

Nico Randeraad

## DE KEIZERSWEG, EEN SOCIALE GESCHIEDENIS\*

\* Dit artikel is een weergave van de inaugurele rede van Nico Randeraad, in verkorte vorm uitgesproken op 10 september 2021 bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar 'Vergelijkende regionale geschiedenis, in het bijzonder van Limburg en aangrenzende regio's' in de aula van de Universiteit Maastricht.

### Abstract

The inaugural lecture of the current SHCL Director, Nico Randeraad, delivered on 10 September 2021 in the Aula of Maastricht University, deals with a new focus of the Centre on the 'social history of landscape'. In his lecture Randeraad zooms in on the 'Imperial Route' between Paris and Hamburg, in particular the stretch through the small town of Rekem in Belgium, ten kilometers north of Maastricht. He proposes to regard the road as an entity with agency within a network of people, materials, and natural phenomena. Research along these lines into the past of roads, rivers, canals, pipelines and the like easily interconnects with broader (cross-)regional social histories of infrastructure, economic development, life stories and migration.

'As with Saul of Tarsus, the road to Damascus may lie straight ahead, but it is only in the course of the journey that we discover our true destination' (J.B. Jackson, *A Sense of Place, a Sense of Time* (New Haven and London 1994) 205)

### Van sociografie naar sociale geschiedenis

Vanaf de oprichting in 1949 heeft het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg een flexibele houding ten aanzien van zijn werkterrein aangenomen. Als documentatiecentrum heeft het zich toegelegd op de verzameling van allerhande archieven en publicaties over het maatschappelijk leven in Limburg sinds de negentiende eeuw. Het archiefoverzicht van het SHCL dat in 2021 is verschenen, laat zien dat deze taakstelling heeft geleid tot een breed uitwaaiende collectie – een spiegel van twee eeuwen sociaaleconomische en culturele geschiedenis in deze regio<sup>1</sup>. Gedurende de inmiddels ruim zeventig jaar van zijn bestaan hebben historici verbonden aan het Centrum deze en vele andere bronnen bestudeerd om invulling te geven aan hun idee van sociale geschiedenis. Net als nu, hadden onderzoekers alle wetenschappelijke vrijheid om de sociale geschiedenis te schrijven die zij voor ogen hadden, zonder last en ruggespraak. Dat wil niet zeggen dat zij geheel waardenvrij en ideologisch onbelast hun onderzoek opzetten en uitvoerden. De tijdgeest en wetenschappelijke modes

1 Studies over de sociaaleconomische geschiedenis van Limburg LXVI / Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg 66 (2021) onder redactie van F. Hovens, A. Knotter en N. Randeraad.

zijn vaak goed herkenbaar in hun werk. Wat de verschillende generaties historici van het SHCL gemeenschappelijk hebben, is een vrij sterke, zij het ook weer niet uitsluitend kwantitatieve benadering, gebaseerd op historisch cijfermateriaal over economische structuur en sociale verandering.

De katholieke pers was in de begintijd wat zwaarder op de hand en explicieter dan het bestuur en de directie van het SHCL over de missie van het nieuwe Centrum. Volgens het *Limburgsch Dagblad* was de oprukkende ontkerstening een regelrechte bedreiging voor het leven in de provincie. 'Om dit gevaar te kunnen bestrijden', zo schreef de krant in 1949, 'is het allereerst noodzakelijk dat men zich een duidelijk beeld vormt over de oorzaken der geloofsvervalking en zich bewust wordt waar de zwakke plekken schuilen en waaraan dit te wijten is'. Het SHCL moest die gegevens verzamelen, ordenen en 'pasklaar maken voor het gebruik', waardoor de problematiek beter in kaart gebracht zou kunnen worden. En alsof dat niet genoeg was, waren er nog 'honderden kwesties, waarvan een gedocumenteerde bestudering van het grootste belang is voor de toekomst van Limburg'. De krant somde op: 'volkshuisvesting, de invloed der buitenlandse arbeidskrachten op 't volksleven, het jeugdvragestuk, ja wat al niet!'.<sup>2</sup> Of het *Limburgsch Dagblad* zich hier opstelde als spreekbuis van de politiek-religieuze elite, vertolker van onderbuiksentimenten, of aanjager van angstgevoelens, is achteraf moeilijk vast te stellen.

Hoe we dat ook met 'de kennis van nu' moeten interpreteren, het is duidelijk dat het idee van een maakbare samenleving in die eerste naoorlogse jaren volop aanwezig was, en dat het SHCL daarin een rol van betekenis kon spelen. De maakbaarheidsgedachte was breed inzetbaar, niet alleen ten behoeve van de zogenoemde 'Doorbraak', het streven naar het uitwissen van de scheidslijnen tussen confessionele, liberale en socialistische zuilen, maar ook om het tegenovergestelde te bewerkstelligen, de versterking van om het even welke zuil. De grondleggers van het SHCL – pater Remigius Dieteren voorop – zaten vooral op het tweede spoor, uiteraard met het krachtig voortbestaan van de katholieke zuil als hoger doel.<sup>3</sup>

Qua methode verschilden zij echter opvallend weinig van sociologen als J.P.

<sup>2</sup> *Limburgsch Dagblad*, 5 oktober 1949.

<sup>3</sup> C.E.P.M. Raedts, Remigius Dieteren en J.F.R. Philips, 'Sociaal Historisch Centrum voor Limburg 1950-1960', *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg / Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg* 5 (1960) 197-275; W. Rutten, 'Vijftig jaar Sociaal Historisch Centrum voor Limburg: hoofdlijnen en keerpunten', in: *Maakbaar Limburg: de constructie van een samenleving in een eeuw van uitersten* [Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg / Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg 45 (2000) 8-26; L. Winkeler, 'Sociografie en pastoraal beleid 1946-1957. Franciscanen en de opkomst van de godsdienstsociologie in Nederland', in: Joep van Gennip en Marie-Antoinette Willemsen (red.), *Het geloof dat inzicht zoekt. Religieuzen en de wetenschap* (Hilversum 2010) 178-192.

