

# Wracks aus dem Ersten Weltkrieg in irischen Gewässern. Kartierung, Verwaltung und Herausforderungen

Dr. Connie Kelleher (Karl Brady, Seán Kirwan und Fionnbarr Moore)

Am 28. Juli 1914 begann der Krieg, der mehr als vier Jahre dauern würde. Etwa 70 Millionen Militärangehörige waren in dieser Zeit an den Auseinandersetzungen beteiligt. Davon verloren fast 17 Millionen ihr Leben und schätzungsweise 20 Millionen wurden verletzt. Der Erste Weltkrieg gehört zu den tödlichsten Kriegen in der Geschichte der Menschheit. Doch der Konflikt beschränkte sich nicht nur auf die Hauptkriegsschauplätze in Europa, Afrika und im Nahen Osten. Auch auf den Meeren bekämpften sich die kriegsführenden Nationen in grausamen Seeschlachten. In diesen Seekriegen starben auf beiden Seiten tausende von Menschen beim Untergang von über 6.000 alliierten und zivilen Schiffen und hunderten von Schiffen der Mittelmächte, darunter auch 180 U-Boote<sup>1</sup>. Die meisten Schiffsverluste waren im Mittelmeer, in der Nordsee und im Nordatlantik zu verzeichnen. Irland gehörte in dieser Zeit zum Vereinigten Königreich und war daher ebenfalls an den Auseinandersetzungen beteiligt. Da sich Großbritannien und Deutschland durch Blockaden gegenseitig zur Kapitulation bewegen wollten, fanden viele Kämpfe auch in irischen Gewässern statt. Deutschland führte darüber hinaus eine tödliche U-Boot-Kampagne. Die Seeschlachten in den nördlichen Gewässern nahmen ein derartiges Ausmaß an, dass sie später auch als *First Battle of the Atlantic* (Erste Atlantikschlacht) in die Geschichte eingingen<sup>2</sup>.

Unterhalb der Wasserlinie liegen heute die Überreste von zahlreichen gesunkenen Schiffen, darunter Militär- und Marineschiffe, Unterseeboote, Flugzeuge, Passagierschiffe, Postschiffe und einfache Fischerboote. Alle Teile der Gesellschaft waren von den Folgen des Ersten Weltkriegs betroffen. Je mehr das Unterwasserkulturerbe an diesen Wrackfundstellen erschlossen wird, desto deutlicher treten die Sinnlosigkeit des Krieges, seine Folgen für die Menschheit und die schrecklichen Verluste an Menschenleben, die oft damit einhergehen, zutage. Da viele dieser Wracks im tatsächlichen oder symbolischen Sinne die letzten Ruhestätten so vieler Menschen sind – mehr als 7.000 verloren in dieser Zeit vor der irischen Küste ihr Leben – ist ein respektvoller Umgang mit diesen Fundstellen oberstes Gebot. Zudem muss die Bedeutung dieser Wrackfundstellen als Kulturerbestätten wie auch als Seekriegsgräber in allen Verwaltungs- und Erhaltungsstrategien berücksichtigt werden. (► **Abbildung 1**)

## I. Gesetzliche Schutzmaßnahmen und die Rolle der Abteilung für Unterwasserarchäologie (Underwater Archaeology Unit)

Mit über 1.000 vor den irischen Küsten versunkenen Schiffen aus dem Ersten Weltkrieg findet sich in irischen Hoheitsgewässern und angrenzenden Gewässern ein umfangreiches und historisch wertvolles Unterwasserkulturerbe aus diesem Zeitabschnitt. Für

1 BRADY 2008; GRANT 1964; HOCKING 1989; MASSEY 2004, STEPHENS 1991.

2 BRADY U. A. 2012.

# World War I Wrecks in Irish Waters. Mapping, Management and Challenges

Dr. Connie Kelleher (Karl Brady, Seán Kirwan and Fionnbarr Moore)

On the 28 July 1914 the conflict began. It lasted over four years and in that period of time some 70 million military personnel were involved. Up to 17 million died and 20 million are estimated to have been wounded. WWI ranks as one of the deadliest wars in human history. The conflict was not just confined to the main terrestrial theatres of war in Europe, Africa and the Middle East, however, but a vicious naval campaign was also waged on the high seas between the warring nations. This maritime warfare resulted in the loss of thousands of lives on both sides with the sinking of over 6.000 Allied and neutral ships and hundreds of Central Power vessels, including 180 U-boats<sup>1</sup>. Of the many losses, the highest concentrations were in the Mediterranean, North Sea and North Atlantic. As part of the United Kingdom at the time, Ireland did not escape as with both Britain and Germany attempting to blockade each other into submission the seas around Ireland witnessed much of this conflict while Germany waged a deadly submarine campaign. Such was the extent of this naval conflict in northern waters that it later was remembered as the First Battle of the Atlantic<sup>2</sup>.

Lying beneath the waves today are the remnants of multiple such losses, including military and naval vessels, submarines, aircraft, passenger liners, mail packet boats and ordinary fishing vessels. No part of society was untouched by the fallout from WWI and the increasingly visible underwater heritage represented by these wreck sites attests to the futility of war, its impact on human kind and the appalling loss of life that can result from it. As many of the wrecks from this period are the real or symbolic final resting place for so many souls – over 7.000 individuals lost their lives off Ireland’s coast during this period - due respect is warranted and any management and protection strategy needs to take into account the significance of these wrecks as both cultural heritage sites and war graves. (► **Figure 1**)

## I. Legislative protection and the role of the Underwater Archaeology Unit

With over 1.000 ships from the First World War period lost off the Irish coast, the underwater cultural heritage from this period in Ireland’s territorial waters and the adjacent seas is rich and vast. The day-to-day management and protection of this resource rests with the National Monuments Service’s Underwater Archaeology Unit (UAU) in the Department of Culture, Heritage and the Gaeltacht. 18.000 wrecks have been recorded to date from all eras within Ireland’s coastal waters and on its Continental Shelf. Ireland’s robust national heritage legislation has protected its terrestrial archaeological resources since 1930, but it is only since the National Monuments (Amendment) Act 1987 (*the*

1 BRADY 2008; GRANT 1964; HOCKING 1989; MASSIE 2004, STEPHENS 1991.

2 BRADY ET AL. 2012.

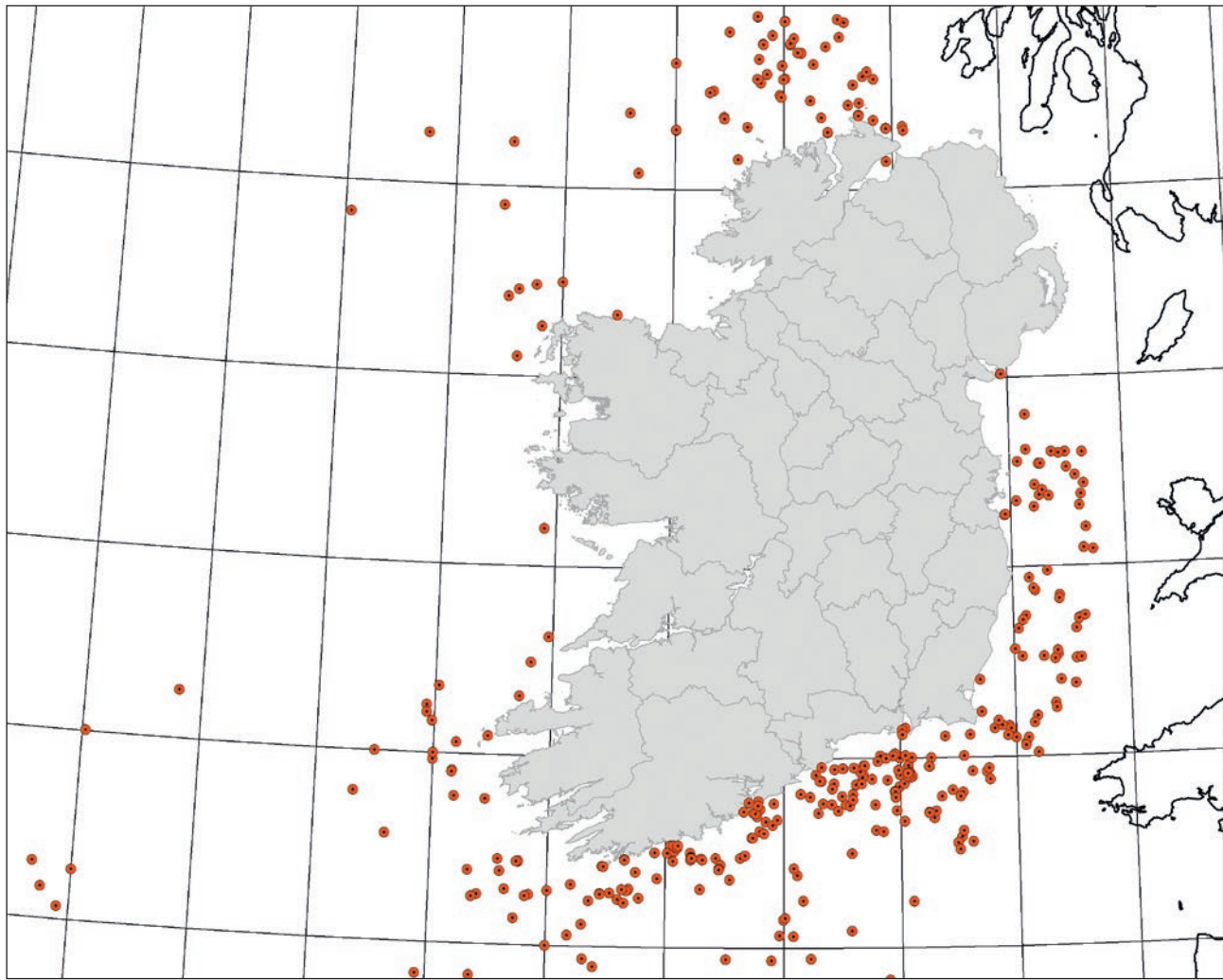


Abb. 1: Karte des National Monuments Service zur Verteilung von Wracks aus dem Ersten Weltkrieg auf dem Festlandsockel und in den Hoheitsgewässern Irlands. © WIID; NMS

Fig. 1: National Monuments Service distribution map of WWI wrecks on the Continental Shelf and within the territorial sea of Ireland. © WIID; NMS

die laufende Verwaltung und den Schutz dieses Erbes ist die Abteilung für Unterwasserarchäologie (Underwater Archaeology Unit, UAU) der Nationalen Denkmalbehörde (National Monuments Service) im Ministerium für Kultur, Kulturerbe und die Gaeltacht (Department of Culture, Heritage and the Gaeltacht) zuständig. Bisher wurden 18.000 Wracks aus allen Epochen in den Hoheitsgewässern und auf dem Festlandsockel Irlands erfasst. Irland verfügt seit 1930 über strenge gesetzliche Vorgaben zum Schutz des nationalen Kulturerbes und archäologischer Fundstätten an Land. Spezifische Rechtsvorschriften für den Schutz des Unterwasserkulturerbes gibt es dagegen erst seit Einführung des nationalen irischen Denkmalschutzgesetzes (in seiner geänderten Fassung) aus dem Jahr 1987 (National Monuments (Amendment) Act 1987). Irland führte dieses Gesetz 1987 ein, nachdem es in den 1970er und 1980er Jahren zu Schäden durch unkontrolliertes Schatztauchen gekommen war. Derartige Aktivitäten wollte der Staat ab Ende der 1980er Jahre mit einem koordinierten Ansatz unterbinden und erließ im Jahr 1987 das Denkmalschutzgesetz, das in erster Linie den Einsatz von Metalldetektoren und die Erkundung geschützter Wracks regelt. In mehreren einschlägigen Rechtssachen wurde daraufhin das Schatztauchen an Unterwasserfundstellen verhandelt, darunter in der Rechtssache *La Lavia* (King u. a. gegen die Eigentümer und alle Personen, die ein Interesse an *La Lavia*, *Juliana* und *Santa Maria de la Vision* geltend machen, [1999] 3 IR 413), in der es um den Anspruch auf Ersatzleistungen für die Wracks der spanischen Armada ging, die 1985 in *Streedagh Bay*, County Sligo, entdeckt wurden, und in der Rechtssache *RMS Lusitania* (Bemis gegen Eigentümer der *RMS Lusitania*, 14. Mai 1996 (HC) IEHC, 2; siehe Fallbeispiel im weiteren Verlauf; O'Connor, 2019, 124–126; Moore 2012, 60–65). In der Rechtssache *Streedagh Armada* fällt das Gericht ein wegweisendes Urteil. Es verfügte, dass der

1987 Act) that specific legislation exists to protect the underwater cultural heritage. The 1987 Act has its origins in Ireland's experience in the 1970s and 1980s of the extensive damage unregulated treasure hunting can cause. A co-ordinated approach by the State from the end of the 1980s, aimed at curbing this activity, led to the enactment of the 1987 Act, key aspects of which dealt with the regulation of metal detecting and the exploration of protected wrecks. Several subsequent legal cases were significant in addressing treasure hunting at underwater sites, including the case of *La Lavia* (King and Another versus The Owners and all persons claiming an interest in the *La Lavia*, *Juliana* and *Santa Maria de la Vision* [1999] 3 IR 413), concerning salvage claims in respect of the Spanish Armada wrecks discovered in 1985 in Streedagh Bay, County Sligo and the *RMS Lusitania* case<sup>3</sup>. The judgement in the Streedagh Armada case was seminal, ruling that the State had a right to claim historic wreck with no known owner and establishing in Irish law the principle that such wrecks are to be dealt with under heritage law rather than commercial salvage law. All shipwrecks over 100 years old are protected under the 1987 Act while wrecks of any date and an area around them can be protected by Ministerial order (an Underwater Heritage Order; UHO), as is the case with the *Lusitania*.

