

MOTORBOOTE IM MILITÄRISCHEN EINSATZ

Versuch einer kritischen Betrachtung
des Freiwilligen Motorboot-Korps (FMK)¹

*Den Kameraden im Raketenartilleriebataillon 112
in Delmenhorst-Adelheide (1987/88)*

VON CHRISTIAN OSTERSEHLTE

1. Motorboote und militärische Verwendung

Im Zuge der allgemeinen Motorisierung in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg war abzu-
sehen, wann sich die Frage nach einer militärischen Verwendung auch von Motorbooten²
stellte. Hierbei sind zwei Entwicklungen zu unterscheiden, die sich sehr bald voneinander
trennten: Die Herausbildung des Motorbootes als Waffenträger spezieller Konstruktion
nahm mit den Fernlenkbooten³ und frühen, noch sehr unausgereiften Motortorpedo-
booten⁴ im Ersten Weltkrieg ihren Anfang. Technisch wesentlich weniger anspruchsvoll
war dagegen die Frage, wieweit vorhandene und zivile, d.h. handelsübliche Motorboote für
die Truppe von Nutzen sein konnten.

Wie sehr in der technischen Zuverlässigkeit zunächst Anspruch und Wirklichkeit
auseinander klafften, zeigte sich anlässlich einer Motorbootwettfahrt zwischen Kiel und
Travemünde im Juni 1908. Es ging um den »Preis der Ostsee«, der an ein Boot der in
Aumund und Vegesack bei Bremen ansässigen Fr. Lürssen Werft⁵, die VERTEIDIGER, ging.
So wurde die Regatta zwar erfolgreich bestritten, aber dennoch hieß es kritisch in der
Yachtpresse: *Die schönsten, wertvollsten Preise, die es für Segelboote gibt, selbst für die
größten Schoner, sind kleine Becher gegen diese silberne Pracht, die dem Motorbootfahrer
winkt! Sie erhält der, der nichts weiter tut, als einmal diese Bahn abzufahren, ein Kunst-
stück, das jede Dampfpinasse unserer Kriegsmarine bei jedem beliebigen Wetter ohne die
geringste Vorbereitung zu leisten imstande wäre. Hoffentlich wird das noch anders werden
im Laufe der nächsten Jahre.*⁶

Der Bau von Motorbarkassen für die Marine begann noch vor 1914, aber in eher beschei-
denen Ausmaßen.⁷ Für den Einsatz gegen Schmuggler dienten schon einige Jahre vor
Kriegsbeginn bewaffnete Motorboote auf dem Gardasee, dessen Nordufer um den pitto-
resken Hafen Riva herum bis 1918 noch zu Österreich-Ungarn gehörte.⁸ *Was jedoch die
Verwendung kriegsbrauchbarer Motorboote betrifft, die bereits im Frieden vorhanden und
im Gebrauch gewesen sind, so muß daran erinnert werden, daß unser Bundesgenosse, die*

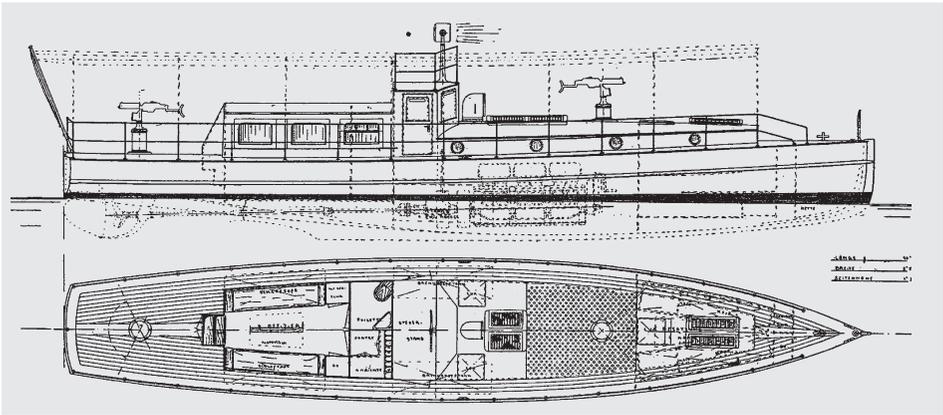


Abb. 1 Entwurf der Fr. Lürssen Werft in Aumund/Vegesack eines bewaffneten Motorbootes für die Türkei, um 1914. (Aus: *Die Yacht* 49/1914, S. 1017)

Türkei, es gewesen ist, die zunächst mit der Verwendung bewaffneter Motorboote begonnen hat.⁹ Die Yacht- und Bootswerft von Fr. Lürssen baute um 1914, aber noch vor Kriegsbeginn, ein oder mehrere 15-Meter-Motorboote für die Türkei. Sie waren als Flußkanonenboote ausgelegt, und das Geschäft war auf englische Vermittlung zustande gekommen.¹⁰ Einen offenbar daraus weiterentwickelten Entwurf einer 17 Meter langen armierten Motoryacht mit erhöhter Back präsentierte die Lürssen Werft 1915.¹¹ Dieses Boot scheint aber ein Projekt geblieben zu sein.

Neben diesen ersten bescheidenen Ansätzen ging es auch um die Gestellung privater ziviler Boote zu militärischen Zwecken, und da war naturgemäß viel an damaligem Zeitgeist im Spiel. Die Anstöße kamen vom Motorsport, der – ebensowenig wie der gesamte Wassersport – geistes- und gesellschaftsgeschichtlich nicht außerhalb der vorhandenen Zeitströmungen (Stichwort: Navalismus) gesehen werden kann.¹²

1907 scheint es in Deutschland schon vage Überlegungen gegeben zu haben, eine freiwillige Motorbootformation zu schaffen. Für einen privaten Eigner stellte die Werft des renommierten Yachtkonstruktors Max Oertz (1871–1929)¹³ in Hamburg ein seetüchtiges Motorboot namens STUTTGART fertig, und weiter hieß es: (...) *das Fahrzeug ist als erster Versuch zu betrachten, ein seetüchtiges Motorboot zu schaffen, das den an ein Boot eines »Freiwilligen Motorbootcorps« zu stellenden Forderungen genügen soll.*¹⁴ Offenbar war aber nicht die Rede von einer bestehenden, sondern höchstens von einer in Erwägung gezogenen Institution.¹⁵

2. Ein Motorbootkorps in Österreich

Der erste konkrete Schritt zu einer paramilitärischen Formation scheint in Österreich-Ungarn unternommen worden zu sein. Auf dem Wörthersee in Kärnten hielt 1909 der dortige Union-Yacht-Club militärische Übungen mit Motorbooten ab und wiederholte diese im Folgejahr in einem größeren Rahmen. Das K.u.K. Militärstationskommando in Klagenfurt hatte darüber wohlwollend an das Kriegsministerium in Wien berichtet. Dort entstand nun der Gedanke an ein freiwilliges Motorboot-Korps (ein freiwilliges Automobil-Korps gab es bereits), und zwar zur Unterstützung der Pioniertruppe bei Übungen in den Manövermonaten August und September auf Seen, vor allem aber auf den Flüssen Donau

und Drau. Für den Kriegsfall war die Verwendung der Boote für Stabs- und Verbindungsaufgaben sowie für Aufklärung beabsichtigt. Am 16. Dezember 1910 trug ein Hauptmann aus dem Ministerium diese Planungen auf einer Sitzung des Motor-Yacht-Clubs von Österreich in Wien vor, der eine wohlwollende Prüfung der Angelegenheit versprach.¹⁶ Diese Initiative wurde vom Heer weitergetragen. Die K.u.K. Marine, die nicht nur im Mittelmeer durch eine bedeutende Hochseeflotte, sondern auch im Binnenland auf der Donau mit einer beachtlichen Flottille von Flußpanzerschiffen (Monitoren) vertreten war¹⁷, hatte sich abseits gehalten. Ähnlich verhielt sich die führende Institution in der Doppelmonarchie auf dem Gebiet des Yachtsports: das 1891 gegründete und im Kriegshafen Pola (heute Pula/Kroatien) an der Adria ansässige K.u.K. Yachtgeschwader, das personell und organisatorisch eng mit der Marine verflochten war. Der Schwerpunkt von dessen Aktivitäten lag zwar eindeutig auf dem Segelsport, doch Motorbooten brachte man ebenfalls Interesse entgegen und richtete gemeinsam mit dem Motor-Yacht-Club von Österreich im Mai 1912 eine internationale Motorbootssportwoche vor Abbazia (heute: Opatija/Kroatien) aus.¹⁸ Diese Veranstaltung orientierte sich offenbar an den weitaus berühmteren Motorbootrennen von Monaco, die vor dem Ersten Weltkrieg alljährlich während der Osterzeit in dem Fürstentum stattfanden. Doch trotz dieser Ansätze hielt sich das Yachtgeschwader bei der Frage eines Motorbootkorps anscheinend völlig zurück und hatte dem Motor-Yacht-Club von Österreich die Initiative überlassen. Im Mai 1914 war es schließlich soweit, als in Wien eine konstituierende Versammlung zusammentrat, an der auch Vertreter des Kriegsministeriums, immerhin auch der Marine und andere hochrangige Militärs teilnahmen. Das K.u.K. Freiwillige Motoryacht-Korps war damit aus der Taufe gehoben. Man plante, dem Korps eine militärische Struktur mit Chef und Stellvertreter zu geben. Für die Mitglieder galt eine Pflichtdienstzeit von vier Jahren, in denen man an zwei Übungen teilzunehmen hatte. Vorgesehen waren in Friedenszeiten Übungen von jeweils 10–14 Tagen Dauer, die als reguläre militärische Reserveübungen anzurechnen waren. Vor allem sollten die Boote mit Einheiten des Landheeres zusammenwirken.¹⁹ Wie die Entwicklung des Korps im bald darauf ausbrechenden Ersten Weltkrieg weiter verlief, ist den vorliegenden Quellen nicht zu entnehmen, dürfte aber ein reizvolles Thema für die sehr aktive wie produktive österreichische marinehistorische Forschung darstellen.

3. Die Vorgeschichte des FMK

Das österreichische Beispiel machte auch in Deutschland Schule. Eine wichtige Rolle spielte dabei der Präsident (1907–1920) des 1907 gegründeten Motor-Yacht-Clubs von Deutschland (M.Y.C.v.D.), der pensionierte Admiral Richard Aschenborn (1848–1935). In einem Nachruf heißt es: *Vizeadmiral a. D. Aschenborn gehört zu den wenigen Offizieren der alten Marine, die die ganze Entwicklung der deutschen Marine von ihren ersten Anfängen an bis zu ihrem höchsten Glanz miterlebt und mitgestaltet haben.*²⁰ In der Literatur stößt man auf eine erfolgreiche Marinekarriere von 1862–1901, wenngleich eher im Rahmen des Konventionellen. Berichtet wird von Einsätzen gegen Dänemark 1864, im deutsch-französischen Krieg 1870/71 sowie von einem steten Wechsel zwischen Verwendungen als Wachoffizier an Bord und Kompanieoffizier in Landeinheiten. Aschenborn diente ferner als Kommandant des Kanonenbootes SMS NAUTILUS (1883–1885), später der Segelfregatte SMS NIOBE (1886–1887) und des Panzerschiffes SMS FRIEDRICH KARL (1890–1892). Ein Einsatz auf der ostasiatischen Station (1885) ist ferner erwähnenswert. 1892 wurde er zum Konteradmiral befördert, ab 1895 wirkte er als Marinekommissar für den Kaiser-Wilhelm-Kanal, und 1901 erhielt er die Charakterisierung zum Vizeadmiral.²¹



Abb. 2 Vizeadmiral Aschenborn nimmt als Befehlshaber des FMK die Meldung eines Oberleutnants z.S. entgegen, 1914.
(Aus: *Die Yacht* 42/1914, S. 932)

Nach seiner Verabschiedung 1901 widmete sich Aschenborn der freien Schriftstellerei und engagierte sich – nicht atypisch für den damaligen Zeitgeist und die in seiner Berufsgruppe vorherrschenden Weltanschauungen – im Vorstand der Deutschen Kolonialgesellschaft. Außerdem verschrieb er sich dem Wassersport. Bereits in seiner aktiven Dienstzeit hatte er gesegelt²², und so spielte Aschenborn auch eine führende Rolle im exklusiven Kaiserlichen Yacht-Club.²³ In den Jahren nach der Jahrhundertwende galt seine Aktivität immer stärker den sich noch in ihrer frühen Entwicklung befindlichen Motorbooten, und zwar sowohl in seiner Eigenschaft als Sportfunktionär wie auch als aktiver Bootssportler.