Kruyt, die zich eerder in de doorbraakgedachte konden vinden. Wat hen verbond was de zogeheten 'sociographische' traditie, waarin het beschrijvende, empirisch georiënteerde sociaal onderzoek centraal gesteld werd. Die methode was breed inzetbaar. De sociografie bloeide in Nederland vooral van de jaren 1930 tot 1970 en dat heeft tot menige sociaalgeografische beschrijving van steden, dorpen en wijken geleid.<sup>4</sup> Ofschoon de term uit de mode is geraakt, is de praktijk van het sociografisch onderzoek allerminst verdwenen en zelfs door digitale koppeling van data op een hoger plan gebracht.

De verzameling en analyse van sociografische gegevens met betrekking tot historische ontwikkelingen zijn vanaf het allereerste begin centrale elementen in de aanpak van het SHCL geweest. In zijn boek over de geschiedenis van woningbouwkoepel *Ons Limburg* dat in 1951 het licht zag, schreef Dieteren dat het Centrum vele berekeningen had uitgevoerd, 'waardevolle inlichtingen' had verstrekt, en grafieken had getekend.<sup>5</sup> Maar ook dichterbij nu: de oratie van mijn voorganger, Ad Knotter, ging over veranderingen in en rond de Stokstraat in Maastricht, waarin een vergelijkende index van zogeheten 'onmaatschappelijke' gezinnen een centrale plaats innam.<sup>6</sup> Zo zijn in het werk van SHCL-historici nog wel meer voorbeelden van een sociografische insteek te geven.

## Van de Stokstraat naar de Steenweg

Ik zet die traditie voort maar zal ook andere accenten plaatsen. Laat ik u allereerst meenemen van de Stokstraat in Maastricht naar de Steenweg in Rekem, tussen Lanaken en Maasmechelen, vanuit Nederland gezien net over de grens. De kans is groot dat u de weg kent, als route naar een van de benzinstations waar u – voor Nederlandse begrippen – goedkoop kunt tanken.<sup>7</sup> De Steenweg, zoals

<sup>4</sup> Zie voor het belang van de sociografie voor de geschiedschrijving de oratie en het afscheidscollege van Maarten Duijvendak, *Wijde horizon, scherpe blik. Regionale geschiedenis en Noord-Nederland. Over rurale problematiek, sociale wetenschap en geschiedschrijving* (Rijksuniversiteit Groningen 2002) en Actor, *Continuïteit en Toeval. Een sociale en regionale geschiedenis van Stad, Ruraal en Joods Groningen, midden twintigste eeuw* (Rijksuniversiteit Groningen 2021).

<sup>5</sup> R. Dieteren O.F.M., *Veertig jaren arbeiderswoningen in Limburg. 'Ons Limburg' 1911-1951* (Heerlen 1951) 9.

<sup>6</sup> A. Knotter, 'Rondom de Stokstraat. "Onmaatschappelijkheid" en "onderklasse" in de jaren vijftig', *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg / Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg* XLIV (1999) 1-29.

<sup>7</sup> Tijdens de oratie startte op dit moment een film die boven het spreekgestoelte gedurende ongeveer acht minuten bleef draaien. De film, in de meest letterlijke zin een 'road movie', toont een deel van de Rijksweg 78 gezien door een draaiende camera in een rijdende auto. De film begint op de kadasterkaart van 1845 maar we rijden al snel op de weg van nu. De film is te zien op de opname van de oratie, <https://www.youtube.com/watch?v=AI26V2qjyh8>, minuut 13-21.

vrijwel iedere steenweg, is in de ogen van de meeste mensen geen wonder van schoonheid, heeft zo goed als geen erfgoedwaarde, en brengt bij de meeste mensen geen bijzondere historische sensatie teweeg. Met wat goede wil en een stevig glas whisky kan de weg hoogstens doorgaan voor een ‘boulevard of broken dreams’.<sup>8</sup>

De romantiek van het verval heeft haar charme maar is geen evidente opstap naar een sociografische of sociaalhistorische analyse. Geschikter daarvoor is de opdracht die de Amerikaanse schrijver John Updike zichzelf gaf en die ook door de gelauwerde Nederlandse auteur Sander Kollaard is opgepikt: ‘to give the mundane its beautiful due’.<sup>9</sup> Waar schrijvers schoonheid zoeken, streven historici naar waarheid, of iets minder verheven gezegd, naar feitelijke onderbouwing, naar historische bronnen die antwoorden geven op de vragen die de wetenschap en de maatschappij stellen. Met andere woorden: ‘to give the mundane its historical due’. Dat is nog een hele opgave, zoals uit de beelden op de film van de Rijksweg valt op te maken. Geschiedenis – in welke vorm dan ook – dringt zich niet bepaald op. Voor velen is de N78 een aaneenschakeling van wat Marc Augé ‘non-lieux’ heeft genoemd, anonieme, uitwisselbare ruimtes, zonder identiteit of geschiedenis.<sup>10</sup>

Ik probeer een ander perspectief aan te reiken. Het alledaagse een historische betekenis geven, dat is de uitdaging waarvoor ik mij gesteld zie. Iets dergelijks stond ook de Amerikaanse geograaf en landschapshistoricus John Brinckerhoff Jackson (1909-1996) voor ogen in zijn visie op de plaats van de weg in de landschapsgeschiedenis. Hij bedacht er zelfs een naam voor, ‘hodologie’, de studie van wegen, van welke aard dan ook, van hun ontstaan en gebruik, en van de verbindingen die zij mogelijk maken.<sup>11</sup>

Ook de materialiteit van de wegen (zand, kiezel, stenen, macadam, tarmac, asfalt) komt in beeld, net als de gebouwen, beplantingen en soorten grondgebruik langs de wegen. Het type verharding van een weg zegt niet alleen iets over de snelheid en het gemak waarmee erover gereden kan worden, maar ook over technische kennis, investeringen, onderhoud en de instanties die daarvoor nodig zijn.<sup>12</sup> Jackson en zijn medewerkers waren bij uitstek geïnteresseerd in het ‘gewone landschap’, de alledaagse omgeving waarin de levens van ‘gewone