Within the National Monuments Service, the UAU has a broad brief that includes the on-going maintenance and development of the Wreck Inventory of Ireland Database (WIID) and online Wreck Viewer. The Wreck Viewer provides information on all wrecks in Irish waters with known locations, approximately 3,900 records to date. On behalf of the Minister for Culture, Heritage and the Gaeltacht the National Monuments Service implements the provisions of the 1987 Act relating to historic wrecks. This includes dealing with applications for licences to dive on, survey or interfere with such wrecks, as legally required under the 1987 Act. Also, it deals with applications for consents to use detection devices (i.e. in broad terms devices which can detect metal) to carry out underwater searches for archaeological objects (as noted, a key aspect of the 1987 Act is regulation of use of detection devices). Archaeological excavation in general is also regulated under the National Monuments Acts, including in the underwater environment. Breaches of these regulatory provisions is, under the 1987 Act, a criminal matter and can lead to imposition of severe penalties on convicted persons.

As the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage does not contain a procedure for signature in advance of ratification, Ireland has not made a legal commitment to it in advance of such ratification. While a final decision as to whether to ratify will be a matter for decision at Governmental level, Ireland supported adoption of the Convention in 2001 and has been working towards ratification for some time. This will necessitate enactment of new domestic legislation to address a number of issues not covered under existing heritage legislation, primarily jurisdictional issues to do with areas beyond Ireland's territorial waters. New legislation will seek, among other aspects, to allow Ireland participate in the system of international co-operation envisaged by the Convention in respect of the management of activities at historic wrecks on the Continental Shelf. While the process of drafting the new legislation has been lengthy (nearly a decade), a draft Bill (i.e. the text which will become an Act when passed by the Oireachtas as the Parliament of Ireland is known) is at an advanced stage.

In addition to existing legislation focused specifically on underwater cultural heritage, the legislation directed at regulation of salvage operations (the Merchant Shipping (Salvage and Wreck) Act 1993) contains provision to ensure that unclaimed wreck not covered by the 1987 Act is still assessed in regard to its heritage significance and, if

<sup>3</sup> *Bemis v Owners of RMS Lusitania*, 14th May, 1996 (HC) IEHC, 2; see case study below; O'CONNOR 2019, pp. 124–126; MOORE 2012, pp. 60–65.

Staat einen Rechtsanspruch auf ein historisches Wrack ohne bekannten Eigentümer hat. Darüber hinaus legte es in der irischen Rechtsprechung den Grundsatz fest, dass derartige Wrackfunde unter das Denkmalschutzgesetz und nicht unter kommerzielles Bergungsrecht fallen. Alle Schiffswracks, die älter als 100 Jahre sind, stehen unter dem Schutz des Gesetzes von 1987, alle anderen Wracks und das sie umgebende Gebiet können per Ministerialerlass geschützt werden (Erlass zum Unterwasserkulturerbe, Underwater Heritage Order, UHO), wie im Falle der Lusitania geschehen.

Innerhalb der Nationalen Denkmalbehörde verfügt die Abteilung für Unterwasserarchäologie über ein breites Aufgabenspektrum, das die regelmäßige Pflege und Aktualisierung der Irischen Wrackdatenbank (Wreck Inventory of Ireland Database, WIID) und des digitalen Wreck Viewers beinhaltet. Dieser Wrackanzeiger enthält derzeit etwa 3.900 Einträge mit Angaben zu allen bekannten Wrackfundstellen in irischen Gewässern. Im Auftrag des Ministeriums für Kultur, Kulturerbe und die Gaeltacht ist die Nationale Denkmalbehörde für die Durchsetzung der Bestimmungen des Gesetzes von 1987 zu historischen Wracks zuständig. Dies umfasst gemäß den gesetzlichen Bestimmungen aus dem Jahr 1987 auch die Vergabe von Lizenzen für Tauchsätze, Prospektionen oder Bergungsarbeiten an solchen Wracks. Sie bearbeitet darüber hinaus Anträge zur Genehmigung des Einsatzes von Detektionsgeräten (also im weitesten Sinne Metall-detektoren) für die Unterwassersuche nach Bodendenkmälern (wie bereits angemerkt ist die Regelung der Nutzung von Detektionsgeräten ein wesentlicher Aspekt des Gesetzes von 1987). Bei archäologischen Ausgrabungen im Allgemeinen und auch in der Unterwasserlandschaft kommt ebenfalls das Nationale Denkmalschutzgesetz zur Anwendung. Verstöße gegen diese Rechtsvorschriften können gemäß dem Gesetz von 1987 strafrechtlich verfolgt werden und bei einer Verurteilung schwere Strafen nach sich ziehen.

In Anbetracht der Tatsache, dass das UNESCO-Übereinkommen von 2001 über den Schutz des Unterwasserkulturerbes kein Verfahren für eine Unterzeichnung im Vorgriff auf eine Ratifizierung enthält, ist Irland vor der Ratifizierung keine rechtlichen Verpflichtungen eingegangen. Die endgültige Entscheidung über eine Ratifizierung muss auf Regierungsebene getroffen werden. Irland hat sich für die Annahme des Übereinkommens ausgesprochen und arbeitet seit geraumer Zeit auf seine Ratifizierung hin. Zu diesem Zwecke müssen neue nationale Gesetze im mehreren Bereichen erlassen werden, die von den geltenden Denkmalschutzgesetzen nicht erfasst werden. Dabei geht es in erster Linie um die Frage von Zuständigkeiten in Gebieten außerhalb der irischen Hoheitsgewässer. Neue Rechtsvorschriften sollen unter anderem darauf abzielen, Irland eine Beteiligung am System der internationalen Zusammenarbeit zu ermöglichen, die das Übereinkommen für die Verwaltung von auf das Unterwasserkulturerbe gerichteten Tätigkeiten am Festlandsockel vorsieht. Nachdem die Ausarbeitung der neuen Gesetzgebung viel Zeit (nahezu ein Jahrzehnt) in Anspruch genommen hat, befindet sich ein Gesetzentwurf, also der Text, der mit der Annahme durch das irische Parlament (Oireachtas) zum Gesetz wird, in einem fortgeschrittenen Stadium.

Zusätzlich zu bestehenden Rechtsvorschriften, die unmittelbar das Unterwasserkulturerbe betreffen, wird mit dem Gesetz über die Regulierung von Bergungsarbeiten (Merchant Shipping (Salvage and Wreck) Act 1993) sichergestellt, dass die kulturhistorische Bedeutung auch bei eigentümerlosen Wracks, die nicht unter das Gesetz von 1987 fallen, bewertet wird und sie gegebenenfalls in Staatseigentum übergehen. Das Nationalmuseum übernimmt in diesem Zusammenhang per Gesetz eine wichtige Rolle<sup>3</sup>.

3 KIRWAN 2010; KIRWAN/MOORE 2011; MOORE U. A. 2019, S. 126.



appropriate, retained on behalf of the State. The National Museum is given a statutory role in that regard<sup>4</sup>.

## II. Background to WWI wrecks in Irish waters

The high number of recorded losses off the Irish coast during the First World War can be understood when considered in the context of the Atlantic sea routes. The main shipping lanes between North America and Britain converged to the north and south of Ireland and as a consequence these areas drew the maximum U-boat activity<sup>5</sup>. In February 1915, Germany's Kaiserliche Marine commenced its unrestricted submarine campaign and the coastal areas around Ireland and Britain were declared warzones, with the waters off the north and south of Ireland becoming known as *killing lanes*, such were the losses inflicted by the U-boats. In the opening months of the war, however, only a small number of ships were lost off Ireland; they included the super dreadnought HMS Audacious and SS Manchester Commerce, both of which were torpedoed and lost off Donegal<sup>6</sup>.

As the years progressed, however, so too did the losses off Ireland's coast. In 1914 twenty-four ships were lost but this grew to over 130 in 1915. A further 100 vessels were lost in 1916, and by 1917 it had grown to a staggering 650 recorded losses, with a further 150 ships sunk in 1918. The Department's wreck database records 1,053 wrecks from this period off the coast of Ireland, resulting from both natural shipping disasters and belligerent war action these numbers may increase as new discoveries are made (WIID). In April 1915, just three months after Germany's declaration of unrestricted submarine warfare, the RMS Lusitania was sunk off Cork, with the loss of 1,197 lives<sup>7</sup>. Such was the impact and outcry from this sinking, the deliberate disregard for civilian life being a new departure in the waging of war at sea, followed by the subsequent loss in the same year of the ocean liners Arabic and Hesperian, that it was to give the German Government pause for thought in the execution of its submarine strategy. As a result Kaiserliche Marine temporarily restricted naval attacks on merchant and neutral shipping, primarily to avoid the prospect of the United States entering the war on the side of the Allied Powers. This was not to last, however, and the U-boat threat recommenced with unrestricted warfare in 1917, accounting for the colossal increase in losses in that year. This policy continued largely into the early months of 1918, thereafter steadily reducing until peace was declared in November 1918<sup>8</sup>. (► **Figure 2**)

U-boats fared just as badly as shipping during this conflict with more than half of the U-boats that were commissioned into service destroyed during the war. In all 178 U-boats were sunk during WWI, with the loss of over 5,000 men and approximately 20 are recorded as having been lost in the waters surrounding Ireland<sup>9</sup>. Possibly the best known U-boat loss off Ireland was the U-58 because this was the first and only U-boat sunk by the U.S. Navy during the war. Having just sunk the 202-ton British sailing ship Dolly Varden in the English Channel a few days previously, the U-58 was itself attacked while patrolling off the Cork coast in November 1917. Depth charges deployed from the USS Fanning and another destroyer, the USS Nicholson critically damaged the U-58 forcing it to surface where it came under gunfire from the two destroyers. Given their

4 KIRWAN 2010; KIRWAN/MOORE 2011; MOORE ET AL. 2019, p. 126.

5 NOLAN/NOLAN 2009, pp. 8–10.

6 BRADY 2019.

7 MOORE 2012; MOORE ET AL. 2019.

8 BRADY 2019.

9 BRADY 2009, pp. 22–25; STOKES 2004.

## II. Ursprung der Wracks aus dem Ersten Weltkrieg in irischen Gewässern

Die große Zahl der vor der irischen Küste dokumentierten Verluste aus dem Ersten Weltkrieg lässt sich auf den Verlauf der Atlantikrouten zurückführen. Die wichtigsten Schifffahrtswege zwischen Nordamerika und Großbritannien verliefen nördlich und südlich von Irland. Dies hatte zur Folge, dass in diesen Gebieten besonders viele U-Boot-Einsätze zu verzeichnen waren<sup>4</sup>. Im Februar 1915 startete die Kaiserliche Marine Deutschlands ihre uneingeschränkte U-Boot-Kampagne, und die Küstengebiete um Irland und Großbritannien wurden zu Kriegsgebieten erklärt. Da die Verluste durch den U-Boot-Krieg so groß waren, erhielten die Seewege an der Nord- und Südküste Irlands und Großbritanniens bald den Beinamen *killling lanes*, Straßen des Todes. In den ersten Kriegsmonaten gab es allerdings nur wenige Schiffsverluste vor der irischen Küste. Dazu gehörten die Super-Dreadnought-Schlachtschiffe HMS Audacious und SS Manchester Commerce, die beide durch Torpedobeschuss an der Küste von Donegal versenkt wurden<sup>5</sup>.

