

Die *East Coast War Channels*. Der Erste Weltkrieg in der Nordsee aus landschaftlicher Perspektive

Dr. Antony Firth

Die an der Ostküste und damit in unmittelbarer Nähe Englands gelegenen East Coast War Channels (ECWCs) waren im Verlauf des Ersten Weltkriegs ein hart umkämpftes Schlachtfeld. Obwohl die Kampfhandlungen in direkter Sichtweite der Küste stattfanden, haben sie über der Wasseroberfläche keine Spuren hinterlassen und sind weitgehend in Vergessenheit geraten. In den vergangenen vier bis fünf Jahren hat Fjodr Limited die East Coast War Channels mit Unterstützung von Historic England erkundet¹. Auch der National Trust, die britische Organisation für Denkmalpflege und Naturschutz, hat mit Unterstützung des National Lottery Heritage Fund an ihrem Standort Souter Lighthouse nahe Newcastle Projekte durchgeführt. Von dort hat man einen direkten Blick auf die War Channels². Ziel dieser Projekte war es, der Öffentlichkeit die Geschichte der War Channels aus dem Ersten Weltkrieg zu vermitteln. Besucher und Besucherinnen der Küstenregion wissen in vielen Fällen nichts von der Geschichte – und dem Kulturerbe –, die sich an dieser Stelle direkt unter der Wasseroberfläche verbergen. Mehr als tausend Schiffe sind an der Ostküste Englands in den Jahren 1914–1918 gesunken. Anmerkungen auf einer Fischereikarte aus der Zeit zwischen den Kriegen zeugen von dieser Dimension: „Bei Kennzeichnung aller Wrackfundstellen könnte die Karte nicht mehr verwendet werden“³. Die Wracks liegen im Wesentlichen in Küstennähe auf einer Linie von Norden nach Süden. Besonders große Ansammlungen finden sich nahe der Küsten von East Anglia und Yorkshire. (► **Abbildung 1**)

Die noch auf dem Meeresboden befindlichen Wracks bilden die physischen Überreste dieses Konflikts. Sie sind die noch erhaltenen Spuren eines Kampfplatzes, der selbst in Vergessenheit geraten ist. Wären es die Überreste eines Kampfes auf dem Festland – mit den üblichen Gedenksteinen und *Poppies* (Erinnerungsmohnblumen) – hätten diese Fundstellen und ihr historischer Hintergrund mehr Aufmerksamkeit erhalten. Glücklicherweise haben wir die Möglichkeit, diesen Zeitverlust aufzuholen. Es ist zwar bedauerlich, dass die unter Wasser befindlichen Überreste des Ersten Weltkriegs im Vergleich zu Schauplätzen desselben Konflikts an Land erst seit kurzer Zeit mehr Aufmerksamkeit erhalten; doch immerhin sind mit diesem Rückstand auch einige Vorteile verbunden. Tatsächlich bieten sich heute gute Voraussetzungen für die Untersuchung von Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg. Von neuen Untersuchungstechniken, der Möglichkeit, die Öffentlichkeit über digitale und soziale Medien einzubinden, und der verspäteten Anerkennung von Schiffswracks aus dem 20. Jahrhundert als kulturelles Erbe gehen alles in allem positive Impulse aus. Jedes Wrack hat seine eigene Geschichte und liefert ein eindrucksvolles Einzelbeispiel für das Unterwasserkulturerbe. Bei diesem Projekt lag der Fokus allerdings weniger auf individuellen Wrackfundstellen als vielmehr auf dem größeren Zusammenhang, auf den sie hindeuten. Einzelne Wrackfundstellen

1 FIRTH [1] [2] 2015.

2 FIRTH 2017.

3 CLOSE 1938.

East Coast War Channels. A landscape approach to the First World War in the North Sea

Dr. Antony Firth

The East Coast War Channels (ECWCs) were a hard-fought battlefield throughout the First World War, right on England's doorstep. The fighting took place immediately in sight of the coast, yet it is invisible and largely forgotten. Over the last 4–5 years, Fjord Limited has been working on the East Coast War Channels with the support of Historic England¹. Additional work has also been carried out – supported by the National Lottery Heritage Fund – with the National Trust based at their property at Souter Lighthouse near Newcastle, which looks out over the War Channels². This work has focussed on bringing the story of the War Channels in the First World War to the public who visit the coast but are unaware of the history – and heritage – that lies just under the surface. Over a thousand ships were sunk on the East Coast of England in 1914–1918. Annotations on a fishermen's chart from the interwar period emphasises the impact: „to show all the wrecks ... would spoil the chart“³. The wrecks are predominantly close to the coast, marking a line between north and south with distinct clusters off East Anglia and the Yorkshire coast. (► **Figure 1**)

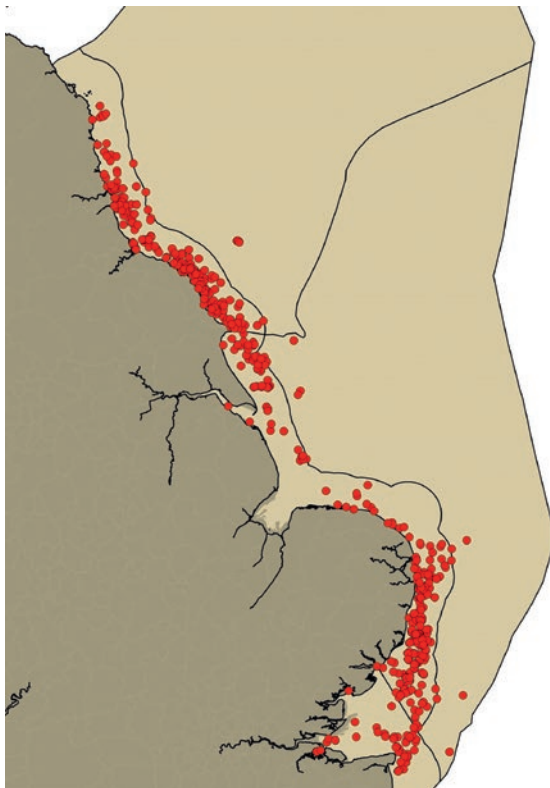


Fig. 1: Known wrecks off the east coast of England, 1914–18.
© Data courtesy of Historic England

Abb. 1: Bekannte Wrackfundstellen an der Ostküste Englands, 1914–18.
© Daten mit freundlicher Genehmigung von Historic England

