

Die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser (Paris, 2001) und des maritimen Erbes des Ersten Weltkrieges im belgischen Teil der Nordsee

Marnix Pieters

2014 jährt sich zum 100. Mal der Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Dies hat das Interesse für das mit diesem Weltkrieg verbundene Kulturerbe unter Wasser weltweit verstärkt. Dies hat alles mit der UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser (Paris, 2001) zu tun, die am 2. Januar 2009 in Kraft trat. Anlässlich des 10. Jahrestages dieser Konvention wurde Ende 2011 in Brüssel ein wissenschaftliches Kolloquium veranstaltet. Zurzeit (August 2013) haben bereits 45 Staaten die Konvention ratifiziert, und eine wachsende Zahl anderer Staaten erwägt, die Bedenken, die sie anfangs gegen diese Konvention hegten, fallen zu lassen. Belgien ist der Konvention am 5. August 2013 beigetreten. Heute sind Frankreich und Belgien die einzigen nordwesteuropäischen Staaten, die die Konvention ratifiziert haben. Man hofft, dass auch andere Nordseeanrainerstaaten wie die Niederlande, das Vereinigte Königreich, Deutschland und Dänemark dem Beispiel der Franzosen und der Belgier mit der Zeit folgen werden.

Die UNESCO-Konvention definiert „alle Spuren menschlicher Existenz von kulturellem, historischem oder archäologischem Charakter, die seit mindestens 100 Jahren, zeitweise oder durchgängig, zum Teil oder vollständig unter Wasser liegen“ als Unterwasser-Kulturerbe. Demzufolge werden alle Wracks von Schiffen, die im Ersten Weltkrieg im belgischen Teil der Nordsee gesunken sind, im Laufe der Gedenkperiode (2014-2018) schrittweise durch diese Konvention geschützt werden.

Diese neue Situation wirft zweifellos mehrere Fragen auf. Hatte der Erste Weltkrieg eine wichtige maritime Komponente? Was sagt die Konvention im Wesentlichen? Was bedeutet dies für den belgischen Teil der Nordsee? Wie viel und welche Art von Kulturerbe aus dem Ersten Weltkrieg befindet sich dort und in welchem Zustand befindet es sich? Im Folgenden versuchen wir, diese und anderen Fragen zu beantworten.



Dieser britische Soldatenfriedhof befindet sich an der Donatuskirche in Zeebrügge. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs gab es hier noch keinen Friedhof. Nachdem am 26. September 1915 bei einem Straßenbahnunfall 44 Deutsche umkamen, wurden sie an der Kirche begraben. Im Laufe des Krieges wurde der 'Deutsche Ehrenfriedhof' kontinuierlich erweitert. Am 5. Juni 1917 wurden hier auch 40 Deutsche, die bei einem Segefecht auf einem Torpedoboot (die S15 bzw. die S 20) ums Leben gekommen waren, beerdigt. Das Denkmal auf dem Bild erinnert an sie. (Marnix Pieters, Agentur für bauliches Kulturelles Erbe)

Die UNESCO-Konvention und der Erste Weltkrieg

Kein bisschen zu früh

Obwohl der Erste Weltkrieg hauptsächlich auf dem Festland geführt wurde, war der maritime Aspekt nie weit weg. Denken wir in Bezug auf die Westfront zum Beispiel an die Anfangsphase des Krieges, die als den 'Wettlauf zum Meer' bezeichnet wurde, an die Überflutung der Region Westhoek (Van Pul 2004) und an die britischen Angriffe vom Meer aus auf Zeebrügge und Oostende, mit denen versucht wurde, die beiden U-Boot-Häfen zu blockieren. Weiter fanden weltweit noch zahlreiche wichtige maritime militärische Aktionen (Bennett 2005) statt, wie die Seeschlacht bei Coronel und den Falklandinseln Ende 1914, die Schlacht von Gallipoli im Jahre 1915, die zum Ziel hatte, die Verbindung zum Schwarzen Meer offen zu halten, die Skagerrakschlacht im Jahre 1916 usw.

