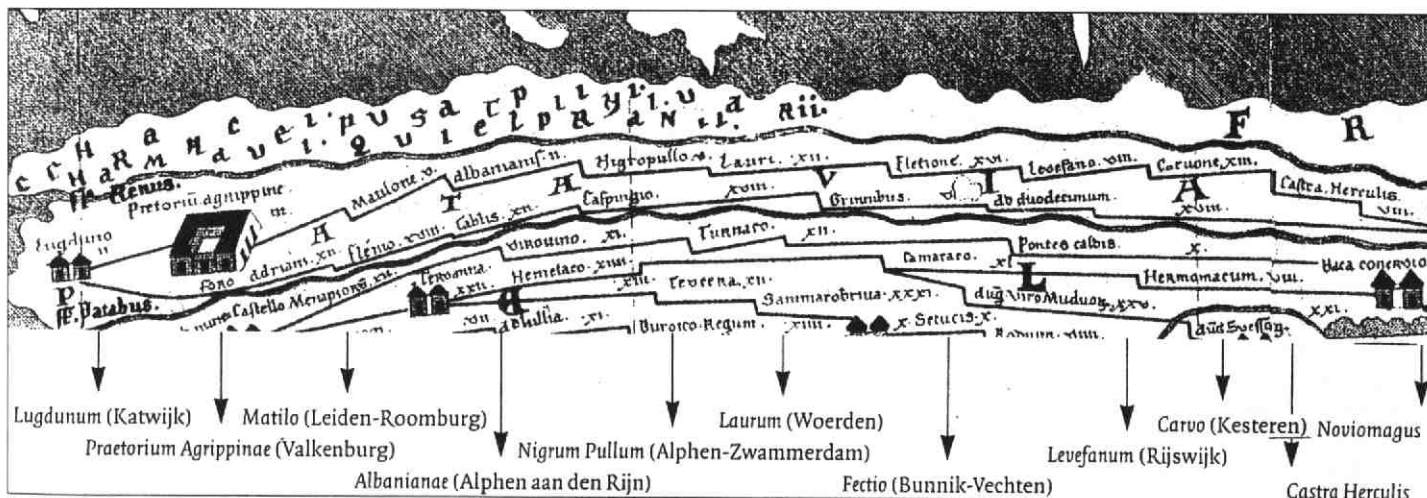


Op zoek naar Fletione

door J.H.J. Joosten

Op een historisch document van de eerste orde, de „Tabula Peutingeriana”, komt tussen Lauri en Levefanum de naam Fletione voor (afb. 1 voorpagina). Zou het kunnen dat de naam Vleuten, in archieven uit de twaalfde eeuw Floeten, Flutene en Fletene, afkomstig is van het Romeinse Fletione 1)? Etymologisch zou het kunnen, maar de gangbare opvatting is toch dat Fletione een verschrijving is van Fectione en in Vechten een gehucht bij Bunnik gezocht moet worden (afb. 2). Zelfs in ons eigen Kabinet in De Meern hangt een overzicht waarop dezelfde opvatting is afgebeeld. Hoewel veel historici vraagtekens zetten 2) komen we de opvatting Fletione=Vechten ook vaak zonder vraagteken tegen. In het boek „De Romeinse rijksgrens, Tilmann Bechert en Willem J.H. Willems”, schrijft Saskia van Dockem: „De vondst van een altaar, gewijd aan de godin Viradecdis door Tongerse schippers die in Fectione verbleven, leidde in 1869 tot de conclusie dat de locatie gekoppeld kon worden aan de naam Fletione op de kaart van Peutinger. Die geldt sindsdien als een verschrijving”. Sinds 1869 is er veel kennis bijgekomen over het landschap en de Romeinse aanwezigheid in ons land en misschien moet bovenstaande opvatting herzien worden. In dit artikel wordt onderzocht of het Castellum op de „Hoge Woerd” bij De Meern niet een betere kandidaat is voor het Romeinse Fletione en het nabij gelegen Vleuten deze naam heeft geërfd. Met de Tabula Peutingeriana in de hand, het „Itinerarium Antonini” in de achterzak en enkele duidelijke uitgangspunten in het hoofd gaan we langs Maas en Rijn in het laat-Romeinse Germania Secunda op reis op zoek naar Fletione. Daar aangekomen kunt u zelf oordelen waar het ligt!



Afb. 2 Uit: De Romeinse rijksgrens

De Werkwijze

Naast de Tabula Peutingeriana (verder afgekort tot TP), een Romeinse reisgids of kaart, is er geen andere bron bekend waarin Fletione voorkomt. Wel is er een 3de eeuwse bron, het Itinerarium Antonini, een reisboek geschreven door een Romeins officier, waarin veel plaatsen voorkomen die ook genoemd worden in de TP met hun onderlinge afstanden. Weinig literatuur heb ik kunnen vinden over de interpretatie van de TP. H. Hettema schrijft in 1938 in zijn boek „De Nederlandsche wateren en plaatsen in den Romeinschen tijd”, een hoofdstuk over de wegen en komt tot een schetskaart, maar hij had nog lang niet die gegevens waarover we nu kunnen beschikken. Veel moest worden verklaard uit verschrijvingen of door mille passum (1500 m) in plaats van leuga (2220 m) te nemen en dan kan veel wat niet lijkt

te kloppen recht worden gepraat. Duidelijke uitgangspunten ontbreken. Nog veel sterker geldt dit voor het boekje „Willibrord, apostel van Noord-Frankrijk”, uitgegeven door de Stichting Albert Delahaye, waarvan de omslag een gedeelte van de TP afbeeldt. De in 1987 overleden archivaris en historicus A. Delahaye identificeert de Renu van de TP niet met de Rijn maar met de Schelde en ziet Fletione en de andere aan de Rijn gelegen plaatsen in Frans Vlaanderen liggen. De vernuftige uitgangspunten, zoals het omdraaien van de noord-zuidoriëntatie lijken me toch weinig gefundeerd. Ze passen niet in het grotere geheel van wegen en rivieren” op de TP.

Meer had ik aan de boekjes Museumstukken II, de Tabula Peutingeriana uitgegeven door de vereniging vrienden van museum Ram. In het ene wordt een 16de

eeuwse kopie van de TP in zijn geheel afgebeeld en in het andere geeft P. Stuart een commentaar; betrekkelijk recent 1991. Hij schrijft over Fletione het volgende:

„Het cijfer achter Lauri is op het origineel niet goed leesbaar doordat er een gat is gekomen. Maar blijkens de gravure uit 1598 is dat getal XII. Dat brengt ons in het ten oosten van Utrecht gelegen Vechten (gem. Bunnik). Op de tabula heet dat Fletione. De overeenkomst in klank heeft wel eens tot de opvatting geleid dat dit Vleuten (ten westen van Utrecht) zou kunnen zijn. Jammer (en merkwaardig) ge-noeg staat Utrecht zelf er niet op. Was dit wel het geval geweest dan bestond het probleem niet. In het Itinerarium Antonini wordt Utrecht wèl genoemd: Traiecto. Fletione moet een verschrijving zijn van Fectione, de naam die sinds 1869 bekend is door de inscriptie op een stenen monu-

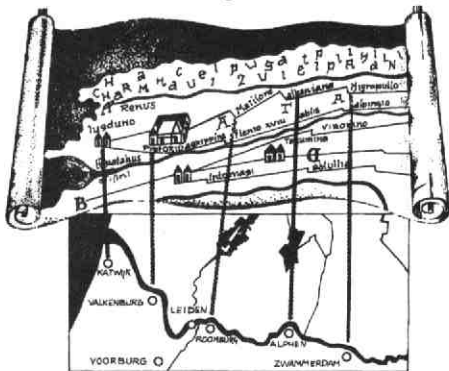
ment dat daar ter ere van de godin *Viradecdis* was opgericht. Na Nijmegen is Vechten de rijkste vindplaats van Romeinse oudheden in ons land. Op grond daarvan had het best een vignet mogen hebben. Maar daarin is de *tabula* nu eenmaal niet consequent."

Er worden vraagtekens gezet. Vleuten wordt als mogelijkheid genoemd. Maar Vechten wordt op grond van de afstand van XII leuga tussen Fletione en Lauri waarschijnlijk geacht. Wel wordt de klankovereenkomst opgemerkt.

We zullen zelf om meer duidelijkheid te krijgen op onderzoek moeten gaan. Er dienen zich dan vier onderzoeksvelden aan die in hun onderlinge samenhang moeten worden bekeken. Daaruit volgen een aantal uitgangspunten waarmee we verder kunnen gaan. De onderzoeksvelden zijn: de interpretatie van de TP, het landschap, de archeologische gegevens en de historische achtergrond.

De Tabula Peutingeriana (TP)

De enige bron waarin Fletione vermeld staat is de Tabula Peutingeriana. De TP is een uit oorspronkelijk 12 aaneen gelijmde stukken perkament bestaande kaart van het hele Romeinse Rijk van Engeland tot India en van de Rijn en Donau in het noorden tot de Sahara in het zuiden. Het eerste segment met Engeland en Spanje is verloren gegaan. Nederland staat er gelukkig nog net op wat nu het eerste segment is. De kaart meet 35 bij 675 cm en kon in opgerolde toestand worden meegenomen (afb. 3). Het



Afb. 3 De Peutingerkaart als boekrol en daaronder een hedendaags kaartje.

zal duidelijk zijn dat de noord-zuid afstanden sterk verkleind zijn en we geen enkele conclusie uit de schaal mogen trekken. De afstanden staan er wel bij en die worden in Gallië waartoe ook onze regio behoorde, gemeten in leugae, ongeveer 2220 m. We spreken dan ook liever van een tabel dan van een kaart. De afstanden werden voor het jaar 200 bemeten in mille passum, duizend dubbelpassen de Romeinse afstandsmaat, ongeveer 1500 m. Bij het Franse Lyon, Lugduno, geheten staat het op de kaart: „usque hic leugas”, tot hier leugae



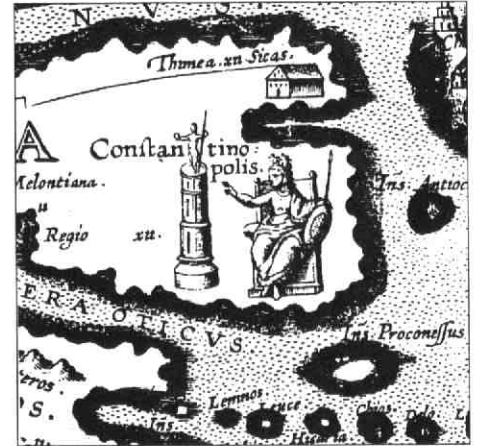
Afb. 4

(afb. 4). We reizen hier kennelijk naar Rome, want er staat niet: „vanaf hier”. De TP dateert dus in ieder geval van na 200. Bij Rijswijk is een mijlpaal gevonden uit 250 waarop de afstand in leuga staat aangegeven; helaas is niet meer leesbaar hoeveel (afb. 5). De TP wordt op paleografi-



