

Archeologisch onderzoek Oudenaarde Holleweg

Ruben Willaert bvba

Bloemisterijstraat 6

B-8340 Sijsele

T 0032 50 36 28 20

F 0032 50 50 00 19

info@rubenwillaert.be

www.rubenwillaert.be

Colofon

Ruben Willaert bvba

Auteur: T. Boncquet & J. De Gryse

Foto's en tekeningen: Ruben Willaert bvba

In opdracht van: Agentschap Wegen en Verkeer

D/2014/12.814/7

© Ruben Willaert bvba, Sijsele, 2014

Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of welke wijze dan ook zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van Ruben Willaert bvba.

Ruben Willaert bvba aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

INHOUD

Inhoud.....	3
1. Inleiding	7
1.1. Kader	7
1.2. Onderzoekspzetz en uitgangspunten	7
1.3. Ruimtelijke situering	8
1.3.1. Algemeen	8
1.3.2. Fysische geografie	8
1.4. Archeologische verwachting	10
1.5. Holle wegen: historische genese	12
2. Desktoponderzoek (A. Mertens (Bom-be)).....	13
2.1. Werkmethode	13
2.2. Onderzoeksvragen.....	13
2.3. Cartografisch materiaal	14
2.3.1. Kadasterplan Popp (midden 19de eeuw).....	14
2.3.2. Ferraris (ca. 1778)	16
2.3.3. Leclerkaart 1783-1784 - kopie kaart Horenbault van 1612	16
2.3.4. Historische perceelindelingen ten opzichte van het wegtracé	18
2.4. Archivalisch en archeologisch onderzoek	19
2.4.1. Bewoning langsheen het wegtracé	19
2.4.2. Romeinse voorloper ?	19
2.4.3. Conclusie	21
3. Archeologisch onderzoek.....	22
3.1. Algemeen	22
3.2. Aanleg en documentatie van de proefsleuven	23
3.3. Uitwerking en databeheer	23
4. Resultaten	24
4.1. Archeologische waarnemingen	24
4.2. Bodemkundige waarnemingen	28
5. Conclusies en aanbevelingen	35
5.1. Conclusies.....	35
5.2. Aanbevelingen.....	36
6. Bibliografie	37

 Administratieve gegevens van het onderzoeksgebied

Provincie:	Oost-Vlaanderen
Gemeente:	Oudenaarde
Kadastrale gegevens:	Openbaar domein
Opdrachtgever:	Agentschap Wegen en Verkeer
Projectverantwoordelijke: (vergunninghouder):	Janiek De Gryse Ruben Willaert bvba T: 050/36 28 20 E: info@rubenwillaert.be
Bevoegde overheid:	Agentschap Onroerend Erfgoed Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 91 9000 Gent T: 09/276 24 51 E: stani.vandecatsye@rwo.vlaanderen.be
Wetenschappelijke begeleiding:	
Metaaldetectie:	Tom Boncquet
Nr. opgravingsvergunning:	2014/218
Nr. vergunning metaaldetectie	2014/218 (2)
Projectcode:	OUHO14
Uitvoering van het veldwerk:	23/6/2014 – 25/6/2014
Beheer en plaats documentatie:	
Beheer en plaats van stalen en vondsten:	
Opp. Projectgebied:	Ca. 7340m ²
Opp. Onderzocht gebied:	73m ²
Coördinaten projectgebied:	NO: 99117,749(X) – 170577,782(Y) NW: 99046,431(X) – 170571,082(Y) ZW: 99623,490(X) – 169217,368(Y) ZO: 99691,540(X) – 169226,863(Y)

 Omschrijving van de onderzoeksopdracht

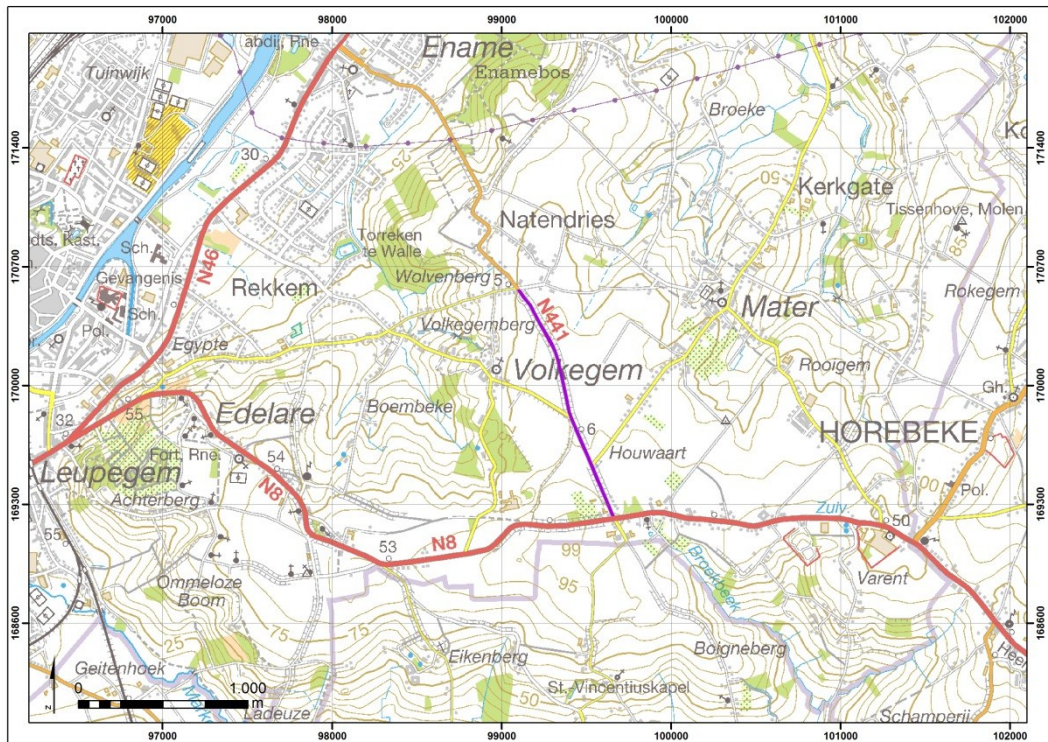
Bijzondere voorwaarden:	Bijzondere voorwaarden bij de vergunning voor een archeologische opgraving: Oudenaarde, Holleweg (2014/218)
Archeologische verwachting:	Cfr. 1.4. Archeologische verwachting
Wetenschappelijke vraagstelling:	Cfr. 1.2. Onderzoeksopzet en uitgangspunten
Aanleiding tot het onderzoek:	Cfr. 1.1. Kader
Eventuele randvoorwaarden:	Nvt

Eventuele raadpleging van specialisten

Omschrijving van de inbreng van specialisten als hun advies werd ingewonnen bij substantiële staalname voor specialistisch onderzoek: nvt

Omschrijving van de inbreng van specialisten als zij betrokken worden bij de conservatie: nvt

Omschrijving van de algemene wetenschappelijke advisering door personen die buiten het project stonden: nvt



Figuur 1. Situering projectgebied op de topografische kaart (paars)



Figuur 2. Sfeerfoto Holleweg

1. INLEIDING

1.1. KADER

Het Agentschap Wegen en Verkeer plant de heraanleg van de wegverharding van de Holleweg in Oudenaarde in functie van rioleringswerken. Gelet op de bescherming van de Holleweg als monument vanuit industrieel-archeologisch oogpunt, de relatief onbekende maar vermoedelijk complexe ontstaansgeschiedenis en de negatieve impact van de geplande werken op de archeologische erfgoedwaarden, werd door Onroerend Erfgoed een archeologisch onderzoek geadviseerd. Tot op heden is er immers slechts weinig informatie bekend m.b.t. de historische genese van dit wegtracé.

Het onderzoek vond plaats in een beschermd monument (MB 30-3-1995).

De opgraving werd uitgevoerd door het archeologisch projectbureau Ruben Willaert bvba in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het terreinwerk is uitgevoerd tussen 23 en 25 juni 2014. Uitwerking en rapportage van de onderzoeksresultaten zijn uitgevoerd tussen 30 juni en 11 juli 2014.

Het veldwerk en de uitwerking van de onderzoeksresultaten zijn uitgevoerd door T. Boncquet en J. De Gryse. Het onderzoek is administratief begeleid door S. Vandecatsye (erfgoedconsulent OE). Wetenschappelijke ondersteuning en informatie met betrekking tot het project werden voorzien door dr. R. Langohr (ASDIS) en G. Tack (OE). De terreininventarisatie is uitgevoerd in samenwerking met landmeter G. Barbier (AR-TO). Het kraanwerk is uitgevoerd door kraanfirma L. Willems.

1.2. ONDERZOEKSOPZET EN UITGANGSPUNTEN

Doel van onderhavig onderzoek was het verkrijgen van stratigrafisch inzicht in de opbouw van het wegtracé of eventuele aangrenzende structuren.

Uitgangspunten voor het onderzoek vormden de bijzondere voorwaarden opgenomen in de vergunning voor uitvoering van een archeologische opgraving 2014/218.

Het archeologisch onderzoek viel uiteen in een beperkt historisch onderzoek en de aanleg van profielputten, verdeeld over het wegtracé. Voor elk deelonderzoek werden onderzoeksvragen geformuleerd.

Onderzoeksvragen tijdens de bureaustudie:

- Wat zijn de gekende historische gegevens m.b.t. het wegtracé?
- Hoe verhouden de historische perceelindelingen zich t.o.v. de inplanting van het wegtracé?
- Welke bijkomende onderzoeksvragen kunnen op basis van het historisch onderzoek geformuleerd worden in functie van het archeologisch onderzoek?
- Zijn er aanbevelingen of aanpassingen te formuleren inzake inplanting van de werkputten in functie van de historische gegevens?

Onderzoeksvragen tijdens het veldwerk:

- Wat is de stratigrafische opbouw van het wegtracé op de verschillende locaties van de profielputten?
- Kunnen er opeenvolgende gebruiksfases herkend worden op basis van de stratigrafie? Kunnen deze toegeschreven worden aan een bepaalde periode?
- Kunnen er uitspraken gedaan worden over de materiaalgebruik of opbouw van het wegtracé tijdens oudere gebruiksfase?
- Is er (diagnostisch) vondstmateriaal aanwezig in bepaalde contexten? Passen deze vondsten in de historische context van de locatie?
- Hoe verhoudt de profielopbouw van de verschillende dwarscoupes zich ten opzichte van elkaar? Kan er een onderling verband herkend worden of zijn er opvallende verschillen aanwezig? Waaraan kunnen deze verschillen toegeschreven worden?
- Welke nieuwe inzichten levert het archeologisch en historisch onderzoek op m.b.t. de genese van het wegtracé doorheen de tijd?

1.3. RUIMTELIJKE SITUERING

1.3.1. ALGEMEEN

De Holleweg situeert zich te Oudenaarde, meer bepaald in de deelgemeente Volkegem (fig. 1). De straat verbindt de Wolvenberg in het noorden met de Hauwaart in het zuiden.