Dennoch droht die maritime Komponente des archäologischen Erbes aus dem Ersten Weltkrieg in den Hintergrund zu treten. Das ist weitgehend auf den Umstand, dass dieses Kulturerbe, das oft auf oder unter dem Meeresboden liegt, schlecht zugänglich ist, zurückzuführen. Aus Unwissenheit oder sogar aus Gewinnsucht wurde bis vor kurzem allzu oft nachlässig mit diesem Kulturerbe umgegangen. Schiffswracks wurden ohne angepasste Registrierung, ohne Untersuchung oder ohne Rücksprache mit dem betreffenden Flaggstaat an die Oberfläche gebracht und verschrottet. Auch besuchen viele Sporttaucher die Wracks von Kriegsschiffen im Rahmen eines Tauchgangs, den man euphemistisch als Souvenirjagd bezeichnen könnte. Auf diese Weise wird das kollektive Gedächtnis in Bezug auf die beiden Weltkriege allmählich gelöscht, ohne dass das metaphorische 'Backup' gemacht wird. Zumal da die letzten

Augenzeugen des Ersten Weltkriegs selten geworden sind, gewinnt das Kulturerbe als materieller Kontaktpunkt zu dieser entscheidenden Phase der Weltgeschichte oder als letzter Zeuge davon zunehmend an Bedeutung. Es ist somit besonders erfreulich, dass Belgien im Jahre 2013 – sogar vor Beginn der Gedenkveranstaltungen zum 100. Jahrestag des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs – der vorerwähnten UNESCO-Konvention beigetreten ist und sich also dazu verpflichtet hat, dieses Kulturerbe Schritt für Schritt zu pflegen. Der Teil der Nordsee, der unter belgischer Aufsicht steht, ist zwar sehr klein, aber entwickelte sich im Laufe der Geschichte zu einem sehr stark befahrenen Teil, wie u. a. das 3500 Jahre alte, in Dover entdeckte Boot (Clark 2004) gezeigt hat.

Schutz und Zusammenarbeit, die Säulen der Konvention.

Was sind die wesentlichen Elemente dieser Konvention? Der Grundsatz besteht darin, das Kulturerbe unter Wasser zugunsten der Menschheit zu schützen. Genauso wie beim archäologischen Erbe an Land ist auch beim archäologischen Erbe unter Wasser die '*In situ-Erhaltung*' als erste Option zu erwägen. Die Konvention unterscheidet zwischen zwei Arten von Bedrohungen, gegen die das Kulturerbe geschützt werden muss. Laut der Konvention geht die erste und größte Gefahr von den spezialisierten Bergungsunternehmen aus, die weltweit gezielt nach archäologischen 'Schätzen' suchen und sie an die Wasseroberfläche bringen mit dem Ziel, sie mit Gewinn zu verkaufen. Dabei interessiert es sie oft nicht, dass dieses Kulturerbe eigentlich zum kollektiven Gedächtnis der Menschheit gehört und eingehend untersucht werden sollte und dass jeder es "erleben" können muss. Man geht davon aus, dass diese Art von Tätigkeiten wegen der schnellen Entwicklung verschiedener Geräte zurzeit auf 98 % des

Meeresbodens weltweit durchgeführt werden können. Es wird somit immer dringlicher, diese Konvention zu ratifizieren. Im Zusammenhang mit dem Schutz gegen Bergungsunternehmen führt die Konvention auch an, dass der Verkauf, die unumkehrbare Verstreuung und die kommerzielle Ausbeutung des Unterwasser-Kulturerbes unzulässig sind.