Afb. 5 Mijlpaal van Rijswijk (Z.H.) met inscriptie ter ere van keizer Traianus Decius, opgericht in het jaar 250. Op de onderste regel staat de lengtemaat: *leug(a of ae)*. Rijksmuseum van Oudheden te Leiden.

sche gronden gedateerd in de twaalfde of begin dertiende eeuw. Het is echter een kopie die, waarschijnlijk via eerdere afschriften teruggaat op een kaart uit de laat-Romeinse tijd. Deze was op haar beurt gebaseerd op een wereldkaart die tijdens de regering van keizer Augustus omstreeks het begin van onze jaartelling werd vervaardigd en bestemd was om te Rome in een zuilengang te worden aangebracht. De kaart is bijgehouden tot in de vierde eeuw. Let op de naam Constantinopolis: „Constantijnstad”, die omstreeks het jaar 330 de oude naam Byzantium verving (afb. 6). De



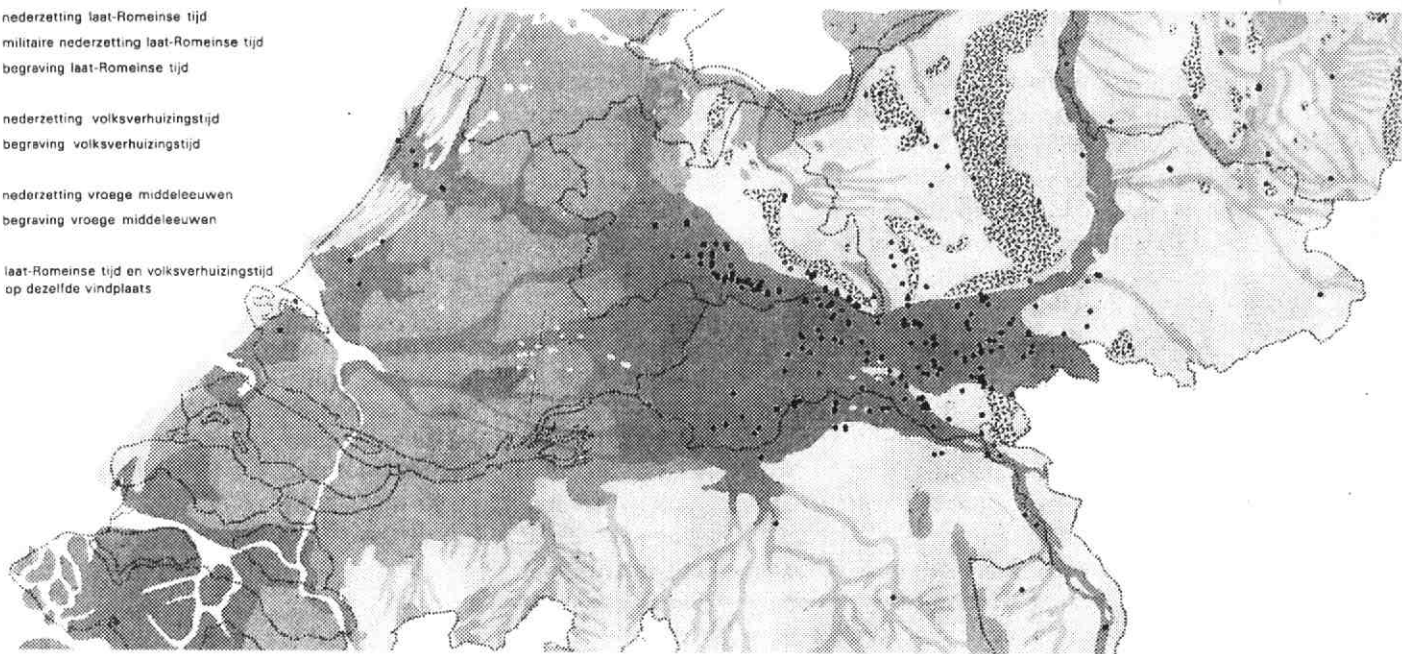
Afb. 6 Constantijnstad.

TP is al eind zestiende eeuw gekopieerd. De grote waarde van deze kopie is dat nadien onleesbaar geworden getallen hierop nog wel goed leesbaar zijn. In museum Kam wordt een van de kopieën bewaard die ik bij mijn onderzoek gebruikte. In het boekje „Museumstukken II, Tabula Peutingeriana” is de kopie toegankelijk. De tweede bron waaruit we kunnen putten is het *Itinerarium Antonini* (afgekort tot IA). Het IA is geschreven door een Romeins militair in de derde eeuw. In dit reisboek staan de afstanden tussen de plaatsen in leuga en de in die plaatsen gelegerde legerafdelingen. Het is helaas niet overal evengoed leesbaar. Fletione staat er niet op maar wel in de buurt aan de zelfde weg gelegen plaatsen. We zullen waar mogelijk het IA gebruiken als een soort second opinion.

Het Landschap

In Nederland hebben de rivieren en de zee een enorme invloed gehad op het landschap (afb. 7). De onbedijkte rivieren veranderden soms van bedding en ook binnen hun stroombedding meanderden ze. De zee had vrij spel. Grote hoeveelheden zand werden aangevoerd dan we weer weggeslagen. De Zuid-Hollandse kust lag tot enkele kilometers verder in zee. De eilanden zijn helemaal niet meer te herkennen. In één estuarium, het Helenium, mondden Scaldis (Schelde), Patavus (Maas), Wahalis (Waal) en de met de Hollandse IJssel

- nederzetting laat-Romeinse tijd
- militaire nederzetting laat-Romeinse tijd
- begraafing laat-Romeinse tijd
- nederzetting volksverhuizingstijd
- begraafing volksverhuizingstijd
- nederzetting vroege middeleeuwen
- begraafing vroege middeleeuwen
- laat-Romeinse tijd en volksverhuizingstijd op dezelfde vindplaats



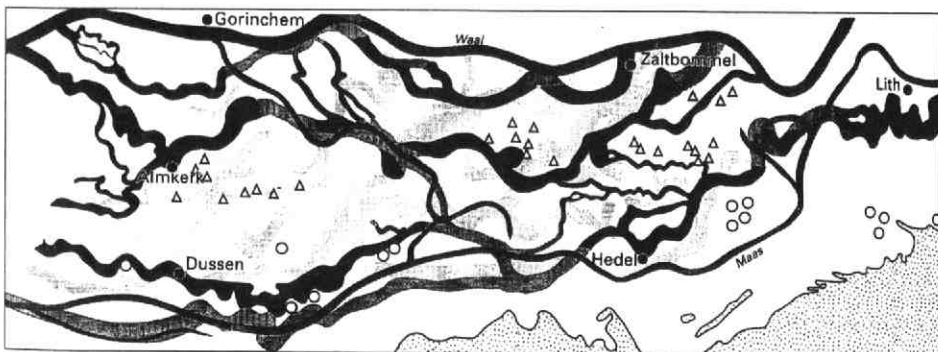
Afb. 7 Laat Romeinse tijd en begin vroege middeleeuwen (270-500 n.C.)

samengevloeiende Lek uit. De Renus (Rijn) stond er, achter de duinen om, ook mee in verbinding via de deels gegraven Corbulogracht. Caesar schrijft er over in „De bello Gallico”: „De Maas... en nadat zij een deel van de Rijn ontvangen heeft dat Waal heet vormt het eiland van de Bataven en mondt niet verder dan 80 Mille Passum (120 km) uit in de oceaan”.

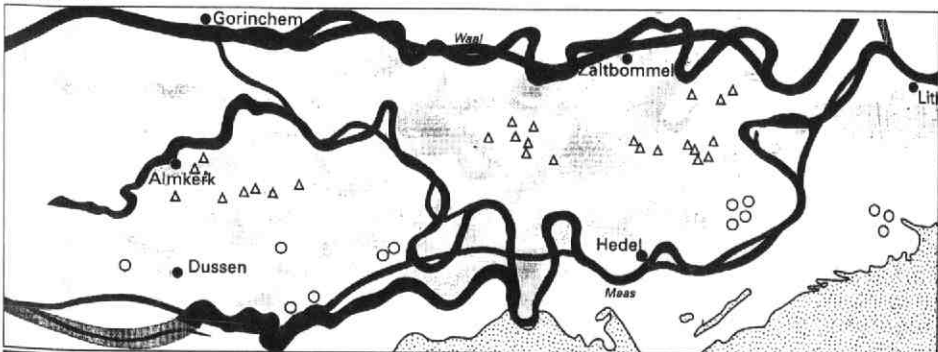
Ook Tacitus schrijft iets over het Helinium: „Er werd een ruimte als van een zeevlakte gekozen, nl daar waar de mond van de Maas de Rijnstroom in de oceaan stort”. Bovenstaande citaten geven de toestand in het begin van de jaartelling weer. De TP dateert van meer dan drie honderd jaar later. En er kan veel veranderen in drie eeuwen. Zo onstonden Lek en Hollandse

IJssel in die periode. Maar ook door ingrijpen van de mens veranderde het landschap toen al. De rivieren waren sterker gaan meanderen door de ontbossing stroomopwaarts (afb. 8). Aardig om te zien op deze afbeelding is dat de Maas ten zuiden van Lith stroomt. Bij Lith-Kessel zijn fundamente van een laat-Romeins bouwwerk gevonden, waarover later.

