

# "Ich will auch ein richtiges U-Boot" "Dann mach doch", damit fing es an.

■ Annette Beutner



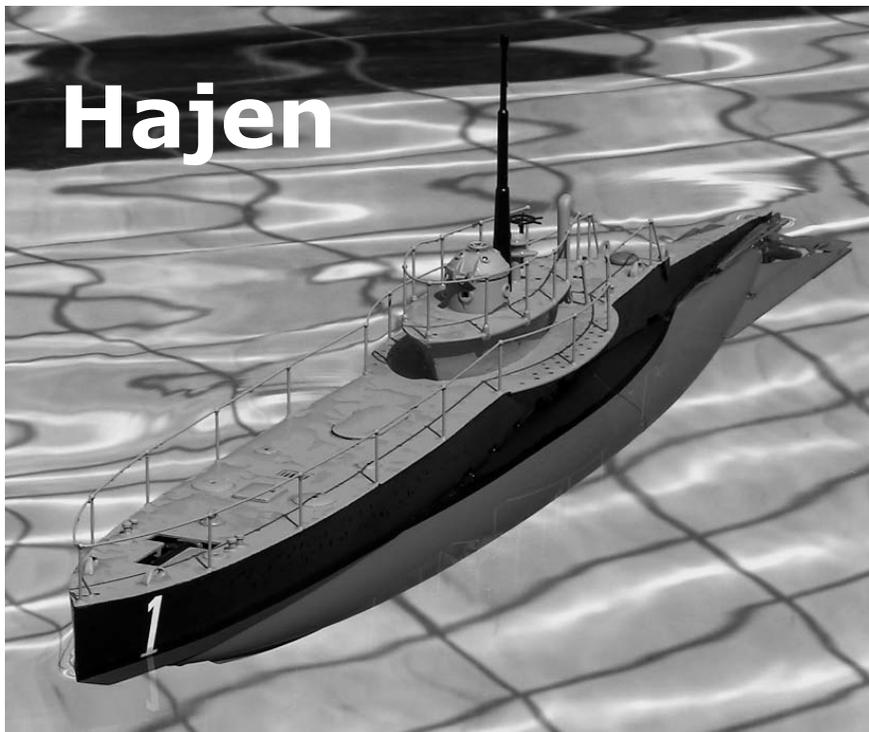
Eigentlich begann es schon früher, der Ehemann am Teich und die Ehefrau gelangweilt daneben: "Lass mich auch mal fahren", genervtes Gestöhne des Bootsbesitzers, "wie schon wieder?" Also bekommt Ehefrau einen Robbe Seawolf, der geht schnell zusammenzubauen. Ein paar alte Batterien, Regler, Motor liegen noch irgendwo rum, und schon kann es losgehen. Aber, ein Boot ohne richtigen Tauchtank und Eins das viele haben... die Besitzerin ist nicht zufrieden. Und so kam es zu oben beschriebener Unterhaltung.

Ein richtiges U-Boot hatte ich mir vorgestellt, aber welches, die Antwort ist einfach: **Ein Schwede**. Immerhin fahren wir fast jedes Jahr dorthin in Urlaub und ich hatte schon die dort gekauften U-Boot Bücher gelesen.

Hajen in 1:30 nach dem Umbau 1916, warum? Auf unserem Boden lag noch die leicht lädierte Urform von Hans-Jürgens Hajen Rumpf. Sie musste nur generalüberholt werden, das vereinfachte die Sache ungemein. Außerdem, beide Bootsvarianten zu haben, hat ja was.

## Spachteln - schleifen - spachteln - schleifen

**Laminieren:** für eine erfahrene Hausfrau nicht so schwierig, ist wie Kuchen backen. Man mischt verschiedene Zutaten zusammen, drapiert alles sorgfältig in eine Form und schiebt es in den Backofen. Die beiden Hälften wurden zusammengefügt und vertikal getrennt. Inzwischen hatten wir auch den Bajonettring von Christian bekommen, der mit Hilfe einer Mülltüte eingeklebt wurde. Das machte ich natürlich genau nach den Anweisungen des technischen Leiters dieses Bauprojektes.