Zwischen dem M.Y.C.v.D. und den österreichischen Motorbootssportlern gab es spätestens seit einer gemeinsamen Donaufahrt im Mai 1910 Kontakte, so daß die Überlegungen über eine militärische Nutzung von Motorbooten möglicherweise auf diesem Weg in das deutsche Kaiserreich gelangten und dort auf fruchtbaren Boden fielen. Dem Vernehmen

nach machte sich vor allem Aschenborn diese Idee zu eigen, stieß aber zunächst nicht auf allzuviel Verständnis. Einen Durchbruch bedeutete der versuchsweise Einsatz von Booten des M.Y.C.v.D. bei den Kaisermanövern 1912 an der Elbe.²⁴ Mindestens sieben Fahrzeuge, die als Schiedsrichter- und Sicherungsboote eingesetzt wurden, sind in den Quellen nachweisbar.²⁵ Kaiser Wilhelm II. initiierte daraufhin 1913 Verhandlungen über die Bildung eines freiwilligen Korps zwischen dem Klubvorstand sowie dem Reichsmarineamt und dem preußischen Kriegsministerium, die aber offensichtlich vor Kriegsausbruch zu keinem Ergebnis führten.²⁶ Von der Person Aschenborns als ein zur Disposition gestellter und wiederverwendeter Admiral einmal abgesehen, fällt auf, daß, ähnlich wie in Österreich, auch in Deutschland die Marine sich offenbar bedeckt gehalten hat. Doch auch das preußische Kriegsministerium blieb skeptisch, worauf an anderer Stelle noch zurückzukommen ist.

Der Motorbootssport, dem schon rein äußerlich das Attribut eines prosperierenden Friedens anhing, wurde durch den Krieg weitgehend eingeschränkt, denn am 29. Juli 1915 verhängte eine Bundesratsverordnung ein generelles Fahrverbot für Motoryachten. Ausgestellt wurden höchstens Genehmigungen für einzelne Fahrten. Damit fand sich die Motorbootsszene trotz oder gerade wegen des immer karger werdenden Kriegsalltags nicht ab. Die Zeitschrift »Die Yacht« hielt es sich später zugute, mit dafür gesorgt zu haben, daß dieses Verbot durch eine modifizierte Verordnung ein Jahr später, am 27. Juli 1916, ersetzt wurde. Nun durften an den Wochenenden auf heimischen Gewässern Motorboote wieder verkehren. Dieses gemilderte Verbot war aber noch nach Kriegsende in Kraft, ein Umstand, der zu Protesten in der Sportszene führte.²⁷ Erst zum 1. Februar 1921 gab die Reichsregierung den Motorbootverkehr wieder im vollen Umfang frei.²⁸

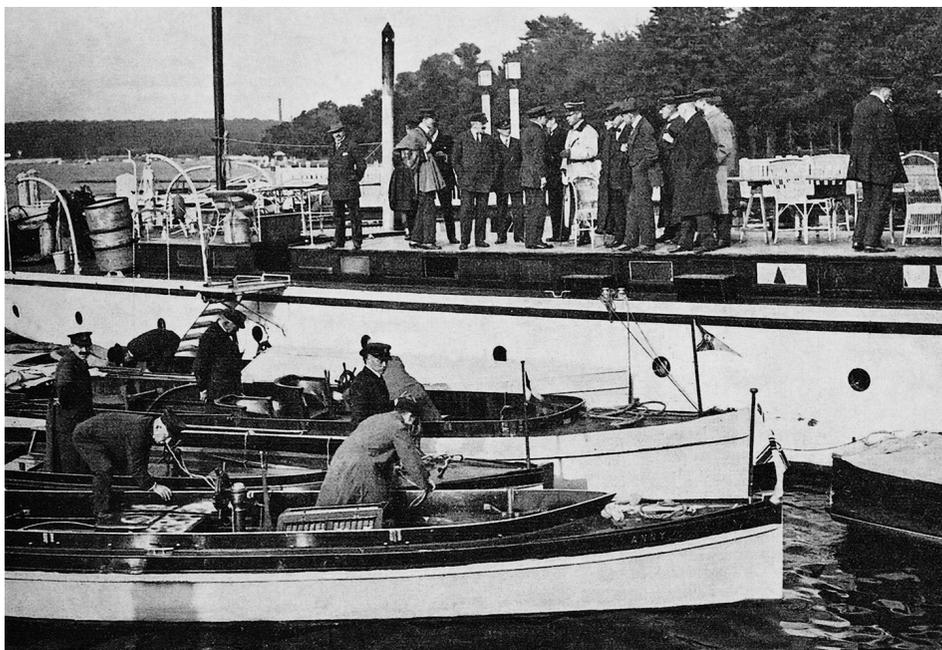


Abb. 3 Ein noch friedensmäßig anmutender Betrieb: Der Sammelplatz für das FMK an der Bootsstation des Kaiserlichen Motor-Yacht-Clubs in Wannsee, Spätsommer 1914. (Aus: *Die Yacht* 41/1914, S. 919)

4. Die Gründung des FMK

Durch die im Krieg erzwungene Untätigkeit und die bisher im Vorfeld angelaufenen einschlägigen Aktivitäten dürften einige Yachteigner über eine militärische Verwendung ihrer Boote nachgesonnen haben. Hinzu trat der in der schönen Literatur und historischen Forschung vielzitierte und -diskutierte Geist des »August 1914«, der wohl auch in diesem speziellen Fall eine katalysatorische Wirkung ausübte. Die entscheidende Initiative entstand in Kreisen des Berliner Motorbootsports, insbesondere des Kaiserlichen Motor-Yacht-Clubs (so hieß der M.Y.C.v.D. seit 1913).²⁹ Eine Flottille freiwillig zur Verfügung gestellter Motorboote und ihrer Besatzungen wurde demnach *in einen für den Kriegsdienst tauglichen Zustand versetzt*.³⁰ Dies führte schließlich, einige Wochen nach Kriegsbeginn, zur Genehmigung aus dem Kaiserlichen Hauptquartier zur Bildung des Freiwilligen Motorboot-Korps (FMK).

Auf dem Wasser existierte in dieser Hinsicht eine Art Nachholbedarf, denn der Automobilsport war diesen Weg bereits ein Jahrzehnt früher gegangen. Nach britischem Vorbild entstand im Deutschen Reich 1904 das Freiwillige Automobilkorps (später: Deutsches Freiwilliges Automobilkorps) als eine Vereinigung von Autobesitzern, die auf freiwilliger Basis ihre Fahrzeuge dem Militär zur Verfügung stellten. Im Krieg dienten diese eingezogenen Privatwagen vor allem bei höheren Stäben zur Beförderung von Depeschen und Offizieren. Doch waren die vier deutschen Armeen, die infolge der 1871 eingeräumten Reservatrechte im Reich übrig blieben (Preußen, Sachsen, Württemberg und Bayern), nicht allein auf diese freiwillig gestellten Autos angewiesen. Vielmehr konnte das Militär aufgrund des Kriegsleistungsgesetzes von 1873, das die Bundesstaaten des Deutschen Reichs zur Lieferung von Material und Dienstleistungen im Kriegsfall verpflichtete, auf andere Quellen zurückgreifen.³¹ Das prinzipiell zur Verfügung stehende Potential wird wie folgt beschrieben: *Vor Ausbruch des Krieges liefen in Deutschland rund 93 000 Kraftfahrzeuge, nämlich 61 000 Personenkraftwagen, 10 000 Lastkraftwagen und 22 000 Krafträder*.³²

Durch eine Allerhöchste Kabinettsorder vom 30. September 1914 wurde Aschenborn in seiner Eigenschaft als bisher treibende Kraft zum *Befehlshaber* (so die Terminologie in der »Yacht«) des FMK ernannt, der zur freiwilligen Gestellung von Motorbooten und zur Meldung von Bootsführern und ihren Besatzungen aufrief.³³ Der Admiral blieb bis zum 6. März 1916 an der Spitze des FMK.³⁴ Sein Engagement war zeittypisch, denn: *Auch auf politischem Gebiet traten die inaktiven Offiziere hervor. Sie nahmen in den als »nicht politisch« qualifizierten, nationalen Verbänden – Alldeutscher Verband, Flottenverein, Wehrverein, Kriegervereine – führende Positionen ein und konnten in ihrer Tätigkeit auf die Unterstützung durch das gesamte Offizierkorps rechnen, in dem allerdings auch Kritik, z. B. an den Methoden des Wehrvereins, geübt wurde*.³⁵

Zum Nachfolger Aschenborns avancierte Konteradmiral Karl Wilbrandt (1864–1928), der das FMK bis zum 31. Dezember 1918 führte und dessen zweiter wie wohl auch letzter Befehlshaber wurde. Wilbrandt trat 1882 in die Kaiserliche Marine ein. Seine vielseitige Karriere, die ihn über zahlreiche Bord- und auch Landkommandos führte, besaß ihren Schwerpunkt in der Torpedowaffe. So diente er als Kommandant von Torpedoboote, später als Divisions- und Flottillenchef. Wilbrandt diente auch in Ostafrika (1897) und in Tsingtau (1902–1904), wirkte als Lehrer an der Deckoffiziersschule (1898–1899) sowie später als ihr Direktor (1910–1912) und als Ausrüstungsdirektor auf der Kaiserlichen Werft in Kiel (1905–1908). Die Krönung seiner Laufbahn war wohl die Zeit als Kommandant der Linienschiffe SMS KAISER KARL DER GROSSE und SMS BRAUNSCHWEIG (1908–1910). Als Kapitän zur See wurde er 1912 zur Disposition gestellt und erhielt die Charakterisierung zum Konteradmiral, sein Patent erhielt er aber erst 1916. Im November 1914 erfolgte die

Wiederverwendung als Kommandeur einer Marinebrigade in Flandern, ehe er das FMK übernahm. Zum Jahresende 1918 verabschiedet, wurde ihm 1919 der Charakter als Vizeadmiral verliehen. Wilbrandt kannte Aschenborn von der Marineschule in Kiel her, wo er als Unterleutnant zur See ein dreiviertel Jahr, vom Dezember 1885 bis zum September 1886, gedient hatte.³⁶

Möglicherweise waren vereinzelt noch weitere Marineoffiziere beim FMK tätig, wofür Bildquellen sprechen (vgl. Abb. 2), aller Distanz ihrer Teilstreitkraft gegenüber dem Korps zum Trotz. Ein weiterer Flaggoftizier der Kaiserlichen Marine fand ebenfalls seinen Weg in das FMK: Konteradmiral Adolph Josephi (1859–1919). Seine Marinelaufbahn begann 1876 und endete zunächst 1907 mit dem Rang eines Kapitäns zur See. Auch diesen Offizier kannte der Befehlshaber des FMK durch eine kurze Begegnung aus der aktiven Marinezeit. Ein halbes Jahr lang, zwischen Oktober 1885 und April 1886, hatten Aschenborn und Josephi an der Marineschule in Kiel gemeinsam Dienst getan. Der über zehn Jahre ältere Aschenborn wirkte nach einer Verwendung auf der ostasiatischen Station als Korvettenkapitän und Direktionsoffizier (noch bis 1887), Josephi dagegen als Lehrer und Inspektionsoffizier im Rang eines Leutnants zur See, ehe der jüngere von den beiden wieder auf ein Bordkommando versetzt wurde. Die weitere Karriere Josephis war durch den steten wie typischen Wechsel zwischen Bord- und Landkommandos geprägt, schließlich folgten Verwendungen als Kommandant des Torpedobootes SMS TH 1 (1885), des Avisos SMS PFEIL (1898), des Kreuzers SMS GAZELLE (1898–1899), des Kleinen Kreuzers SMS ARIADNE (1902–1904) und schließlich des Linienschiffes SMS MECKLENBURG (1906–1907) als Krönung der Laufbahn. Der nach 1907 zur Disposition gestellte Stabsoffizier erhielt 1913 die ehrenvolle Charakterisierung als Konteradmiral. Nach Kriegsausbruch erfolgte eine zweimonatige, wahrscheinlich nicht sonderlich ausfüllende Tätigkeit als Richter beim Prisengericht in Hamburg, ehe Josephi vom 16. Oktober 1914 bis zum 27. Juli 1915 Leiter der Station Wannsee bei Berlin des FMK wurde. Wieweit er mit dieser Funktion seine Offizierskameraden beeindrucken konnte, bleibt dahingestellt. Die Verabschiedung aus dem aktiven Dienst erfolgte im Februar 1916.³⁷

