

Nautisch erfgoed in het (zuidelijke) deel van de Noordzee onder toezicht van België: een analyse

Marnix Pieters (1), Nathalie De Hauwere (2), Ine Demerre (1), Sven Van Haelst (1) & Jeroen Vermeersch (1)

(1) Agentschap Onroerend Erfgoed
Koning Albert-II laan 19 bus 5
B-1210 Brussel
Contact: marnix.pieters@rwo.vlaanderen.be

(2) Vlaams Instituut voor de Zee
Wandelaarkaai 7
B-8400 Oostende

Inleiding

De belangstelling voor maritiem erfgoed in al zijn vormen zit de laatste tijd in de lift zowel bij het grote publiek als bij allerhande organisaties en overheden en dit op zowat alle niveaus van internationaal tot lokaal. Een goed moment dus om een analyse te maken van het nautisch erfgoed aanwezig in en op de bodem van het deel van de Noordzee dat onder Belgisch toezicht staat.

Met nautisch erfgoed bedoelen we in deze bijdrage al wat ooit gevaren heeft op zee en dit in de meest brede betekenis van het woord of onderdelen of lading daarvan met inbegrip van sites met vliegtuigresten die je eigenlijk als 'aero'-nautisch erfgoed zou kunnen omschrijven. Het aspect 'onder toezicht van België' betekent dat deze bijdrage enkel over de territoriale zee en het continentaal plat van België handelt (fig. 1). De territoriale zee betreft de 1^{ste} 12 zeemijl gemeten vanaf de basislijn (de gemiddelde laaglaagwaterlijn bij springtij) en het continentaal plat is de rest van het Belgische zeegebied. Scheepswraksites aanwezig op het strand bijvoorbeeld worden hier niet mee in rekening gebracht. Het strand bevindt zich immers boven de basislijn en behoort aldus tot het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

We gaan van start met de scheepswraksites en sluiten af met de vliegtuigwraken en andere sites, gevolgd door een besluit.

Archeologische sites met scheepswrakken of delen van scheepswrakken

Metten is weten: eerst het cijfermateriaal duiden, dan de vragen beantwoorden

Voor het Belgische deel van de Noordzee zijn er op 17/10/2014ⁱ, 290 posities van scheepswraksites opgenomen in de databank www.maritieme-archeologie.be. 236 hiervan bevinden zich in de territoriale zee en 54 op het

Belgische continentaal plat. We spreken wel degelijk en met opzet van scheepswraksites en niet van scheepswrakken. De reden hiervoor is dat sommige onfortuinlijke schepen zoals de HMS Wakeful bijvoorbeeld, die bij het vergaan in twee stukken brak, aan de databank bijdragen met twee scheepswraksites met een onderling (licht) verschillende coördinaat. Zo zijn er een 10-tal gevallen geregistreerd in deze databank.

Voor 228 scheepswraksites kan een identificatie of een gedeeltelijke identificatie (bijvoorbeeld duikboot van het UB-III type) van het schip worden voorgesteld (in belangrijke mate gebaseerd op Termote & Termote 2009). Soms is de identificatie nog vrij hypothetisch, in vele gevallen is ze zeker of quasi zeker. De resterende 62 niet-geïdentificeerde scheepswraksites kunnen verder worden opgesplitst op basis van summiere informatie over de aard van het schip: in sites met wrakken van houten schepen (22), sites met wrakken van metalen schepen (19) en in wraksites afkomstig van schepen in hout of metaal (21).

Hieronder bekijken we de 228 scheepswraksites met een voorstel van identificatie wat verder in detail: eerst chronologisch, daarna qua herkomst en vervolgens qua bewaringsgraad.

Uit welke periode dateren al die scheepswraksites?