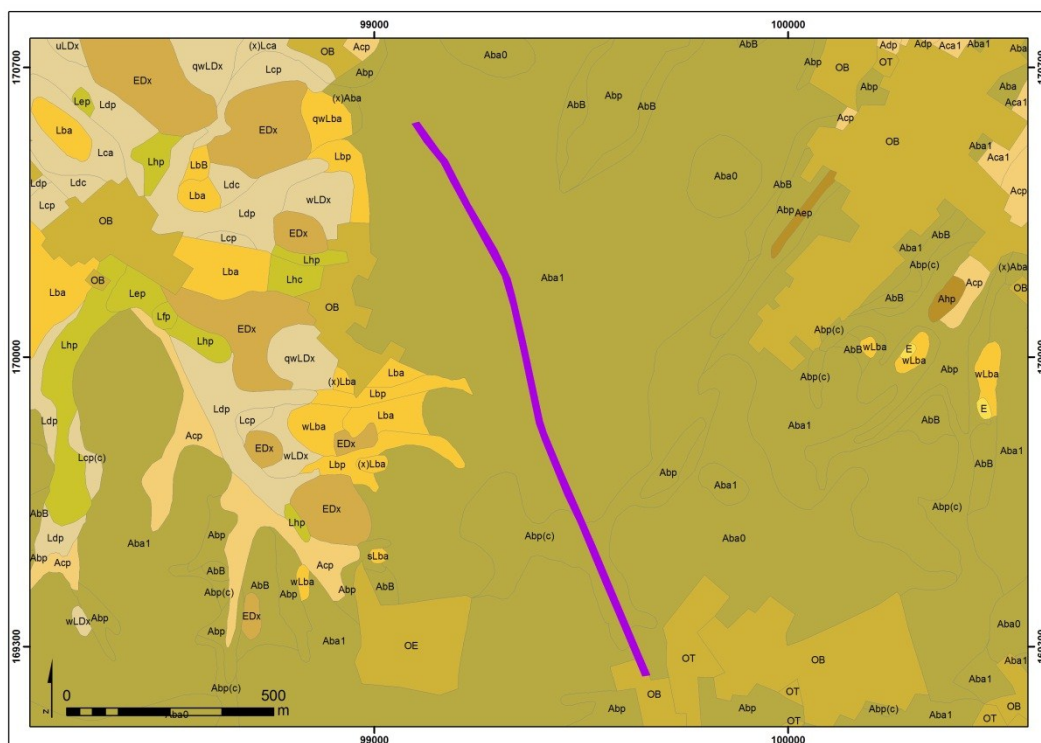
1.3.2. FYSISCH GEORGRAFIE

Op de Bodemkaart van Vlaanderen, schaal 1:20.000 wordt het projectgebied aangeduid als een Aba1 bodem (fig. 3). Vermoedelijk betrof de originele bodem van het studiegebied een Abc (1) bodem (cfr. Zoniënbos), die volledig ontwikkeld was in Brabantiaan löss -dus geen Nagelbeek of Kesseltbodem- en die onder invloed van langdurige landbouw over meerdere eeuwen geëvolueerd is naar een Aba1 bodem (cfr. Rorborstgroeve)¹. Deze laatste bestaat hoofdzakelijk uit 4 bodemhorizonten: van 0 tot 30cm een grijze ploeglaag (Ap)(2); van 30 tot 80/120cm een bruine kleiaanrijningshorizont (B2t); van 80/120 tot 300/350cm een lichtbruine B3 horizont, die meestal een sequens vertoont van lichtere kleiuitlogings- (E) en bruinere kleiaanrijningsbandjes (Bt); vanaf 300/350cm lichtbeige kalkrijke (ca. 10% kalk) leem of ergeron (C).

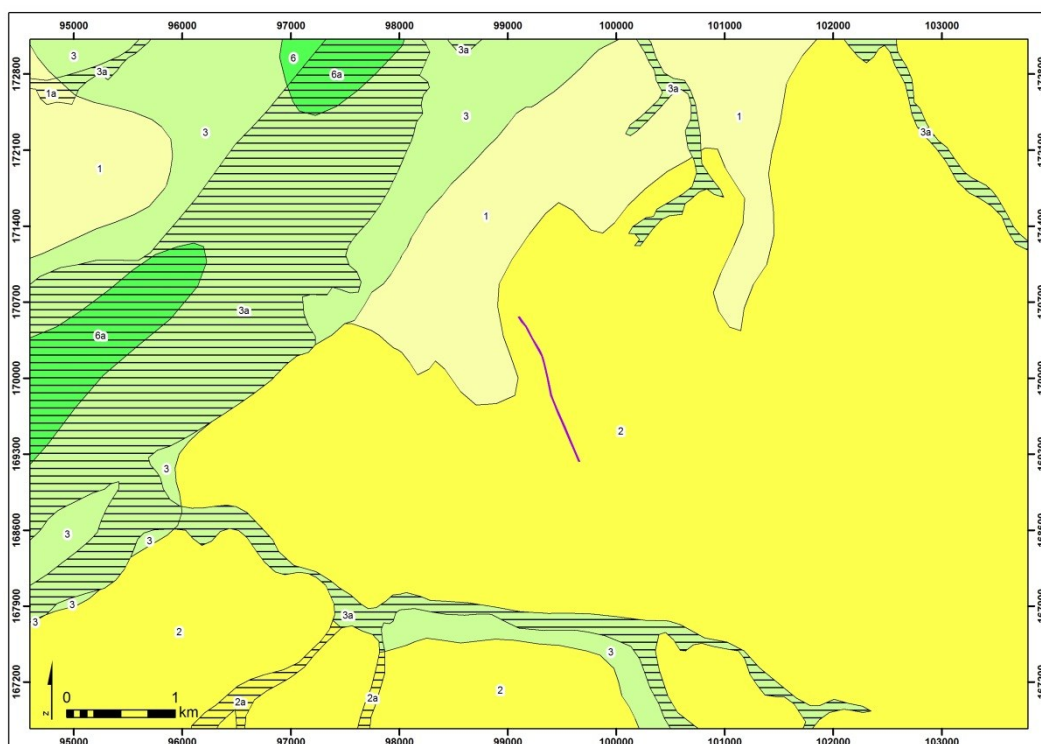
De Quartairgeologische kaart van Vlaanderen schaal 1:20.000 situeert ter hoogte van het projectgebied eolische zandleem uit het Weichseliaan en/of hellingsafzettingen uit het Quartair op laatpleistocene fluviaatle sedimenten (profiel 3, codes *ELPw* en/of *HQ* op *FLPw*) (fig. 4).²

¹ LANGOHR 2014.

² <http://Geo-Vlaanderen.GisVlaanderen.be>; Bogemans, 2005.



Figuur 3. Situering van het projectgebied op de Bodemkaart van Vlaanderen



Figuur 4. Situering van het projectgebied op de quartairgeologische kaart

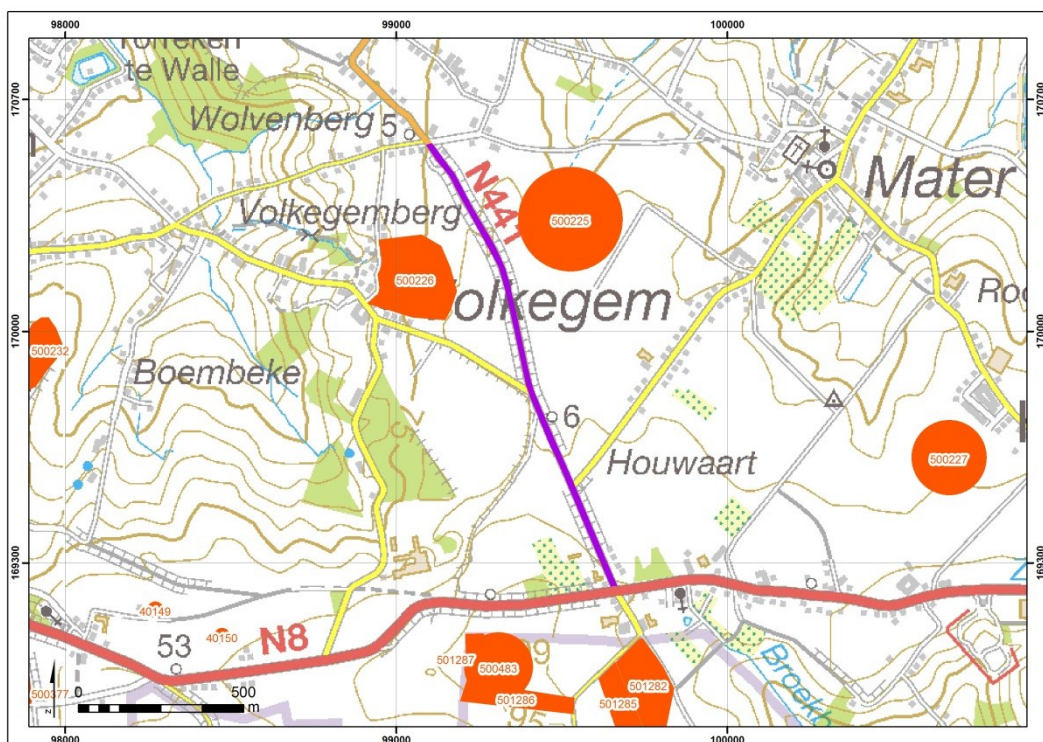
1.4. ARCHEOLOGISCHE VERWACHTING³

De regio, waarbinnen de Holleweg zich bevindt, betreft een knooppunt van belangrijke wegen in de Romeinse periode. Zo bevindt zich ten noorden van het onderzoeksgebied een belangrijke Romeinse weg: de weg Hofstade-Velzeke-Kortrijk. De regio speelde ook een belangrijke rol als grenszone van het Franse en Duitse Rijk in de middeleeuwen. Tenslotte heeft de nabijheid van de vestiging van Ename, die vanaf de 10^{de} eeuw aan belang begon te winnen, grote invloed uitgeoefend op de ontwikkeling van de regio.

Tot op heden is er echter weinig informatie bekend met betrekking tot de historische genese van dit specifieke wegtracé. Vanuit typologisch en mogelijk ook historisch oogpunt kunnen er twee zones aangeduid worden:

De zone tussen de kruispunten met de Hauwaart en de Rogier van Brakelstraat refereert in oorsprong mogelijk naar een zeer oud wegtracé. Ter hoogte van dit deel van de Holleweg zijn de taluds minder uitgesproken tot afwezig. Gelet op de aanwezigheid van Romeinse vindplaatsen aan weerszijden van de Holleweg (fig. 5), valt het niet uit te sluiten dat deze weg in oorsprong teruggaat op een Romeinse voorloper⁴. Ter hoogte van deze zone is de kans op het aantreffen van oudere resten niet uitgesloten.

De zone tussen de Rogier van Brakelstraat en het kruispunt met de Wolvenberg omvat aan weerszijden sterk uitgesproken taluds. De vorming of de intentionele uitgraving van dit gedeelte van het wegtracé zou mogelijk uit de late middeleeuwen dateren.



Figuur 5. Situering van het projectgebied op de centraal archeologische inventaris (CAI)

³ cfr. Bijzondere voorwaarden bij de vergunning voor het uitvoeren van een archeologische opgraving te Oudenaarde, Holleweg (2014/218).

⁴ CAI-locatie 500225, ten oosten van de Holleweg, betreft een vondstconcentratie van bouwmetaal, vermoedelijk afkomstig van een Romeinse villa; CAI-locatie 500226, aan westelijke zijde, betreft een vondstconcentratie van Romeins aardewerk. Ten zuiden van de Holleweg werden nog verschillende vondsten aangetroffen, variërend van steentijdvondsten tot Romeins en middeleeuws metaal.

1.5. HOLLE WEGEN: HISTORISCHE GENESE

Een holle weg is per definitie een weg of pad waarvan het wegdek minstens 0,5m lager ligt dan het omliggende land. Dit is een typisch klein landschapselement, dat voorkomt in heuvelachtige streken met een leembodem⁵.

Het ontstaan van een holle weg hangt af van het samenspel tussen mens en natuur. Eeuwenlang gebruik van eenzelfde pad, te voet, met paard en kar en met vee, zorgde voor een natuurlijk erosieproces, waarbij het losgewoelde -onverharde- wegdek door regenwater kon worden weggespoeld. Een geschikt reliëf is m.a.w. zeker nodig voor de vorming van een holle weg. De hoogteverschillen laten toe dat het regenwater de bovenste grondlaag stelselmatig kan afvoeren. Daarnaast moet de onderliggende bodem ook toelaten dat sterk hellende wanden gemakkelijk gevormd kunnen worden. Zand- en kiezelgronden brokkelen gemakkelijk af, waardoor geërodeerde delen snel terug worden opgevuld. Leem, zandleem en mergel hangen wel stevig samen en zijn hier bijgevolg zeer geschikt voor⁶.

