

Die Entdeckung von Shackletons *Endurance* – Der Beginn des Schutzes des Schiffes oder der Plünderung ?

Die Nachricht am 9.3.2022 über die Entdeckung der *Endurance*, dem Schiff des britischen Polarforschers Ernest Shackleton sorgte für weltweites Interesse, insbesondere da das Schiff in 3000 m Wassertiefe gut erhalten auf aufrechtem Kiel an der Stelle liegt, an der es im Jahr 1915 in Folge von Eisdruck sank. Es ist beruhigend, dass die Presseberichte betonten, dass das Schiff als Denkmal (Historic Monument) gemäß dem Antarktisvertrag geschützt ist, dass nichts verändert oder entnommen wurde und dass die bisherige Dokumentation ausschließlich durch Photographie aus sicherem Abstand und LiDAR erfolgte. Diese verantwortliche und dem Vorsorgeprinzip entsprechende Herangehensweise muss gelobt werden.

Das Wrack der *Endurance* ist von herausragender Bedeutung und Symbolik für die Geschichte der Antarktis und menschliche Aktivitäten unter extrem widrigen Bedingungen. Der Verlust des Schiffes im Weddellmeer, die Driftreise der Crew auf dem Eis, Shackletons 1300km Reise in einem kleinen Boot durch den Südlichen Ozean nach Südgeorgien und seine Rückkehr nach Elephant Island, um seine Crew zu retten, sind Geschichte und Legende zugleich. Das Wrack der *Endurance* ist ein wirkmächtiges Symbol für diese historischen Ereignisse und ebenso Zeugnis der Vergangenheit wie andere bekannte Wracks, wie z.B. HMS *Erebus* und *Terror* in der kanadischen Arktis oder die *Titanic* im Nordatlantik.

Die Geschichte dieser Wracks hat jedoch gezeigt, dass ein hinreichender dauerhafter Schutz dieser wichtigen Wracks als Unterwasserkulturgut keinesfalls allein dadurch gegeben ist, dass es sich um berühmte Schiffe handelt. So wurden seit der Entdeckung der *Titanic* im Jahr 1985 und obwohl sie in 3800 m Tiefe liegt, große Mengen Material entfernt, so rund 6000 Einzelartefakte und eine 17 t schwere Sektion des Rumpfes. Nach Angaben in der Presse wurde allein bei einer Auktion im Jahr 2012 185 Millionen US\$ für Artefakte aus dem Wrack erwartet. Im November 2003 haben Kanada, Frankreich, das Vereinigte Königreich und die USA ein internationales Abkommen entwickelt, dass das Wrack vor weiterer Plünderung schützen soll. Bis heute ist dieses Abkommen jedoch nur durch das Vereinigte Königreich und die USA ratifiziert worden. Das Abkommen regelt nur die Aktivitäten von Schiffen der Signatarstaaten und um einen besseren Schutz zu gewähren, müsste es von weiteren Nationen ratifiziert werden. Das Schiff fällt ebenfalls unter den Schutz der 2001 UNESCO Konvention für den Schutz von Unterwasserkulturgut. Neuere Berichte zeigen, dass das Wrack zerfällt und dieser Zerfall möglicherweise durch die Eingriffe seit 1985 beschleunigt worden ist.

Das Management der Wracks der *Erebus* und der *Terror* in der kanadischen Arktis hingegen zeigen die Bedeutung von sorgfältigem Schutz und kontrollierter systematischer Erforschung sowie Regelungen für die Entnahme von Artefakten für den langfristigen Erhalt von Unterwasserkulturgut. Die Schiffe wurden im Eis der Nordwestpassage von den überlebenden Mitgliedern der Expedition von Sir John Franklin aufgegeben und diese begannen danach einen langen und letztendlich tödlichen Marsch durch die arktische Eiswüste. Ihr Schicksal blieb trotz mehr als 30 Suchexpeditionen für mehr als 30 Jahre ungeklärt. Die Schiffe selbst wurden schließlich erst in den Jahren 2014 und 2016 entdeckt. Parks Canada hat die Suche nach den Schiffen koordiniert und kontrolliert und managt

seitdem sowohl ihren Schutz als auch ihre Erforschung, und zwar mit einem Ergebnis, das im eindeutigen Kontrast zu demjenigen der *Titanic* steht.