"Hier hast du Messingblech, säg schon mal die Teile für die Ruder und Heckflossen aus", so ging es weiter. Winzig kleine Teile, nicht das ich was gegen das Sägen hätte, nein, aber zum Sägen bevorzuge ich eine anständige Kettensäge, die schafft wenigstens was

weg. Ging leider nicht, also ein großes Paket Pflaster sicherheitshalber auf die Werkbank gestellt und losgesägt. Danach mussten die Teile gefeilt werden, ich wusste nicht, dass wir so viele verschiedene kleine Feilen besitzen.

Während ich mich noch mit den vielen kleinen Teilen abmühte, begann Hans-Jürgen einen Kolbentank für das Boot zu bauen. Durch das sehr große Oberdeck braucht man einen 600ml Tank. Das hätte ich nie hingekriegt.

Die Heckteile wurden verlötet und angeklebt. Und erstaunlicherweise sah es danach wie beim Original aus. Als nächstes musste das Oberdeck gebaut werden. Also wieder sägen, Spanten anpassen und da drauf das Oberdeck aus Platinenmaterial. Dann kamen die Seitenteile, die sollten möglichst elastisch sein, weil sie an den Spanten angeklebt werden mussten.



Sie wurden aus dünnen laminierten Platten geschnitten. Es ist etwas beulig geworden, nobody is perfect. Nachdem das Deck angepasst worden war musste der Turm konstruiert werden. Wieder wurde eine Form gemacht und die Essensplanung den Bauarbeiten angepasst. Wenn laminiert wird darf es nichts aus dem Backofen geben.

Nachdem alles zusammengeklebt war sah das Boot dem Original schon etwas ähnlicher. Natürlich hat so ein alter Kahn jede Menge Decksaufbauten, also sägen - feilen, die Teile wurden noch kleiner. Immerhin, die Schäden an meiner rechten Hand nahmen aufgrund der Übung stetig ab. Lippen, Poller, Luken wurden aufgeklebt, das Periskop, die Kompasssäule und das Steuerrad angebracht. Dann mussten 30 Relingstützen gerade eingeklebt werden. Das mir, Geradität ist nicht gerade meine Stärke, mit einer Hilfskonstruktion hat es dann halbwegs geklappt.

### **Grundierung drauf und es sah schon ganz gut aus.**

Der Kolbentank war fertig und auch der Rest des Innenlebens. Nachdem die Technik eingebaut war kam die Stunde der Wahrheit, das Boot wurde ins Wasser gesetzt. Es schwamm, aber wie... 30° Schräglage, immerhin die Technik funktionierte fabelhaft. Das Boot tauchte - und auch wieder auf - und es ist dicht.

Bleigießen war angesagt, wie ich den Gestank liebe. Blei ins Boot - Boot ins Wasser - Boot wieder raus - mehr Blei rein - Boot ins Wasser - Boot raus - Blei weiter nach vorn - Boot ins Wasser und so weiter, und so weiter ....., plötzlich lag es richtig, welch Wunder! Farbe, rot schwarz grau, völlig un-schwedisch, aber blau-gelb ist für ein U-Boot nicht so passend. Es waren noch Restbestände von Hans-Jürgens Bootsfarbe da, so konnte das Boot passend zu dem anderen lackiert werden. So, jetzt muss ich nur noch lernen mit dem Boot so zu fahren, das weder ich noch andere zu Schaden kommen. Also, wenn ihr mich mit dem Sender in der Hand seht ....