Mit Fortschreiten des Krieges stieg jedoch auch die Zahl der vor der irischen Küste untergegangenen Schiffe. Im Jahr 1914 sanken 24 Schiffe, im Jahr 1915 waren es bereits mehr als 130. Weitere 100 Schiffe gingen 1916 unter, und bis 1917 lag die Zahl der dokumentierten Verluste bei sage und schreibe 650. Im Jahr 1918 sanken weitere 150 Schiffe. In der Wrackdatenbank des Ministeriums sind 1.053 Wracks aus dieser Zeit erfasst, die vor den irischen Küsten liegen und sowohl bei Havarien durch Naturereignisse als auch in Folge von Kriegshandlungen untergingen. Da regelmäßig neue Fundstellen entdeckt werden, ist mit einem weiteren Anstieg der Zahlen in der Wrackdatenbank zu rechnen. Im April 1915, nur drei Monate, nachdem Deutschland seinen uneingeschränkten U-Boot-Krieg erklärt hatte, wurde die RMS Lusitania vor der Küste von Cork versenkt. Insgesamt 1.197 Menschen kamen dabei ums Leben<sup>6</sup>. Die verheerenden Folgen dieses Untergangs, auf den im selben Jahr der Verlust der Ozeandampfer Arabic und Hesperian folgte, und die bewusste Missachtung zivilen Lebens, mit der eine neue Stufe der Seekriegsführung erreicht wurde, riefen einen derartigen Sturm der Entrüstung hervor, dass die deutsche Regierung ihre U-Boot-Strategie überdachte. Die Kaiserliche Marine verhängte ein vorübergehendes Verbot von Angriffen auf Handels- und Zivilschiffe, mit dem sie vor allem einen Kriegseintritt der Vereinigten Staaten auf Seiten der Alliierten vermeiden wollte. Doch diese Pause war nicht von langer Dauer. Mit der Wiedereinführung des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs im Jahr 1917 nahm die Bedrohung durch U-Boote erneut zu und hatte im selben Jahr einen deutlichen Anstieg der Schiffsverluste zur Folge. Die Strategie wurde bis in die Anfangsmonate des Jahres 1918 fortgesetzt und anschließend bis zum Waffenstillstand im November 1918 schrittweise zurückgefahren<sup>7</sup>. (► **Abbildung 2**)

Die U-Boot-Flotte erlitt in diesem Konflikt dasselbe Schicksal wie die Schiffsflotte. Mehr als die Hälfte der in Dienst genommenen Unterseeboote wurde während des Kriegs zerstört. Insgesamt 178 U-Boote wurden während des Ersten Weltkriegs versenkt und rissen mehr als 5.000 Besatzungsmitglieder mit in den Tod. Etwa 20 dieser Boote sollen laut Aufzeichnungen in den Gewässern um Irland versunken sein<sup>8</sup>. Zu den bekanntesten U-Boot-Unglücken vor der irischen Küste gehört vermutlich der Untergang des U-58, weil es während des Kriegs als erstes und einziges U-Boot von der US-Marine versenkt worden war. wenige Tage zuvor hatte U-58 noch das britische

4 NOLAN/NOLAN 2009, S. 8–10.

5 BRADY 2019.

6 MOORE 2012; MOORE U. A. 2019.

7 BRADY 2019.

8 BRADY 2009, S. 22–25; STOKES 2004.



untenable situation the crew of the U-boat had no choice but to surrender but not before managing to scuttle and sink the U-boat, thereby preventing it from falling into enemy hands! Two of the submariners were killed during the incident<sup>10</sup>.

### III. Management and protection – threats and challenges

In recent years the growth of the Irish economy has seen an upsurge in commercial developments. A large percentage of these developments are focused along the coast and along the inland waterways and have the potential to impact on archaeology. With the increase in maritime traffic, harbour authorities have had to undertake new port developments and increased maintenance and capital dredging works to remain economically viable. The growing impact from climate change is seeing a greater emphasis on alternative energy possibilities and a consequential increase in proposals for developments like offshore windfarms. Through the planning process and under specific legislative measures various government agencies are involved in the processing and assessing of planning applications. The main players in this regard include the Department of Agriculture, Food and the Marine (DAFF), the Environmental Protection Agency (EPA), Petroleum Affairs Division (PAD) and Local Authorities (LA), all of whom in turn consult with the National Monuments Service in regard to proposed developments.

Under these various planning processes the Minister for Culture, Heritage and the Gaeltacht is a statutory consultee in relation to potential impacts from any proposed development on the archaeological heritage. In this regard the Minister can recommend that archaeological conditions be attached to grants of planning permission, or recommend refusal of planning permission by the planning authority to ensure the protection of the archaeological heritage. The National Monuments Service's

Fig. 2: Rudder and propeller on seabed of SS Manchester Commerce, the first ship to have been sunk in Irish waters in WWI. © Barry McGill

Abb. 2: Das Steuerruder und die Schiffsschraube am Meeresgrund gehören zur SS Manchester Commerce, dem ersten Schiff, das im Ersten Weltkrieg in irischen Gewässern versenkt wurde. © Barry McGill

<sup>10</sup> BRADY ET AL. 2012, pp. 87–89.



202-Tonnen-Segelschiff Dolly Varden im Ärmelkanal versenkt, bevor es auf einer Patrouillenfahrt vor der Küste von Cork selbst einem Angriff zum Opfer fiel. Die USS Fanning und ein weiterer Zerstörer, die USS Nicholson, beschossen das U-Boot mit Wasserbomben und fügten ihm so schwere Schäden zu, dass es auftauchen musste und anschließend von beiden Zerstörern unter Beschuss genommen wurde. Angesichts ihrer aussichtslosen Lage ergab sich die U-Boot-Besatzung. Zuvor jedoch gelang es ihnen noch, alle Luken zu öffnen und das U-Boot zu versenken, damit es nicht in die Hände des Feindes fiel! Zwei Besatzungsmitglieder kamen während des Vorfalls um Leben<sup>9</sup>.

### III. Verwaltung und Schutz – Gefahren und Herausforderungen

Das Wachstum der irischen Wirtschaft hatte in den vergangenen Jahren auch eine Zunahme der Geschäftstätigkeit zur Folge. Ein wesentlicher Teil dieser Entwicklung vollzog sich an der Küste und auf den Binnenschiffahrtswegen und könnte somit auch mit Folgen für den Schutz von Bodendenkmalen verbunden sein. Angesichts einer Zunahme des Seeverkehrs mussten Hafenbehörden ihre Häfen ausbauen und Unterhaltungs- und Investitionsbaggerungen vornehmen, um ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu sichern. Zudem treten die Folgen des Klimawandels immer deutlicher zutage, was wiederum eine steigende Zahl von Bauanträgen, beispielsweise für Offshore-Windparks, zur Folge hat. Im Rahmen des Planungsprozesses und spezifischer Rechtsvorschriften sind verschiedene Regierungsbehörden an der Bearbeitung und Beurteilung der Planungsanträge beteiligt. Zu den Hauptakteuren gehören das Ministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Fischerei (Department of Agriculture, Food and the Marine, DAFF), die Umweltschutzagentur (Environmental Protection Agency, EPA), die Petroleum Affairs Division (PAD) und lokale Behörden, die jeweils mit der Nationalen Denkmalbehörde Rücksprache zu den Bauvorhaben halten.

Im Rahmen der einzelnen Planungsprozesse bewertet der Minister für Kultur, Kulturerbe und die Gaeltacht als amtlicher Sachverständiger mögliche Folgen bestimmter Bauvorhaben für das archäologische Erbe. Der Minister kann in diesem Zusammenhang empfehlen, dass die Vergabe von Baugenehmigungen an bestimmte Voraussetzungen für den Schutz von Bodendenkmalen geknüpft wird. Er kann auch die Ablehnung von Baugenehmigungen durch die Planungsbehörde nahelegen, um den Schutz des archäologischen Erbes zu gewährleisten. Die Abteilung für Unterwasserarchäologie der Nationalen Denkmalbehörde berät zu Bauvorhaben in der Meeres-, Küsten-, Fluss- und Binnenseenumwelt. Sie empfiehlt in vielen Fällen die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen vor der Genehmigung sowie die Festlegung von Bedingungen für die Vergabe von Baugenehmigungen, um einen Erhalt an der Fundstelle oder, sofern dies nicht möglich ist, eine Dokumentation zu gewährleisten. Eine ihrer Hauptaufgaben besteht darin, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Schifffahrtsbehörden und Bau-trägern geeignete Verwaltungsstrategien zu entwickeln. Aktuell steht in diesem Zusammenhang die Entwicklung eines Leitfadens für archäologische Arbeiten in Verbindung mit Hochwasserschutzstrategien im Mittelpunkt.

Wie im Vorangehenden erläutert, wurde das nationale Denkmalschutzgesetz 1987 überarbeitet, um gegen die damals sehr hohe Zahl von Schatz und Trophäentaucheinsätzen vorzugehen, von denen nach wie vor eine Bedrohung ausgeht. Diese Aktivität ist zurzeit vor allem an tiefer gelegenen Fundstellen von Wracks zu beobachten, sodass zwangsläufig auch die Wracks aus dem Ersten Weltkrieg davon betroffen sind, die an abgelegeneren Küstenabschnitten wie der Küste von Donegal liegen. Dank neuer Tauchtechniken sind Betauchungen in immer größeren Tiefen und über einen immer

<sup>9</sup> BRADY U. A. 2012, S. 87–89.

Underwater Archaeology Unit provides this advice in relation to developments in the marine, coastal, riverine and lacustrine environments. Common recommendations include pre-permission assessment of impact as well as conditions on grants of development permission, to ensure preservation in-situ or, if that is not possible, by record. A key task is to develop appropriate management strategies with a variety of marine agencies and developers – a particular focus at present in that regard is the development of guidelines for archaeological work associated with flood relief schemes.

As outlined above, national heritage legislation was amended in 1987 with a view to tackling the extensive treasure/trophy hunting activity that was widespread at the time and this threat has not disappeared. The activity is currently most evident at the sites of deeper wrecks which inevitably involves many of the WWI losses off more remote coastlines, like that of Donegal. Technical diving technology is enabling divers to go deeper and for longer and while the majority of divers respect the underwater environment and what it contains, a small core of treasure hunters are still active within the coastal waters of Ireland. Policing is again a challenge but prosecutions have taken place on shallow wreck sites where evidence for illegal interference and damage was clearly identified. In 2007 three divers were found guilty under section 3 of the 1987 Act of interference with and causing damage to a 17th-century wreck discovered in Dunworley Bay in County Cork. It was the first time that individuals were successfully prosecuted under this provision and the case was therefore a milestone in management of underwater cultural heritage in Ireland<sup>11</sup>.