Weiter enthält die Konvention einen allgemeinen Artikel zum Schutz gegen allerhand menschliche Tätigkeiten im Meer, die nicht spezifisch auf das Kulturerbe gerichtet sind, sondern sich zufällig darauf auswirken können. Laut der Konvention verpflichten sich die Vertragsstaaten, die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um dieses Kulturerbe gegen diese Art von Tätigkeiten zu schützen. Obwohl es klar ist, dass mit diesen Tätigkeiten u. a. Ausbaggerungsarbeiten, Gewinnung von Rohstoffen, Bauarbeiten und Schleppnetzfischerei gemeint sind, enthält der Text keine Aufzählung. Die Tatsache, dass keine Tätigkeiten aufgelistet werden, bietet den Vorteil, dass künftige Tätigkeiten nicht im Voraus ausgeschlossen werden. Die Schutzmaßnahmen beziehen sich an erster Stelle auf das Kulturerbe, das sich in den unter Aufsicht des betreffenden Vertragsstaates stehenden Meeresgebieten befindet, aber gelten zweitens über die Rechtsprechung des Vertragsstaates in Bezug auf die eigenen Staatsangehörigen und die Schiffe, die die Flagge des Vertragsstaates führen, auch für alle Meeresgebiete weltweit. Wenn die *In situ-Erhaltung* nicht möglich oder nicht wünschenswert ist und eine Unterwasserfundstelle trotzdem ausgegraben werden muss, muss diese Tätigkeit die der Konvention (als Anlage) beigefügten Regeln erfüllen. Diese Regeln unterscheiden sich nicht wesentlich von den für archäologische Forschungen an Land geltenden Standards.

Ein zweiter Grundsatz der UNESCO-Konvention besteht in der Zusammenarbeit zwischen den Vertragsstaaten.

Die Staaten, die die Konvention ratifizieren, treten sozusagen einem Klub von Ländern bei, die sich dazu verpflichten wollen, das Unterwasser-Kulturerbe zu erhalten und sich dabei, wenn nötig, gegenseitig zu unterstützen. Die Zusammenarbeit kann verschiedene Formen annehmen. Die Vertragsstaaten werden zum Beispiel dazu aufgefordert, im Rahmen spezifischer Situationen/Fälle gegenseitige Abkommen abzuschließen. Ein wichtiger Aspekt der Zusammenarbeit betrifft den Austausch von Informationen, wobei der Generaldirektor der UNESCO eine Mittlerrolle übernimmt. Die Vertragsstaaten der Konvention treten auch mindestens alle zwei Jahre zusammen. Eine 'nachprüfbare Verbindung' zum Unterwasser-Kulturerbe in den Meeresgebieten eines anderen Vertragsstaates reicht für einen Vertragsstaat, um eine formelle Kooperation mit diesem anderen Vertragsstaat einzugehen. Die Konvention regelt das Eigentumsrecht nicht, erlaubt unter bestimmten Bedingungen Bergungen und ist auch in vollem Umfang auf Wracks von Schiffen im Staatsbesitz (wie zum Beispiel Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg) anwendbar.



Der Hauptsitz der UNESCO in Paris (UNESCO)



■ Es ist ganz bestimmt möglich, *in situ* Zugang zum Unterwasser-Kulturerbe zu bieten, wie in China bewiesen wurde. Auf der linken Seite: Das Museumsgebäude, das Zugang zu den Inschriften von Baiheliang bietet und 40 m unter dem Wasserspiegel des Jangtse liegt.

Unten: Ein Teil der Inschriften am Baiheliang-Sandsteinrücken (Baiheliang Museum, von der UNESCO zur Verfügung gestellte Bilder)



Zusätzliche Informationen zu der Konvention finden Sie auf der UNESCO-Website:
www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/

Die Nordsee und das Erbe des Ersten Weltkriegs

Der Rahmen

Was bedeutet diese Konvention konkret für den Schutz des Unterwasser-Kulturerbes des Ersten Weltkriegs? Schutz heißt in diesem Zusammenhang zweierlei. Einerseits kann wertvolles Unterwasser-Kulturerbe

