

7. Sekundärliteratur

Jahrbuch der alten Lateiner : Schola Latina.

Halle (Saale)

Berühmte Männer, die aus der Latina hervorgegangen sind

Nutzungsbedingungen

Die Digitalisate des Francke-Portals sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen für wissenschaftliche und private Zwecke heruntergeladen und ausgedruckt werden. Vorhandene Herkunftsbezeichnungen dürfen dabei nicht entfernt werden.

Eine kommerzielle oder institutionelle Nutzung oder Veröffentlichung dieser Inhalte ist ohne vorheriges schriftliches Einverständnis des Studienzentrums August Hermann Francke der Franckeschen Stiftungen nicht gestattet, das ggf. auf weitere Institutionen als Rechteinhaber verweist. Für die Veröffentlichung der Digitalisate können gemäß der Gebührenordnung der Franckeschen Stiftungen Entgelte erhoben werden.

Zur Erteilung einer Veröffentlichungsgenehmigung wenden Sie sich bitte an die Leiterin des Studienzentrums, Frau Dr. Britta Klosterberg, Franckeplatz 1, Haus 22-24, 06110 Halle (studienzentrum@francke-halle.de)

Terms of use

All digital documents of the Francke-Portal are protected by copyright. They may be downloaded and printed only for non-commercial educational, research and private purposes. Attached provenance marks may not be removed.

Commercial or institutional use or publication of these digital documents in printed or digital form is not allowed without obtaining prior written permission by the Study Center August Hermann Francke of the Francke Foundations which can refer to other institutions as right holders. If digital documents are published, the Study Center is entitled to charge a fee in accordance with the scale of charges of the Francke Foundations.

For reproduction requests and permissions, please contact the head of the Study Center, Frau Dr. Britta Klosterberg, Franckeplatz 1, Haus 22-24, 06110 Halle (studienzentrum@francke-halle.de)

Berühmte Männer, die aus der Latina hervorgegangen sind

Kapitän König

Mit dem Handels-Tauchboot nach Amerika

Von Friedrich Otto (Agenda Rudolph Herzog 1917)

Vor Jahren gab es in Kiel ein großes Geheimnis. Aus der großen verschlossenen Luftschiffhalle drang der Lärm von mächtigen Propellern, und bald tuschelte man hier und da, daß in der Halle ein gewaltiges Luftschiff schwebte, das dazu bestimmt sei, den Ozean als erstes Luftfahrzeug zu überqueren. An einem trüben Vorfrühlingstag fand dann auch die Taufe dieses gelben Ungeheuers statt. Leider zerschlug sich der Traum später wie eine große Seifenblase.

Dann kam der 1. Weltkrieg, und er brachte uns eine technische Großtat, ähnlich wie sie damals mit dem Luftschiff „Suchard“ geplant war. Diesmal aber keine Überfliegung des Atlantischen Ozeans, sondern eine Über- und Unterquerung des Meeres mit einem Handelstauchboot. Unzweifelhaft war der große Krieg der Urheber dieses Gedankens, und so wenig erfreulich der Weltkrieg ist, dessen blutige Stürme noch mit voller Gewalt über uns hinwegbrausen, so sehr ist er doch auch ein Förderer technischer Gedanken gewesen. Die friedliche Entwicklung des Schiffbaues hätte uns bestimmt so bald noch nicht die Stellung gebracht, die wir jetzt dem Kriege verdanken.

Noch bei Ausbruch des Krieges galt die Umfahrung Englands mit einem Tauchboot als eine staunenswerte Leistung. Mit Recht; denn die friedlichen Manöver hatten nie Anlaß gegeben, das Letzte aus den kleinen Kriegsschiffen herauszuholen. Später erlebten wir Anfang 1915 das Erscheinen deutscher Tauchboote in den Dardanellen. Seit jener Zeit haben jene Boote nicht aufgehört, sich wie Delphine im Mittelmeer zu tummeln. Selbst im Schwarzen, ja im Weißen Meer zeigte sich die „Wasserpest“, wie die Briten in ihrem maßlosen Ärger die deutschen Unterseeboote nannten.