Voor de chronologische analyse wordt de (vermoedelijke) datum van vergaan van het schip als uitgangspunt gebruikt, m.a.w. de datering van het ontstaan van de wraksite en niet deze van het schip zelf. De sites met scheepswrakken uit de 20^{ste} eeuw domineren dit ensemble volledig: van de 228 geïdentificeerde scheepswraksites dateren slechts 16 sites van vóór 1900. De overige 212 scheepswraksites zijn allemaal te situeren in de 20^{ste} eeuw. Van de scheepswraksites van vóór 1900 dateren er 10 uit de 19^{de} eeuw, 4 uit de 18^{de} eeuw en telkens slechts één uit de 17^{de} en 16^{de} eeuw (fig. 2). Bij het bekijken van de grafiek met de scheepswraksites uit de 20^{ste} eeuw vallen meteen de pieken ter hoogte van WO I en WO II op (fig. 3). Er is dus in de 20^{ste} eeuw een duidelijke link tussen militaire conflicten en het aantal scheepswraksites. Dit is wellicht ook het geval voor de eeuwen ervoor. In die zin vormen scheepswraksites een belangrijk onderzoeksobject voor de zgn. 'archeologie van conflicten'. De hoge piek in 1918 is voor een deel te wijten aan het feit dat op het einde van de oorlog een aantal U-boten door de Keizerlijke Marine werden afgezonken ('scuttled') alvorens terug te trekken en dat ook de wraksites uit WO I die niet ondubbelzinnig aan een bepaald jaar konden worden toegewezen opgenomen zijn bij 1918. Voor WO II geldt hetzelfde voor het jaar 1945. Voor WO II is ondanks dit gegeven toch het jaar 1940 met 31 scheepswraksites veruit dominant. De evacuatie van Dunkerque (F) tijdens operatie Dynamo in mei 1940 ligt mee aan de basis hiervan. Dit is duidelijk te merken aan de geografische spreiding van de scheepswraksites uit 1940 binnen ons deel van de Noordzee, overwegend binnen het westelijke deel ervan (fig. 4). Verder toont de grafiek (fig. 3) ook aan dat voornamelijk vanaf het einde van de jaren '70 van de 20^{ste} eeuw het aantal scheepswrakken dat leidt tot scheepswraksites op de zeebodem daalt tot 1 of minder dan 1 per jaar, terwijl er in het derde kwart van de 20^{ste}

eeuw nog regelmatig jaren zijn met 2 of 3 scheepswraksites. De scheepvaart wordt dus ogenschijnlijk veiliger omstreeks 1975 afgaande op het aantal scheepswraksites. Het begin van de 20^{ste} eeuw, vóór WO I, kent ook weinig scheepsrampen te oordelen naar het aantal scheepswraksites uit die jaren, maar dit kan te wijten zijn aan lacunes in de momenteel beschikbare gegevens.

Uit deze eerste chronologische analyse blijkt dat het scheepswrakkenbestand dat we kennen voornamelijk, men zou haast zeggen uitsluitend, dateert uit de 20^{ste} eeuw. Een groot deel van het nautische verleden van het zuidelijke Noordzeegebied blijft dus volledig buiten beeld op basis van de gekende scheepswraksites. Voor zover we weten kennen we uit het zuidelijk deel van de Noordzee geen enkel scheepswrak uit de middeleeuwen. Het zgn. Zeebruggewrak, uit de eerste helft van de 16^{de} eeuw, is het oudste dat we momenteel kennen en daarvan kennen we bovendien vooral een groot aantal artefacten. Over het schip zelf is weinig of geen informatie beschikbaar (Vandenbergh 1997). Hetzelfde kan ook gezegd worden van het 18^{de}-eeuwse scheepswrak op de Buiten Ratel zandbank waarvan ook vooral informatie over lading en uitrusting beschikbaar is (Zeebroek *et al.* 2010). Vermits er in het verleden al wel eens intacte Romeinse amforen of ander vaatwerk uit de Romeinse periode opgevist (Pieters *et al.* 2010) zijn uit het deel van de Noordzee onder Belgisch toezicht, is het hoogst waarschijnlijk dat er ook scheepswrakken uit de Romeinse periode aanwezig zijn in of op de Noordzeebodem. De vindplaatsen van die amforen en dat vaatwerk geven ook aan waar we ze ongeveer kunnen verwachten, maar tot nog toe is er geen enkele van deze sites gelokaliseerd. Het nautische verleden van Vlaanderen van vóór 1500 blijft dus volledig buiten beeld en dat uit de periode 16^{de}-19^{de} eeuw komt slechts zeer fragmentarisch in beeld. Dit geeft aan dat nog heel wat onderzoeks- en inventarisatie-inspanningen dienen geleverd te worden met het oog op het opvullen van deze lacunes. Al zijn scheepswrakken uit deze perioden wel gekend van sites op land zoals de Romeinse boot van Brugge (Marsden 1976) en de twee koggen van Doel (Haneca & Daly 2014; Vermeersch & Haneca 2014). Tot zover enkele eerste bedenkingen omtrent de chronologie van de gekende scheepswraksites. Het is natuurlijk niet uitgesloten dat een deel van deze lacunes kan opgevuld worden met behulp van de 62 tot nog toe niet nader geïdentificeerde wraksites of met de 'andere' sites (zie verder).

