



Een Romeinse zeilboot bij een toltoren, gravure voor een 19de-eeuws schoolboek (Rijksmuseum Amsterdam). Het onderzoek naar de goed geconserveerde wrakken langs de Nederlandse Limes is sinds decennia internationaal toonaangevend en levert veel nieuwe informatie over de scheepvaart bij de Romeinen. Inzet: Het wrak van een Romeinse zeilboot, nu genaamd De Meern 1.

De Limes als scheepskerkhof

Archeologen stuitten in 1972 tijdens opgravingen in Zwammerdam op enkele Romeinse vrachtschepen. Dit bleek de ontsluiting van een unieke Nederlandse schat. Er liggen hier namelijk uitzonderlijk veel wrakken in de bodem langs de voormalige Limes. De drassige omstandigheden waren ideaal voor de conservering van schepen uit de Romeinse tijd.

TOM HAZENBERG EN PAUL VAN DER HEIJDEN

Van 1968 tot 1971 deed de Universiteit van Amsterdam onderzoek naar de resten van een castellum in Zwammerdam bij Alphen aan den Rijn. Op de Peutingerkaart, een middeleeuwse kopie van een Romeinse wegenkaart, staat het Limesfort genoemd als *Nigrum Pullum*. Nadat het onderzoek naar het castellum was afgerond, trof men geheel onverwacht een scheepswrak aan. De ontdekking vormde het startpunt van verder onderzoek naar Romeinse schepen in Nederland. Anno 2015 is dit onderzoek zodanig uitgegroeid dat het belangrijke informatie levert over de Romeinse Limes in Nederland. Sterker zelfs: daarin is Nederland uniek. Want na deze eerste sensationele vondst volgden er vele andere.

Eerst nog vijf bij Zwammerdam, en in de decennia daarna werden dergelijke schepen ook ontdekt in Woerden, De Meern, Kerk-Avezaath en Druten. Later volgden België, Frankrijk, Zwitserland en Duitsland. Het scheepstype kreeg in de internationale vakwereld de naam het *Zwammerdam-type*, naar de eerste vindplaats, en het onderzoek ernaar gaat nog steeds door. Buitenlandse wetenschappers zijn nogal jaloers op al onze scheepsvondsten en de drassige omstandigheden die zorgden voor de relatief goede conservering.

Tufsteen uit de Eifel

De schepen kregen een nummer in volgorde van ontdekking. De Zwammerdam 1, 3 en 5 bleken boomstamkano's. Nummers 2, 4 en 6 waren grote platbodems, een soort Romeinse pramen of Rijnaken. Ze waren 20 tot wel 34 meter lang. Alleen al op het Limesgedeelte van Zuid-Holland en Utrecht zijn inmiddels zo'n 20 schepen bekend. Feitelijk gaat het om de

voortzetting van een inheemse scheepsbouwtraditie uit Noordwest-Europa, die enigszins is geromaniseerd.

klusjesman in de Romeinse tijd. Zelfs de sandalen van zijn vrouw en kind zijn bewaard gebleven.



↑ Model van de Zwammerdam 4. Foto Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Alle schepen zijn net weer iets anders, wat een classificatie ingewikkeld maakt. Juist de verschillen zijn echter van belang. Dat er dan weer deze en dan weer die houtsoorten en ijzeren spijkers zijn gebruikt, dat archeologen de ene keer bepaalde resten van breekbaar materiaal aantreffen en dan weer andere, dat ze varianten vinden in vracht en inventaris, dat alles maakt de schepen tot een belangrijke bron van kennis over de Limes. Dit is zeker het geval als een schip met lading en al is vergaan, zoals bij sommige platbodems is gebeurd. Wat ze aan boord hadden, zegt veel over de verschillende handelsstromen in Noordwest-Europa. Zo kwam het graan uit de Woerden 1 uit het gebied rond Tongeren. Van De Meern 1 is zelfs de hele scheepsinventaris gevonden, wat een prachtige, unieke inkijk geeft in het leven van een schipper annex

Het onderzoek naar de scheepswrakken levert zo heel veel informatie over het functioneren van de Romeinse Limes in de provincie Neder-Germanië. De Rijn was immers niet alleen grensrivier, maar ook de belangrijkste transportroute tussen de Gallische en Germaanse provincies enerzijds en Brittannië anderzijds. De schepen vervoerden vooral handelsgoederen en voorraden voor het leger. Hun bouw was ideaal voor vervoer van grote hoeveelheden goederen op de Rijn en al haar drassige, ondiepe zijtakken. Niet toevallig zijn de meeste teruggevonden platbodems in Nederland gedateerd in 160-210, de periode waarin alle Limesforten in Nederland zijn herbouwd in steen. Daarvoor waren grote hoeveelheden bouwmaterialen nodig, zoals tufsteen uit de Eifel en dakpannen uit een militaire pannbakkerij bij



↑ De geconserveerde Romeinse schepen en replica's trekken veel bekijks. Deze mensen varen in een replica van de De Meern 1 – met onzichtbare hulpmotoren – die Woerden als thuisbasis heeft. Inzet: een schaalmodel van het originele schip.