The larger wreck sites, like the ocean liner *Justicia* and RMS *Amazon*, both lost in 1918, have been targeted in recent times and portholes, whistles and other parts removed and taken away. Both of these wreck sites are outside the 12 mile limit of Ireland's territorial waters, one in the contiguous zone (as defined under the United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) and one on Ireland's designated continental shelf. Effective response to this is complicated by the absence of assignment by UNCLOS of a universally recognised role for coastal states regarding management of underwater cultural heritage beyond the territorial sea and contiguous zone. The difficulty in countering illegal activity is further compounded by divers arriving on wreck sites but not using Irish ports and harbours as their base and it is often only through sources such as social media that NMS or National Museum of Ireland (NMI) become aware that not only has unlicensed diving taken place where protected wrecks are located within Ireland's territorial waters, but material has been looted and illegally exported. The NMI liaises closely with the Arts and Antiquities Unit in the Garda Síochána's National Bureau of Criminal Investigation (NBCI) in seeking to follow up and track down individuals involved. This, as can be imagined, is generally a difficult, complex and often long drawn out process of investigation.

Marine salvage too is on the increase, with more and more cases being dealt with by the National Monuments Service each year. This activity, as explained above, is difficult to regulate under national heritage legislation as many of the wreck sites are located well beyond Ireland's territorial waters. However, as already noted, the Merchant Shipping (Salvage and Wreck) Act 1993 can, in defined circumstances, provide protection for material found outside the State but then brought within it and delivered to the statutory Receiver of Wreck. A recent example was in regard to material recovered from the wreck of the Cunard liner *Laconia*, torpedoed off the coast of Cork in February 1917. This was brought into the Port of Cork. Material included rolls of copper and personal items, including a lady's shoe. Following the statutory process, the Receiver, who had taken possession of the material, handed it over to the NMI where it is now undergoing conservation. (► **Figure 3**)

11 DPP v P. O'S/Ors 2007; KELLEHER 2010.

längeren Zeitraum möglich. Die Mehrzahl der Taucher und Taucherinnen verhält sich zwar respektvoll gegenüber der Unterwasserwelt und dem, was sie dort vorfinden. Doch in den irischen Küstengewässern sind noch immer einige wenige Gruppen von Schatzsuchern aktiv. Die Überwachung gestaltet sich auch hier schwierig. Nichtsdestotrotz haben nachweislich illegale Eingriffe und Beschädigungen von Wrackfundstellen in flachen Gewässern bereits strafrechtliche Maßnahmen nach sich gezogen. Im Jahr 2007 wurden drei Taucher gemäß Absatz 3 des Gesetzes von 1987 des Eingriffs und der Beschädigung eines Wracks aus dem 17. Jahrhundert für schuldig erklärt, welches an der Dunworley Bay in der Grafschaft Cork entdeckt worden war. Dies war der erste Fall, in dem ein Gericht Einzelpersonen auf Grundlage des Gesetzes erfolgreich belangt hatte. Die Rechtssache war daher ein wichtiger Meilenstein für die Verwaltung des Unterwasserkulturerbes in Irland<sup>10</sup>.

Jüngst waren größere Wrackfundstellen Ziel derartiger Tauchgänge, darunter die der 1918 untergegangenen Ozeanriesen *Justicia* und *RMS Amazon*. Dabei wurden Bullaugen, Signalhörner und andere Teile entfernt und entwendet. Beide Wrackfundstellen befinden sich außerhalb der 12-Meilen-Zone der irischen Hoheitsgewässer, eine innerhalb der Anschlusszone (die im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) definiert wird) und eine auf dem unter das Denkmalschutzgesetz fallenden irischen Festlandsockel. Ein wirksames Vorgehen gegen derartige Aktivitäten wird dadurch erschwert, dass das SRÜ den Küstenstaaten keine weltweit anerkannte Rolle bei der Verwaltung des Unterwasserkulturerbes außerhalb des Küstenmeers und der Anschlusszonen erteilt. Darüber hinaus wird das Vorgehen gegen illegale Aktivitäten dadurch erschwert, dass für die Tauchgänge zu den Wrackfundstellen nicht irische Binnen- und Seehäfen als Basis genutzt werden und die Nationale Denkmalbehörde und das National Museum of Ireland (NMI) zudem häufig nur durch Quellen wie soziale Medien auf ungenehmigte Tauchgänge zu geschützten Wracks in irischen Hoheitsgewässern oder gar auf die illegale Plünderung und Entwendung von Objekten aufmerksam werden. Das NMI arbeitet eng mit der Abteilung für Kunstschatze und Antiquitäten (Arts and Antiquities Unit) der irischen Kriminalpolizei (National Bureau of Criminal Investigation, NBCI) innerhalb der irischen Nationalpolizei Garda Síochána zusammen, um die Beteiligten zu verfolgen und aufzuspüren. Die Ermittlungen gestalten sich in solchen Fällen denkbar schwierig, komplex und langwierig.

Auch die Zahl der Bergungen durch die Nationale Denkmalbehörde nimmt jährlich zu. Wie bereits im Vorangehenden erläutert, lässt sich diese Aktivität nur schwer über das nationale Denkmalschutzgesetz regeln, weil sich viele der Wrackfundstellen weit außerhalb der irischen Hoheitsgewässer befinden. Doch wie bereits angemerkt, kann mit dem Merchant Shipping (Salvage and Wreck) Act 1993 unter bestimmten Umständen ein Schutz für außerhalb eines Staates entdeckte Objekte gewährt werden, die nach ihrem Fund anschließend in diesen Staat verbracht und dem per Gesetz bestimmten zuständigen Wrackbeauftragten (Receiver of Wreck) übergeben werden. Jüngst kam ein solcher Schutz im Falle von Objekten zur Geltung, die vom Wrack des Passagierschiffs *Laconia* geborgen wurden, das im Februar 1917 an der Küste vor Cork durch einen Torpedoangriff versenkt worden war. Die Objekte, unter denen sich Kupferrollen und persönliche Gegenstände wie ein Damenschuh befanden, wurden in den Hafen von Cork gebracht. Gemäß dem per Gesetz vorgesehenen Verfahren übergab der Receiver die Objekte, die er zunächst entgegengenommen hatte, dem NMI, wo sie nun konserviert werden. (► **Abbildung 3**)

<sup>10</sup> DPP v P. O'S/Ors 2007; KELLEHER 2010.



#### IV. Management and protection – policing and collaborations

When considering threats to UCH and how best to address them, collaboration and education is key if the mind-set of those involved in looting, wrecking or unlicensed activity, thankfully in the minority, is to change. Divers and fishermen are the eyes and ears of the sea and it is important to build constructive and sustainable relationships between the State and those using the ocean if our underwater cultural heritage is to be safeguarded for the future. Certain collaborative processes are already in place and working well. The site of UC-42, the WW1 German mine-laying submarine which sank 5 km SE of Roches Point, County Cork in 1917 and was recently discovered, is a good example. The UC-42 is perhaps one of the most accessible submarine wrecks, not alone in Ireland but in all of the Northern Atlantic waters as it only lies in 27m of water. Its discovery significantly increased its susceptibility to interference, looting and wanton destruction but having said that, due to an increased appreciation of UCH generally, it eventually galvanised users of the sea, stakeholders etc. at local level to ensure the site is protected. The National Monuments Service annually issues licenses to dive clubs, dive operators and individual divers for the UC-42 who in turn report back on the wreck's condition. Local operators in Kinsale, the nearest port to the wreck site, keep a curatorial eye on the site.

This was not always the case, however, and the licensing requirement and close liaison with local divers evolved due to a series of circumstances at the wreck site in 2016. The U-boat still has in place a number of mines in their mine chutes and torpedoes scattered on the seabed which were determined to be *live* by the Irish Naval Service and therefore still had the potential to detonate. The Navy therefore undertook to make the mines safe by capping the mine chutes that still retain their ordnance, in the interest of both marine safety and for those diving the wreck. Shortly after the Navy completed its work, however, unidentified divers removed the capping plates, along with warning signs that had been placed on the wreck by the Naval Service. A defined exclusion zone

Fig. 3: Bow of the Ocean liner Justicia, damaged in July 1918 by an attack by German submarine U-64 and finally sunk by U-124; the wreck lies in 67m of water off the coast of Donegal. 16 lives were lost. © Barry McGill

Abb. 3: Bug des Ozeanriesen Justicia, der im Juli 1918 bei einem Angriff des deutschen U-Boots U-64 beschädigt und schließlich durch das U-124 versenkt wurde; das Wrack liegt in 67 Metern Tiefe vor der Küste von Donegal. Bei dem Untergang verloren 16 Menschen ihr Leben. © Barry McGill

#### IV. Verwaltung und Schutz – Überwachung und Zusammenarbeit

Zusammenarbeit und Aufklärung sind die wichtigsten Maßnahmen zum Schutz des Unterwasserkulturerbes, um einen Bewusstseinswandel bei all denen zu bewirken, die sich an Plünderungen, Beschädigungen oder ungenehmigten Tauchgängen beteiligen und glücklicherweise in der Minderheit sind. Taucher und Fischer sind die Augen und Ohren des Meeres. Es bedarf konstruktiver und dauerhafter Beziehungen zwischen dem Staat und den Nutzern des Meeres, wenn wir unser Unterwasserkulturerbe für künftige Generationen erhalten wollen. Einige Kooperationsprozesse wurden bereits eingeleitet und erweisen sich als wirksam. Ein gutes Beispiel ist die Fundstelle von UC-42, einem deutschen Minenleger-U-Boot aus dem Ersten Weltkrieg, das 1917 fünf Kilometer südöstlich von Roches Point, County Cork, unterging und vor kurzem gefunden wurde. Das UC-42 ist womöglich nicht nur in Irland, sondern im gesamten Nordatlantik eines der am besten zugänglichen U-Boot-Wracks, weil es in nur 27 Metern Wassertiefe liegt. Durch seine Entdeckung ist es nun einer weitaus größeren Gefahr durch Eingriffe, Plünderungen und mutwillige Zerstörungen ausgesetzt. Angesichts einer zunehmenden Wertschätzung für das Unterwasserkulturerbe fühlen sich Meeresnutzer, Akteure etc. auf lokaler Ebene inzwischen dafür zuständig, den Schutz der Fundstellen sicherzustellen. Die Nationale Denkmalbehörde vergibt Jahreslizenzen an Tauchclubs, Tauchfirmen und Einzeltaucher und Taucherinnen für Tauchgänge zum UC-42, die dafür im Gegenzug über den Zustand des Wracks berichten. Lokale Unternehmen am Hafen von Kinsale, der der Wrackfundstelle am nächsten liegt, sind für die Kontrolle des Denkmalschutzes an der Fundstelle zuständig.

Dies war allerdings nicht immer der Fall. Die Lizenzauflage und die enge Zusammenarbeit mit lokalen Tauchern und Taucherinnen gehen auf eine Reihe von Vorkommnissen an der Wrackfundstelle im Jahr 2016 zurück. Die Minen, die sich noch in den Minenschächten des U-Boots befinden, und die auf dem umgebenden Meeresboden liegenden Torpedos wurden durch den irischen Marinedienst (Naval Service) als *scharf* und damit als explosionsgefährdet eingestuft. Die Marine sicherte die Minen deshalb im Interesse der Seeverkehrssicherheit und der Wracktaucher und -taucherinnen durch den Verschluss der noch gefüllten Minenschächte. Kurz nach Abschluss dieser Arbeiten entfernten allerdings unbekannte Taucher die Abdeckungen und die Warnschilder, die der Marinedienst auf dem Wrack befestigt hatte. Im Anschluss errichtete man in einem Umkreis um die Wrackfundstelle eine Sperrzone und untersagte weitere Tauchgänge an der Fundstelle, bis die zuständigen staatlichen Behörden, darunter der irische Marinedienst, die Abteilung für Seeverkehrssicherheit des Ministeriums für Landwirtschaft, Ernährung und Fischerei (Marine Safety Division of DAFF), die Nationalparkbehörde (National Parks and Wildlife Service) und die Nationale Denkmalbehörde, über das weitere Vorgehen entschieden hatten.