Im Jahre 1915 wurde auch der große Gedanke geboren, ein Handelstauchboot zu bauen und es über die 4000 Seemeilen lange Bahn von Bremen nach dem amerikanischen Gestade zu senden, und vor wenigen Wochen sind wir Zeugen des historischen Ereignisses gewesen. Der Gedanke lag nach den Leistungen unserer Kriegstauchboote allerdings nahe, aber immerhin fehlte noch der Kolumbus, der den Gedanken in die Tat umsetzte. Eigentlich waren es diesmal sogar zwei Kolumbusse, die die große Tat vollführten; denn sowohl in Bremen wie in Essen kam eine Gruppe führender Industrieller gleichzeitig und unabhängig auf den gleichen Gedanken. In Bremen waren es die Herren Lohmann, Heineken und Stapelfeldt, und in Essen die Herren vom Hause Krupp, die den kühnen Gedanken faßten, Tauchboote für den Verkehr zwischen Deutschland und Amerika zu bauen und damit eine Bresche in die englische Blockade zu legen. Selbst-

verständlich wurde Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. von dem Plane verständigt, und wie in allen Dingen fanden die Unternehmer in dem Monarchen einen begeisterten Förderer.

Wieder hatte Kiel sein großes Geheimnis. Diesmal aber wurde das Schweigen von niemandem, der darum wußte, gebrochen, und schon nach sechs Monaten konnte die Germaniawerft das kleine, aber zu großen Taten berufene Tauchboot „Deutschland“ vom Stapel lassen. Es war nur 65 Meter lang und an der breitesten Stelle 9 Meter breit, verdrängte 2000 Tonnen Wasser und konnte eine Ladung von 800 Tonnen fassen.

Das ist eine ganz große Leistung. Allerdings besaß das Tauchboot keine Torpedos und keine Torpedokammer, die auf den Kriegs-Unterseebooten soviel Raum wegnehmen. Es war überhaupt ganz als friedliches Handelsboot gebaut, und all sein verfügbarer Raum war dazu bestimmt, Handelsfracht zu übernehmen.

Das Tauchboot führte demgemäß auf seiner Fahrt die deutsche Handelsflagge und die Flagge seiner Gesellschaft, der am 8. November 1915 im Register eingetragenen „Deutschen Ozean-Reederei G.m.b.H.“. Zum Führer des Bootes wurde Kapitän König, ein Schüler der Franckeschen Stiftungen, bestimmt, der als ganz besonders kundig in den amerikanischen Gewässern galt und seine Aufgabe auch ausgezeichnet gelöst hat. Er ist übrigens erst 49 Jahre alt und gehört mit ganzem Herzen seinem Seemannsberufe an.

Viel Zeit zum Ausprobieren des neuen Fahrzeuges blieb dem ersten deutschen „Tiefseekapitän“ nicht, und nach mehreren Probefahrten mußte das große Wagnis angetreten werden. Es ist bekannt, daß die Hauptladung der „Deutschland“ in deutschen Farben bestand, an denen Amerika große Not litt, weil kein anderes Volk in der Lage ist, die echten deutschen Farbstoffe nachzumachen. Auch wurde seitens der deutschen Regierung die Ausfuhrerlaubnis für Salvarsan, Aspirin und Phenacetin erteilt, und man kann wohl sagen, daß die Deutschen durch dies Entgegenkommen feurige Kohlen auf dem Haupte der Amerikaner gesammelt haben, denn an all diesen wichtigen Arzneimitteln litt Amerika ebenfalls großen Mangel.

Aus diesem Grunde ist es auch begreiflich, daß die Kunde von dem glücklichen Eintreffen eines deutschen Handelsbootes in Amerika wie eine Bombe einschlug. Die Kunde kam so plötzlich, daß der einzigen Zeitung New Yorks, die an dem betreffenden Sonntagabend die Nachricht brachte, allgemein nicht geglaubt wurde.

Dennoch war schon wochenlang in Amerika das Gerücht verbreitet gewesen, daß ein deutsches Tauchboot auf dem Wege von Deutschland nach Amerika sei; aber das Ganze wurde nur für einen Bluff gehalten. Um so größer war der Schreck, den der Lotsenkapitän von Baltimore bekam, als er plötzlich von der aus der Tiefe auftauchenden „Deutschland“ um seine Lotsendienste angerufen wurde. In den frühen ersten Stunden des Sonntags war es da und verlangte die sichere Führung über die elf Seemeilen lange, an Sandbänken reiche Strecke durch die Chesapeake-Bai.