8 E. Hollman, ‘De N78. Boulevard of Broken Dreams’, *Zuiderlucht*, 4 april 2009.

9 Interview met Sander Kollaard door Thomas de Veen, *NRC Weekend*, 27 juni 2020.

10 M. Augé, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité* (Paris 1992).

11 J.B. Jackson, *A Sense of Place, a Sense of Time* (New Haven and London 1994) 191. Een uitgebreide verhandeling over de sociaalhistorische betekenis van wegen vinden we terug in Lucien Febvre, *La terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire* (Paris 1922), maar ook in de achttiende-eeuwse staatsbeschrijvingen zijn al voorbeelden te vinden.

12 Een mooi voorbeeld van de transformerende potentie van beton als wegverharding is gegeven, zij het in een ander deel van de wereld, in: P. Harvey, ‘Cementing relations. The materiality of roads and public spaces in provincial Peru’, *Social Analysis* 54:2 (2010) 28-46.

mensen’ tot een zichtbare uitdrukking komen.<sup>13</sup> Ook die gewone, men zou haast zeggen banale landschappen, de bedrijvenparken, de winkelcentra, de verbindingswegen, waar geen erfgoedlabel op zit, zijn manifestaties van culturele waarden, sociaal gedrag en individuele handelingen, die hun sporen door de tijd heen hebben nagelaten, en dus is de studie daarvan een vorm van sociale geschiedenis.<sup>14</sup>

Ik ga u eerst een paar dingen vertellen over de Steenweg en zal vervolgens uit de doeken doen in welke zin die aspecten richtinggevend voor mijn onderzoek zijn. Richtinggevend, niet zaligmakend, laat ik dat vooropstellen. Het SHCL is en blijft een verzamelplaats van invalshoeken, benaderingen en wetenschappelijke disciplines, waarvan de hier voorgestelde er slechts één is.

De Steenweg is feitelijk de naam van een klein stukje van de Belgische Rijksweg N78 die loopt tussen Vroenhoven en Kessenich. Er zijn in België minstens zoveel steenwegen als er in Nederland straatwegen zijn. Ze dragen gewoonlijk – in Nederland en België – de naam van de stad waar ze naar toe leiden: van de Amsterdamsestraatweg en de Brusselsesteenweg zijn er heel wat. De N78 is een op het oog vrij oninspirerende ‘gewestweg’ aan de westkant van de Maas. Het traject maakte ooit deel uit van de *Route impériale no. 3*, een hoofdweg in het Napoleontische keizerrijk. In 1812 werd met de aanleg begonnen maar pas na de val van de keizer kwam het tracé tussen Maastricht en Venlo gereed. In de volksmond kreeg de weg al snel de bijnaam ‘Keizersweg’; het stuk dat over Nederlands grondgebied leidt (van Ittervoort, langs Roermond, naar Venlo), staat nog steeds bekend staat als de ‘Napoleonsbaan’. Ik concentreer me vandaag op het nu Belgische deel, en wel in het bijzonder op de doortocht bij Rekem, tussen Lanaken en Maasmechelen, waar de Keizersweg nu eenvoudig Steenweg heet. Had het traject in Nederland gelegen, dan had het waarschijnlijk simpelweg Rijksweg geheten.

Ik stel de ogenschijnlijk ongecompliceerde vraag: wat heeft dit stukje verharde weg met zijn directe omgeving gedaan, zowel met de natuur, de landbouw, de gebouwen als met de mensen, en hoe is men in de loop der tijden met de veranderingen omgegaan? Ik zie de weg dus, om het in sociaalwetenschappelijke termen te zeggen, als actor, als een ‘entiteit’ met ‘agency’, in een uitdijend netwerk van verbindingen. De weg heeft natuurlijk als zodanig geen eigen wil maar aangezien mensen de weg een bepaalde betekenis geven, gaat die betekenis hun

13 J. Ballesta, ‘John Brinckerhoff Jackson, within Ordinary Landscapes: Field Research and Amateur Photographic Practices’, *L'Espace géographique* 45:3 (2016) 211-224.

14 D.W. Meinig, ‘Introduction’, in: *idem, The Interpretation of Ordinary Landscapes. Geographical Essays* (New York/Oxford 1979) 6.

doen en laten beïnvloeden. En omdat die betekenis per individu en door de tijd heen zal verschillen, ontstaat er een netwerk van associaties en connecties. Het doet er dus niet zoveel toe dat we maar een kort traject onder de loep nemen, aangezien het als onderdeel van een sociaal netwerk verbonden is met een veel ruimere leef- en denkwereld. In feite is niet de Steenweg het studieobject maar de interactie tussen de weg en alle mensen en dingen die ermee te maken hebben.<sup>15</sup>

Over de Steenweg zijn veel belangwekkende verhalen te vertellen: over de moeizame aanleg in de nadagen van het Napoleontische keizerrijk, de Spaanse krijgsgevangenen die bij de aanleg werden ingezet, en de dorpsbewoners van wie de karren werden gevorderd om kiezel van de Maasbedding naar de weg te transporteren.<sup>16</sup> De weg is als zodanig natuurlijk onderdeel van de lokale geschiedenis maar op veel manieren ook verbonden met de ‘grotere’ geschiedenis, die van oorlogen en staatsvorming, van achterstand en modernisering, van voorspoed en armoede.