Nach der Veröffentlichung einer Erläuterung zur Einrichtung der Sperrzone durch die Nationale Denkmalbehörde, in der erklärt wurde, dass einzelne Taucher und Taucherinnen für ihre Sicherheit an der Wrackfundstelle selbst verantwortlich sind, wurde die Sperrzone wieder aufgelöst. Trotz des damaligen Alters von weniger als 100 Jahren konnten relevante Bestimmungen des Gesetzes von 1987 geltend gemacht werden, weil sie sich auf Unterwasser-Bodendenkmale bezogen, für die es keine zeitliche Begrenzung gibt. Davon ausgehend wurde die Tauchgemeinschaft über ihr nationales Magazin *Subsea* aufgefordert, für die Betauchung der Fundstelle eine Lizenz über die Nationale Denkmalbehörde zu beantragen<sup>11</sup>. Auf diese Weise wurde ein Verwaltungssystem für das Wrack entwickelt. Das UC-42 gehört zu den am besten erhaltenen Unterseebooten aus dem Ersten Weltkrieg in irischen Hoheitsgewässern. Als Seekriegsgrab enthält es

11 KELLEHER 2016, S. 156.



was then put in place around the wreck and no further diving was allowed on the site until a decision on how to proceed was taken by all State authorities involved, including the Irish Naval Service, Marine Safety Division of DAFF, the National Parks and Wildlife Service and the National Monuments Service.

Following publication of clarification on the exclusion order by NMS, whereby it was explained that individual divers would be responsible for their own safety when on the wreck site, the exclusion zone was removed. Although less than 100-years old at the time, relevant provisions of the 1987 Act could be considered applicable as these apply to underwater archaeological objects, which is not time limited. On that basis, the diving community was asked through its National Magazine Subsea, to apply for a licence if intending to dive the site, the licence to be applied for through the National Monuments Service<sup>12</sup>. In this way a management regime for the wreck was developed. The UC-42 is one of the most complete examples of WWI-era submarines in Irish territorial waters. As a war grave, it may contain the remains of 27 submariners. It has a particular significance in this regard due to it being a relatively recent German naval loss and with crew who are known by name, many of whom are likely to have close living relatives. The German Embassy in Ireland has indicated a legitimate concern for the protection, preservation and non-disturbance of the wreck site and the human remains within it. It should be noted that the wreck is now in any event more than 100 years old. (► **Figure 4**)

Generally speaking it is essential that a working relationship exists with the diving community in Ireland. On the whole there is a positive engagement with divers and the NMS's Underwater Archaeology Unit liaises and engages with individual divers on

Fig. 4: Propeller of the 1917 wreck of German submarine UC-42, located just outside Cork Harbour in 27 m of water; it was sunk when one of its own mines exploded. © Tom Brett

Abb. 4: Propeller am Wrack des deutschen Unterseeboots UC-42, das sich seit 1917 vor dem Hafen von Cork in 27 m Wassertiefe befindet und durch die Explosion einer seiner eigenen Minen unterging. © Tom Brett



12 KELLEHER 2016, p. 156.

möglicherweise die menschlichen Überreste von 27 Angehörigen der U-Boot-Besatzung. In diesem Zusammenhang verfügt es über eine besondere Bedeutung, weil der Untergang noch nicht allzu lange zurückliegt, die deutschen Besatzungsmitglieder namentlich bekannt und somit viele ihrer engen Angehörigen womöglich noch am Leben sind. Die deutsche Botschaft in Irland hat ihr berechtigtes Interesse am Schutz, am Erhalt und an der Unantastbarkeit des Wracks und der darin befindlichen menschlichen Überreste zum Ausdruck gebracht. Im Übrigen hat das Wrack inzwischen die 100-Jahres-Grenze überschritten. (► **Abbildung 4**)

Arbeitsbeziehungen mit der irischen Tauchergemeinde sind grundsätzlich von wesentlicher Bedeutung. Alles in allem leiten die Taucher und Taucherinnen einen positiven Beitrag. Mit einigen von ihnen steht die Abteilung für Unterwasserarchäologie im engen Kontakt und Austausch. Dieser Austausch ist für beide Seiten mit Vorteilen verbunden: Die Abteilung stellt den Tauchern und Taucherinnen in regelmäßigen Abständen die Koordinaten bisher unbetauchter Wrackfundstellen zur Verfügung und erhält von ihnen im Gegenzug einen Bericht mit allgemeinen Beobachtungen. Auf diese Weise konnten sich ein Vertrauensverhältnis und ein grundsätzliches Gefühl der gemeinsamen Zuständigkeit für das Unterwasserkulturerbe entwickeln. In der Tat wird die Nationale Denkmalbehörde regelmäßig von einer ganzen Reihe technischer Taucher und Taucherinnen unterstützt, die Videos und Fotografien ihrer Tauchgänge an Tiefsee-Schiffswracks, die außerhalb der Tauchtiefe der Abteilung für Unterwasserarchäologie liegen, für die Archive beisteuern. Viele dieser Wracks stammen aus dem Ersten Weltkrieg. Technische Taucher und Taucherinnen können aus erster Hand exakterer Informationen über den Zustand der Wrackfundstellen und ihre genauen Standorte liefern. Auf diese Weise tragen sie auch zur Dokumentation zeitlicher Veränderungen bei. Der Beitrag enthält einige dieser Aufnahmen als Beweis für die fruchtbaren Arbeitsbeziehungen.

Auch Fischer spielen eine wesentliche Rolle beim Schutz des Unterwasserkulturerbes. Sie haben eine natürliche Verbindung zum Meer und umfangreiches Wissen über mögliche Fundstellen oder Artefakte und Hindernisse am Meeresboden, die ein Hinweis auf Wrackfundstellen sein könnten. Viele Fischer berichten davon, bei Fischereiaktivitäten archäologische Objekte geborgen zu haben, die im Anschluss die Entdeckung und den Schutz bekannter und neuer Bodendenkmale zur Folge hatten. Im Jahr 2017 wurden beim Einsatz von Schleppnetzen Wasserhähne aus einem Badezimmer in den Netzen eines Fischdampfers entdeckt. Die Wasserhähne und dazugehörigen Rohrleitungen wurden anschließend nach Dingle, County Kerry, gebracht und dort vorübergehend im Dingle Oceanworld Aquarium verwahrt. Die Leitung des Aquariums wiederum meldete die Entdeckung bei der UAU. Die Wasserhähne wurden dokumentiert. Anschließend wurde Kontakt zu den Fischern aufgenommen. Durch eine Eingrenzung des Bereichs, in dem die Fischereiaktivitäten stattgefunden hatten, konnte man davon ausgehen, dass die Wasserhähne vom Passagierschiff SS Hesperian aus dem Ersten Weltkrieg stammten, das 1915 vor der Südwestküste gesunken war. Dieser Vorfall zeigt, wie wichtig ein Informationsaustausch zwischen allen Akteuren ist. Seitdem sind von denselben Fischern weitere Informationen zu möglichen Standorten anderer bisher unbekannter Wrackfundstellen eingegangen, an denen sich beispielsweise Netze verfangen haben. Auf diese Weise hat sich eine einträgliche Partnerschaft entwickelt. (► **Abbildung 5**)

Die Kartierung des Meeresbodens liefert zurzeit ebenfalls zahlreiche neue Informationen in Bezug auf die Anzahl, den Standort, die Größe und den Zustand von Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg in irischen Gewässern. Die Ergebnisse einer nationalen Untersuchung des Meeresbodens (Irish National Seabed Survey, INSS) und ihres aktuellen Nachfolgeprogramms INFOMAR zur Kartierung der küstennahen Gewässer Irlands sind in vielen Fällen beeindruckend. Im Rahmen dieser umfassenden und weitreichenden Untersuchungen unter Leitung von Geological Survey Ireland und des Maritimen Instituts (Marine Institute) wurden umfangreiche Programme zur Kar-

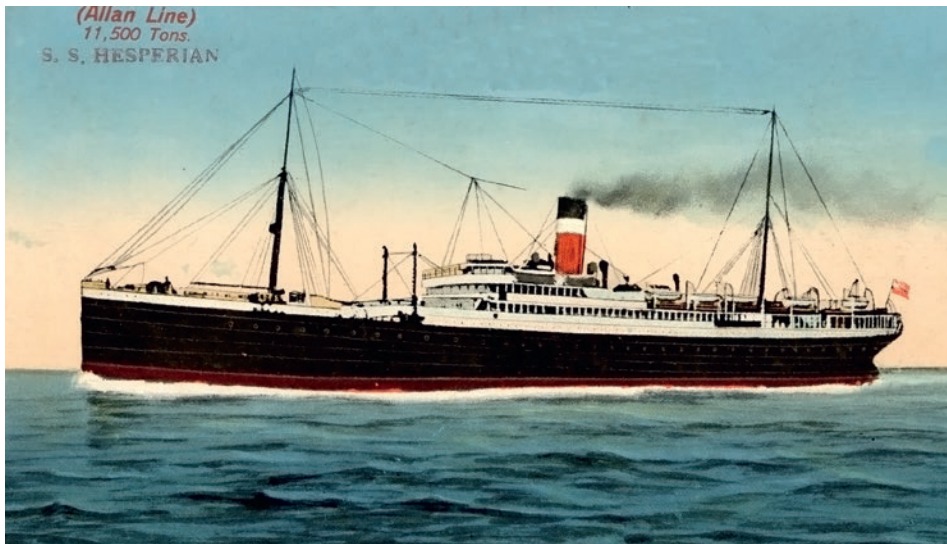


Fig. 5: Contemporary postcard depiction of Ocean liner SS Hesperian, sunk off southwest coast of Ireland in 1915. © Ian Lawler Collection

Abb. 5: Postkarte mit einer zeitgenössischen Abbildung des Ozeanriesen SS Hesperian, der 1915 vor der Südwestküste Irlands gesunken ist. © Ian Lawler Collection

a regular basis. This is a two way process and the UAU regularly supplies divers with locations for wrecks which have not yet been dived and in turn a report with general observations is received back from them. In this way trust has built up and there is a sense of collective ownership across the board with regard to the underwater heritage. Indeed there are a cohort of technical divers who consistently assist the NMS by adding to the record with high quality video and photography captured when diving the deep water shipwrecks that are beyond the diving depth range of the UAU. Many of these wrecks are from WWI and greater first-hand information is provided by technical divers in relation to the condition of wreck sites and precise locations. This also helps the process of documenting any changes taking place over time. Some of these images are presented in this paper to illustrate this positive working relationship.

Fishermen too have a significant role to play in the protection of our underwater cultural resource. As individuals who are inherently connected to the sea, they have extensive knowledge of the possible location of sites or artefacts and snagging locations that may indicate wreck sites. Many fishermen have reported the recovery of archaeological objects as a result of their fishing activity and this has subsequently led to the discovery and protection of both known and new archaeological sites. In 2017, during the course of trawl fishing, the taps from a bath were recovered in the nets of a fishing trawler. The taps and associated pipe work were subsequently landed in Dingle, County Kerry and deposited for temporary storage in the Dingle Oceanworld Aquarium, the directors of which, in turn, reported the discovery to the UAU. The taps were recorded and contact made with the fishermen. When the location for the fishing activity was plotted, it was deduced that the taps were from the WWI liner SS Hesperian, lost off the southwest coast in 1915. The incident highlights the need for information sharing among all stakeholders. Since then, further information has been received from the same fishermen on the possible location of other previously unknown wreck sites, on which nets have snagged for example, and in this way a positive relationship has developed. (► **Figure 5**)