2000 BP



1000 BP

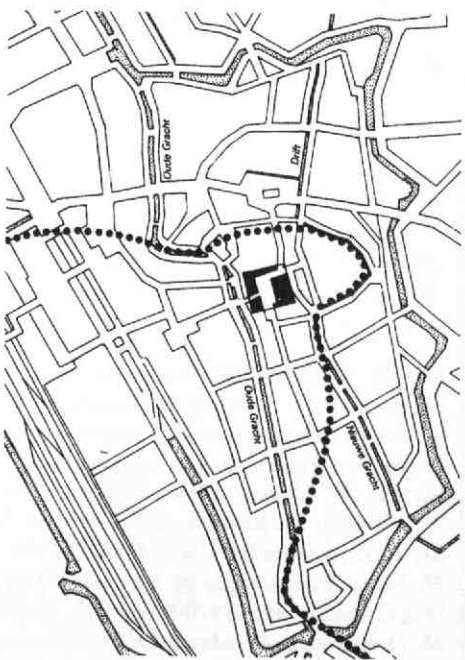


- Actieve riviersystemen
- Oudere riviersystemen
- △ Donken
- Dekzandruggen
- ▨ Veronderstelde rivierloop
- Huidige Waal en Maas
- ▨ Dekzand

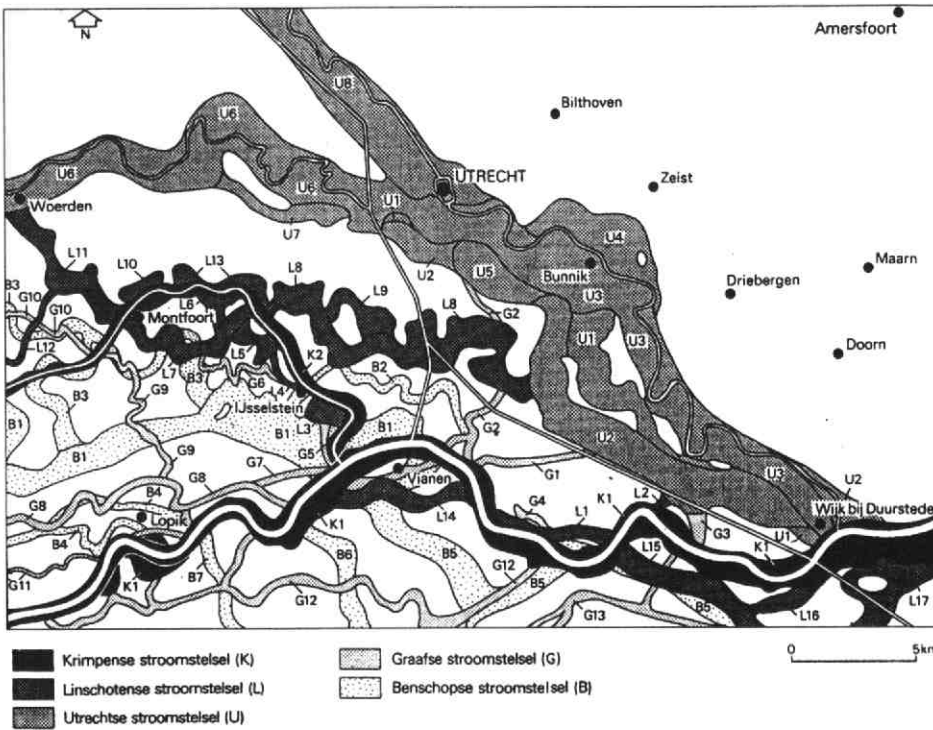
Riviersystemen van de Maas in en rond de Bommelerwaard (naar Weerts & Berendsen 1995). (a) 2000 BP, (b) 1000 BP. Merk op, dat de meanderlengte van de rivieren is toegenomen als gevolg van een grotere piekafvoer.

Afb. 8 De toename van de meanderlengte is geïnterpreteerd als een „toename van de piekafvoer die waarschijnlijk het gevolg is van de ontbossing en ontginning in het bovenstroomse deel van het stroomgebied”. (Berendsen „De vorming van het land” 1996).

De mate waarmee de rivieren kronkelen is belangrijk omdat de wegen in onze gebieden vaak alleen mogelijk zijn op de oeverwallen of op oude stroomruggen. Van nature heeft de Rijn in onze streken een kronkelfactor van 1,5 3). De wegen in Nederland zullen dan ook op sommige plaatsen langs de rivier tot 50% langer kunnen zijn dan de afstand hemelsbreed.



Afb. 9 Loop van de rivier de Rijn door Utrecht rond het jaar 1000.

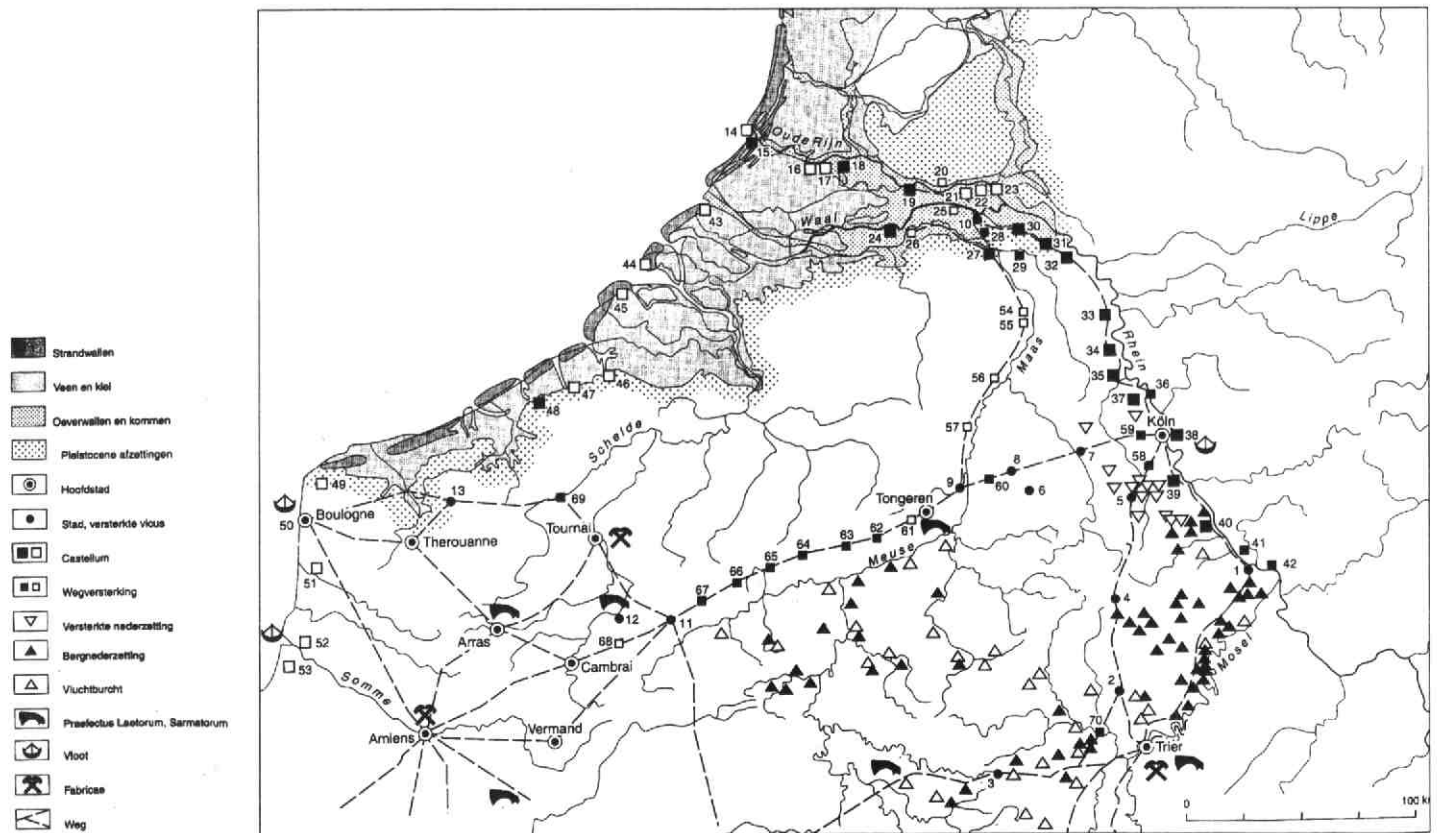


Afb. 10

Het meanderen van de rivieren is er de oorzaak van dat de loop van de rivieren moeilijk te reconstrueren is, ze ploegden hun eigen bedding telkens om waarbij ook sporen van wegen vernietigd werden. Vooral in de zandige ondergrond in het midden en oosten van de provincie Utrecht is dit het geval. In Utrecht zelf is uit het stratenplan nog enigszins de loop van de Rijn te reconstrueren (afb. 9) maar tussen Utrecht en De Meern is het zeer moeilijk. Er is daar ook geen restgeul meer (afb. 10). We zullen dus meestal niet de wegen zelf terugvinden, maar wel, daar de rivier binnen de stroomrug meandert en we ongeveer de kronkel-factor kennen, de vermoedelijke weglengte.

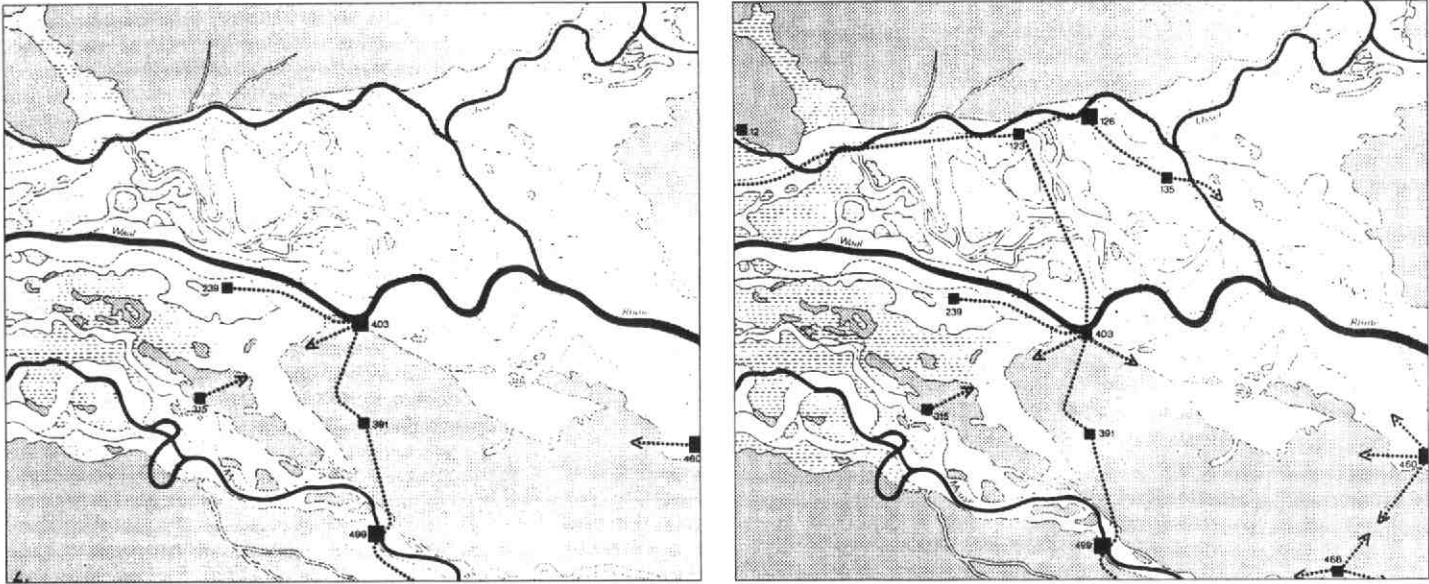
De archeologie

De namen die in de TP voorkomen zullen meestal in de 4de eeuw, de tijd tot waar de TP in ieder geval is bijgewerkt, betekenis hebben gehad. In het boek de Romeinse Rijksgrens uit 1995 vinden we een kaartje die de laat-Romeinse situatie aardig weergeeft (afb. 11). Bij de interpretatie van de



Afb. 11 Het laat-Romeinse grensgebied tussen Moezel en Noordzeekust.