1 FIRTH [1] [2] 2015.

2 FIRTH 2017.

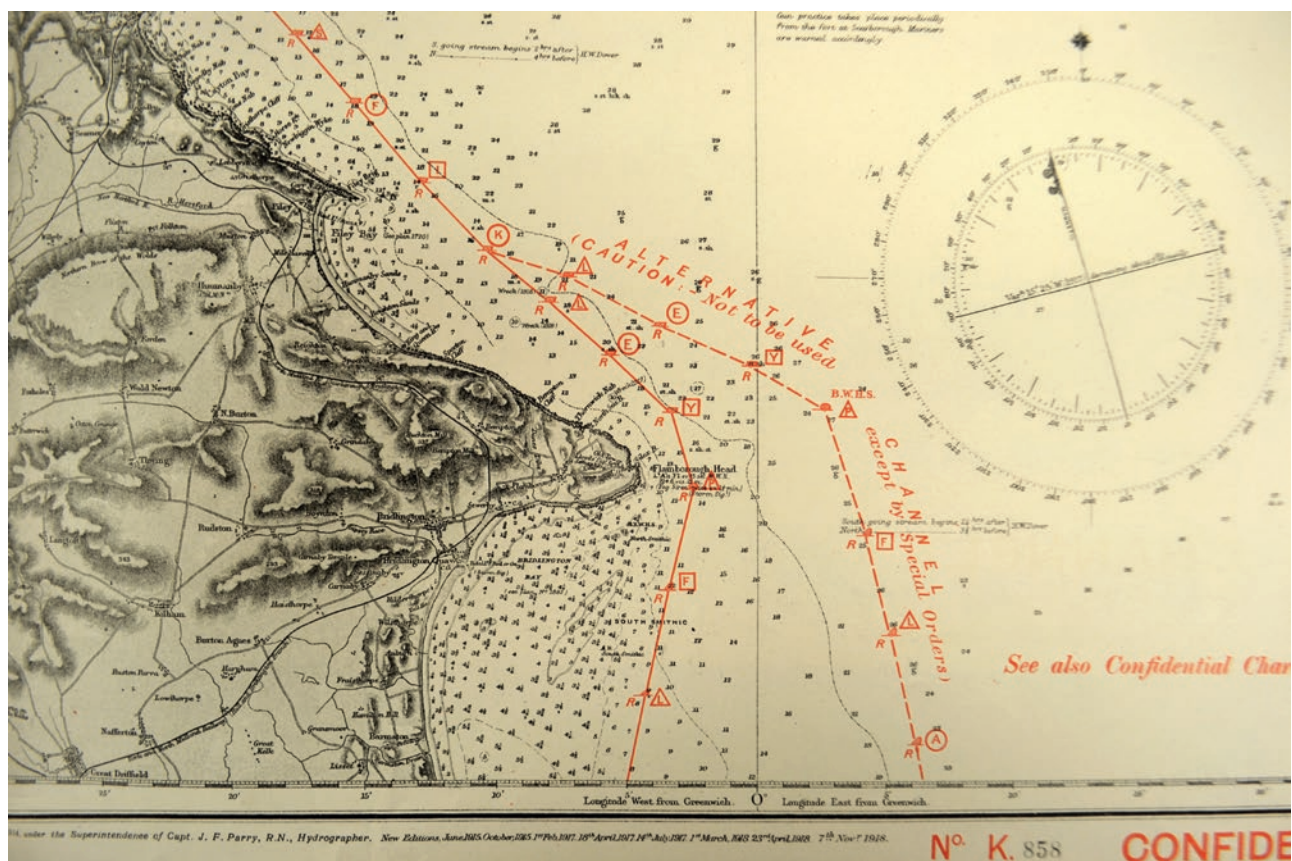
3 CLOSE 1938.

sind in vielen Fällen gut dokumentiert und können von Tauchern und Taucherinnen und anderen Interessierten besichtigt werden. Ihre Verbindungen und Zusammenhänge sind allerdings weniger gut erforscht. Darauf soll der Begriff der *landschaftlichen Perspektive* im Titel hindeuten. Die Wracks der East Coast War Channels sind von größerer Bedeutung als die Summe ihrer einzelnen Geschichten. Sie vermitteln uns wichtige Erkenntnisse über die Abläufe des Ersten Weltkriegs und die damit verbundenen gesellschaftlichen Veränderungen.

Die Spur der Wracks entlang der Ostküste markiert den Verlauf des War Channels. Er wurde zu Beginn des Krieges als Reaktion auf die Minenverlegung durch deutsche Überwasserschiffe in der Nordsee eingerichtet. Die Royal Navy war sich schnell darüber im Klaren, dass sie nicht alle Minenfelder beseitigen konnte, und konzentrierte sich daher darauf, einen einzigen sicheren Kanal als Nord-Süd-Verbindung freizuräumen⁴. In der Folge entwickelte sich der War Channel zum Ziel von Angriffen insbesondere durch U-Boote, die Minen legten oder Torpedogriffe starteten. Tatsächlich verlief die Westfront, die durch ein System von Schützengraben von der Schweiz bis zu der belgischen Küste gekennzeichnet war, über die südliche Nordsee und weiter entlang der englischen und schottischen Küste. Außerhalb der Schützengraben bildete die Ostküste die Frontlinie. Das Niemandsland begann an der Meeresküste. Der War Channel selbst bestand aus einer Mittellinie mit Navigationsbojen, die häufig mit Buchstaben-Codes gekennzeichnet waren. Schiffe passierten diese Linie Richtung Norden seawärts und Richtung Süden landwärts. (► **Abbildung 2**)

Abb. 2: Die War Channels auf Höhe von Flamborough Head im Jahr 1918. © aus Chart Y 18 – War Channels – Flamborough Head to Hartlepool, mit freundlicher Genehmigung von UKHO

Fig. 2: The War Channels off Flamborough Head in 1918. © Chart Y 18 – War Channels – Flamborough Head to Hartlepool, courtesy UKHO



Es bedurfte fortwährender Bemühungen, um diesen Kanal während des Krieges minenfrei zu halten. Allerdings hinterließen die War Channels einen größeren Eindruck in der Landschaft als nur eine einfache Linie aus Navigationsbojen. Ein Pilot, der auf einer U-Boot-Abwehr-Patrouille den War Channel überflog, beschrieb den Anblick wie

⁴ CORBETT 1938, S. 161.