Seabed mapping is also currently providing a vast amount of new information relating to the number, location, extent and condition of WWI shipwrecks in Irish waters. The work carried out during the Irish National Seabed Survey (INSS) and its successor programme INFOMAR, which is now undertaking the inshore mapping of Ireland's coastal waters, is at times stunning. These comprehensive and far reaching surveys carried out under the direction of the Geological Survey Ireland and the Marine Institute have completed extensive seabed mapping programmes and shipwreck surveys. One of the significant by-products of the multibeam surveys (MBES) undertaken in the waters



tierung des Meeresbodens und Untersuchungen von Schiffswracks durchgeführt. Zu den wichtigsten Begleiterscheinungen der Multibeam-Untersuchungen in den Gewässern vor unserer Küste gehörte die Entdeckung zahlreicher Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg. In einer gemeinsamen Veröffentlichung wurden 2012 insgesamt 29 der wichtigsten Wracks aus dem Ersten Weltkrieg in irischen Gewässern vorgestellt. Im Verlauf der Untersuchungen und Nachuntersuchungen der Wracks durch INFOMAR, die auch das bereits erwähnte Wrack des Unterseeboots UC-42 und anderer Schiffe wie der RMS Lusitana umfassten, konnte neues und noch detaillierteres Bildmaterial erfasst werden. INFOMAR informiert sich in der Wrackdatenbank des Ministeriums über die Standorte bekannter und möglicher Wrackfundstellen. Neuentdeckungen von INFOMAR werden wiederum in die irische Wrackdatenbank eingepflegt und dienen der Nationalen Denkmalbehörde als Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen von geplanten Bauvorhaben, Tauchgängen oder anderen menschlichen oder natürlichen Einflüssen auf diese Fundstellen. Dies ist besonders in der heutigen Zeit von Bedeutung, in der die Auswirkungen des Klimawandels auf das Unterwasserkulturerbe Anlass zu großer Besorgnis bieten und INFOMAR einige Wrackfundstellen im Anschluss an extreme Wetterereignisse gegenwärtig erneut untersucht<sup>12</sup>. Die Nationale Denkmalbehörde entwickelt darüber hinaus eine Überwachungsstrategie für bekannte Wrackfundstellen im Meer und innerhalb von Binnenschiffahrtswegen, um für diese Orte die zeitlichen Auswirkungen des Klimawandels und extremer Wetterereignisse zu dokumentieren. (► **Abbildung 6**)

Abb. 6: Multibeam-Aufnahme des Wracks des deutschen Unterseeboots UC-42, das im Verlauf des Meeresboden-Kartierungsprogramms von INFOMAR in küstennahen Gewässern vor der Südwestküste Irlands entdeckt wurde. © INFOMAR

Fig. 6: Multibeam image of the wreck of the German submarine UC-42 discovered during INFOMAR's seabed mapping programme in the inshore waters of the southwest coast of Ireland. © INFOMAR



## V. Auch nach Kriegsende sind die Folgen noch immer sichtbar

Das Wrack der RMS Lusitania zeugt möglicherweise mehr als jedes andere Wrack aus dem Ersten Weltkrieg in irischen Gewässern von dieser gewaltsamen Periode in der Geschichte der irischen Seefahrt. Es zeigt, dass der Schrecken des Krieges auch vor Irland keinen Halt machten. Während der Untergang der Lusitania unzählige Menschenleben forderte und weltpolitische Folgen hatte, versanken auch zahlreiche irische Schiffe, deren Verlust die irische Gesellschaft und viele Familien im ganzen Land über mehrere Generationen nachhaltig prägte. Mehr als 70 Schiffe und Boote unter irischer Flagge sanken während des Krieges, einige wegen schlechter Wetterbedingungen, doch die meisten durch kriegerische Handlungen. Unter den gesunkenen irischen Schiffen waren der im Besitz von Guinness befindliche Dampfer SS W.M.Barkley (4 Tote) oder die Dampfschiffe der städtischen Fährgesellschaft Steam Packet Company von Cork, Innisfallen (10 Tote), Inniscarra (28 Tote) und SS Bandon (28 Tote), um nur einige wenige

<sup>12</sup> MCKEON/KELLEHER/BRADY 2019.

off our shores has been the discovery of numerous shipwrecks from the era of World War I and a joint publication was produced in 2012 highlighting twenty nine of the more important WWI wrecks in Irish waters. New imagery with ever increasing detail has been captured during ongoing surveys and resurveys of wrecks by INFOMAR, including the wreck of the UC-42 submarine, discussed above, and others like the RMS Lusitania. The Department's wreck database provides locations for known and potential wrecks sites for INFOMAR, while new discoveries by INFOMAR in turn feed into NMS's wreck record (WIID) and help inform the NMS approach to dealing with potential development, diver or other human or natural impacts on these sites. This is particularly relevant in the current period when the issue of climate change and its effects on the underwater cultural heritage is a major concern, and where INFOMAR is currently resurveying certain wreck sites post-extreme weather events<sup>13</sup>. The NMS is also developing a monitoring strategy for known wrecks both at sea and in the inland waterways with a view to logging the impact of climate change and extreme weather events on them over time. (► **Figure 6**)

## V. The war ends but the impact remains

Perhaps more than any WWI wreck in Irish waters, the RMS Lusitania bears testimony to this violent period in Ireland's maritime history, highlighting the fact that the horrors of war were never far from Ireland's doorstep. While the loss of life from its sinking was enormous, and had international repercussions, many Irish vessels were lost which had a lasting impact on Irish society and affected many Irish families throughout the country for generations to come. Over 70 Irish based ships and boats were lost throughout the war, some as a result of bad weather but most due to war action. Irish losses include the Guinness-owned steamer SS W.M. Barkley (4 lives lost), the City of Cork Steam Packet Company's steamships, Innisfallen (10 lives lost) the Inniscarra (28 lives lost) and the SS Bandon (28 lives lost) to name but a few. However, the worst maritime disaster during this period from an Irish perspective was the sinking of the RMS Leinster. In October 1918 the mail packet boat, when just 12 miles out from Dun Laoghaire on the east coast of Ireland, on route to Holyhead in Wales, was attacked and sunk by the German submarine UB-123. Three torpedoes were fired, one passed across the Leinster's bow, the second struck on the port side and the third on its starboard after it had turned in an attempt to return to harbour. Of the 771 people on board, 501 were lost in that one sinking event, the greatest single loss of life in the Irish Sea. Indicative of the fortunes of war, the crew of the UB-123 did not survive for long afterwards. While returning home to Germany they struck a mine at the North Sea Mine Barrage on 19th October 1918 and sunk with the loss of the full crew of thirty-eight. A few weeks later an armistice was agreed and the subsequent truce brought the Great War to a close<sup>14</sup>.

The red poppy flower, reflecting the poppy fields of the Somme in all their colourful array after the guns had gone silent, has become the symbol for one of the worst battles, in terms of loss of life, fought on land during World War I. It is only in recent times that Ireland has fully recognised at official level its own war dead from that time, although a magnificent memorial was built to the fallen of WWI at Islandbridge in Dublin and finished in 1939. Restored in the 1980s, it stands as a fitting memorial to those who died at that time. In 2016 another official WWI memorial was unveiled in Glasnevin Cemetery, Dublin, also paying tribute to the Irish soldiers who died in places like France and further afield during the Great War. The reticence in commemorating the Irish who served and died on the allied side in WWI is explained by Ireland's complex

13 MCKEON/KELLEHER/BRADY 2019.

14 MOORE et al. 2019, p. 44; BRADY ET AL. 2012, pp. 51–111; STOKES 1997; STOKES 2004.



zu nennen. Aus irischer Sicht war das größte Unglück zu dieser Zeit jedoch mit dem Untergang der RMS Leinster verbunden. Im Oktober 1918 befand sich das Passagier-, Post- und Frachtschiff etwa 12 Meilen von Dun Laoghaire entfernt an der irischen Ostküste auf dem Weg nach Holyhead in Wales, als es vom deutschen U-Boot UB-123 angegriffen und versenkt wurde. Von den drei abgefeuerten Torpedos traf einer den Bug der Leinster, der zweite schlug Backbord ein und der dritte schließlich Steuerbord, nachdem das Schiff gedreht hatte und in den Hafen zurückkehren wollte. Allein bei diesem Untergang starben 501 der 771 Menschen an Bord. Zu diesem Zeitpunkt war es der größte Verlust von Menschenleben, den ein einziges Schiffsunglück in der Irischen See verursacht hatte. Wie schnell sich das Kriegsglück wenden konnte, zeigt sich in der Tatsache, dass die Besatzung der UB-123 diesen Vorfall nicht lange überleben sollte. Auf der Heimfahrt nach Deutschland traf das Boot am 19. Oktober 1918 auf eine Mine in der Nordsee-Minensperre. Bei seinem Untergang verloren alle 38 Besatzungsmitglieder das Leben. Einige Wochen später wurde eine Waffenruhe vereinbart. Mit dem anschließenden Waffenstillstand endete der Erste Weltkrieg<sup>13</sup>.

Die rote Mohnblume, die für die Farbenpracht der Mohnfelder der Somme nach der Waffenruhe stand, wurde zum Symbol für eines der verheerendsten und blutigsten Landgefechte des Ersten Weltkriegs. Erst in jüngerer Zeit hat Irland seine eigenen Kriegstoten aus dieser Zeit offiziell anerkannt, obwohl für die Gefallenen des Ersten Weltkriegs an der Islandbridge in Dublin ein großartiges Denkmal errichtet und 1939 fertiggestellt wurde. Mit diesem in den 1980er Jahren restaurierten Bauwerk wird den Toten dieses Kriegs auf angemessene Weise gedacht. Im Jahr 2016 wurde ein weiteres offizielles Mahnmal für den Ersten Weltkrieg auf dem Glasnevin Cemetery in Dublin eingeweiht, um den irischen Soldaten Anerkennung zu zollen, die in Frankreich oder auf anderen Schlachtfeldern des Großen Kriegs ihr Leben verloren hatten. Die Tatsache, dass sich Irlands Gedenkbedürfnis in Bezug auf irische Soldaten, die während des Ersten Weltkriegs auf Seiten der Alliierten kämpften und starben, bisher in Grenzen hielt, ist der komplexen historischen Zusammenhänge in dieser Zeit geschuldet, darunter auch die zunehmenden Selbstbestimmungsbestrebungen des Landes, die schließlich in einen Unabhängigkeitskrieg mündeten. Die Veranstaltungen zum hundertjährigen Gedenken an die Opfer des Untergangs der RMS Lusitania und der RMS Leinster zeugen von einer offeneren Haltung gegenüber dieser Vergangenheit sowie von einer neuen Akzeptanz und Wertschätzung der Rolle irischer Männer und Frauen in diesem Konflikt. Begleitet wurden die Jahrestage von feierlichen Zeremonien, Fernseh- und Radiosendungen und zahlreichen Veröffentlichungen. Sie boten Gelegenheit, die Folgen dieser tragischen Ereignisse für die Gesellschaften der damaligen Zeit und darüber hinaus deutlich zu machen und gleichzeitig dazu beizutragen, dass die bedeutende Rolle irischer Menschen in diesem Konflikt nicht in Vergessenheit gerät.

Von Schiffswracks ging schon immer eine Faszination aus. Im Allgemeinen ziehen vor allem die physischen Überreste der Wracks und ihr möglicher Inhalt die Aufmerksamkeit von Taucher und Taucherinnen auf sich und nicht die menschlichen Schicksale, die sich hinter ihrem Untergang verbergen. Das wachsende Interesse an den Geschichten der Menschen, die mit diesen Schiffen verbunden sind, ist fortschrittlichen Verfahren zur Kartierung des Meeresbodens und neuen Foto- und Videoverfahren zu verdanken, mit deren Hilfe Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg in irischen Gewässern besser visualisiert werden können. Mit diesen Mitteln lässt sich darüber hinaus auch mehr Verständnis und Anerkennung für die Notwendigkeit ihres Schutzes und Erhalts gewinnen. Die tausenden oder mehr Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg, die in irischen Küstengewässern dokumentiert sind, zeugen von den Folgen dieses Kriegs für Irland.

13 MOORE U. A. 2019, S 44; BRADY U. A. 2012, S.51, S.111; STOKES 1997; STOKES 2004.

history during this period involving the growing movement towards self-determination culminating in a war of independence to achieve this. The present inclusive attitude to the past, with a new acceptance and appreciation of the role played by Irish men and women in the conflict, is evidenced in the commemoration events that took place during the centenaries of the losses of both the RMS Lusitania and RMS Leinster. Dignified ceremonies, television and radio productions as well as numerous publications marked these centenaries and helped to promote awareness of the impact of these tragic events on society at the time and thereafter, while also ensuring the significant role Irish people played in the overall conflict was remembered.