des Ersten Weltkrieges *in situ* und materiell geschützt werden. Andererseits kann man ganz allgemein dafür sorgen, dass das im belgischen Teil der Nordsee befindliche Unterwasser-Kulturerbe des Ersten Weltkriegs nicht beschädigt wird, ohne dass dazu eindämmende Maßnahmen getroffen werden. Auf jeden Fall ist mindestens zu gewährleisten, dass entsprechende Dokumentation des betreffenden Kulturerbes gesammelt wird. Damit soll sichergestellt werden, dass dieser Teil unseres kollektiven Gedächtnisses nicht einfach gelöscht wird, sondern dass diese Informationen in die Wissensdatenbank aufgenommen werden. Aus technischer und

praktischer Sicht ist es allerdings nicht einfach, Unterwasserfundstellen materiell zu schützen. Trotzdem hat man inzwischen weltweit ein beträchtliches Fachwissen aufgebaut und wurden schon verschiedene Verfahren, die sich in diesem Zusammenhang als effizient erwiesen haben, erprobt (Richards 2012). In China gibt es sogar ein Unterwassermuseum, das in einer Tiefe von 40 m im Jangtse-Fluss liegt und errichtet wurde, um *in situ* Zugang zu den Inschriften von Baiheliang zu schaffen. Baiheliang ist eine Sandsteinformation im Jangtse, auf der seit der Tang-Dynastie, genauer gesagt seit 763 nach Christus, anhand von Inschriften 72 niedrige Wasserstände im Fluss



■ Die SMS Prangenhoef wurde im Jahre 2002 an die Oberfläche gebracht (Etienne Rathé, Maritieme Toegang)

markiert wurden. Diese Inschriften sind von großer wissenschaftlicher und kultureller Bedeutung und können als die älteste hydrometrische Station der Welt (Ge Xiurun 2010) betrachtet werden.

Der Schutz vor allerhand menschlichen Tätigkeiten ist vor allem eine Frage der Politik und der Verwaltung. Um den betroffenen Instanzen und Beteiligten in Belgien u. a. Lösungen für dieses Problem anzubieten, wurde Anfang 2013 eine strategische Grundlagenforschung gestartet. Dieses Projekt „Archäologisches Erbe in der Nordsee“ wird von der flämischen Agentur für Innovation mittels

Wissenschaft und Technologie (IWT) finanziert und wird u. a. Vorschläge zu einer dauerhaften Verwaltung des archäologischen Kulturerbes im belgischen Teil der Nordsee erarbeiten. Selbstverständlich werden die verschiedenen beteiligten Parteien (Fischerei, Baggerbranche, Gewinnung neuer Zuschlagstoffe, erneuerbare Industrie, Tourismus, Behörden,...) eng in den Prozess einbezogen werden.

Bis heute sind nur wenige wissenschaftliche Untersuchungen zum belgischen maritimen archäologischen Erbe des Ersten Weltkrieges durchgeführt und veröffentlicht. Die verfügbaren materiellen Quellen zum Ersten

Weltkrieg wurden für die historische und gesellschaftliche Debatte somit bisher größtenteils unzureichend genutzt. Das am besten dokumentierte Schiffswrack aus dem Ersten Weltkrieg ist zweifelsohne das Wrack des geborgenen und verschroteten *Vorpostenboots S.M.S. Prangenhoef* (Termote 2003). Das Wrack dieses Boots wurde völlig an die Oberfläche gebracht und demontiert. Während dieser Arbeiten wurden auch archäologische Beobachtungen vorgenommen, die einen guten Einblick in die Art und Weise, wie ein ehemaliges Fischerboot in ein Kriegsschiff umgewandelt werden konnte, boten.

Wracks aus dem Ersten Weltkrieg im belgischen Teil der Nordsee: eine Übersicht

Trotz der Tatsache, dass nur wenige Untersuchungen des maritimen archäologischen Erbes des Ersten Weltkriegs durchgeführt wurden, kann ein Gesamtüberblick über die Anzahl der Fundstellen sowie über die Bedeutung und die Lage der aus diesem Zeitraum stammenden Schiffswracks im belgischen Teil der Nordsee vermittelt werden. Basis hierfür sind drei verfügbare Datenbanken (www.vlaamsehydrografie.be/wrakkendatabank; www.maritiemearcheologie.be; www.wrecksites.eu/) und verschiedene Veröffentlichungen zu Schiffswracks wie Hepper 2006 und Termote & Termote 2009.