Het merendeel van de holle wegen is ontstaan in de late middeleeuwen, wanneer de voorwaarden voor de vorming ervan uitgebreid aanwezig waren: uitbreiding van het akkerareaal en de verkeersintensiteit op onverharde wegen⁷. Veel holle wegen zijn immers gevormd als gevolg van het transport tussen woonkernen en landbouwgebieden of bosontginning. In gebieden, die van oudsher een uitgesproken landbouwgebruik kennen, komen aanzienlijk meer holle wegen voor dan in gebieden die bebost bleven of pas later ontgonnen zijn.

⁵ http://www.rld.be/index.php?option=com_content&view=article&catid=10:natuur-en-landschap&id=43:holle-wegen-landschappelijk-erfgoed&Itemid=24

⁶ http://www.vilvoorde.be/free/Pictures/DeStad_Groenenwater_Natuurenlanschap_folderhollewegen.pdf

⁷ Sommige holle wegen zijn echter nog ouder en dateren uit de Romeinse periode. (http://www.rld.be/index.php?option=com_content&view=article&catid=10:natuur-en-landschap&id=43:holle-wegen-landschappelijk-erfgoed&Itemid=24)

2. DESKTOPONDERZOEK (A. MERTENS (BOM-BE))

2.1. WERKMETHODE

In dit beknopt historisch onderzoek wordt getracht om, aan de hand van historische en cartografische bronnen en eventueel gekende archeologische gegevens, te onderzoeken wat de bekende historische gegevens zijn met betrekking tot het wegtracé van de Holleweg te Volkegem tussen de kruispunten met Hauwaart (Z) en Wolvenberg (N) en hoe de historische perceelsindelingen zich verhouden t.o.v. het wegtracé.

Voor de reconstructie van het plangebied gaan we retrogressief te werk, wat betekent dat we vertrekken vanuit de huidige situatie (kadasterplan en luchtfoto). In verschillende stappen trachten we dan de vroegere situatie te reconstrueren aan de hand van de historische bronnen.

Op de actuele situatie projecteren we eerst en vooral de Popp-kaarten van Volkegem en Mater uit het midden van de 19de eeuw.

Een zeer interessante bron blijft de Ferraris-kaart (1771-1778). Hoewel de perceelsafsluitingen op deze kaart indicatief zijn en de grenzen niet mogen worden gezien als echte perceelsgrenzen, geeft ze toch een zeer goed idee van de situatie in het midden van de 18de eeuw.

Voor ons plangebied zijn 'platte' kaarten met perceelaanduidingen, ouder dan de Ferraris-kaart zeer zeldzaam. We consulteerden een aantal minder gedetailleerde kaarten waarop Volkegem voorkomt.

Tot slot werd met betrekking tot de vraagstelling naar de perceelsindeling ook gezocht naar landboeken voor de omgeving van Volkegem.

2.2. ONDERZOEKSVRAGEN

Dit tracé wordt onderverdeeld in twee zones :

Zone 1 : het gedeelte van de Holleweg tussen de kruispunten met Hauwaart en Rogier Van Brakelstraat (fig. 8). Hier heeft de straat geen of minder uitgesproken taluds.

De onderzoeksvraag luidt : gaat dit gedeelte van de weg terug op een Romeinse voorloper ?

Zone 2 : gedeelte van de Holleweg tussen Rogier Van Brakelstraat en kruispunt Wolvenberg (fig. 7). Dit gedeelte heeft uitgesproken taluds. De onderzoeksvraag is of dit gedeelte dateert van een latere periode.

2.3. CARTOGRAFISCH MATERIAAL

De twee bekendste historische kaarten die een duidelijke percellering weergeven zijn de kadasterplannen van Popp en de Ferraris-kaarten.

2.3.1. KADASTERPLAN POPP (MIDDEN 19DE EEUW)

Tussen 1842 en 1879 begon Philippe-Christian Popp kadasterplannen te tekenen van alle Belgische gemeenten. Op de Popp-kaarten van Volkegem en Mater (NGI, online) vinden we de twee zones van de Holleweg terug.

We georefereren beide kaarten op een recente luchtfoto.



Figuur 6. Popp-kaarten Volkegem en Mater geprojecteerd op een recente luchtfoto (Bron : Bing en KBR online)



Figuur 7. Zone 2 – gedeelte Holleweg tussen Rogier Van Brakelstraat en kruispunt Wolvenberg (Bron : Bing en KBR online)



Figuur 8. Zone 1 – gedeelte Holleweg tussen Hauwaart en Rogier Van Brakelstraat (Bron : Bing en KBR online)

Het is opvallend hoe beide zones van het wegtracé een totaal ander beeld van perceelsverdeling weergeven. Waar bij zone 1 (Figuur) de afbakeningen en grootte van de percelen aan weerszijden van de weg totaal verschillen (enkel het perceel onderaan, het dichtst bij kruispunt met Hauwaart, is even groot links als rechts van de weg), zien we een totaal ander beeld bij zone 2 (fig. 7). Hier snijdt het tracé werkelijk door de percellering en stellen we vast dat bestaande percelen in twee stukken worden verdeeld.

2.3.2. FERRARIS (CA. 1778)

De kaart van Ferraris (1771-1778) is een gedetailleerde kaart met bijzondere aandacht voor de topografie. Ze geeft de belangrijkste hoeses, bossen en heidegebieden weer. Hoewel de kaart aangeeft waar er vaste perceelafsluitingen stonden, toch vallen de lijnen niet altijd samen met de perceelgrenzen.



Figuur 9. Ferraris-kaart (Bron : KBR online)

Ook hier is het duidelijk dat langs beide zijden van het tracé zich van oudsher kouters bevonden en dat de percelen langs zone 1 kleiner zijn dan deze langs zone 2.

2.3.3. LECLERKAART 1783-1784 - KOPIE KAART HORENBALT VAN 1612

Bij verder onderzoek naar oudere kaarten, bleken de 16de en 17de eeuwse cartografische gegevens niet gedetailleerd genoeg om het wegtracé dat we onderzoeken terug te vinden.

Toch sprong één kaart in het oog : In het stadsarchief van Aalst vonden we de zogenaamde Leclerkaart, een kopie van de Kaart van het Land van Aalst ("Caerte Land van Aelst") van Horenbault uit 1612. De originele kaart is niet bewaard (of de locatie is in ieder geval onbekend) maar tot 1784 en waarschijnlijk zelfs tot 1793 bevond ze zich in de archieven van het Land van Aalst, waar landmeter Lecler in 1783-1784 een kopie maakte. Heel waarschijnlijk is de kaart van 1612 zelfs een kopie van een oudere kaart van 1596, eveneens gemaakt door Horenbault. We mogen er van uitgaan dat Lecler de situatie van het einde van de 16de / begin 17de eeuw als basis heeft genomen maar de vraag is of hij er ook meer recente wijzigingen heeft op aangebracht, en zo ja welke ? Er is hierover nog geen detailonderzoek gedaan. Ook op deze kaart staan perceelsgrenzen aangebracht, waarbij onze opmerkingen betreffende de percellering worden bevestigd.



Figuur 10. Caerte Land van Aelst, Lecler (1794) ; kopie kaart Horenbault van 1612 (Bron : Databank Stadsarchief Aalst)

Op andere, minder gedetailleerde kaarten van eind 17de eeuw (Visscher, Delisle, Ottens) vinden we het specifieke wegtracé van de Holleweg niet terug.

2.3.4. HISTORISCHE PERCEELINDELINGEN TEN OPZICHTE VAN HET WEGTRACÉ

Het is duidelijk dat het tracé van de Holleweg tussen de Rogier Van Brakelstraat en de Wolvenberg (zone 2) op de Popp-kaart letterlijk snijdt in de percellering. Zelfs op de luchtfoto van 2013 is zeker één doormidden gesneden perceel aan beide straatzijden nog zichtbaar als een geheel. Hieruit kunnen we afleiden dat de historisch gegroeide vrij grote percelen op een bepaald moment in 2 werden gesneden door dit stuk weg. Dit gedeelte van de Holleweg is dus van vrij recente tijd. Historicus Berings vermoedt dat het tracé tussen de Rogier Van Brakelstraat en de Wolvenberg pas in de 18de eeuw (dus vlak voor de redactie van de Ferrariskaart) werd aangelegd in het kader van de verbinding tussen de steenweg Oudenaarde-Aalst te Ename en de steenweg Oudenaarde-Brakel-Geraardsbergen te Volkegem.

2.4. ARCHIVALISCH EN ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

2.4.1. BEWONING LANGSHEEN HET WEGTRACÉ

Als aanvulling op de historische kaarten gingen we op zoek naar archiefmateriaal - In eerste instantie naar de 17^e en 18^e-eeuwse landboeken.

Voor Volkegem is één landboek bewaard gebleven uit 1644 (RAG, Oud gemeentearchief Volkegem), waarvan de bijbehorende kaart helaas is verloren gegaan⁸. Er bestaat ook een inhoudstafel van een verdwenen landboek van 1718 met enkel vermelding van een grote kouter ten zuiden van Volkegemkerk (Rogier Van Brakelstraat). Hierin wordt geen melding gemaakt van het wegtracé.

In een register van goederen en inkomsten van de abdij van Ename uit 1410 (RAG, Fonds Abdij van Ename nr. 1159) wordt een perceel, gelegen bij het huidige kruispunt Wolvenberg-Natendries-Ruitersstraat-Holleweg, gesitueerd "*bij den nieuwen wech*". Aangezien de drie andere wegen met zekerheid toen al veel langer bestonden, kan dit enkel betrekking hebben op het deel van de Holleweg tussen dit kruispunt en de huidige Rogier van Brakelstraat, m.a.w. op het vermoedelijk jongste deel ervan, waarvan de aanleg in 1410 vrij recent moet geweest zijn⁹.

Het tracé van de Holleweg verloopt in noordelijk richting verder langs Natendries en Katteberg (de huidige N441), waar het tot de tweede helft van de 19^{de} eeuw door het Bos t'Ename liep, de valleiwand van de Schelde naar beneden. Het historische tracé, een holle weg, ligt er net naast het huidige, dat rond 1770 als kasseiweg is aangelegd. Een charter van de abdij van Ename uit 1227, gepubliceerd door Piot (Cartulaire de l'Abbaye d'Eenaeme nr. 154), noemt dit historische tracé reeds "*cava strata*"; dit wordt in de volksmond nog steeds "*de diepe strate*" genoemd. Het verlengde van de Holleweg richting Ename is dus vermoedelijk (veel) ouder dan het tweede deel van de Holleweg¹⁰.

Als voorlopige conclusie op basis van het cartografische en (beperkt) archiefmateriaal kunnen we stellen dat er tot de 17de eeuw geen bewoning werd gevonden langs de Holleweg, en dat langs het tracé van oudsher kouters liggen.

2.4.2. ROMEINSE VOORLOPER ?

Het archeologisch onderzoek spitst zich vooral toe op de studie van de Romeinse wegen in de regio Oudenaarde. De vraag die we ons stellen : is het mogelijk dat de Holleweg in Volkegem, en dan specifiek het gedeelte in zone 1, terug gaat naar een Romeinse voorloper ? Hiervoor moeten we even de situatie in de streek bekijken.

Eén belangrijke Romeinse weg bevindt zich ten noorden van het onderzoeksgebied : de weg Hofstade-Velzeke-Kortrijk.

Over grote lijnen van deze weg bestaat geen discussie : vanaf Velzeke loopt deze weg over Munkzwalm-Rekegem, Sint-Denijs-Boekel, Mater, Oudenaarde en Anzegem naar Kortrijk.