Shipwrecks have always fascinated and in general it is the physical remains of the wreck and what it might contain that has drawn the attention of those choosing to dive the sites, rather than the human stories behind their loss. With greater attention now being paid to the human story connected with these ships, supported by more advanced seabed mapping, photographic and videographic techniques, WWI shipwreck sites in Irish waters are being visualised more easily and the need to protect and preserve them is better understood and appreciated. The thousand or more shipwrecks from the period of the First World War that are recorded within the coastal waters off Ireland's shores attest to the fact that the impact of that war on Ireland. To facilitate scientific research on these wreck sites so that the full story of the war at sea during WWI can be told, it is vital that integrity of these sites is preserved.

## VI. The 1915 wreck of RMS Lusitania: protection and management

The wreck of the Cunard liner RMS Lusitania is one of the most famous wrecks in the world. Lying at a depth of over 93m, 11.5 nautical miles off the south coast of Ireland, it is not an easy wreck to visit as the open Atlantic rarely provides a window of opportunity to dive the site in ideal conditions. In 1995, due to a perceived growing threat to the site by salvors and treasure hunters, an Underwater Heritage Order (UHO) was placed on the wreck. Given the level of importance of the Lusitania, the making of the UHO was clearly in accordance with statutory criteria for the making of such orders, i.e. *historical, archaeological or artistic importance*<sup>15</sup>. The wreck is now over 100-years old and, with the Underwater Heritage Order (UHO) still in place, is subject to robust protection under Irish heritage law. Strong legal protection is amply warranted given the historical and archaeological significance of the wreck.

On 7th May 1915 the ship had almost completed a transatlantic voyage on route from New York to Liverpool. When just off the coast of Cork, in view of the Old Head of Kinsale, Commander Kapitänleutnant Walther Schwieger of the German submarine U-20, spotted the liner. He ordered one torpedo fired. The Lusitania was struck on its starboard side, just aft of the bridge. It took just 18 minutes to sink as the torpedo possibly triggered a secondary explosion which has been a source of mystery and investigation ever since. Of the 1,960 people on board, including three German stowaways, 1,197 lost their lives. 767 were rescued but four of those died later. Of those who died, many different nationalities are represented but the loss of 128 Americans in particular triggered widespread revulsion in the USA and requests for America to enter the war on the Allied side<sup>16</sup>. (► **Figure 7**)

In 1996 title to the wreck of the Lusitania under Irish law was recognised by the High Court of Ireland as vesting in Mr F. Gregg Bemis, the Court declaring that he was the *sole and exclusive owner of all rights, title and interest in the RMS Lusitania, her hull,*

<sup>15</sup> section 3(1)(b) 1987 Act.

<sup>16</sup> MOORE ET AL. 2019.

Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass diese Fundstellen erhalten werden, um die wissenschaftliche Erkundung dieser Wrackfundstellen zu ermöglichen und die vollständige Geschichte des Seekriegs im Ersten Weltkrieg erzählen zu können.

## VI. Das Wrack der RMS Lusitania aus dem Jahr 1915: Schutz und Verwaltung

Das Wrack des Passagierdampfers der Cunard Line RMS Lusitania ist eines der berühmtesten Wracks der Welt. Es liegt in einer Tiefe von über 93 Metern 11,5 Seemeilen von der Südküste Irlands entfernt. Erkundungstauchgänge zum Wrack werden dadurch erschwert, dass sich auf dem offenen Atlantik selten ideale Bedingungen für eine Bertauchung der Fundstelle bieten. Im Jahr 1995 wurde das Wrack angesichts einer wachsenden Gefährdung der Fundstelle durch Bergungsfirmen und Schatzsucher mit einer Underwater Heritage Order (UHO) zum Unterwasserkulturerbe erklärt und geschützt. Angesichts der *historischen, archäologischen oder kulturellen Bedeutung* der Lusitania entsprach die Verhängung der UHO voll und ganz den gesetzlichen Vorgaben für die Einführung einer solchen Verfügung<sup>14</sup>. Das Wrack ist inzwischen über 100 Jahre alt und genießt in Kombination mit der noch geltenden Underwater Heritage Order (UHO) einen umfassenden Schutz im Rahmen der irischen Denkmalschutzgesetze. Ein wirksamer gesetzlicher Schutz ist wegen der kulturhistorischen und archäologischen Bedeutung des Wracks dringend erforderlich.

Am 7. Mai 1915 hatte das Schiff das Ziel seiner Atlantikreise von New York nach Liverpool fast erreicht. Vor der Küste von Cork in Sichtweite der Landzunge des Old Head of Kinsale erspähte der Kommandant des deutschen Unterseeboots U-20, Kapitänleutnant Walther Schwieger, das Passagierschiff. Er ordnete den Abschuss eines Torpedos an. Die Lusitania wurde auf der Steuerbordseite unmittelbar hinter der Brücke getroffen und sank in nur 18 Minuten, da der Torpedo vermutlich eine zweite Explosion ausgelöst hatte. Die tatsächlichen Umstände konnten jedoch bis heute nicht vollständig geklärt und ermittelt werden. Von den 1.960 Menschen an Bord, darunter auch drei blinde Passagiere aus Deutschland, verloren 1.197 ihr Leben. Vier der 767 Geretteten starben kurze Zeit später. Unter den Toten befanden sich Menschen zahlreicher Nationalitäten, doch insbesondere der Tod von 128 amerikanischen Staatsangehörigen stieß in den USA auf große Empörung, und es wurden Forderungen laut, dass die USA auf Seiten der Alliierten in den Krieg eintreten sollten<sup>15</sup>. (► **Abbildung 7**)

Im Jahr 1996 erteilte der Oberst Gerichtshof Irlands (High Court of Ireland) F. Gregg Bemis gemäß irischem Gesetz den Anspruch auf das Wrack der Lusitania und erklärte ihn zum „*alleinigen Inhaber aller Eigentums-, Nutzungs- und sonstiger Rechte an der RMS Lusitania samt Außenhülle, Takelungen, Ausrüstungen, Motoren und Ausstattung*“. Das Urteil beinhaltete allerdings nicht die Ladung und persönliche Gegenstände auf dem Schiff oder an der Wrackfundstelle<sup>16</sup>.

Im Jahr 1988 wurden die irischen Hoheitsgewässer auf eine 12-Meilen-Grenzen ausgeweitet. Zuvor hatte das Wrack in internationalen Gewässern gelegen. Mit der Ausweitung der Hoheitsgewässer kamen die einschlägigen Bestimmungen des im Vorangehenden erläuterten nationalen Denkmalschutzgesetzes in allen Bereichen der erweiterten Hoheitsgewässer zur Anwendung. Dies umfasste auch die Berechtigung zur Verhängung von Underwater Heritage Orders.

<sup>14</sup> Absatz 3(1)(b) 1987 Act.

<sup>15</sup> MOORE U. A. 2019.

<sup>16</sup> Bemis gegen Eigentümer der RMS Lusitania, 14. Mai 1996 (HC) IEHC, 2; MOORE U. A. 2019, S. 16.

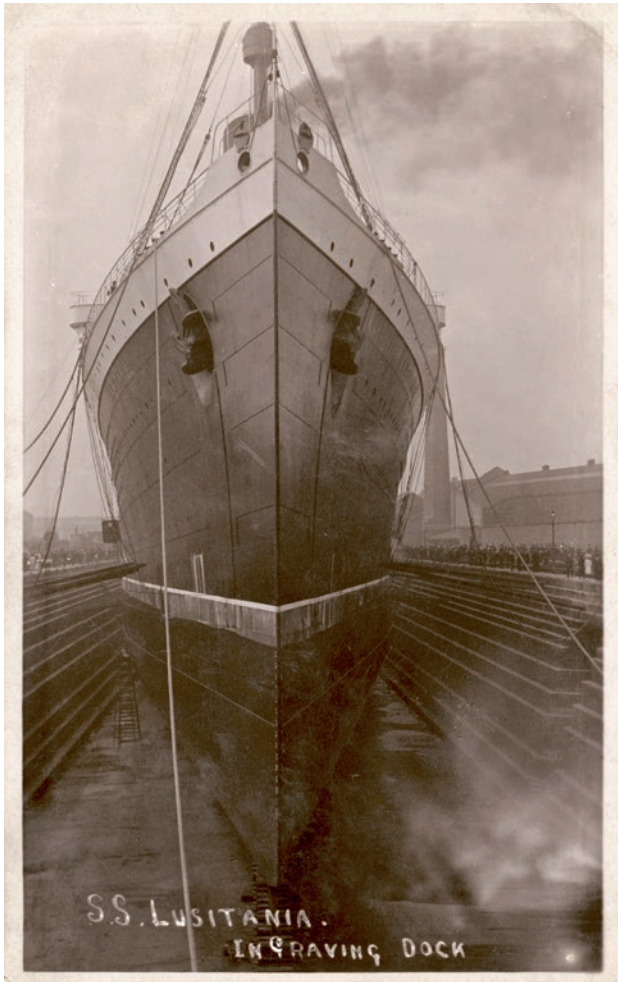


Fig. 7: Striking view of the bow of RMS Lusitania while still in the graving dock prior to launch. © Ian Lawler collection

Abb. 7: Eindrucksvolle Ansicht des Bugbereichs der RMS Lusitania im Trockendock vor dem Stapellauf. © Ian Lawler Collection

*tackle, appurtenances, engines and apparel*". The declaration did not, however, cover title to cargo and personal effects on the ship or at the wreck site<sup>17</sup>.

In 1988 Ireland's territorial waters were extended to a 12-mile limit. Previous to that the wreck of the Lusitania lay in international waters. With the extension of its territorial waters, the relevant provisions of the National Monuments Acts as outlined above came into play in respect of all areas within the extended territorial seas, including the power to make Underwater Heritage Orders.

Over the years the wreck has fascinated divers and the general public alike, and continues to do so. Diving, salvage and investigation has taken place, with a number of high-profile salvage efforts undertaken from the 1920s onwards. The wreck's exact location was not pinpointed until 1935 when the salvage ship *Ophir* was surveying in the area making use of the *Tritonia* atmospheric diving suit. Salvage work continued in the 1960s and into the 1980s when Oceaneering International Inc. carried out the largest salvage work on the wreck<sup>18</sup>. Scientific research has also been carried out at the wreck site, with perhaps the most notable being that of ocean explorer Dr Robert Ballard in 1993, who undertook a comprehensive survey of the wreck site<sup>19</sup>. (► **Figure 8**)

In 2001 the owner of the wreck sought to undertake investigative work at the wreck site and applied to the National Monuments Service for permission to do so. A question arose as to what category of licence was required to be applied for in respect of the proposed operations, leading to a decision being taken by NMS that an invalid application

17 Bemis v owners of RMS Lusitania, 14th May, 1996 (HC) IEHC, 2; MOORE ET AL. 2019, S. 16.

18 MOORE ET AL. 2019.

19 BALLARD 1995.

Abb. 8: Vollständig konserviertes Fenster eine Erste-Klasse-Kabine, das 2011 im Rahmen einer genehmigten Expedition des National Geographic an die Wrackfundstelle der RMS Lusitania geborgen wurde. © Laurence Dunne Archaeology Ltd.

Fig. 8: Fully conserved 1st-class window recovered in 2011 under archaeological licence during the National Geographic Expedition to the wreck site of the RMS Lusitania. © Laurence Dunne Archaeology Ltd.