Plaatsnamen 1. Andernach (Autunacum), 2. Bitburg (Beda), 3. Arlon (Orolaunum), 4. Jünkerath (Icorigium), 5. Zulpich (Tolbiacum), 6. Aachen (AquaeGranni), 7. Jülich (Iuliacum), 8. Heerlen (Coriovallum), 9. Maastricht (Traiectum), 10. Nijmegen-Valkhof (Noviomagus), 11. Bavay (Bagacum), 12. Famars (Fanum Martis), 13. Cassel, 14. Brittenburg, 15. Valkenburg, 16. Woerden (Laurum), 17. Vleuten-De Meern, 18. Utrecht (Traiectum), 19. Maurik (Mannaricum), 20. Rhenen, 21. Driel, 22. Arnhem-Meinerswijk (Castra Herculis), 23. Huissen, 24. Rossum, 25. Ewijk, 26. Kessel, 27. Cuijk (Ceulum), 28. Heumensoord, 29. Asperden, 30. Qualburg (Quadriburgium), 31. Kalkar-Altalkar (Burginatum), 32. Xanten (Trice(n)sima(e)), 33. Moers-Asberg (Asciburgium), 34. Krefeld-Gellep (Gelduba), 35. Neuss (Novaesium), 36. Monheim-Haus Bürgel, 37. Dormagen (Durnomagus), 38. Köln-Deutz (Divitia), 39. Bonn (Bonna), 40. Remagen (Rigomagus), 41. Rheinbrohl, 42. Engers, 43. OostVoorne, 44. Westerschouwen, 45. Domburg, 46. Aardenburg, 47. Brugge, 48. Oudenburg, 49. Marquise?, 50. Boulogne, 51. Etaples, 52. LeCrottoy, 53. CapHornu, 54. Lottum, 55. Blerick, 56. Heel, 57. Stokkem, 58. Brühl-Villenhau, 59. Hüchelhoven, 60. Hulsberg, 61. Oreye-Bergilers, 62. Braives (Perniciacum?), 63. Tavier, 64. Cortil-Noirmont, 65. Liberchies I en II (Geminiacum), 66. Morlanwelz I en II, 67. Givry, 68. Bermerain, 69. Courtrai (Cortoriacum), 70. Echternach.



Afb. 12 Possible late-Roman military and/or fortified sites in the eastern river area. Left the situation before and right that after c. AD 350.

■ major fortification ■ minor fortification - - - route

239. Ewijk, 315. Wijchen, 403. Valkhof, 391. Heimersoord, 499. Cuyk, 460. Qualburg, 466. Asperen, 126. Meinderswijk, 123. Driel.
(uit: Willem J.H. Willems/Romans and Batavians).

TP is het voorkomen van 4de eeuwse materiaal op de plaats van de vermoede lokatie natuurlijk een sterke aanbeveling. Opgemerkt kan worden dat op dit kaartje Vechten niet maar Vleuten- de Meern wél voorkomt.

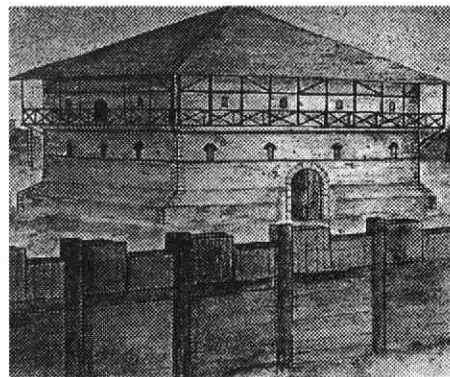
Een andere reconstructie van de laat-Romeinse situatie vinden we in het onderzoek van W.J.H. Willems gepubliceerd in Berichten van de Rijksdienst voor het oudheidkundig Bodemonderzoek uit 1984. Ik heb deze als ondergrond gebruikt voor de reconstructie van het wegenverloop bij Nijmegen (afb. 19). Dat de militaire situatie voor en na 350 nogal wijzigde, ziet u op een afbeelding uit hetzelfde onderzoek (afb. 12). Nijmegen speelde daarin na het jaar 350 nog maar een ondergeschikte rol.

Een complicerende factor is dat laat-Romeinse sporen in vergelijking tot de midden-Romeinse veel minder vaak aanwezig zijn. Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te geven. De totale periode is korter en de Romeinse aanwezigheid minder intensief. Doordat de bevolking in die tijd belangrijk minder groot was, tot minder dan 25% van de periode ervoor, zijn ook de uit handel met de Romeinen verkregen gebruiksvoorwerpen niet zo talrijk. Juist de laatste sporen werden door erosie of door menselijk ingrijpen het eerste aangetast.

De laat-Romeinse situatie

Een reis wordt des te aardiger en interessanter naarmate we meer over de cultuur en het landschap weten. Het is nu niet anders. De noordgrens van het Romeinse rijk, de limes, liep sinds 47 langs de Rijn. Tot het midden van de derde eeuw werd

deze grens met succes verdedigd door legioenen en hulptroepen die gelegerd waren in een reeks forten langs de rivier. In de tweede helft van de derde eeuw braken Germaanse volken door de limes heen en bezetten tijdelijk delen van Germania, de noordelijke provincie van Gallië. Bijna geen fort stond er na 275 meer overeind. Vooral onder keizer Constantijn (301-331) echter werd de orde hersteld, maar hoewel er weer korte rustige perioden aanbraken tijdens welke de grens weer stevig in Romeinse handen was, werd de stabiele situatie van enkele eeuwen eerder, de Pax Romana, niet meer bereikt. De Romeinse legioenen waren nu kleiner en mobieler en werden meer in de diepte opgesteld langs de wegen in kleine sterke forten: „De burgi” (afb. 13). Niet alle castella en castra



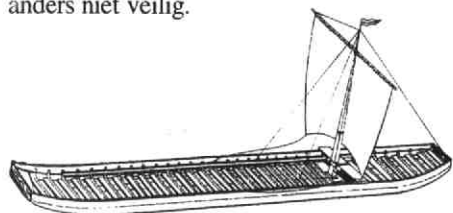
Afb. 13 Voorbeeld van een „Burgus”.

van vroeger werden weer opgebouwd, maar op de puinhopen verrezen vaak nieuwe versterkingen uitgerust met ronde torens. De nieuwe strategie vereiste meer mobiliteit van de legioenen en dus een goede infrastructuur van land- en waterwe-

gen. Zo kreeg de noord-zuidverbinding bij Cuijk een nieuwe brug en talrijke versterkingen op regelmatige afstanden van elkaar. De beveiliging van de waterweg naar Brittannië zal een belangrijke taak geweest zijn van de langs de Rijn gelegen alae (ruiterafdelingen), cohorten en de classis Germanica (de vloot). De situatie toen lijkt in de verte op de militaire situatie in de jaren 1960-90 in Nederland. De NTC (Nederlands Territoriaal Commandant) was toen verantwoordelijk voor het in stand houden van de verbindingen over land, water en spoor met de voor de Weser ontplooidde legers van de NAVO. Men sprak in die tijd van de LOC, de Lines Of Communication.

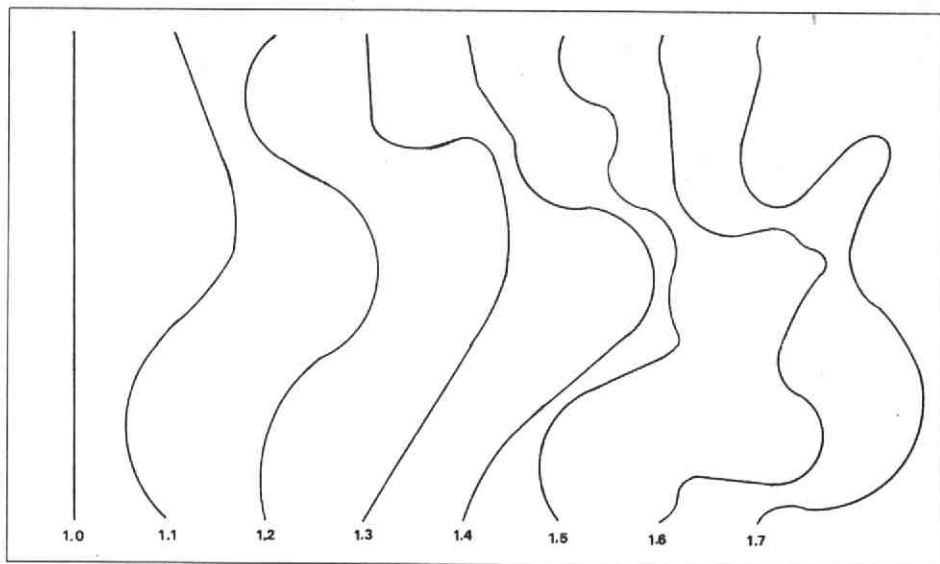
Door de onrust en de hoge waterstanden waren veel autochtonen uit het riviereengebied weggetrokken en hadden hun landbouwgronden onbewerkt achtergelaten. De ontbossing van de bovenloop van de Rijn veroorzaakte veel overstromingen en de rivier meanderde daardoor sterker. Veel wegen die in onze lage landen op de wat hogere oeverwallen van de rivieren liepen, zullen regelmatig verlegd en hersteld zijn. In onze streken rukte het bos nu juist weer op en bedekte de braakliggende akkers. Het voedsel, vooral graan dat vroeger hier verbouwd, werd moest nu uit Brittannië met schepen worden aangevoerd. In 359 vergezelde de Caesar zelf een vloot van 600 graanschepen uit Brittannië via de Rijn naar Germanië om de bijna muitende legionairs te voeden 5). De bescherming van deze transporten zal een belangrijke taak van de Romeinse militie geweest zijn. In het havengebied bij de monding van de Rijn zijn goed beschermde graanopslagplaatsen, horrea, gevonden.