5. Die innere Organisation des FMK

Es ist eher unwahrscheinlich, daß über das FMK umfangreiche Archivquellen existieren. Als eine privatrechtliche Vereinigung hat es keine eigenen Aktenbestände hinterlassen, die allein vom vorgeschriebenen Geschäftsgang her an dafür zuständige staatliche Archive gegangen wären. So muß eine weitere Forschung über das Korps nach passender Gegenüberlieferung Ausschau halten, doch auch in dieser Hinsicht sieht es nicht rosig aus. Infolge der turbulenten Zeitumstände im 20. Jahrhundert dürfte es mit der archivistischen Überlieferung im Wasserport (d.h. den einzelnen Vereinen und Verbänden) nicht zum besten stehen. Das preußische Heer – als wichtigster Interessent am FMK – käme als vorrangigster Bereich in Frage, doch die Anfang 1945 erfolgte, nahezu vollständige und von der deutschen Militärgeschichtswissenschaft zu Recht bis heute schmerzlich empfundene kriegsbedingte Zerstörung des preußischen Heeresarchivs in Potsdam dürfte weitere Forschungen in diese Richtung nicht mehr ermöglichen. Ob die Hauptstaatsarchive in München, Stuttgart und Dresden etwas darüber besitzen, ist infolge der bereits erwähnten Reservatrechte dieser deutschen Bundesstaaten in Heeresfragen (diese Staaten besaßen eine eigene Heeresverwaltung) zwar denkbar, doch ob die Militärbükratien der anderen drei deutschen Staaten überhaupt Interesse am FMK zeigten, bleibt in hohem Maße fraglich.

Die Bestände der Kaiserlichen Marine (wie auch von Reichs- und Kriegsmarine) sind

zwar glücklicherweise reichhaltig überliefert, doch stellt sich auch hier die Frage, ob man, infolge des eher allenfalls lauen Interesses der Marine am FMK, auch hier fündig werden kann. Das Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg im Breisgau schreibt hierzu: *Die Akten der Kaiserlichen Marine liegen dagegen verhältnismäßig gut überliefert hier vor. Eine eigene Überlieferung vom Freiwilligen Motorbootkorps ließ sich nicht ermitteln.*³⁸ So bleibt offensichtlich nur die 1906 gegründete und noch heute (wenngleich in einer völlig anderen Aufmachung) existierende Zeitschrift »Die Yacht« als wichtige, durchaus ergiebige Quelle über das FMK übrig.

*Ob vor Ablauf des Krieges überhaupt noch Näheres über die Organisation des Korps veröffentlicht werden darf ist zu bezweifeln; man wird jedoch in der Annahme nicht fehl gehen, daß sie sich der des Freiwilligen Automobil-Korps im großen und ganzen anschließen dürfte*³⁹, schrieb die »Yacht« im Herbst 1914.

Im Staatsarchiv Bremen hat sich eine undatierte, vermutlich aber schon im Oktober 1914 erlassene⁴⁰ Satzung des FMK erhalten, die sehr aufschlußreich über die rechtliche Zwitterstellung dieser Organisation Auskunft gibt und auch ein wenig von dem Geist ahnen läßt, der in dem Korps geherrscht haben muß. Das FMK suchte als ein privatrechtlicher Verein Anlehnung (vielleicht auch Anbiederung) an militärische Strukturen. Die zentrale *Dienststelle* – dieser Terminus wurde offenbar bewußt gewählt – befand sich in Berlin-Charlottenburg (Joachimsthaler Str. 2). Der Großraum Berlin scheint überhaupt der Schwerpunkt dieser Aktivitäten gewesen zu sein, wenn es auch an anderen Orten Ableger gegeben hat, beispielsweise in Bremen, wo sich die in ihrer Wirksamkeit offenbar nicht sonderlich erfolgreiche *Sammelstelle für Nordwest-Deutschland*⁴¹ befand.

Der Zweck des Korps wurde wie folgt umschrieben: Unterstützung der Streitkräfte, vor allem der Oberen Heeresleitung (OHL), des Königlich Preußischen Kriegsministeriums und des Chefs des Generalstabes des Feldheeres. Die Kaiserliche Marine befand sich nicht in dieser Aufzählung. Weiter wurde betont, daß sich das Korps aus freiwillig zur Verfügung gestellten Booten zusammensetzte.

Das FMK entsprach einem privatrechtlichen Verein, zusätzlich versehen mit einigen militärischen Elementen. Aschenborn unterstand ein Stab aus sechs Mitgliedern des Korps. Mitglieder wurden von einem Ausschuß durch das exklusive Verfahren der Kooptation ernannt und konnten auf diesem Wege auch wieder ausgeschlossen werden. Den damaligen Moralbegriffen entsprechend hatte man auch für Streitfälle einen *Ehrenrat* aus Mitgliedern des Stabs gebildet. Die Besoldung richtete sich nach dem Status des Mitgliedes (bzw. der Bootsbesatzungen) als Offizier, Unteroffizier oder Mannschaftsdienstgrad. Die Dienstverträge des Korps entsprachen ebenfalls privatrechtlichen Normen, allerdings mit der Besonderheit, daß sie nicht vom Mitglied gekündigt werden konnten, sondern erst infolge einer Demobilisierung erlöschen sollten, obwohl man auch für die Möglichkeit gesorgt hatte, ein unliebsam gewordenes Mitglied vorzeitig auszuschließen. Auch eine Anzugsordnung hatte man erlassen, die sich in ihrer Ausführlichkeit wie Genauigkeit an entsprechende militärische Dienstvorschriften anlehnte: *Der Anzug der Mitglieder des F.M.K. besteht aus blauem (Klub-)Jackett, Weste und Hose, blauer oder weißer Mütze mit der deutschen Kokarde über dem Klub- und Vereinsabzeichen, schwarzem oder Klub-Schlips, schwarzem oder braunem Schuhzeug mit schwarzen oder braunen Gamaschen, braunen Militärhandschuhen. Um den linken Oberarm wird eine schwarz-weiß-rote Binde mit heraldischem Adler getragen. Die Fahrzeugführer tragen Achselstücke wie Leutnants, sofern ihnen nicht auf Grund ihrer früheren Dienststellung ein Achselstück höherer Rangklasse zukommt. Die Maschinisten und Steuerleute tragen den bisherigen Anzug und eine Mütze mit bisherigem Abzeichen. Die Matrosen tragen Matrosenanzug, Matrosenmütze mit Band. Maschinisten und Matrosen tragen ebenfalls eine Armbinde, wie die Mitglieder des F.M.K.*⁴²



Abb. 4 Eine Gruppe von Mitgliedern des FMK in Wannsee, in der Mitte Konteradmiral Josephi, 1914. (Aus: *Die Yacht* 46/1914, S. 985)

In einem Bericht vom Herbst 1915 wird eine *neue, vom Kriegsministerium vorgeschriebene feldgraue Uniform*⁴³ erwähnt. Dabei handelte es sich um einen Anzug, der durch eine Allerhöchste Kabinettsorder vom 30. August 1915 befohlen und in einem Verordnungsblatt nur wenig später, am 11. September, genauer festgelegt wurde. Dabei erhielten Bootssteuerleute und -maschinisten zur Kennzeichnung des ihnen auf Kriegsdauer verliehenen Unteroffiziersrangs ein Kragenabzeichen in Form eines Motorbootes.⁴⁴

Die persönliche Bewaffnung der Angehörigen des FMK bestand aus einem Seitengewehr, eventuell auch noch aus einer Pistole oder einem Revolver. Die militärische Disziplinarordnung war auch für das Korps verbindlich, ebenso die Grußordnung, die Pflicht zur Führung eines Kriegstagebuches und die Benutzung der Feldpost. Der Treibstoff für die Boote wurde vom Heer gestellt, eventuell konnten diese auch mit einem MG bewaffnet werden. Neben der schwarz-weiß-roten Nationalflagge wurde ein Stander geführt, welcher der Gösch der Kaiserlichen Marine ähnelte. Aus Gründen der Einheitlichkeit, wohl auch um eigenbrötlerische Vereinsmeierei nicht allzusehr ins Kraut schießen zu lassen, durften Clubstander nicht gesetzt werden.⁴⁵ An das Bootsmaterial wurden gewisse Mindestanforderungen gestellt, denn in einer anderen Quelle heißt es: *Bezüglich der Auswahl der Boote ist jedoch schon bestimmt, daß 13 km Mindestgeschwindigkeit und 7 m Mindestlänge gefordert werden, während für die Besatzung militärdienst- und möglichst auch landsturmfreie Herren für Bedienung und Führung erbeten werden.*⁴⁶ Mit anderen Worten: Der Dienst im Korps galt folglich nicht als Wehrdienst, was den militärischen Einsatz auch von daher schon beschränkt haben dürfte. Auch im späteren Verlauf des Krieges scheint dieser eingeschränkte Status nicht mehr geändert worden zu sein, denn noch im Februar 1918 hieß es: *Für Deutschland dürfte das Eingehen auf diese Frage an dieser Stelle zurzeit noch als verfrüht anzusehen sein, weshalb es bis zu geeigneter Zeit noch zurückgestellt sei.*⁴⁷ Vor allem an der Front dürften die Angehörigen des FMK von den Soldaten schon deswegen nicht als ihresgleichen angesehen worden sein. Daß gediente Marineoffiziere, wie die Admiräle Aschenborn, Wilbrandt und Josephi, ihre Tätigkeit beim FMK im Rahmen eines regulären Dienstverhältnisses ausübten, steht auf einem anderen Blatt.

Damit ist eine sehr kritische wie auch heikle Frage angeschnitten, ob nämlich die an der Front dienenden Mitglieder des FMK einen den Soldaten vergleichbaren Kombattantenstatus besaßen oder nicht. In der grundsätzlichen Regelung dieser Frage war die internationale Staatengemeinschaft im Rahmen der Haager Friedenskonferenzen (1899, 1907) durch die Haager Landkriegsordnung (1907) wenigstens ein Stück vorangekommen.⁴⁸

Es würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen, das komplizierte Regelwerk des Kriegsvölkerrechts hier detailliert auszubreiten. In sehr kurzgefaßter wie allgemeinverständlicher Form faßt ein Handbuch der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine von 1911 den damaligen Stand der Dinge so zusammen: *Freikorps werden nur dann wie reguläre Truppen behandelt, wenn sie unter staatlicher Autorität organisiert, von verantwortlichen Befehlshabern geführt und durch weithin sichtbare militärische Abzeichen kenntlich sind. Sie müssen ihre Waffen offen tragen und sich nach Kriegsrecht und Kriegssitte halten ... Eine freiwillige Seewehr kann ähnlich wie zu Lande die Freikorps als zu den legitimen Streitkräften gehörig betrachtet werden.*⁴⁹

Vermutlich hat es sich deshalb beim FMK nicht um irreguläre Paramilitärs gehandelt, sondern um reguläre Kombattanten, auch wenn dessen Angehörige gegenüber der eigentlichen Truppe und der Landwehr einen eingeschränkten Status besaßen. Für den Charakter von Kombattanten sprechen ferner die militärische Uniformierung, die sicherlich nicht nur Soldatenspielererei darstellte, sondern eine korrekte Kennzeichnung im Einklang mit der Haager Landkriegsordnung im Sinn hatte. Ebenso ist die Einordnung der Mitglieder in die Hierarchie und Kommandostruktur der Truppe hervorzuheben. Sie wird in einschlägigen, weiter unten zitierten Berichten erwähnt. In einem handbuchartigen Lexikon zur deutschen Marinegeschichte steht zu lesen: *Das Korps bildete keinen Truppenteil, sondern gehörte zum Heeresgefolge und stand mit seinem Personal, soweit dieses keine Militärpersonen waren, und dem Material in einem Vertragsverhältnis zum Heer.*⁵⁰ Spätestens mit der Unterstellung unter das Heer (1918) dürfte aber der endgültige Status geregelt worden sein.