De lokale geschiedenis van de Steenweg die ik vandaag centraal stel, krijgt meteen een bijzondere lading als we de weg zien als een onderdeel van een verbinding tussen Parijs en Hamburg. Dat was namelijk begin- en eindpunt van de *Route impériale* no. 3. Het is merkwaardig – contra-intuïtief in zekere zin – zich te realiseren dat naarmate de wereld groter, ‘globaler’, is geworden, onze Rijksweg korter is geworden. Dat is duidelijk af te lezen uit de naamgeving en nummering: per keizerlijk decreet van 1811 begon de Steenweg dus als onderdeel

15 Ik ontleen deze benadering aan de ‘actor-network theory’ van Bruno Latour, zonder de consequenties, mogelijkheden en afplitsingen daarvan in alle richtingen theoretisch uit te werken, geheel in lijn met Annemarie Mols open definiëring van het begrip ‘actor’: ‘every time a new case is considered it suggests different lessons about what an “actor” might be’, A. Mol, ‘Actor-Network Theory: sensitive terms and enduring tensions’, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*. Sonderheft, 50 (2010) 253-269, aldaar 257. Over het ruimtebegrip in de ‘actor-network theory’, zie I. Fariñas en J. Paulos, ‘Die Räume der Akteur-Netzwerk-Theorie. Über die Formation, Deformation und Transformation des Sozialen’, in: A. J. Heinrich, S. Marquin, A. Million, J. Stollmann (Hg.), *Handbuch qualitative und visuelle Methoden der Raumforschung* (Bielefeld 2021) 37-51. Een voorbeeldstellende antropologische uitwerking van een brede visie op de betekenis van wegen (‘roads as spaces of projection and material transformation’) vinden we in P. Harvey en H. Knox, *Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise* (Ithaca en Londen 2015). Het aantal studies dat ‘infrastructuur’ (waaronder wegen) ziet als onderdeel van veelsoortige sociale, economische, politieke en esthetische relaties, is snel groeiend, zie bijvoorbeeld N. Anand, A. Gupta en H. Appel (eds.), *The Promise of Infrastructure* (Durham en Londen 2018); D. Van Laak, *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur* (Frankfurt am Main 2018).

16 ‘Weg van Parijs naar Hamburg, over Maastricht, Venlo, Wezel’, *De Maasgouw* 31 (1909) 6-8; G.J.P.M. Corten, ‘Alignements droits – De ontwikkeling van het wegennet in het departement van de Nedermaas 1794-1814’, *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg / Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg* 32 (1987) 1-26; A. Gorissen, ‘De Napoleonsbaan, Een “grote kieselweg” tussen Maastricht en Venlo’, in: J. Bank en M. Mathijssen (red.), *Plaatsen van herinnering. Nederland in de negentiende eeuw* (Amsterdam 2006) 49-59.

van keizerlijke weg no. 3 van Parijs naar Hamburg. Na de val van Napoleon klasseerde een Koninklijk Besluit van Willem I de weg als ‘Grote Weg’ no. 13 van de Wadden naar Sedan. Tussen 1821 en 1830 – ten gevolge van een nieuwe classificatie van wegen – volgde een kortdurende upgrade naar ‘Grote Weg van de eerste klasse’, no. 2. Na de afscheiding hernoemde de Belgische staat de weg Rijksweg 17, van Venlo naar Givet, in Noord-Frankrijk, net over de Frans-Belgische grens. Sinds 1986 gaat onze rijksweg door onder de naam N78, een secundaire weg-type II of III, afhankelijk van het traject, lopende van Vroenhoven naar Kessenich. De Keizersweg is – met andere woorden – gezakt van nummer 3 (en een kortstondige nummer 2 notering) naar nummer 78, en gedeclasseerd tot een regionale ‘kernenverbindingsweg’, zoals dat onder verkeersdeskundigen heet.

Dat heeft in de eerste plaats met staatsvorming te maken: Charles Tilly zag het juist: ‘states make war, and war makes states’, en tegen die achtergrond maken staten ook wegen, om hun legers te verplaatsen, en kunnen wegen ook staten maken, als die legers succesvol weten te opereren. Ironisch genoeg kunnen staten wegen ook langdurig laten verkommeren, niet het minst in België.



Detailfoto naambordje Rijksweg [Foto: David Maesen (2018)]

Het onderschrift ‘Historische Napoleonsweg’ op het straatnaambord van de Steenweg in Rekem is een goed bedoelde maar tamelijk vruchteloze poging tot historisch besef.

Van Napoleon is langs de Steenweg al net zo weinig te zien als van Frans Kusters in de Frans Kusterslaan. Voor de niet-Rekemenaars: Frans Kusters is een

illustere dorpeling, gesneuveld tijdens de Eerste Wereldoorlog en ‘zijn’ laan is een zijstraat van de Steenweg.

Niettemin, de kiezelweg (want daarmee was de weg in het begin bedekt) was naast de dienstplicht, het civiel recht, en de verkoop van kerkelijke en adellijke gronden, de meest zichtbare manifestatie van de moderne centralistische staat. Dat was iets heel nieuws voor het ooit tot het Heilige Roomse Rijk behorende, tot op zekere hoogte onafhankelijke, graafschap Reckheim, zoals Rekem vroeger heette. Niet alleen de weg als zodanig, maar ook het beheer en het onderhoud ervan, impliceerden een staat die veel actiever optrad dan men daarvoor gewoon was.<sup>17</sup> Een globale kennisneming van de proliferatie van de correspondentie over weg- en waterbouw tussen centrale, provinciale en lokale overheden, en tussen deze en de aannemers die het feitelijke werk deden, volstaat al om in te zien hoe zeer ‘het gewicht van de staat’ sinds de Franse Tijd toenam.<sup>18</sup>

De Keizersweg was bij Rekem geprojecteerd door de vruchtbaarste delen van de gemeente, een stuk buiten het oude centrum en het grafelijk kasteel, zoals we op een fragment van de Vandermaelen kaart van rond 1850 kunnen zien.



Fragment van de Vandermaelen kaart (1854), bewerkt door de auteur

17 Langs deze lijnen analyseert Isser Woloch de consolidatie van de Franse staat na de revolutie, *The New Regime: Transformations of the French Civic Order, 1789-1820s* (New York 1995).