Das International Polar Heritage Committee (IPHC) als Bestandteil des International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) ist bestrebt sicherzustellen, dass die besten verfügbaren Standards für Erforschung und Sicherung im Fall der *Endurance* angewandt werden. Es ist sich bewusst, dass eine schnelle Implementierung eines effektiven Schutzmechanismus erforderlich ist, um den Schutz der historischen Stätte und des Wracks zu erzielen. Die ICOMOS Charta zum Schutz und Management von Unterwasserkulturgut aus dem Jahr 1996, die sich ebenfalls im Anhang zur 2001 UNESCO Konvention und dem Titanic Abkommen niederschlägt und von den amerikanischen Seegerichten regelmäßig bezüglich aller Aktivitäten im Umfeld der *Titanic* angewandt wird, ist sowohl von vielen Staaten als auch der internationalen archäologisch wissenschaftlichen Community als Standard anerkannt.

Wie kann es also sichergestellt werden, dass das Wrack der *Endurance* wirklich geschützt wird und seine Erforschung koordiniert wird? Die eigentliche Suche nach dem Wrack begann im Jahr 2019 und in Erwartung der Notwendigkeit, die Aktivitäten im Bereich des Wracks zu regeln, hat das Vereinigte Königreich das Wrack der *Endurance* für die Aufnahme in die Liste der Denkmale und historischen Stätten gemäß dem Antarktisvertrag vorgeschlagen. Diese erfolgte im Jahr 2019. Diese Unterschutzstellung umfasst das Wrack und alle Artefakte innerhalb des Wracks oder zuvor innerhalb des Schiffes die auf dem Meeresboden in einer Entfernung von 150m vom Wrack liegen. Dies beinhaltet alle Ausrüstungsgegenstände inklusive des Steuerrads, der Schiffsglocke usw. Die Unterschutzstellung umfasst ebenso alle auf dem Schiff von der Mannschaft zurückgelassenen Gegenstände zum Zeitpunkt des Untergangs. Das Vereinigte Königreich ist die verantwortliche Nation. Entsprechend dem Environmental Protocol des Antarktisvertrages ist es nicht erlaubt, dass Denkmale und historische Stätten beschädigt, entfernt oder zerstört werden.

Während auf den ersten Blick, diese Unterschutzstellung als hinreichend erscheinen mag, besteht das Risiko, dass die historische Stätte unter erheblichen Einfluss von Expeditionskreuzfahrtschiffen und privaten Expeditionen gerät, die mittels ferngesteuerter oder autonomen Unterwasserfahrzeugen (ROVs und AUVs) oder sogar U-Booten versuchen mögen, Videoaufnahmen des Wracks zu erlangen. Es ist festzuhalten, dass einzelne Anbieter in den letzten Jahren erheblich in solche technische Ausrüstung investiert haben. Einzelne Regelungen der derzeitigen Unterschutzstellung beinhalten das Risiko, dass einzelne Bereiche der historischen Stätte nicht adäquat geschützt sind. Da inzwischen die genaue Position des Wracks bekannt ist, ist davon auszugehen, dass der 150 m Bereich nicht ausreicht, um das größere Feld von Gegenständen zu schützen, die mit dem Wrack in mehr als 3 km Meerestiefe versunken sind. Einzelne Gegenstände innerhalb dieses ‚Trümmerfelds‘ liegen mit einiger Wahrscheinlichkeit außerhalb des derzeit geschützten Bereiches. Zusätzlich gilt die Unterschutzstellung nur in der Ebene des Meeresbodens, so dass ROVs und AUVs sich dem Wrack legal oberhalb des Trümmerfelds und des Wracks nähern könnten. Ein noch so kleiner Bedienungsfehler oder technisches Versagen haben in dieser Tiefe jedoch das eindeutige Potential erheblichen Schaden zu bewirken. Ein möglicher Ansatz in diesem Bereich wäre die Errichtung einer Schutzzone oberhalb des Wracks, die in Zylinderform vom

Meeresboden bis zur Oberfläche reicht, wie sie bereits in einigen nationalen Regelungen für Unterwasserkulturgut vorgesehen ist. Ein solcher Ansatz wird derzeit für die *Erebus* und *Terror* genutzt und jedes Schiff in der Annäherung an diese Zone wird durch Schiffsverfolgungssysteme erfasst. Idealerweise ist eine solche Schutzzone nicht um die eigentliche Position des Wracks zentriert, um dessen genaue Position nicht bekannt werden zu lassen. Eine möglichst große geschützte Zone ist vorteilhaft, um einen besseren Schutz des Trümmerfelds zu erreichen und klare Beschränkungen für sich annähernde Schiffe zu haben. Zudem ist diese einfacher zu überwachen. Eine große Schutzzone erschwert zudem die Nutzung von ROVs/AUVs durch Schiffe, die sich selbst außerhalb der gesperrten Zone befinden. Die Entwicklung von Mechanismen, um nicht autorisierte Zugriffe zum Wrack und Trümmerfeld zu verhindern, ist eine vordringliche Herausforderung für das Management des Wracks der *Endurance* als historische Stätte.