De drukke scheepvaart eiste allerlei voorzieningen als: aanlegplaatsen, overslagfaciliteiten, betonningen etc. De schepen die een geringe diepgang hadden waren tot 40 m lang en dat vereist manoeuvreerruimte. Ze voeren met een weinig zeil en werden geroeid, getrokken, gejaagd of geboomd (afb. 14). Er bestonden zelfs gilden van vaarlieden die bepaalde verbindingen verzorgden 6). Misschien is het eerder genoemde altaar met Fectione erop door zo'n gilde van Tongerse schippers neergezet. In de burgi langs de wegen zijn ook voedselopslagplaatsen gevonden, kennelijk was het anders niet veilig.



Afb. 14 Reconstructie van een Romeinse plathodem waarvan de restanten zijn opgegraven bij Zwammerdam. Het schip is 4,5 m breed, 34 m lang en 1,2 m hoog en had een laadvermogen van 100 ton. (uit: „Op pad met de Romeinen”).

Onze reis gaat dus door, in onze streken, dunbevolkte gebieden met een voor de Romeinen licht vijandige bevolking. De oude wegen die sinds de Pax Romana geen onderhoud meer hebben gehad en langs de rivieren mogelijk deels zijn weggeslagen, worden weer hersteld. Over de oude structuur heen is in midden van de 4de eeuw een nieuwe ontstaan die is aangepast aan de veranderde eisen van beveiliging en mobiliteit. Nadat we de gegevens hebben gecombineerd in een aantal uitgangspunten gaan we Fletione benaderen via twee kanten. Eerst vanaf Rigomagus langs de Rijn, de limes langs en vervolgens langs de Maas om daarna via Lugduno de Rijn stroomopwaards te volgen en Fletione vanuit het westen te benaderen.



Afb. 15 Voorbeelden van „kronkelfactoren”.

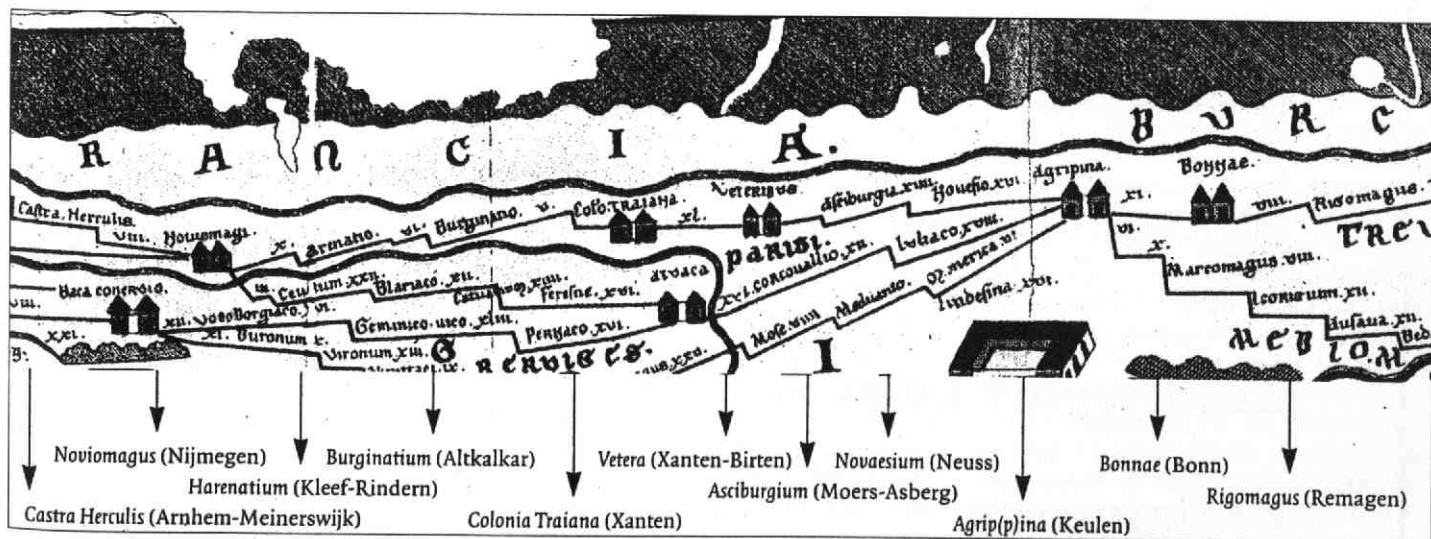
De uitgangspunten

Het probleem bij de interpretatie van de TP is de veelheid van gegevens die in samenhang moet worden gecombineerd. Het landschap speelt daarbij een cruciale rol. Dit bepaalt hoe direct en recht de wegen konden worden aangelegd. Langs de middenloop van Rijn en Maas is dat redelijk goed te overzien, maar in de benedenloop veranderen de rivieren door meanderen en stroomgordelverleggingen, hetgeen de loop van de wegen beïnvloedt. Er zijn in dit gebied bijna geen Romeinse wegen teruggevonden en we moeten door een nauwkeurige reconstructie van het landschap in de tijd dat de kaart gemaakt is en de enkele geschreven bronnen die we hebben, de loop van de wegen en de genoemde plaatsen op de TP zien terug te vinden. Maar er zijn nog veel meer factoren. Hoe is de maker aan zijn gegevens gekomen? Voor wie is de kaart gemaakt? Voor militairen, handelaren, voor controleurs van de keizer, voor de koeriersdiensten of voor reizigers. In welke tijd is de kaart

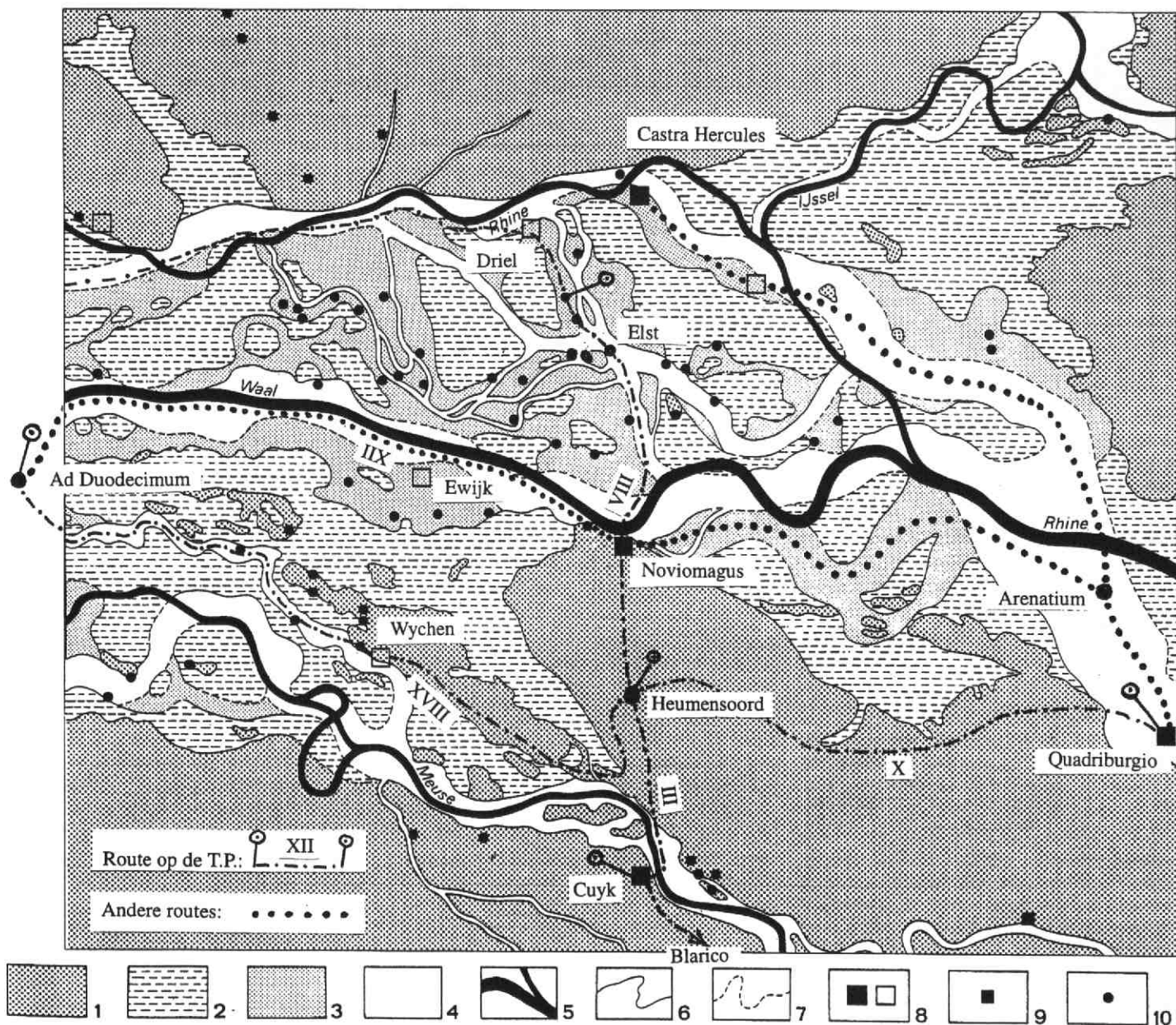
gemaakt? Wat betekenen de symbolen zoals de vignetten en knikken. Hoe is er afgerond? Naar beneden, naar boven of is er doorgeteld. Welke plaatsen zijn opgenomen? Kruispunten, aanlegplaatsen van schepen, belangrijke militaire steunpunten, plaatsen op de grenzen van provincies etc... Lang niet al deze vragen zijn te beantwoorden. Om tot een duidelijke analyse te komen zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Deze heb ik geformuleerd in een aantal uitgangspunten.

- Om greep te krijgen op de invloed van het landschap op de weglengte heb ik de kronkelfactor gedefinieerd als de werkelijke weglengte gedeeld door de afstand hemelsbreed. Een kronkelfactor van 1,13 betekent dan dat de weg 13% langer is dan de verbinding hemelsbreed. Door vergelijking van landschappen kunnen we de lengten van de wegen voorspellen (afb. 15).

- De kaart, in ieder geval ons deel, is gemaakt in de laat-Romeinse tijd tussen 325 en 375. De laat-Romeinse aanwezig-



Afb. 16



The distribution of late-Roman settlements (AD 270- c. 425) in the eastern river area. 1. Pleistocene deposits, 2. floodbasin deposits and peat, 3. bank deposits and pre-Roman channel zone deposits, 4. estimated channel deposits (meanderbelts) related to active river branches, major brooks, and some of the small and in part still active fossil channels, 5. present day river-channels, 6. boundaries of deposits, 7. reconstructed boundaries of deposits, 8. fortified (military) settlement and possible stronghold of unknown status, 9. small fort (bugus), 10. settlement.

