

Toespraak Gilbert Kolacny bij de ondertekening van het protocol Luchtvaartarcheologie in Vlaanderen (29/06/2009 – For Freedom Museum Knokke-Heist)

Geachte aanwezigen,

Op 24 januari 1944 werd Leutnant Paul Hönle met zijn Messerschmitt de lucht ingestuurd. Die dag werd een grootscheepse Amerikaanse raid uitgevoerd op Frankfurt, en verschillende eenheden van de Luftwaffe, de zgn. Jagdgeschwadern werden erop uitgestuurd om de Amerikaanse bommenwerpers te onderscheppen. Jagdgeschwader 3 "Udet" wordt ingezet vanuit Duitsland en voorbij Gent komt het tot een treffen met de Thunderbolts van het Amerikaanse 361 Fighter Squadron. Het werd het laatste luchtgevecht van Leutnant Hönle. De 21-jarige piloot stortte met zijn toestel neer op een drassig weiland in Gottem bij Deinze. Het vliegtuig boorde zich tot 10 meter in de bodem, en de slechte omstandigheden leidden er toe dat de Duitsers hun poging om het toestel en de stoffelijk resten van de piloot te bergen al na geringe tijd staakten. Na de oorlog werd Paul Hönle als vermist opgegeven.

17 oktober 2004. Door middel van doorgedreven archiefonderzoek, interviews met nog levende getuigen en veldprospectie zijn enkele enthousiaste liefhebbers van luchtvaartgeschiedenis en -archeologie er in geslaagd om de precieze locatie van een crash site in Gottem bij Deinze te achterhalen. Dankzij grondig historisch onderzoek kunnen ze er vrijwel zeker van zijn dat het gaat om de Messerschmitt Bf 109 G-6 "Weisse 10" die op die noodlottige dag in '44 bestuurd werd door Leutnant Paul Hönle. Alois Hönle, de broer van de gesneuvelde piloot bevindt zich in het gezelschap van de luchtvaartarcheologen. Zo meteen zal een graafmachine de zoden verwijderen waaronder zich de inslagkrater van het toestel van zijn broer bevindt. Geleidelijk aan zal men kleine fragmenten aantreffen van sterk

aangetast aluminium, dieper in de bodem zal men grotere brokstukken vinden en uiteindelijk het motorblok en de cockpit, en daarbij ook de stoffelijke resten van de piloot. De opgraving verloopt zeer moeizaam, net zoals 60 jaar eerder bij de berging door het Duitse bezettingsleger. De amateurarcheologen geven echter niet op vóór ze de stoffelijke resten van Paul Hönle gevonden hebben, zodat de decennialange wens van zijn broer eindelijk vervuld kan worden, namelijk dat hij een definitieve, eervolle rustplaats krijgt.

Dames en heren,

Dit was het verhaal van een einde. Het einde van iemands leven, een slachtoffer van oorlogsgeweld, ook al sneuvelde hij aan de zijde van de vijand. Het einde ook van een lange zoektocht door zijn nabestaanden. Het einde van jarenlang speurwerk en research van de amateuronderzoekers. Maar het is ook het verhaal van een begin. Luchtvaartarcheologieverenigingen en individuen voerden al langer onderzoek naar dit specifieke oorlogserfgoed. Er kan zelfs gesteld worden dat zij hiervoor in Vlaanderen een ware pioniersrol vervulden. Maar indien we de hand in eigen boezem steken moeten we toegeven dat de reguliere erfgoedzorg tot relatief recent nooit enige aandacht heeft gehad voor dit thema. Daar kwam verandering in met de berging van de Messerschmitt te Gottem op die bewuste zondag van oktober 2004. Hier begint het verhaal waarvan vandaag het eerste hoofdstuk wordt afgesloten.

Gealarmeerd door de voorafgaande berichtgeving in de pers, trokken enkele professionele archeologen, waaronder één van mijn medewerkers, naar de plaats waar de opgraving volop bezig was. Vanuit hun professionele achtergrond beschouwd waren de archeologen van mening dat de wijze van aanpak voor verbetering vatbaar was. Een graafmachine was bezig met een enorm gat in het bodemarchief te slaan, en de uitgegraven grond werd met

metaaldetectors doorzocht, iets wat bij een archeoloog al gauw overkomt als schattengraverij en verzameldrang.

Door te al te gretige persaandacht ontstond bij de aanwezige professionele archeologen ook de indruk dat jagen op prestige eerder dan piëteit met het slachtoffer en zijn nabestaanden aan de basis lag van de activiteiten van de luchtvaartarcheologen. U begrijpt dat de eerste contacten tussen de geschoolde archeologen en de autodidactische luchtvaartarcheologen dan ook eerder grimmig verliepen, en zelfs na de eerste gesprekken heerste nog een sfeer van wederzijds wantrouwen.

Geleidelijk aan groeide echter wederzijds begrip en respect. Na een bezoek van archeologen van het Agentschap R-O Vlaanderen en het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed aan het Museum Broken Wings te Erembodegem en de restauratieateliers, waren zij er definitief van overtuigd dat de chaotische aanpak van de berging te Gottem een uitzondering was te wijten aan slechte omstandigheden, en dat de amateuronderzoekers op een degelijke en vooral integere manier met dit specifieke erfgoed omgaan. Beide partijen beseften dat samenwerking tot meer vruchtbare toekomstperspectieven zou leiden dan een restrictieve, contraproductieve houding.