⁸ Schriftelijke comm. G. Tack 25/08/2014. (RAG, Fonds Abdij van Ename nr. 2073)

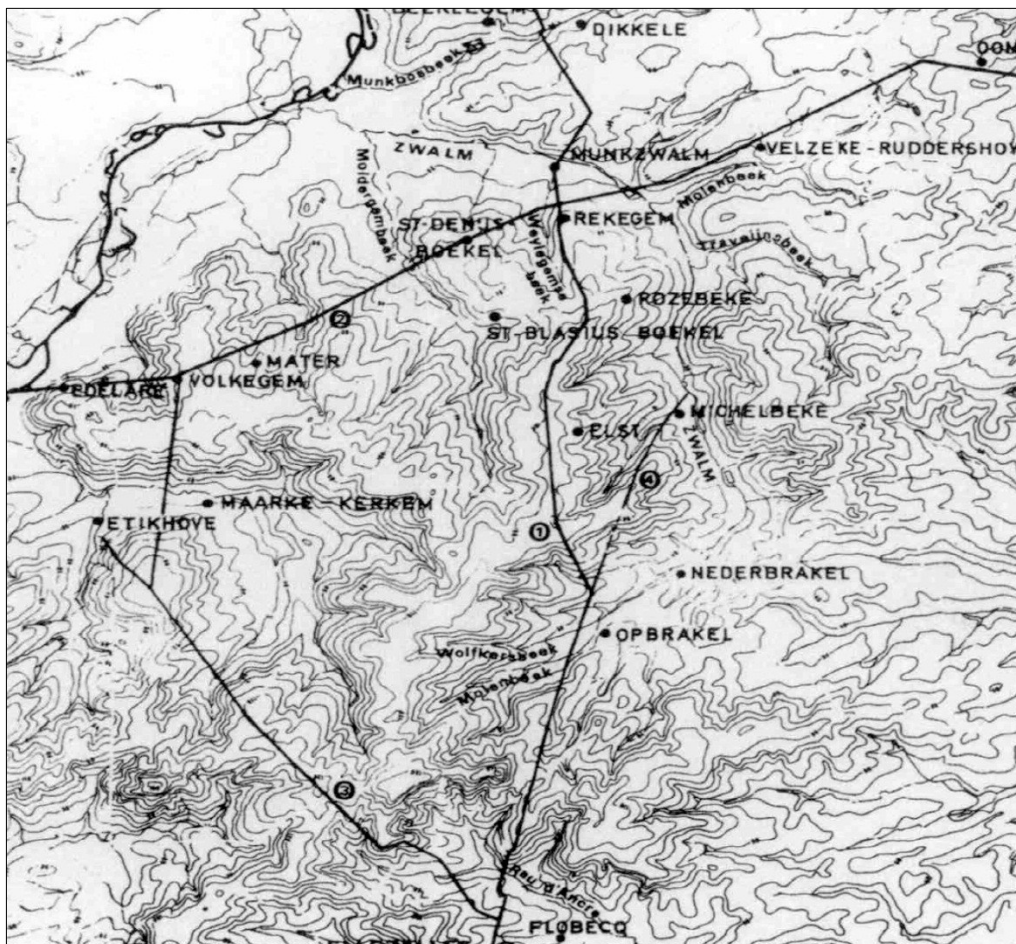
⁹ Schriftelijke comm. G. Tack 25/08/2014.

¹⁰ Schriftelijke comm. G. Tack 25/08/2014.

Het verloop van deze weg in de buurt van ons onderzoeksgebied is als volgt : via de gemeentegrens van Sint-Maria-Horebeke en Mater loopt deze weg over Vrijsbeke verder op lijn van de Diepe Weg en de Tempelstraat om net ten noorden van het Materplein uit te komen. Vervolgens loopt hij langs de Sint-Amalbergastraat en de Ruitersstraat naar de Wolvenberg ten noorden van Volkegem. Verder waarschijnlijk vanaf de Wolvenberg, na de oversteek van de Riedekensbeek, maakt de weg een bocht van ongeveer 45° en daalt langs de Rekkemstraat naar de Schelde af.

Belangrijker voor ons onderzoek naar de geschiedenis van de Holleweg is echter een kleine zijweg van de Romeinse weg Boulogne-Tongeren, een zogenaamd *diverticulum*. Deze komt van Vloesberg over het grondgebied van Elzele, Schorisse en Maarke-Kerkem naar Volkegem waar hij aansluit bij de weg Hofstade-Velzeke-Kortrijk. Volgens historicus Berings komt hij Volkegem binnen langs de Holleweg en zwenkt even verder naar links om via de huidige Rogier Van Brakelstraat en Volkegemberg, recht de Rekkemstraat in te lopen.

Hier is echter geen eensgezindheid over, andere bronnen duiden niet de Holleweg, maar de Steenbergstraat aan als gedeelte van deze zijweg voor hij overgaat naar Volkegemberg en de Rekkemstraat. Tot nu toe zijn er geen tastbare bewijzen die de ene of de andere theorie gelijk geven.



Figuur 11. Schets Romeins wegentracé met gedeelte weg Hofstade-Kortrijk (weg 2) en weg nr 3 als zijweg komende van Flobecq over Volkegem naar de hoofdweg (Bron: M. Rogge, Een bijdrage tot de studie van het Gallo-Romeins wegennet in de streek tussen Schelde en Durme)

Volgens Rogge, die het Romeinse wegennetwerk in deze streek bestudeerde, zijn er in praktisch alle gemeenten die deze zijweg doorkruist, Gallo-Romeinse vondsten bekend, gaande van grafvelden en sporen van bewoning tot fragmenten van tegulae, imbrices en aardewerk.

De laatste 20 jaar is het onderzoek naar het Romeinse wegennet wat stil gevallen. Recent onderzoek hebben we niet teruggevonden. Een gesprek met archeoloog Johan Deschieter van het PAM Velzeke leert ons echter dat meer en meer archeologen en historici het erover eens zijn dat het uittekenen van tracés van Romeinse wegen in de voorbije jaren vaak berustte op speculatie en overgenomen oudere veronderstellingen. In het geval van de Holleweg in Volkegem is het zeker niet uitgesloten dat het over een Romeinse bijweg gaat, gezien de overige Romeinse vindplaatsen en wegen in de ruime omgeving. Wegen zijn echter alles behalve statische gegevens. Het feit dat deze regio niet alleen een knooppunt was van belangrijke wegen in de Romeinse periode, maar ook een belangrijke rol speelde als grenszone van het Franse en Duitse Rijk in de middeleeuwen en gezien de nabijheid van de vestiging van Ename die vanaf de 10de eeuw aan belang begon te winnen, kan er ook op wijzen dat we hier niet noodzakelijk te maken hebben met een voorloper van een Romeinse weg, maar mogelijk met een middeleeuwse “holle weg”.

2.4.3. CONCLUSIE

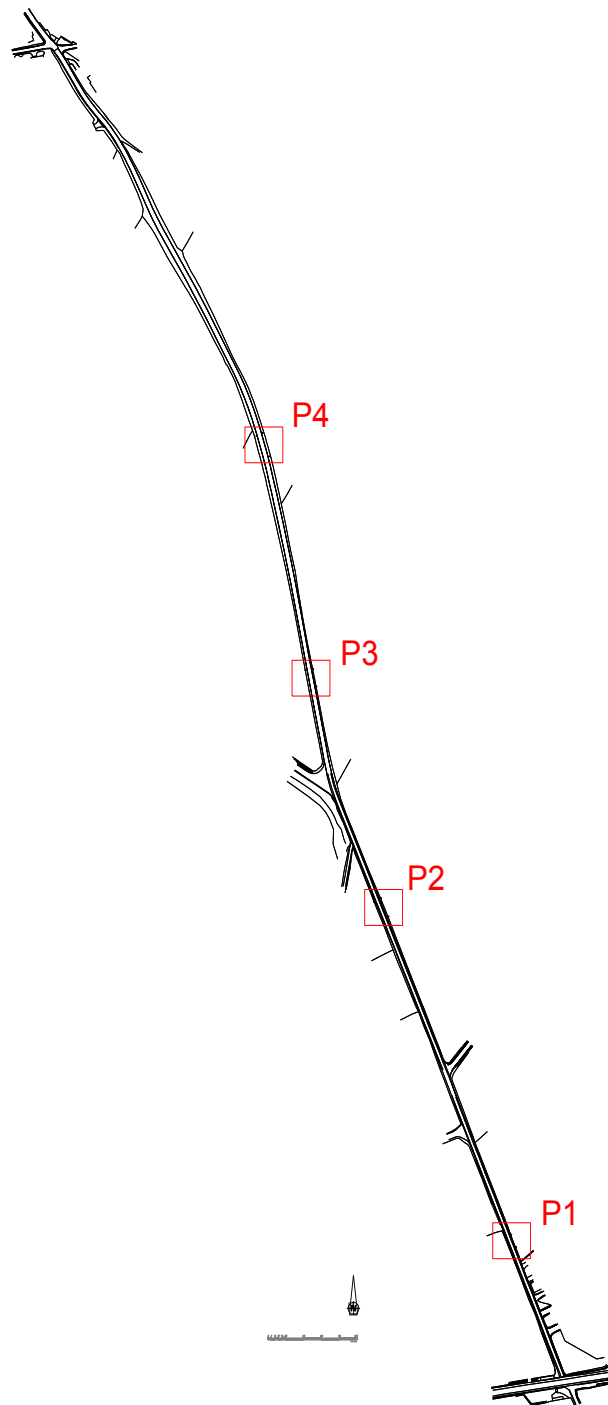
Zone 1 van het te onderzoeken tracé (zone tussen de Rogier Van Brakelstraat en kruispunt met Hauwaert) gaat volgens historicus Berings terug op een gedeelte van een oude zijweg van de Romeinse weg Boulogne-Tongeren. Deze hypothese wordt niet door iedereen gevolgd. Volgens sommige bronnen liep deze zijweg langs de Steenbergstraat en niet langs de Holleweg.

Wat wel duidelijk is, is dat het tracé van de Holleweg tussen de Rogier Van Brakelstraat en de Wolvenberg (zone 2) op de Popp-kaart letterlijk snijdt in de percellering. Zelfs op de luchtfoto van 2013 is zeker één doormidden gesneden perceel aan beide straatzijden nog zichtbaar als een geheel. Hieruit kunnen we afleiden dat de historisch gegroeide vrij grote percelen op een bepaald moment in twee werden gesneden door dit stuk weg. Dit gedeelte van de Holleweg is dus van vrij recente tijd. Berings vermoedt dat het tracé tussen de Rogier Van Brakelstraat en de Wolvenberg pas in de 18de eeuw (dus vlak voor de Ferrariskaart) werd aangelegd in het kader van de verbinding tussen de steenweg Oudenaarde-Aalst te Ename en de steenweg Oudenaarde-Brakel-Geraardsbergen te Volkegem.

3. ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

3.1. ALGEMEEN

De planlocatie is geïnventariseerd door middel van 4 proefputten: 2 putten tussen de kruispunten met Hauwaart en de Rogier Van Brakelstraat (P1 en P2) en 2 putten tussen de Rogier Van Brakelstraat en het kruispunt met de Wolvenberg (P3 en P4).



Figuur 11. Inplanting van de proefputten

3.2. AANLEG EN DOCUMENTATIE VAN DE PROEFSLEUVEN

Dankzij het afsluiten van het volledige wegtracé van de Holleweg kon het archeologisch onderzoek aaneensluitend uitgevoerd worden. Conform de afspraken gemaakt op de startvergadering van 20/05/2014 werden alle aangelegde proefputten, omwille van veiligheidsredenen, op het einde van elke werkdag gedicht. De proefputten werden telkens laagsgewijs gedicht en verdicht met een trilplaat.

De opbraak van de wegverharding van de Holleweg werd uitgevoerd door een bandenkraan met tandenbak. De aanleg van de proefputten werd uitgevoerd m.b.v. een tandenloze bak.

Omwille van logistieke redenen werden de putten in deze volgorde aangelegd: put 2, 1, 3 en tenslotte 4. De ontgravingsdiepte varieert en is steeds gekozen in functie van de stratigrafische opbouw van de bodem. Hierbij werd ook rekening gehouden met de maximale uitgraafdiepte van de geplande werken, samen met een kleine buffer. Om veiligheidsredenen werd aan de zijkanten van de put -ter hoogte van de taluds- getrapt verdiept (fig. 12).