het huidige Nijmegen. De platbodems konden zich voortbewegen op verschillende manieren. Ze hadden in ieder geval een zeil, maar waarschijnlijk konden de meeste schepen ook worden gejaagd. Op een aantal boten vond men ook een roeirinrichting. Vroeger dachten archeologen dat de platbodems alleen stroomafwaarts konden varen, dus dat ze ergens stroomopwaarts van de Rijn werden gebouwd en bij aankomst in onze streken ontmanteld en hergebruikt. De meeste schepen zijn inderdaad bewust afgezonken, vooral ter versteviging van kades. Van enkele schepen krijgen we sterke vermoedens dat ze in onze regio zijn gemaakt, zoals de Zwammerdam 6 en de Woerden 7. Deze twee schepen zijn gedeeltelijk gebouwd uit 'Nederlands' hout en lijken zoveel op elkaar dat er ergens langs de West-Nederlandse Limes een Romeinse scheepswerf geweest moet zijn. We weten alleen nog niet waar, maar er lijkt sprake te zijn van een 'Dutch Design'.

Koningin Juliana kwam kijken

Nederland en Duitsland werken samen om de Nedergermaanse Limes op de UNESCO-lijst van werelderfgoed te krijgen. De Romeinse schepen vormen een wezenlijk onderdeel van dat erfgoed, maar ook een belangrijk middel om de publieke betrokkenheid bij de Limes te vergroten. De schepen deden het vanaf de eerste ontdekkingen bij Zwammerdam goed bij het grote publiek. Koningin

Juliana kwam er in 1974 persoonlijk twee keer een kijkje nemen. Duizenden belangstellenden volgden haar spoor. De opgravingen van de Woerden 7 en De Meern 1, allebei in 2003, trokken respectievelijk 15 000 en 25 000 bezoekers. Geen wonder dat al snel stemmen opgingen om de scheepswrakken van Zwammerdam te behouden. Het is de stichting die dit probeerde niet gelukt de platbodems tentoon te stellen, maar het initiatief was wel de directe aanleiding voor de oprichting van het Archeon in Alphen aan den Rijn in 1994.

Bottleneck bij het behouden van dit soort kwetsbare vondsten is de conservering. Onder water kan hout nog wel een tijdje mee, maar eenmaal blootgesteld aan de buitenlucht krijgt het verrottingsproces alle kans om toe te slaan. De conservering van het hout in speciale bakken met polyethyleen glycol is een langdurig en kostbaar karwei, wat gebeurt door de maritieme afdeling van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Lelystad. Hier liggen ook de meeste wrakken, voor zover ze zijn opgegraven en behouden. Tot voor kort kon het publiek hier alleen twee Zwammerdamse boomstamkano's zien. Dit is echter inmiddels veranderd. Er zijn replica's, zoals de Zwammerdam 6 in het Archeon, en sinds 2009 vaart vanuit Woerden over de Oude Rijn een

replica van De Meern 1, weliswaar met enkele eigentijdse aanpassingen (zoals twee onzichtbaar ingebouwde motoren), maar wel precies terug op de plek waar het origineel heeft gevaren.

Voorts kreeg in 2011 kreeg het achterschip van de originele Woerden 7 een plek in de Romeins aangeklede Castel-lumgarage in Woerden. In maart 2015 bracht men onder grote belangstelling de complete platbodem De Meern 1 over van Lelystad naar het splinternieuwe archeologisch park De Hoge Woerd in de nieuwe Utrechtse wijk Leidsche Rijn. En in het voorjaar van 2016 zullen de Zwammerdamschepen centraal staan in het nieuwe bezoekerscentrum op Landgoed de Hooge Burch, pal naast de plek waar ze ooit zijn gevonden. Het Archeon tenslotte zint op een uitbreiding met een Romeins scheepvaartmuseum met daarin een of meer scheepswrakken uit Zwammerdam.

Zowel op wetenschappelijk gebied als bij het grote publiek krijgen de Romeinse schepen dus steeds meer de aandacht die ze verdienen. Ze vertegenwoordigen een wezenlijk onderdeel van het Romeinse erfgoed en kunnen ook een grote bijdrage leveren aan de toenemende belangstelling voor de Romeinse Limes. Die Limes bestaat in Nederland immers voor een belangrijk deel uit water.

Tom Hazenberg is archeoloog en directeur van het adviesbureau 1Arch/Hazenberg Archeologie, ondermeer op het gebied van de Limes, en met bijzondere aandacht voor de Romeinse binnenscheepvaart. Zie www.hazenbergarcheologie.nl en @LimesNL

Paul van der Heijden is tekstschrijver op het gebied van archeologie, geschiedenis en toerisme. Daarnaast is hij redacteur van *Archeobrief* en werkt hij met drie andere historici in de maatschap Tijdlijn historische projecten. Zie www.ulpia.nl en www.tijdlijn.nu.

VERDER LEZEN

- ▶ **Wouter K. Vos, E. Blom en T. Hazenberg,** *Romeinen in Woerden. Het archeologisch onderzoek naar de militaire bezetting en de scheepvaart van Laurium*, Hazenberg Archeologie, 2010
- ▶ **M.D. de Weerd,** *Schepen voor Zwammerdam*, proefschrift Universiteit van Amsterdam, 1988