

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 37 (1943)
Heft: 3

Artikel: Als Koch auf einem U-Boot
Autor: Hepp, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-926065>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Als Koch auf einem U-Boot.

Der Erzählung seien folgende Erläuterungen vorausbemerkt:

Bug = Borderteil eines Schiffes.

Dock = Hafenbecken. In den Trockendocks wird das Wasser ausgepumpt, damit man die Außenseite des Schiffes flicken und bemalen kann.

Periskop = eine Art Fernrohr, das vom Unterseeboot über das Wasser hinaufreicht. Mit dem Periskop kann man das Meer ringsum nach feindlichen Schiffen absuchen.

Torpedo = Sprengkörper zum Zerstören von Schiffen. Torpedieren oder torpillieren = mit Torpedos in die Luft sprengen, versenken.

Tanker = Schiff mit großen Behältern für Benzin oder Öl.

Nammen = Die gepanzerten Schiffe haben unten einen großen Sporn; fahren sie über ein U-Boot hinweg, reißt der Sporn seine Wand auf; das Wasser dringt ein, und das Boot sinkt.

Geschwader = mehrere Schiffe, die unter einheitlicher Leitung fahren.

Flut und Ebbe. = Täglich sinkt und steigt das Meer zweimal. Am Aermelmeer sah ich das Meer zur Zeit des Vollmondes um 12 Meter steigen.

Rum = Schnaps aus Zuckerrohr. Jamaika ist eine Insel in Westindien die viel Zuckerrohr und Schnaps ausführt.

Patrouille = Streifwache; kleine Abteilung, welche das feindliche Gelände absucht; Vorposten, welche zur Aufklärung ins feindliche Gelände eindringen.

Ein Schweizer, H. E., erzählt: Ich war Koch auf einem englischen Frachtschiff. Der Dienst war mir verleidet. Kollegen hatten mir von den U-Booten (Unterseebooten) erzählt. Da sei es interessant. Da bekomme man auch einen höheren Lohn: $10\frac{1}{2}$ Schilling oder etwa 13 Franken täglich. Also meldete ich mich für ein U-Boot.

Ich fand sofort Anstellung auf U 626. Zuerst schaute ich mein neues „Heim“ in und auswendig an. U 626 ist ein ganz neues U-Boot, 270 Fuß oder etwa 70 Meter lang. In der Mitte trägt es einen turmartigen Aufbau. Oben steigt man durch eine Klappe ein. Der Turm kann hermetisch (luft- und wasserdicht) abgeschlossen werden.

Der innere Raum ist sehr eng. Durch die Mitte führt ein schmaler Gang wie in einem Eisenbahnwagen. Zuvortherst liegt der Torpedoraum. Dahinter sind die Schlafstellen für die Mannschaft eingerichtet. Da gibt's nur schmale Betten, immer drei übereinander. Nebenan, durch einen Vorhang getrennt, liegt die Kesse. So nennt man auf dem Schiff das Eßzimmer.

Der Maschinenraum nimmt den größten

Platz ein. Er befindet sich in der Mitte, wo das Schiff am breitesten ist. Zuhinterst liegt die Küche. Sie ist nur etwa doppelt so groß wie eine Telephonkabine.

Die Besatzung zählt 57 Mann. Sie ist in drei Schichten eingeteilt. Jede Schicht hat vier Stunden Wache und nachher acht Stunden frei. In der Freizeit wird viel gelesen und Karten gespielt. Der Dienst ist also nicht streng. Er darf es auch nicht sein. Wer streng arbeitet oder sich schnell bewegt, atmet rasch und tief; er braucht viel Luft. In einem U-Boot ist aber nur sehr wenig Raum. Darum darf man die Luft nur sparsam verbrauchen. Jedes U-Boot führt flüssigen Sauerstoff in Stahlflaschen mit. Mit Sauerstoff kann man die verbrauchte Luft erneuern.

Am folgenden Abend mußte ich antreten. Wir fuhren langsam auf dem Mittelmeer nach Osten. Der Kommandant erlaubte uns, eine halbe Stunde an Deck zu gehen. Es war eine herrliche Mondnacht. Ein lauwarmes, salziger Wind strich über das Schiff. Wie wohl tat uns die frische Luft!

Schon nach einer Viertelstunde tauchten Lichter auf. Da wurden wir wieder hinunter befohlen. Die Klappe am Turm wurde verschlossen und fest zugeschraubt. Langsam glitten wir in die Tiefe. Bald hörte ich den Befehl: Auf die Posten! klar zum Gefecht. Ein unheimliches Gefühl kam über mich. Ich stellte mich an den elektrischen Herd. Denn ich sollte das Hauptmahl bereiten, das immer in der Nacht eingenommen wird. Aber ich war unfähig zu denken.

Es herrschte tiefe Stille. Niemand sprach. Alle lauschten. Nach und nach hörten wir das Summen eines nahenden Schiffes. Der Befehl zum Aufstieg kam. Der Kommandant setzte sich ans Periskop. Er wand es hoch, bis es etwa 30 Zentimeter über das Wasser ragte. Plötzlich pfiff er halblaut vor sich hin. Die Matrosen im Torpedoraum sahen einander ernst an. Sie kannten die Befehle, die nun zu erwarten waren. Wirklich, gleich darauf ertönte es: Torpedo eins und zwei zum Schuß! Sie schoben die schweren Geschosse in die Rohre. Schon nach einer halben Minute rissen sie zurück: Beide Rohre fertig! Der Maschinist stoppte die Fahrt. Eine halbe Drehung brachte die Rohre in die richtige Stellung. Mir schien, es vergehe eine Ewigkeit. Da ertönte der weitere Befehl: Erstes Rohr feuern! Und wenige Minuten später: Zweites Rohr feuern!

