

CROCODILE
und
UILENSPIEGEL



Geschichte eines Schiffes

1920–1962–1972

STAPELLAUF GESTRANDET ABGERISSEN



und weitere Betonschiffe

1848–2015

Lieblingsverse von Georges de Caluwé
für seine Frau

*“Korenbloemenblauw
zijn de ogen die mij aan jou binden.
Korenbloemenblauw is de hemel waar wij ons
bevinden.
Daarom mijn liefste zweer ik je trouw,
't Komt door die kijkers van jou.
Korenbloemenblauw.”*

*“Kornblumenblau
sind die Augen die mich an Dich binden.
Kornblumenblau ist der Himmel unter dem wir uns befinden.
Darum meine Liebste schwör Treue ich hier,
gekrönt mit den Blicken von Dir.
Kornblumenblau.“*

*“Ik heb een huis met een tuintje gehuurd,
Gelegen in een gezellige buurt,
En als ik zo naar mijn bloemetjes kijk,
Voel ik mij als een koning zo rijk.”*

*“Ich wohn in einem Häuschen mit Garten zur Miete,
in einem geselligen Wohnbereich
und wenn ich so meine Blumen ankieke,
fühle ich mich wie ein König so reich.“*

Vorwort

Flanders



Karte des historischen Flandern Nord-Ost Frankreich bis Holland um 1790

Der kleine rote Kreis markiert die Gegend in Frankreichs Flandern wo der Film spielt. Die SCH'TIS haben einen seltsamen französischen Dialekt. Für die deutsche Fassung des Films wurde ein Dialekt extra erfunden, welcher dem Dialekt der SCH'TIS gleich kommt. So spricht man statt "s" ein "sch", statt "sch" ein "s" und statt "ch" ein "ss". Verrückt nicht? Lesen sie darum einmal den folgenden Text.



Eine Gegend in Frankreich die **einzigartig** ischt. Die Nordschee, die Landsaft mit Ihren hübsen Schtädtsen, die Windmühlen und Belfriedsch von denen söne Glockenmuschik erklingt. **Bim – Bang – Bong – Deng – Bim – Deng – Dang**, halt Flandern Muschik. Wenn man in Flandern war, kehrt man immer wieder zurück. **Komis? Hääää? Esch ischt aber scho!** Kennen Schie den Film **“Willkommen bei den SCH'TIS“?** Mit den Sauschpielern Dany Boon und Kad Merad? **Hääää?** (NEIN)? Den Film, müschschen Schie schiss anschehen, dann verschtehen Schie, wasch iss meine. Genau scho ein „Zipfel“(Kauz) war Georgesch(Schorsch) de Caluwé, immer mit dem Kopf durrs die Wand. **Hääää?**

© SWR 2008

**Der Autor widmet dieses Buch
seiner Frau**

© Veröffentlichung Juni 2015 im Internet unter:
<http://www.radioschiff-uilenspiegel.beepworld.de>

1. Schiffe aus Beton - kann Beton schwimmen?

Das erfahren Sie in den nachfolgenden Kapiteln und noch vieles mehr. Doch zunächst eine kleine Vorgeschichte und was hat das Ganze mit Radio zu tun?

1.1 Georges de Caluwé geboren 1889 und 1962 gestorben

1889 in Lille (Rijsel), Nord-Frankreich in der Region Nord-Pas-de-Calais (Grenzgebiet zu Belgien) und damit als einer der dort beheimateten **SCH'TI** geboren. Er ist am **13.12.1962** im Stuivenberg-Krankenhaus in Antwerpen an den Folgen einer Operation durch Herzversagen gestorben und fand auf dem Friedhof in Edegem seine letzte Ruhestätte. Das Grab existiert heute, 2015 nicht mehr.



Abb 1.1 Georges de Caluwé in seinem Senderaum

1922 erhielt der Radioingenieur Georges de Caluwé aus Antwerpen eine Lizenz, um eine kleine kommerzielle Radiostation aufzustellen und zu betreiben. Die Sendeantenne wurde kurzerhand auf den Kirchturm der Christuskirche in Antwerpen montiert und los ging es mit der Kennung **ON4ED**. Der Sender wurde aber nicht



durch seine Kennung oder den offiziellen Namen **Radio Antwerpen** bekannt, sondern als **Radio Kerkske** (kleine Kirche). Im Bild links die Christuskirche in Antwerpen. Mit Anrücken der deutschen Armee im Mai 1940 auf Antwerpen, zerstörte Georges de Caluwé seine Sendeanlage. Er verhinderte damit, dass die Nazis den Sender nutzten, um deutsche Propagandasendungen auszustrahlen. Als die deutschen Invasoren am Ende des Krieges durch die alliierten Streitkräfte zurückgeschlagen wurden, sendete die Station wieder mit einer neuen Radioanlage bis zum September 1955. Mit Rückkehr der belgischen Regierung aus ihrem Exil in London entschied diese, dass alle

Radiostationen vom Staat kontrolliert werden. Das bedeutete auch das **AUS** von

Radio Antwerpen, da nun alle privaten Rundfunkstationen verboten waren. Trotz Protesten von vielen Hörern wurde die Sendestation am 03.09.1955 geschlossen und die Ausrüstung beschlagnahmt. Georges de Caluwé kämpfte verbissen gegen die "Blödbommel" um seine Lizenz wiederzubekommen, seine Anstrengungen und der Protest der Hörer waren jedoch vergebens, Gesetz ist eben Gesetz. Nach Vorbild und mit wachsendem Erfolg der privaten Rundfunkübertragungen aus Dänemark und Schweden, von See aus, entschied sich der jetzt 73 Jahre alte Georges de Caluwé, seine Radiostation von Bord eines Schiffes als Piratensender zu betreiben. Nach erfolgreicher Suche fand er schließlich ein Schiff, das in der französischen Marine als Versorgungsschiff eingesetzt war. Das Schiff **CROCODILE** war eines, in einer Bauserie von 4 Betonschiffen, die in der Zeit von 1919 bis 1921 in Bourg-sur-Gironde im Südwesten Frankreichs bei Bordeaux gebaut wurden. Noch während und nach dem 1. Weltkrieg nutzte man Beton um den teuren Stahl im Schiffsbau zu ersetzen. Allerdings konnte man keinen herkömmlichen Beton für den Bau verwenden.

1.2 Betonschiffe - ab 1848 Entwicklung einer Bauweise

Das erste bekannte Boot aus Stahlbeton wurde 1848 in Frankreich von Joseph-Louis Lambot hergestellt und auf der Weltausstellung 1855 in Paris gezeigt.



Abb 1.2 Betonboot 1849 von Lambot - gezeigt auf der Weltausstellung Paris 1855

Ab 1860 baute man in den Niederlanden Betontransportschiffe Typ Leichter für die Kanalschifffahrt in unterschiedlichen Tonnagen. Auch in Italien wurden ab 1860 Betonschiffe hergestellt. Das bekannteste Betonschiff aus der Bauserie von Gabellini war die **LIGURIA**, ein Dampfschiff. 1905 baute die Werft einen 150 Tonnen Frachtleichter für den Militärhafen Spezzia und im folgenden Jahr konstruierte die Werft einen Leichter für den Italienischen Marine Service in Spezzia. Diese Betonbark wurde zu Testzwecken gegen eine Hafepier und von einem

Hafenschlepper sowie andern Wasserfahrzeugen gerammt, um den Beschädigungsgrad zu ermitteln. Durch den bestandenen Härtetest wurde eine große Anzahl der Frachtleichter produziert.