Die Boote des FMK erhielten einen einheitlichen grauen Anstrich mit der schwarzen Nummer der jeweiligen Flottille am Bug.⁵¹ Die Entschädigungsfrage war schon sehr früh geregelt worden, denn bereits im Oktober 1914 wurde festgestellt: *Um mißverständlichen Auffassungen vorzubeugen, sei darauf hingewiesen, daß die Boote vor ihrer Annahme für das Freiwillige Motorboot-Korps in Wannsee von einer sachverständigen Kommission besichtigt und begutachtet werden, sowie daß die Heeresverwaltung nicht die Boote ankauft, sondern den Totalverlust und die aus Beschädigungen entstehenden Unkosten erst von dem Augenblick an übernimmt, in dem die Boote zur Front abberufen werden.*⁵²

Im Dezember 1916 avancierte das FMK zum Kaiserlichen Motorbootkorps⁵³, wogegen dem Freiwilligen Automobilkorps eine derartige Privilegierung allem Anschein nach verwehrt blieb. Für die Mitglieder des FMK entfiel fortan die bisherige schwarz-weiß-rote Armbinde mit heraldischem Adler und machte einer gestickten Kaiserkrone Platz.⁵⁴ Durch eine Allerhöchste Kabinettsorder vom 6. September 1918 wurde das Korps dem Chef des Feldkraftfahrwesens⁵⁵ unterstellt, also faktisch dem Heer angeschlossen.⁵⁶

Natürlich interessiert den nachforschenden Historiker die Mentalität, die innerhalb des FMK geherrscht hat. Die Spurensuche, vor allem in der »Yacht«, fördert hin und wieder einschlägige Belege zutage: Bei Übungen des Korps und anderen Anlässen kam das Bemühen um entsprechendes militärisches Auftreten nicht zu kurz. Ein zeitgenössischer Bericht beschrieb das atmosphärische Ambiente einer Übung im Herbst 1914 in Wannsee bei Berlin: *Aber auch sonst machte das sonst so friedliche Bootshaus einen höchst kriegerischen Eindruck, und unter der Zahl der in ihren blauen Uniformen mit dem übergeschmallten kurzen Seitengewehr und den Offizierachselstücken recht schmuck aussehenden Korpsmitglieder, unter denen sich viele bekannte Segler und Motorbootssportsleute*

befinden, verschwand die Zahl der vom Postdamer Yacht-Club zur Erfüllung der Hausherrnenpflichten abkommandierten Mitglieder in ihrer Zivilkleidung fast vollständig.⁵⁷ Ein derartiger Habitus – weit entfernt von der Front, vor allem aber an militärisch eher marginaler Stelle – konnte andernorts in peinliche Wichtigtuerei ausarten. Anlässlich einer nicht erfolgten Übernahme des bremischen Motorbootes SIGRID⁵⁸ hieß es in einem Schreiben der Bremer Dienststelle vom 12. November 1914, das in seiner Großspurigkeit geradezu in ungewollte Komik verfiel: *Die Zweigstelle wird voraussichtlich in nächster Zeit eine Seekreuzer-Flottille auf den westlichen Kriegsschauplatz entsenden, und für diese Gruppe würde sich die SIGRID vorzüglich eignen.*⁵⁹ Sollten derartige Aussprüche und Denkweisen für das FMK mehr oder weniger repräsentativ gewesen sein, dürfte sich das Korps mit einem solchen unprofessionellen wie auch aufgeblasenen Verhalten bei den Berufsmilitärs nur wenige Freunde gemacht haben. Es wird aber noch zu zeigen sein, daß an der Front oder zumindest in deren Nähe Angehörige des FMK nicht selten Strapazen, manchmal auch Gefahren mit den regulären Soldaten teilten, trotz des beschränkten Status. Ob dies dann doch eine entsprechende Verbundenheit sowie ein passables Verhältnis zwischen dem Korps und dem Militär im Frontgebiet entstehen ließ, ist eine andere Frage. Die vorliegenden Berichte weisen zwar in diese Richtung, doch die Frage genauer auszuloten⁶⁰, bleibt eine Aufgabe zukünftiger Forschung.

6. FMK und Öffentlichkeit

Zu Anfang des Krieges schrieb die »Yacht«: *Wir haben wiederholt darauf hingewiesen, daß über die Verwendungsart sowie über den Schauplatz der Tätigkeit des Korps im Interesse der Landesverteidigung nichts veröffentlicht werden kann; ebensowenig ist es aus naheliegenden Gründen möglich, über die militärische Ausrüstung und Ausbildung zu sprechen.*⁶¹ Dieser Hinweis auf die Kriegszensur war sicherlich berechtigt, doch sollte es sich zeigen, daß gerade in der »Yacht« immerhin soviel über das FMK veröffentlicht wurde, daß sich die Auswertung dieser Zeitschrift lohnt.

Über die Resonanz der Aufrufe des FMK ist nicht viel bekannt, und diese Frage bleibt deshalb ein wichtiges Desiderat für weitere Untersuchungen. Unverbindlich heißt es in der »Yacht« kurz nach Kriegsausbruch: *Wohl aber darf gesagt werden, daß der Wunsch, dem Vaterlande mit jedem zur Verfügung stehenden Mittel zu helfen, einen unerwartet großen Andrang von Mannschaften und Fahrzeugen ergeben hat, die ohne Rücksicht auf irgendwelche vereinspolitischen Sonderwünsche sich willig der großen Sache und der dafür eingesetzten Leitung unterworfen haben.*⁶² Doch hin und wieder scheint es an dem erhofften Enthusiasmus gemangelt zu haben – der Fall des bremischen Motorbootes SIGRID, dessen Besitzer das Boot nicht so gerne dem Korps zur Verfügung stellen wollten, bildete anscheinend keinen Ausnahmefall – denn beschwörend hieß es gleich im Anschluß: *Trotzdem sind, wie aus endstehendem Aufruf des Freiwilligen Motorboot-Korps hervorgeht, weitere Meldungen von Booten mit eingebautem Motor jeder Art und Größe, sowie geübten Führern, Maschinisten, Bootsleuten und Matrosen zur Aufnahme in das Freiwillige Motorboot-Korps dringend erwünscht.*⁶³ Immerhin scheint Aschenborn aber bei »seinem« Kaiserlichen Motor-Yacht-Club für Geschlossenheit gesorgt zu haben, denn: *Als er (der Club, Anm. d. Verf.) in das schicksalsschwere Jahr 1914 hineinging, verfügte er über 104 eingetragene Yachten, darunter 30 Seekreuzer und 33 Binnenkreuzer, eine stattliche Flottille, die durchweg in Kriegsdienste gingen und Gutes geleistet haben. So waren auch hier die jahrelangen planvollen Vorarbeiten seines Präsidenten von Erfolg gekrönt.*⁶⁴ Im Oktober 1914 konnte man lesen: *Vom Freiwilligen Motorboot-Korps sind die ersten*

*Bootsgruppen bereits an die Front gegangen.*⁶⁵ Es handelte sich dabei um zehn Boote, die von Vereinen im Großraum Berlin zur Verfügung gestellt worden waren.⁶⁶ Geradezu beschwörend hieß es weiter: *Schon hieraus ist zu ersehen, daß das Freiwillige Motorboot-Korps ein besonderes Unternehmen darstellt und nicht etwa als eine Angelegenheit irgend eines einzelnen Clubs anzusehen ist.*⁶⁷ Das Korps bemühte sich nicht nur um Boote und deren Besatzungen. Aschenborn selbst verfaßte im Oktober 1914 einen Aufruf, an einer eigens dafür eingerichteten Sammelstelle passende Dienstbekleidung für die Mitglieder des FMK abzuliefern.⁶⁸ Doch eine zugleich angelaufene Spendenaktion von Liebesgaben von Angehörigen des deutschen Wassersports an die Soldaten im Feld (dabei ging es neben Genußmitteln auch um Wollsachen)⁶⁹ dürfte mit der Initiative des FMK konkurriert haben.

Im Spätherbst 1914 versuchten immerhin einige Firmen im Berliner Raum, mit dem Korps Geschäfte zu machen, zumindest mit seinem Namen zu werben. Anfang November wurde in der »Yacht« ein *11 m-Motorboot mit Kajüte, für die Zwecke des Freiwilligen Motorbootkorps geeignet*⁷⁰ vorgestellt, das von der Naglo-Werft in Zeuthen bei Berlin stammte. Bei dieser Werft handelte es sich um einen renommierten Bootsbaubetrieb, der vor allem die Wassersportszene der Reichshauptstadt mit Motoryachten belieferte. Wenig später, Anfang Dezember, bot eine Berliner Yachtagentur ihre Dienste, ebenfalls in der »Yacht«, an: *75 Motorboote in allen Größen, geeignet für das Freiwillige Motorbootkorps, verkäuflich.*⁷¹ Und in der gleichen Ausgabe warb ein Geschäft für Ausrüstungen um direkte Aufträge durch das Korps oder zumindest durch dessen Mitglieder und bot *Feld-Ausrüstungen für das Freiwillige Motorbootkorps*⁷² feil.

Zur gleichen Zeit intensivierte die »Yacht« die Propaganda für das FMK und überschlug sich geradezu darin. Im November 1914 erschien ein Artikel unter der schauerhaften Überschrift: *Was uns der Krieg Gutes brachte*, der eine schwülstige Lobeshymne auf das Korps enthielt: *Ein ganz neuartiges Zusammenwirken und Zusammenarbeiten aller wassersportlichen Vereine hat dann auch das Freiwillige Motorboot-Korps hervorgezaubert. Die verschiedensten älteren und jüngsten Motorbootklubs, Segler-Vereine des Deutschen Segler-Verbandes, des Deutschen Segler-Bundes, freie Vereine, Rudervereine und der Deutsche Kreuzer-Yacht-Verband, sie alle sind in den Reihen des Freiwilligen Motorboot-Korps zu finden. Vertreter aller dieser Vereine arbeiten*⁷³ *bereits an der Front, zum Teil unter schweren und harten Verhältnissen, von denen sich das Motorbootfahren in den Sommertagen auf den bequemen heimatlichen Gewässern ganz erheblich unterscheidet, und doch sind alle die Herren, die sich dem Korps zur Verfügung gestellt haben, darunter auch manche ältere Semester, mit tausend Freuden in die Front gegangen, glückstrahlend, daß sie endlich auf dem Gebiete, auf dem sie etwas Erfahrung haben, nützlich sein können fürs Vaterland.*⁷⁴

Eine derartige Propaganda fiel auf fruchtbaren Boden. In der Zeit zwischen Februar und April 1915 hielt die »Yacht« eine Umfrage darüber ab, ob und wenn, wie es mit dem Segel- und Motorbootssport unter Kriegsbedingungen weitergehen sollte. Das Echo war sehr unterschiedlich. Zahlreiche Leser appellierten, das FMK zu unterstützen. Im Ton schoß aber ein Berliner den Vogel ab, der am 13. Februar 1915 der Redaktion schrieb: *Erst siegen – dann segeln! Ich habe nur den einen Wunsch, mit auf England losdreschen zu können! Daß es Leute gibt, die ihre so vorzüglich brauchbaren Motorboote trotz Exc. Aschenborns Aufruf in unseren Gewässern ängstlich zurückbehalten, ist zu traurig! Sorgen Sie, daß dieselben herausgegeben werden. Mit freundlichen Grüßen ...*⁷⁵ Ob diese Geisteshaltung im Korps vorhanden oder sogar verbreitet war, ist sehr wohl denkbar, wenn auch gegenwärtig nicht zu beweisen. Auf alle Fälle gab es weltanschauliche Trittbrettfahrer aus der politisch gefühlsbetonten, extrem chauvinistischen Ecke, die sich dem FMK zugetan fühlten.