Afb. 17 Reconstructie van de wegenloop op de Tabula Peutingeriana ± 350 N.C.

heid in ons land is kort en enkele malen onderbroken en niet erg intensief geweest in vergelijking met de midden-Romeinse periode. Zeker het westen van Germania Secunda was veel minder dicht bevolkt dan tijdens de Pax Romana er zal dus ook minder handel hebben plaats gevonden. Het zal dan ook vaak moeilijk zijn laat-Romeinse aanwezigheid aan te tonen met munten en scherven.

- De TP was in de eerst plaats een reiskaart. In ons land betekent dit dat ook de waterwegen belangrijk zijn. Op de TP genoemde plaatsen zullen naast kruispunten van wegen vaak ook aanlegplaatsen aan vaarwegen zijn. Door de vorm en opzet komen de wegen naar Rome er beter vanaf dan de dwarsverbindingen.

- In Gallië zijn de wegen gemeten in de

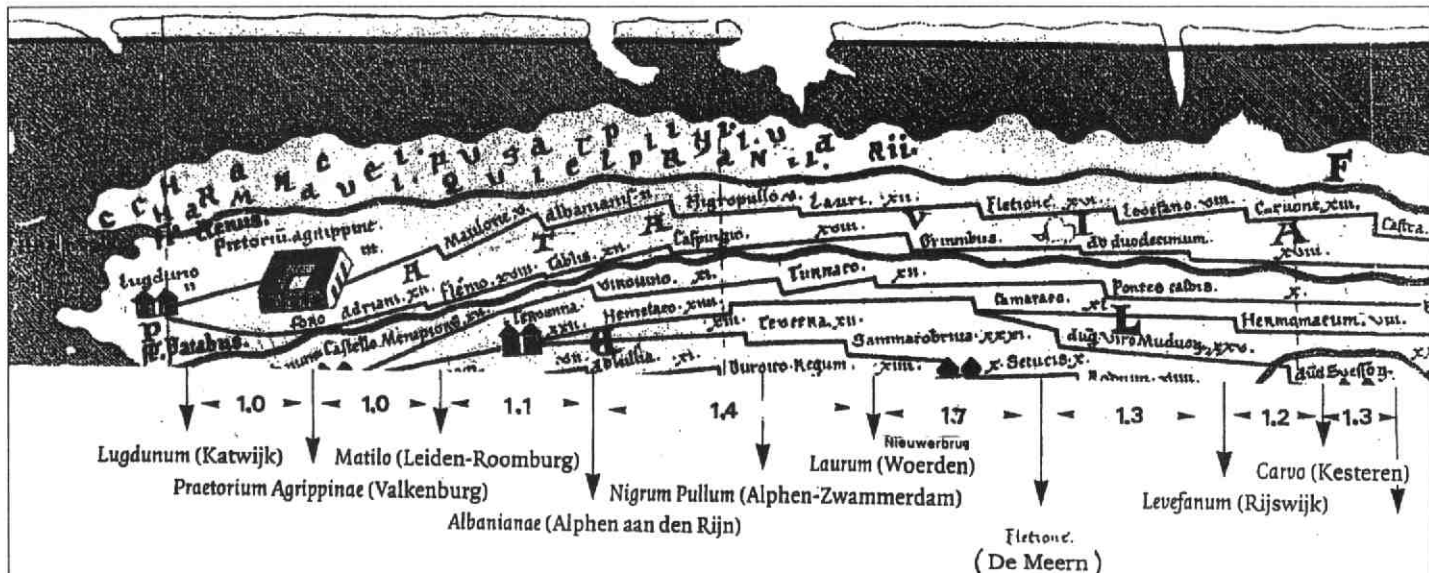
Gallische leuga, ongeveer 2220 m. Opvallend is dat de opgetelde, de cumulatieve afstanden goed kloppen. Niet altijd lijkt er gemeten te zijn van plaats tot plaats, maar tot een nabij gelegen kruispunt of afslag.

- Ik ga er vanuit dat de afstanden op de TP op een enkele aperte verschrijving na, juist zijn.

De Rijnroute naar Fletione

Vanaf Rigomagus (Remagen) tot Arenatio (Rindern) is de weg goed bekend (afb. 16). Veel stukken weg zijn teruggevonden. De ligging van de wegen op het laagterras van het Rijndal maakte een recht verloop mogelijk. De aan deze weg in de TP genoemde plaatsen zijn de laatste jaren allen teruggevonden en hadden, op Arenatium na, een laat-Romeins signatuur. Het duidelijk laat-

Romeinse Quadriburgio (Qualburg) wordt niet genoemd. De kronkelfactoren passen allen goed bij het landschap en de kleine verschillen kunnen door afrondingen verklaard worden. Alleen de XL tussen Veteribus en Colo. Traiana is onbegrijpelijk. (Op de voor de afbeelding 16 gebruikte kopie is tussen Veteribus en Asciburgio de afstand vergeten. Op het origineel staat XIII). Uit andere bronnen is de ligging goed bekend. Het IA vermeldt I leuga, samen met de V leuga tot Burginatio percies gelijk aan de VI die op een andere plaats in het IA genoemd wordt als afstand tussen Veteribus en Burginatio. De tot Arenatio genoemde VI leuga brengen ons niet in die plaats, maar tot een punt even voorbij het al eerder genoemde Quadriburgio. Ik neem aan dat daar de afslag naar Noviomagus (Nijmegen) lag (afb. 17). Een eeuw eerder



Afb. 18 De Rijnroute met „kronkelfactoren”.

zal de limesweg doorgelopen hebben langs de Rijn richting Arnhem, maar de toestand van de Waal en Rijn kan dit onmogelijk of moeilijk gemaakt hebben. De Rijn verplaatste zich naar het westen en de Waal werd steeds breder terwijl ze beiden meer meanderden. Ook kan door de militaire situatie een meer zuidelijke route de voorkeur hebben gehad (zie ook afb. 12). Voor de hand ligt nu dat de weg de zuidelijke Waaloever volgde via Noviomagus, Ad Duodecimum(?) naar Grinnibus(Rossum). Daar spreken echter twee dingen tegen. De afstand tot Ceuclum (Cuyk) III leuga, is dan tekort en zou VI moeten zijn. De afstand van Noviomagus via het onbekende Ad Duodecimum langs de Waal naar Grinnibus (Rossum) is te lang. Een kronkelfactor van 1,5 in dit gebied lijkt me te veel. Er is echter een alternatief. De weg liep langs Heumensoord (Malden) en kruiste daar de belangrijke noord-zuidroute. In Heumensoord is een laat-Romeinse burgus gevonden, hetgeen zo dicht bij het versterkte Ceuclum al duidt op iets bijzonders. Vandaar liep de weg in zuid-westelijke richting om de slecht begaanbare komgronden heen en voegde zich bij Ad Duodecimum bij de Waalroute, bij de 12de leugapaaal gerekend vanaf Noviomagus op de oude weg. Ad Duodecimum betekent bij de twaalfde. De XVIII leuga vanaf Heumensoord naar Ad Duodecimum, dat dan ergens te zuiden van Wamel komt te liggen, levert een kronkelfactor op van ruim 1,4, het gevolg van een omweg om het moeras en het kronkelend verloop van een zijtak van de Maas langs het laat-Romeinse Wijchen. De oorzaak van deze omleiding zou de slechte begaanbaarheid van de Waalroute kunnen zijn. Maar ook het feit dat het militaire zwaartepunt niet meer bij Noviomagus lag maar zich naar het zuiden naar Ceuclum verplaatst had.

Vanaf Noviomagus, waarvan ik verder aanneem dat het kruispunt bij Heumens-

oord bedoeld wordt, gaat de weg verder naar het noorden langs de in onbruik geraakte legerplaats en amfitheater om bij de laat-Romeinse versterking bij het Valkhof de Waal over te steken. Even voorbij Elst lag de afslag naar Castra Herculis, een belangrijke Romeinse versterking in die tijd. Ook hier wordt niet tot de plaats zelf gerekend, deze ligt 2 leuga van de afslag, maar tot het kruispunt. Vandaar volgt de weg de zuidelijke Rijnoever langs Caruone (Kesteren) naar Levefano (Rijswijk, tegenover Wijk bij Duurstede in Gelderland (afb. 18). De kronkelfactoren zijn in overeenstemming met het landschap: 1,3 en 1,2. Nu wordt het spannend. Na Levefano is het XVI leuga = 36 km naar Fletione. Vechten bij Bunnik ligt op 15 km en dat levert een kronkelfactor op van 2,4. En zelfs bij de hevig kronkelende Kromme Rijn is dat te veel, temeer daar er een goede andere route is over de erlangs gelegen oude stroomrug waarop vele Romeinse vondsten gedaan zijn (zie afb. 10). Een kronkelfactor van 1,2 lijkt beter te passen op het traject tussen Rijswijk en Utrecht. Hoewel Utrecht niet genoemd wordt op de TP neem ik aan dat de weg door Traiectum loopt. Tussen Utrecht en de Meern is er geen oude stroomrug en moet een kronkelfactor van zeker 1,3 verwacht worden. De afstanden, hemelsbreed, Rijswijk-Domtoren en Domtoren-De Meern van 22 en 7 km geven het volgende rekensommetje voor de verwachte weglengte: „ $22 \times 1,2 + 7 \times 1,3 = 35,5 \text{ km}$ ”. En dat is precies XVI leuga!

Voorlopige conclusie na deze tocht kan zijn, dat de TP op een onbegrijpelijke xL na tussen Veteribus en Colo.Traiana, een betrouwbare reisgids geweest is. Bij Arenatio, Noviomagus en Castra Herculis is niet gemeten vanaf het centrum maar vanaf een nabij gelegen kruispunt. Alle afstanden zijn correct als we aannemen dat Fletione in De Meern gezocht moet worden.

Vrijwel alle in de TP genoemde plaatsen hebben laat-Romeinse sporen.

Via de Maas-route benaderen we Fletione nog een keer en kunnen de uitgangspunten opnieuw getoetst worden.