Bald nachher wurde unser Boot von einer mächtigen Explosion geschüttelt. Eine zweite, noch gewaltigere Erschütterung folgte. Meine Kochtöpfe rutschten vom Herd hinunter. Am Periskop saß jetzt der Lieutenant. Er verkündete: Beide Schiffe getroffen! Beides Italiener! Das erste ein Tanker! Das zweite ein Frachter! Das war ein schöner Erfolg. Ich dachte: Jetzt wird wohl ein Rum erlaubt sein. Jeder erhielt ein Glas „Jamaika“.

Unser Boot blieb untergetaucht. Nur das Periskop ragte über das Wasser hinaus. Wir durften einen Blick hineintun. Ich sah, wie fünf Rettungsboote vom Tanker abstießen. Der Vorderteil des Tankers lag schon im Wasser. Dem Frachter hatte der zweite Torpedo ein großes Loch in die Seite gerissen. Seine Mannschaft flüchtete sich ebenfalls in die Rettungsboote.

Wir zogen das Periskop wieder ein und setzten unsere Patrouillenfahrt fort. Nach dem Nachessen hörten wir wieder das Klopfen einer Schiffsschraube. Ein Dampfer war ganz nahe vorbeigefahren; fast hätte er uns gerammt. Ein Zusammenstoß wäre für uns gefährlich geworden. Er hätte unser Boot aufgerissen und wir wären gesunken. Sofort gingen wir einige Meter tiefer. Nun fühlten wir uns wieder sicher.

Später erhielten wir von einem Kriegsschiff den Befehl, nach Malta zu fahren. Dort stößt ein feindliches Geschwader mit englischen Schiffen zusammen. Wir waren aber weit weg und kamen zu spät. Doch war die Luft noch nicht rein. Von Norden her flog ein deutscher Bomber. Wir tauchten schnell unter und änderten den Kurs (die Fahrtrichtung). Beinahe wären wir versenkt worden. In der Nähe explodierten Geschosse. Unser Boot zitterte ordentlich.

Später richteten wir unsern Kurs auf Malta. Noch vor Nacht erreichten wir den Hafeneingang von Valetta. Dort hatten wir ein Mißgeschick. Unter unsern Füßen knirschte es plötzlich. Unser Boot lief auf Grund. Ein heftiger Stoß machte uns taumeln. Die Maschinen arbeiteten mit voller Kraft. Der Kommandant ließ rückwärts fahren. Es ging nicht. Nachher wollte er aufsteigen. Alles vergeblich. Wir blieben stecken.

Es war gerade Flutzeit. Unsere Offiziere sagten: Wir müssen warten bis Ebbe ist. Dann wird der oberste Teil des Schiffes sichtbar. Vielleicht sieht uns jemand und bringt uns Hilfe. Fünf Stunden mussten wir unten war-

ten. Das war eine schrecklich lange und bange Zeit.

Unsere Offiziere hatten recht gehabt. Um Mitternacht hörten wir am oberen Teil des Turmes heftig klopfen. Man hatte uns also gesehen und versuchte uns zu helfen. Wenige Minuten später kamen zwei Lastfähne und brachten uns an Land. Im Seemannsheim fanden wir Aufnahme. Dort erholteten wir uns bald von dem ausgestandenen Schrecken.

Sofort wurde versucht das Boot zu heben. Es lag 12 Meter tief. Sein Bug war zwischen den Überresten eines untergegangenen Schiffes eingeklemmt. Nach wenigen Tagen wurde es gehoben. Im Trockendock wurde es wieder feuerfest gemacht. Dann fuhren wir von neuem los.

Am neunten Tag nach unserer Abfahrt von Malta verfolgte uns ein italienischer Zerstörer scharf. Ein britisches Kanonenboot vertrieb ihn. In Gibraltar kam unsere L 626 wieder ins Trockendock. Es wurde dort gründlich repariert. Ich selber mußte wegen einer Verlezung ins Spital. Im Stillen war ich froh darüber. Denn so wurde ich von meinem Dienst unter Wasser erlöst. Eine Woche nach der Entlassung aus dem Spital kam ich mit andern Urlaubern in England an. Wenige Tage später meldete ich mich wieder auf einem Frachtschiff. Ich war gründlich geheilt von dem Versuch „Unterwasserloch“ zu werden.

Nach einem Bericht in der Thurgauer Zeitung:
Joh. Hepp.

Der Haussperling oder Spatz.

Auf dem Futterbrett vor dem Fenster geht es wieder einmal wild her. Da sind gewiß „nur“ Spatzen da. So denkt die Mutter und tritt ans Fenster. Wirklich, sie scharren und picken und flattern, daß viele Körner hinaus gespikt werden. Jeder sucht das beste Blättchen für sich zu erhaschen und pickt seinem Nachbarn das Körnchen weg. Alles Spatzen! Aller dieser Vögel Oberseite ist heller und dunkler braun gestreift, einige haben schwarze Rückenstreifen — das sind die Männchen. Über den Augen haben sie ebenfalls braune Augenstreifen und auf dem Scheitel einen dunklen, schieferfarbenen Flecken. An der Brust sind sie weißlich. Die meisten lassen sich nicht stören. Nur zwei fliegen fort oder hüpfen auf beiden Füßchen zugleich auf dem schneefreien