The wrecks still present on the seabed are the physical remains of the conflict: vestiges of a battlefield that survive even though the battle itself has been forgotten. If these were the surviving remains of a battle on land – complete with headstones and poppies – then these sites and their stories would have received greater attention. Fortunately, we are in a position to make up for lost time. Although it is unfortunate that the remains of the First World War underwater have started to receive attention only recently, as compared to sites from the same conflict on land, the delay has provided at least some advantages. This is in fact a very good time to be investigating First World War shipwrecks. Survey technologies; the capacity to engage people through digital and social media; and belated recognition that twentieth century shipwrecks ought to be regarded as heritage; all provide positive encouragement. Each wreck has its own story: each one is an individual example of underwater cultural heritage that deserves consideration. But in this project, the emphasis has been less on individual wrecks than on the bigger picture to which they draw attention. The details of individual wrecks are often quite well known, and they may be visited by divers and others; but their connections and context are less-well explored. This is what is implied in the title by *a landscape approach*. The wrecks of the East Coast War Channels are of greater importance than the sum of their individual stories. They tell us something important about the conduct of the First World War and the societies that were changed by it.

The line of wrecks along the east coast marks the position of the War Channel. This was introduced early in the war in response to minelaying by German surface ships in the North Sea. The Royal Navy quickly concluded that it could not sweep up all the minefields, so effort focussed on sweeping a single safe channel between north and south⁴. The War Channel became a focus for subsequent attacks, especially by U-boats laying mines or launching torpedoes. In effect, the Western Front characterised by a system of trenches from Switzerland to the coast of Belgium, crossed the southern North Sea and continued up the coast of England and Scotland. Away from the trenches, the east coast was the front line: no man's land started at the water's edge. The War Channel itself comprised a centre line of navigational buoys, often with letter codes, that ships would pass: offshore when travelling north; inshore while travelling south. (► **Figure 2**)

Keeping this channel swept free of mines required constant effort throughout the war. However, the War Channels had a much greater presence in the landscape than a simple line of navigational buoys. A pilot, flying out across the War Channel on an anti-submarine patrol, described the scene as follows⁵: Fifteen minutes later we had the Shipwash four miles on our port beam, and were over the shipping channel which ran parallel with the coast. Here, as far as the eye could see in either direction, was a thick stream of cargo boats, of all shapes and sizes, ploughing along on their various occasions ... The impression, confirmed by contemporary aerial photographs, would have been heightened by the smoke from each *dirty British coaster*, to use Masfield's term from the poem *Cargoes* published in 1903.

The sense of the War Channels as physical, visible characteristic of the wartime coast is also underlined by wartime paintings, such as *A Convoy Passing Whitby High Lights* by Ernest Dade in 1909⁶. As well as the mass of cargo ships, the War Channels would have been marked by Royal Navy minesweepers, escort and patrol vessels and covered by patrolling aircraft – both aeroplanes and airships. The scene would have included sudden explosions of mines or torpedoes; or, in the case of Dade's painting, the explosion of depth charges around a U-boat. The War Channels were used for convoys from the

4 CORBETT 1938, p. 161.

5 HALLAM 1919.

6 <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/5887>, last accessed 03/09/2019.

folgt: „Fünfzehn Minuten später befand sich die Shipwash vier Meilen Backbord, und wir überflogen den Schifffahrtskanal, der parallel zur Küste verlief. Hier bahnte sich, soweit das Auge reichte, eine lange Reihe von Frachtschiffen aller Formen und Größen den Weg zu ihren unterschiedlichen Zielen ...“⁵ Dieser Eindruck, den Luftaufnahmen aus dieser Zeit bestätigen, wurde vermutlich durch den Rauch der schmutzigen britischen Küstenfahrer (*dirty British coaster*) verstärkt, wie sie Masefield in seinem Gedicht *Cargoes* aus dem Jahr 1903 beschrieb.

Der Eindruck, den die War Channels als physisches, sichtbares Merkmal der Küste in Kriegszeiten hinterließen, ist auch in Gemälden aus dieser Zeit zu sehen, zum Beispiel in *A Convoy Passing Whitby High Lights* von Ernest Dade aus dem Jahr 1909⁶. Neben unzähligen Frachtschiffen waren in den War Channels sicher auch zahlreiche Minenräum-, Begleit- und Patrouillenboote der Royal Navy sowie Patrouillenflieger – sowohl Flugzeuge als auch Luftschiffe – unterwegs. Darüber hinaus werden plötzliche Explosionen von Minen oder Torpedos den Schauplatz bestimmt haben. Oder wie im Falle von Dades Gemälde die Explosion von Unterwasserbomben in der Umgebung eines U-Boots. Die War Channels wurden erst ab Ende April 1917 für Geleitzüge vom Humber in Richtung Norden genutzt⁷. Im Verlauf der ersten zweieinhalb Kriegsjahre steuerten die Schiffe eigenständig die War Channels auf und ab. Und auch nach April 1917 sind südlich des Humber offenbar keine Konvois zum Einsatz gekommen. Obwohl, wie im Vorangehenden bereits angemerkt, tausend Schiffe an der Ostküste versenkt wurden – eine große Zahl auf einem derart schmalen Streifen – konnten entlang der War Channels zehntausende Passagen in beide Richtungen erfolgreich durchgeführt werden. Die große Zahl der Wracks ist auch als Zeichen für eine deutliche Zunahme des Seeverkehrs zu deuten. Paradoxerweise haben die Schiffe, die die War Channels erfolgreich passierten, so gut wie keine Spuren hinterlassen: Nach ihrer Ausmusterung wurden sie abgewrackt und verschrottet. Nur die wenigen von ihnen, die versenkt wurden, bilden heute den Hauptteil der physischen Überreste des Schiffsverkehrs zu Kriegszeiten. Ein Unglück für die Schiffe, die verlorengingen, doch ein Glück für uns, dass ihre Wracks noch existieren. Mehr als zwei Drittel der Schiffe an den tausend Wrackfundstellen sind vor allem Wracks kleiner bis mittelgroßer Frachtschiffe. Darüber hinaus gingen mehr als 200 Fischereifahrzeuge durch Minen oder Artilleriebeschuss oder Selbstversenkung verloren. Zahlreiche kleine Kriegsschiffe kamen als Minenräumer, Patrouillen- und Geleitschiffe zum Einsatz. Dabei handelte es sich in der Regel um Schiffe, die von ihren zivilen Eigentümern requiriert worden waren, darunter viele Fischer-, Versorgungs- oder Freizeitboote. Sie waren besonders gefährdet, und nahezu 140 von ihnen, darunter insbesondere die Minenräumer, gingen an der Ostküste verloren. Interessant ist auch, dass an der Ostküste mehr als 30 U-Boot-Wracks liegen. U-Boote sanken schnell und waren daher ein häufiges Angriffsziel. Da beim Versenken eines U-Boots oft die gesamte Besatzung in den Tod gerissen wurde, waren beim Untergang eines U-Boots häufig mehr Opfer zu beklagen als bei den anderen Wracks entlang der Ostküste. Die U-Boot-Besatzungen waren großen Gefahren ausgesetzt. Wie bereits angemerkt, waren die War Channels eine Verlängerung der Westfront, und das Niemandsland begann an der Meeresküste. Deutsche U-Boote kamen soweit wie möglich an die Küste heran, manchmal bis auf eine Entfernung von wenigen hundert Metern. Wie weit die U-Boote bis zur Feindesküste vordrangen, machen die Wracks von Schiffen deutlich, die nahe der Küste durch von U-Booten verlegte Minen untergingen, und die Wracks von Schiffen, die von U-Booten versenkt wurden, die sich beim Abfeuern der Torpedos landwärts von ihren Zielen befanden. Einen Beleg für den küstennahen Einsatz von U-Booten liefert auch das Wrack

5 HALLAM 1919.

6 <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/5887>, last accessed 03/09/2019.