Eine weitere Gefahr für die historische Stätte ist der oft gut gemeinte aber irr geleitete Reflex Artefakte zu bergen, um diese zu schützen oder erhalten. Im konkreten Fall der *Endurance* besteht derzeit kein akutes Risiko für das Wrack ausser möglichen menschlichen Aktivitäten – das einzige wovon die Artefakte und das Wrack selbst im Moment geschützt werden müssen ist menschliche Gier oder zu großer Enthusiasmus. Genehmigter und verantwortlicher Zugang zum Wrack für nichtinvasive Film- und Photoaufnahmen, wie diejenigen aus dem Kontext der Entdeckung des Wracks, werden einfachen und breiten öffentlichen Zugang und Information ermöglichen. Dem Drang Artefakte und Teile des Schiffes von dieser besonderen Fundstelle für Museumssammlungen zu entnehmen, damit diese durch die Öffentlichkeit besichtigt werden können, ist deutlich entgegenzuwirken. Trotzdem mag eine solche Entnahme in der Zukunft als Bestandteil eines kontrollierten Forschungs- und Erhaltungsprogrammes erfolgen, wie dies z.B. bei der *Erebus* in Kanada geschehen ist, oder es mag sich auch grundsätzlich gegen eine solche Entnahme entschieden werden. Auf jeden Fall sind schnelle und unsystematische Entnahmen (ad hoc smash and grab) vor der Entwicklung eines Forschungs- und Erhaltungsprogrammes zu vermeiden, und zwar unabhängig ob durch staatliche oder private Akteure. Nebenbei bemerkt hat auch die Enkeltochter von Sir Ernest Shackleton, Alexandra Shackleton, in einem Fernsehinterview darauf verwiesen, dass sie das Schiff aus juristischer Perspektive als ihren Besitz ansehen würde und, dass Photographie akzeptabel wäre, aber weder Herumstöbern noch Berühren und dass das Wrack keinesfalls gehoben werden sollte.

Es wird gehofft, dass das Vereinigte Königreich als Manager der historische Stätte, nicht nur die Bedeutung der historische Stätte an sich, sondern vor allem auch die Notwendigkeit für eine sorgfältige und kontrollierte Erforschung und Erhaltung möglichst weit vermitteln wird. Hierfür, wie auch für jede künftige Entscheidung bezüglich der Fundstätte, sollte seitens des Vereinigten Königreichs ein Managementplan entwickelt werden und gemäß Annex V des Protocol on Environmental Protection des Antarktisvertrages diskutiert und ratifiziert werden. Das Vereinigte Königreich ist ebenfalls zuständig für die Erteilung von Genehmigungen für Besuche und Arbeiten an der Fundstätte und hat damit automatisch ein hohes Interesse an der Einhaltung bestmöglicher Standards. Die International Association of Antarctic Cruise Operators (IAATO) hat sich bisher stets als guter und verantwortlicher Partner erwiesen, wenn es um die Frage von Operationen im Bereich von sensiblem Kulturgut ging und es wird gehofft, dass IAATO dazu beitragen wird, entsprechende Information an private Expeditionen zu übermitteln, die sonst möglicherweise nur

unvollständig oder falsch über die sich aus dem Schutz der wichtigen und sensiblen historischen Stätte ergebenden Verantwortlichkeiten informiert sein könnten. Ebenso wird gehofft, dass IAATO dabei mitwirken wird, Operationen privater Anbieter zu überwachen. Das International Polar Heritage Committee und das International Committee on Underwater Cultural Heritage als Schwesterorganisation innerhalb von ICOMOS unterstützen mit ihren Möglichkeiten die künftige Entwicklung des Schutzes, der Erforschung und von Erhaltungsplänen (management solutions) für diese herausfordernde historische Stätte.

Dr Michael Pearson AO
President, International Polar Heritage Committee, ICOMOS

Dr Christopher Underwood
President, International Committee on Underwater Cultural Heritage

(aus dem Englischen ins Deutsche uebertragen von Dr. Ingo Heidbrink, Repraesentant des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS beim International Polar Heritage Committee)