In de bijzondere voorwaarden was opgenomen dat de profielen in het zuidelijk deel van de Holleweg dienden doorgetrokken te worden tot aan de perceelsgrens. Aangezien de taluds toch nog vrij prominent aanwezig waren op de locaties van de aangelegde proefputten, werd geopteerd om ook hier de putten te beperken tot het wegdek zelf, om schade aan de taluds te vermijden.

Telkens werd 1 putwandprofiel volledig schoongemaakt, gefotografeerd, ingetekend op schaal 1/20 en gedetailleerd beschreven.

Bij het aanleggen van de proefputten werd een beperkt aantal *archaeologica* stratigrafisch ingezameld.

Op 2 locaties werden stalen voor eventueel verder onderzoek op koolstofdatering genomen: in Put 2/Laag 66 en in Put 3/Laag 38.

3.3. UITWERKING EN DATABEHEER

Tijdens de basisuitwerking zijn de opgravingsdata geadministreerd en gedigitaliseerd, het vondstmateriaal geteld en verwerkt en is over het terreinwerk en de uitwerking gerapporteerd. Tijdens de rapportage werd ervoor geopteerd om de profielen algemeen te beschrijven, aangezien een gedetailleerde beschrijving per profiel weinig relevante informatie zou opleveren. De vondsten zijn tijdens de basisverwerking bewaard in het depot van Ruben Willaert bvba. Alle archeologische vondsten en data die tijdens het onderzoek zijn verzameld en aangelegd, zijn eigendom van het Agentschap Wegen en Verkeer. Conform de overeenkomst tot het uitvoeren van de archeologische prospectie tussen Ruben Willaert bvba en het Agentschap Wegen en Verkeer zullen de vondsten en het opgravingsarchief na afronding van het onderzoek ondergebracht worden bij de eigenaar.

4. RESULTATEN

4.1. ARCHEOLOGISCHE WAARNEMINGEN

Bij de registratie van de profielen konden in alle putten verschillende oudere wegniveaus herkend worden, die elkaar oversneden. Deze wegniveaus manifesteerden zich voornamelijk door de aanwezigheid van een groot aantal kleine lobvormige of rechthoekige sporen in de profielen, die als karrensporen kunnen geïnterpreteerd worden. Verschillende van deze 'instulpingen' kunnen mogelijk ook geïnterpreteerd worden als pootindrukken van vee of trekdieren. Op basis van een dwarsdoorsnede zijn beide echter moeilijk van elkaar te onderscheiden. Bij de aanleg van de profielen konden in het grondvlak wel verschillende karrensporen waargenomen worden, die zich duidelijk als lineaire structuren aftekenden (fig. 12). Een bijkomende argumentatie om deze sporen als karrensporen te interpreteren, is de vaststelling, dat de samengedrukte vulling van talrijke karrensporen sporen vertonen van vries/dooi met een lenticulaire structuur, waarop ijzer en mangaan neerslaan¹¹.

Ook op andere locaties konden nog een reeks ijzer- en mangaankorsten vastgesteld worden in de profielen, zoals onderaan in Profiel 1 (fig. 16 en 17, A & B). Deze duiden op stagnerend water in samengedrukte bodemlagen¹². Het grondwater kan hierbij immers moeilijk dieper in de ondergrond indringen.

Het aantal verschillende wegniveaus is echter moeilijk te bepalen. Door de stelselmatige ophoging van het tracé en de vele oversnijdingen is dit immers niet eenduidig vast te stellen. Het betreft hier dan ook wellicht één continu doorlopend proces, eerder dan de aanleg van afzonderlijke wegniveaus, variërend in tijd.

De onderzijde van de diepste pakketten bevond zich respectievelijk op 1,60m (P1), 2,32m (P2) en 2,57m (P4) onder het huidige kasseiniveau. In P3 werd de onderkant niet bereikt, hier werd het profiel onderzocht tot op 2,40m onder het huidige wegdek; bij P4 werd de onderzijde bereikt met behulp van een boring. De archeologische neerslag in het bodemarchief van de genese van het wegdek gaat hierbij veel dieper dan bij de aanvang van het onderzoek werd aangenomen.

Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het onderste geregistreerde niveau niet correspondeert met de oudste voorloper van de Holleweg. De holle wegen betreffen immers een fenomeen, waarbij de weg stelselmatig wordt uitgesleten in het landschap. Hierdoor zijn de oudste niveaus geërodeerd in jongere fasen van de weg en bijgevolg niet meer bewaard.

Opmerkelijk is de vaststelling dat de Holleweg, net als in het huidige straatbeeld, nooit voorzien lijkt te zijn geweest van afwateringgreppels langs de zijkanten. Aangezien het (overvloedige) regenwater bijgevolg steeds langs de weg zelf naar beneden vloeide, kan dit waarschijnlijk mee verklaren waarom de weg tot een dergelijke diepte was uitgesleten.

Het ontbreken van greppels duidt in de richting van een natuurlijk ontstaansproces van de Holleweg. Bij een intentionele uitgraving kan er immers van uit gegaan worden dat er greppels zouden voorzien zijn om verdere erosie te voorkomen.

¹¹ LANGOHR 2014.

¹² LANGOHR 2014.



Figuur 12. Profielpit 2. Lineaire karrensporen in het grondvlak

Op basis van de profielen kon echter wel worden vastgesteld dat deze erosie op een bepaald moment geëindigd is en dat het wegdek tussen de taluds nadien stelselmatig is dichtgeslibd en opgehoogd. Wat deze ommekeer in de genese van het wegtracé heeft bewerkstelligd, is niet helemaal duidelijk. Deze vaststelling duidt er op dat, vanaf dit keerpunt, het sedimentatieproces in de Holleweg een grotere factor werd dan het erosieproces, m.a.w. dat er meer sediment in de uitgesleten weg terecht kwam dan door de regenval kon worden meegenomen. Dit wijst er op zich ook op dat er op een andere -hoger gelegen- locatie een erosieproces begon plaats te vinden dat groter was dan voorheen. Dit sediment moet ofwel afkomstig geweest zijn van een hoger gelegen deel van de weg, ofwel van de taluds naast de weg, waarbij dan sprake zou zijn van lateraal terugtrekkende wanden¹³. Wellicht is een combinatie van beide factoren de oorzaak van dit sedimentatieproces. De dikte van het totale vullingspakket van de Holleweg neemt immers, zoals hoger vermeld, hellingafwaarts toe. Het niveau van de huidige Holleweg varieert van 87,88m +TAW (P1) tot 83,51m (P2), 81,18m (P3) en 78,87m +TAW (P4). Dit geeft een totaal hoogteverschil van 9,01m over een afstand van ca. 860m, waardoor kan gesteld worden dat de Holleweg licht afhelt in noordelijke richting en dat deze een vrij geleidelijke hellingsgraad vertoont (ca. 1%). Wanneer dit geconfronteerd wordt met de TAW-gegevens van de onderzijde van de diepste delen van de weg, wijst dit er op dat de weg oorspronkelijk iets sterker afhelde¹⁴; het opvullingspakket ter hoogte van P4 is hierdoor ongeveer 1m dikker dan ter hoogte van P1. Waarom de taluds plotseling veel sterker onderhevig werden aan erosie is niet helemaal duidelijk. Mogelijk kan een andere (intensievere) manier van landbewerking hiervan de oorzaak

¹³ LANGOHR 2014.

¹⁴ De onderzijde van de vullingspakketten varieert van 86,32m +TAW (P1) tot 81,19m (P2), 78,75m (P3) en 76,34m +TAW (P4).

zijn¹⁵. Opmerkelijk hierbij is ook de vaststelling dat het tracé van de Holleweg, sinds de start van de ophogingslagen, licht verschoven is in oostelijke richting. In de verschillende doorsnedes kon immers steeds de oostelijke rand geregistreerd worden, maar bevond de westelijke rand zich onder de daar aanwezige taluds. Dit moet waarschijnlijk gelinkt worden aan een sterkere erosie van de oostelijke taluds¹⁶. Of dit dan ook kan wijzen op een andere manier van landbewerking op de daar aanwezige velden in vergelijking met deze ten oosten van de Holleweg, is onduidelijk. Mogelijk kan deze vaststelling ook gelinkt worden aan een lichte hellingsgraad in westelijke richting ter hoogte van de velden¹⁷. Hierdoor kan colluviale accumulatie plaats grijpen aan de lagere grens van de percelen, terwijl aan de andere zijde dan eerder sprake is van verdere erosie. In hoeverre de bovenzijde van de huidige taluds t.o.v. het straatniveau hierdoor mee in hoogte varieerde, kon evenmin met zekerheid vastgesteld worden. Het hoogteverschil tussen de onderzijde van het onderste vullingspakket en de bovenzijde van de huidige talud bedraagt bij Profiel 4 bv. maar liefst 5,08m. Het is echter niet ongekend dat holle wegen zich heel diep in het landschap kunnen insnijden.

Het erosie- en sedimentatieproces in de Holleweg is geëindigd toen de weg geplaveid werd met kasseien. In de profielen is duidelijk te zien dat de weg op een bepaald ogenblik werd genivelleerd. Deze nivelleringspakketten dekken alle vullingspakketten, waarin karrensporen voorkomen, af. Er komen vanaf deze fase m.a.w. geen karrensporen meer voor, waardoor deze hoogstwaarschijnlijk kunnen gelinkt worden met de aanleg van de huidige kasseien of een voorloper ervan. In alle profielen kon centraal een pakket geregistreerd worden, bestaande uit 3 lagen, die met zekerheid kunnen gekoppeld worden aan de verhardingsfase van de Holleweg (P1/L2, P2/L4, P3/L2 en P4/L2). Het betreft steeds 2 geelgroene zandige lagen, met daartussen een samengedrukte grijze zandige laag¹⁸. De geelgroene kleur kan te wijten zijn aan de aanwezigheid van glauconiet of van ijzerfosfaat. In dit laatste geval kan dit mogelijk gelinkt worden aan de infiltratie van meststoffen vanaf het oppervlak van de kasseien, vermoedelijk afkomstig van vee en paarden¹⁹.

Ter hoogte van de grenzen van dit centrale pakket konden 2 duidelijke naden in het wegdek waargenomen worden in het zuidelijke deel van de Holleweg, tussen de Rogier van Brakelstraat en de Hauwaart. Aanvankelijk werd aangenomen dat deze zouden corresponderen met gedempte afwateringgreppels. Bij de aanleg van de profielen werd echter duidelijk, zoals reeds vermeld, dat dit niet het geval is. Er moet dus een andere verklaring zijn voor de aanwezigheid van deze naden in het wegdek. Mogelijk kunnen deze gelinkt worden aan een verbredingsfase van de wegverharding. Hoewel het centrale funderingspakket dezelfde kenmerken vertoonde in het noordelijke deel van de Holleweg (P3 en P4), konden hier geen naden in het wegdek waargenomen worden. Hoe dit verschil met het zuidelijke deel moet geïnterpreteerd worden is onduidelijk. Mogelijk werd het noordelijke deel van de weg in een jongere fase heraanlegd, waarbij de aanwezige naden niet werden gereconstrueerd. De kasseien op de Holleweg werden initieel aangelegd rond 1770 onder het bewind van Maria Theresia (1740-1780) op initiatief van de Abdij van Enam²⁰. Er is echter weinig informatie gekend over fasen van heraanleg of herstellingen aan het wegdek.

¹⁵ Wanneer op de hoger gelegen velden langs holle wegen aan landbewerking gedaan wordt tot tegen de bovenste rand van de taluds, kan dit leiden tot de vorming van geulen door overtollig regenwater, met de erosie van enorme hoeveelheden bodemmateriaal tot gevolg. (POESEN 1989)

¹⁶ Dit toont ook aan dat de velden ten westen van de Holleweg licht in oppervlakte zijn toegenomen.

¹⁷ Schriftelijke communicatie R. Langohr 19/08/2014.