Eine ähnliche Tendenz, wenn auch nicht ganz so aggressiv, zeigte eine Festschrift der Firma Daimler im gleichen Jahr: *Das Kapitel über das Motorbootswesen wäre nicht vollständig, wenn wir nicht abschließend die Bedeutung des Motorbootes im gegenwärtigen Kriege erwähnten. Das Deutsche Freiwillige Motorboot-Korps hat sich mit seinen Fahrzeugen dem Heere zur Verfügung gestellt und in den Kämpfen im Weichselgebiet und während der blutigen Treffen im Gebiete der belgischen Kanäle wirksame Dienste geleistet. Die Mitglieder haben sich hier Lorbeeren geholt, die köstlicher sind als die von Nizza, Monaco und Paris.*⁷⁶ Hier wurde auf die bereits erwähnten Motorbootrennen aus der Zeit vor dem Krieg angespielt, an denen auch deutsche Rennboote teilgenommen hatten.

Als, wie bereits erwähnt, das FMK Ende 1916 in den Genuß kaiserlicher Privilegierung kam, kommentierte Anfang 1917 die »Yacht«: *Damit haben die ganz hervorragenden Leistungen des Korps, die oft unter den schwierigsten Verhältnissen auf den verschiedensten Kriegsschauplätzen dieses Krieges gezeitigt wurden, die wohlverdiente Anerkennung des obersten Kriegsherren gefunden. So ist auch der kriegserischnen Tüchtigkeit dieses Teils der Wassersportler von allerhöchster Stelle eine ehrlich verdiente Auszeichnung zu Teil geworden. Die Motorbootleute haben neben den Seglern und Ruderern bewiesen, daß sie auch im Kriege ihren Mann zu stellen wissen.*⁷⁷

Daß neben tendenziösen Berichten sehr wohl eine Beschäftigung auf höherem Niveau mit der im Hintergrund stehenden Thematik stattfand, wird noch zu zeigen sein. Allgemein kann das geistige Spektrum der »Yacht« während des Ersten Weltkrieges mit wenigen prägnanten Beispielen so umschrieben werden: Beispielsweise wurde etwa die Leserschaft der Zeitschrift wiederholt zum Zeichnen von Kriegsanzügen angehalten.⁷⁸ Ein bizarres Stück chauvinistischer Propaganda, die jedoch für den Ersten Weltkrieg (das betraf aber beide Seiten)⁷⁹ typisch war, leistete man sich in Gestalt eines Beitrags zur politisch korrekten »Sprachreinigung«: Ein ellenlanger Katalog an nautischen Fachausdrücken, darunter etablierte, geradezu ehrwürdige Begriffe wie *Klassifikation*, *Persenning*, *Register*, *Takelage* und *Tonnage* waren nun nicht mehr genehm, so daß die »Yacht« Ende Juli 1916 ihre Leser in einem Wettbewerb dazu aufrief, sie durch »eingedeutschte« Wörter zu ersetzen.⁸⁰ Diesen Beispielen standen aber auch den heutigen Leser überraschende Artikel gegenüber, so ein Nachruf auf einen verstorbenen englischen Sportsegler, der obendrein der Royal Navy angehörte, im März 1918.⁸¹

Dem neutralen wie auch feindlichen Ausland blieben Existenz und Aktivitäten des FMK nicht verborgen. Anfang 1915 berichtete die amerikanische Fachzeitschrift »Motorboat«



Abb. 5 »Die schwimmende Mine«. Karikatur des russischen Zeichners Jacob Belsen aus der russischen Sportzeitung »Der Steuermann«, vermutlich mit Bezug auf das FMK. (Aus: *Die Yacht* 1/1916, S. 8)

über das Korps und ähnliche Bemühungen in Großbritannien, und der Bericht wurde von der Redaktion der »Yacht« im Februar 1915 wie folgt kommentiert: *Während in Amerika eine selbst von Amerikanern als schwächlich bezeichnete Regierung und die ihr bezw. ihren Kuchenkindern nahestehende Tagespresse noch immer das denkbar möglichste an unfreundlichen Noten und Schlimmerem Deutschland gegenüber losläßt, macht sich in der amerikanischen Sportpresse nach einigen anfänglichen Entgleisungen das bemerkenswerte Bestreben bemerkbar, deutschem Wesen und dem ihm aufgezwungenen Kampf um seine Existenz gerecht zu werden und die von Deutschland getroffenen Maßnahmen zur Niederbringung seiner Feinde in objektiver Beurteilung in den Kreis ihrer Betrachtungen zu ziehen.*⁸² Dieser larmoyante Kommentar stand im Schatten eines sich verschlechternden deutsch-amerikanischen Verhältnisses, das aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht seinen Tiefpunkt erreicht hatte.⁸³ Der zitierte amerikanische Artikel verfügte über wesentlich genauere Informationen über die britische Seite, während über das FMK offenbar nur bruchstückhafte, mehr spekulative Dinge wie etwa der Einsatz in Frankreich und Belgien berichtet wurden.⁸⁴

Im gleichen Jahr hatte die britische Marinezeitung »The Navy« das Thema aufgegriffen. Sie wurde aus deutscher Quelle wie folgt zitiert: *Motorboote sind besser zu sehen als U-Boote und unserer Marine würde eine Flotte räuberischer Motorboote oder sonstiger anderer Fahrzeuge, die die Kühnheit haben sollten, mit ihr anzubinden, willkommen sein.*⁸⁵ Sollte die »Yacht« das englische Organ korrekt wiedergegeben haben, dann lag sicherlich eine groteske, von der Kriegspropaganda angeheizte Überschätzung des FMK durch die britische Seite vor. Eher wäre eine noch im Anfangsstadium befindliche Entwicklung eines fronttauglichen Motortorpedobootes⁸⁶ auf diese Art und Weise zu würdigen gewesen. Der leicht erhobene Zeigefinger seitens der »Yacht« war jedoch völlig unangebracht. Was Propaganda angeht, so hatten sich – aus heutiger Sicht – im Ersten Weltkrieg alle Parteien gegenseitig nichts oder nur wenig vorzuwerfen.

Anfang 1916 scheint die britische Presse das Thema FMK noch einmal aufgegriffen zu haben. Ein Exemplar der Zeitschrift »Motorship und Motorboat« gelangte – sicherlich auf Umwegen – nach Deutschland und schließlich auf den Redaktionstisch der »Yacht«. Nach deutschen Angaben schätzte die britische Seite den Umfang allein der Motorbootflotte, die von Berlin aus in das besetzte Frankreich und Belgien entsandt wurde, auf 400 Einheiten, was sicherlich eine Überschätzung darstellte. Außerdem wurde behauptet, daß aus Skandinavien zu überhöhten Preisen Boote für das FMK aufgekauft wurden⁸⁷, eine Aussage, die von der späteren Forschung nicht bestätigt werden kann. Abgesehen von der Tatsache, daß in allen kriegführenden Staaten die Zensur wirkte und Angaben über Kriegsmittel des Feindes ohnehin nur ungenau sein konnten und deswegen ungeprüft publiziert wurden, eignete sich das FMK für Freund und Feind zur propagandistischen Verwertung.

7. Zum militärischen Einsatz des FMK

Bei dem nun folgenden Fragenkomplex handelt es sich sicherlich um eine sehr diffizile Thematik, bei der man es sich gerade als Historiker nicht zu einfach machen darf, und so ist an dieser Stelle zunächst ein Blick auf grundsätzliche Probleme statthaft.

Innerhalb der militärhistorischen Forschung hat in den letzten Jahrzehnten eine geradezu dramatische Schwerpunktverlagerung stattgefunden, so daß man getrost von einem »Paradigmawechsel« sprechen kann. Früher genoß die klassische Kriegs-, d.h. Operationsgeschichte Priorität, wie sie in akribischer wie unermüdlicher Arbeit in den Generalstäben geleistet wurde (und sicherlich noch heute in allen maßgeblichen militärischen Stäben

sämtlicher Armeen betrieben wird), denn die Auswertung von vergangenen Kriegen kam der eigenen operativen Erkenntnis und Planung direkt zugute. Die akademische Geschichtswissenschaft hat sich von diesen Inhalten und Fragestellungen mittlerweile erheblich distanziert. Die hohe Politik und Strategie, Moral und gesellschaftliche Auswirkungen zählen heutzutage zu den militärhistorischen Forschungsschwerpunkten, so daß ein akademischer Historiker in einer Untersuchung über den Zweiten Weltkrieg (deren diesbezügliche Aussage aber generelle Gültigkeit beanspruchen darf) kritisch dazu Stellung nahm: *Wichtig ist hier auch ein Blick auf den operativen und den taktischen Bereich, der weitgehend unterlassen wird. Diese Betrachtungsweise gilt in der Wissenschaft oft als »kleinkariert«.* (...) *Eine wissenschaftlich fundierte Operationsgeschichte ist bislang über wenige Ansätze nicht hinausgekommen, da dieser Ansatz in der Geschichtswissenschaft, ja sogar innerhalb der Militärgeschichte, als ein Bereich non grata angesehen wird. Das Feld wird Veteranen und Hobbyhistorikern überlassen, deren Arbeiten, bei allen Verdiensten, die es hier festzustellen gilt, dem wissenschaftlichen Anspruch meist nicht genügen.*⁸⁸

Bei militärhistorischen Schlußfolgerungen ist es sicherlich ratsam, kritischen Abstand zu einseitig militärtechnokratischen Denk- und Argumentationsmustern zu halten, weil diese sehr schnell in Apologetik abdriften können und tatsächliche wie vermeintliche Handlungszwänge häufig unbedenklich in den Vordergrund stellen.

Andererseits besteht die Gefahr vorschneller Verdikte, denn der Historiker befaßt sich als militärischer Laie mit Vorliebe mit den klassischen, auf der Universität propagierten Gebieten seiner Wissenschaft und hat deswegen diese Bezüge beispielsweise in die maritim-historische Forschung zu integrieren. Hinzu kommt, daß eine undifferenzierte, schöngeistig gefärbte Animosität gegen alles Militärische unter manchen Historikern hin und wieder zum guten Ton zu gehören scheint, so daß bei der sorgfältigen Urteilsfindung gerade in diesem Bereich mit einiger Vorsicht verfahren werden sollte: *Wir wissen aufgrund der Erfahrungen mit der Aus- und Bewertung der militärischen Phänomene im Umkreis der beiden Weltkriege, daß es außerordentlich schwierig ist, die Quellen richtig zu lesen. Viele Fehlurteile resultierten daraus, und noch heute (...) fällt es historischem Verstehen schwer, wirklich zu erfassen, wie es »eigentlich gewesen« ist. (...) Solche Fehlurteile konnten entstehen, weil die betreffenden Historiker den Umgang mit militärischen Denk- und Schreibweisen nicht kannten und deswegen aus dem Quellenmaterial die falschen Schlüsse zogen.*⁸⁹ Diese ernste Mahnung eines Historikers und Hochschullehrers an seine Fachkollegen hat auch für das vorliegende Einzelthema, das Freiwillige Motorboot-Korps, Gültigkeit. Es versteht sich von selbst, daß diese Arbeit keine erschöpfende Operationsgeschichte des FMK liefern (dafür ist allein schon die Quellenlage viel zu bruchstückhaft), sondern diesen Bereich nur mit wenigen Beispielen anreißen kann.