Daraus geht hervor, dass zurzeit 40 Fundstellen dem Ersten Weltkrieg zuzuschreiben sind. Dazu kommen noch einige Dutzende von Fundstellen, bei denen nicht ausgeschlossen werden kann, dass sie mit dem Ersten Weltkrieg im Zusammenhang stehen. Diese Fundstellen sind nicht in dieser Übersicht enthalten. Bei einigen davon handelt

es sich möglicherweise um Schiffe, die laut schriftlicher Quellen im Ersten Weltkrieg in belgischen Hoheitsgewässern untergegangen sind, aber deren Fundstelle bisher noch nicht identifiziert wurde. Weiter wurden auch die Fundstellen der Schiffe, die im Frühjahr 1918 in den Häfen von Zeebrügge und Oostende während Raids versenkt wurden, das heißt der Vindictive, Thetis, Intrepid, Iphigenia und des U-Boots C3, nicht berücksichtigt, da diese Wracks schon sehr kurz nach dem Krieg an die Oberfläche gebracht wurden, vermutlich ohne dass viele Überreste am Ort des Versinkens hinterlassen wurden. Grob geschätzt kann sich die erwähnte Anzahl somit etwa verdoppeln oder im äußersten Fall verdreifachen, vor allem wenn man davon ausgeht, dass noch Wracks

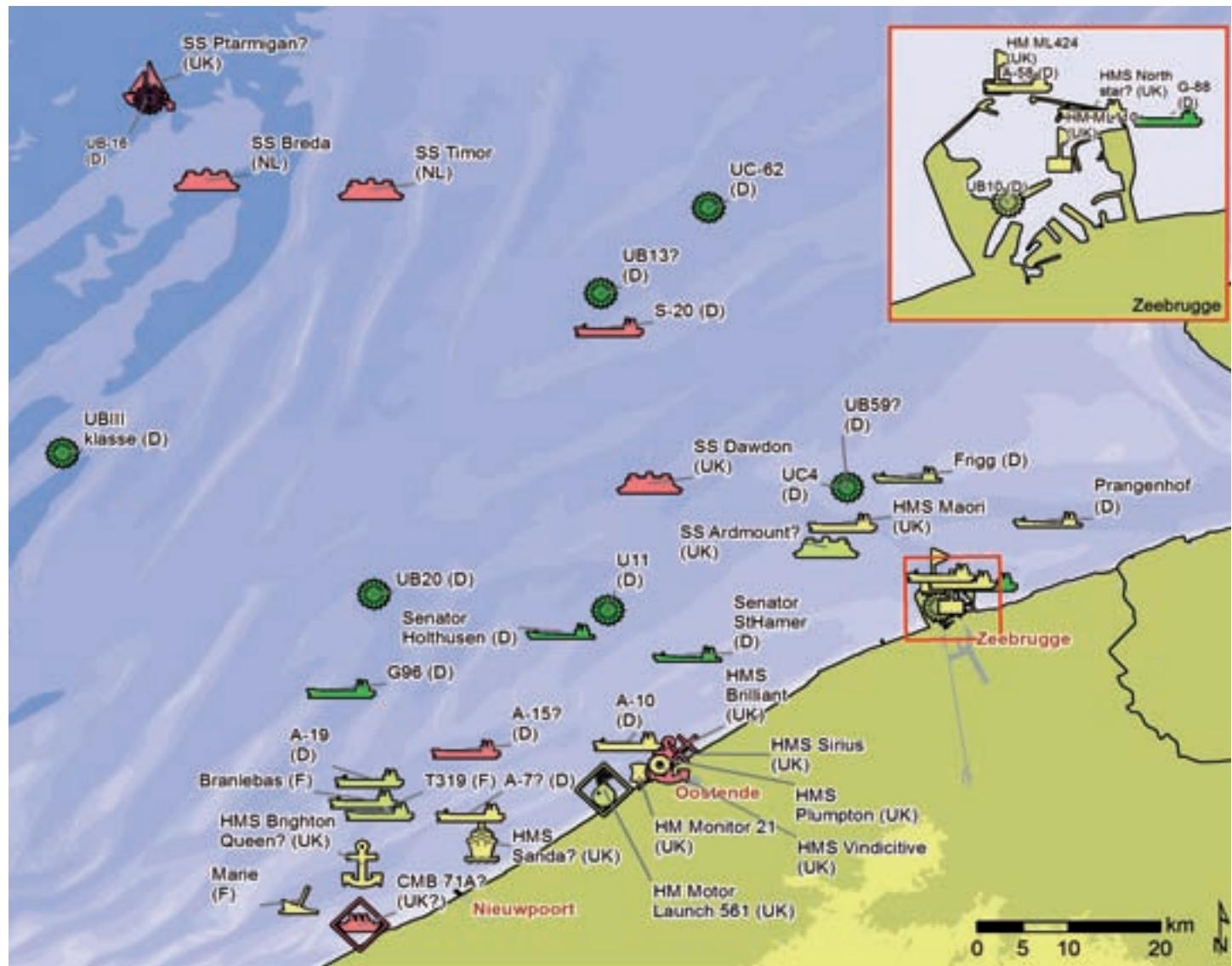
aus dem Ersten Weltkrieg nicht kartiert wurden, zum Beispiel weil sie am Meeresboden nicht oder nicht gut sichtbar sind.

