



CO7

Tunnelsysteem Eerste Wereldoorlog

Overal in de Westhoek sluimeren, nauwelijks dertig centimeter diep en onzichtbaar voor het blote oog, de archeologische resten van de oorlog in de bodem. De archeologie van de Eerste Wereldoorlog toont ons 'Wat het betekent om mens te zijn in een industriële oorlog' en bestudeert de materiële en structurele resten van wat de mens gemaakt heeft in zeer unieke en specifieke oorlogsomstandigheden zoals de ondergrondse tunnelsystemen.



De bewaring van een 100-jarige tijdsapsule

In de zomer van 2012 komt archeoloog Simon Verdegem aan op het archeologisch onderzoek dat hij leidt rond de stad Mese. Tot zijn verbazing ziet hij dat er een put vol water aanwezig is in het opgravingsvlak. En die put was er de vorige dag nog niet. De grond is op die plaats ingezakt. De kraan wordt ter plaatse geroepen en na wat graven komen de eerste planken van een ondergronds Duits tunnelnetwerk aan het licht. Zonder het inzakken van de grond tijdens de nacht zouden de tunnels vermoedelijk nooit zijn opgemerkt. De vondst van de vier tunnels met op het einde van één tunnel nog een achtergelaten schop en houwiel blijven tot op vandaag één van de beklijvendste opgegraven overblijfselen van de Eerste Wereldoorlog in Vlaanderen. Samen met de toen nog archeologische dienst Archeo7 werd beslist om delen van de tunnels te bewaren, om ooit op een tentoonstelling te tonen.



Van 1917 tot Aquafin

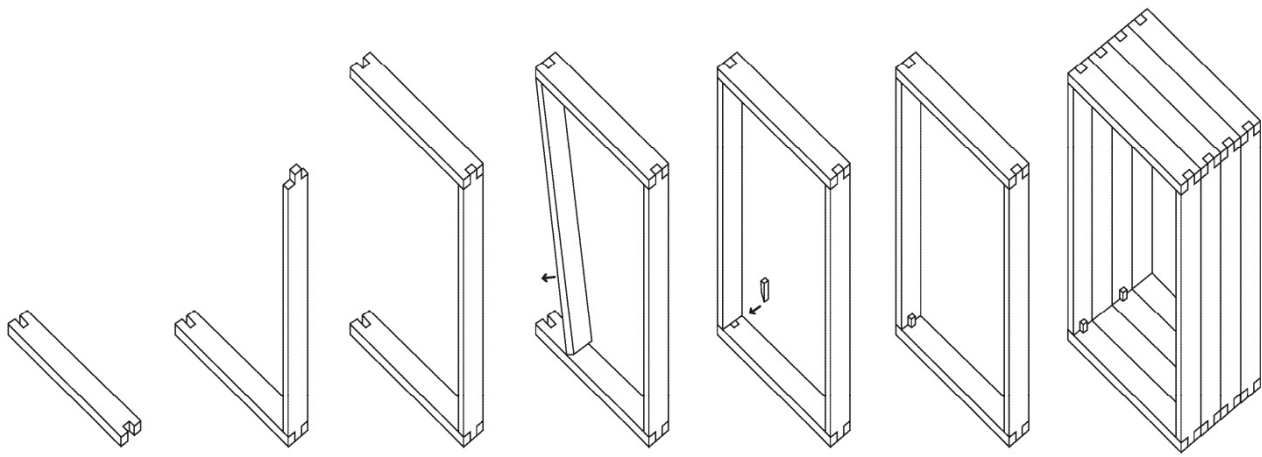
De opgraving in 2012 in opdracht van Aquafin door het bedrijf Adede BVBA was zowat het eerste grootschalige onderzoek van de uitgebouwde Duitse linies. Tijdens de opgraving kon zowel de stilstand van de oorlog met goed uitgebouwde Duitse loopgraven worden onderzocht, als sporen van de Mijnslag zelf van 7 juni 1917 in kaart worden gebracht. Maar het was het aantreffen van een ongekend en onafgewerkt tunnelsysteem met op het eind kisten munitie en graafmateriaal dat iedereen 100 jaar terug in de tijd katapulteerde.