Vor allem in den ersten Kriegsmonaten, aber auch in etwas abgeschwächter Form danach, wurde um das Korps, wie bereits erwähnt, einiger propagandistischer Wirbel veranstaltet. Die militärische Realität fiel demgegenüber wohl nüchterner aus. Über die Personalstärke des Korps fehlen jegliche Angaben, ebensowenig greifbar ist beispielsweise die Zahl der Gefallenen. So richtet sich der Blick auf die Flotte: Der Gröner-Arbeitskreis in Berlin, der sich seit Jahren mit dem Schiffs- und Bootsbestand der Deutschen Marine aus der Zeit zwischen 1815 und 1945 befaßt, hat auch das FMK nicht unberücksichtigt gelassen. Es hat sich aber selbst für das unermüdlich wie akribisch wirkende Team des Arbeitskreises als unmöglich herausgestellt, die Boote sämtlich zu erfassen. Bootnummern zwischen 1 und 700 sind bekannt, davon konnten aber nur 130 in den Quellen eindeutig nachgewiesenen Fahrzeugen zugeordnet werden, und der Arbeitskreis bemerkt hierzu: *Diese Liste enthält alle Boote des FMK/KMK, deren Existenz durch schriftliche oder Fotobelege gesichert werden konnte. Es ist wahrscheinlich, daß eine große Zahl der ungenannten Nummern und*

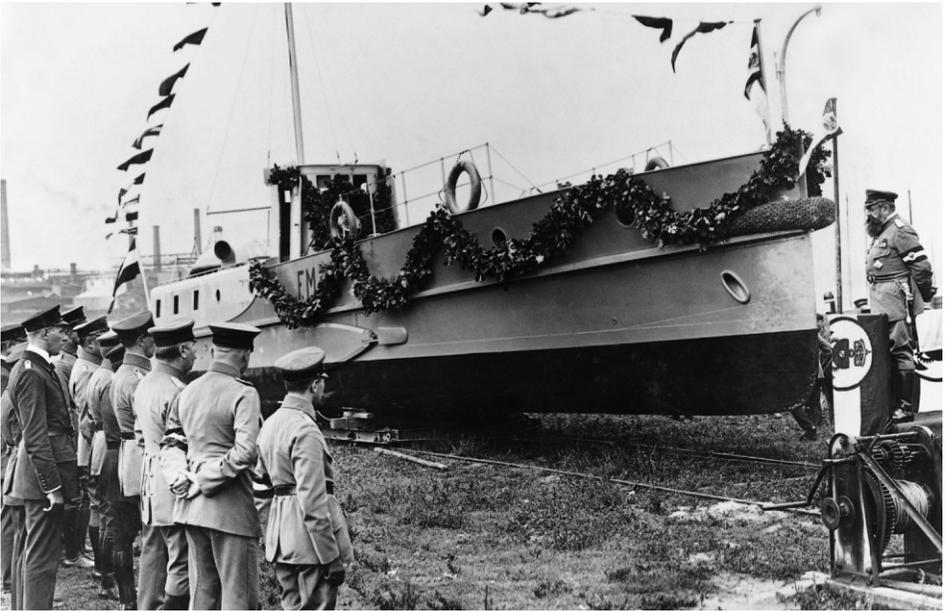


Abb. 6 Das Panzerkanonenboot WEICHSEL im Spätsommer 1915 fertig zum Stapellauf auf der Werft der Gebrüder Engelbrecht in Zeuthen; rechts der Befehlshaber des FMK, Vizeadmiral a.D. Aschenborn, bei seiner Taufrede, links eine Gruppe von Angehörigen des FMK in der seit 1915 vorgeschriebenen feldgrauen Uniform. (Archiv DaimlerChrysler AG, Stuttgart-Untertürkheim)



Abb. 7 Stapellauf des Panzerkanonenbootes WEICHSEL, 1915. (Archiv DaimlerChrysler AG, Stuttgart-Untertürkheim)

Buchstaben ebenfalls belegt waren, da u.a. alle Boote des Kaiserlichen Yacht-Clubs⁹⁰ (1914: 104 Motoryachten/Motorboote) zum Kriegseinsatz herangezogen worden sein sollen.⁹¹

Das Korps verfügte offenbar über einen so ausreichenden Etat, daß es sogar einige (etwa 10, die genaue Anzahl muß auch hier offen bleiben) eigene Fahrzeuge beschaffen konnte. Neben angekauften oder überlassenen Booten handelte es sich auch um Neubauten.⁹²

Als das »Flaggschiff« des Korps kann ein gepanzertes Motorboot bezeichnet werden, das den beziehungsreichen, angeblich vom Kaiser selbst genehmigten Namen WEICHSEL trug, denn dabei handelte es sich, wie noch auszuführen sein wird, um ein Einsatzgebiet des Korps. Bei der Yachtwerft der Gebrüder Engelbrecht in Köpenick lief das Boot im Spätsommer 1915 vom Stapel. Aschenborn war anwesend und hielt die Taufrede. Er trug zu diesem Anlaß nicht etwa seine Marineuniform, sondern offenbar den Anzug des FMK, dazu möglicherweise eine Marinemütze.⁹³ Die Daten der WEICHSEL: Länge 24 m, Breite 3,25 m, Tiefgang 0,8 m (also war dieses flachgehende Boot besonders für Flußgewässer zugeschnitten), 2 Kämpfer Otto-Motoren, 150 PS, 12 Knoten, Bewaffnung ein Geschütz und zwei Maschinengewehre.⁹⁴ Die Anschaffungskosten wurden aus Spenden des Korps bestritten, das auch die Vorgaben für den Entwurf lieferte.⁹⁵ Die »Yacht« kommentierte: *Das nur für Flußfahrten bestimmte Boot zeigt technisch manche interessante Einzelheit, die vom üblichen Motorbootsbau abweicht. Darüber, wie über den Verwendungszweck des Bootes, wird nach dem Kriege ausführlich berichtet werden.*⁹⁶ Dazu kam es nicht mehr. Die WEICHSEL wurde auf der Donau eingesetzt, unterstand dort zunächst den österreichisch-ungarischen Flußstreitkräften, stieß später zu den deutschen Einsatzkräften⁹⁷ und ging am 11. November 1918 durch Selbstversenkung auf der Donau verloren.⁹⁸

Bei der Rolandwerft in Hemelingen (damals noch nicht in Bremen eingemeindet) entstand zwischen 1916 und 1918 eine unbekannt Anzahl (mindestens drei Einheiten) von Booten eines standardisierten Typs von 15 Meter Länge und mit Vorderkajüte sowie mit einem Maschinengewehr als Bewaffnung.⁹⁹

Repräsentativer für die Flotte des Korps als spezielle Sonderanfertigungen wie etwa die WEICHSEL waren die von zivilen Eigentümern zur Verfügung gestellten Einheiten. Sie stammten zum größten Teil von Privatleuten, wobei auch hier wieder der Großraum Berlin eine auffallende, wenngleich keineswegs eine alleinige Rolle spielte. Soweit die technischen und biographischen Daten überliefert sind, handelte es sich um Boote, die in der ersten Blütezeit des deutschen Motorbootwesens, zwischen 1902 und 1914, auf deutschen Boots- und Yachtwerften erbaut worden waren. Der in der alliierten Propaganda behauptete Zulauf von ausländischen Fahrzeugen bezog sich demnach entweder auf der Forschung bislang unbekannt gebliebene Einzelfälle oder war völlig aus der Luft gegriffen. Nur ein 1905 in den USA erbautes Boot, die EVELYN, fällt dabei aus dem Rahmen. Die Boote hatten überwiegend eine Länge zwischen zehn und 20 Metern, einige kleinere Einheiten waren zwischen sieben (der vorgeschriebenen Mindestlänge entsprechend) und zehn Metern lang. Das größte Schiff unter den eingezogenen Fahrzeugen war die 1910 in Kiel erbaute Motoryacht LENS III, die mit ihren 24,50 Metern dem Panzerboot WEICHSEL entsprach, gegenüber den anderen Booten aber doch schon sehr aus dem Rahmen fiel. Die Masse der Boote besaß eine Antriebsleistung von sieben bis 50 PS, einzelne Fahrzeuge (wie etwa die LENS III mit 122 PS) lagen darüber, ein Sonderfall dagegen war das 1913 in Potsdam erbaute Rennboot ARGUS IV mit 400 PS.¹⁰⁰

Zunächst wurde für die zahlreichen Boote, die aufgrund Aschenborns Initiative dem Korps zuliefen, eine Sammelstelle an der Bootsstation des Kaiserlichen Motor-Yacht-Clubs in Wannsee bei Berlin¹⁰¹ eingerichtet. Dort wurden die Boote nicht nur übernommen, sondern das Korps hielt Übungen mit ihnen ab. Im Herbst 1914 reichten die bisherigen Einrichtungen nicht mehr aus, das FMK konnte aber in Wannsee bleiben und bezog



Abb. 8 *Beim Passieren des Stations-Kommandanten nach Abschluß einer Übungsfahrt in Kiellinie von Booten des FMK, 1914. (Aus: Die Yacht 44/1914, S. 960)*

das nahegelegene Bootshaus des Potsdamer Yacht-Clubs, der überdies eine neue Steganlage dort errichtet hatte. Das Anwesen wurde vom Landsturm bewacht und der Zutritt konnte nur mit einem Passierschein erfolgen.¹⁰² Ein Bericht über eine Übung hat sich erhalten: *Inzwischen hatte sich unter Führung des Flaggschiffes, von dem der Kommandant der Station durch optische Signale oder mit Hilfe zweier das Flaggschiff wie ein paar Hummeln umschwirrender Depeschenboote die Befehle gab, das aus zwei Flottillen bestehende Geschwader in Kiellinie geordnet und begann mit jenen Übungen, die in der Kriegswissenschaft der Marine unter der Bezeichnung »Formtaktik« einen sehr wesentlichen Bestandteil der taktischen Maßnahmen bilden.*¹⁰³ Es wurde also, wie bei den großen Schlachtschiffen, Formationsexerzieren veranstaltet, bei der die Manöverteilnehmer hinterher *im Rauchzimmer des Clubs bei dampfendem Kaffee zur – allerdings unverbindlichen – Kritik zusammenrückten.*¹⁰⁴ Der Eindruck einer operettenhaft wirkenden »Hochseeflotte en miniature« drängt sich bei der Lektüre dieses »Manöverberichtes« auf. Fast entschuldigend heißt es dazu: *Der für die Marine hierbei in Betracht kommende Endzweck, die Schaffung eines durch entsprechende Gruppierung erzielten wirksamen Schussfeldes, fällt natürlich bei diesen Übungen des Freiwilligen Motorboot-Korps weg, da diese Übungen, wie schon erwähnt, nur dem Zweck dienen, die Fahrbarkeit der Führer und das Manövrieren im beengten Fahrwasser zu erhöhen.*¹⁰⁵ Die Veranstaltung wurde als eine nicht militärische, sondern *lediglich fahrtechnischen Zwecken dienende Übung*¹⁰⁶ bezeichnet. So entsprach sie am ehesten dem disziplinierenden Formaldienst beim Militär, der heutzutage nichts mehr mit dem regulären Gefechtsdienst zu tun hat. Die Übungen dienten wohl weniger taktisch-operativen Zielen, sondern eher der äußeren Selbstdarstellung sowie dem Einüben einer grundlegenden Koordination im Einsatz von Booten sehr unterschiedlicher Provenienz, Größe und Leistung.¹⁰⁷ Wie weit diese Nachahmung der Hochseeflotte auf Berliner Binnengewässern den Bootsführern für ihren Einsatz wirklich größere Sicherheit verschafft hat bleibt offen, denn wie noch zu zeigen sein wird, wurden die Boote des FMK vor allem zur Kampfunterstützung eingesetzt. Die wichtigen Einsatzgebiete sind bekannt: Neben dem besetzten Belgien war das FMK vor allem auf der Donau und im Osten tätig.¹⁰⁸

Vom Einsatz im Westen findet sich kaum etwas in den Quellen. Doch waren die Gebiete in Belgien und Nordfrankreich, wo die deutschen Verbände standen, landschaftlich auch von Flüssen und Kanälen geprägt, so daß sich dort ein Einsatz des Korps anbot. Auf einer im Herbst 1914 geschriebenen Feldpostkarte heißt es nur sehr vage: *Von einer mehrtägigen Patrouillenfahrt sind wir soeben über Frankreich nach hier zurückgekommen, um uns etwas aufzufrischen und neue Befehle zu erwarten.*¹⁰⁹ In den Quellen sind jedoch insgesamt 29 Boote des FMK nachweisbar, die im Westen eingesetzt wurden und teilweise nach Kriegsende in Belgien blieben. Eines dieser Fahrzeuge, das Vorderkajütboot SEEDLER, fuhr