7 FIRTH [1] 2015a S. 442.

Humber northwards only from the end of April 1917⁷ For the first two and a half years of the war, vessels sailed up and down the War Channels independently. Even after April 1917, convoys appear not to have been used south of the Humber. Although it has already been noted above that a thousand ships were sunk on the east coast – which is a large number for such a narrow strip – there were tens of thousands of successful voyages up and down the War Channels. That is to say, the many wrecks should call to mind a much greater intensity of maritime activity. Paradoxically, the ships that survived the War Channels left almost no trace: at the end of their careers they would have been broken up and recycled. It is the relative few that were sunk that now present the principal physical remains of wartime shipping. Unlucky for those ships that were lost, but lucky for us that their wrecks still exist. Of the thousand wrecks on the east coast, over two-thirds are wrecks of cargo ships: predominantly of small to medium size. In addition, over 200 fishing vessels were sunk by mines, or by artillery fire or scuttling. Large numbers of minor warships were used as minesweepers, patrol craft and escorts. These were usually vessels that were requisitioned from civilian owners – often fishing, utility or recreational vessels. Their role was intrinsically hazardous, so almost 140 were lost on the east coast, especially minesweepers. It is also worth noting that there are over 30 U-boat wrecks on the east coast. U-boats were vulnerable and the focus of intense effort to sink them. As the sinking of a U-boat often entailed the loss of the whole crew, U-boat sinkings were generally accompanied by higher casualties than the other forms of east coast wreck. The U-boats took extraordinary risks. As already noted, the War Channels were an extension of the Western Front and no man's land started at the water's edge. German U-boats came as close as possible inshore, sometimes within a few hundred metres. The proximity of U-boats to their enemy's coast is underlined by the wrecks of ships sunk close inshore by mines laid by U-boats, and by the wrecks of ships sunk by U-boats that were landward of their targets when they fired their torpedoes. The proximity of U-boats to the coast is underlined by the wreck of UC-32, which was sunk by one of its own mines in February 1917 only 700 m from the end of Roker Pier, Sunderland.

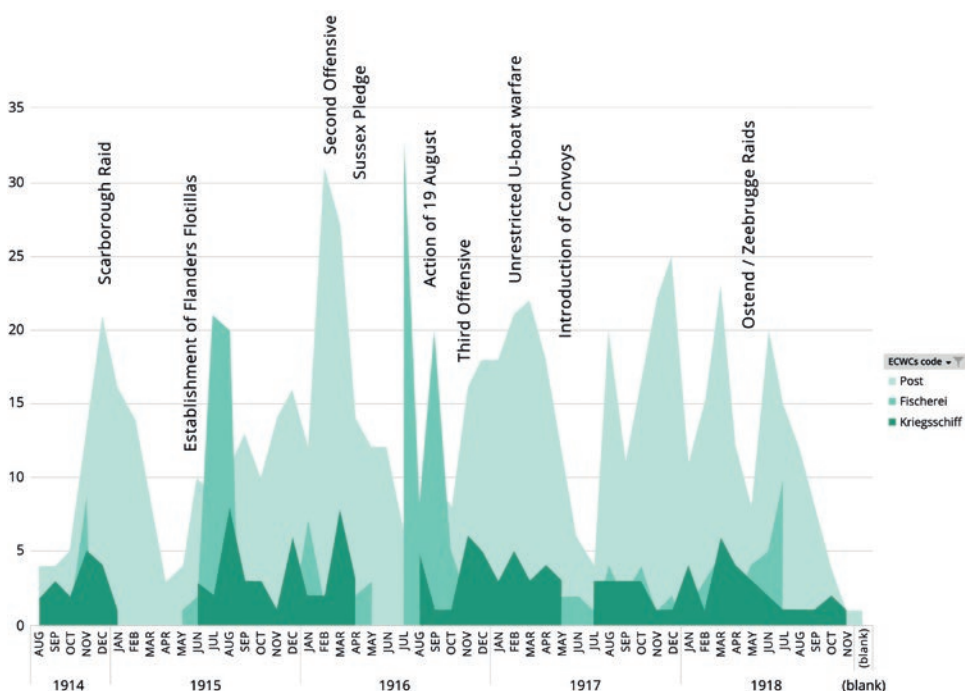


Fig. 3: Chronology of losses off the east coast, related to events in the wider war at sea. © Data courtesy of Historic England

Abb. 3: Chronologie der Verluste an der Ostküste im Zusammenhang mit Ereignissen im Verlauf des Seekriegs. © Daten mit freundlicher Genehmigung von Historic England