Nautisch erfgoed? Ja, maar van wie?

Schepen zijn per definitie mobiele tuigen die bedoeld zijn om zich te verplaatsen wat inhoudt dat ze omzeggens van overal ter wereld kunnen komen. De 228 sites met 'geïdentificeerde' scheepswrakken zijn afkomstig van schepen van 17 verschillende nationaliteiten (fig. 5). Vijf nationaliteiten (Brits (72), Duits (64), Belgisch (43), Nederlands (13) en Frans (9)) vertegenwoordigen haast 90% van het ensemble. Het Belgische aandeel hierin bestaat voornamelijk uit vissersschepen. Het feit dat niet minder dan 17 nationaliteiten vertegenwoordigd zijn onder de gekende scheepswraksites toont meteen het internationaal

karakter van het onderwater erfgoed aan. België draagt op dit vlak dus verantwoordelijkheid ten aanzien van minstens 16 andere naties.

Van deze 228 scheepswraksites zijn er 140 of bijna 2/3 toe te wijzen aan één van beide wereldoorlogen (fig. 5). De top 5 van de vertegenwoordigde nationaliteiten ziet er bij de scheepswraksites uit één van beide wereldoorlogen dan wel anders uit (Duits (59), Brits (53), Belgisch (7), Amerikaans (6) en Frans (4)). Het aantal nationaliteiten wordt ook herleid tot 13. Groot-Brittannië en Duitsland zijn samen goed voor 80% van de scheepswrakken uit WO I en WO II in het Belgische deel van de Noordzee. Dit geeft meteen weer welke naties in dit deel van de Noordzee de meeste materiële bronnen of sporen hebben nagelaten tijdens deze conflicten. Van de Belgische scheepswraksites zijn er slechts een klein aantal toe te wijzen aan WO I of WO II. De Amerikaanse sites daarentegen zijn bijna allemaal toe te wijzen aan WO II. De Duitse scheepswraksites lijken nogal geclusterd voor te komen en zijn ook redelijk goed vertegenwoordigd op het Belgische continentaal plat. De Britse sites daarentegen komen vooral voor in de Belgische territoriale zee en lijken vrij evenwichtig verspreid (fig. 6).

