

Er is geen stad in Nederland waar zoveel schepen uit zoveel verschillende perioden zijn gevonden als Utrecht. Dat is niet vreemd, want het ontstaan en de ontwikkeling van de Domstad zijn onlosmakelijk verbonden met de scheepvaart op de rivieren Rijn en Vecht.



Opgraving van het 11e-eeuwse 'Utrechtse schip' (Utrecht 1) aan de Van Hoornekade in 1930.

□ FOTO E.A. VAN BLITZ EN ZN. | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Herre Wynia

Archeoloog bij de gemeente Utrecht.

Alle foto's bij dit artikel afkomstig van Afdeling Erfgoed Gemeente Utrecht tenzij anders vermeld.

In de loop van de Utrechtse geschiedenis zijn duizenden zwaarbeladen schepen over deze watersnelwegen naar of door Utrecht gevaren. Een groot deel daarvan is na een lang leven afgedankt, afgezonken, gesloopt of als timmer- of brandhout hergebruikt. Een veel kleiner aantal is door een ramp vergaan en op de rivierbodem terechtgekomen waar het hout is verdwenen onder zand en klei. Door gunstige conserveringsomstandigheden, zoals de hoge grondwaterstand, is veel scheepshout goed bewaard gebleven. Gezien het grote aantal schepen dat over de Utrechtse wateren moet hebben gevaren, is het niet verbazingwekkend dat er tot nu toe maar liefst vijftien oude schepen binnen de gemeentegrenzen van Utrecht zijn gevonden.

Romeinse schepen

Rond 40 na Chr. bouwden de Romeinen een reeks van forten op strategische punten langs de Rijn. In Utrecht werd een fort gebouwd bij de splitsing van de Rijn en Vecht. De Romeinse soldaten hadden onder andere de taak de scheepvaart te beschermen tegen piraterij uit gebieden ten noorden van de Rijn. De rivier was in deze periode essentieel voor de aanvoer van voedsel en andere goederen voor de aanval op Engeland die in 43 na Chr. plaatsvond.

Ook na deze geslaagde verovering bleef de Rijn voor de Romeinen van groot strategisch belang en voeren er heel veel schepen over de rivier. Dit konden enorme transportschepen zijn van wel 35 meter lang zoals *De*

Pompeii aan de Rijn

Bijzondere Utrechtse scheepsvondsten



Reconstructie door de Stichting Bouwloods Utrecht van De Meern 6. De teruggevonden restanten dateren waarschijnlijk uit de eerste helft van de 3e eeuw.

Meern 4. Daarmee werden bulkgoederen als tufsteen voor de bouw van de forten of ladingen grind voor de aanleg en onderhoud van de wegen aangevoerd. Ook waren veel schepen nodig om tonnen graan en ander voedsel naar de langs de Rijn gelegen soldaten te brengen. Tijdens de bouw van Leidsche Rijn zijn de resten van zeven zeer verschillende vaartuigen uit de Romeinse tijd gevonden, variërend van kleine boomstamkano's tot grote transportschepen.

Vroege middeleeuwen

Nadat de Romeinen onze streken verlieten, brak vanaf de 5e eeuw een nieuwe periode van bloei aan. Ook in deze eeuwen was de Rijn bepalend voor de plek waar mensen zich vestigden. Uit archeologisch onderzoek in Leidsche Rijn is gebleken dat op de oevers van de Rijn een groot aantal nederzettingen ontstond. Toen Willibrord aan het eind van de 7e eeuw de

muren van het oude Romeinse fort onder het Domplein herstelde en daar zijn bisschoppelijke zetel vestigde, was het gebied rond Utrecht dus al behoorlijk dicht bevolkt.

