

THE ARCHAEOLOGY OF U-BOATWRECKS: TANGIBLE TRACES OF THE WAR AT SEA IN THE EARLY 20TH CENTURY

Tomas Termote

Sluisvlietlaan 28

B-8450 Bredene, Belgium

E-mail: tomastermote@yahoo.com

The First World War has been engrained in our memories with names like Passchendaele, Ypres, the Somme and Verdun which symbolize the beginning of warfare on a larger, more mechanical and efficient scale.

In the end the great land battles would not be the deciding factor for the outcome of the war. Keeping a country supplied and upholding a strong public morale would be deciding factors. For the allied side this could only be done by guarding and maintaining the shipping lanes which brought goods, troops and weapons from all corners of the world towards the home- and battlefronts.

The German U-boat was the only weapon which stood at the brink of toppling this supremacy at sea and bringing nations on the verge of starvation and surrender. It also marked an end to an era where two mighty fleets faced each other in a conventional sea battle where antiquated battleships pounded minute dots on the horizon with their great guns.

Created from a fast craft which could fire torpedo warheads, the U-boat or submersible was adapted to be able to approach an enemy undetected below the surface. As with the invention of the aircraft we enter a new area of warfare, unlimited in its possibilities.

In the last few years conventional archaeology has slightly changed its thinking and now includes modern history. In so doing the Flemish Heritage Institute (VIOE) created branches which focus on the archaeology of the First World War in the 'Westhoek' and on maritime archaeology.

Eventhough relics, traces and landscapes dating back to the earlier part of the 20th century have more or less disappeared, there are still tangible traces to be found in the soil archive.

The war at sea has given us a different view on the history. We used to rely mostly on written sources for information concerning submarine and shipping losses. But now the sea is proving to be a place where we can do reliable research and retrieve information which can be confronted with the written sources.

During four years of war a stretch of 40 km of Flemish coastline was held by German forces and fortified to protect and maintain three large submarine bases. These proved to be a major obstacle for the supremacy of the British Royal Navy at sea.

The Flanders bases of Oostende, Brugge and Zeebrugge harboured hundreds of U-boats which left for their missions in the North Sea, Channel and Atlantic. These ships managed to destroy nearly 5 million tons of allied merchant and naval shipping by means of gunfire, torpedoes or mines.

But the cost of these successes was enormous: 178 U-boats were lost, together with about 5000 seamen. The heaviest of these losses being situated in the southern North Sea and Channel area.

The main cause of the losses was the efficiency of the British Royal Navy in laying out large net barrages, minefields and busy patrol areas. Nearly 1/3 of all wartime U-boat losses occurred in

the area stretching from Westkapelle in Zeeland, to the east coast of the United Kingdom and down to the Dover Channel area.

Most of these losses were reported by the German or British Admiralties as 'disappeared' or 'verschollen' because there was not always certainty that a U-boat had been destroyed or lost when it concerned minefields, depth charges or torpedoes from other submarines.

Today, we not only rely on the information from the hydrographic departments of the countries whose wrecks we do research on, but mainly on the local fishermen and divers who can provide us with information about what lies on the bottom of the sea.

So, the question remains: why is the archaeology of 20th century ships interesting and what more can be added to the facts that we already know about these vessels?

Maritime archaeology provides us with the means of confirming or correcting information concerning areas where a U-boat was reported to be lost. It will give us a positive identification of a certain boat and also yield information of how the vessel was sunk. It may provide us with information about its actions before it was sunk and the spreading of the wrecks on a navigational chart will show how effective the allied countermeasures were against the U-boats. Giving positive identification will also provide closure for families of seamen who were reported lost at sea about 90 years ago.

Many builders' plans and photographs of the boats were lost when archives were destroyed or dispersed during the Second World War and its aftermath. So it is up to the evidence found on the wreck sites to provide us with an insight into the typology of the vessels used, their effectiveness and the everyday life of the seamen on board.

The wrecks of submarines can also be used as a measure for keeping track of the effects of corrosion, electrolysis, currents, storms, fauna, flora and modern fishing methods.

MARITIEME ARCHEOLOGIE VAN U-BOOTWRAKKEN: TASTBARE SPOREN VAN DE OORLOG OP ZEE IN DE VROEGE 20E EEUW

Tomas Termote

Sluisvlietlaan 28, B-8450 Bredene, België
E-mail: tomastermote@yahoo.com

Bij de meeste mensen wordt de Eerste Wereldoorlog gesymboliseerd door namen zoals Passendale, Ieper, de Somme en Verdun. Deze geven het begin aan van oorlogsvoering op een grotere, mechanische en efficiëntere schaal.

Uiteindelijk waren het niet de grote veldslagen die de beslissende factoren zouden zijn bij de afloop van een oorlog. De blijvende bevoorrading van een land en het moreel van de bevolking hoog houden zouden de belangrijkste elementen zijn om een oorlog tot een goed einde te brengen. Aan geallieerde zijde kon dit enkel gedaan worden door de scheepvaartroutes, die bevoorrading uit alle hoeken van de wereld naar het thuis- en oorlogsfront brachten, open te houden.