Nautisch erfgoed van WO I

In de context van de herdenking van WO I is het aangewezen om ook het cultureel erfgoed onder water uit WO I wat van naderbij te bekijken (fig. 7, Deceuninck *et al.* In voorbereiding). 46 Scheepswraksites kunnen toegewezen worden aan WO I, dat is iets meer dan 20% van de geïdentificeerde scheepswraksites. In absolute cijfers is dit een klein aantal, zeker wanneer we dit vergelijken met de honderden, zo niet duizenden (?) erfgoedsites uit WO I aan land. Deze 46 scheepswraksites kunnen gekoppeld worden aan 44 schepen: 23 van Duitse, 16 van Britse, 3 van Franse en 2 van Nederlandse nationaliteit. Merkwaardigerwijs kennen we geen Belgische scheepswraksites uit WO I hoewel die er ongetwijfeld moeten zijn (Philips 2013). Het zijn ook op 5 wraksites na allemaal wraksites van militaire schepen. Als we de spreiding van de wraksites uit 1918 bekijken dan zien we twee concentraties: één ter hoogte van Oostende en één ter hoogte van Zeebrugge. Dit heeft te maken met de Britse raids uit het voorjaar van 1918 op beide havens. We constateerden al dat het aantal scheepswraksites uit WO I in onze wateren vrij klein is, dat wordt nog kleiner als we bekijken hoeveel er hiervan nog goed bewaard zijn en niet ten prooi zijn gevallen aan goedbedoelde opruimingsacties in de naoorlogse periode. Het laatste voorbeeld van dit soort opruimingsacties is de berging van de Prangenhof in 2001 (Termote 2003). Door deze activiteiten blijven er nog amper 19 goed bewaarde scheepswraksites over. Hierin domineren wraksites afkomstig van schepen met een Duitse nationaliteit nog sterker. Het betreffen respectievelijk 16 Duitse, 1 Franse, 1 Britse en één Nederlandse wraksite. Deze duidelijke dominantie door scheepswraksites van Duitse schepen heeft alles te maken met het feit dat van deze 16 sites er 10 of 11 als een duikbootwraksite te identificeren zijn wat op zijn beurt uiteraard te maken heeft met de rol van Brugge als duikboothaven tijdens WO I (De Schaepdrijver 2014, Termote 2014). Deze wrakken van duikboten zijn niet zo makkelijk te lokaliseren en ze hinderden

ook doorgaans, eens gezonken, de latere scheepvaart niet. Het interessante vanuit erfgoedstandpunt is wel dat er van elk van de verschillende types, die gedurende de oorlog speciaal voor dit deel van de Noordzee op korte tijd ontwikkeld zijn, exemplaren bewaard zijn in ons deel van de Noordzee. Het is dus nog niet te laat en tegelijkertijd ook zeer zinvol om een representatief deel van dit erfgoed te beschermen en te bewaren zodat het ook door de komende generaties nog kan geapprecieerd worden. Deze sites verdienen dezelfde zorgen en aandacht als het erfgoed aan land van deze oorlog. Ze vertegenwoordigen in bepaalde gevallen als het ware nog de enige stukken authentiek oorlogslandschap uit WO I, zij het dan onder water.

De scheepswraksites uit WO I en WO II brengen ons automatisch ook bij een volledig ander aspect van deze wraksites, namelijk het aspect van de zgn. 'oorlogsgraven'.

Oorlogsgraven?

Om een scheepswrak als een 'oorlogsgraf' te identificeren hanteerden we voor deze analyse twee voorwaarden: het schip diende vergaan te zijn tijdens de eerste (1914-1918) of tijdens de tweede (1940-1945) wereldoorlog en bij het vergaan was er minstens één opvarende omgekomen. Je zou dit strikter kunnen omschrijven en bijvoorbeeld alleen maar militaire vaartuigen in rekening nemen maar we opteerden om dit niet te doen omdat ook burgervvaartuigen regelmatig het slachtoffer werden van vijandelijkheden en dit zowel bedoeld als onbedoeld (door een mijn bijvoorbeeld die niet discrimineerde naar de aard of nationaliteit van het schip). Verder hadden we ook die schepen kunnen uitsluiten waarvan de omgekomen slachtoffers nadien aanspoelden en een begrafenis aan land kregen, maar ook die beperking bouwden we niet in.

80 Scheepswraksites beantwoorden aan onze criteria (fig. 8). Het betreft hoofdzakelijk militaire schepen of staatsschepen maar er zijn ook een aantal burgervvaartuigen bij. Een aantal van deze schepen brak tijdens het vergaan in twee of zelfs in drie stukken die vervolgens op een verschillende plaats op de zeebodem belandden. Dit is voor zover geweten het geval bij de A-19, de G-88, de Grafton, de LST-420, de Rio Bravo, de Samsip, de Samvern, de Wakeful en de Waverley. Strikt genomen gaat het dus om 70 verschillende schepen waarvan de resten verspreid liggen over 80 wraksites. Dit aantal wraksites waar bij het ontstaan slachtoffers zijn gevallen, zou nog groter kunnen zijn omdat we van een aantal wraksites uit de wereldoorlogen niet weten of er slachtoffers gevallen zijn bij het vergaan of niet.