¹⁸ De onderste van deze lagen had een dikte van gemiddeld 15cm, de middelste varieerde van 4 tot 17cm en in de bovenste (zavel)laag waren de kasseien geplaatst.

¹⁹ LANGOHR 2014.

²⁰ Mondelinge comm. G. Tack (OE).

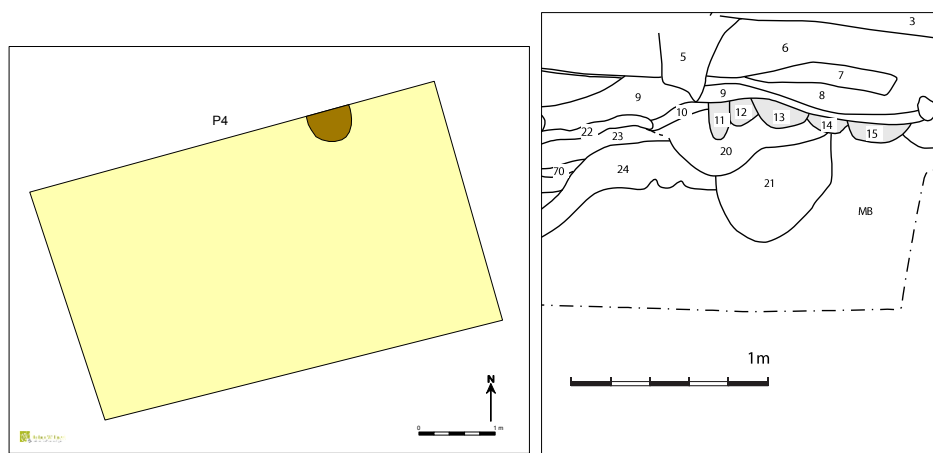
Tijdens het stratigrafisch onderzoek kon waargenomen worden dat het oppervlak van de Holleweg voor de periode van de aanleg van het kasseiniveau blijkbaar nooit werd verhard met een stenen wegdek. Dit is mogelijk een aanduiding dat de Holleweg slechts een veldweg betrof, die naar een zone van akkers en/of bos leidde²¹. Dit geldt ook binnen de hypothese dat het zuidelijke deel van de Holleweg mogelijk zou kunnen teruggaan tot de Romeinse periode. Indien de weg in de Romeinse periode was geplaveid, zou deze immers niet verder geërodeerd zijn.

De weinige aardewerkvondsten, die werden verzameld uit de onderste pakketten, dateren de vullingspakketten als postmiddeleeuws. Over oudere perioden met betrekking tot de Holleweg kunnen bijgevolg op basis van dit onderzoek geen gegevens verzameld worden.

In Profiel 2 werden in P2/L32 2 wandfragmenten in rood geglazuurd aardewerk aangetroffen en in P2/L66 1 wandfragment in steengoed (fig. 14). In Profielput 3 werd uit P3/L19 een steelfragment in pijp-aardewerk verzameld, uit P3/L59 een wandfragment in rood geglazuurd aardewerk en uit P3/L66 2 fragmenten vuursteen, die echter geen steentijdartefacten betroffen.

Naast de sporen, die kunnen gelinkt worden aan de ontstaansgeschiedenis van de Holleweg, werd nog 1 ander type spoor geregistreerd.

Op één locatie (P4) werd een kuil aangetroffen, die werd oversneden door de vullingspakketten van de holle weg. Het betrof een kuil met een ronde vorm, die kon geregistreerd worden vanaf 78,07m +TAW. In doorsnede vertoonde de kuil een komvormig profiel (P4/L21), met de bodem op 77,52m +TAW. Het vullingspakket bestond uit vrij homogene, compacte, weinig gelaagde beige zandleem, waarin geen inclusies voorkwamen. Door het ontbreken van dateerbaar materiaal uit de vulling, is het onduidelijk in welke periode deze kuil te situeren is.



Figuur 13. Grondplan Profielput 4, met de kuil tegen Profiel 4 (links) en de doorsnede van de kuil, P4/L21 (rechts)



Figuur 14. Steengoedfragment uit P2/L66

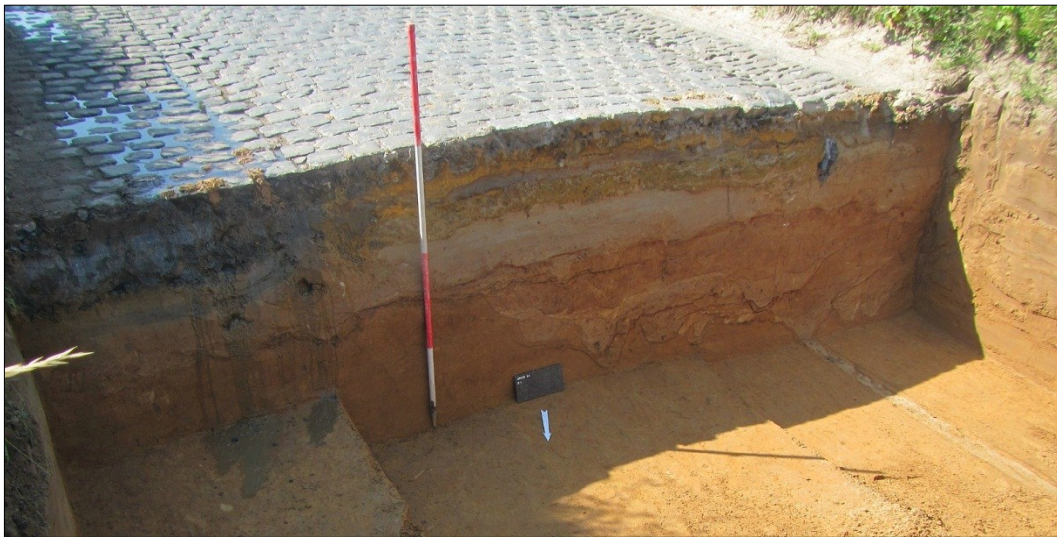
²¹ LANGOHR 2014.

4.2. BODEMKUNDIGE WAARNEMINGEN

Wat de bodemkundige waarnemingen betreft, werd de grens met de moederbodem aangetroffen op een grote diepte t.o.v. de bovenzijde van de taluds (cfr. 1.3.2).

Ter hoogte van Profiel 1 werd de grens met de natuurlijke bodem niet aangetroffen. De grens tussen de B2t en de B3 horizont situeert zich waarschijnlijk op ca. 86,90m +TAW (fig. 17). Bij Profiel 2 kon de grens tussen de B3 horizont en de moederbodem wel vastgesteld worden; deze bevond zich waarschijnlijk rond 81,50m +TAW (fig. 20, stippellijn). Ook bij Profiel 3 kon deze grens vermoedelijk waargenomen worden op ca. 80,20m +TAW (fig. 23, stippellijn). Ter hoogte van Profiel 4 is mogelijk enkel de moederbodem zichtbaar en is de grens ter hoogte van het profiel niet meer bewaard (fig. 26, MB)²². Aangezien de taluds hier heel sterk uitgesproken zijn, is dit wel aannemelijk.

Ter hoogte van Profiel 4 werd een controleboring uitgevoerd op de top van de talud ten oosten van de put, om de bodemopbouw te registreren. De boring werd gestart op 81,36m +TAW. Van 0 tot 42cm werd de ploeglaag aangeboord, bestaande uit homogene bruine leem (Ap); 42-82cm betrof zeer compacte homogene bruine leem (B2t); 82-94cm bestond uit steriele homogene bruine leem met een lossere textuur (B3); vanaf 94cm werd compacte bruine leem aangeboord (B3); de boring werd beëindigd op 1,60m onder het maaiveld. Deze gegevens corresponderen met de vaststellingen die gemaakt werden op basis van de bodemkaart van Vlaanderen (cfr. 1.3.2).

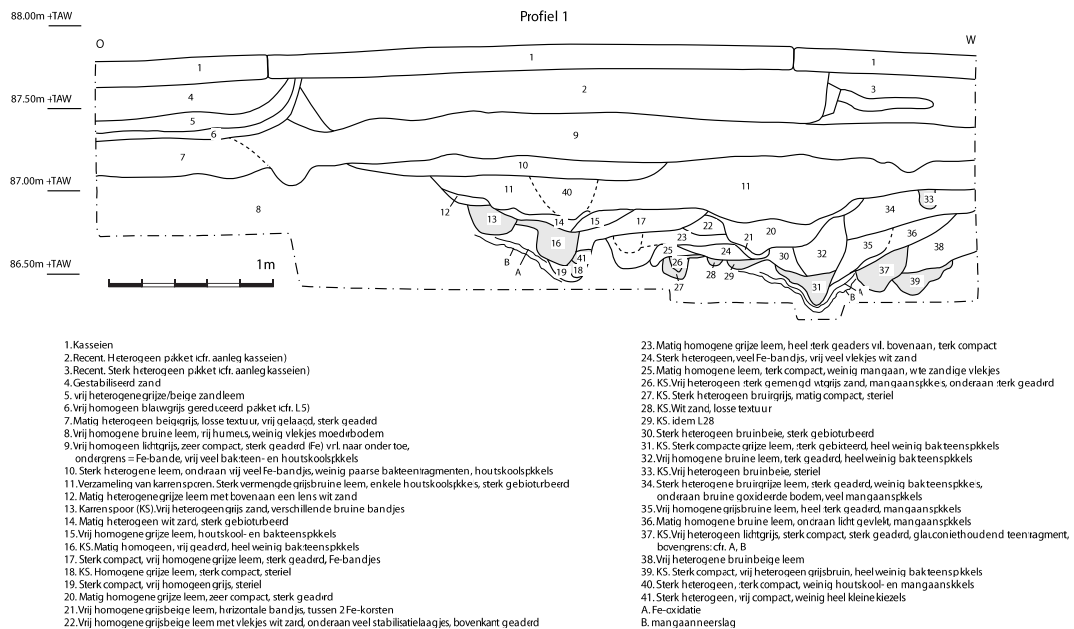


Figuur 15. Overzichtsfoto Profiel 1

²² LANGOHR 2014.