7 FIRTH [1] 2015, p. 442.

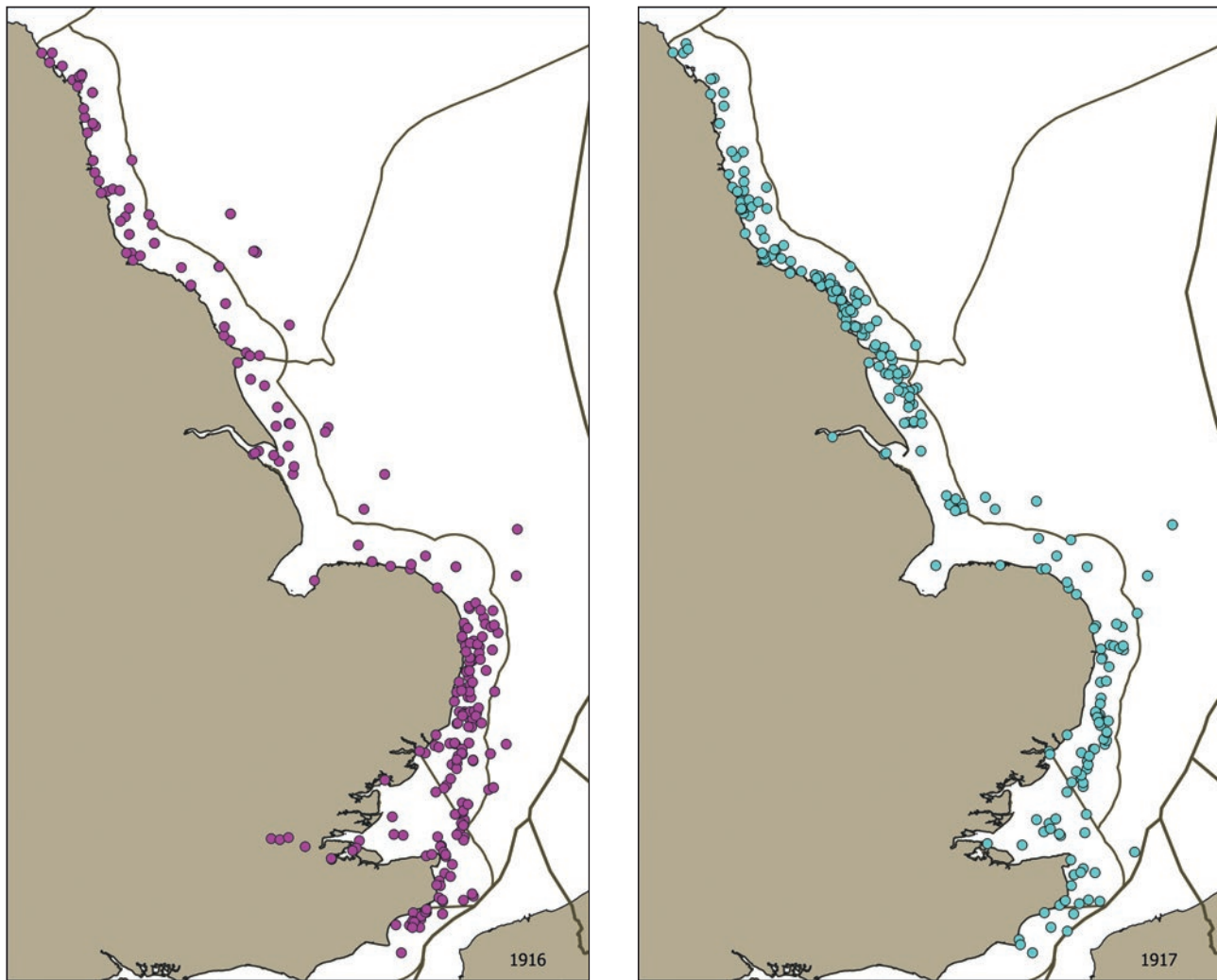


Abb. 4: Verluste entlang der Ostküste in den Jahren 1916 und 1917. © Daten mit freundlicher Genehmigung von Historic England

Fig. 4: Losses off the east coast in 1916 and 1917. © Data courtesy of Historic England

von UC-32, das im Februar 1917 durch eine seiner eigenen Minen nur 700 Meter vom Ende des Roker Pier in Sunderland entfernt versenkt wurde.

Der Kampf um die War Channels war eng mit allen Bereichen der Seekriegsführung verbunden. Beispielsweise war der küstennahe Einsatz von U-Booten ein Beleg für ihre Fähigkeiten, die erstmals mit der Versenkung der HMS Pathfinder im September 1914 unter Beweis gestellt werden konnten. Die hohe Zahl der Angriffe gegen den Handelsschiffsverkehr entlang der Ostküste deutet hingegen darauf hin, dass die Blockade des deutschen Handelsverkehrs durch die Royal Navy im Nordatlantik Wirkung zeigte. Ebenso lag dem neuerlichen Einsatz von U-Booten gegen Handelsschiffe die Erkenntnis zugrunde, dass die Wirksamkeit des deutschen Handelskriegs mit Überwasserschiffen begrenzt war. Die Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs im Februar 1917 war zudem ein Beleg für das Unvermögen der Deutschen, die Dominanz der Royal Navy durch den Einsatz ihrer Seekriegsflotte zu durchbrechen. Obwohl die East Coast War Channels für beide Seiten ein wichtiger Kriegsschauplatz waren und eine enge Verbindung zu allen Bereichen der Seekriegsführung aufwiesen, finden sie in den Standardwerken zur Geschichte des Ersten Weltkriegs gut wie keine Erwähnung.

► **Abbildung 3**

Wie das Schaubild zeigt, besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Zahl der Verluste entlang der Ostküste und den Hauptphasen des Seekriegs. Dies ist womöglich keine Überraschung. Doch es verdeutlicht, dass die Wracks entlang der Ostküste in ihrer Gesamtheit nicht nur ein physischer Beleg für ihren eigenen Verlust, sondern auch für den Krieg als Ganzes sind. Inwieweit die Bedeutung einzelner Wracks nicht nur von ihren individuellen Umständen bestimmt wird, lässt sich auch räumlich nachvoll-

The battle over the War Channels was closely linked to the wider conduct of the war at sea. For example, the use of U-boats on the East Coast reflected the capabilities of U-boats first demonstrated by the sinking of HMS Pathfinder in September 1914 whilst the intensity of effort against merchant shipping on the east coast reflected the impact of the blockade against German trade by the Royal Navy in the North Atlantic. Similarly, the switch to using U-boats against merchant ships recognised the limitations of Germany's own commerce war using surface ships; and the resumption of unrestricted submarine warfare in February 1917 acknowledged German failure to break Royal Navy dominance through fleet actions. Although they were a focal point for actions by both sides and had close links to the rest of the war at sea, the East Coast War Channels hardly feature in the grand histories of the First World War. (► [Figure 3](#))

As the graph shows, there is a close relationship between losses on the East Coast and the main phases of the war at sea. This is perhaps not surprising, but it is also an example of how, collectively, the east coast wrecks are a physical manifestation not only of their own loss but of the war as a whole. The way in which the importance of individual wrecks exceeds their individual circumstances is also evident spatially, as an overall landscape of losses. (► [Figure 4](#))

The distribution of ships lost in 1916 illustrates the emphasis on minelaying off East Anglia by Flanders-based U-boats; whilst the distribution in 1917 shows much higher losses on the Yorkshire coast associated with the resumption of unrestricted submarine warfare by U-boats based with the High Seas Fleet in Germany. Equivalent patterning can also be seen when looking at the cause of loss. Until February 1917, losses caused by mines predominate; whilst torpedoes become much more important thereafter. The figures also show that the pressure by U-boats on East Coast shipping was maintained through to the end of the war, with the greatest volume of losses occurring in the summer of 1918.