1.3 Betonschiffe - ab 1916 Weiterentwicklung der Bauweise

TEXTERSATZ

TEXTERSATZ

Das wohl größte Betonschiff strandete vor ca. 40 Jahren in China und lag zwischen Kleingärten in einer Wohnsiedlung der Stadt Fozhou in der Provinz Fujian.



Abb 1.3 GU TIAN - in der Stadt Fozhou

Das Schiff war das größte je gebaute Betonschiff mit 5.773 BRT und den Abmessungen 105,2 Meter Länge und 14,5 Meter Breite. © China Foto Press / Barcroft Media



Abb 1.4 GU TIAN - kurz vor dem Abriss im November 2012

Pläne zum Bau von Großtankern wurden von Ulrich Finsterwalder in den USA zum Patent angemeldet. Die nächsten Abbildungen zeigen die Patentanmeldungen für Gastankschiffe aus Beton mit unterschiedlichen Gastanks von 08/1976 und 11/1976.

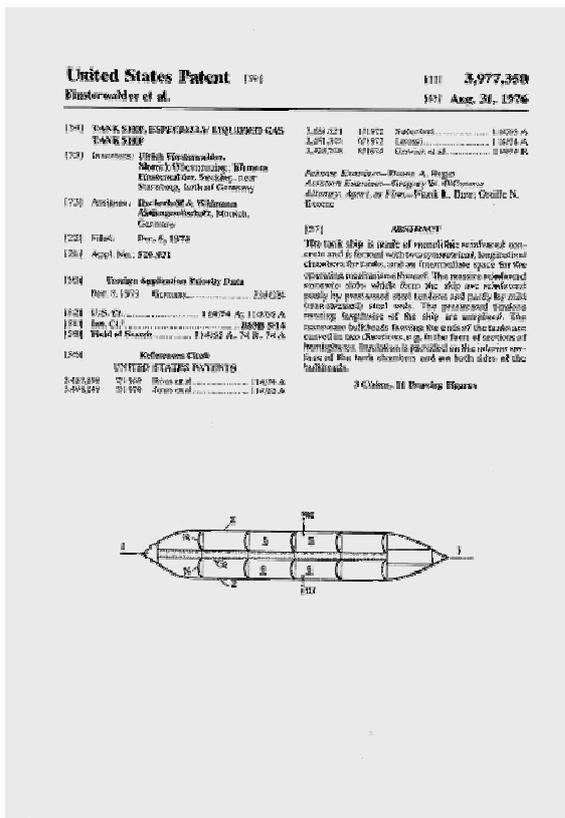
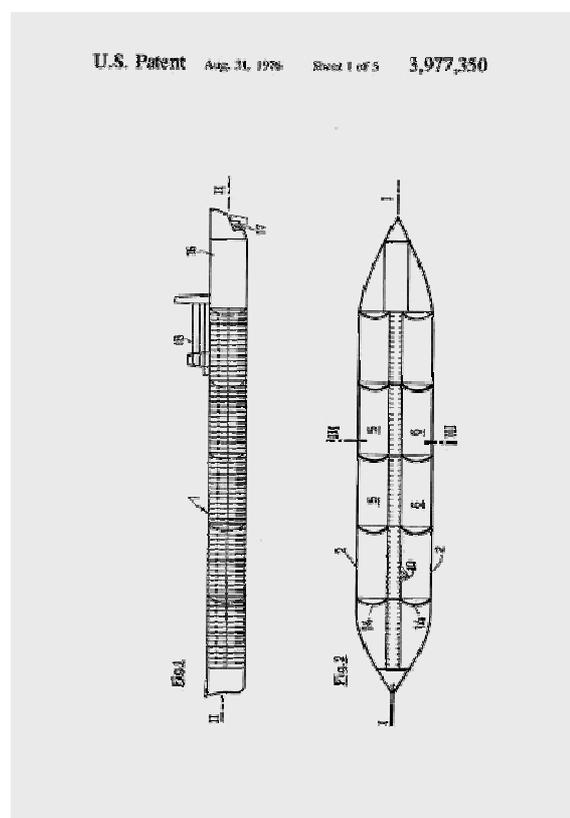


Abb 1.5 US Patent 3.977.350 U. Finsterwalder



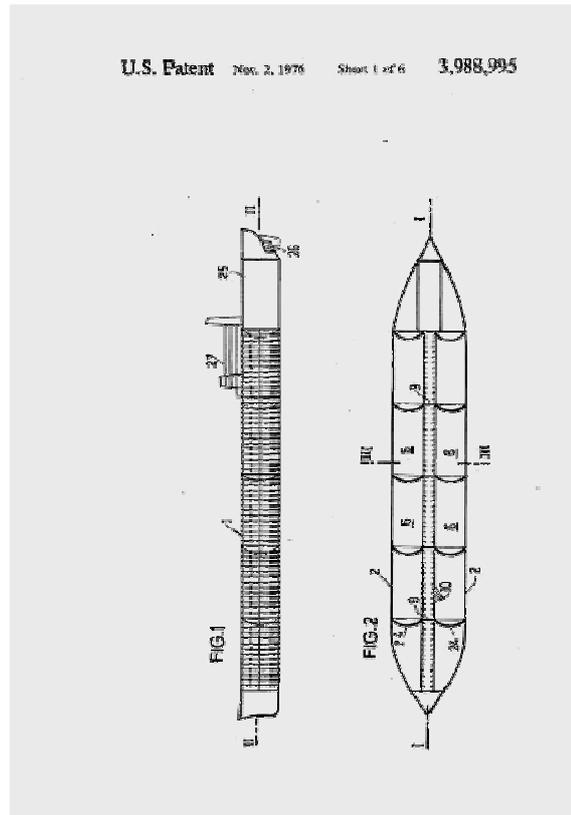
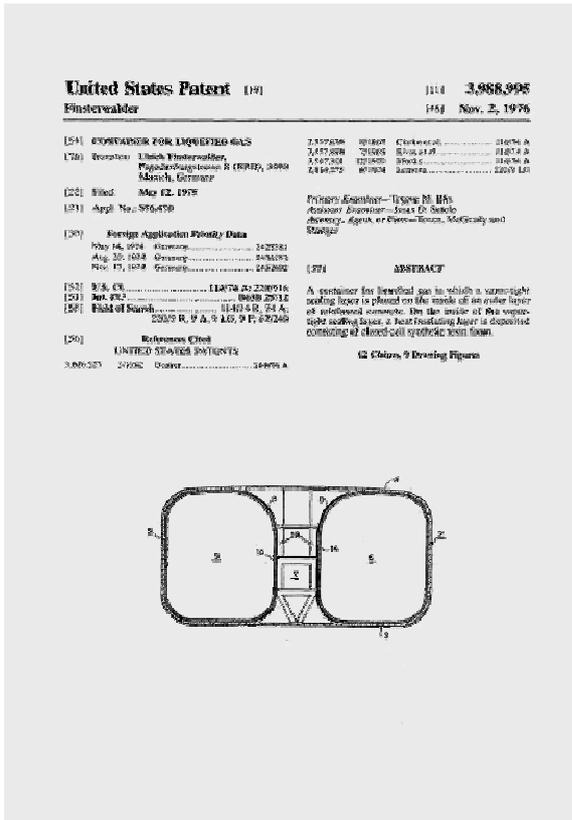


Abb 1.6 US Patent 3.988.995 U. Finsterwalder

Die Entwürfe sind fast identisch mit den Bauplänen für Tanker von 1944

TEXTERSATZ

2. Die CROCODILE und ihre Schwesterschiffe

Die einzelnen Schiffe unterscheiden sich in der Form kaum. Alle haben einen Mast mit zwei Ladebäumen in der Mitte des Schiffes und zwei Ladeluken. Kajüten, Toilette und Niedergang zum Maschinenraum und Quartiere. Ein erhöhtes über eine Aussenleiter erreichbares Steuerhaus am Heck des Schiffes. Allerdings haben sie unterschiedliche Abmessungen in Länge, Breite und Höhe. Zu den Schiffen mit Reptiliennamen gab es auch Schiffe mit Vogel- und Raubtiernamen.

2.1 Betonschiffe der Werften aus Bourg-sur-Gironde und Bordeaux

Geplant durch die "Compagnie Bordelaise de Constructions Maritimes Modernes" Konstrukteure der Schiffe waren die Ingenieure Henri Lossier und M. Pierre Geuvré.

Die folgend beschriebenen vier Schiffe wurden in Bourg-sur-Gironde gebaut.

Die nächste Aufnahme, eine gelaufene Postkarte, zeigt das erste Betonschiff im Dock von Bourg-sur-Gironde. Es handelt sich hier wahrscheinlich um die **CAMELEON**. Deutlich zu sehen ist die Spantenbauweise. Im rechten Dock werden Vorbereitungen für das nächste Schiff, die **CROCODILE**, getroffen.

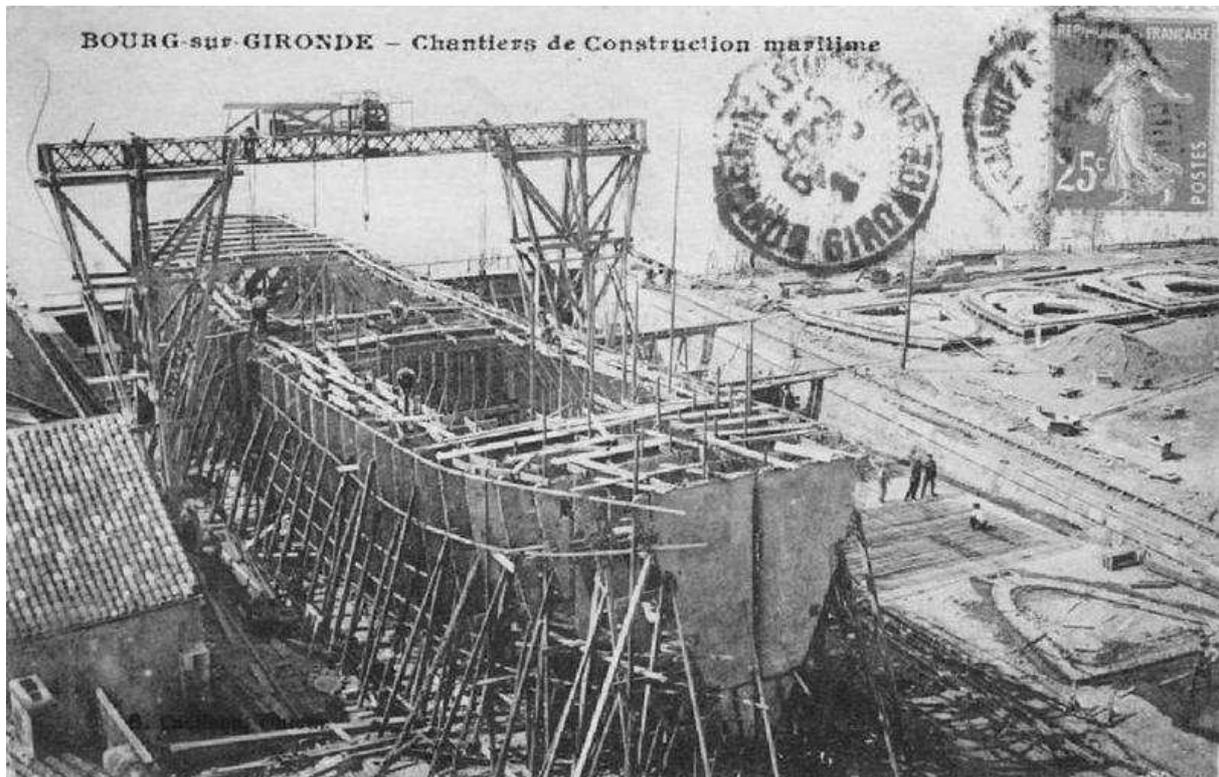


Abb 2.1 Werft Bourg-sur-Gironde CAMELEON

Im rechten oberen Teil des Fotos sieht man die Herstellung der einzelnen Betonspanten in Fertigbetonbauweise.

Das nächste Foto von der Werft zeigt **CAMELEON** und **CROCODILE** bereits schwimmend vor dem Dock, zur weiteren Ausrüstung der Schiffe. Von **ALLIGATOR** und **SALAMANDRE** sind im Dock bereits die Spanten fast vollständig aufgestellt. Ab diesem Zeitpunkt dauerte es nicht mehr lange, bis die Außenverschalung und Innenverschalung für den Betonrumpfguss angebracht war. Dann erfolgten der Stapellauf und die finale Ausrüstung und damit war auch der Auftrag für die Werft in

Bourg-sur-Gironde erledigt. Das Schiff **CROCODILE** und seine Freunde sind **FERTIG!!**

