



# Ein Rumpfabschnitt

Der Zusammenbau der Rumpfstruktur geht weiter: Ein rechter Rumpfabschnitt wird mit einer Metallplatte versehen und vor der dritten Sektion abnehmbar eingefügt.



## Ihre Bauteile im Überblick

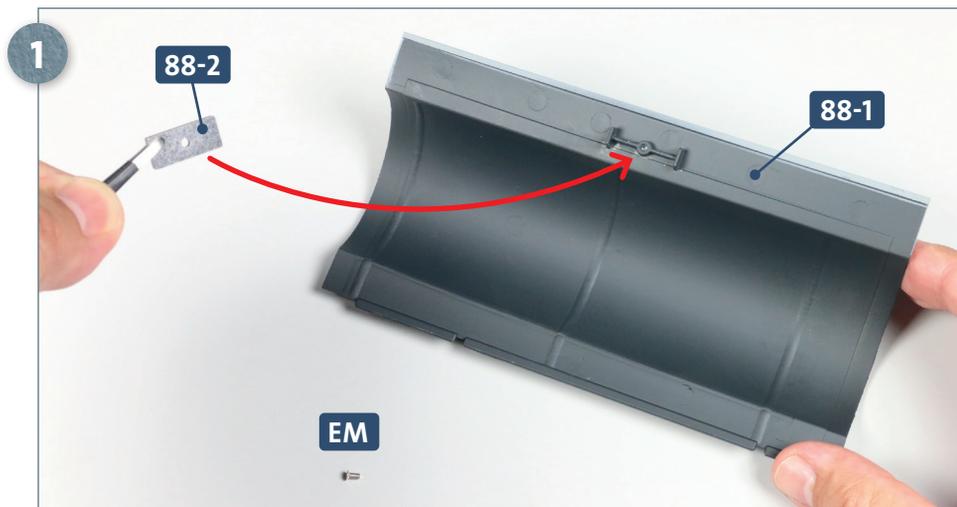
Teilenummer	Name	Material
88-1	rechter Rumpfabschnitt	Zink
88-2	Metallplatte	Stahl



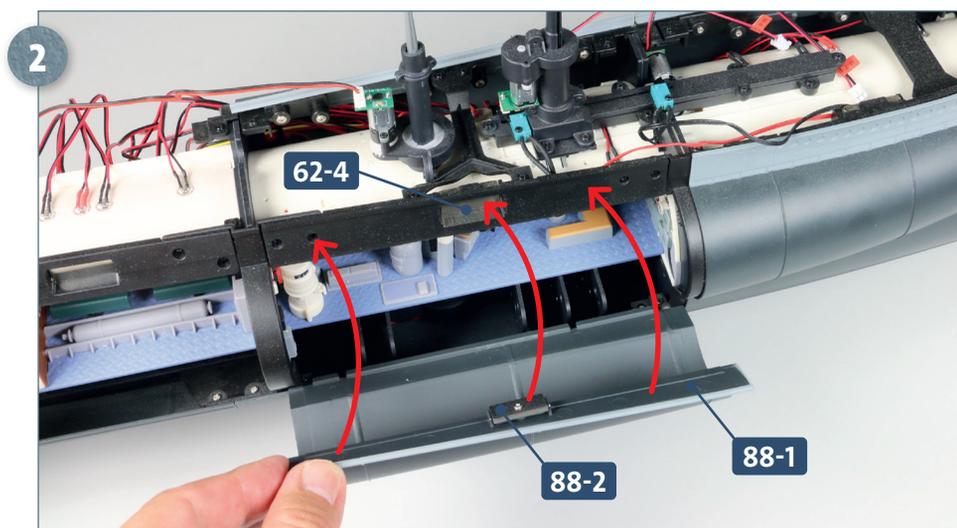
## Schrauben

Typ	Anzahl	Abmessungen
EM	1 + 1	2,0 x 4 mm (PWD)