De Duitse onderzeeboot was het enige wapen dat de Britse alleenheerschappij op zee bedreigde en naties op de rand van de hongersnood en van de overgave bracht. Het betekende ook het einde van een tijdperk waar twee machtige vloten elkaar bekampten in een traditionele zeeslag waarbij slagschepen op kleine stippen aan de horizon vuurden met zwaar geschut. De onderzeeboot was een vaartuig dat ontworpen werd uit de torpedoboot, een snel vaartuig dat torpedo's kon afvuren. Nu werd ze aangepast om een vijand ongezien te kunnen benaderen. Men bereikte een tijdperk met ongelimiteerde mogelijkheden inzake oorlogsvoering.

Tijdens de laatste jaren heeft de archeologie veranderingen ondergaan in haar denkwijze en heeft ze de recente geschiedenis ook als onderzoeksdomain opgenomen. Het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) heeft zo enige tijd geleden een cel gecreëerd die zich wijdt aan de archeologie van de Eerste Wereldoorlog in de Westhoek en meer recentelijk een cel maritieme en fluviale archeologie en varend erfgoed.

Alhoewel vele sporen en overblijfselen uit de vroege 20e eeuw nu min of meer uit het landschap gewist zijn, toch vinden we er nog talloze sporen van terug in de bodem.

De oorlog op zee en de overblijfselen onderwater hebben ons een andere kijk gegeven op het verloop van de geschiedenis. Vroeger vertrouwden we enkel op geschreven bronnen om ons informatie te geven in verband met U-boot- en scheepvaartverliezen. Nu is de zee de beste plaats om betrouwbaar onderzoek te doen en zo feiten te ontdekken waarmee we de geschreven bronnen kunnen confronteren.

Tijdens vier jaar oorlog had Duitsland 40 km Vlaamse kust bezet en versterkt om drie grote duikbootbasissen uit te bouwen en te beschermen. Deze bewezen grote obstakels te zijn voor de alleenheerschappij van de Britse Royal Navy op zee.

De basissen van Oostende, Brugge en Zeebrugge herbergden honderden U-boten die van hieruit vertrokken op missies in de Noordzee, het Kanaal en de Atlantische Oceaan. Ze slaagden erin om bijna 5 miljoen ton geallieerd scheepvaartverkeer te vernietigen door middel van kanonvuur, torpedo's en mijnen. De kost van deze successen was heel hoog: 178 U-boten gingen verloren, samen met 5000 zeelui. De zwaarste verliezen werden geleden in het zuidelijke Noordzeegebied en het Kanaal.

De hoofdoorzaken van de verliezen waren te wijten aan de efficiëntie van de Britse Royal Navy om grote netversperringen, mijnenvelden en patrouillegebieden uit te zetten. Bijna 1/3 van alle

U-bootverliezen tijdens de oorlog waren gelegen in het gebied tussen Westkapelle in Zeeland, de Britse oostkust en het Kanaal in het zuiden.

De meeste van deze verliezen werden door de Duitse en Britse admiraliteiten aangegeven als "disappeared" of "verschollen", want wanneer het om mijnenvelden, dieptebommen of torpedo's ging was er niet altijd zekerheid omtrent de juiste plaats en wijze waarop een onderzeeboot vernietigd werd.

Om vandaag de dag een idee te krijgen van wat er juist op de zeebodem te vinden is, hangen we niet alleen af van de informatie afkomstig van de hydrografische diensten maar ook in belangrijke mate van de kennis van lokale vissers en duikers.

Toch blijft de vraag: waarom is archeologie van 20ste eeuwse schepen interessant en wat kunnen we meer leren over deze schepen?

Maritieme archeologie geeft ons de mogelijkheid om informatie omtrent verlies van U-boten te bevestigen of te verbeteren. Het zal ook een positieve identificatie opleveren van bepaalde schepen en aantonen hoe ze juist vergingen.

Het spreidingsveld van wrakken op een navigatiekaart zal ons de effecten tonen van de geallieerde U-boot bestrijdingsmiddelen.

Een wrak positief identificeren zal na 90 jaar ook toelaten om de nabestaanden van verdwenen zeelui op de hoogte te brengen.

Vele bouwplannen en foto's van deze U-boten gingen verloren toen archieven vernietigd of verspreid werden tijdens en na de Tweede Wereldoorlog. Nu vertrouwen we dus op het bewijsmateriaal van de wrakken om ons een volledig beeld te geven van typologie en effecten van de U-boten, alsook het dagelijkse leven van de zeeman aan boord.

Wrakken van onderzeeboten kunnen ook gebruikt worden als leidraad in verband met de inwerking van corrosie, elektrolyse, stroming, stormen, fauna, flora en gebruikte vismethodes op het wrakkenbestand.