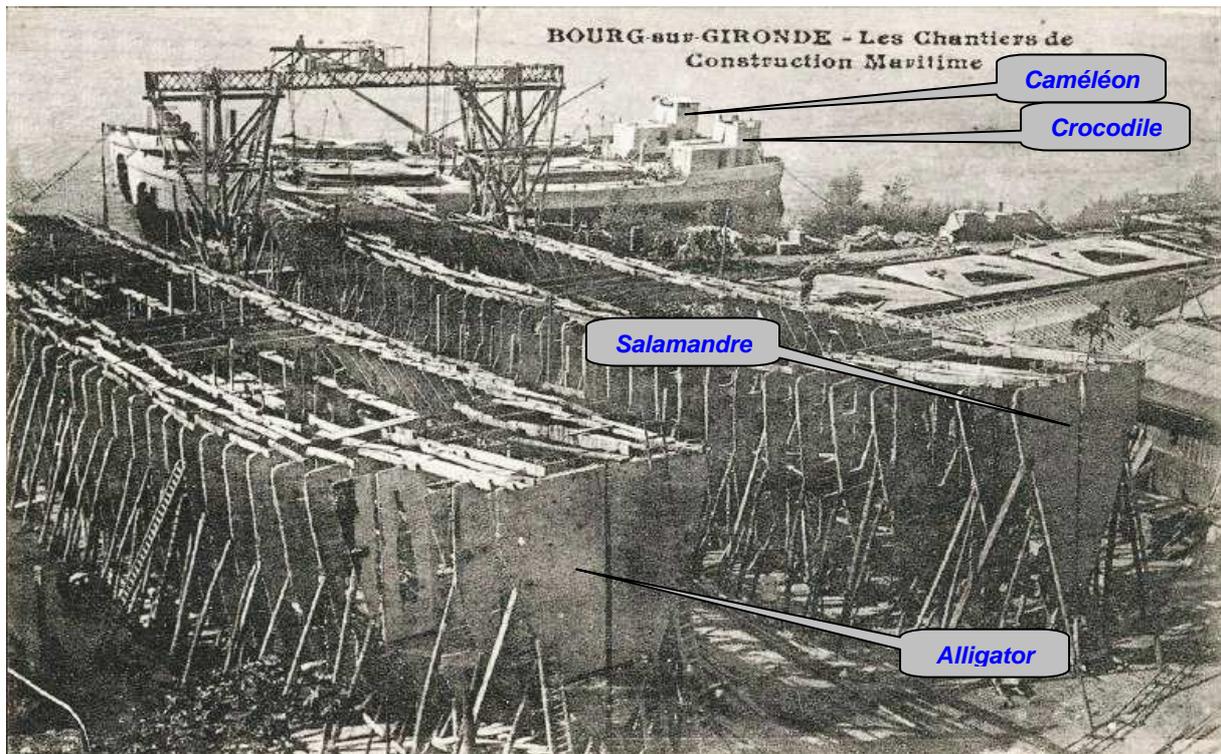


Abb 2.2 Alle "VIER" aus Bourg-sur-Gironde

TEXTERSATZ

3. Die UILENSPIEGEL und ihre Geschichte

3.1 Der Wandel - CROCODILE wird UILENSPIEGEL

Am Anfang war das Schiff **CROCODILE** und das wurde mit den anderen in Kapitel 2.1 beschriebenen Betonschiffen in Bourg-sur-Gironde im Südwesten von Frankreich in der Nähe von Bordeaux gebaut. Bourg-sur-Gironde liegt an der Dordogne etwas unterhalb des Zusammenflusses mit der Garonne, die die Gironde bilden. Diese erstreckt sich dann nordwestlich bis zum Übergang bei Saint-Georges-de-Didonne in den Atlantik. Die nächste Abbildung zeigt die Lagekarte von Bourg-sur-Gironde.



Abb 3.1 La Gironde mit Lage von Bourg-sur-Gironde

Auf dem linken Girondeufer erstreckt sich auf der ganzen Länge das Weinanbaugebiet des Médoc, einer niedrig gelegenen, sanft abfallenden Landschaft mit sedimentalem Untergrund aus Schotter und Kies, der aufgrund seiner Durchlässigkeit für den Weinbau hervorragend geeignet ist.

Die Rebsorten Cabernet-Sauvignon und Merlot haben hier die besten Voraussetzungen. Das Weinanbaugebiet erstreckt sich auf einer Länge von 80 km und einer maximalen Breite von 10 km.

Bordeauxweine dürften eigentlich jedem Weinliebhaber bekannt sein und das sollte auch schon des regionalen Weine(n)s© genug sein.

Das nächste Bild zeigt die **CRAPAUD** in Bordeaux kurz vor dem Stapellauf 1920. Der Stapellauf der **CROCODILE** war am 28. März 1920 in Bourg-sur-Gironde. Beide Schiffe entstammen demselben Entwurf, wurden aber an unterschiedlichen Orten gebaut. Der Grund war, das Ministerium hatte bei Auftragserteilung eine schnelle Umsetzung des Schiffbaus aller geordneten Einheiten gefordert.

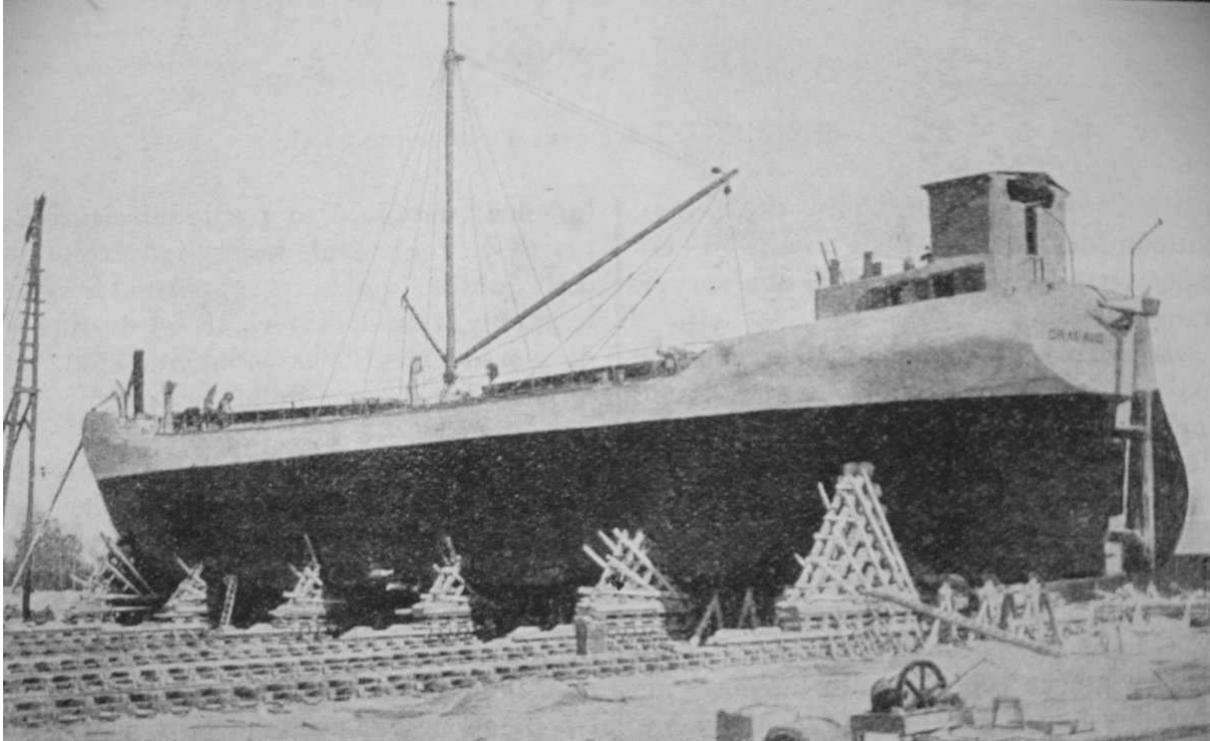


Abb 3.2 Schwesterschiff CRAPAUD Stapellauf 1920

Die nachfolgenden Bilder zeigen die Schnittzeichnungen der Konstruktionspläne des Betonschiffes **CRAPAUD** aus der Bauserie 1920 in Bordeaux.