De zuidelijke route langs de Maas

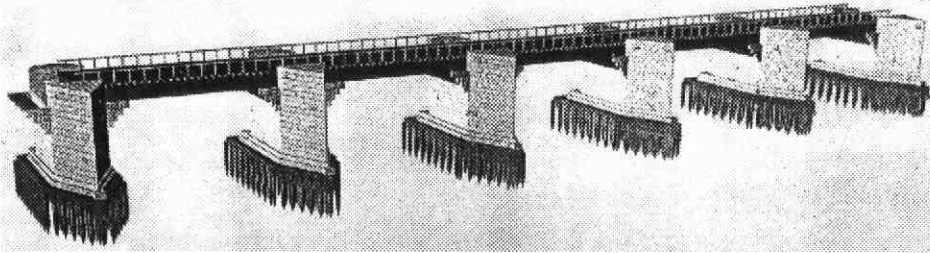
Bij de noordelijke route heb ik drie keer aangenomen dat niet vanaf de plaats zelf maar vanaf een nabij gelegen kruispunt afslag gemeten is: bij Rindern, Noviomagus en Castra Herculis, net als dat op moderne kaarten het geval is. Bij de zuidelijke route komt zoiets ook voor bij Atuaca. Gelukkig is de route daar beter bekend en ondersteunen de TP en het IA elkaar.

We vertrekken uit de laat-Romeinse stad Colonia Agripina met zijn prachtige stenen brug die de zojuist afgebouwde vesting Devitia, met zijn voor die tijd typische ronde torens, met de stad verbindt. De weg naar Coriovallis (Heerlen) via Iuliaco (Jülich) is recht en de kronkelfactor van 0,96 op het gedeelte tot Iuliaco is door een afronding te verklaren. Anders is het op het gedeelte tussen Coriovallio en Atuaca (Tongeren). De XVI leuga zijn onvoldoende om Atuaca te bereiken - zelfs als we aannemen dat de weg kaarsrecht is - en we komen in een punt dat III leuga ten noordoosten van Tongeren ligt, als we rekening houden met een kronkelfactor van 1,1 gezien het heuvelachtige landschap en een lichte omweg over de brug bij het laat-Romeinse Maastricht. Dit is in perfecte overeenstemming met de afstand naar Pernaco (= Perniciacum = Braives? zie afb. 11) die anders precies die 3 leuga te kort zou zijn.

De TP is kennelijk niet bedoeld als detailkaart waarop lokaal precies de wegensituatie is afgebeeld. Dit leidt ertoe dat kruispunten genoemd worden naar de nabij gelegen plaats.

Vanaf het kruispunt bij Atuaca gaan we langs de linker Maasoever via Feresne en

Catualium naar Blarico. (Blerick) Voor de eerste twee worden wel eens Stokkem en Heel genoemd. Het laatste stuk langs de Maas brengt ons in Ceuclum (Cuyk). Over het hele traject is de kronkelfactor ongeveer 1,2. We zien dat het reizen langs de rivieren hier al een aanzienlijke verlenging van de wegen ten gevolge heeft. We steken over de mooie brug bij Ceuclum de Maas over (afb. 19). Een brug met een lengte van 250 m! In Heumensoord bij de burgus



Afb. 19 Brug bij Cuyk (uit: „De Romeinse Rijksgrens”).

slaan we linksaf richting Ad Duodecimum waar we bij de twaalfde leugapaal van de oude weg langs de Waal aankomen. Daar linksaf naar Grinnibus (Rossum). We passeren bij Lith-Kessel een versterking, die misschien gebouwd is met resten van de 7 km verder te zuiden van de Maas gelegen tempel van Empel. Steen was schaars in dit gebied. In Grinnibus zijn resten gevonden die duiden op een laat-Romeinse versterking. Hier naderden Maas en Waal elkaar zeer dicht en hebben mogelijk met elkaar in verbinding gestaan. De rest van de Maasroute is moeilijk te volgen. Vele rivieren en zijrivieren moeten worden overgestoken (zie afb. 8). Verdelen we de kronkelfactor min of meer regelmatig over dit gebied en houden we de noordelijke Maasoever en daarna de zuidoever van het Helenium aan, dan ligt Caspingio ergens ten zuiden van Gorinchem en Tablis ten zuiden van Dordrecht in de buurt van 's-Gravendeel. Flenio zal dan iets ten oosten van Vlaardingen liggen bij Maassluis. Dit levert op deze trajecten een gemiddelde kronkelfactor op van ruim 1,3. Plaatselijk kan die natuurlijk veel hoger zijn. In het noorden van de Hoekse Waard, daar waarover de weg loopt, zijn Romeinse munten gevonden. Een duidelijke laat-Romeinse aanwezigheid is nog niet aangetoond, maar misschien ook niet te verwachten gezien de activiteit van de rivieren en de zee in dit gebied. Vanaf Flenio komen we op bekend terrein, het leefgebied van de Caninefaten. Hun aantal is in deze periode waarschijnlijk sterk afgenomen. Om het moeras te mijden loopt de weg over Poeldijk en Rijswijk. In Rijswijk is de leugapaal gevonden. De kronkelfactor van 1,1 is weer in overeenstemming met het landschap. We komen aan in Forum Hadriana (Voorburg). Via het op onbekende afstan-

liggende Lugduno pakken we de Rijnroute weer op en benaderen we Fletione vanuit het westen.

Conclusie na deze reis. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan de in de TP genoemde afstanden. Laat-Romeinse sporen ontbreken soms. Bij Atuaca is gemeten vanuit een nabij gelegen kruispunt. De kronkelfactor van de wegen langs de rivieren kan flink oplopen, tot zeker boven de 1.3.

Weer terug naar Fletione

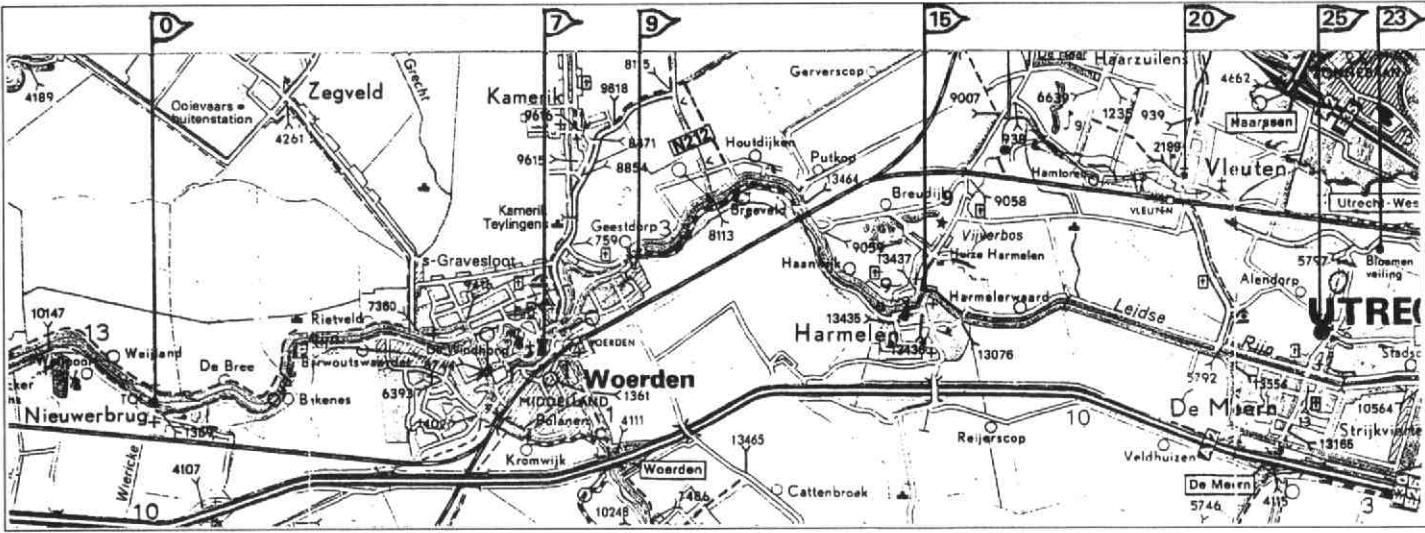
Over het eerste deel van de weg van Lugduno naar Fletione is iedereen het wel eens. Er zijn zelfs hele stukken van de weg teruggevonden. Van de kust tot Bodegraven is het tracé door de restanten van schelpgruis en grind in het veld goed te volgen 7). Maar vanaf Bodegraven wordt het onduidelijker, vooral vanaf Harmelen is de Romeinse Rijn moeilijk te volgen. Ik doe toch een poging want op dit deel moet Fletione liggen.

We beginnen in Lugduno dat nu ongeveer een kilometer in zee ligt. In de middeleeuwen zijn bij zeer laag water de restanten verschillende keren zichtbaar geweest. Ortelius heeft er in 1581 een gravu-

re van gemaakt (afb. 20). Het vierkante grondplan in het midden is een horreum, een graanopslagplaats, een aanwijzing voor een laat-Romeinse aanwezigheid. In de vierde eeuw was er een levendige handel in graan uit Brittannië. Misschien door de ontvolking van dit gebied, die in de late derde eeuw was ingezet, waren de Romeinen afhankelijk geworden van voedselimporten. Langs de oeverwallen van het estuarium van de Rijn brengt de weg ons II leuga verder bij Pretorium Agrippine. Op de TP voorzien van een vignet dat meestal gebruikt wordt bij badplaatsen, het was op de zandige stranden wellicht goed toeven. De vele kreken die hier uitkomen waren goede insteekhavens en geschikt voor allerlei andere havenactiviteiten. Ook hier weer twee horrea uit de laat-Romeinse periode. We gaan verder langs de oever naar Matilone III leuga verder. Matilone ligt op het punt waar de fossa Corbulo in de Rijn uitkomt. Dit vroeg-Romeinse kanaal vormde samen met natuurlijke waterlopen een verbinding met het Helenium en mondde ergens bij het huidige Vlaardingen uit. Daar lag Flenio zoals we eerder gezien hebben. We komen nu in het veen. De weg volgde hier nauwkeurig de smalle zuidelijke oeverwal en had noodzakelijk een slingerend verloop 8). Vijf leuga verder komen we in Albamanis, het huidige Alphen. Na Albamanis volgt Nigropullo, Zwammerdam, II leuga verder. In de derde eeuw nog waren hier veel havenactiviteiten, er zijn heel wat boten opgegraven en een beschoeiing. Laat-Romeinse vondsten zijn hier nog niet gedaan. Fletione komt in zicht, maar eerst nog V leuga verder Lauri! Vijf leuga is ongeveer 11 km en dat brengt ons in Nieuwerbrug en niet in Woerden. Er zijn in Bodegraven en in Woerden vondsten gedaan maar bij mijn weten niet in



Afb. 20 De Brittenburg, toen „Lugduno”. Gravure door A. Ortelius (1581).