Und am Mittag lag das Boot sicher auf der Reede von Baltimore. Die Sanitätspolizei erschien und auch die Zeitungsleute zückten ihre Bleistifte, während der Mann am Scheinwerfer der „Deutschland“ den Photographen mit seinem Lichtkegel die neugierigen Platten verdarb. Auf Verlangen der erbosten englischen Botschaft kam auch die hohe amerikanische Polizei und prüfte die „Deutschland“ auf Herz und Nieren, ob sie auch wirklich ein Handelsboot sei und nicht etwa, wie die englische Regierung behauptete, ein verkapptes Kriegsschiff. Es wurden denn auch nur fünf Pistolen und ein Raketenapparat an Bord gefunden, und damit war der Beweis geliefert, daß die „Deutschland“ ein Handelsboot war und kein Kriegsschiff.

Es versteht sich, daß die deutsch-amerikanischen Zeitungen in erster Linie das Ereignis gebührend feierten. Kapitän König wurde befragt und von allen Seiten photographiert, soweit er es nicht verhindern konnte. Die Fahrt der „Deutschland“ war der Gegenstand zahlreicher Artikel, und das führende deutsch-amerikanische Blatt, die New Yorker Staatszeitung, brachte folgende reizende Skizze über eine Begegnung, die die „Deutschland“ auf hoher See hatte:

„Alles scheint Ruhe und Frieden. Plötzlich aber fliegt das Glas an die Augen des wachhabenden Offiziers.

Dort hinten, in weiter Ferne noch, kräuselt es sich wie der leichte Rauch eines Dampfers. Langsam wird er deutlicher, und durch das Glas kann man schon die Masten erkennen.

Schnell ruft der Wachhabende einige Worte durch das Sprachrohr in den Turm, und der Kommandant taucht aus dem Schiff neben ihm auf.

Sofort hat sein scharfes Auge die Lage erfaßt: es ist ein Kriegsschiff, das daherschwimmt.

Blitzschnell haben sich die Entschlüsse geformt, ein Druck auf einen Knopf, und jäh gellen die Alarmglocken ihren Ruf durch das ganze Schiff.

Ein Schieben und Drängen der Mannschaften nach den Einsteigeschächten entsteht, und im Augenblick ist das Deck leer; nur im Turm verbleiben noch zwei, der Kapitän und sein Wachoffizier. Jetzt verschwindet auch dieser und schwingt sich hinab zu seinem Posten am Tiefensteuer.

Noch einmal schaut der Kapitän in die Runde, dann folgt er ihm in die Tiefe.

Klar schallt es durch den Raum: „Das Turmluk ist geschlossen!“

Eine Sirene heult, und langsam sinkt der stählerne Riesenfisch in sein ureigenstes Element, während sein Zyklopenauge sich gleichzeitig in die Höhe über die Wasserfläche reckt, um in die Runde zu spähen. Der Kapitän beobachtet durch das Periskop den Horizont.

„Auf dreißig Meter gehen“, kommt das Kommando, und automatisch, eins in das andere greifend, wird der Befehl ausgeführt.

Totenstille herrscht in der Zentrale.

Alle geistigen und körperlichen Kräfte der Mannschaft konzentrieren sich auf die Arbeit.

Stetig senkt sich das Boot. Bald verschwindet das letzte Empfinden der Bewegung des Meeres. Nur ein leichtes Zittern von den Motoren und Propellern am Heck geht noch durch den stählernen Leib, sonst scheint alle Unruhe verschwunden.

Ruhig und sicher gleitet das Schiff dahin durch die von der Sonne durchleuchtete saphirblaue Flut, die den Turm durch seine dicken Glas-scheiben mit einem unterirdischen, zauberhaften Licht übergießt.

Bis zum Bug und Heck ist das ganze Schiff in jeder Einzelheit zu beobachten.