26 Wraksites dateren uit WO I en 54 uit WO II. Een opsplitsing naar nationaliteiten geeft het volgende resultaat: Amerikaans (3 WO II), Belgisch (3 WO II), Brits (8 WO I en 28 WO II), Duits (15 WO I en 15 WO II), Ests (1 WO I), Frans (3 WO I en 1 WO II), Grieks (1 WO II) en Nederlands (2 WO II). Gezien het gaat om staatsschepen toont dit aan dat minstens 7 verschillende staten geïnteresseerd kunnen zijn in verhoogde zorgen door België voor deze sites. Bij het bekijken van de bewaringstoestand van deze tachtig sites die voldeden aan onze criteria voor 'oorlogsgraven' stellen we vast dat 65 % (52) een gemiddelde

tot uitstekende bewaringstoestand kent. De overige 35 % zijn slecht tot heel slecht bewaard. Het gaat dan om die wraksites die in het verleden haast volledig of in grote mate zijn geborgen, geruimd of genivelleerd. Het scheepswrak is dan volledig of haast volledig weg waarbij de vraag ook blijft of de plaats van vergaan een betekenis als 'oorlogsgraf' blijft behouden wanneer het scheepswrak zelf in sterke mate vernield of zelfs volledig geborgen is.

De grote meerderheid van deze sites uit WO I en WO II bevindt zich in de territoriale zee (66) en slechts een klein aantal op het continentaal plat (14). Het is merkwaardig hoe weinig de maatschappij zich tot voor kort bekommerde om de oorlogsgraven op zee, dit in schril contrast met de prima zorgen die besteed werden en worden aan de militaire begraafplaatsen aan land. Het concept 'oorlogsgraf' is wel vrij complex, heeft vele betekenissen en in het kader van het IWT-project Archeologisch Erfgoed in de Noordzee (<http://www.sea-arch.be/nl>), wordt hier verder onderzoek naar gevoerd.

Wat blijft er nu nog over van deze sites?

Nu we weten hoe oud ze zijn, van wie ze zijn en dat sommige ervan wellicht als oorlogsgraf te beschouwen zijn, stelt zich de vraag naar de graad van bewaring ervan. Van elke scheepswraksite van de 290 gerepertorieerde sites is getracht om een inschatting te maken van de bewaringstoestand vooral op basis van literatuuronderzoek (o.a. Termote & Termote 2009) aangevuld met eigen waarnemingen via duikprospecties en multibeam-opnames met het onderzoeksschip RV Simon Stevin. Voor 28 sites is deze toestand niet gekend. De overige 90% zijn ongeveer in drie gelijke groepen in te delen: uitstekend tot goed bewaard (79: fig. 9), gemiddeld bewaard (97) en slecht tot zeer slecht bewaard (86). Slecht tot zeer slecht bewaard zijn deze sites die in het verleden al volledig of grotendeels geborgen, geruimd of genivelleerd zijn vooral omdat ze een hindernis vormden voor de scheepvaart. Wanneer zoals bij de Prangenhof (Termote 2003) het wrak volledig uit het water is gehaald (geborgen) wordt de bewaringstoestand toch nog als 'zeer slecht' omschreven omdat er op de site nog altijd wat losse stukken kunnen zijn achtergebleven ten gevolge van de bergingswerkzaamheden maar eventueel ook bij het initiële wrakvormingsproces. Uitstekend en goed bewaard noemen we deze wraksites die nog in een organisch verband in of op de zeebodem aanwezig zijn en als scheepswrak nog goed te herkennen zijn zoals het lichtschip de West-Hinder en de meeste van de Duitse U-boten. Gemiddeld bewaard zijn al de wraksites die daar tussenin zitten: met enkel een gedeeltelijk bewaard scheepswrak of zonder duidelijk herkenbaar scheepswrak maar toch met belangrijke resten in en op de bodem. Het is duidelijk dat vooral deze met bewaring 'uitstekend en goed bewaard' samen goed voor slechts 27 % of ongeveer ¼ van de gekende wraksites interessant zijn voor verdere ontsluiting en beleving via duiktoerisme. Deze 80 overgebleven wraksites vertegenwoordigen een belangrijk maar eindig en beperkt potentieel voor ontsluiting. We dienen er dus ook om redenen van relatieve schaarste zorgzaam mee om te springen.