Wenn wir die 40 bekannten Fundstellen im belgischen Teil der Nordsee nach Nationalität einteilen, stellen wir fest, dass vorwiegend deutsche (20) und britische (15) Wracks gefunden wurden. Weiter gibt es 3 französische und 2 niederländische.

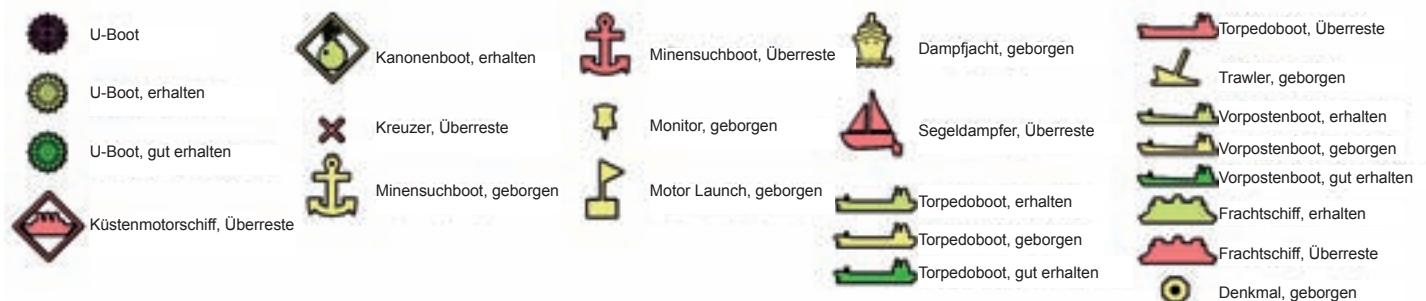
Im Laufe der Jahre wurden schon mehrere dieser Schiffswracks zum Teil oder vollständig an die Oberfläche gebracht oder 'nivelliert'. Nur 18 der 40 Fundstellen (2 britische, 14 deutsche und 2 französische) entgingen diesem Schicksal. Das britische Erbe war verhältnismäßig am stärksten getroffen. Man weiß nicht genau, woran das liegt, aber die

Quote der deutschen U-Boote spielt dabei sicher eine Rolle. Aufgrund ihrer Lage und ihrer Beschaffenheit hindern diese ja selten den Schiffsverkehr. Somit kommen sie nicht oft für eine Bergung aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt in Betracht.