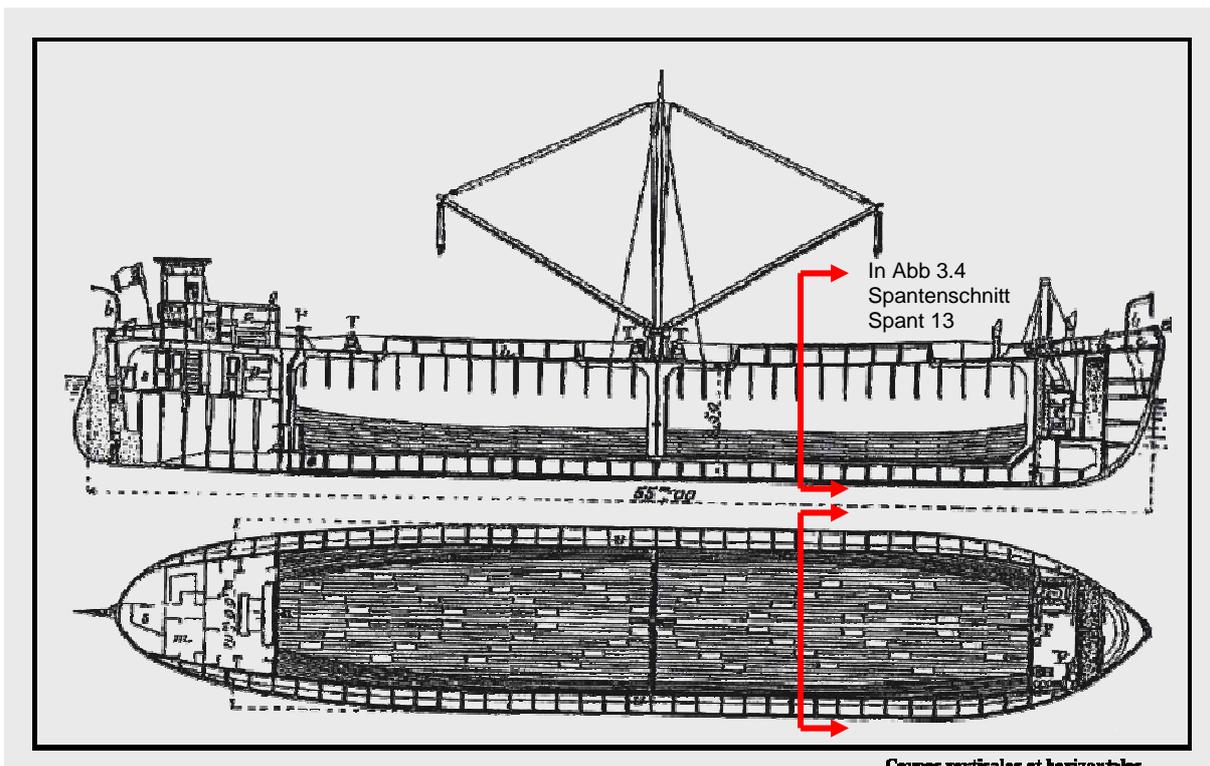


Abb 3.3 Längs- und Horizontalschnitt

3.3 Die UILENSPIEGEL ist da 16.12.1962

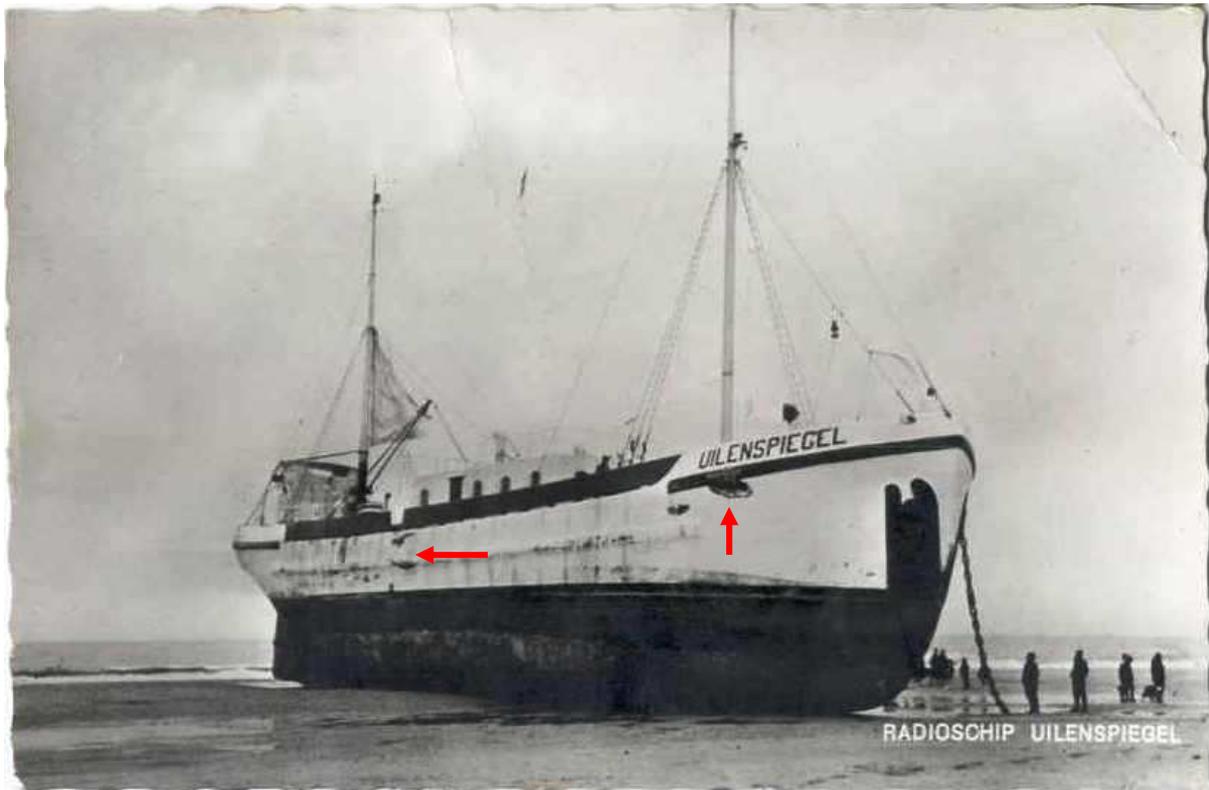


Abb 3.4 UILENSPIEGEL Postkarte nach der Strandung 16. Dezember 1962

Am Bug, auf der Steuerbordseite, sieht man deutlich die Beschädigungen (rote Pfeile) im Beton, die das Bergungsschiff in den Morgenstunden verursacht hatte. Nein, nicht die roten Pfeile sind die Beschädigung!