Alle 290 sites blijven wel relevant voor verder archeologisch onderzoek. Vergeten we verder ook niet dat er daarnaast ook nog 62 gekende scheepswraksites zijn waar we zo goed als niets over weten, behalve dat het een scheepswraksite betreft. Naast scheepswraksites zijn er verder ook nog de vliegtuigwraksites en de 'andere' sites.

Sites met vliegtuigresten en andere sites

Slechts 6 sites met vliegtuigresten zijn gekend voor het Belgische deel van de Noordzee (fig. 10). Het zijn alle 6 sites uit WO II, sites uit WO I moeten er zeker zijn te oordelen naar de talrijke meldingen van boven zee neergestorte vliegtuigen (Deneckere 1998) in die periode. De vliegtuigen uit WO I zijn echter nog zeer licht van structuur en het is maar de vraag of dit soort vliegtuigen een crash op het wateroppervlak min of meer kon doorstaan en of de resten daarna dan nog begraven konden geraken. Twee van de gekende vliegtuigwraksites zijn pas dit jaar in kaart gebracht dankzij de melding van enkele vondsten door nv DEME in de omgeving van de Oosthinder bank (Demerre *et al.* 2014). Dit kleine aantal vliegtuigwraksites is ongetwijfeld een grote onderschatting van het werkelijke aantal vliegtuigwraksites in de Noordzee. De fragiliteit van dit soort sites en de geringere afmetingen in vergelijking met scheepswraksites en de eventuele gevolgen van de crash op het wateroppervlak maken dat dit soort sites minder gemakkelijk gevonden en geïdentificeerd kan worden.

Naast de sites met vliegtuigresten zijn er in de databank www.maritieme-archeologie.be ook nog 65 posities opgenomen die we voorlopig als 'andere sites' hebben bestempeld. Dat wil vooral zeggen dat dit sites zijn waar we behalve de positie omzeggens geen andere informatie over hebben. Hier kunnen dus nog wel een redelijk aantal scheepswraksites bijzitten maar voor het ogenblik is dat niet geweten.

Dit brengt het totale aantal sites in het Belgische deel van de Noordzee met potentiële erfgoedwaarde op 361 (scheepswraksites, sites met vliegtuigresten en andere sites): al bij al toch nog een behapbaar ensemble.

Besluit

Uit dit overzicht blijkt duidelijk dat we momenteel ongetwijfeld slechts het topje van de spreekwoordelijke ijsberg kennen. Uitspraken als zouden we alle scheepswraksites kennen, kloppen dus helemaal niet met de realiteit. Zoals hierboven aangetoond kennen we enkel een deel van het scheepswrakkenarchief uit de 20^{ste} eeuw en dan nog vooral dat deel dat in belangrijke mate boven de zeebodem uitsteekt. Het ondergrondse archief blijft grotendeels buiten beeld. Dit is merkwaardig voor een regio als Vlaanderen die in de middeleeuwen tot de top van de toenmalige wereld behoorde en een behoorlijk intensieve handel over zee kende. De bloeiperiode van Brugge en later Antwerpen was immers in belangrijke mate gebaseerd op de overzeese handel zoals geïllustreerd door twee scheepswrakken van 14^{de}-eeuwse koggen gevonden te Doel (Vermeersch & Haneca 2014). Ook in de Romeinse periode (Marsden 1976) en de perioden ervoor kende dit deel van de Noordzee ongetwijfeld heel wat scheepvaartverkeer

getuige onder andere de boot uit de bronstijd gevonden bij werken te Dover in 1992 (Clark 2004).