Submarine mining was intense, as demonstrated by German charts obtained by the Royal Navy after the war. (► [Figure 5](#))

They again emphasise the degree to which the sea was a militarised zone, marked by offensive sorties against the defensive structure of the War Channels. But the War Channels were not the only defensive structure: the Royal Navy put in place its own physical barriers against U-boats, such as deep mines and explosive nets. This required the investment of time and effort, met partly by employing women from fishing communities and in the Women's Royal Naval Service from 1917 onwards.

The shipwrecks represent other geographies too. Most of the cargo ships sunk on the East Coast were carrying coal from North East England southwards, or returning northwards empty (in ballast) to carry more coal. North east coal was a vital strategic energy supply, used directly for heating but also to produce electricity and coal gas. The south of England was dependent on coal being transported by sea from the north. So too was France: its own coalfields had been seriously affected by the initial German advance in 1914, so many of the colliers sailing down England's east coast were in fact bound for French ports.

As well carrying north east coal, many of the ships sunk on the east coast had been constructed in the north east also, on the Tyne, Wear and Tees. The north east of England was second only to the Scottish Clyde as a globally-important shipbuilding region. Women were mobilised in this industry too. In contrast to the domestic, nursing and production-line roles in which women in the First World War often appear, it is clear that women were directly employed in skilled and heavy engineering roles in the marine sector. At the end of the war, women were excluded from engineering and, indeed, there is little sign of the region's shipbuilding heritage on land now. Again, it is the shipwrecks that present the last vestige of an industry of vital importance to the history of east coast communities.

ziehen, wenn man die Landschaft versunkener Schiffe in ihrem Gesamtzusammenhang betrachtet. (► **Abbildung 4**)

Die räumliche Verteilung verlorener Schiffe im Jahr 1916 deutet auf eine intensive Phase der Minenverlegung an der Küste vor East Anglia durch in Flandern stationierte U-Boote hin. Die Verteilung des Jahrs 1917 weist hingegen auf größere Verluste an der Küste von Yorkshire hin, die mit der Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs durch U-Boote der deutschen Hochseeflotte in Verbindung stehen. Ein ähnliches Muster lässt sich auch beobachten, wenn man sich näher mit den Ursachen für einen Verlust auseinandersetzt. Bis Februar 1917 wurden die Verluste vorwiegend durch Minen verursacht, im Anschluss nehmen Torpedos eine weitaus wichtigere Rolle ein. Die Zahlen zeigen auch, dass der Druck durch U-Boote auf den Schiffsverkehr an der Ostküste bis Kriegsende aufrechterhalten wurde. Die größten Verluste waren im Sommer 1918 zu verzeichnen. U-Boote kamen beim Minenverlegen im großen Stil zum Einsatz, wie deutsche Karten belegen, die nach dem Krieg in den Besitz der Royal Navy übergingen. (► **Abbildung 5**)

Auch hier deutlich, in welchem Umfang das Meer für Militäreinsätze genutzt wurde, die durch Angriffe auf die Verteidigungsstruktur der War Channels gekennzeichnet waren. Doch die War Channels waren nicht die einzige Verteidigungsstruktur: Die Royal Navy hatte eigene physische Barrieren gegen U-Boote errichtet, darunter Grundminen und Sprengnetze. Diese Einrichtung kostete viel Zeit und Mühe und wurde ab 1917 zum Teil von Frauen aus den Fischergemeinden und dem Women's Royal Naval Service ausgeführt.

Die Schiffswracks deuten auch auf andere geografische Zusammenhänge hin. Die meisten der an der Ostküste gesunkenen Frachtschiffe transportierten Kohle von Nordostengland in Richtung Süden oder kehrten auf einer Ballastreise ohne Ladung zurück in den Norden, um neue Kohleladungen aufzunehmen. Kohle aus Nordostengland leistete einen wichtigen Beitrag zur strategischen Energieversorgung und wurde direkt zum Heizen, aber auch zur Erzeugung von Elektrizität und Kohlegas verwendet. Südengland war auf die Kohlelieferungen aus dem Norden über das Meer angewiesen. Dasselbe traf auf Frankreich zu, dessen eigene Kohlevorkommen durch die militärischen Anfangserfolge der Deutschen 1914 stark in Mitleidenschaft gezogen worden waren. Viele der Kohleschiffe an Englands Ostküste waren daher auf dem Weg zu französischen Häfen.

Die an der Ostküste gesunkenen Schiffe transportierten nicht nur Kohle aus dem Nordosten, sondern waren in vielen Fällen auch in den dortigen Werften an den Flüssen Tyne, Wear und Tees gebaut worden. Der Nordosten Englands war nach dem Gebiet am schottischen Fluss Clyde die zweitwichtigste Schiffbauregion der Welt. Auch Frauen kamen in der Industrie zum Einsatz. Im Unterschied zur Rolle der Hausfrau, Mutter und Fließbandarbeiterin, die Frauen im Ersten Weltkrieg vielfach einnahmen, kamen sie hier offenbar für qualifizierte Tätigkeiten in der Schwerindustrie für die Seeschifffahrt zum Einsatz. Nach Kriegsende waren in dieser Branche keine Frauen mehr tätig. An Land gibt es in dieser Region inzwischen nur noch wenige Spuren der ehemaligen Werftindustrie. Auch hier sind die Schiffswracks die letzten Überreste einer Industrie, die in der Geschichte der Gemeinschaften an der Ostküste eine herausragende Stellung einnimmt.