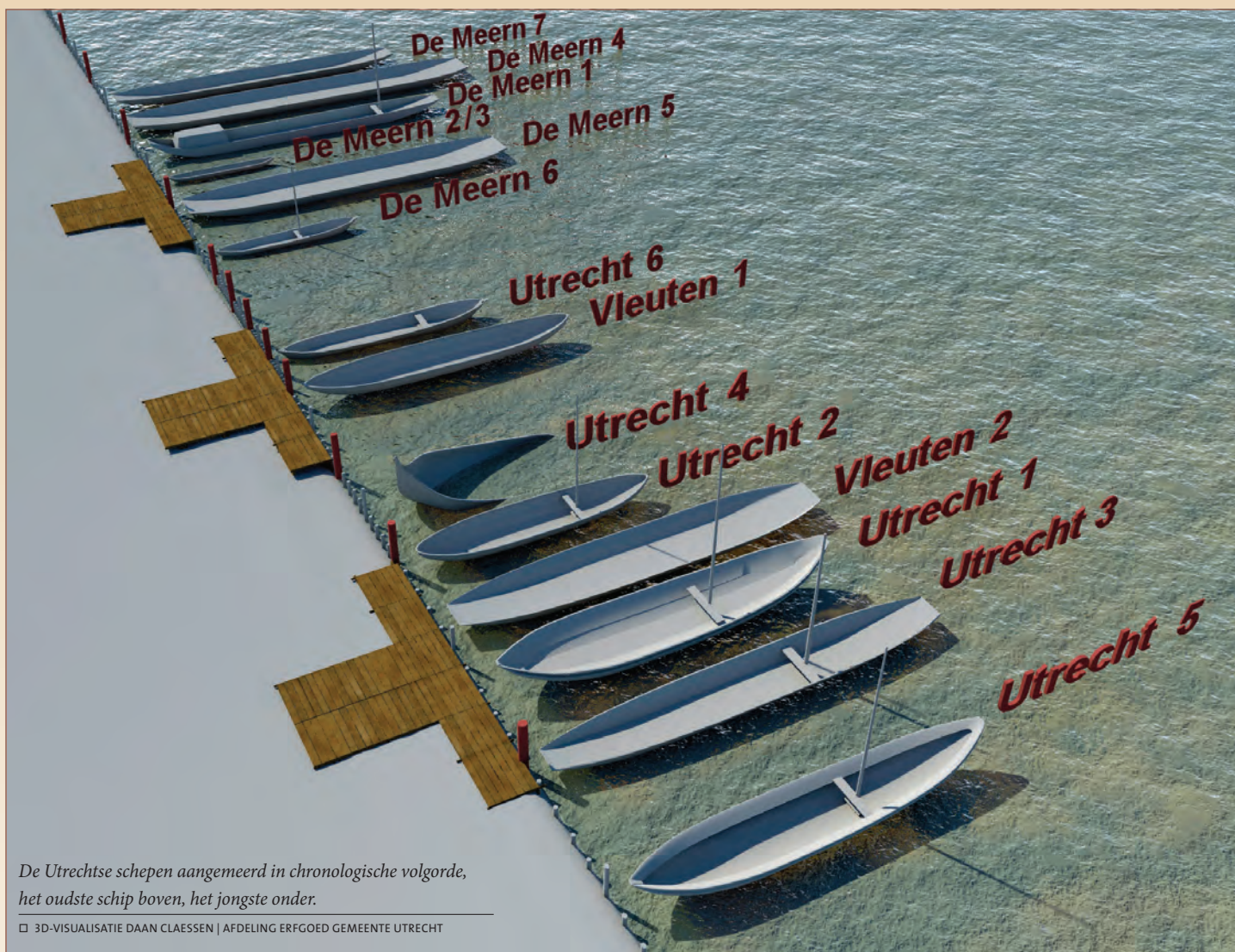
Vondsten laten zien dat de toenmalige bewoners via de Rijn in contact stonden met grote delen van Europa. Aardewerk kwam bijvoorbeeld uit Duitsland en sieraden uit Engeland. Het was in deze periode dat de Friese en Frankische handel met Scandinavië, Frankrijk, Duitsland en Engeland bloeide. Stroomopwaarts van Utrecht lag Dorestad, één van de belangrijkste handelsplaatsen uit deze periode.

Ondanks het feit dat ook in deze eeuwen de rivieren druk zijn bevaren, waren er tot enige jaren geleden geen schepen uit deze tijd bekend. In 2013 is echter bij archeologisch onderzoek aan de Catharijnesingel een kleine rivieraak uit de late 7e eeuw tevoorschijn gekomen. Enige jaren eerder

was bij het graven van de zogeheten Vikingrijn in het Máximapark al een schip uit het midden van de 8e eeuw bloot gelegd. De constructie van dit schip, de *Vleuten 1*, lijkt sterk op de bouwwijze van één van de beroemdste Utrechtse schepen; het *Utrechtse schip*. Dit schip kwam in 1930 onverwacht bij graafwerkzaamheden in de Van Hoornekade uit een oude bedding van de Vecht tevoorschijn. De constructie bestond uit een enorme uitgeholde boomstam met daarop een boordgang. In eerste instantie dachten de onderzoekers dat het Romeins was, maar jaarringonderzoek heeft uitgewezen dat het Utrechtse schip rond het jaar 1000 moet zijn gebouwd. Dit met creosoot geconserveerde en daardoor sterk geurende schip staat sinds de jaren dertig opgesteld in een kelder van het Centraal Museum.