Zeer positief is dat België sinds 1 juni 2014 ook over een specifieke wetgeving met betrekking tot cultureel erfgoed onder water beschikt, een wetgeving die toelaat om belangrijk erfgoed op zee (Belgische territoriale zee en continentaal plat) te beschermen. Per 1 januari 2015 zijn er ondertussen van deze 228 'geïdentificeerde' wraksites reeds drie via ministerieel besluit erkend als cultureel erfgoed onder water, een belangrijke uiting van waardering voor dit erfgoed maar ook voor bepaalde wraksites de eerste noodzakelijke stap richting bescherming. Het gaat om de wraksite van de West-Hinder een Belgisch lichtschip gezonken in 1912, de site van de de HMS Wakeful (fig. 11) gezonken in mei 1940 en een voorlopig nog niet nader geïdentificeerde houten scheepswraksite uit de 18^{de}-19^{de} eeuw nabij de haven van Oostende. Met deze sites zijn van drie belangrijke aspecten uit het maritieme verleden van Vlaanderen/België met name de organisatie van de veiligheid op zee, de evacuatie van Dunkerque (F) en de rol van de havenstad Oostende, meteen ook belangrijke nog resterende materiële getuigen opgewaardeerd.

De beste bescherming voor erfgoed blijft evenwel het bekend maken van het erfgoed en vooral van de erfgoedwaarde ervan voor de maatschappij. Onbekend maakt onbemind is op dit soort erfgoed zeker van toepassing. Gelukkig is er ondertussen ook zeer veel vooruitgang in de beeldvorming onder water zodat zelfs van scheepswrakken in troebel water mooi en duidelijk beeldmateriaal kan gemaakt worden. Het wordt m.a.w. meer en meer mogelijk om de sites in ons deel van de Noordzee ondanks de gekende slechte zichtbaarheid, beter en beter in beeld te brengen.

Figuuronderschriften

Figuur 1: Kaartje met het Belgische zeegebied opgesplitst in territoriale zee en continentaal plat/EEZ. De eerste twee scheepswraksites die erkend zijn in 2014 als cultureel erfgoed onder water zijn ook gelokaliseerd op deze kaart.

Figuur 2: Aantallen scheepswraksites uit het Belgische deel van de Noordzee opgelijst per eeuw.

Figuur 3: De scheepswraksites uit de 20^{ste} eeuw geordend per jaar van vergaan van het schip.

Figuur 4: Ruimtelijke spreiding binnen het Belgische deel van de Noordzee van de scheepswraksites die dateren uit 1940.

Figuur 5: Alle scheepswraksites uit het Belgische deel van de Noordzee per nationaliteit afgezet tegen deze uit WO I en WO II eveneens per nationaliteit.

Figuur 6: Ruimtelijke spreiding van scheepswraksites uit WO I en WO II met hun respectievelijke nationaliteit.

Figuur 7: Scheepswraksites uit WO I binnen het Belgische deel van de Noordzee volgens nationaliteit (A), aard van het vaartuig (burgerlijk of militair) (B), jaar van ontstaan (C) en bewaard of niet (D).

Figuur 8: Scheepswraksites uit WO I of WO II waarvan geweten is dat er bij het ontstaan van de sites slachtoffers zijn gevallen, zgn 'oorlogsgraven'.

Figuur 9: Scheepswraksites in het Belgische deel van de Noordzee die 'uitstekend' en 'goed' bewaard zijn met hun respectievelijk jaar van ontstaan.

Figuur 10: Gekende vliegtuigwraksites in het Belgische deel van de Noordzee volgens nationaliteit.

Figuur 11: Een recente multibeam-opname van het wrak van HMS Wakeful.

Bibliografie

Bowens A. & Fisher S., 2012, Le SS Londonier, in: Fenwick V., Poudret-Barré, Momber G., Demerre I., Zeebroek I., Bowens A. & Chatelin C. (eds.): *L'Atlas archéologique des 2 Mers. Un projet d'archéologie maritime transfrontalier. Rapport final 2009-2012*, 60-65, Pure Impression, Montpellier.

Clark P. 2004: *The Dover Bronze Age Boat*, English Heritage, London, 340 pp.