Hierna kwam het overleg in een stroomversnelling terecht. Met vereende krachten bogen de amateuronderzoekers en de archeologen zich over de zeer specifieke problematieken van dit kwetsbare en vluchtige erfgoed. Zo zijn er heel wat vragen over de methodologie van het opgraven, beheer en bewaring omdat de problematiek daaromtrent toch enigszins lijkt af te wijken van de huidige opvattingen rond archeologische erfgoedzorg. Ik zal daar nu niet dieper op ingaan, binnenkort verschijnt daarover een artikel in ons tijdschrift 'M&L'. Toch wil ik nu reeds anticiperen op één vraag die tijdens het overleg al verschillende malen aan bod kwam, en die wellicht ook in de toekomst nog de kop zal opsteken: Moeten, kunnen of *willen* we neergestorte vliegtuigen wel als waardevol erfgoed beschouwen?

In tegenstelling tot wat de meeste mensen veronderstellen wordt archeologisch erfgoed niet gedefinieerd door de ouderdom die het bezit. Van doorslaggevend belang is de informatiewaarde van sites, contexten of objecten, ongeacht de periode waaruit ze afkomstig zijn. Bovenstaande vraag zou dus als volgt moeten geformuleerd worden: Is het onderzoek naar crashsites van grote betekenis voor het verhaal waaraan continu geschreven wordt en wat wij gemakshalve 'geschiedenis' noemen? Het antwoord is nee.

En ja. *Op macroschaal is het antwoord: Nee, het onderzoek naar neergestorte vliegtuigen zal ons niet dwingen tot zelfs maar een geringe aanpassing van de geschiedenisboeken van onze onderwijsinstellingen. Maar als we dat als criterium zouden vooropstellen bij het definiëren van wat als waardevol erfgoed mag of moet beschouwd worden, dan komt zowat de hele onroerend erfgoedzorg op de helling te staan, en zouden we kunnen concluderen dat een niet gering aantal archeologen tot op heden zijn tijd heeft zitten verknoeien. Laten we dát voor de lieve vrede maar niet veronderstellen.*

De grote verdienste van de erfgoedzorg situeert zich op microschaal. Les petites histoires de l'histoire. Het is uit de kleine en minder bekende kantjes van de geschiedenis, uit het verleden om de hoek dat dreigt vergeten te worden, dat de erfgoedzorg haar grootste kracht puurt, en de meeste interesse opwekt bij de bevolking. Crashsites mogen dan wel afkomstig zijn van een historisch goed gedocumenteerde periode die nog leeft in het geheugen van de oudere generaties van de huidige bevolking, ze getuigen toch van een niet te onderschatten betekenis op het vlak van herinnering, herdenking en culturele waarde. Het 'levende geheugen' raakt bovendien stilaan vervlogen. Crashsites kunnen ook informatie bevatten over zowel de omstandigheden van de crash als over het toestel zelf. Informatie die niet is neergeschreven in de annalen van de geschiedenis of de tand des tijds niet heeft doorstaan.

Het zijn deze op historisch vlak kleine, maar op individueel niveau grootse verhalen die de mortel vormen, het bindmiddel zijn van de geschiedschrijving.

droge loopspoor doorpoelen met een goed glas u aangeboden door het

Het is met gepaste trots dat ik hier in dit nieuwe, prachtige en met zeer veel inzet van enthousiaste vrijwilligers opgebouwde museum, samen met u dit protocol mag ondertekenen dat een kroon is op het jarenlang overleg tussen mijn medewerkers en de vertegenwoordigers van de luchtvaartarcheologieverenigingen in Vlaanderen. Dit protocol regelt de samenwerking tussen het agentschap en de verenigingen, en biedt aan deze laatste een juridisch en beheersmatig kader waar dat vroeger ontbrak.

Dit protocol is geen eindpunt, maar enkel de toekomst kan uitwijzen waar het uiteindelijk naartoe zal leiden. Samen met de verenigingen en mijn medewerkers hoop ik alvast op de beste resultaten.

Tot slot wil ik nog iedereen van harte danken die heeft bijgedragen aan het tot stand komen van dit protocol. In de eerste plaats zijn dat vrijwilligers van de verenigingen zelf, wiens geduld danig op de proef werd gesteld, wat gelukkig geen afbreuk deed aan hun bereidwilligheid om er blijvend hun schouders onder te zetten. Niet minder gaat mijn dank uit naar mijn medewerkers die vele hindernissen moesten overwinnen en bijna hun tanden stukbeten op de zeer diverse problematiek rond dit specifieke erfgoed, en dit zowel op wetenschappelijk, beheersmatig als juridisch vlak. Ook de aanwezigheid van medewerkers van het VIOE mag niet vergeten worden, zij hadden een waardevolle inbreng in de vergadering, en in de toekomst zal wellicht nog beroep gedaan worden op hun expertise voor de continue verfijning van methodiek en onderzoek naar bewaringsomstandigheden.

De mensen van het For Freedom Museum wens ik te danken voor het speciaal voor deze gelegenheid openen van het museum, en dit bovendien op hun wekelijkse sluitingsdag.

Zo meteen gaan wij over tot de ondertekening van het protocol. Dat is dus nog heel eventjes doorbijten, maar daarna kan u mijn ongetwijfeld al te droge toespraak doorspoelen met een goed glas u aangeboden door het AgentschapR -O Vlaanderen. Mag ik de vertegenwoordigers van de verenigingen uitnodigen om nu samen met mij het protocol te tekenen.

Ik dank u voor uw aandacht.