1915–1916 für das FMK als Schlepp- und Arbeitsboot auf dem Aisne-Oise-Kanal in Nordfrankreich, ehe es 1916 seinem zivilen Besitzer, einer Firma für Ausflugsschifffahrt in Heringsdorf auf Usedom, wieder zurückgegeben wurde.¹¹⁰

Im Gegensatz zur Westfront, die sich alsbald im zermürbenden wie extrem mörderischen Stellungskrieg festfuhr, waren die Ostfront wie auch das Kriegsgeschehen auf dem Balkan von größerer Beweglichkeit geprägt. Im Osten entwickelten sich die Dinge zunächst zu Ungunsten der Mittelmächte.¹¹¹ Um den Verlauf in aller Kürze und äußerst vereinfacht darzustellen: Im August 1914 fiel die russische Armee in Ostpreußen ein, wurde aber nach den Schlachten von Tannenberg (wo Hindenburg seinen Mythos begründete) und den Masurischen Seen bis zum September größtenteils wieder hinausgedrängt, endgültig nach einer weiteren Schlacht in Masuren im Februar 1915. Weiter südlich rückten die Russen in das österreichische Galizien ein und wurden erst im Mai 1915 wieder zurückgeschlagen. Im April des gleichen Jahres stießen deutsche Verbände nach Litauen und Kurland vor, Anfang Juli 1915 starteten die Mittelmächte eine erfolgreiche Offensive weiter südlich und eroberten im Laufe des August Warschau, Kowno (heute: Kaunas), Brest-Litowsk und Wilna (heute: Vilnius). Diese Geländegewinne konnten bis zum Kriegsende in etwa gehalten werden.

Die weitverzweigten ostpreußischen Gewässer und der Weichselbogen boten sicherlich ein vielfältig geeignetes Einsatzrevier für das FMK. 34 Boote, die in diesem Gebiet standen, konnten bislang in den Quellen nachgewiesen werden. Hier ist allerdings zu beachten, daß diese Zahl sich mit der bereits erörterten Statistik für den Donaauraum überschneidet, denn etliche Boote wurden 1916 von der Weichsel zur Donau verlegt (sicherlich mit der Eisenbahn), wo sich das Kriegsgeschehen intensiver gestaltete und die Boote nun wesentlich dringender benötigt wurden.¹¹²

Im November 1914 erschien in der »Yacht« ein Bericht über *Erlebnisse eines Mitgliedes des Freiwilligen Motorboot-Korps*¹¹³, der zwar nur äußerst vage geographische Angaben machte, aber die Russen als Gegner erwähnte und ferner von einem *recht unbequemen Flußlauf mit starkem Strom und vielen Sandbänken*¹¹⁴ sprach. Ob damit der ostpreußische Kriegsschauplatz (etwa der Fluß Memel) oder die Weichsel (auf die diese Beschreibung auch zutreffen könnte) gemeint war, muß offen bleiben. Der Briefschreiber, der Offiziersrang besaß, beschaffte sich gerade eine Mahlzeit bei *einem den Deutschen freundlich gesinnten Küster*¹¹⁵, als die Tochter des Hauses mit dem Ruf: *Die Russen kommen*¹¹⁶ alle aufschreckte, denn russische Kavallerie griff das Gehöft an. Mit knapper Not konnte der Chronist entkommen und sein Boot erreichen. Kurze Zeit später wurde es in ein Gefecht verwickelt, als das Boot gegen angreifende russische Truppen einer deutschen Infanterieabteilung Feuerschutz mit seinem Maschinengewehr gab. Russisches Artilleriefeuer trieb das Boot auf eine Sandbank und der Motor wurde beschädigt, doch der Besatzung, die offenbar keine Ausfälle zu verzeichnen hatte, gelang es schließlich, das Boot aus der Gefahrenzone zu bringen, und der Chronist schloß mit den nachdenklichen Worten: (...) *und dies Beispiel läßt erkennen, zu wie ernster Kriegsarbeit die Motorboote verwendet werden können. Daß selbst im allgemeinen Wachdienst Transporte und sonstige Hilfsarbeiten die Hauptaufgaben der Motorboote sein werden, ist wohl als selbstverständlich anzusehen.*¹¹⁷

Im Rahmen der Kämpfe um Ostpreußen war die Ostflottille gebildet worden. Über deren Aktivitäten hat die »Yacht« wiederholt berichtet. Zwar wurden infolge der Kriegszensur Ortsnamen sowie Bezeichnungen von Verbänden und Einheiten meist verschwiegen oder nur in Kürzeln erwähnt (die sich allerdings z.T. entschlüsseln lassen), dennoch sind diese Schilderungen aufschlußreich.

Ein Feldpostbrief¹¹⁸ aus dem Herbst 1914 kann, trotz sehr vager, kaum faßbarer Ortsangaben und fehlender konkreter Anhaltspunkte in den Landschaftsbeschreibungen, doch

der Ostflottille zugerechnet werden. Es werden Boote mit Nummern (15–18, 20) genannt, die der Arbeitskreis Gröner eben jenem Verband zugeordnet hat.¹¹⁹ Möglicherweise handelt es sich um den im Bericht erwähnten Fluß um die Memel, wo es zu Kämpfen zwischen Deutschen und Russen kam. Dort waren auch Boote des FMK im Einsatz.

Der Brief berichtet von Einsätzen in Zusammenwirken mit Einheiten des Landsturms Ende Oktober/Anfang November 1914. Dabei gerieten die Boote des FMK in Gefechtsberührung mit russischen Truppen: *Nicht weniger als 16 Treffer waren in das Boot eingeschlagen. Leider hat der Überfall auch ein Opfer gekostet. Der arme Schütze H.¹²⁰ erlitt einen unglücklichen Schuß in den Oberschenkel, der bald den Tod herbeiführte.*¹²¹ Das war nicht die einzige gefährliche Situation, die zu bestehen war. Ferner wird von feindlichem Artilleriebeschuß berichtet¹²², und einmal kam das Boot des Chronisten während einer nächtlichen Fahrt auf einer Sandbank fest. Der Bootsführer erwog, sein Fahrzeug zu versenken und sich mit seiner Mannschaft nach Süden, wo eigene Verbände standen, durchzuschlagen: *Jetzt war's um uns geschehen. (...) Wir mußten, wenn sich keiner unser erbarmt hätte, den Versuch machen, das Südufer schwimmend zu erreichen und, wenn möglich, zu Fuß Anschluß an unser zurückgehendes Detachement suchen. Ich holte die Flagge ein, stopfte mir die Taschen damit voll, legte das Kriegstagebuch zur Vernichtung bereit und beschloß, um 7 Uhr, wenn nötig, das Boot mit allem zu versenken. Schwimmwesten hatten wir alle an.*¹²³ Doch dann erschien ein Boot der eigenen Seite, nahm das havarierte Fahrzeug in Schlepp und machte es wieder flott, so daß es sich zuletzt mit eigener Kraft in Sicherheit bringen konnte.¹²⁴

Dem ostpreußischen Kriegsschauplatz eindeutig zuzuordnen ist die Mitteilung auf einer Feldpostkarte, die ebenfalls im Herbst 1914 geschrieben wurde: *(...) Ich habe hier viel erlebt. Vor drei Tagen fuhr ich über das Kurische Haff bei furchtbarem Sturm. Alle Seezeichen waren entfernt, kein Leuchtfener brannte. Ich hatte Eisenbahner an Bord, um eine von den Russen gesprengte Brücke zu reparieren. Um 4 Uhr wurde es so dunkel, daß wir den Hafen nicht finden konnten und aufliefen. Mit Mühe kamen wir frei, gingen in See und lagen in furchtbarem Sturm vor Anker von nachmittags 5 Uhr bis morgens 7 Uhr. Eine Ewigkeit! – Alle 5 Minuten mußte gelotet werden, ob wir treiben. Der Maschinist zerstiess sich das Knie, mußte liegen und kam später ins Lazarett. Sämtliche Soldaten¹²⁵, zuletzt auch ich, bekamen den Würfelhusten¹²⁶; ich glaubte nicht mehr lebend davonzukommen, aber Gott sei Dank, der Anker hielt aus und morgens fuhren wir weiter. Die Russen schießen wie toll mit Artillerie (...)*¹²⁷ Bei der Schilderung handelte es sich um einen Einsatz, der allenfalls in Frontnähe stattfand, den Schreiber der Zeilen jedoch nicht direkt in das Kampfgeschehen verwickelte.



Abb. 9 Eine Übungsfahrt des FMK in Wannsee, im Vordergrund die Motoryacht NIRVANA (Länge 18,30 m, 1913 bei der Havelwerft in Potsdam erbaut), die zunächst bei der Ostflottille Dienst tat, 1916 zur Donau verlegt wurde und am 15. April 1918 im rumänischen Constanza verloren ging, 1914. (Aus: Die Yacht 45/1914, S. 967)

Wesentlich ergiebiger ist ein Bericht über die Ostflottille aus dem Spätherbst und Winter 1914/15, der im März und April 1915 in der »Yacht« erschien und von einem Bootsoffizier des FMK verfaßt worden war.¹²⁸ Er beginnt in der während des Kriegsbeginns noch weit verbreiteten naiven Begeisterung, die in den folgenden Jahren den Menschen noch gründlich ausgetrieben werden sollte: *Der 26. Oktober 1914 war für mich ein Jubeltag! Nach monatelangem Hangen und Bängen berief das FMK mich endlich als Bootsoffizier auf die NIRVANA.*¹²⁹ Der Abschied von der Station in Wannsee vollzog sich in dem entsprechenden Geist: *Es war ein grauer Tag, der ausnehmend gut zum äußeren Anstrich unserer Flottille, wenn auch keineswegs zu unserer frohen Laune paßte, an dem wir, nach einer feierlichen Ansprache unserer verehrten Exzellenz¹³⁰, vom Steg des P.Y.C.¹³¹ ablegten, noch begleitet von einem Schnellboot¹³², besetzt mit hohen Herren. Die letzte, als Übung und Abschieds-Ehrenbezeugung unumgängliche Kiellinie¹³³ wurde formiert, und fort ging's in Richtung Spandau.*¹³⁴ Mit vier anderen Motoryachten (damals als Seekreuzer bezeichnet) fuhr das Boot zunächst nach Stettin, wo bei der namhaften Werft Stettiner Vulcan mittels eines Krans die Boote aus dem Wasser gehoben und auf Eisenbahnwaggons verladen wurden. In der Nähe von Marienburg endete die Bahnfahrt. Die Boote wurden an der Nogat wieder zu Wasser gelassen und gelangten mit eigener Kraft über das Frische Haff nach Pillau.¹³⁵ Nach einer eintägigen Pause fuhr der kleine Konvoi durch den Seekanal nach Königsberg, und über den Pregel und die Deime erreichte man das Kurische Haff.¹³⁶ Während der Fahrt auf der Deime wurden die Bootsfahrer, die in Berlin mit großer Begeisterung gestartet waren, erstmals mit den Spuren des russischen Einfalls in Ostpreußen und so mit den Realitäten des Krieges konfrontiert: *Bald wurden unsere Sinne gebannt, durch Verwüstungen unserer Feinde längs der ganzen Deimelinie. Versenkte Fähren und Fahrzeuge aller Art, gesprengte und notdürftig wieder aufgebaute Brücken machten uns besonders während der Dämmerung das Leben sauer, und mehr als einmal sahen wir uns in Gedanken zurück in Berlin mit den letzten Planken unseres braven Schiffes unter dem Arm. Auf beiden Ufern gähnten uns fortwährend zerschossene Gehöfte und vollständig zerstörte Dörfer entgegen, von denen mindestens nur die in einem sockelartig aussehenden Kamin endenden Schornsteine stehen geblieben waren.*¹³⁷ Nach einigen kleineren Havarien erreichte man über Nidden schließlich die Seehafenstadt Memel¹³⁸, wo im Winterhafen festgemacht wurde, *dicht bei einer stattlichen Anzahl Torpedoboote, deren Mannschaften uns halb erstaunt, halb geringschätzig anstaunten*¹³⁹. In Memel blieb der Verband einige Tage in der Etappe, während die Besatzungen am Karabiner ausgebildet wurden. Doch die Situation entlang des Flusses Memel (Bezeichnung für den Flußlauf auf russischem Gebiet: Njemen) war kritisch, und so übernahm der Chronist in Tilsit das Kommando über ein neues Boot.¹⁴⁰ Der Bericht fährt fort: (...) *die Russen drückten hart auf die natürliche Grenze, die der Strom bildete, und wenn irgend in der Nähe Operationen im Gang waren, wurden die der Flottille zugeteilten Mannschaften, bestehend aus Infanterie, Pionieren, Marine, Landsturm und Scheinwerfern sowie etwa 12 Maschinen-Gewehren zur Unterstützung befohlen, während die Boote des FMK als Rückendeckung am Brückenkopf verblieben, auf diese Weise eine Verbindung zwischen dem Nord- und Südufer der Memel selbst im Falle der Sprengung sämtlicher Brücken bildend.*¹⁴¹ Ferner unternahmen die Boote des Korps Kontrollfahrten auf dem Strom, unterbanden sämtlichen privaten Flußverkehr, der verboten worden war, denn Spionagefurcht ging bei den deutschen Stellen um und führte zu Spannungen mit der litauischen Landbevölkerung¹⁴²: *Wir erhielten den Auftrag, jedes am Nordufer befindliche Fahrzeug zu zerstören oder mitzunehmen, welches nach Warnung der Einwohner nicht nach dem Südufer gebracht worden war, weil sich besonders Nachts ein reger Verkehr bemerkbar gemacht hatte, der nicht zu kontrollieren war. Scharf schießen auf jedes Fahrzeug, das nach Dunkelheit die Überfahrt versucht, lautete der Befehl. Das einzige*