Tümmler reiben ihren Leib vorn an der stählernen Wand; feine Blasen, die sich wie Perlenschnüre vom Rumpf lösen, schwimmen an den runden Scheiben vorbei.

Ganz still ist es, und jeder gibt sich dem Genuß der Augenblicke hin, da der Zauber des Unterwasserlebens erwacht und alle Sinne umspinnt.

Märchenbilder steigen auf, vom versunkenen Vineta, dessen silberne Glocken noch immer zur Kirche rufen, von Undine und dem Nibelungenschatz im Rhein, den Wassernixen bewachen.

Mancher denkt an Jules Verne, aber das Erdachte verblaßt vor dem Erlebten.

Wer kann die Gegensätze, die hier im engen Raum sich stoßen, in Worte fassen? Wer dieses Bild aus Hölle und Paradies, aus der beißenden, lärmenden Glut des Maschinenraums und der kühlen Stille dieser blauen Grotte im Turm malen?

Gefahr lauert oben.

Da heißt es Vorsicht, sich nicht ins Uferlose verlieren. Jeder Nerv ist gespannt; jeder steht, auf das Kommando bereit, an seiner Station, an dem ihm angewiesenen Platz, den nur er ausfüllen kann und darf, und den er ausfüllt, ganz gleich, was um ihn herum vorgeht.

Von Zeit zu Zeit durchbricht ein knappes, helles Kommando die Stille.

Der Kapitän steht noch immer am Hörer und lauscht. . . Jetzt scheint er zufrieden zu sein.

„Auf zwölf Meter Tiefe gehen“, kommt es von seinen Lippen, und der schlanke Leib des Riesenfisches hebt sich langsam wieder empor.

Der durch die Turmluken fallende blaue Schein wird goldiger, heller; das tiefe Atmen des Meeres, von dem man da unten nichts mehr gespürt hat, macht sich wieder bemerkbar. Dampf setzen die Maschinen ein und treiben den Wasserballast mit lautem Geräusch durch den Boden.

Luken auf! Und durch die Einsteigeschächte blickt blau der Himmel in die Tiefe des Bootes.

Alles drängt wieder an Deck. Die Menschen jubeln dem Lichte zu!“ —

Das Bordbuch der „Deutschland“, der Bericht des Kapitäns König, enthielt jedoch keineswegs Nachrichten von Abenteuern irgendwelcher Art. Genau genommen war der Aufenthalt in Baltimore für die „Deutschland“ gefährlicher als die ganze Überfahrt, denn das Schiff konnte jederzeit das Opfer eines heimtückischen Anschlages werden. Kapitän König ordnete

daher die strengste Bewachung an und auch Detektive behüteten das kostbare Schiff. Um der sicherlich nicht böse gemeinten Zudringlichkeit vieler Besucher zu wehren, wurde die „Deutschland“ sogar eine Zeitlang mit großen Segeltüchern gegen alle neugierigen Blicke geschützt. Selbstverständlich war das Tauchboot von Spionen umgeben, die besonders über die Art des Bootes, den Weg, den es genommen, den Tag der Abreise usw., etwas erfahren wollten. Aber alle Versuche scheiterten an der Vorsicht der Mannschaft.

Dennoch erfuhr die Öffentlichkeit manches Interessante aus dem Leben der Tauchbootfahrer. Bei großem Nebel, wenn ein Zusammenstoß mit anderen Schiffen zu befürchten war, oder bei schwerem Wetter, wenn die kleine „Deutschland“ gar zu sehr von den groben Seen hin und her geworfen wurde, suchte der Kapitän die ruhige Tiefe auf. Hier konnte die „Deutschland“ in völliger Sicherheit ihren Weg nehmen. Die Insassen des Tauchbootes waren auch in der Lage, den Lärm zu hören, den die Schrauben der Dampfer verursachten, die über die „Deutschland“ hinwegfuhren oder ahnungslos in seiner Nähe vorbeikamen. Es ist sogar behauptet worden, daß man an Bord der „Deutschland“ das Fluchen eines englischen Offiziers gehört habe. Völlig ausgeschlossen ist dies nicht, wenn auch nicht sehr wahrscheinlich.