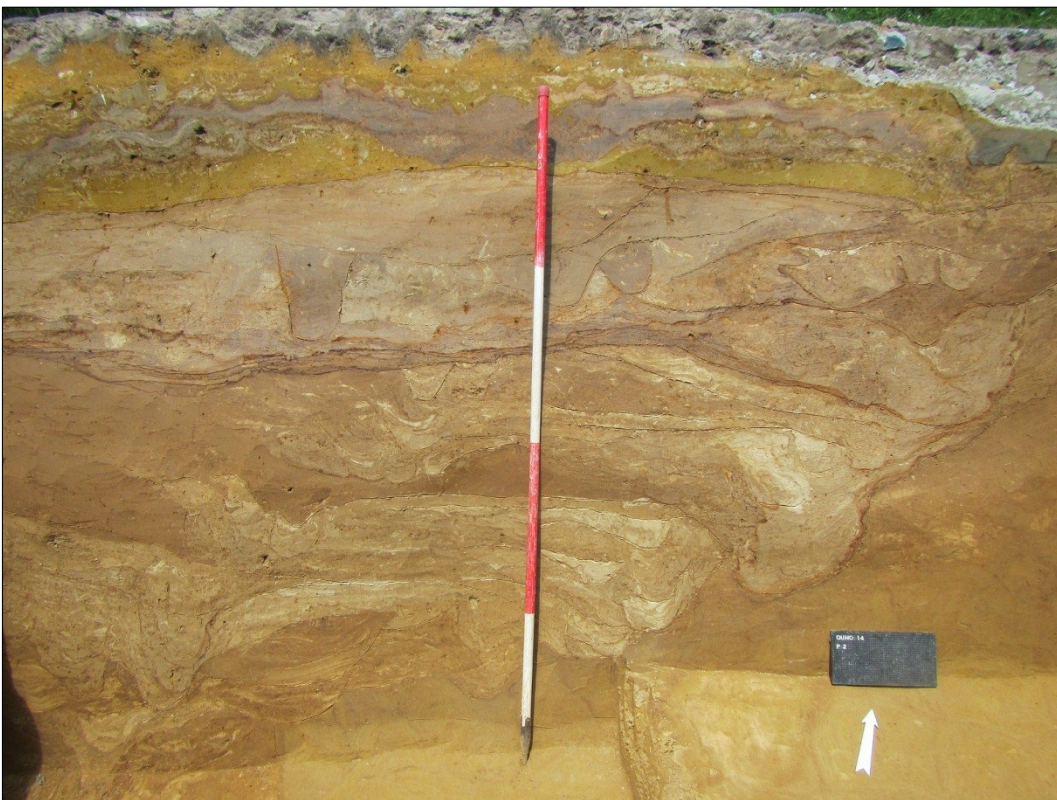
Figuur 16. Detail Profiel 1



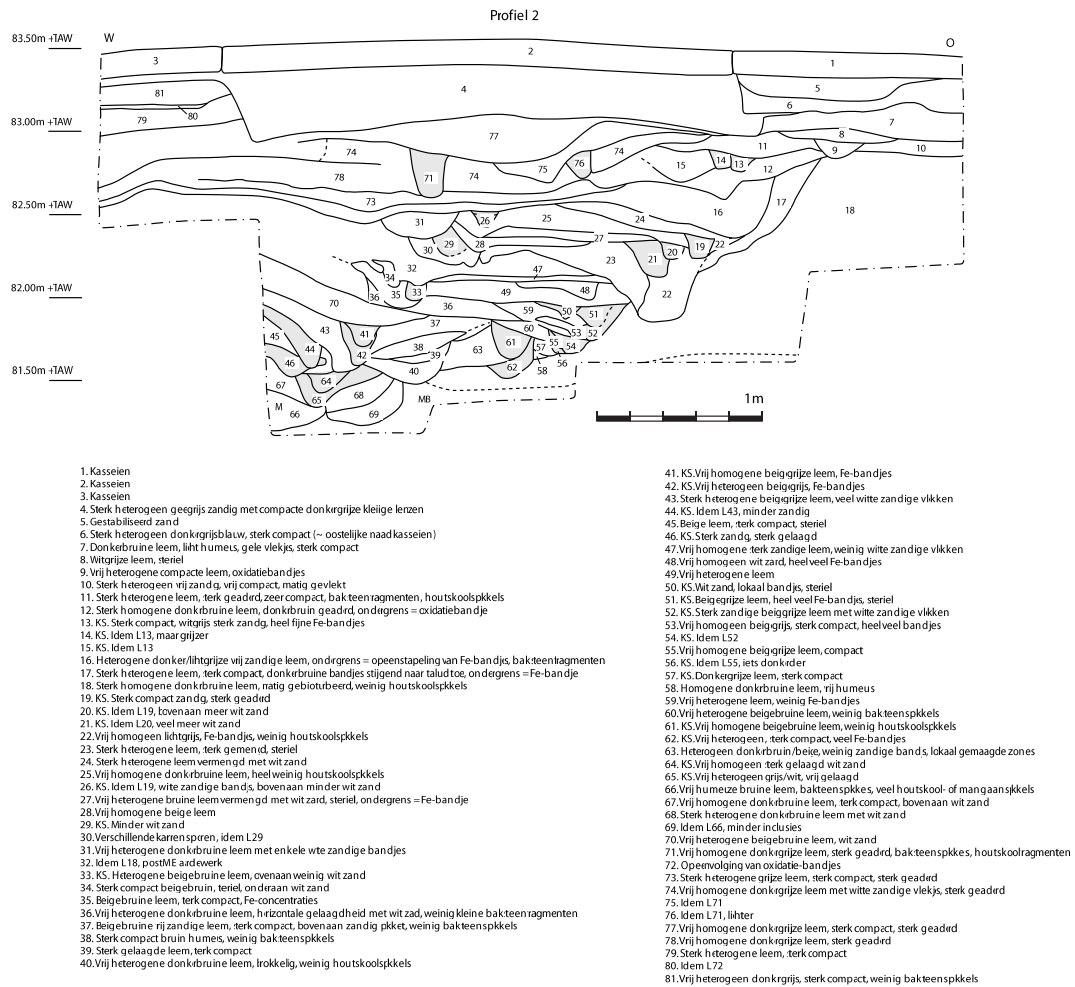
Figuur 17. Profiel 1, met aanduiding van de karrensporen (grijs)



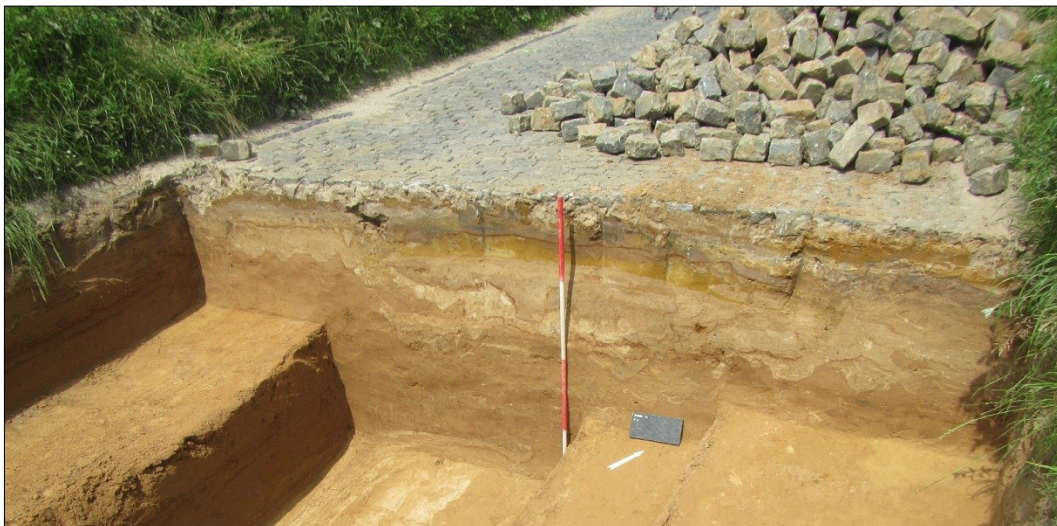
Figuur 18. Overzichtsfoto Profiel 2



Figuur 19. Detail Profiel 2



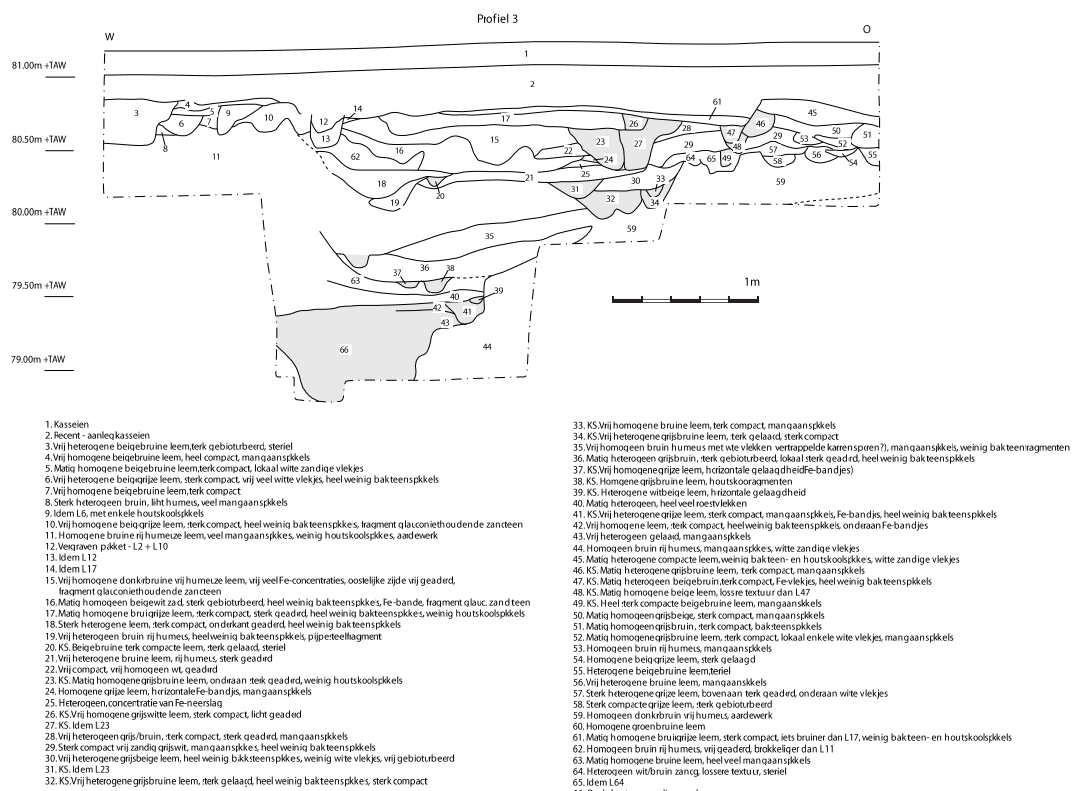
Figuur 20. Profiel 2, met aanduiding van de karrensporen (grijs)