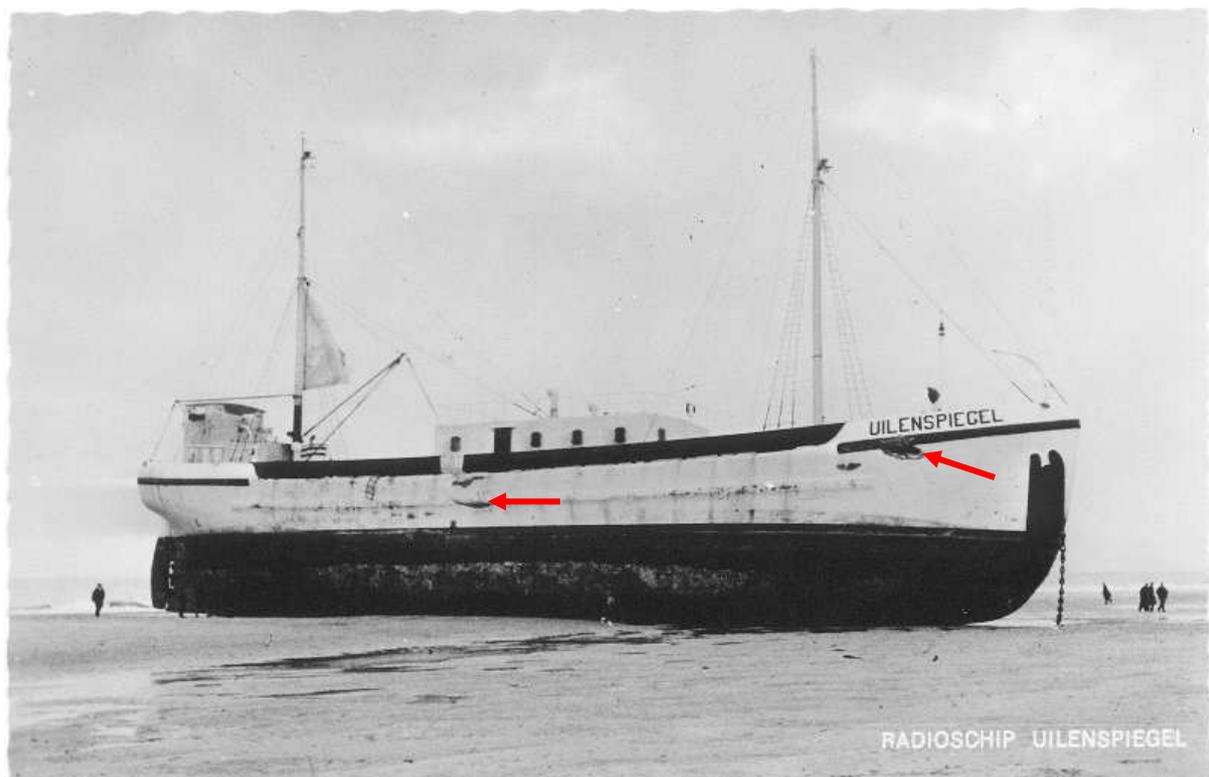


Abb 3.5 Eine zweite Postkarte mit der UILENSPIEGEL

Doch zunächst die Version der Sprengung, für die es keinen Nachweis gibt, mit dem Anspruch des Autors auf Dichtung und Wahrheit.

Teile des Schiffbodens wurden nach der Zerstörung nicht geräumt, da die Bergung zu kostspielig war. Allein die "Sprengung" und Beseitigung der Reste verschlang die Summe von mehr als 70.000 Gulden (1,3 Millionen Belgische Franken) die Hälfte bezahlt durch die **Waterschap Zeeuws-Vlaanderen** die andere Hälfte von der niederländischen Regierung. So geschrieben in öffentlichen Berichten. Das Wrack hätte dann nicht mit einem Mal gesprengt, auf Niederländisch **opgeblazen**, werden können. Zuerst wären die Aufbauten durch kleine Explosionen in Trümmer gelegt und dann entfernt worden.



Abb 3.7 Zuerst die Aufbauten sprengen (Fotomontage)

Wenn das erledigt war, konnte der sichtbare Rumpf vom Bug bis ca. zur Mitte des ehemaligen Mittelbaues gesprengt werden. Der sichtbare, aus dem Sandboden ragende Rumpfstumpf inklusive Reste der Heckbauten, wäre mit Abbruchmaschinen beseitigt worden. Zum Schluss wurden alle Trümmer geräumt oder in die noch vorhandenen Hohlräume gekippt, um diese zu verfüllen und die verbleibenden Rumpfteile und Löcher mit Sand abzudecken. Der Rumpf lag jetzt unter einer Sandschicht, solange bis die Nordsee ihn wieder aus dem Sand heraus wäscht!



Abb 3.8 Dann Sprengung des sichtbaren Rumpfes 1971 (Fotomontage)

Nun existieren von den 4 Betonschiffen aus Bourg-sur-Gironde nur noch die **ALLIGATOR** und die **CAMELEON**, beide im Westen Frankreichs noch heute zu besichtigen bzw. zu betauen.

Es war dann eine große Stille, nach dem urgewaltigen Knall, bis sich der Rauch verzogen hatte...allerdings nicht von der Sprengung der **UILENSPIEGEL** sondern von einem Torpedo, der im Kapitel von 1964 beschrieben wurde. Wenn Sie wollen können Sie noch mal zum Loch zurückblättern auf Seite 78. Passen Sie aber auf, dass Sie keinen Sand verschütten, aus dem von Ihnen vorhin aufgefüllten Torpedosprengloch. Es wäre schade um den Teppich und den Familienfrieden.

4.3 Schwarzes Gold von Cadzand – Haifischzähne

Kriegsschrott, das war nicht das Einzige was man am Strand im Sand oder hinter den Dünen finden konnte. Wer die Leute am Strand beobachtete, fand nach kurzer Zeit heraus, dass die sich merkwürdig benahmen. In gebückter Haltung, also in der Hüfte nach vorn im Winkel von teils über 90° gebeugt und mit beiden Händen im Spülsaum der Nordsee herum suchend und scharrend. Was machen die da bloß?