Zwischen den Gemeinschaften an der Ostküste und den Seeleuten, die in den War Channels – in der Handelsmarine an Bord von Frachtschiffen und Fischerbooten und in der Royal Navy und ihren Reservekräften – ihren Dienst verrichteten, bestanden häufig enge Verbindungen. Doch die Seefahrt erstreckte sich auch weit darüber hinaus. Die britische Handelsmarine war international besetzt. Viele Seeleute waren zwar in Großbritannien geboren, doch eine große Zahl der Seemänner auf britischen Handelsschiffen stammte aus Kontinentaleuropa und Skandinavien oder anderen Regionen. In den letzten Jahren wurde der vergessenen Rolle von Schwarzen und Asiaten unter

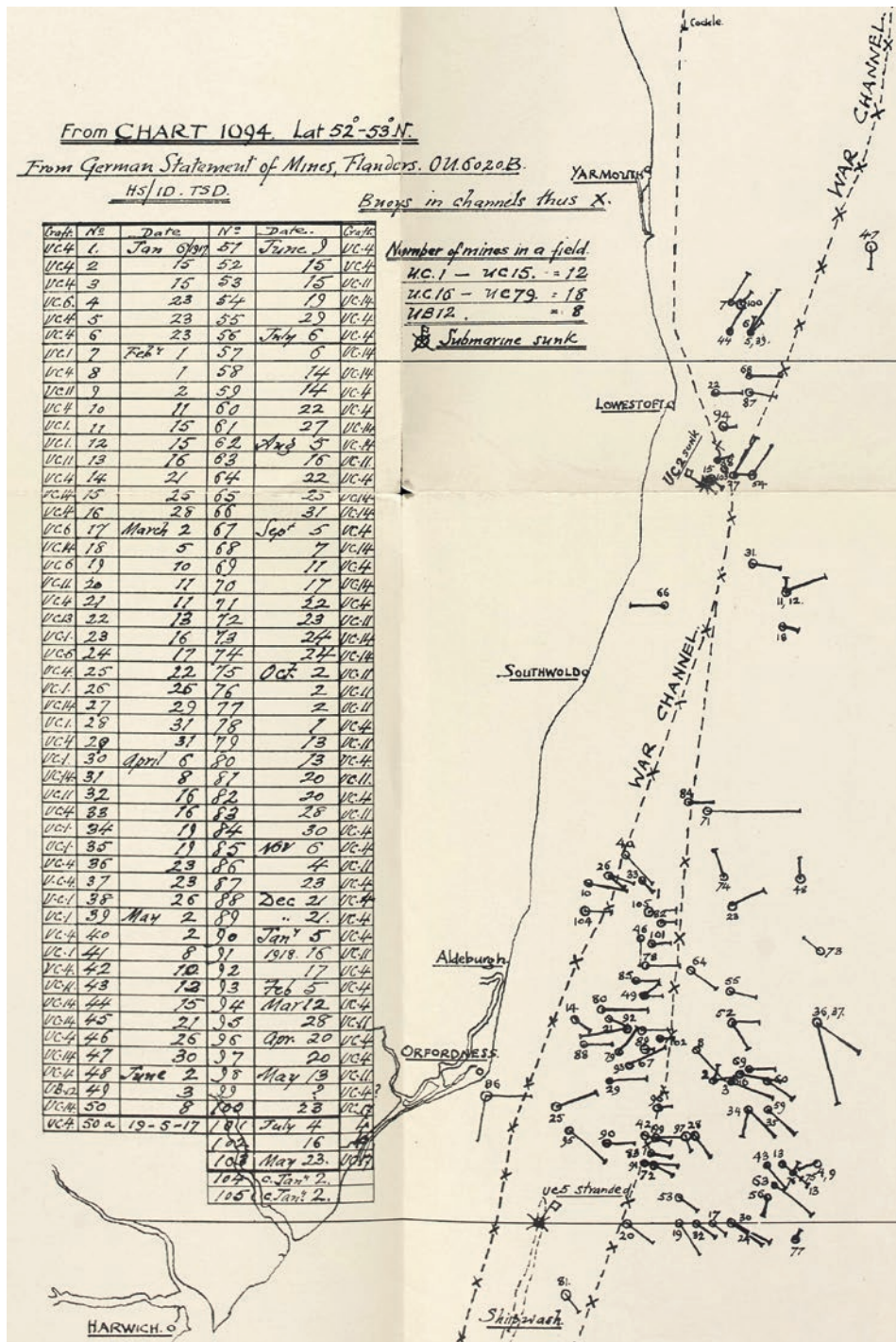


Fig. 5: Position of mines laid by German U-boats off Suffolk.
© from ADM 186/629 courtesy of the National Archives

Abb. 5: Position von durch deutsche U-Boote verlegten Minen vor der Küste von Suffolk
© von ADM 186/629, mit freundlicher Genehmigung der National Archives

There are often strong connections between east coast communities and the seafarers who served in the War Channels – in the mercantile marine aboard cargo vessels and fishing boats, and in the Royal Navy and its reserves. The landscape of seafaring is much wider, however. The British mercantile marine was international in composition. Although many seafarers were born in Britain, very substantial numbers of men serving on British merchant vessels were from the Continent and Scandinavia, or further afield. Attention has been turning recently to the overlooked role of Black and Asian seafarers in the UK: for example, Firemen Said and Hamid were Muslim seafarers about which little is known, who were washed ashore and buried at Whitby after their ship Hercules was torpedoed in December 1917. (► Figure 6)

As already indicated, the war against U-boats on the East Coast took huge effort, month after month, throughout the war. As well as the War Channels themselves, a complete infrastructure and organisational capability had to be developed in order to

Abb. 6: Der Grabstein der Commonwealth War Graves Commission für die Feuerwehrmänner Said und Hamid auf dem Friedhof Larpool Lane Cemetery in Whitby. © AJ Firth / Fjodr Ltd.

Fig. 6: The Commonwealth War Graves Commission headstone of Firemen Said and Hamid in Larpool Lane Cemetery, Whitby. © AJ Firth / Fjodr Ltd.



den britischen Seeleuten mehr Aufmerksamkeit zuteil: So waren die Feuerwehrmänner Said und Hamid, über die nur wenig bekannt ist, zum Beispiel muslimische Seeleute. Sie wurden in Whitby an Land getrieben und bestattet, nachdem ihr Schiff Hercules im Dezember 1917 nach einem Torpedoangriff gesunken war. (► **Abbildung 6**)

Wie bereits angemerkt, erforderte die U-Boot-Abwehr an der Ostseeküste Monat für Monat und während des gesamten Kriegs ein umfangreiches Engagement. Neben der Einrichtung der War Channels selbst bedurfte es auch einer umfassenden Infrastruktur und Organisationsstruktur, um Routineeinsätze durchzuführen, die Gewässer nach feindlichen U-Booten zu durchsuchen und diese abzuwehren. Dafür wurden zum einen zahlreiche ehemalige Fischerboote requiriert, zum anderen aber auch völlige neue Schiffsmodelle entwickelt und gebaut, darunter ein in Serie produziertes Motorschiff aus Holz⁸ als Vorläufer der Küstenstreitkräfte des Zweiten Weltkriegs. An der Ostküste gab es auch eine Infrastruktur an Land, die aus mehreren *War Watching Stations* zur Kriegsbeobachtung sowie aus Funkstationen bestand, die Signale abfingen und den Ursprung deutscher Funksprüche ermittelten⁹. Die Organisations- und Infrastruktur an der Ostküste umfasste auch Einrichtungen der Militärluftfahrt. Wasserflugzeuge, Landflugzeuge und Luftschiffe kamen häufig in gemeinsamen Militäraktionen mit Überwasserschiffen und Geheimdienstaktivitäten zum Einsatz, um U-Boote abzuwehren oder sie immerhin vom Auftauchen abzuhalten¹⁰. Die in der U-Boot-Abwehr eingesetzten Luftfahrzeuge benötigten eine eigene Infrastruktur aus Flugbasen entlang der Küste. Auch diese Orte sind zum größten Teil in Vergessenheit geraten, obwohl an einigen Standorten glücklicherweise noch Überreste von Baudenkmalern zu finden sind, dar-