Tunnelsysteem

In totaal werden binnen het onderzoeksgebied vier afzonderlijke tunnels aangesneden, twee waren nog volledig of gedeeltelijk intact, de andere twee waren ingestort. Deze tunnels waren niet gekend aan de hand van cartografische of fotografische bronnen. Slechts op één Britse trench map, gedateerd op 17 juni 1916, werd de locatie langs het toenmalige wegtracé aangeduid als Roadside Redoubt. De Britse kaartmakers hadden dus informatie over de aanwezigheid van een versterkte positie (redoubt: verschanse) ter hoogte van deze weg, maar aangezien het meeste ondergronds was konden ze het niet verder in kaart brengen.

De tunnels werden niet van bovenuit gegraven en nadien toegedekt maar van onderuit aangelegd. Het constructiehout waarmee de tunnels waren opgebouwd, waren op maat gemaakte elementen die als puzzelstukken in elkaar pasten via een pengatverbinding met een open gat. Het systeem heet officieel Minierrahmen. Alle elementen waren even breed en even dik zodat de constructie als het ware ontleed kon worden in een reeks identieke segmenten. Elk segment bestond uit vier verschillende onderdelen; een plafond, een vloer en twee soorten wandplanken. De bodemplanken werden alternerend geplaatst zodat niet alle spieën langs de zelfde zijde van de tunnel werden geplaatst. Een logische volgorde bij het bouwen was dan eerst het plaatsen van de bodemplank. Dan de wandplank met twee pennen gevolgd door het plafond en de laatste wandplank. Tenslotte kon het geheel verankerd worden door de spie in de diepere uitsparing.





In de tunnel werd een uitsparing gecreëerd die dienst kon doen als stapelplaats voor werktuigen of voorraden. Dit werd gestaafd door vaststellingen gemaakt op het terrein. In de uitsparing werd namelijk een set werktuigen aangetroffen die nog steeds tegen de wand van de tunnel stond zoals hij werd achtergelaten door de Duitse soldaten. Het betrof een schop, een houweel en een hak die alle drie waren voorzien van een verkorte steel om handiger te kunnen werken in de nauwe tunnels. De aanwezigheid van graafwerktuigen op deze locatie was bovendien een bevestiging van het feit dat het werk nog niet was voltooid. Naast de hierboven vermelde werktuigen werden nog twee houweelen en een schop- met lange steel- aangetroffen op de bodem van de tunnel. Er werd dus nog volop gegraven op het moment dat de tunnels werden verlaten of vernietigd. Mogelijk gebeurde dit door de start van de Mijnslag op 7 juni 1917.

Het verleden bewaren voor het heden

Wanneer constructies uit de Eerste Wereldoorlog worden opgegraven, is het niet evident om die te bewaren voor toekomstige generaties. Het gaat hier namelijk om grote stukken hout. De constructie bevindt zich al meer dan 100 jaar onder de grond in een vochtige bodem afgesloten van de lucht. Dit is dan ook de reden waarom het voor een lange periode zo goed bewaard is gebleven. Vanaf het moment dat de stukken uit de grond worden gehaald begint het degradatieproces van het organische materiaal. Het hout begint op te drogen, daardoor kan het gaan barsten en schimmelen. Het water dat opgenomen is in de celstructuur van het hout zal uiteindelijk ook opdrogen en verdwijnen, waardoor het hout zijn stevigheid zal verliezen en uiteindelijk, indien er niet ingegrepen wordt, zal verpulveren. CO₂ heeft dan ook na de opgraving de planken opgeschoond, behandeld en onder strenge bewaaromstandigheden in het Erfgoeddepot DEPOTYZE bewaard.

Mondelinge en documentaire bronnen kunnen ons veel vertellen over WOI, maar niets spreekt zo duidelijk als fysieke overblijfselen. De bewaarde tunnelfragmenten werden al meerdere malen voor een tentoonstelling terug in elkaar gestoken. De grootte van de tunnel brengt je dan ook meteen tot bewustzijn onder welke omstandigheden WOI door de soldaten beleefd werd.

Het in stand houden van en de zorg voor dergelijke stukken laat de bezoeker toe een reëler beeld te vormen van wat een oorlog, specifiek WOI, inhield.

(Klik op de afbeeldingen om ze te vergroten)