Abb 3.9 Haifischzahnjägerin vor der UILENSPIEGEL

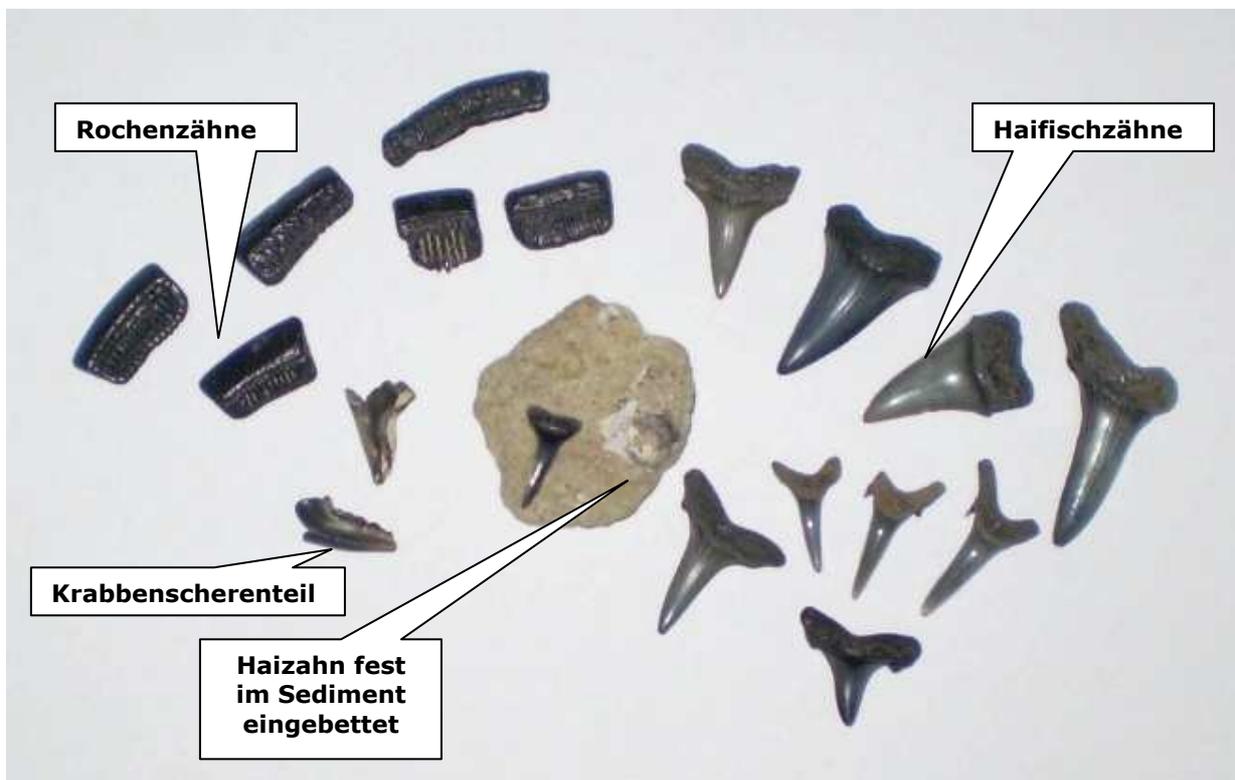


Abb 3.10 Fossilienfunde am Strand von Cadzand Bad

8.14 Betonschiff in China

Das nachfolgende Betonschiff, die **GU TIAN**, strandete vor ca. 40 Jahren in einem Flussarm in China und lag zuletzt, zwischen Kleingärten in einer Wohnsiedlung der Stadt Fozhou, in der Provinz Fujian.



Abb 3.11 GU TIAN - Schrebergartenromantik

Es ist das größte je gebaute Betonschiff mit 5.773 BRT und den Abmessungen von 105,20 Metern Länge und 14,50 Metern Breite. Das Schiff strandete in einem Seitenarm des Flusses Mingjiang und wurde aufgegeben. Im Nachhinein versandete der Flussarm und rings herum wurden Häuser und Straßen gebaut. Es lag 40 Jahre dort und wurde Ende 2012 abgerissen.



Abb 3.12 GU TIAN - kurz vor dem Abriss im November 2012

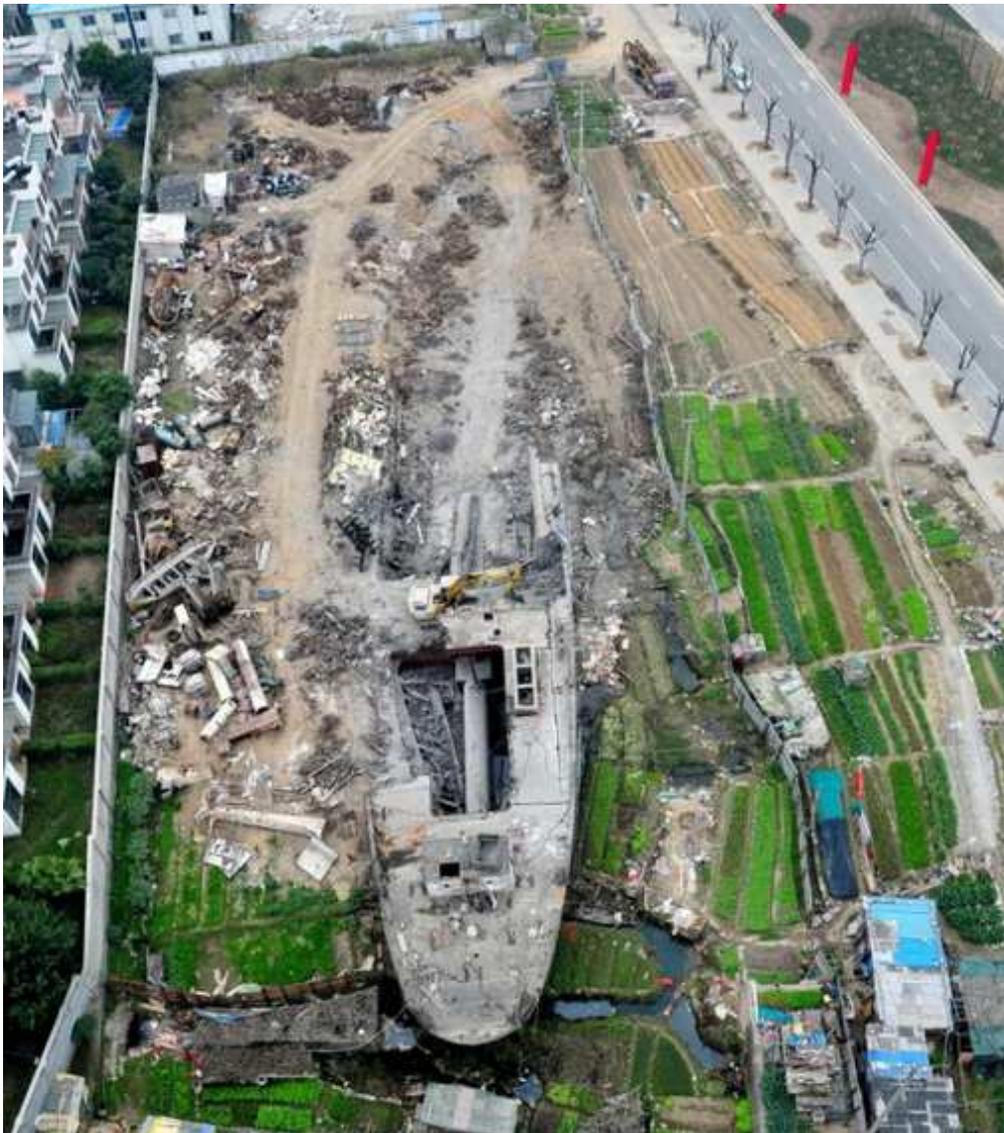


Abb 3.13 GU TIAN - Draufsicht beim Abriss im Dezember 2012

Das weltweit größte Betonschiff, 1974 am Ufer des Flusses Mingjiang gestrandet und ab Dezember 2012, nach fast vier Jahrzehnten Nutzung, abgerissen.