Utrecht in de 10e en 11e eeuw

Het Utrechtse schip is niet het enige vaartuig uit deze periode. Een opvallend groot aantal scheepsvondsten dateert uit de late 10e en



De Utrechtse schepen aangemeerd in chronologische volgorde, het oudste ship boven, het jongste onder.

□ 3D-VISUALISATIE DAAN CLAESSEN | AFDELING ERFGOED GEMEENTE UTRECHT

vroege 11e eeuw. Dit is de tijd waarin Utrecht één van de belangrijkste steden in de Nederlanden werd. Op en rond het Domplein werden in deze periode enkele grote kerken gebouwd, waaronder de romaanse Dom van Adelbold. Het belangrijkste bouw materiaal daarvan was tufsteen, waarvan vele tonnen uit Duitsland via de Rijn zijn aangevoerd. Een van de schepen die hier misschien wel voor gebruikt is, werd in de jaren zeventig van de vorige eeuw tijdens de bouw van de Kamer van Koophandel aan de Waterstraat aangetroffen. Deze grote platbodem of rivieraak was deels gesloopt en al in de 10e eeuw als oeverversterking afgezonken. In dezelfde bouwput werd een tweede ship gevonden dat wat betreft bouwwijze veel lijkt op het Utrechtse ship. Ook in Leidsche Rijn is een ship uit

deze periode gevonden. Tijdens een zware onweersbui in 2010 spoelde er hout vrij. Archeologisch noodonderzoek toonde aan dat dit hout hoorde bij een zeer goed bewaard gebleven platbodem uit het midden van de 10e eeuw.

De jongste Utrechtse scheepsvondst dateert uit de 12e eeuw en is gevonden bij een opgraving in de Lange Lauwerstraat. Het is een fragment van een opgeboeide boomstam en is het jongste voorbeeld van het Utrechtse scheepstype. In de tijd dat dit ship over Utrechtse wateren voer, was er veel veranderd. In 1122 werd de Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd. Na duizenden jaren kwam daarmee een einde aan een actieve rivier die Utrecht met de rest van Europa verbond. Om de stad toch toegankelijk te houden, werden nieuwe waterwegen aangelegd, zoals de Vaart-

sche Rijn en de Vleutense Wetering. De kans dat er nog scheepsvondsten uit deze gegraven watergangen tevoorschijn komen, is niet zo groot. De waterlopen liggen niet alleen al eeuwen op dezelfde plaats, maar zijn regelmatig uitgebaggerd.

De 'vloot' aan scheepsvondsten die de Utrechtse bodem heeft opgeleverd, is zonder parallel in Noordwest-Europa. Met elkaar geven de Utrechtse schepen een verrassend compleet beeld van de kleine en grote scheepvaart op de Rijn en Vecht vanaf de Romeinse tijd tot in de 12e eeuw. De schepen onderstrepen de enorme betekenis van Utrechts ligging aan deze rivieren, en van het handelsverkeer dat daarover bewoog.

Met dank aan Annette Bakker, Erik Graafstal en René de Kam.