Kapitän König hat in einem amerikanischen Interview auch kein Hehl daraus gemacht, daß er den Weg durch den Kanal genommen habe. Diese Fahrt dauerte drei Tage. Wiederholt wurden feindliche Kreuzer und Zerstörer angetroffen, jedoch nie in ganzen Gruppen, sondern stets nur vereinzelt. Das Auftreten in ganzen Verbänden haben die deutschen Kriegstauchboote den Engländern gründlich verleidet. Kapitän König erzählte auch, daß es durchaus unnötig sei, bei Sichten eines fremden Schiffes gleich die Meerestiefe aufzusuchen. Es genügt häufig eine Änderung des Kurses; denn das kleine, niedrige, ohne Rauch fahrende U-Boot sieht wohl den großen Dampfer, dieser aber nicht das Tauchboot. Im Falle der Gefahr aber kann die „Deutschland“ innerhalb zweier Minuten unter der Meeresoberfläche verschwinden. Es erfolgt in diesem Falle der Befehl zum Tauchen. Sofort wird der gesamte Aufbau an Deck entfernt. Das Geländer, die Antenne, die Persenningleinwand des Kommandoturms werden verstaut. Dann werden alle Luken geschlossen und die Ventile der Tauch- oder Haupttanks geöffnet. Das Meereswasser stürzt in die Tanks, das Tauchboot wird schwerer und schwerer, und schließlich genügt ein Druck des Tiefenstellers, um das Boot ganz in die Tiefe zu nehmen. Noch in zwölf Meter unter der Meeresoberfläche kann man die Vorgänge auf dem Meere durch das Sehrohr beobachten.

Einer der amerikanischen Berichterstatter fragte den Kapitän König, auf welche Weise er die waagerechte Lage des Tauchbootes unter Wasser erziele. Aus der Antwort des Kapitäns ist zu entnehmen, daß das Schiff zwei Gleichgewichts-, oder wie der Seemann sagt, Trimm tanks besitzt. Der eine liegt vorn, der andere hinten im Schiff, und beide sind durch eine

Röhre miteinander verbunden. Sinkt das Schiff vorn, so wird aus dem vorderen Tank so lange Wasser in den hinteren Tank gepumpt, bis das Gleichgewicht wiederhergestellt ist, und umgekehrt. Die Tätigkeit der Pumpe wird natürlich automatisch erledigt, denn unmöglich kann ein Mensch bei den fortwährenden Schwankungen des Tauchbootes eingreifen.

Die Methoden sind verschieden. Meistens wird eine Quecksilbersäule dazu benutzt, die beim Sinken oder Heben des Vorderschiffes steigt oder fällt und dadurch einen elektrischen Kontakt schließt, worauf die Pumpe ihre Tätigkeit beginnt oder einstellt. Insgesamt vermag die „Deutschland“ vier Tage und Nächte hintereinander unter Wasser zu bleiben. Sie kann während dieser Zeit auf dem Grunde des Meeres liegend sich ausruhen, wenn der Grund nicht allzu tief ist. Kapitän König hat keine näheren Angaben darüber gemacht, wie oft und wie lange die „Deutschland“ getaucht ist; doch läßt eine seiner Bemerkungen darauf schließen, daß das Tauchboot von der 4200 Seemeilen langen Strecke höchstens 200 oder gar bloß 100 Seemeilen unter Wasser fuhr.

Ebenso glücklich wie die Hinreise verlief die Rückreise, obwohl von Seiten unserer Feinde alles aufgeboten worden war, um die „Deutschland“ abzufangen und zu vernichten. Seitens des Kapitäns König waren aber auch alle Vorsichtsmaßregeln getroffen worden, um jeden Zwischenfall vor der Abreise zu verhüten. Netze und Drähte, selbst unter Wasser, schützten die „Deutschland“ vor ungebetenen Gästen. Das Heer feindlicher Späher mehrte sich von Tag zu Tag, und es war bekannt, daß draußen vor der Chesapeake-Bai feindliche Schiffe kreuzten, um der „Deutschland“ aufzulauern. Aus einem aufgefangenen feindlichen Funkspruch konnte man später entnehmen, daß nicht weniger als 35 feindliche Schiffe sich an der erfolglosen Jagd auf das erste deutsche Handelstauchboot beteiligt hatten. Zudem hatte die englische Regierung alles aufgeboten, um die Ausfahrt der „Deutschland“ nach der Heimat zu verhindern.

Sie hetzte den amerikanischen Konstrukteur Simon Lake auf, Ansprüche wegen Patentverletzung gegen die „Deutschland“ zu erheben. Nach einer Rücksprache mit Kapitän König gab Lake jedoch seine Bemühungen als unnütz auf. Die englische Regierung verlangte ferner, daß die „Deutschland“ nicht ausfahren dürfe, weil ihre Rettungseinrichtungen nicht den amerikanischen Gesetzen entsprächen. Man kann daraus entnehmen, wie edelmütig die englische Regierung um das Wohl und Wehe der deutschen Besatzung des Handelstauchbootes bemüht war. Aber alle englischen Intrigen scheiterten, und selbst der Versuch eines „harmlosen“ englischen Dampfers, die „Deutschland“ im Hafen von Baltimore aus „Versehen“ zu rammen, scheiterte an der deutschen Wachsamkeit.

Eines Tages war die „Deutschland“ weg! Es war am 2. August.

Ein gewaltiger Nebel bedeckte die Chesapeake-Bai und das Viktoria-Vorgebirge, wo an der amerikanischen Hoheitsgrenze die feindlichen Schiffe hin- und herrasten, um die „Deutschland“ zu fangen. Der Feind schäumte vor Wut. Denn erstens verlor er nun all die schönen Wetten,

die 95:5 darauf gelaute hatten, daß die „Deutschland“ von den Engländern abgefaßt werden würde. Allein der englische Konsul in Baltimore hatte 50 000 Dollar verwettet. Aber dann das Wichtigere. Die „Deutschland“ hatte Gummi und Nickel an Bord, und all die kostbaren Güter entgingen den Engländern nun. Man muß bedenken, daß eine einzige Gummiladung der „Deutschland“ ausgereicht hätte, um 3000 Lastautomobile mit Vollreifen zu versehen. Die Wut der Engländer war maßlos, und eine englische Zeitung schrieb sogar: „Es sei schwer, nicht miteinzustimmen in das Hohngelächter der Welt.“

Der deutschfeindliche „New York Herald“ schrieb über die Ausfahrt der „Deutschland“: „Das Rätsel des geradezu meisterhaften Verschwindens der ‚Deutschland‘ ist gelöst. Es war ein unglaublicher Trick, dessen sich die ‚Deutschland‘ bediente. In der Kajüte des Kapitäns König soll dieser geniale Plan bei einem Glase Wein ausgeheckt worden sein. Die ‚Deutschland‘ ist nämlich gar nicht durch die Hampton Narrows gefahren, sondern durch die Delaware-Bucht. Man weiß, daß der Schlepper ‚Thomas F. Thimmins‘ mit dem Kapitän Hirsch und andere Dampfer die ‚Deutschland‘ umgaben und behüteten, so sehr, daß von dem Tauchboot beinahe nichts zu sehen war. Kapitän König benutzte nun das gräßlichste Nebelwetter, um seine Ausfahrt zu bewerkstelligen. Die ‚Deutschland‘ fuhr unter dem Schutz des Nebels bis dicht zur Mündung der Chesapeake-Bai, kehrte aber an einem bestimmten Punkt allein und unbemerkt um, während sich die Schlepper den Anschein gaben, als führten sie das Tauchboot weiter. Die Späher fielen auf diesen Trick herein und meldeten der draußen lauernden Flotte das Vorrücken der ‚Deutschland‘. In Wirklichkeit war das Tauchboot aber durch den Delaware-Kanal in die Delaware-Bai gelangt und von dort in die Tiefe des Ozeans gegangen, ohne ein feindliches Schiff gesichtet zu haben. Die vor der Delaware-Bai wartenden Engländer waren längst nach dem Virginischen Kap beordert worden, wo man die ‚Deutschland‘ anscheinend ankommen sah.“