18 De metafoer verwijst naar J. Meyer, *Le poids de l'État* (Parijs 1983). Ook in Groot-Brittannië zorgde wegeaanleg in de negentiende eeuw voor centralisering van besluitvorming en bureaucratisering van kennis: de 'infrastructure state', vgl. J. Guldi, *Roads to Power. Britain Invents the Infrastructure State* (Cambridge Mass. en Londen 2012).

Omcirkeld zijn de bebouwde kommetjes van Rekem, Daelwezet en Bovenwezet; de blauwe rechte lijn is de *Grande Route*. Inmiddels is de ruimte tussen het kasteel en de Rijksweg vrijwel vol gebouwd maar in de negentiende eeuw waren de kernen Rekem, Bovenwezet en Daelwezet dus nog duidelijk afzonderlijk herkenbaar. Nu is Oud-Rekem, 'mooiste dorp van Vlaanderen', een toeristische trekpleister en zijn Dael- en Bovenwezet gedegradeerd tot bushaltes.



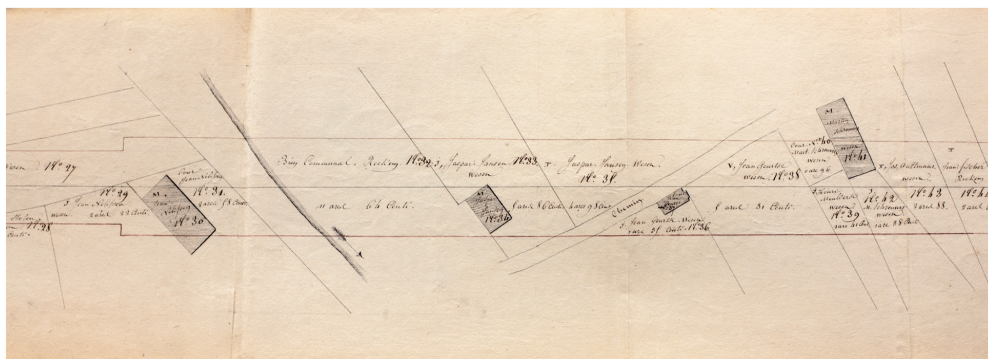
Daelwezet (links) en Bovenwezet [Foto's: Nico Randeraad (2021)]

Ten westen van de weg lagen zandgronden; ten oosten, richting de Maas, domineerden de leem- en kleigronden, een gebied dat ooit een tak van de Maas was; daartussen bevond zich een strook zavel, vruchtbare landbouwgrond. Zelfs kleine arealen waren rendabel. Maar juist dáár wilden de Franse ingenieurs afwijken van de slecht onderhouden oude Romeinse weg, en een volledig nieuw tracé trekken, in een rechte lijn naar Maasmechelen.

Dat had directe consequenties voor degenen die percelen bezaten, waarover de nieuwe weg geprojecteerd was. Of erger, die hun huis hadden staan op het tracé.

De vier huizen die donkerder gearceerd op de kaart staan, zijn woningen van kleine boeren in het gehucht Bovenwezet, die letterlijk het veld moesten ruimen – veld en huis, om precies te zijn. De weg – tussen de twee horizontale lijnen – ging er dwars doorheen. De landbouwers moesten plaatsmaken voor een weg die in de eerste plaats een militaire functie had, en ten behoeve van een keizer met wie zij niet veel op hadden.

Van drie van de vier hoofden van huishoudens weten we dat ze een nieuwe woning bouwden langs de nieuwe weg, op delen van hun perceel, die buiten de



Fragment 'Plan terrier de la commune de Reekem' [HCL, Provinciaal Bestuur van Limburg, 04.01, inv.nr. 7758]

weg bleven. Zij waren pioniers. Gedurende meer dan een halve eeuw behoorden zij tot de weinige bewoners die zich langs de *Grande Route* vestigden. Waarschijnlijk het enige nog zichtbare restant uit die periode, zijn de contouren van een huis dat in de jaren 1820 moet zijn gebouwd door terugkerende brikkenbakkers die hun geluk hadden beproefd in de steenindustrie rond Aken.



Zijgevel van een huis langs de Steenweg  
[Foto: Nico Randerad (2021)].

Blijkbaar was er voor hen uiteindelijk meer bestaanszekerheid op het vruchtbare achterland van Rekem. Als u goed kijkt, ziet u dat een nieuwere woning over de oude heen is gebouwd: een huis als bakstenen palimpsest, een vage, ingemetselde herinnering aan andere tijden.

De aanwas van de bewoning langs de *Grande Route* verliep met horten en stoten. Gedurende een groot deel van de negentiende eeuw bleef de weg een rechte lijn door akkers, weides en hei. Een lege weg maar niet echt 'leeg land'.<sup>19</sup> De vele kleine arealen links en rechts van de weg werden intensief bebouwd en benadrukten de continuïteit van het agrarische karakter.



Ingekleurd fragment van de Atlas van de Buurtwegen (1841), met dank aan Mathieu Maesen

Een beetje gechargeerd door het kleurgebruik zien we op dit kadasterkaartje het oude weg- en percelenpatroon in Bovenwezet, dat halverwege de negentiende eeuw de nieuwe weg nog steeds grotendeels 'ontkent'.

De *Grande Route* trok aanvankelijk nauwelijks nieuwe bewoners aan, hoogstens een echtgenoot van een dorp verderop, soms van over de Maas uit Urmond, Elsloo of Geulle. De oude gehuchten Daelwezet en Bovenwezet bleven gedurende de negentiende eeuw herkenbare referentiepunten aan de zuid- en noordpunten van de gemeentegrens van Rekem. Families uit die gehuchten waaierden uit naar de grote weg, waardoor we tot in de twintigste eeuw dezelfde

<sup>19</sup> Een verwijzing naar A. van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam/Antwerpen 1983).

familienamen onder de bewoners van de Steenweg zien terugkeren. Veel van de negentiende-eeuwse bewoners waren landbouwers, maar we zien ook al snel enkele herbergiers opduiken. Rond het midden van de negentiende eeuw waren er binnen de gemeente Rekem al drie herbergen aan de weg gevestigd. Blijkbaar was er inmiddels voldoende verkeersmobiliteit om een dergelijke nering rendabel te maken. Terwijl van het agrarisch karakter binnen de bebouwde kom van Rekem weinig over is, floreert de horeca nog steeds.



