedelijk, het jaar 312 v.Chr., toen werd begonnen met de planmatige aanleg van het Romeinse wegennet. De politicus Appius Claudius Caecus startte in dat jaar met de aanleg van de Via Appia (naar hemzelf vernoemd) van Rome naar Capua. Pas later werd de weg doorgetrokken naar Venusia (Venosa) en Tarentum (Taranto), met als eindpunt Brundisium (Brindisi). De Via Appia is de eerste Romeinse weg die naar aanleiding van één enkele concrete gebeurtenis is aangelegd, de eerste weg die de naam van een persoon draagt, en de eerste weg waarvan grote delen rechtlijnig door het landschap lopen. Mogelijk is het ook de eerste verharde weg over grotere afstand.

Onrust in de buurt van Rome vormde de directe aanleiding voor de aanleg van de Via Appia. In 315 v.Chr. leden de Romeinen een nederlaag tegen de opstandige lokale bevolking bij Lautulae (tussen Rome en Capua) en een jaar later, in 314 v.Chr., brak in Capua een opstand uit. Om de Romeinse troepen een snelle route naar de brandhaarden te verschaffen, besloot Appius Claudius Caecus de nieuwe weg aan te leggen, en wel recht naar het zuidoosten, daarbij veel bestaande nederzettingen vermijdend. Dit betekent dat het tracé van de Via Appia vanaf Forum Appii tot Feronia door de Pontijnse moerassen voerde. Men legde daar langs de weg een speciaal afwateringskanaal aan. Het duurde tot 308 v.Chr. voor de Via Appia gereed was, van Rome tot het voorlopige eindpunt Capua. Het zal een grindweg zijn geweest, maar al vroeg in de derde eeuw begon men delen van een bestrating te voorzien. Volgens Livius voltooiden men in 295 v.Chr. wat hij een *semita*, een pad, een smal bestraat tracé noemt, van de Porta Capena, een van de poorten van Rome, tot aan de Tempel van Mars bij de eerste mijlsteen buiten de stadsmuren. In 292 v.Chr. werd het weggedeelte van de Tempel van Mars tot aan Bovillae in zijn geheel voorzien van een wegdek bestaande uit basaltblokken. Wie vanuit het zuiden komt, kan vanaf Bovillae Rome zien liggen; de geplaveide weg die vandaar naar de stad leidt, is een waardige entree voor de stad die dan de machtigste is in Centraal-Italië.

Na het begin van de aanleg van de Via Appia duurde het niet lang voor men met de volgende weg begon. Met de bouw van de Via Clodia,



De Via Appia is aangelegd door de Pontijnse moerasen. Om het water af te voeren werd kort na 300 v.Chr. tussen Forum Appii en Terracina een kanaal aangelegd. Dit afwateringskanaal stond bekend als het Decennovium, dat wil zeggen het '19 mijl lange' [kanaal].

die noordwaarts door Etrurië liep, en de Via Valeria, van Rome naar Alba Fucens, startte men nog voor het einde van de vierde eeuw v.Chr. De bouw van de Via Aurelia, die in noordwestelijke richting de kust van Etrurië volgde, begon in 241 v.Chr. Enige tijd daarna volgden de Via Cassia, noordwaarts door Etrurië, en de Via Flaminia, eveneens noordwaarts en dan verder naar Ariminum (Rimini) aan de Adriatische Zee. De Via Aemilia, ten slotte, liep van de Adriatische kust naar Placentia (Piacenza).



De Via Egnatia, aangelegd vanaf 146 v.Chr., was de eerste Romeinse weg buiten Italië. Hier het gedeelte bij Philippi.

De wegeaanleg hield gelijke tred met de groei van het imperium. De eerste weg buiten Italië was de Via Egnatia, die vanaf Dyrrhachium (Durrës) naar Thessaloniki liep. De Via Domitia, van de Rhône naar Emporiae (Ampurias), is aangelegd vanaf 121 v.Chr. Rond die tijd hield ook de politicus Gaius Gracchus zich bezig met de wegeaanleg. In zijn *Lex Sempronia viaria* moedigt hij de uitbreiding van het wegennet aan. Plutarchus, veelschrijver uit de eerste eeuw n.Chr. die ook een biografie van Gracchus publiceerde, schrijft er in lyrische bewoordingen over:

De wegen werden kaarsrecht door het landschap getrokken, zonder afwijkingen, werden geplaveid met gehouwen stenen en gefundeerd op bergen aangestampd zand. Kuilen werden gevuld en beken of ravijnen die de weg doorsneden werden overbrugd. De zijden van de weg werden evenwijdig en in hetzelfde vlak gehouden. Al met al bood het werk een aanblik van effenheid en van schoonheid. *Tiberius et Gaius Gracchus* 7.1 (vert. cvt)



In de tijd van Julius Caesar zijn er overal in het rijk verharde en goed onderhouden wegen. In de keizertijd leggen de keizers op grote schaal nieuwe wegen aan en laten zij de bestaande verbeteren. Tegen die tijd is wegeaanleg bijna routinewerk, en niet alle nieuwe wegen krijgen nog een naam. Vooral in de provincies zijn wegennamen uitzonderingen.

De Via Domitia werd aangelegd vanaf 118 v.Chr. en verbond Italië met Spanje. Hier het gedeelte met uitgesleten sporen in het wegdek bij Abrussum (in de buurt van Narbonne).



Links: In het centrum van Narbonne is een deel van de Via Domitia als monument te zien.

Boven: De bochtige Rijn vormde de grens van het Romeinse Rijk in het noorden. De limesweg (grensweg) volgde echter niet de krommingen van de rivier.

Onder: De limesweg liep langs Valkenburg in Zuid-Holland waar een legerplaats was. Deze weg is in 124 n.Chr. aangelegd.