8 MAXWELL 1920.

9 OXFORD ARCHAEOLOGY 2015.

10 ABBATIELLO 2011.

be deployed on routine activities, *pushing water* to intercept and deter enemy U-boats. As well as requisitioning large numbers of former fishing vessels, entirely new forms of vessel were designed and built, such as mass-produced wooden Motor Launches⁸ that were ancestors of Coastal Forces in World War Two. The East Coast also had infrastructure on land, in the form of a whole series of *War Watching Stations* from which people kept a visual look out, plus wireless stations that were used to intercept signals and fix the positions of German transmissions⁹. The organisation and infrastructure mobilised on the East Coast included military aviation too. Seaplanes, landplanes and airships were all used extensively in combined operations with surface ships and intelligence to interdict U-boats if possible, or at least to keep them submerged¹⁰. The aircraft involved in anti-submarine work needed their own infrastructure of air stations along the coast. Again, these have largely been forgotten but their archaeological remains have survived fortuitously at a number of locations, such as South Shields on Tyneside, Seaton Carew on the Tees, and Killingholme on the Humber. These sites are important as they provide an opportunity to bring back to life not only the hidden history of the stations and the people that served there, but also to explain how such places were linked to the broader war at sea. Little reference has been made here to specific wrecks – the underwater cultural heritage that was the focus of the Forum in Berlin – but it is not the intention to downplay the importance of their investigation. Detailed examination of shipwrecks is central to creating archaeological knowledge, to engaging with the public, and to ensuring the protection of such significant sites for future generations. However, this article on the War Channels demonstrates that underwater cultural heritage also has a much wider relevance – a bigger part to play in understanding major historical themes and exploring the connectivity between people and places.

In conclusion, there was an important conflict at sea on England's doorstep during the First World War that has largely been forgotten. East coast shipwrecks form part of a maritime landscape: a battlefield as important as any on land. The remains of wrecks and coastal infrastructure are a physical record of the conduct of the war and its societal impact. Underwater cultural heritage is important not only because of the stories of the wrecks themselves, but because of the insights and connections they provide to these wider landscapes.

8 MAXWELL 1920.

9 OXFORD ARCHAEOLOGY 2015.

10 ABBATIELLO 2011.

unter in South Shields on Tyneside, Seaton Carew on the Tees und Killingholme on the Humber. Diese Fundstellen sind von großer Bedeutung, da sie nicht nur Gelegenheit bieten, die vergessene Geschichte der Stationen und der Menschen, die dort dienten, ans Licht zu bringen, sondern auch zu ergründen, in welcher Verbindung diese Orte mit dem Seekrieg im Allgemeinen standen. Dieser Text behandelt nur am Rande einzelne Wrackfundstellen – und damit das Unterwasserkulturerbe, das im Mittelpunkt des Forums in Berlin stand. Die Bedeutung der Untersuchung dieses Erbes soll damit allerdings nicht in Frage gestellt werden. Eine detaillierte Erkundung von Schiffswracks bildet eine wesentliche Voraussetzung, um eine umfassende archäologische Bestandsaufnahme durchzuführen, die Öffentlichkeit für dieses Thema zu sensibilisieren und den Schutz dieser wichtigen Fundstellen für künftige Generationen zu sichern. Allerdings macht der vorliegende Beitrag über die War Channels deutlich, dass dem Unterwasserkulturerbe eine noch größere Bedeutung zufällt. Sie kann einen noch wesentlicheren Beitrag zum Verständnis wichtiger kulturhistorischer Sachverhalte und zur Erkundung der Zusammenhänge zwischen Menschen und Orten leisten.

Vor Englands Küste wurde im Ersten Weltkrieg ein großer Seekrieg geführt, der in weiten Teilen in Vergessenheit geraten ist. Die Schiffswracks an der Ostküste sind Teil einer Meereslandschaft, die ein ebenso wichtiger Kriegsschauplatz wie jeder andere Kampfplatz an Land war. Die Überreste von Wracks und die Küsteninfrastruktur bieten einen physischen Beleg für die Ereignisse des Krieges und seine gesellschaftlichen Auswirkungen. Dem Unterwasserkulturerbe fällt nicht nur wegen der kulturhistorischen Dimension der einzelnen Wracks, sondern auch wegen der damit verbundenen Erkenntnisse und der Verbindungen, die sie zu diesen Landschaften aufweisen, eine besondere Bedeutung zu.

Literatur | Bibliography

ABBATIELLO, John J.: *Anti-Submarine Warfare in World War I: British naval aviation and the defeat of the U-Boats*. London 2011.

CLOSE, Albert: *Close's Fishermen's Chart of the North Sea*. London 1938.

CORBETT, Julian Stafford: *Naval Operations: history of the Great War based on official documents*. Uckfield 1938.

FIRTH, Antony [1]: 'East Coast War Channels: a landscape approach to battlefield archaeology in the North Sea'. In: *International Journal of Nautical Archaeology*, 44/ 2, 2015, S. 438–445.

FIRTH, Antony [2]: 'The East Coast War Channels in the First World War', In: Guérin, Ulrike; da Silva, Arturo Rey; Simonds, Lucas (eds): *Underwater Cultural Heritage from World War I*. Paris 2015, pp. 135–146.

FIRTH, Antony: 'Looking out Towards the Past: a project to introduce visitors to First World War shipwrecks'. In: *Views Magazine*, Issue 54 Autumn 2017, pp. 55–57.

HALLAM (PIX), T. D.: *The Spider Web: the romance of a flying boat war flight*, Blackwood, Edinburgh 1919.

MAXWELL, Gordon S.: *The Motor Launch Patrol*. London 1920.

OXFORD ARCHAEOLOGY: *First World War Wireless Stations in England*, unpublished report for English Heritage, 2015. In: <https://research.historicengland.org.uk/Report.aspx?i=15803>, last accessed: 16.01.2022.