De Wissel [Foto: David Maesen (2018)]

Op de foto zien we Brasserie De Wissel, die zo heet omdat op die plek tot zo'n zeventig jaar geleden een wisselstation van de tramlijn Maastricht-Maaseik lag.

Met behulp van digitale middelen en oude kaarten kunnen we de ontwikkeling langs de Steenweg mooi in beeld brengen.<sup>20</sup>

Geprojecteerd op de kadasterkaart van 1845 (dus op de eerste kaart moet een deel van de bebouwing weggedacht worden) zien we de plaatsen waar rond 1815, 1860 en 1900 huishoudens woonden, grotendeels aansluitend bij de gehuchten Dael- en Bovenwezet maar toch ook ertussenin. De klok stopt hier in 1900 maar tikte in werkelijkheid natuurlijk gewoon door. Geleidelijk gingen beide gehuchten op in een langgerekt lint: de weg sloopte allengs de oude gemeenschappen. De aanleg van de tramverbinding Maastricht-Maaseik aan het eind van

20 Tijdens de lezing werd een korte animatie afgespeeld die de geleidelijke toename van het aantal huizen langs de Rijksweg gedurende de negentiende eeuw liet zien. Hier zijn drie momentopnames gekozen.



Bewoning langs de Steenweg in Rekem in 1815, 1860 en 1900, geprojecteerd op de kadasterkaart van 1845

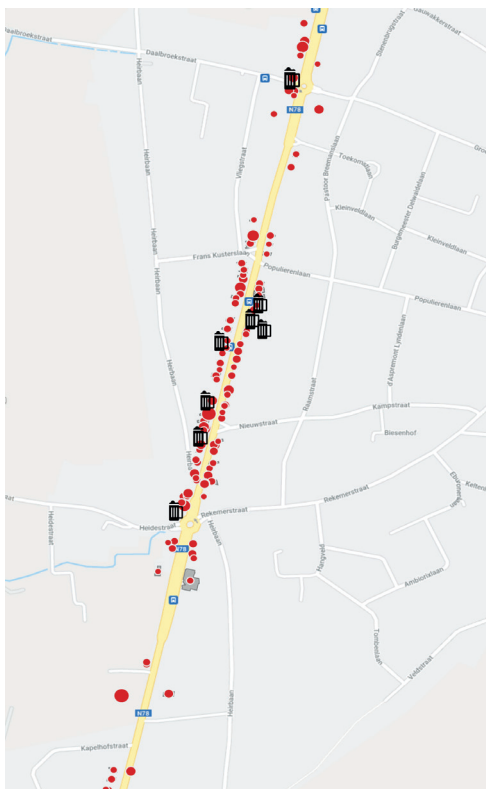
de negentiende eeuw en de exploitatie van de steenkolenmijn in Eindhoven-Maasmechelen vanaf de jaren 1920 luidden een nieuwe fase in functie, aanzien en bewoning van de Steenweg in. Een Ansichtkaart van het eind van de jaren 1920 is illustratief voor het omslagpunt.



Ansichtkaart Steenweg Rekem, ca. 1928 [Verzameling VZW Renovatie Rekem]

Het beeld ademt nog een pre-gemotoriseerde sfeer uit, met paard en wagen en in de verte een fietser. Rechts op de voorgrond café De la Belle Vue, dat stamde

van rond 1830 en dat toen een van de drie genoemde herbergen was. Het is niet zeker of het gebouw hetzelfde is als dat waar Pierre Massotte – de negentiende-eeuwse herbergier – ooit zijn etablissement begon, maar het behield zijn functie in elk geval tot het midden van de twintigste eeuw. Daarna namen andere cafés de klandizie graag over.



Bewoning langs de Steenweg bij Rekem, 1950, met de vestigingsplaatsen van cafés. Op de dia een schets van de bewoonde percelen vlak na de Tweede Wereldoorlog. De toegenomen 'drukte' van de huizen is duidelijk zichtbaar. De cafés zijn met een herkenbaar symbool, een bierpul, aangeduid.

Naarmate er meer verkeer passeerde, werd het natuurlijk aantrekkelijker voor ondernemers een café of winkel te beginnen, in het bijzonder nabij de halteplaatsen van de tram. Maar ook toen halverwege de twintigste eeuw de tram verdween (een historische fout, kunnen we nu wel stellen), bleef de Rijksweg een belangrijke verkeersader. Dat trok verkeer en economische activiteit aan maar eiste ook slachtoffers. Het verwijderde tramspoor gaf juist genoeg ruimte voor een vierbaans rijweg met smal fietspad en weinig ruimte voor voetgangers.

Tot omstreeks 1990 was de maximumsnelheid hier – binnen de nieuwe dorpskern – 80 km per uur (nu nog steeds 70 km), de verkeersintensiteit belemmerde vlotte doorstroming en stoplichten werden gevaarlijk vaak



Steenweg ca. 1985 [Fotograaf onbekend]

genegeerd. Tussen 1960 en 1990 was de Rijksweg een 'moordende kreetuur', zoals verkeersdeskundige Willy Miermans in 1986 in *Het Nieuwsblad* schreef. Een actiegroep hing destijds kruisen op langs het traject Rekem-Neerharen met hallucinante cijfers over het aantal verkeersdoden. Als je de weg als 'actor' wilt zien, is dat misschien wel het meest pregnante voorbeeld.<sup>21</sup>

## Van de Steenweg naar Sociaal Historisch Centrum voor Limburg

Ik ga nu weer uitzoomen van de Keizersweg en het verhaal beëindigen met de vraag op welke manieren deze case study indicatief is voor de koers van mijn onderzoek en die van het SHCL. Ik stip vier aspecten aan.