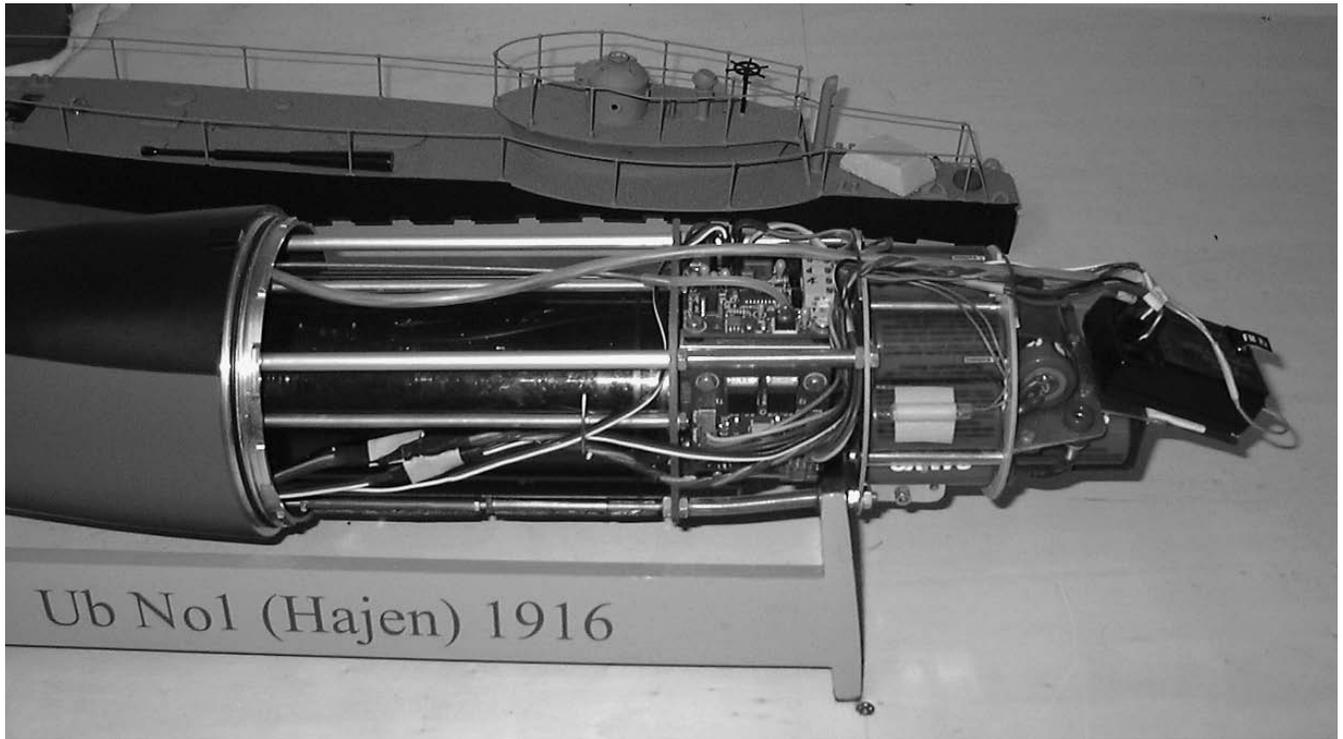
### **So nun zur Technik**

Nach einigen Probejahren beschlossen die Schweden nach dem bewährten Konzept von Hajen weitere Küstenboote zu bauen. Aus Hajen wurde die No 1. Die zweite Auflage des Modells bot die Möglichkeit einige technische Veränderungen gegenüber der ersten Ausführung einzubauen.