Zurzeit, etwa hundert Jahre später, befindet sich immer noch etwa die Hälfte der bekannten und dokumentierten Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg auf dem Boden der Nordsee. Es ist somit noch nicht zu spät, in einer anderen Weise mit diesem Erbe umzugehen. Außerdem gibt es zweifellos noch verschiedene nicht registrierte Fundstellen, die gerade weil sie nicht bekannt sind und – sofern wir wissen – somit nie 'besucht' wurden, wahrscheinlich sehr gut erhalten sind. Wenn wir



Karte im belgischen Teil der Nordsee mit Angabe aller 40 Wracks aus dem Ersten Weltkrieg, von denen manche geborgen wurden (VLIZ)



Bibliographie

- Bennett G. (2005). Naval Battles of the First World War, Barnsley, Pen & Sword Military Classics, 320 S.
- Blom R. (2008). Honger. Een geschiedenis van de Eerste Wereldoorlog, Tielt-Uitgeverij Lannoo, 332 S.
- Bonney G. (2002): The Battle of Jutland 1916, Sutton Publishing Limited, Thrupp, Stroud, 244 S.
- Cornelis C., B. Egger, U. Guerin, S. Khakzad, T. Missiaen, M. Pieters, A. Rey Da Silva & K. Van Balen (2011). Conference Book. UNESCO Scientific Colloquium on factors Impacting Underwater Cultural Heritage. UNESCO regional Meeting on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, Brüssel, 13-15/12/2011, 117 S.
- De Vos L. (1996). De Eerste Wereldoorlog, Leuven, Davidsfonds, 175 S.
- Clark P. (2004). The Dover Bronze Age Boat, English Heritage, London, 340 S.
- Dromgoole S. (2003). 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, The International Journal of Marine and Coastal Law, 18-1, 59-108.
- Gregory D. & H. Matthiesen (2012). Conservation and Management of Archaeological Sites. Special Issue: preserving archaeological remains in situ, 14-1/4, Leeds, Maney Publishing, 486 S.
- Guerin U. s.d. La Convention de l'UNESCO sur la Protection du patrimoine culturel subaquatique, Paris, 30 S.
- Guerin U. (2011). The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage and the development of underwater museums, in: Shuguang L. (red.): 2010 International Meeting on Protection, Presentation and Valorisation of Underwater Cultural Heritage - Chongqing, Beijing, 206-219.
- Hepper D. (2006). British Warship Losses in the Ironclad Era 1860-1919, London, Chatham Publishing, 168 S.
- Pieters M., I. Demerre, T. Lenaerts, I. Zeebroek, M. De Bie, W. De Clercq, B. Dickinson & P. Monsieur (2010). De Noordzee: een waardevol archief onder water. Meer dan 100 jaar onderzoek van strandvondsten en vondsten uit zee in België: een overzicht. Relicta 6, 177-218.
- Pixa R.R. (2009). In defense of Perpetual Title to Sovereign Wrecks, <http://www.history.navy.mil/branches/org12-7m.htm>
- Richards V. (2012). In Situ Preservation and Monitoring of the James Matthews Shipwreck Site, Conservation and Management of Archaeological Sites, 14, 169-181.
- Ryheul J. (1997). Mariniekorps Flandern 1914-1918, Hamburg-Berlin-Bonn, Uitgeverij E.S. Mittler & Sohn GmbH, 280 S.
- Termote T. (2003). S.M.S. Prangenhof. De Vorpostenflottille Flandern, 1914-1918, aan de hand van professionele Berging en Maritiem Archeologisch Onderzoek, Association for Battlefield Archaeology in Flanders, Voormezele, 141 S.
- Termote T. & D. Termote (2009). Schatten en Scheepswrakken. Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee, Davidsfonds, Leuven, 352 S.
- Van Put P. (2004). Oktober 1914. Het koninkrijk gered door de zee, Erpe, Uitgeverij De Krijger, 371 S.
- Xiurun G. (2011). Baiheliang Ancient Hydrologic Inscription – n°1 Ancient Hydrometric Station in the World and In-situ Underwater Protection Project, in : Shuguang L. (red.): 2010 International Meeting on Protection, Presentation and Valorisation of Underwater Cultural Heritage - Chongqing, Beijing, 309-340.