De Utrechtse scheepsvondsten

Naam	lengte in m	breedte in m	datering	gevonden	wijk	soort	rivier
Romeinse tijd							
De Meern 1	24,6	2,7	148	1997	Veldhuizen	rivieraak	Rijn
De Meern 2 / 3	?	?	?	1997	Veldhuizen	kano	Rijn
De Meern 4	30 - 35	4,75	100	2003	De Balije	rivieraak	Rijn
De Meern 5	?	?	?	1980	Nijeveld De Meern	onbekend	Rijn
De Meern 6	9,25	1	200 - 250	2008	't Zand zuid	punterachtig	Rijn
De Meern 7	20 - 25	3,2	na 74	2008	't Zand zuid	platbodem	Rijn
Middeleeuwen							
Vleuten 1	15	1,1	734 +/- 7	2010	Máximapark	opgeboeide boomstam	Rijn
Vleuten 2	> 15	2,5	956	2010	Máximapark	rivieraak	Rijn
Utrecht 1 Van Hoornekade	17,45	3,85	1000 - 1025	1930	Zuilen	opgeboeide boomstam	Vecht
Utrecht 2 Waterstraat 'hulk'	12,8	3	1000	1974	Wijk C	opgeboeide boomstam	Vecht
Utrecht 3 Waterstraat platbodem	24	3	1004 +/- 6	1974	Wijk C	rivieraak	Vecht
Utrecht 4 Waterstraat Viking	?	?	1000 - 1025	1974	Wijk C	Vikingschip	Vecht
Utrecht 5 Lange Lauwerstraat	?	?	1100 - 1125	1984	Utrecht Centrum	opgeboeide boomstam	een sloot
Utrecht 6 Catharijnesingel	> 7,15	2,1	677 +/- 11	2013	Utrecht	rivieraak	Rijn



De Meern 1

De Meern 1: Pompeii ten noorden van de Alpen

Een van de beroemdste Utrechtse scheepsvondsten is *De Meern 1*. De grote eiken die voor de bouw van dit schip nodig waren, zijn rond 148 na Chr. omgehakt. Rond 190 na Chr. moet het schip zijn vergaan door een calamiteit. Hier-

door is de kajuit met een deel van de inventaris, die bestond uit meubilair, kisten en gereedschappen, zoals blokschaven en spanzagen, bewaard gebleven. *De Meern 1* is met alle vondsten vanaf eind augustus 2015 in Castellum Hoge Woerd in Leidsche Rijn te bewonderen.

De Meern 2 en 3: twee delen van dezelfde kano

De Meern 2 en *3* zijn waarschijnlijk delen van dezelfde boomstamkano en zijn gevonden op hetzelfde moment en op dezelfde locatie als *De Meern 1*. Van deze scheepsvondsten zijn nog geen afbeeldingen of reconstructies beschikbaar.



De Meern 4

De Meern 4: een groot transportschip uit het begin van de tweede eeuw

De Meern 4 is in 2005 voor het populaire Engelse archeologieprogramma *Time Team* onderzocht. De 30 tot 35 meter lange en 4,75 meter brede platbodem dateert uit circa 100

Vindplaatsen schepen in Leidsche Rijn



na Chr. en is daarmee een van de vroegste voorbeelden van dit scheepstype. Een bijzonder detail is dat de vlakgangen met veer en deuvel met elkaar verbonden zijn. Dit is een typisch mediterrane manier van scheepsbouw. *De Meern 4* is vermoedelijk als oeverversterking tegen de Romeinse weg en een zware krib afgezonken. Omdat het scheepshout niet werd bedreigd door bouwactiviteiten, is het schip na onderzoek afgedekt en is het onderdeel geworden van een beschermd archeologisch rijksmonument.



De Meern 5: moet nog worden teruggevonden

Bij de opgraving van *De Meern 1* kwam een machinist van een graafmachine met een wonderbaarlijk verhaal. Hij was eind jaren zeventig van de vorige eeuw bij het graven van een watergang ten westen van De Meern planken en grote ijzeren nagels tegengekomen. De beschrijving is exact genoeg om te concluderen dat hij toen een Romeins schip moet hebben geraakt. Bovendien heeft op de vindplaats na de Romeinse tijd geen rivier meer gestroomd. Ondanks verwoede pogingen de resten te lokaliseren, is dit tot op heden nog niet gelukt.

De Meern 6: een oer-Nederlands scheepstype met Romeinse wortels

Ondanks dat van *De Meern 6* alleen maar een vlakplank en boordgang zijn teruggevonden, kon het schip door de goed bewaard gebleven details worden gereconstrueerd. Uit de sporen bleek dat het hout afkomstig was van een voor de Romeinse tijd tot dan toe in Nederland onbekend scheepstype. Het heeft namelijk kenmerken van een punterachtig scheepje, een type dat heden ten dage vooral bekend is uit Giethoorn, maar dat blijkbaar ook in de Romeinse tijd al voorkwam. In Italië is een parallel bekend uit het begin van de 2e eeuw. *De Meern 6* dateert van na het jaar 158. Net als *De Meern 1* is ook dit schip door Stichting Bouwloods Utrecht gereconstrueerd. Het vaart nu door de grachten van Woerden.