**Das Tauchsystem:** Das einfache offene System mit dem zusätzlichen Minitrimmtank arbeitet zuverlässig, bietet keinerlei Reserven falls doch mal ein bisschen Wasser eindringt. Der große Kolbentank war zwar nicht so leicht unterzubringen, bietet aber mit der Fail-Save Funktion der Kolbentank-

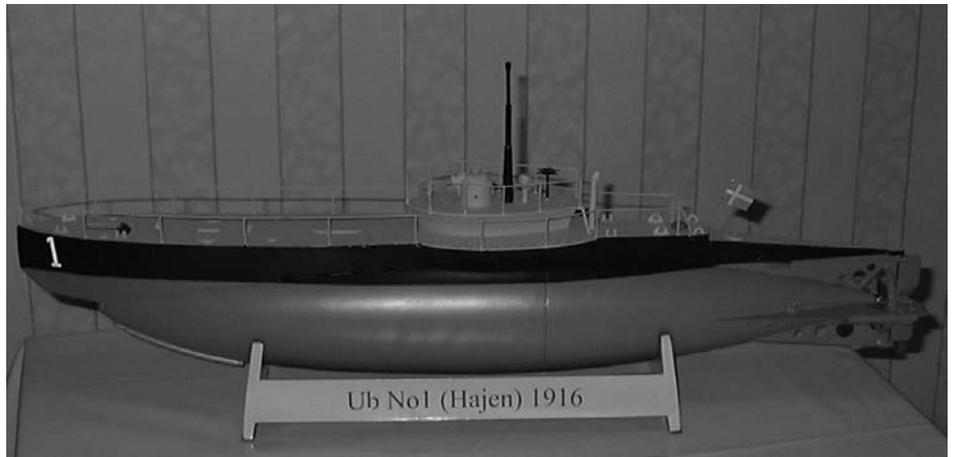
steuerung viel Sicherheit auch auf "hoher See" (Kiesteich bei uns 35m tief). Trotz der 80 mm Durchmesser lässt sich der Tank recht genau steuern. 15 Sek. Tauchzeit. Mit einer Übersetzung von 1:1,8 zur Drehzahl der Gewindestange und zwei Magneten als Geber für die Steuerung. Eine Verbesserung für das kleine Boot könnte noch ein Drehpoti am Sender und ein zweites Magnetpaar bringen. Vielleicht später. Zusätzlich zum einfachen Lageregler ist noch eine Tiefenregelung hinzugekommen. Das erhöht ebenfalls die Sicherheit im tiefen Wasser.





Geändert wurde auch das Ruder-  
gestänge. Während bei Hajen  
viele Umlenkungen für zu viel  
Spiel sorgen (geradeaus fahren ist  
sehr schwierig), geht bei der No 1  
das Gestänge direkt vom Ruder  
zum Servo. Fällt kaum auf. Die  
Größe der Ruderblätter ist gleich  
geblieben. Über Wasser würde  
auch die doppelte Größe die  
"lange Nase" nicht besser um die  
Kurve bringen.

Unter Wasser ist die No 1 immer  
noch recht wendig. Der Antriebs-  
motor macht ein paar Umdrehungen  
mehr. So macht sich der größere Dek-  
ksaufbau kaum bemerkbar. Mehr  
Schwierigkeiten machten die Decks-  
aufbauten jedoch beim Schwerpunkt in  
Überwasserlage. Erst nachdem wir



alles nach unten gebaut hatten was  
ging, legt sich das Boot nicht mehr  
flach. Auf einen außen liegenden  
Ballastkiel, den konnte man beim Ori-  
ginal von innen lösen, haben wir ver-  
zichtet.

Verschwunden ist bei der No 1 der  
Empfängerakku. Ebenfalls eine Ver-  
besserung der Betriebssicherheit. Die  
Vorsorgung übernimmt jetzt der Fahr-  
akku und der BEC des Fahrtenreglers.



Bild oben: Ein solches FK-Usschiff der „Charlie-I“-Klasse war in den  
späten 80er Jahren von der damaligen Sowjetunion leihweise Indien  
zur Verfügung gestellt worden.

Bild rechts: Das von Kapitänleutnant Günter Priem geführte Uboot  
U47 bei der Rückkehr in die Heimat nach dem Angriff auf den schwer  
gesicherten Flottenstützpunkt Scapa Flow. Hier passiert U47 die  
EMDEN.  
**Gefunden von Anton Kotecki.**