## SCHRITT 1 → Anbringen des Rumpfabschnitts

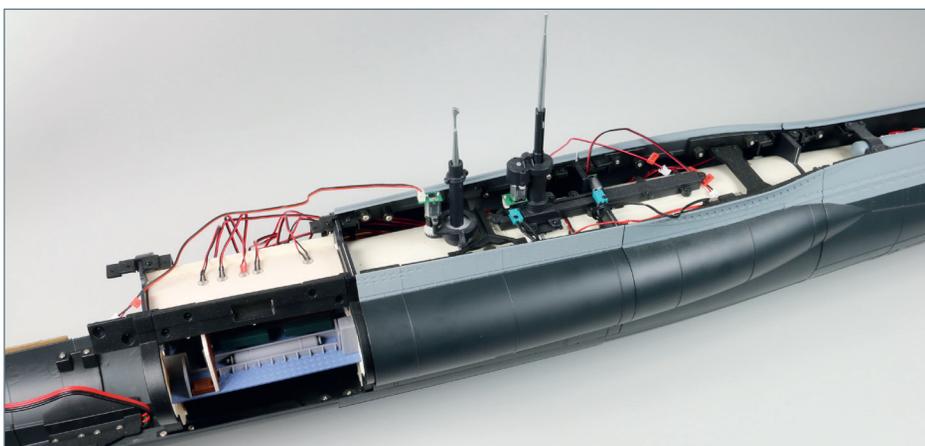


Legen Sie den Rumpfabschnitt **88-1**, mit der Innenseite nach oben, und eine Schraube **EM** auf Ihre Arbeitsplatte. Nehmen Sie die Metallplatte **88-2** und führen Sie sie zur Aufnahme am Rumpfabschnitt, wie es der Pfeil andeutet. Fixieren Sie die Metallplatte mit der Schraube **EM** (Detailbild).



Stellen Sie die Rumpfstruktur so auf Ihre Arbeitsplatte, dass Sie Zugriff auf deren rechte Seite haben. Platzieren Sie die Lippe unten am Rumpfabschnitt **88-1** auf der Kante des Rumpfabschnitts unter der dritten Sektion. Kippen Sie **88-1** so nach oben, dass die Metallplatte **88-2** am Magneten **62-4** sitzt, wie es der mittlere Pfeil andeutet.

## DAS BAUERGBNIS



**Der dritte abnehmbare Rumpfabschnitt wurde auf der rechten Seite der Rumpfstruktur angebracht.**



Deutsches Typ-VII-Boot auf See. Auf dem Rückmarsch von U 96 Anfang Dezember 1941 ereignete sich ein bemerkenswerter Zwischenfall.



## Gefährliches Geplänkel

Ein Passagierdampfer kam U 96 buchstäblich spanisch vor. Nur viel Glück bewahrte die *Cabo de Hornos* vor dem Untergang.

**M**it der Meldung des Geschehenen an den B.d.U. ließ sich Kapitänleutnant Lehmann-Willenbrock offenbar Zeit, bis sein Boot aus dem Größten heraus war. Erst um 14.33 Uhr setzte der wachhabende Funker einen Spruch in lakonischer Kürze ab: „In Nacht zum 1. Dezember in CG 9585 von Doppeldecker zwei Bomben, tauchklar für geringe Tiefen. Rückmarsch. Qu. 88 in Qu. 94, 97 und östlich starke Luftüberwachung. Einzelner Bewacher. Halte während heller Mondnacht operieren dort aussichtslos.“

### Mit Scheinwerfer Dampfer gestoppt

Das war alles. Trotz Schäden an Sehrohr, Geschütz, Bunkern, Batterien und eingeschränkter Tauchfähigkeit bestätigte der

Kommandant die Einsatzfähigkeit seines Boots. Nach wie vor war U 96 alles andere als ein zahnloser Grauer Wolf: alle Torpedorohre unversehrt, Aale genug an Bord und das Angriffsehrohr im Kommandantenstand intakt. Da ein Operieren im gut bewachten Gebiet bei Tage und im hellen Mondlicht mehr Risiken als Chancen barg, nutzte Lehmann-Willenbrock die Zeit von 17.04 Uhr bis 20.58 Uhr für Reparaturen an den Batterien bei Unterwasserfahrt.

Das KTB verrät nicht, wann genau U 96 wieder auftauchte, aber in den Morgenstunden des 3. Dezember 1941 stampfte es bei guter Sicht durch die mäßig bewegte See. Um 05.38 Uhr rief die Alarmklingel alle Mann auf Gefechtsstationen – Dampfer in Sicht in 240 Grad!

Das Schiff fuhr zwar hell beleuchtet, hatte Passagieraufbauten und wies spanische Hoheitsabzeichen auf. „Größe und Kurs“ weckten bei Lehmann-Willenbrock jedoch Argwohn. Mit dem Signalscheinwerfer auf der Brücke, bedient von einem der Funker, forderte er den auf 12.000 BRT geschätzten Dampfer zum Stoppen auf. Dieser kam der Aufforderung nach und blinkte seinen Namen zurück: *Cabo de Hornos*, zu Deutsch Kap Horn.

### Botschaft in Spanisch

Offenbar trug er seinen Namen zu Recht: Obwohl er das stürmische Kap an der Südspitze Feuerlands dazu nicht umrunden musste, bediente er die Südamerika-Route vom nordspanischen Bilbao über den Atlantik nach Buenos Aires und zurück. Dieses Detail wusste Lehmann-Willenbrock zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht.