

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

1917

Wihelm Köppen [Mit Abb.]

Wilhelm Köppen

Luftschiff-Ingenieur, Sohn des Buchhalters der Witwen-, Waisen- und Leibrentenkasse Heinrich Köppen in Oldenburg, geboren am 20. Dezember 1878, besuchte bis Ostern 1896 die Oberrealschule seiner Vaterstadt und verließ die Anstalt nach erfolgreichem Besuch der Untersekunda mit der Reife für Obersekunda. Nachdem er zwei Jahre in Oldenburg zur Vorbereitung gearbeitet hatte, widmete er sich der Maschinistenlaufbahn bei der Kaiserlichen Marine. Vom Mai 1898 bis April des folgenden Jahres fuhr er als Maschinisten-Assistent auf der Unterweser und machte später mit dem Dampfer „Langer“ eine Reise nach Portugal, Spanien und England. Vom 1. April 1899 an genügte er seiner Militärpflicht als Einjährig-Freiwilliger bei der 2. Torpedoabteilung in der Kaiserlichen Marine. Vom 10. Oktober 1908 bis Dezember 1909 war er als Maschinist zur Station Qualla in Kamerun auf dem kleinen Kreuzer „Panther“ kommandiert. Am 18. April 1910 ging er auf zwei Jahre auf dem kleinen Kreuzer „Leipzig“ nach Esingtau, machte von hier aus viele Fahrten an der ostasiatischen Küste mit und kam den Yangtse hinauf bis Hankau in das Aufstandsgebiet von 1911. Auch nach Kalkutta machte die „Leipzig“ eine Fahrt, um als Begleitschiff auf der Reise des Kronprinzen zu dienen. Im Sommer 1913 machte er auf dem Kadettenschulschiff „Vineta“ eine Übungsfahrt in der Ostsee und im Winter auf 1914 eine Reise nach Südamerika und Westindien mit, wobei die „Vineta“ in Haiti mit den Aufständischen in Berührung kam und in Port au Prince den Präsidenten mit seiner Familie an Bord nahm, der sich in deutschen Schutz begab. Dann fuhr das Schiff nach Stockholm, Wisby und Gotenburg, ein geplanter Abstecher nach Petersburg mußte unterbleiben, die Rückreise nach Wilhelmshaven wurde beschleunigt, schon am 28. Juli, kurz vor Ausbruch des Krieges, langte die „Vineta“ dort an. Als die „Victoria Luise“ bald darauf von einem englischen Unterseeboot torpediert wurde und nur durch rechtzeitiges Beilegen dem Untergang entging, wurden die beiden veralteten und reparaturbedürftigen Schulschiffe außer Dienst gestellt. Da Köppen somit ohne Bordkommando war, so ging er zum Luftschiffdienst über und kam am 14. Juni 1915 nach seiner Ausbildung auf das Luftschiff L 9 als stellvertretender leitender Ingenieur. Der Dienst war sehr anstrengend, da L 9 fast ununterbrochen Erkundungsfahrten über der Nordsee machte. Am 4. Juli wurde festgestellt, daß sich bei Terschelling eine englische Flotte von mehreren Kreuzern, Torpedobootzerstörern und Flugzeug-Mutterschiffen, zusammen 17 Schiffe versammelt hatten, um die Küstenplätze der deutschen Bucht zu beschießen. L 9 war als erstes von 4 Luftschiffen zur Stelle und zwang nach 7stündigem Kampf den Feind zum Rückzug. Köppen erhielt für dieses Gefecht das Eiserne Kreuz II. Klasse und



Wilhelm Köppen



später das Friedrich-August-Kreuz. Er machte dann mehrere Fahrten über England mit. L 9 fuhr an der Ostküste entlang und belegte die Küstenplätze mit Bomben.kehrten die anderen aus dem Innern zurück, so wurde gemeinsam die Heimfahrt angetreten. Am 21. Oktober 1915 wurde die Besatzung von L 9 abgelöst, um in Friedrichshafen ein größeres Luftschiff zu übernehmen. Einen 14tägigen Urlaub brachte Köppen in der Heimat zu. Schon Ende November wurde das neue, bis dahin größte Luftschiff L 19 von Friedrichshafen nach der Nordsee kommandiert, machte von Dresden aus Probefahrten und ging am 31. Januar 1916 mit einer Besatzung von 16 Mann zu einer Fahrt über die Nordsee hoch; wahrscheinlich hat es in der folgenden Nacht an dem erfolgreichen Angriff der Zeppeline auf Nottingham und Sheffield teilgenommen und hat dann jene verhängnisvolle Erkundungsfahrt über die östliche Nordsee gemacht. Am 2. Februar 1916 fuhr L 19 über Lübeck, wo die Verwandten des Kommandanten Kapitänleutnant Löwe wohnen, schwenkte nach Westen ab und flog über die Insel Ameland, die zum neutralen Hoheitsgebiet Hollands gehört. Hier wurde es von den Strandbatterien beschossen und wahrscheinlich getroffen. Es fuhr in östlicher Richtung ab und ist darauf nach englischen Zeitungen und dem Flaschenpostbericht des Kommandanten auf der Nordsee treibend, in sinkendem Zustand von dem englischen Fischdampfer „King Stephen“ angetroffen worden. Die schmachvolle Haltung des Kapitäns ist in der ganzen Welt bekannt, er überließ die Besatzung von L 19 ihrem Schicksal. Ein französischer Handelsdampfer berichtete in Hull, daß er am 3. Februar früh das Wrack, anscheinend von der Besatzung verlassen, auf der Nordsee treibend gesichtet habe. Nach der letzten Flaschenpost hat die Besatzung sich am 2. Februar noch vollzählig auf dem sinkenden Luftschiff befunden. Der Sturm hat zugenommen, es hat an Nahrungsmitteln gefehlt, und der Kommandant hat am Nachmittag das Ende erwartet. Sie haben dann gemeinschaftlich gebetet und von einander Abschied genommen. So fanden diese 16 herrlichen deutschen Seeleute durch englische Tücke den Tod in der Nordsee und ein gemeinsames Wellengrab. Auch sie starben den Heldentod für das geliebte Vaterland.

Feldpostbrief.

Wilhelmshaven, 2. August 1914.

Meine Lieben! Wir haben Krieg und machen mobil, d. h. wir haben unsere Leute abgegeben und bekommen jetzt Reservisten. Die Jungens sind am heutigen Tage vereidigt und Soldaten geworden, und wir warten auf Befehl, irgendwo anders einzusteigen. Wir warteten schon in Cuxhaven auf Order. Die ganze Geschichte spielt sich ruhig und programmäßig ab, und Zug auf Zug bringt Leute. Die Bahn ist für Zivilbevölkerung gesperrt bis auf einen Zug, der glaube ich um 7 Uhr morgens fährt. Aufgeregt ist natürlich die Zivilbevölkerung und vor allem die Weiblichkeit. Die Schiffe sind teilweise weg, und auf den Werften wird das

9*



Reservematerial in Dienst gestellt. Wir kommen jedenfalls Ende des Monats auf „Markgraf“, wenn nicht schon vorher Ausfälle sind, für die Ersatz verlangt wird. Ich bin gestern mit dem allgemeinen Ehrenzeichen infolge meiner Verdienste vor Haiti ausgezeichnet. Ihr seht, sogar die Neger bringen was ein.

Ostsee, 6. Oktober 14.

Uns geht es gut, wenn wir auch durch das andauernd miserable Wetter zu leiden haben und sehr geschaukelt werden. Wir liegen hier vor dem Sund und die Herren Feinde auf der anderen Seite, wenigstens ist es nach Meldungen von Handelsschiffen und aufgefangenen Funkentelegrammen anzunehmen. Nur ist man sich nicht recht klar, was die Engländer hier wollen: mit den Russen sich vereinigen, die sich dermaßen mit Minen eingekapselt haben, daß sie selber nicht mehr herauskönnen, oder Angriffe auf die Küste machen, oder ob es nur Bluff ist, um einen Teil unserer Flotte hier festzuhalten. Na, unser Oberkommando ist auch bisher nicht auf diesen Krampfel hereingefallen und hat den Schulschiffen die Bewachung der Ostsee vertrauensvoll allein in die Hände gelegt. Vielleicht kommen sie, sobald es mal neblig wird.

Leipzig, 21. Dezember 1914.

Liebe Eltern! Zunächst vielen Dank für Euer liebes Gedenken zu meinem Geburtstag und für das schöne Geburtstagspaket. Beide trafen mich im schönsten Wohlsein an, und besonders der Schinken kann erzählen von einem unberufenen Appetit, hervorgerufen durch den andauernden Aufenthalt in frischer Luft und windigen Höhen. Hier bei der Luftschiffahrt merkt man erst, wie ein großes Wüstentier man war unten in Fett, Öl und Kohlendreck, ohne Licht und Sonne Dienst zu tun, und vor allem wird einem so recht der Unterschied klar zwischen Maschinist und Decksonkel. Na, also es gefällt mir hier sehr gut, und ich habe etwa 15 Fahrten, kürzere und längere, hinter mir. Ihr als Erdenwürmer, könnt Euch natürlich keinen Begriff machen von der Erhabenheit und Schönheit einer solchen Luftreise: die ganze Mutter Erde unter einem und sich ausnehmend wie ein Baukasten, dabei arbeitet das Luftschiff sich mit Geschwindigkeit durch Luft und Wolken, so daß die Szenerie ewig wechselt. Nur ein Nachteil ist bei der Fahrerei vorhanden, man kann nicht rauchen und sich auch nicht unterhalten; ersteres muß man wegen der Feuergefährlichkeit unterlassen, und das zweite, weil das Knattern und Arbeiten der Motore jeden Ton verschlingen. Also Zeichensprache mit Enthaltbarkeit in der Rauchentwicklung, dazu riesenhafter Appetit und keine Garküche. Aber man gewöhnt sich an alles, und so auch an dieses. Jedenfalls habe ich keine Sehnsucht mehr nach der alten braven „Vineta“ und nach den letzten strapaziösen Vorpostenfahrten. Sobald wir 50 bis 75 Fahrten gemacht haben, stehen wir als leitende Fahrtingenieure der Luftschiffinspektion zur Verfügung. Dann werden wir den Rattsteerts die Bude einheizen. Jedenfalls wird es ein herrlicher Spaß, und ist dann der liebe Wetter erledigt für alle Zeiten.



26. Februar 1915.

Hier in der Nähe sind große Gefangenenlager in Merseburg und Torgau. Von oben ein interessantes Bild, diese Völkerschau. Wir sind oft über diesem oder jenem Lager, aber jedesmal kommen die lieben Feinde gerannt und jauchzen und winken uns zu. Einigermassen dumm und vernagelt starren uns nur die Ausländer, d. h. Neger und Konsorten, an, und die Gedanken, die sich in deren armen Hirnen durcheinander wälzen, möchte ich mal zu Papier haben. Sonst merken wir eigentlich nicht viel vom Krieg mit Ausnahme, wenn die Transporte von Westen und Osten oder umgekehrt durchkommen. Dann kommt aber auch Zug um Zug. Die Stadt (Leipzig) selber hat große Verwundetenlager, und geben die Verwundeten selber eigentlich hier das kriegerische Aussehen. Ich kann nun nicht mehr schreiben, da man nicht weiß, was man schreiben soll. Man könnte ganze Berge Papier loschreiben, aber man darf nicht.

Dresden, 19. März 1915.

Wir sind in Bürgerquartier, d. h. wir müssen selbst bezahlen. So schön wie in Seehausen haben wir es nicht mehr, d. h. so billig. Durch die frische Luft wird man tadellos hungrig und müde. Mein Aussehen ist jetzt das eines wirklich gut gepflegten Mannes. Ihr müßtet mich mal sehen, ohne mir schmeicheln zu wollen, direkt zum Verlieben, d. h. dies auch unter Geheim. Wir alle sehnen uns fort und endlich wieder in die Front. Dieses Garnisongebummle wird einem mit der Zeit über, besonders wenn man sieht, wie andere kämpfen und leiden müssen. Auch unsere Stunde kommt noch.

[Wirdum,] 5. Juli 1915. Viele Luftgrüße sendet Euch Euer W. Köppen. (Finder: H. H. Groenewold, Landwirt, Bismarckshof, Post Wirdum. Fundort: eine Weide bei Bismarckshof.)

Freie Atmosphäre über Ostfriesland, 14. 7. 15. Liebe Eltern, sende Euch luftige Grüße. (Die besten Grüße vom schönen Nordseestrand sendet der Finder 16. 7. 15.)

3. August 1915. Bin soeben mit dem Eisernen Kreuz dekoriert.



Lorenz Rotthoff

Fähnrich, Sohn des Gymnasialdirektors Rotthoff in Vechta, geboren am 9. August 1893, besuchte das Gymnasium zu Vechta, wo er 1913 die Reifeprüfung bestand. Er widmete sich dann bei der Oldenburgischen Landesbank in Vechta dem Bankfache. Beim Ausbruch des Weltkrieges meldete er sich als Fähnrich, weil er nur als solcher sofort vom Oldenburgischen Infanterie-Regiment Nr. 91 angenommen wurde. Er fand als Fähnrich am 7. April 1915 vor Reims den Heldentod.

Feldpostbriefe.

Pont Givart, 14. Februar 1915.

Mein lieber Vater! Von den Wechselfällen des Krieges macht Ihr Euch kaum eine Vorstellung. Zunächst von der Front. Da liegen wir hier zwischen zwei großen Forts von Reims. Erst kommt Brimont, dann unsere Stellung, dann die der Franzosen und dahinter Fort Hermonville. Nun ist schon ein großer Sturm auf das 91er Wäldchen am 16. September gemacht worden, aber kläglich zusammengebrochen. Seitdem haben beide Gegner ihre Stellungen so stark ausgebaut, daß an dieser Stelle seitdem noch kein Angriff wieder gemacht worden ist. Wir liegen uns hier also nur gegenüber, damit keiner wage, den andern anzugreifen. Die Franzosen haben doch auf der ganzen Front Angriffe gemacht, bei uns aber nicht. Zweimal ist von uns aus eine Patrouille gegen das 91er Wäldchen vorgeschickt, das von den Franzosen stark befestigt und besetzt ist. Beidemal habe ich mich freiwillig gemeldet; das erste Mal sagte man mir, ich kenne die Gegend noch nicht. Das zweite Mal bin ich mit 5 Mann losgezogen. Wir hatten den Auftrag, einen Franzosen, wo möglich lebend mitzubringen und die Feinde zu beunruhigen. Wir sind nahe ans Wäldchen herangekrochen. Auf einmal sahen wir vor uns Mann an Mann mit etwa 4 m Zwischenraum stehen, also eine französische Schützenlinie. Soweit wir nach rechts und links sehen konnten, ging die Linie weiter, dahinter konnte man das Geräusch von Schanzarbeiten hören. Da haben wir denn eine ganze Stunde auf dem Bauch gelegen, aber der Schützenfleier, der die französischen Pioniere decken sollte, löste sich nicht. Wir lagen auf etwa 30 m Entfernung und krochen dann eine Strecke von etwa 40 m zurück in eine verfallene Sturmstellung und fingen langsam an zu feuern. Aber sofort flogen uns die französischen Kugeln um die Ohren, und wir krochen langsam zurück. — Als wir das letzte Mal am Kanal lagen, schlug eine französische Granate 5 m links neben meiner Wohnung in einen Unterstand; fünf Leichen haben wir herausgeholt. Ich war zufällig bei Herrn Leutnant Dücker. Wäre ich in meiner Wohnung gewesen, und wäre der Brummer etwas weiter rechts eingeschlagen, so lebte ich