De Meern 7: meer dan een legger

Van *De Meern 7* is niet meer dan een losse legger teruggevonden. Jaarringonderzoek heeft uitgewezen dat dit hout (= spant) uit het vierde kwart van de 1e eeuw dateert. Daarmee is dit het oudste onderdeel van een Romeins binnenvaartschip in Nederland. Door de plaats van de afvoergaten voor water in de legger (loggaten) en spijkergaten kon worden gereconstrueerd dat *De Meern 7* opvallend brede vlakplanken gehad moet hebben. De breedste plank was maar liefst 88 cm breed. Wat verder opvalt, is dat *De*

De Meern 7



Meern 7 in tegenstelling tot de rivieraken geen L-vormige kim (overgang van scheepsbodem naar de zijden) heeft gehad maar dat de boordgangen direct op of tegen de buitenste vlakplanken aan zijn gezet. Ook deze constructie is in Noordwest-Europa nog niet eerder in de Romeinse tijd aangetroffen.

Vleuten 1: het oudste voorbeeld van het Utrecht scheepstype

Bij een opgraving vooruitlopend op de aanleg van de Vikingrijn in het Máximapark kwam aan de zijkant van de sleuf scheepshout tevoorschijn. Dit bleek te horen bij een ongeveer 15 meter lang schip waarvan de basis bestond



Vleuten 1

uit een uitgeholde boomstam. De boom bleek rond het jaar 734 te zijn gekapt. De *Vleuten 1* is een van de weinige scheepsvondsten in Nederland uit deze periode. Omdat de *Vleuten 1* niet werd bedreigd door graafwerkzaamheden is het schip met grond afgedekt en *in situ* bewaard.



Vleuten 2

Vleuten 2: een platbodem zonder ijzeren nagels

Tijdens een zware regenbui spoelden bij het graven van de Vikingrijn houtresten vrij. Deze bleken te horen bij een zeer goed geconserveerde platbodem die in de tweede helft van de 10e eeuw moet zijn gebouwd. Alle verbindingen zijn gemaakt met houten pennen met een bolle kop. Omdat nergens in de buurt van het schip andere archeologische vondsten uit dezelfde periode bekend zijn, denken de archeologen dat het schip door een ramp is vergaan. Door het hoge grondwater kon maar een klein deel van de constructie onderzocht worden. Omdat de scheepsresten niet direct worden bedreigd zijn ze afgedekt. Om de *Vleuten 2* in detail te bekijken zie: www.bumos.nl/V2

Vindplaatsen schepen in de binnenstad



Utrecht 1: een wereldberoemd stinkschip uit het begin van de 11e eeuw

Bij graafwerkzaamheden in 1930 in de Van Hoornekade stuitten de arbeiders op een nagenoeg compleet schip. In eerste instantie werd er gedacht dat het om de resten van een Romeins vaartuig ging en is er veel moeite gedaan het te bergen en te conserveren. Om het hout te kunnen bewaren, is het geïmpregneerd met creosoot waar het na ruim 80 jaar nog steeds sterk naar geurt. Jaarringonderzoek heeft uitgewezen dat het schip aan het begin van de 11e eeuw moet zijn gebouwd. De constructie bestaat uit een grote uitgeholde boomstam met daarop een boordgang. Omdat het de eerste keer was dat een dergelijke constructie was gevonden, is het *Utrechtse schip* de naamgever geworden van dit scheepstype, ook wel hulk genoemd.

Utrecht 2: een hulk uit de Waterstraat

Bij het graven van de bouwput voor de Kamer van Koophandel aan de Waterstraat in 1974 kwamen onverwacht de resten van twee verschillende schepen tevoorschijn. Een van de boten leek sterk op het Utrechtse schip en bestond ook uit een uitgeholde boom met daarop boordgangen, een zogenaamde hulk. Een klein deel van het hout is nog bewaard gebleven en ligt in het scheepsarcheologisch depot van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Lelystad.

Utrecht 3: een grote afgedankte platbodem

In dezelfde bouwput als waar de *Utrecht 2* is gevonden kwam ook nog de *Utrecht 3* tevoorschijn. Dit is een grote platbodem uit het begin van de 11e eeuw. Het schip was van alle bruikbare onderdelen ontdaan en als oeverbescherming afgezonken. Dit soort grote platbodems werd gebruikt voor het transport van bulkgoederen, zoals tufsteen uit Duitsland dat gebruikt werd voor de bouw van de 11e-eeuwse Utrechtse kerken.