Das Wrack konnte im Laufe der Jahre und kann auch heute noch Taucher und Taucherinnen und Öffentlichkeit gleichermaßen faszinieren. Seit den 1920er Jahren wurden Tauch-, Bergungs- und Erkundungsmaßnahmen sowie eine Reihe professioneller Bergungsaktionen durchgeführt. Die exakte Position des Wracks konnte erst 1935 im Rahmen von Untersuchungen des Gebiets mit dem Bergungsschiff *Ophir* und durch den Einsatz des atmosphärischen *Tritonia*-Taucheranzugs bestimmt werden. Die Bergungsarbeiten wurden in den 1960er und bis in die 1980er Jahre fortgesetzt, als Oceaneering International Inc. die bislang umfangreichsten Bergungsmaßnahmen am Wrack durchführte<sup>17</sup>. Die Wrackfundstelle wurde darüber hinaus auch wissenschaftlich erforscht. Die wohl bedeutendste Expedition führte 1993 der Meeresforscher Dr. Robert Ballard mit umfangreichen Erkundungstauchgängen an der Wrackfundstelle durch<sup>18</sup>. (► **Abbildung 8**)

Im Jahr 2001 beantragte der Eigentümer des Wracks bei der Nationalen Denkmalbehörde eine Genehmigung für geplante Untersuchungen an der Wrackfundstelle. Da zu diesem Zeitpunkt nicht geklärt war, welche Art von Genehmigung für die vorgesehenen Arbeiten beantragt werden musste, lehnte die Nationale Denkmalbehörde den Antrag als ungültig ab. Gegen diese Entscheidung klagte Mr. Bemis erfolgreich vor Gericht<sup>19</sup>. Der High Court und im Berufungsverfahren auch der Supreme Court hoben den Beschluss des Ministeriums auf, den Antrag auf eine Genehmigung gemäß Absatz 3 des Gesetzes von 1987 für ungültig zu erklären. Rechtserheblich sei in diesem Zusammenhang, dass auf Grundlage von Absatz 3 des Gesetzes von 1987 sowohl invasive als auch nicht-invasive Maßnahmen genehmigt werden könnten, in bestimmten Fällen jedoch auch eine Genehmigung für archäologische Ausgrabungen gemäß Artikel 26 des Nationalen Denkmalschutzgesetzes von 1930 erteilt werden müsse (im Falle geplanter Grabungen oder Ausgrabungen). Es sei angemerkt, dass mit diesem Urteil keineswegs der Status des Wracks in Frage gestellt wurde, für das auch weiterhin alle relevanten Rechtsvorschriften aus dem Nationalen Denkmalschutzgesetz galten. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass sich der Supreme Court bei seinem endgültigen Urteil auf die Art der

<sup>17</sup> MOORE U. A. 2019.

<sup>18</sup> BALLARD 1995.

<sup>19</sup> Vgl. Bemis gegen Minister for Arts, Heritage, Gaeltacht and the Islands and Ors, 17. Juni 2005 (HC) IEHC 207; Bemis gegen Minister for Arts, Heritage, Gaeltacht and the Islands and Ors, 27. März 2007 (SC) IESC 10).



had been made. This was challenged in the Courts by Mr. Bemis with success<sup>20</sup>. Both the High Court and, on appeal, the Supreme Court overturned the Minister's decision to refuse to consider as valid the application made for a licence under section 3 of the 1987 Act, the key point of law emerging being that section 3 of the 1987 Act may be used to authorise invasive activities as well as non-invasive ones, but in appropriate cases an archaeological excavation licence under section 26 of the National Monuments Act 1930 will also be a requirement (in summary this would be where digging or excavation is proposed). By way of comment, it is clear that the judgement in no way undermined the position that the wreck is subject to all relevant regulatory provisions under the National Monuments Acts. A further point to note is that while the Supreme Court ultimately focused on the specific issue of the category of licence required, the High Court held that the wreck itself could be considered to be both a wreck and an archaeological object within the meaning of the relevant definitions under the National Monuments Acts. In particular, in so holding, the High Court had regard to the historical importance of WWI for Ireland - association with Irish historical events being a qualifying criterion for an object to be an archaeological object in the legal sense. The High Court was firmly of the view that WWI was indeed an Irish historical event, clearly demonstrating an inclusive view of the history of that period (ibid.).

In the period since that Court case, efforts have been ongoing to manage the wreck through a partnership approach. In 2007 a five-year licence was granted to the owner for a proposed forensic examination of the wreck and in 2013 a three-year licence was issued to enable continuation of this work. In 2013 a Memorandum of Understanding (MoU) was also agreed between the owner and the then Minister. The objective of the MoU is to set the agenda for future research on the wreck, identify areas where there might be room for collaboration on projects and to set out clearly the respective positions of stakeholders so that there should be full understanding of individual aims, objectives and legal obligations. The MoU was revised in May 2019 with a view to further clarifying the respective positions of the National Monuments Service and the owner of the RMS Lusitania with regard to its protection and future exploration.

<sup>20</sup> Bemis v Minister for Arts, Heritage, Gaeltacht and the Islands and Ors. 17th June 2005 (HC) IEHC 207; Bemis v Minister for Arts, Heritage, Gaeltacht and the Islands and Ors. 27th March 2007 (SC) IESC 10.

erforderlichen Lizenz bezog, während der High Court feststellte, dass das Wrack selbst gemäß den einschlägigen Definitionen des Nationalen Denkmalschutzgesetzes sowohl als Wrack als auch als Bodendenkmal betrachtet werden könnte. Mit dieser Feststellung bezog sich der High Court vor allem auf die historische Bedeutung des Ersten Weltkriegs für Irland und betrachtete den Zusammenhang mit Ereignissen der irischen Geschichte als Kriterium für die rechtliche Einordnung eines Objekts als Bodendenkmal. Der High Court war der festen Überzeugung, dass der Erste Weltkrieg ein Ereignis der irischen Geschichte sei, womit er eine umfassende Sichtweise dieser historischen Epoche zum Ausdruck brachte<sup>20</sup>.

Im Anschluss an das Gerichtsverfahren gab es Bemühungen, das Wrack im Rahmen eines partnerschaftlichen Ansatzes zu verwalten. Im Jahr 2007 wurde dem Eigentümer eine fünfjährige Genehmigung für die eingehende Erkundung des Wracks erteilt, die 2013 zur Fortsetzung der Arbeiten um drei Jahre verlängert wurde. Im Jahr 2013 vereinbarten der Eigentümer und der damalige Minister zudem eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding, MoU). Ziel dieser Erklärung war es, einen Zeitplan für künftige Erkundungen am Wrack festzulegen, mögliche Bereiche für eine Zusammenarbeit bei Projekten zu ermitteln und die jeweiligen Positionen aller Akteure klar zu definieren, um einen vollständigen Überblick über die Zielvorgaben und rechtlichen Verpflichtungen aller Beteiligten zu erhalten. Die Erklärung wurde im Mai 2019 überarbeitet, um die jeweiligen Standpunkte der Nationalen Denkmalbehörde und des Eigentümers der RMS Lusitania mit Blick auf den Schutz und die künftige Untersuchung des Wracks weiter zu verdeutlichen.

<sup>20</sup> BALLARD 1995.

## Literatur | Bibliography

- BALLARD, Robert.**: Exploring the Lusitania: Probing the Mysteries of the Sinking that Changed History. London 1995.
- BRADY, Karl**: Shipwreck Inventory of Ireland – Louth, Meath, Dublin & Wicklow. Dublin 2008.
- BRADY, Karl**: U-Boat Losses off the Irish Coast. In: Archaeology Ireland, Vol. 23, No. 3, 2009, pp. 22–25.
- BRADY, Karl**: Ireland and the First Battle of the Atlantic. In: Devoy, R.; Cummins, V.; Brunt, B.; Bartlett, D.; Kandrot, S. (eds.): The Coastal Atlas of Ireland, Cork 2021.
- BRADY, Karl**; **MCKEON, Charise**; **LYTTLETON, James**; **LAWLER, Ian**: Warships, U-Boats & Liners – A Guide to Shipwrecks Mapped in Irish Waters. Dublin 2012.
- FIRTH, Antony**: The East Coast War Channels in the First World War. In: Guérin, Ulrike; Rey da Silva, Arturo; Simonds, Lucas (eds.): Underwater Cultural Heritage from World War I, Paris 2015, pp. 135–146.
- GRANT, Robert**: U-boats destroyed – the effect of anti-submarine warfare 1914–1918, Penzance 1964.
- HOCKING, Charles**: Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam: Including sailing ships and ships of war lost in action, 1824–1962 'Lloyd's Register of Shipping' 1969 & The London Stamp Exchange, 1989.
- KELLEHER, Connie**: The Dunworley Bay Shipwreck: Seventeenth-Century Evidence for Piracy and Slavery in Ireland? In: Horrell, Chris; Damour, Melanie (eds.): Coastal Connections: Integrating Terrestrial and Underwater Archaeology: ACUA Underwater Archaeology Proceedings 2010, pp. 138–145.
- KELLEHER, Connie**: Ireland's Treasure Hunting Past – the Case for Underwater Archaeology, In: Castro, F.; Thoma, L. (eds): Crossing Boundaries: ACUA Underwater Archaeology Proceedings 2011, pp. 74–83.
- KELLEHER, Connie**: The Wreck of the UC-42 in Cork Harbour: licence required if diving the site, in Subsea, In: Diving Magazine of the Irish Underwater Council (CFT), 10 (156), 2016, p. 7.
- KIRWAN, Sean**: Ireland and the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, In: Journal of Maritime Archaeology, Vol. 5, 2, 2010, pp. 105–115.
- KIRWAN, Sean**; **MOORE, Fionnbarr**: Update on Ireland and the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, In: Protection of Underwater Cultural Heritage in International Waters Adjacent to the UK: Proceedings of the JNAPC 21st Anniversary Seminar 2010, Edited by R. A. Yorke, 2011, pp. 51–52.
- LYTTLETON, James**; **STOKES, R.**; **BRADY, Karl**: Ireland and World War I, In: Brady, Karl; Mckeon, Charise; Lyttleton, James; Lawler, Ian: Warships, U-Boats & Liners – A Guide to Shipwrecks Mapped in Irish Waters. Dublin 2012.
- MCKEON, Charise**; **LYTTLETON, James**; **LAWLER, Ian**: Warships, U-Boats and Liners: A Guide to Shipwrecks Mapped in Irish Waters. Dublin 2012, S. 44–51.
- MASSIE, Robert**: Castles of Steel: Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea. London 2004.
- MCKEON, Charise**; **KELLEHER, Connie**; **BRADY, Karl**: A race against time: the impact of climate change on Ireland's shipwrecks, Inshore Ireland. In: Marine Magazine, 15/3, 2019.
- MOORE, Fionnbarr**: Lusitania. In: BRADY, Karl; MCKEON, Charise; LYTTLETON, James; LAWLER, Ian (eds): Warships, U-Boats & Liners – A Guide to Shipwrecks Mapped in Irish Waters. Dublin 2012, pp. 60–65.
- MOORE, Fionnbarr**; **KELLEHER, Connie**; **BRADY, Karl**; **MCKEON, Charise**; **LAWLER, Ian**: RMS Lusitania: The Story of a Wreck. Wicklow 2019.
- NOLAN, Liam**; **NOLAN, John. E.**: Secret Victory: Ireland and the War at Sea 1914–1918, Cork 2009.
- O'CONNOR, Nessa**: Ireland. In: Dromgoole, Sarah (ed.): Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage: National and International Perspectives, The Hague 2006, pp. 138–139.
- O'CONNOR, Nessa**: The Irish Experience, in Protection of Underwater Cultural Heritage in International Waters Adjacent to the UK: Proceedings of the JNAPC 21st Anniversary Seminar 2010, Edited by R. A. Yorke 2011, pp. 11–18.
- O'CONNOR, Nessa**: The Lusitania and the National Museum of Ireland. In: Moore, Fionnbarr; Kelleher, Connie; Brady, Karl; Mckeon, Charise; Lawler, Ian: RMS Lusitania: The Story of a Wreck. Wicklow 2019, pp. 124–126.
- STEPHENS, Patrick**: British Vessels lost at Sea 1914–18 and 1935–45. Navy Losses and Merchant Shipping (Losses). London 1991.
- STOKES, Roy**: Death in the Irish Sea: the sinking of the RMS Leinster. Cork, 1997.
- STOKES, Roy**: U-Boat Alley: The U-Boat War in the Irish Channel During World War 1 (Compuwreck, Gorey) 2004. In: <http://homepage.eircom.net/~rstokes/>
- WIID**: Wreck Inventory of Ireland Database. In: [www.archaeology.ie](http://www.archaeology.ie)
- WRECK Viewer**. In: [www.archaeology.ie](http://www.archaeology.ie)