### Sociale geschiedenis

Ten eerste, bij een Sociaal Historisch Centrum hoort sociale geschiedenis. De bewonersgeschiedenis van de Steenweg geeft daar een invulling aan. De sociografische traditie van dataverzameling biedt veel kansen voor meerdere invalshoeken. Op basis van de bevolkingsregisters van Rekem die ik voor de oratie gebruikt heb, is nader onderzoek mogelijk naar bijvoorbeeld arbeidsmigratie, huwelijkspatronen en doodsoorzaken, alle onderwerpen die zagezegd in het 'pakket' van het SHCL zitten en waarvoor we de kennis in huis hebben.

Op de adellijke bewoners van de Kapelhof, gebouwd in opdracht van de

21 Vgl. ook de documentaire over het Nederlandse traject van de weg, Hans Heijnen, *Dodenweg. Zonen van de Napoleonsbaan* (2008), <https://11.nl/dodenweg-zonen-van-de-napoleonsbaan-84939> en <https://vimeo.com/41497299> (laatst gezien 8 juli 2022).



kasteelheer van Hocht, na was de Steenweg vooral een straat van dagloners, ambachtslieden, grondwerkers, kleine winkeliers en arbeiders. Daarmee past het onderwerp naadloos in het profiel van het SHCL, waar altijd bijzondere aandacht is voor mensen die in de ‘grote geschiedenis’ niet snel tot hun recht komen, maar die wel door die ‘grote geschiedenis’ geraakt worden: landbouwers, fabrieksarbeiders, mijnwerkers, ambachtslieden, caféuitbaters, ziekenverzorger en ga zo maar door. Tenslotte wat dit aspect betreft, sociale geschiedenis en regionale geschiedenis gaan goed samen: daar kunnen ‘big questions’ met lokale contexten verbonden worden, en andersom, daar kunnen lokale gebeurtenissen een bredere verklaring vinden. En dat maakt zowel lokale historici als wetenschappelijke onderzoekers blij. Zij vinden elkaar dan ook vaak, zoals ik Mathieu en David Maesen uit Rekem, de vader lokaal historicus en de zoon fotograaf, heb gevonden voor het Steenweg-project, waarover wij gezamenlijk hopen te publiceren.

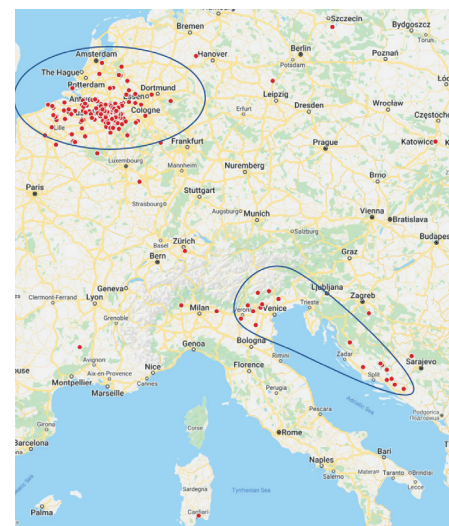
### Digitale geschiedenis

Visualiserings van sociale data op een historische kaart zijn een voorbeeld van wat Digital History tegenwoordig met de spreekwoordelijke druk op de knop vermag. De digitale transitie waar het SHCL als erfgoedinstelling middenin zit, zal ook in de output van het wetenschappelijk onderzoek steeds zichtbaarder worden. Het softwareprogramma, Nodegoat, waarmee ik de bewonersgeschiedenis in kaart bracht, kan ook – om maar iets te noemen – de geboorteplaatsen van de ca. 2500 mensen die tussen 1812 en 1960 langs de Steenweg hebben gewoond, in beeld brengen.

Het verwondert niet dat de meeste geboorteplaatsen zich concentreren in en om het Maasland, maar het valt ook op dat er behoorlijk wat geboorteplaatsen in het gebied rond het noordelijk deel van de Adriatische Zee te vinden zijn. Het gaat hier – u had het vast al geraden – om mijnwerkers die in de jaren 1930 langs de Steenweg neerstreken.

Zo’n visualisatie geeft meteen een heel ander beeld van het bereik van een stukje Steenweg. Niet alleen Parijs-Hamburg, maar een nog groter gebied komt in het vizier. Wat een heel lokaal verhaal lijkt te zijn, is onlosmakelijk verbonden met een veel bredere geschiedenis.

Het programma Nodegoat waarmee deze en andere visualisaties gemaakt zijn, gebruiken onderzoekers van het SHCL inmiddels met veel succes voor enkele andere erfgoedprojecten, zoals DRAPO, over de herkomst, verspreiding en achtergronden van Limburgse vlaggen en vaandels, dat gecoördineerd wordt door Joep Leerssen.<sup>22</sup>



Geboorteplaatsen van personen woonachtig langs de Steenweg te Rekem tussen 1812 en 1960

### Landschapsgeschiedenis

De weg is een integraal onderdeel van het landschap, en dus van de landschapsgeschiedenis.<sup>23</sup> Wegen, zo heet het vaak in toeristische gidsen ‘doorsnijden het landschap’, alsof ze er geen deel van uitmaken. Maar in de landschapsgeschiedenis zijn wegen net zoals rivieren, kanalen en bruggen, vormgevende landschapselementen.<sup>24</sup>

Bovendien, anders dan u geneigd bent te denken, landschapsgeschiedenis is niet noodzakelijk het object of het product van een sublieme esthetische ervaring. De N78 heeft potentie als ‘boulevard of broken dreams’ maar zal niet snel een wandelparadijs worden, of tot erfgoed gebombardeerd worden. De Rijksweg verbindt en trekt aan maar scheidt en stoot ook af, net als de Keizersweg vanaf het moment van aanleg. Hier een willekeurige greep uit de merkwaardige objecten die langs de Steenweg te vinden zijn, of tot voor kort waren.