Utrecht 1



Utrecht 2



Utrecht 3



Utrecht 4

Utrecht 4: een gesloopt Vikingschip

Het hout van de *Utrecht 4* is een mooi voorbeeld van het hergebruik van scheepshout. Het opvallend dunne hout is afkomstig van een Vikingschip. Het schip is aan het begin van de 11e eeuw gesloopt en de dunne planken zijn verwerkt in een beschoeiing. Een groot deel van de planken wordt in het scheepsarcheologisch depot in Lelystad bewaard.

Utrecht 5: een fragment van het Utrechtse scheepstype bij de Lange Lauwerstraat

Bij archeologisch onderzoek langs de Lange Lauwerstraat kwamen de sterk gefragmenteerde resten van een scheepje tevoorschijn. Uit de resten kon nog worden afgeleid dat het tot de familie van het Utrechtse schip behoorde. Vondsten in de buurt laten zien dat het om scheepshout uit de 12e eeuw gaat.



Utrecht 6

Utrecht 6: gevonden bij de aanleg van een diepriool

Bij de aanleg van een diepriool in de Catharijnesingel is in 2013 een schip uit de 7e eeuw gevonden. De kleine rivieraak is deels geborgen en voor onderzoek meegenomen naar het scheepsarcheologisch depot van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Over de *Utrecht 6* zal binnenkort worden gepubliceerd in een archeologische rapportage.

Verder lezen

Utrecht 1

R. Vlek, *Het Utrechtse schip. Geschiedenis en evaluatie van één der eerste wetenschappelijke scheepsopgravingen en rekonstrukties in de Lage Landen*. Doctoraalscriptie I.P.P. (Amsterdam 1984-85).

A. van de Moortel, 'Medieval boats and ships of Germany, the Low Countries, and northeast France; archaeological evidence for shipbuilding traditions, shipbuilding resources, trade and communication', in: *Settlement and Coastal Research in the Southern North Sea* 34 (2011) 67-104.

Utrecht 2, 3 en 4

T.J. Hoekstra, 'Waterstraat e.o.' in: *Archeologische Kroniek gemeente Utrecht 1974-75*, 31-35.

T.J. Hoekstra, *Schepen met geld* (Utrecht 1976).

Utrecht 5

'Lange Lauwerstraat 91-95', in: *Archeologische en Bouwhistorische Kroniek gemeente Utrecht 1984*, 119-124.

De Meern 1

E. Jansma en J.-M.A.W. Morel (red.), *Een Romeinse Rijnaak, gevonden in Utrecht-De Meern. Resultaten van het onderzoek naar de platbodem 'De Meern 1'*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 144 (Amersfoort 2007).

De Meern 4

T. de Groot en J.-M.A.W. Morel (red.), *Het schip uit de Romeinse tijd De Meern 4, nabij boerderij de Balijs, Leidsche Rijn gemeente Utrecht*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 147 (Amersfoort 2007).

De Meern 6 en 7

F. Dallmeijer en J.-M. A. W. Morel, 'Het punterachtige vaartuig De Meern 6 en een losse legger van een aak-achtig vaartuig, De Meern 7', in: A. Aarts, *Basisrapportage Archeologie 43. Scherven, schepen en schoeiingen. LR62: Archeologisch onderzoek in een fossiele rivierbedding bij het castellum van De Meern* (Utrecht 2012) e.v.

Vleuten 1

M. Manders en R. Hoegen, *Waardstelling Vleuten 1*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 198 (Amersfoort 2011).

Vleuten 2

M. Manders, *Waardstelling Vleuten 2*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 199 (Amersfoort 2011).

Vleuten 1 en 2

H. Wynia, M. Manders en R. Hoegen, 'Zware regenval legt vroegmiddeleeuws schip bloot', in: *Archeobrief* 15 (2011) 2-7.

Over hergebruik

'Scheepshout voor steigerplanken' in René de Kam, Frans Kipp en Daan Claessen, *De Utrechtse Domtoren. De trots van de stad* (Utrecht 2014) 89.

Over de herkomst van scheepshout

Esther Jansma, Kristof Haneca, Menne Kosian, 'A dendrochronological reassessment of three Roman boats from Utrecht (the Netherlands): evidence of inland navigation between the lower-Scheldt region in Gallia Belgica and the limes of Germania inferior' in: *Journal of Archaeological Science* 50 (2014) 484-496.