Über die Rückfahrt hat Kapitän König so gut wie nichts verlauten lassen. Man weiß nur, daß die Fahrt zwanzig Tage dauerte; welchen Reiseweg die „Deutschland“ nahm, ist der Öffentlichkeit nicht mitgeteilt worden. Am 23. August, mittags gegen 1 Uhr, wurde die „Deutschland“ in der Gegend von Helgoland von den Herren der Ozean-Reederei aufs herzlichste begrüßt und empfangen, und durch ganz Deutschland zuckte wie ein elektrischer Freudenstrom die Kunde von dem Gelingen der kühnen Wikingerfahrt. Kein Feind hatte der „Deutschland“ etwas anhaben können, obwohl man jetzt noch erfuhr, daß acht englische Kriegsschiffe vor dem Virginischen Kap durch zahlreiche gemietete amerikanische Fischboote Fangnetze hatten auslegen lassen.

Die Fahrt des „Glückhaften Schiffes“ wurde in ganz Deutschland, besonders aber in Bremen, gebührend gefeiert.

Anmerkung: Als ich eines Tages erfuhr, daß Kapitän König in Gnadau, also nicht weit von Halle, wohnte, sandte ich ihm das Jahrbuch

„Schola Latina“ mit einer Einladung und mit der Bitte, vor den „Alten Lateinern“, in der Latina und in der Universität Vorträge zu halten.

Die „Alten Lateiner“ hatten die Freude, Kapitän König am 12. 1. 1933 in Halle zu begrüßen und von ihm einen interessanten Vortrag zu hören. Da die Zeitungen von diesem Vortrag ausführlich berichteten, konnte sich unser Freund kaum vor weiteren Einladungen retten.

Als Kapitän König einige Jahre später starb, haben auch Vertreter der „Alten Lateiner“ und Schüler der Waisenanstalt an der Trauerfeier teilgenommen. Insgesamt waren mindestens 500 Personen aus allen Teilen Deutschlands erschienen, um dem berühmten Kapitän König die letzte Ehre zu erweisen.

Kapitän König fand auf dem Friedhofe der Herrnhuter Brüdergemeinde seine letzte Ruhestätte. Wir aber sind stolz darauf, daß er aus der Latina hervorgegangen ist.

E. R.

Ulrich Haberland (1911-1919)

Vom Chemiker zum Unternehmer

Erschienen im Econ-Verlag, 1958. „Führungskräfte an Rhein und Ruhr“. (Juni 1958)

Wer ein Unternehmen wie die Bayer-Werke nach dem Zusammenbruch bei Kriegsende vor der Entflechtung und Demontage zu bewahren und zu seiner heutigen Bedeutung mit einem Jahresumsatz von annähernd 2 Milliarden DM und einer Gesamtbelegschaft von über 50 000 Köpfen zu bringen vermag, muß über eine gehörige Portion Vitalität verfügen. Professor Dr. phil. Dr. rer. nat. E. h. Ulrich Haberland, der Vorsitzende des Vorstandes der Farbenfabriken Bayer AG., Leverkusen, besitzt diese Vitalität und dazu einen unverwüßlichen Optimismus, mit dessen Hilfe er und seine Mitarbeiter den Berg von Schwierigkeiten und Hemmnissen überwand, die dem Wiederaufbau entgegenstanden. Durch diese Leistung hat Professor Haberland wesentlich dazu beigetragen, daß die deutsche Chemie wieder Anschluß an die Entwicklung in der übrigen Welt gefunden und ihre frühere Geltung größtenteils wieder zurückgewonnen hat. Das will viel heißen bei einem Industriezweig, dessen Entwicklung wie kein anderer von den sich überstürzenden Fortschritten der Forschung bestimmt wird.

Ulrich Haberland hat sich folgerichtig vom Chemiker und späteren Werksleiter zum Leiter eines Großunternehmens entwickelt. Der aus Mitteldeutschland stammende Pfarrerssohn vom Jahrgang 1900 trat nach seinem Studium an der Universität Halle und vorübergehender Tätigkeit bei einer Mineralfarbenfabrik in Hannover schon 1928 in das Werk Uerdingen der IG-Farbenindustrie ein, in ein Werk also, das heute ein Bestandteil der Farbenfabriken Bayer ist. Schon dort tat er das, was später bestimmend