Stapellauf des Betonschiffes war 1970. Während der Kulturrevolution 1966 - 1976 herrschte Stahlmangel in China. Als billige Lösung wurde deshalb, nach europäischem und amerikanischem Vorbild, ein Betonschiff geplant und gebaut.

Das Schiff sollte, während der Kulturrevolution unter Mao Zedong (Mao Tse-tung), ein neues Zeitalter einläuten. China war 1970 eine der bedeutenden Seehandelsmächte.

Nach der Jungfernfahrt der **GU TIAN** wurde allerdings eine Kosten-/Nutzungsanalyse aufgestellt und es ergab sich, dass das Schiff zu teuer war.

Die **GU TIAN** strandete im Flusslauf des Mingjiang und wurde aufgegeben. Sie war ab dann ein Zuhause für Hausbesitzer und eine lokale Touristenattraktion in Fuzhou, Provinz Fujian im Südosten Chinas.

Das Schiff diente auch als Trainingsbasis, für das Fujian Schiff Kommunikations-Berufskolleg, zur Ausbildung von Schiffsbesatzungen.

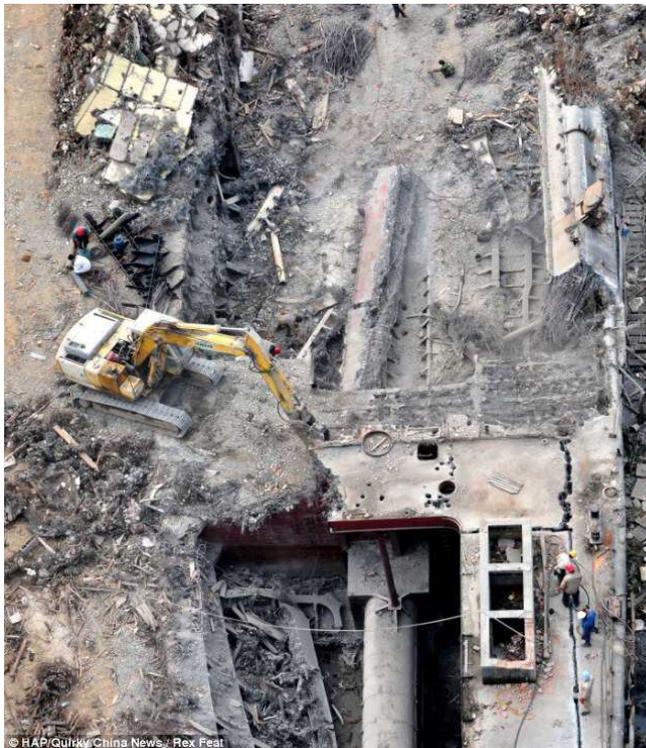


Abb 3.14 GU TIAN - Abriss im Dezember 2012 und am 13.01.2013

Die Arbeiten, um das 3.000 Tonnen schwere Betonschiff zu zerstören, begannen im November des Jahres 2012 und wurden am 18.01.2013 beendet. Die Beseitigung des Schiffes dient dem Neubau von Wohnungen in der **Mawei Economic Development Zone** in Fuzhou und wird von der Bauträgersgesellschaft finanziert, die auch die Abrisskosten übernahm. Von der Stadt Fuzhou, der Provinz Fujian und von der Volksrepublik China, wurden keine Mittel zum Abriss des Schiffes bereit gestellt.

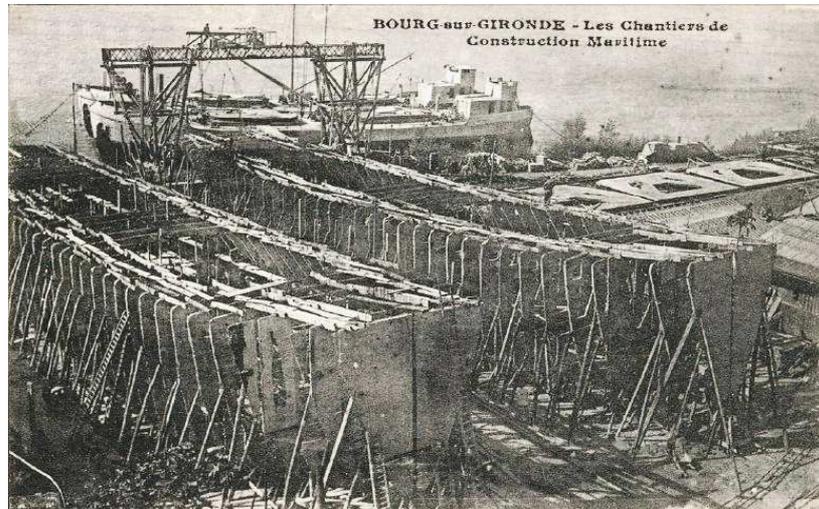
Quelle: dailymail.co.uk und © Bilder HAP / Quirky China News / Rex Feat

Abbildungsverzeichnis

Abb 1.1 Georges de Caluwé in seinem Senderaum.....	5
Abb 1.2 Betonboot 1849 von Lambot - gezeigt auf der Weltausstellung Paris 1855 ..	6
Abb 1.28 Schnellboot beim Stapellauf 1969 in Saigon	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abb 1.30 GU TIAN - in der Stadt Fozhou	7
Abb 1.31 GU TIAN - kurz vor dem Abriss im November 2012.....	8
Abb 1.32 US Patent 3.977.350 U. Finsterwalder	8
Abb 1.33 US Patent 3.988.995 U. Finsterwalder	9
Abb 2.1 Werft Bourg-sur-Gironde CAMELEON	10
Abb 2.2 Alle "VIER" aus Bourg-sur-Gironde	11
Abb 3.1 La Gironde mit Lage von Bourg-sur-Gironde	12
Abb 3.2 Schwesterschiff CRAPAUD Stapellauf 1920	13
Abb 3.3 Längs- und Horizontalschnitt.....	13
Abb 3.41 UILENSPIEGEL Postkarte nach der Strandung 16. Dezember 1962.....	14
Abb 3.42 Eine zweite Postkarte mit der UILENSPIEGEL	14
Abb 3.96 Strandlage 1971 bei Flut	15
Abb 3.97 Zuerst die Aufbauten sprengen (Fotomontage).....	15
Abb 3.98 Dann Sprengung des sichtbaren Rumpfes 1971 (Fotomontage)	16
Abb 4.8 Haifischzahnjägerin vor der UILENSPIEGEL	17
Abb 4.9 Fossilienfunde am Strand von Cadzand Bad	17
Abb 8.80 GU TIAN - Schrebergartenromantik	18
Abb 8.81 GU TIAN - kurz vor dem Abriss im November 2012.....	19
Abb 8.82 GU TIAN - Draufsicht beim Abriss im Dezember 2012.....	19
Abb 8.83 GU TIAN - Abriss im Dezember 2012 und am 13.01.2013.....	20

Videoverzeichnis

1918 - 1921



© Jürgen Kottenstein 2015