Figuur 21. Overzichtsfoto Profiel 3



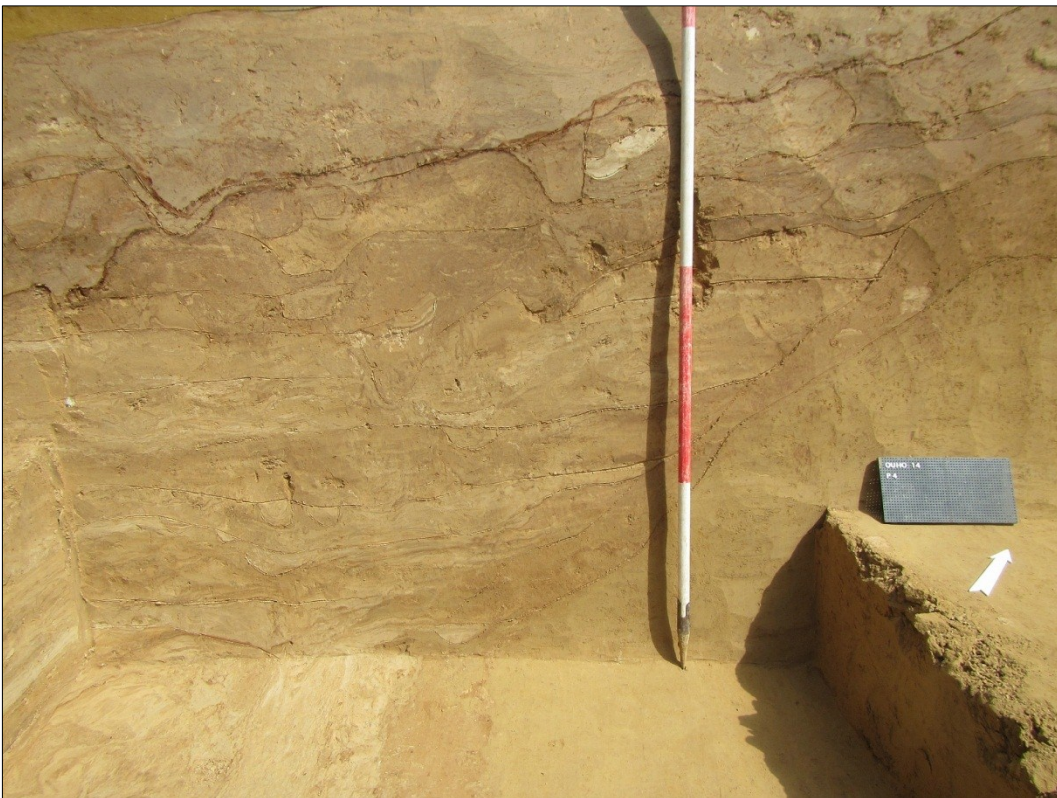
Figuur 22. Detail Profiel 3



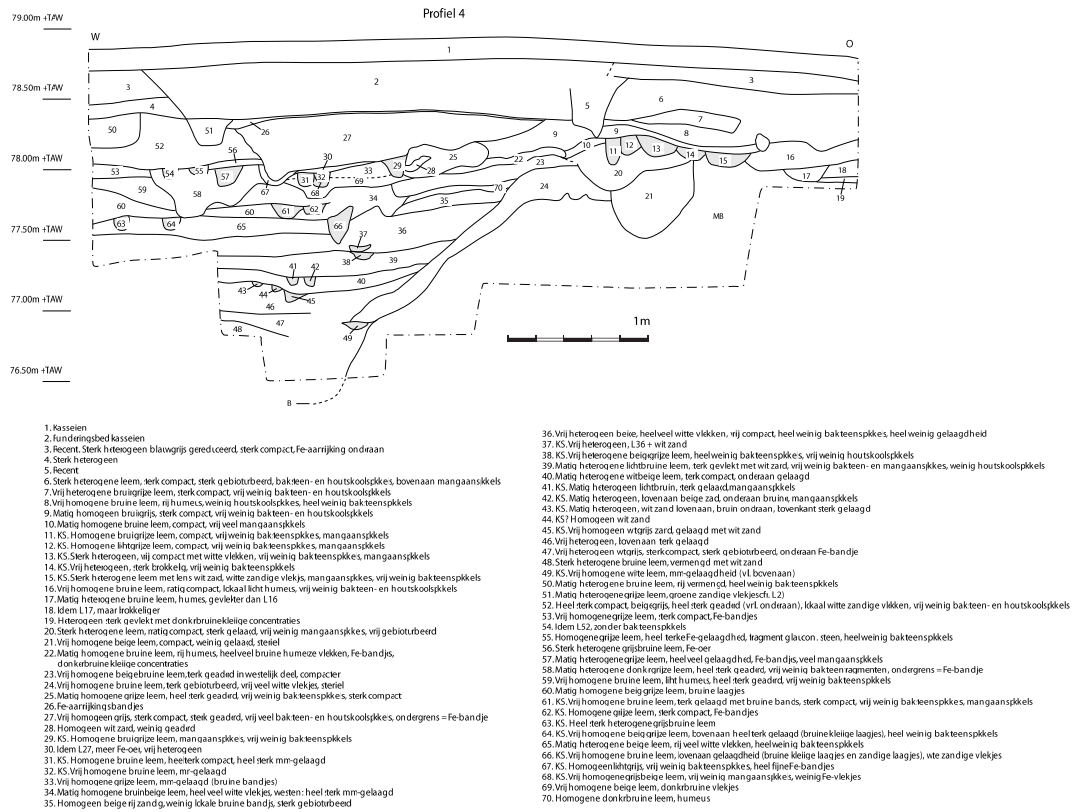
Figuur 23. Profiel 3, met aanduiding van de karrensporen (grijs)



Figuur 24. Overzichtsfoto Profiel 4



Figuur 25. Detail Profiel 4



Figuur 26. Profiel 4, met aanduiding van de karrensporen (grijs)

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1. CONCLUSIES

Naar aanleiding van de geplande heraanleg van de wegverharding van de Holleweg door het Agentschap Wegen en Verkeer, in functie van rioleringswerken, werd door het Agentschap Onroerend Erfgoed een archeologisch onderzoek geadviseerd. Tot op heden is er immers slechts weinig informatie bekend met betrekking tot de -vermoedelijk complexe- ontstaansgeschiedenis van dit wegtracé. Het archeologisch onderzoek werd uitgevoerd in juni 2014 en bestond in de registratie van 4 profielputten, waarbij dwarsdoorsnedes op de Holleweg werden aangelegd. Twee profielen werden gedocumenteerd in het noordelijk deel van de Holleweg, tussen de Wolvenberg en de Rogier van Brakelstraat (P3 en P4) en 2 profielen in het zuidelijk deel van de weg, waarvan 1 tussen de Rogier van Brakelstraat (P2) en de Karel Martelstraat en 1 tussen de Karel Martelstraat en de Hauwaart (P1).

De Holleweg werd voor het onderzoek in een noordelijk en een zuidelijk deel opgesplitst, op basis van informatie uit historische en cartografische bronnen. Oude kaarten illustreren hoe het noordelijke deel van de weg dwars door de bestaande percellering snijdt, in tegenstelling tot het zuidelijke deel, waardoor deze waarschijnlijk in een veel jongere periode moet gesitueerd worden. Mogelijk is dit gedeelte van de Holleweg ontstaan in de late middeleeuwen. Het zuidelijke deel van de weg, waar de taluds minder uitgesproken zijn, is m.a.w. ouder en kan mogelijk teruggaan op een Romeinse voorloper.

Tijdens het terreinwerk kon bij de registratie van de profielen waargenomen worden dat de Holleweg oorspronkelijk veel dieper was uitgesleten dan het geval is in het huidige straatbeeld. De weg wordt gekenmerkt door een natuurlijk ontstaansproces, waarbij door intensief gebruik de toplaag steeds verder werd geërodeerd door afvloeiend regenwater. Aangezien de weg nooit blijkt voorzien te zijn van afwateringgreppels, is het erosieproces lange tijd ongeremd gebleven, waardoor de weg tot een dergelijke diepte werd uitgesleten.

Op een bepaald ogenblik is er een keerpunt gekomen in de genese van de Holleweg, waarbij het sedimentatieproces groter werd dan het erosieproces. In de geregistreerde profielen kon immers een dik opvullingspakket waargenomen worden, dat bestond uit talrijke elkaar oversnijdende vullingspakketten en wegniveaus. Deze wegniveaus konden voornamelijk herkend worden aan de hand van de vele karrensporen, die in alle profielen voorkwamen. Een aantal van deze karrensporen kunnen vermoedelijk ook als pootindrukken van vee en trekdieren beschouwd worden; in doorsnede zijn beide echter moeilijk van elkaar te onderscheiden. Aangezien de opvulling van de holle weg een geleidelijk proces betreft, kan een exact aantal wegniveaus niet bepaald worden.

Opmerkelijk was de vaststelling dat het tracé van de Holleweg, sinds de start van het opvullingsproces, licht verschoven is in oostelijke richting. De westelijke rand van de geërodeerde weg kon immers niet in de profielen geregistreerd worden. Dit zou er op wijzen dat de oostelijke talud sterker is geërodeerd dan de westelijke en dat de velden aan westelijke zijde licht in oppervlakte zijn toegenomen. In hoeverre dit kan gelinkt worden aan een andere vorm of methode van landgebruik is echter onduidelijk.

Wanneer het keerpunt precies te situeren is, waarna de uitgesleten weg stelselmatig werd opgevuld, is onduidelijk. In de onderste opvullingspakketten werd evenwel een kleine hoeveelheid aardewerk aangetroffen, dat in de postmiddeleeuwse periode kan gedateerd worden. Vermoedelijk heeft de Holleweg het diepste punt bereikt op het einde van de late middeleeuwen of net erna. Aangezien het erosieproces pas dan gestopt is, wijst dit er op dat alle

oudere fasen van de weg steeds geërodeerd werden door een jongere fase, waardoor geen van de oudere voorlopers van de Holleweg bewaard zijn gebleven in de profielen.

Hoewel uit het historisch onderzoek bleek dat het zuidelijke deel waarschijnlijk ouder is dan het noordelijke, kon dit, omwille van bovenvermelde reden, niet meer archeologisch aangetoond worden. In de geregistreerde profielen kon immers geen wezenlijk onderling verschil vastgesteld worden. Dit duidt er op dat het zuidelijke deel van de weg, hoewel mogelijk ouder in oorsprong, gelijkmatig met het noordelijke deel verder werd uitgesleten.

Het proces van erosie en sedimentatie op de Holleweg werd beëindigd met het plaveien van het wegdek met kasseien. Dit werd initieel uitgevoerd omstreeks 1770, in opdracht van de Abdij van Ename. Over jongere fasen van herstel of heraanleg is weinig informatie voorhanden.

Hieruit kan afgeleid worden dat het wegdek van de Holleweg in een oudere fase nooit werd verhard. Anders zou het erosieproces reeds veel vroeger beëindigd geweest zijn.

5.2. AANBEVELINGEN

De bulkstalen, die werden genomen uit de onderste vullingspakketten in functie van eventuele koolstofdatering, bleken tijdens de verwerking niet te voldoen. Het is immers onduidelijk of de inclusies houtskoolspikkels of mangaanspikkels betreffen. De aanwezige inclusies zijn tevens onvoldoende groot om een goede datering op te kunnen uitvoeren; houtskoolspikkels geven immers meestal slechte resultaten bij een koolstofdatering. Bijgevolg wordt voorgesteld om op de verzamelde stalen geen bijkomend natuurwetenschappelijk onderzoek uit te voeren.

6. BIBLIOGRAFIE

Literatuur

BERINGS, G. 1989. *Landschap, geschiedenis en archeologie in het Oudenaardse*, Oudenaarde.

BOSSU, J. 1983. *Vlaanderen in oude kaarten, Drie eeuwen cartografie*, Tielt.

LANGOHR, R. 2014. *Verkennde Bodemkundige interpretatie van de 4 doorsneden van de Holleweg te Oudenaarde*. Onuitgegeven rapport ASDIS.

POESEN, J.W.A. 1989. *Conditions for gully formation in the Belgian loam belt and some ways to control them*, in: Soil Technology series 1, pp 39-52.

ROGGE, M. 1971. *Een bijdrage tot de studie van het Gallo-Romeinse wegennet in de streek tussen Schelde en Durme*, in: Helinium, XI, 124-149.

VANDE WINKEL, G. 2012. *Het 'Land van Aalst' op kaart gezet. Cartografie van Horenbault over Sanderus, Chamlay en Lecler tot Vander Massen*, in: Tijdschrift van de geschiedkundige vereniging Het Land van Aalst, LXIV, nr.2.

Bouwen door de eeuwen heen, Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Deel 15n1, Provincie Oost-Vlaanderen, Arrondissement Oudenaarde, Afdeling Monumenten en Landschappen.

http://www.rld.be/index.php?option=com_content&view=article&catid=10:natuur-en-landschap&id=43:holle-wegen-landschappelijk-erfgoed&Itemid=24

http://www.vilvoorde.be/free/Pictures/DeStad_Groenenwater_Natuurenlanschap_folderholle_wegen.pdf

http://www.west-vlaanderen.be/kwaliteit/Leefomgeving/proclam/Documents/LB_Module6.pdf

Cartografisch materiaal

LECLER, Caerte van het Land van Aelst (1783-1784), Stadsarchief Aalst, kopie van de "Caerte ende discriptie figurative vande gheel den Lande van Aalst, Horenhault (1612).

POPP, P.-C., Atlas cadastral parcellaire de Flandre Orientale : arrondissement de Audenarde : canton de Audenarde. Plan parcellaire de la commune de Volkegem/Mater (1842-1879)

<http://dgtl.kbr.be:8881/R/>

Ferraris, Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden (1771-1778)

http://www.kbr.be/collections/cart_plan/ferraris/ferraris_nl.html

Kadasterkaarten Volkegem : <http://ccff02.minfin.fgov.be>

Monsterlijst

Vondstnr.	Profiel	Laag	Beschrijving
1	2	66	bulk
6	3	38	bulk

Vondstenlijst

Vondstnr.	Profiel	Laag	Beschrijving
2	2	66	1 wandfragment steengoed
3	2	32	2 wandfragmenten rood geglazuurd aardewerk
4	3	59	1 wandfragment rood geglazuurd aardewerk
5	3	66	2 fragmenten vuursteen
7	3	19	1 steelfragment pijp-aardewerk

Tekeningenlijst

Tek.nr.	schaal	Beschrijving
1	1/20	Profiel 1
2	1/20	Profiel 2
3	1/20	Profiel 3
4	1/20	Profiel 4