Soms loont het de moeite ook daar aandacht voor op te brengen. Een biografie van de Steenweg helpt ons te verzoenen met een omgeving die we liever anders

23 Over wegen als onderdeel van het landschap, zie bijvoorbeeld M. Hvattum, J. Kampeveld Larsen, B. Brenna, B. Elvebakk (eds.), *Routes, Roads and Landscapes* (Farnham 2011) en R. Ruiz, F. J. Rodríguez & J. M. Coronado, ‘Exploring Landscapes through Modern Roads: Historic Transport Corridors in Spain’, *Landscapes* 16: 1 (2015) 44-62.

24 Over de begrippen ‘landschap’ en ‘landschapsgeschiedenis’ is inmiddels een kleine bibliotheek vol geschreven. Een relatief recente bestandsopname, waarbij mijn benadering goed aansluit, is te vinden in J. Kolen en J. Renes, ‘Landscape Biographies: Key Issues’, in: J. Kolen, J. Renes, en R. Hermans (eds.) *Landscape Biographies. Geographical, Historical and Archaeological Perspectives on the Production and Transmission of Landscapes* (Amsterdam 2015) 21-48. Toegespitst op Limburg, ook P.A.J. Caljé, ‘Limburgse landschapsgeschiedenis. Benaderingen, voorbeelden, kansen’, *Publications de la Société Historique et Archéologique dans le Limbourg. Jaarboek 2016*, vol. 152, 271-298.



Panden langs de N78 [Foto: David Maesen (2015)]

hadden gezien, of die met enige goede wil en investeringen een ander aanzicht kan krijgen. Een sociale geschiedenis van het landschap, waar ik met mijn verhaal een lans voor wil breken, heeft oog voor de interactie tussen mensen en hun omgeving. Zo'n interdisciplinair landschapsperspectief is breed inzetbaar en heeft haar weerslag al gevonden in onderzoek dat bij het SHCL op stapel staat, zoals onze bijdrage aan projecten over het Limburgs rivierenlandschap, gecoördineerd door Christian Ernsten, en het promotieonderzoek van Afra de Mars naar het historisch landschap van de Domaniale Mijn.

### Vergelijkende geschiedenis

Het vierde en laatste aspect: mijn leerstoel heet officieel 'Comparatieve regionale geschiedenis, in het bijzonder van Limburg en aangrenzende regio's'. We kunnen dit ook omgekeerd lezen, als 'globale geschiedenis in het klein': wereldgeschiedenis met Limburg als aangrenzende regio. Dat is wellicht wat ambitieus. Maar ik zie de leeropdracht in elk geval als een stimulans om verder te kijken dan de provinciale grenzen van Nederlands Limburg. Daar is alle reden toe, al was het maar om dat Limburg beter te begrijpen. Kijk naar de Keizersweg, die ergens tussen Maaseik en Thorn overgaat in de Napoleonsbaan. Samen behoorden ze ooit tot een keizersweg van Parijs naar Hamburg, die weer gedeeltelijk overlapt met een veel oudere Romeinse heerbaan. Limburgse wegen houden niet op bij de grenzen van nu. En dat geldt vanzelfsprekend voor de hele Limburgse geschiedenis.

## Dankwoord

We komen aan bij het traditionele slotakkoord, het dankwoord. Ik ben niet de jongste hoogleraar die zijn ambt op deze eervolle wijze mag aanvaarden. Ik heb dus veel tijd gehad om de kunst af te kijken en mij te bezinnen over de stijl die mij past. Het is aan mijn collega's bij het SHCL, de Faculteit, en in het Limburgse erfgoedveld te bepalen of mijn aanpak werkt.

Het verstrijken van de tijd heeft ook een schaduwzijde. Mijn vader en moeder had ik er graag bij gehad op dit bijzondere moment maar omdat ze in de afgelopen twee jaar kort na elkaar zijn overleden, kan ik ze alleen voor mijn geestesoog glunderend op de voorste rij zien zitten. Daar zitten gelukkig in het echt Elisabeth, Sarah, Daniël en Arthur, die hier en nu en hopelijk nog lang mijn leven en werken oneindig veel aangenamer maken.

Als ik iedereen met naam en toenaam zou moeten bedanken die belangrijk zijn geweest voor mijn loopbaan, is deze vrijdagmiddag veel te kort. Ik heb in het voorbijgaan al enkele namen genoemd maar er zijn er zoveel meer. Velen zitten nu in de aula of kijken naar de livestream. Heel veel dank allemaal. In het bijzonder dank ik het College van Bestuur, hier vertegenwoordigd door Nick Bos, en de Faculteit der Cultuur- en Maatschappijwetenschappen in de persoon van decaan Christine Neuhold, voor het vertrouwen dat ze in mij hebben gesteld. Ik ben vereerd dat het bestuur van de Stichting Sociaal Historisch Centrum voor Limburg mij als hoogleraar-directeur heeft willen benoemen. De onlangs afgetreden voorzitter Harry Hillen en zijn opvolger, Jos Kievits, ben ik veel dank verschuldigd voor hun continue steun en raad. Mijn collega's van het SHCL, met wie ik inmiddels al bijna drie jaar vruchtbaar samenwerk, zitten op dit moment in het auditorium van het Historisch Centrum Limburg aan de Pieterstraat naar de livestream te kijken en hebben misschien al gedaan waar wij in de aula nog even op moeten wachten, namelijk enkele flessen geopend om dit moment te vieren.<sup>25</sup> Met mijn collega's bij FASoS, sommigen al met pensioen of elders werkzaam maar nog immer met hart voor de zaak, hoop ik – ook nu ik vaker aan de Sint Pieterstraat dan aan de Grote Gracht vertoef – net zo prettig samen te werken als in de voorbije twintig jaar.

Ik heb gezegd.

<sup>25</sup> De inaugurele rede vond plaats op een moment dat er vanwege de coronapandemie vrij strenge regels golden voor samenkomsten en de oratie dus door relatief weinig mensen kon worden bijgewoond.