Deceuninck G., De Decker C., De Hauwere N., Demerre I., Devolder J., Janssens F., Termote T., Tierssoone P., Van Haelst S. & Pieters M., in voorbereiding, *World War I Underwater Cultural Heritage in the Belgian part of the North Sea: a preliminary overview*, UNESCO.

Demerre I., De Decker C., Pieters M. & Van Haelst S. 2014: Grote erfgoedwaarde van de Noordzee in de verf gezet met drie recente vondsten, *De Grote Rede. Nieuws over Kust en Zee*, 39, 2014, Flanders Marine Institute, Oostende, 9-14.

Deneckere B. 1998: *Luchtoorlog boven West-Vlaanderen 1914-1918*, Kortrijk, 279 p, n.v. Groeninghe.

De Schaepdrijver S. 2014: *Bolwerk Brugge: bezette stad in 14-18*, Uitgeverij Hannibal, Veurne, 216 p.

HANECA K. & DALY A. 2014: Tree-Rings, Timbers and Trees: a dendrochronological survey of the 14th century cog, *Doel 1, International Journal of Nautical Archaeology*, 43-1, 87-102.

Marsden P. 1976: A boat of the Roman period found at Bruges, Belgium, in 1899, and related types, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 5-1, 23-55.

Philips F., 2013, *14 18 op Zee. Belgische schepen en zeelui tijdens de grote oorlog*, Lannoo nv, Tielt.

Pieters M., 2013, The UNESCO convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage (Paris, 2001) and maritime WWI heritage in the Belgian part of the North Sea, in: Seys J. & Fockedey N. (eds.), 2013, *The Great War and the Sea*, De Grote Rede. Nieuws over Kust en Zee, 36, 2013, Flanders Marine Institute, Oostende, 21-26.

Pieters M., Demerre I., Lenaerts T., Zeebroek I., De Bie M., De Clercq W., Dickinson B. & Monsieur P. 2010: De Noordzee: een waardevol archief onder water. Meer dan 100 jaar onderzoek van strandvondsten en vondsten uit zee in België: een overzicht. *Relicta* 6, 177-218.

Termote D. & Termote T., 2009: *Schatten en Scheepswrakken. Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee*, Davidsfonds, Leuven.

Termote T., 2003: *S.M.S. Prangenhof. De Vorpostenflottille Flandern, 1914-1918, aan de hand van professionele Berging en Maritiem Archeologisch Onderzoek*, Association for Battlefield Archaeology in Flanders, Voormezele.

Termote T., 2014, *Oorlog onder Water? Unterseeboots Flotille Flandern*, Davidsfonds, Leuven.

Vandenbergh S. 1997: Découvertes importantes de la fin du 15^{ème} et le début du 16^{ème} siècle provenant du fond de la mer du Nord en face du port de Zeebrugge. In: De Boe G. & Verhaeghe F. (red.), *Travel Technology & Organisation in Medieval Europe, Papers of the 'Medieval Europe Brugge 1997' Conference, vol. 8*, IAP-Rapporten 8, 87-90.

VERMEERSCH J. & HANECA K. 2014: Construction Features of Doel 1, a 14th-Century Cog found in Flanders, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 2014.

Zeebroek I, Pieters M., Andrès-Lacueva C., Caluwé D., David J., Deforce K., Haneca K., Lamuela-Raventos R., Lenaerts T., Medina Remon A., Mees F., Missiaen T., Muylaert L., Op De Beeck E., Streel M., Van Den Haute P., Van Hees M. & Wauters E. 2010: Een 18de-eeuwse wraksite op de Buiten Ratel-zandbank (Belgische territoriale wateren) (I): multidisciplinair onderzoek van het vondstenmateriaal, *Relicta* 6, 237-327.

ⁱ Deze databank is in voortdurende evolutie (er wordt informatie toegevoegd, gewijzigd, verwijderd) waardoor we in het kader van dit soort overzichten verplicht zijn ons te richten op een momentopname waarop de databank even bevroren wordt, en voor deze bijdrage is dit 17/10/2014.