■ Britisches 'Coastal Motor Boat' 33A, gestrandet in Oostende, Frühjahr 1918
(Royal Museums Greenwich)

den Erhaltungszustand der 18 bekannten und verbliebenen Wracks aus dem Ersten Weltkrieg betrachten, fällt gleich auf, dass vor allem die deutschen Schiffswracks gut erhalten sind. Sie bilden auch die zahlenmäßig größte Gruppe. 2/3 davon sind gut oder ziemlich gut erhalten. Es geht an erster Stelle um einige U-Boote, die dank ihrer soliden Konstruktion eine bessere Chance haben, in gutem Zustand zu bleiben: die U-11, UB-10, UB-13, UB-20, UB-59, ein U-Boot der Klasse UB-III, die UC-4 und die UC-62. Daneben sind 2 Torpedoboote (G-88 und G-96) sowie 3 Vorpostenboote ('Senator Holthusen', 'Senator Sthamer' und 'Frigg') ziemlich gut erhalten.

Was die Lage der Wracks aus dem Ersten Weltkrieg im belgischen Teil der Nordsee betrifft, stellen wir gleich fest, dass sich die große Mehrheit, genauer gesagt 33 der 40 Fundstellen, in den belgischen Hoheitsgewässern und somit relativ nahe der Küste befindet. Drei der 7 Wracks, die sich außerhalb der belgischen Hoheitsgewässer befinden, liegen oder lagen auf oder gleich nördlich der Thornton-Sandbank. Weiter scheinen die Orte, an denen die Wracks gefunden wurden, mit der Lage der drei flämischen Häfen verknüpft zu sein, mit drei Gruppen in der Nähe von Nieuwpoort, Oostende beziehungsweise Zeebrügge. Nur die Konzentration in der Nähe des Hafens von Nieuwpoort ist in diesem Zusammenhang etwas sonderbar, da dieser Hafen im Ersten Weltkrieg nicht benutzt wurde. Die drei französischen Wracks befinden sich im westlichen Teil der belgischen Hoheitsgewässer, relativ nahe den französischen Hoheitsgewässern. Die beiden niederländischen Wracks lagen im östlichen Teil der belgischen Nordsee in der Nähe der niederländischen Hoheitsgewässer.

Zum Schluss

Dieser kurze Überblick macht deutlich, dass in der Nordsee immer noch ein wertvolles Unterwassererbe aus dem Ersten Weltkrieg besteht - genauer gesagt deutsche Schiffswracks - mit dem verantwortungsbewusst umgegangen werden muss. Zudem ist dieses Erbe quantitativ nicht sehr umfangreich, wodurch es einfach verwaltet und kontrolliert werden kann. Diese materiellen Quellen darf man bestimmt nicht unberücksichtigt lassen, wenn man den Ersten Weltkrieg ganzheitlich betrachten will. Es sind zusätzliche Studien erforderlich, um die historische Bedeutung bestimmter Schiffswracks besser ermitteln zu können. Weiter machen dieser Überblick und insbesondere die Fragezeichen hinter den Namen der betreffenden Schiffe deutlich, dass bei bestimmten identifizierten Wracks Unsicherheit besteht und dass noch viele Wracks nicht identifiziert wurden. Auf dem Gebiet der Identifizierung und Erfassung des bereits lokalisierten maritimen Erbes im belgischen Teil der Nordsee bleibt mit anderen Worten noch eine Menge zu tun. Schließlich sind viele dieser Wracks auch als See- oder Kriegsgräber zu betrachten, was ein weiterer Grund ist, warum diese Wracks besondere Aufmerksamkeit und Achtung verdienen.

Große Teile zweier ehemaliger Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg können an Land betrachtet werden. Ein Teil des Bugs der HMS Vindictive befindet sich an der Mole Oosterstaketsel in Oostende. Die Schraube und der Anker der HMS Maori sind im Gebäude von DAB Vloot, auch in Oostende, zu besichtigen.