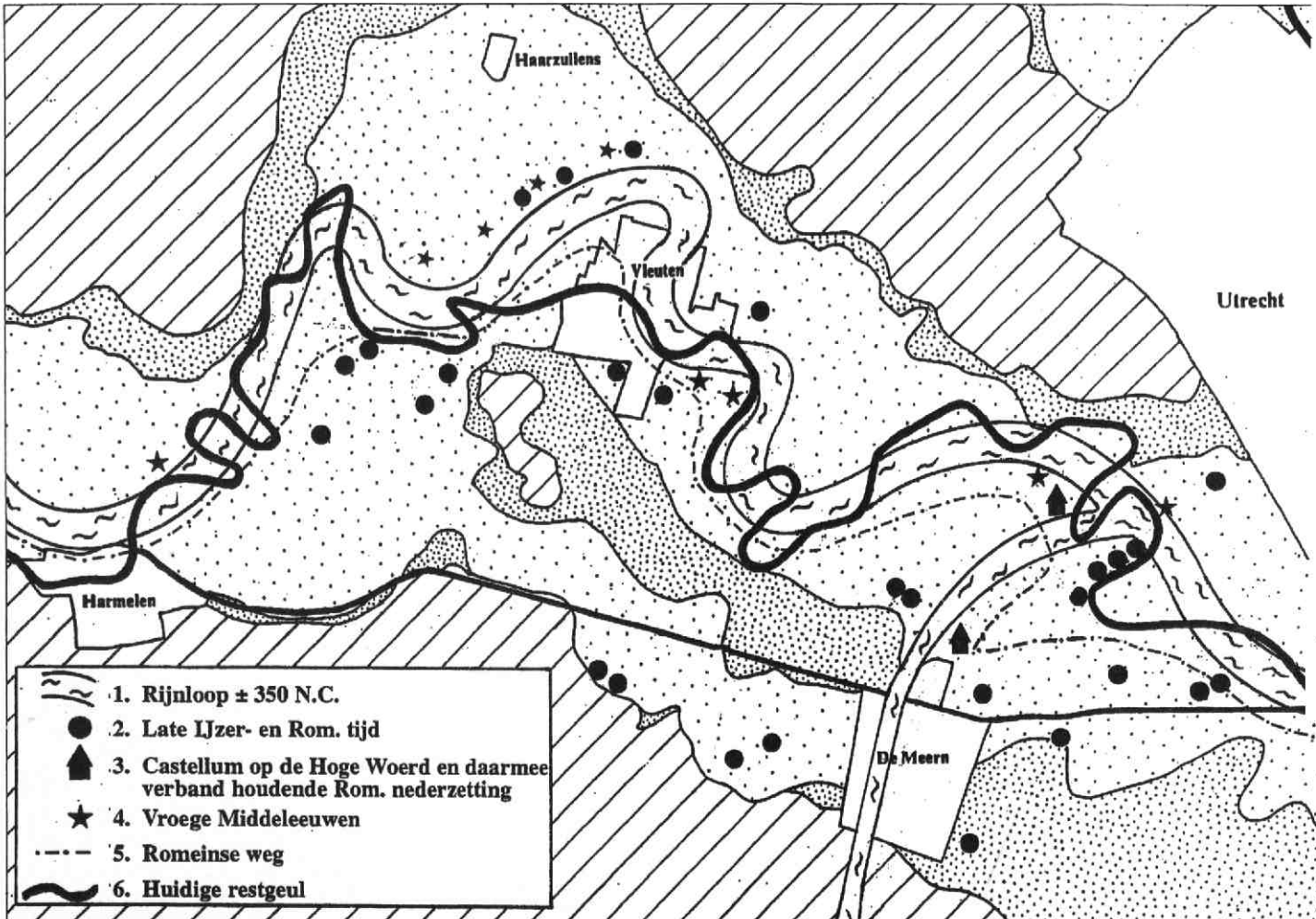


Afb. 21 De vlaggetjes geven de afstand langs de Rijn vanaf Lauri (Nieuwerbrug) aan. (1 cm = 1 km)

Nieuwerbrug. Toch neem ik aan dat vanaf hier verder geteld is. Wellicht was hier een aanlegplaats of een ander markant punt. Nu komt het moeilijkste deel de XII leuga naar Fletione: een kleine 27 km. Hemelsbreed is de afstand bijna 16 km hetgeen een kronkelfactor van bijna 1,7 zal opleveren. We volgen de route met de kaart ernaast (afb. 21, 1 cm=1 km). Op het eerste stuk is de loop van de Oude Rijn niet zoveel gewijzigd. In het veen meanderen de rivieren niet zo sterk

als in de zandige ondergrond bij Vleuten. Eerst 7 km naar Woerden, Breeveld 3 km, Harmelen 4 km, samen 14 km. We zijn over de helft. In de Romeinse tijd was de Leidse Rijn nog niet gegraven en we moeten nu verder de oude loop van de Rijn volgen. De loop van dit gedeelte van de Rijn is onzeker. Globaal echter ligt in de loop vast (afb. 22). Bij Harmelen 3 km naar het noorden naar „de Wel”, bij de ingang van het golfterrein van Haarzuilen, 5 km naar het oosten tot de

bloemenveiling en vandaar 1,5 km naar het zuiden tot de Hoge Woerd. Gaan we ervan uit dat door het sterke meanderende verloop een kronkelfactor van 1,3 een redelijke schatting is dan is de afstand van de weg van Harmelen tot de Hoge Woerd 9,5 maal 1,3 is 12,5 km. Samen met de 14 km tot Harmelen 26,5 km. Dit komt goed overeen met de kleine 27 km van de T.P. ! Met de auto heb ik dit traject gereden en ik kwam uit op precies 25 km.



Afb. 22 Reconstructie Rijnloop ± 350 N.C. tussen Harmelen en De Meern.



Afb. 23 In juni 1993 werd bij de aanleg van een veetunnel circa één kilometer ten zuiden van de Rijksweg A12, het profiel van de Meerndijk en een oudere, circa 25 m brede geul archeologisch onderzocht. Het oudste dijklichaam is deels opgeworpen op de westelijke vulling van deze waterloop en deels op de westelijke oever van deze waterloop, die in de Romeinse tijd functioneerde. Mogelijk maakte men hierbij gebruik van de klei van de top van de opvulling van deze geul. De waterloop is op het punt waar in juni 1993 de dwarsdoorsnede is gemaakt, schijnbaar van natuurlijke oorsprong. In ieder geval is de geul in vrij korte tijd, op natuurlijke wijze dichtgeslibd. Ten tijde van de ontginning in de twaalfde eeuw was ze al niet meer in het landschap zichtbaar, aangezien bij verkalving van het gebied er geen rekening mee werd gehouden. Pas door de oxydatie van het veen moet ze zichtbaar zijn geworden om als „fundering” te dienen voor de aanleg van de in 1279 voor het eerst genoemde Meerndijk. Nader onderzoek moet uitwijzen of genoemde waterloop, ook verder noordelijk, richting De Meern, van natuurlijke oorsprong is. Een aantal aanwijzingen doet vermoeden dat delen van deze voor-malige waterloop gegraven of gekanaliseerd zijn.

Fletione nader bekeken

Vondsten op de Hoge Woerd en op het parkeerterrein bij de bloemenveiling aan de Utrechtseweg duiden op laat-Romeinse activiteiten. Op de hoge Woerd zijn munten gevonden uit 330-340 en enkele vierde- en vijfde-eeuwse scherven. In 1993 is een waterloop aangetoond met een enkele tweede en derde eeuwse scherf. Deze gedeeltelijk gegraven waterloop verbond mogelijk de Rijn met de IJssel en deze stond weer in verbinding met de Lek die in die tijd juist aan belang begon te winnen. Mogelijk was er dus scheepvaart van Levefanum naar Fletione via deze „bypass”, die de door sterke kronkels slecht bevaarbare Rijn, de latere Kromme Rijn, omzeilde. Dit verklaart misschien tevens waarom Fectione en Traiectum niet op de TP staan. Fletione was dus misschien een knooppunt van waterwegen. De waterloop die mogelijk aanvankelijk is gegraven om het achterland te ontsluiten is - toen Lek en IJssel in de laat-Romeinse tijd bevaarbaar werden - gebruikt als verbindingskanaal. Er zijn aanwijzingen dat de bewoning zich na het vertrek van de Romeinen heeft voortgezet op het terrein achter de bloemenveiling en op de hoge Woerd. Langs een oude restgeul in de omgeving van het Haarpad is een hele reeks van vroeg-middeleeuw-

se sporen aangetroffen uit begin zevende eeuw en mogelijk eerder 9). Het is mogelijk dat de naam Fletione eerst overgenomen is door het gebied bij de bloemenveiling en vervolgens, toen de bewoning zich langs de hele rivier uitbreidde, aan het hele gebied en tenslotte aan het dorp dat zich midden in dat gebied vormde.

Hoewel er veel onzekerheden zijn en er nog veel onderzoek gedaan moet worden lijkt me dat Fletione eerder gezocht moet worden in Vleuten, en ik bedoel dan het castellum in de Meern, dan in Vechten. Alle afstanden op de TP zijn in overeenstemming met het landschap. De hoge kronkelfactor van 1,7 tussen Nieuwerbrug (Lauri) en De Meern (Fletione) geeft, indien we de afstand hemelsbreed langs de bedding meten, een kronkelfactor van 1,3. (Eigenlijk werken we hier dan met de sinuositeitsindex. H.J.A. Berendsen in Fysisch-Geografisch onderzoek). De continuïteit in de bewoning is er, zodat Fletione zich tot Vleuten kon ontwikkelen. De laat-Romeinse vondsten zijn bescheiden, hetgeen gezien het afvletten ook verwacht mocht worden, maar niet vrijwel geheel afwezig zoals in Vechten. Het wordt langzamerhand tijd dat de bordjes in het Kabinet van de Historische vereniging in De Meern worden verhangen.

Noten

1. Vleuten De Meern. Geschiedenis en historische bebouwing. Otto Wttewaal. Blz. 14
2. Museumstukken II. De Tabula Peutingeriana, commentaar. P. Stuart. Blz. 17
3. Fysisch Geografisch onderzoek 1996 H.J.A. Berendsen. Blz. 176-177.
4. Berichten van de Rijksdienst voor oudheidkundig bodemonderzoek 1984. Romans and batavians. W.J.H. Willems. Blz.59.
5. Zie noot 4 blz. 277.
6. Römerwege 1992 ISBN 3-7165-0852-7 Benteli Verlag Bern. Blz. 100.
7. Romeinse Rijksgrens 1995 Onder redactie van Tilman, Bechert en W.J.H. Willems, Blz. 90.
8. Zie noot 7. Blz. 89.
9. Archeologische kartering Vleuten-Haarzuilens Campagnes 1994-1995. Haarpad en omgeving. E. Graafstal. Blz.25