*Mittel, die Ignoranz und den Widerstand der Landbewohner, die oft kein Wort richtig deutsch sprechen können, zu überwinden. Hunderte von Fahrzeugen schleppten wir auf diese Weise im Interesse der Grenzsicherung in die Häfen am Südufer und manch einer der Widerspenstigen mußte am eigenen Leibe spüren, wie ernst wir unsere Aufgabe erfüllten.*¹⁴³

Die Memel war Ende November 1914 Frontgebiet. Wenn die Boote weiter stromaufwärts in Richtung Ragnit vorstießen, wurden sie häufig von den russischen Truppen beschossen. Einmal wagte man, gemeinsam mit an Land operierenden Einheiten des Heeres, einen Aufklärungseinsatz, der in das feindlich besetzte Gebiet führte.¹⁴⁴ Die Russen hatten Minen gelegt, die aufgespürt und gesprengt werden mußten: *Leider fand doch einer unserer Leute beim Aufbringen einer Mine den Tod und ein zweiter verlor ein Bein; dazu wurden einige leicht verletzt, trotzdem sie etwa 50 Schritt entfernt standen, als die Explosion erfolgte. Immerhin verhinderten wir, daß die Minen stromab trieben oder gar unsere großen Brücken beschädigten, und wir konnten deshalb mit dem Resultat zufrieden sein.*¹⁴⁵

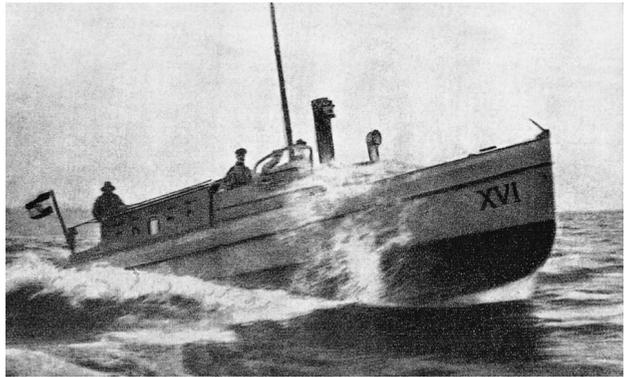
Im November hielt dann der strenge ostpreußische Winter Einzug, und auf dem Fluß behinderte das Eis die Boote immer stärker bei ihren Einsätzen. Trotzdem verholten sie Flußfähren, auf denen Flüchtlinge nach Süden in Sicherheit gebracht wurden. Infanterie und Kavallerie nutzten außerdem die Boote zum Transport.¹⁴⁶ Bei den auf dem Fluß stationierten Einheiten handelte es sich offenbar um Fahrzeuge, die zwar von zivilen Eignern eingezogen worden waren, aber in ihrer Mehrzahl nicht zum Korps gehörten, von diesem jedoch bemannt wurden. So lebten die Besatzungen Seite an Seite mit den Soldaten: *Hier in K. lag jetzt das Gros unserer Flottille, bestehend aus zwei großen Raddampfern, fünf Barkassen aus Stahlblech erbaut, mit etwa 40–50 Personen Tragfähigkeit pro Fahrzeug, einem Schnellboot und sechs kleineren Fahrzeugen, die in Friedenszeiten zum Schleppen und Strompolizeidienst etc. gedient haben mögen.*¹⁴⁷

Trotz der strengen Witterung blieb die Flottille bis zur Jahreswende in ihrem frontnahen Einsatzgebiet¹⁴⁸: *Der dreitägige Dienst jedes Bootsoffiziers in P. wurde durch die große Gastfreundschaft und Liebenswürdigkeit des dortigen Pfarrers beinahe zum Vergnügen, wenn auch der Feind nur wenige Tausend Meter entfernt lag und nachts selten einer von uns aus den Stiefeln herauskam. Der Ort war ziemlich langgestreckt und mehrere gute Landstraßen endigten in diesem, so daß zur Sicherung von den Pionieren der Ostflottille Drahtverhaue und Hindernisse gebaut werden mußten und kein Einwohner nachts herausgelassen wurde. Eine Freude war es zu sehen, wenn morgens unsere Infanterie ihren Patrouillengang antrat, immer frohen Mutes und unverzagt, trotzdem so mancher der Braven, die noch am Tage vorher auf unseren Booten frohe Lieder gesungen hatten, sein Leben lassen mußte.*¹⁴⁹ Nach Neujahr war wegen der Eislage (Schlammeis und Grundeis) die Einsatzfähigkeit der Flottille aber endgültig unhaltbar geworden. Das schnelle Motorboot wurde an Land aufgeslipt, ebenso blieben die beiden Raddampfer (wohl wegen ihrer empfindlichen Radschaukeln) zurück, dafür setzte sich ein Konvoi aus den robusteren Booten flußabwärts in Bewegung. Unterstützt von Schleppdampfern, die Eisbrecherhilfe leisteten, erreichte man nach viertägiger Fahrt das Winterquartier in Königsberg.¹⁵⁰

Wie bereits erwähnt, sind auch auf der Weichsel Boote des FMK tätig gewesen, die in einer eigenen Flottille zusammengefaßt wurden.¹⁵¹ Sie sind nicht nur für rückwärtige Dienste verwendet worden, sondern auch für Kampfhandlungen¹⁵², allerdings wurden in der »Yacht« keine einschlägigen, diesem Einsatzgebiet eindeutig zuzuordnenden Berichte darüber veröffentlicht.

Doch auch in Südosteuropa, wo der Erste Weltkrieg seinen Anfang genommen hatte, eröffnete sich 1915/1916 ein neuer Kriegsschauplatz für das FMK, der das bisherige Einsatzgebiet, Ostpreußen und die Weichsel, als Schwerpunkt ablöste. Mehr als ein Jahr nach Kriegsausbruch gelang den Mittelmächten auf dem Balkan eine großangelegte Offensive.

Abb. 10 *Das Motorboot SIGRÖN (Länge 12,50 m, erbaut 1911 bei E. Kluge, Sacrow) des FMK in rauhem Wetter auf dem Bodensee, um 1916. Die SIGRÖN wurde im November 1917 zur Donau überführt und ein Jahr später von Rumänien erbeutet. (Aus: Die Yacht 10/1916, S. 124)*



Im Oktober 1915 stießen sie nach Serbien vor, eroberten Belgrad, und nach einer Schlacht auf dem Amselfeld im November 1915 eroberte man einen Monat später Montenegro und rückte im Januar 1916 in Albanien ein. Im August desselben Jahres trat Rumänien auf Seiten der Entente in den Krieg ein, unterlag aber den Mittelmächten. Im Dezember 1916 erfolgte die Eroberung von Bukarest, und die rumänische Armee zog sich nach Bessarabien zurück. Zwischen den Kriegsverbündeten Deutschland und Österreich-Ungarn im Norden sowie der Türkei und Bulgarien im Süden war eine Landverbindung hergestellt worden. Die Donau befand sich nun in ihrem gesamten Flußlauf unter der Kontrolle der Mittelmächte und blieb es bis zum Kriegsende, als sich in Südosteuropa die althergebrachte staatliche Ordnung auflöste.

So bot sich ein Einsatz des FMK mit seinen Motorbooten an der Seite des Heeres an. Auf der Donau spielten denn auch diese äußerlich eher unscheinbaren Fahrzeuge vor allem bei der bereits erwähnten Besetzung Serbiens 1915 eine Rolle als Schlepp- und Übersetzboote für die Pioniertruppe.¹⁵³ Insgesamt 69 Boote des FMK, die in diesem Gebiet eingesetzt wurden, sind in den bisher erschlossenen Quellen nachweisbar.¹⁵⁴ Insgesamt war das FMK mit vier Flottillen, der 20., 21., 22. und 24. Flottille, auf der Donau vertreten, während die Hauptlast der Flußkampfführung die legendäre K.u.K. Donauplottille mit ihren Monitoren trug. Aus den vier Einsatzgruppen des FMK wurde am 3. April 1916 durch Erlaß des preußischen Kriegsministeriums die *Deutsche Donauplottille* gebildet. Nur wenige Wochen später, am 21. Mai, erfolgte mit Einverständnis des Reichsmarineamtes die Umbenennung des Verbandes in *Kaiserliche Deutsche Motorbootflottille auf der Donau*.¹⁵⁵ Diese Bezeichnung erfolgte also im Vorgriff zur späteren Verleihung des Kaiserlichen Privilegs an das Korps.

Daneben existierten noch die *Kaiserliche Deutsche Donau-Halbflottille* und eine *Donauwachtflottille*. Letztere wurde im Mai 1917 aufgestellt und von einem Kapitanleutnant der Reserve befehligt, obwohl sie dem Heer unterstand und für dieses Polizeiaufgaben wahrnahm. Ob diese beiden Verbände mit dem FMK in Verbindung standen, muß zwar offen bleiben, es ist aber sehr wohl denkbar. Gegenüber der österreichisch-ungarischen Donauplottille, die sicherlich ein ganz anderes Maß an einschlägiger Kompetenz verkörperte, dürften die deutschen Flottillen eher den Charakter von Hilfsverbänden besessen haben. Die deutschen Flußstreitkräfte auf der Donau versenkten sich zwischen dem 10 und 12. November 1918 selbst, nachdem Rumänien ein Ultimatum erlassen und die verbündete Türkei mit der Entente einen Waffenstillstand abgeschlossen hatte.¹⁵⁶

Ein umfangreicher wie auch anschaulicher Bericht aus dem Herbst 1915 hat sich in der »Yacht« von diesem Kriegsschauplatz erhalten.¹⁵⁷ Der Verfasser, Max Berke aus Berlin-

Grünau, nahm als Bootsoffizier mit seinem eigenen, dem Korps zur Verfügung gestellten Boot ARIADNE am Feldzug gegen Serbien teil. Das Boot und sein Eigner sind bei Gröner nachgewiesen, demnach handelte es sich um ein acht Meter langes, mit einem 22 PS-Motor ausgerüstetes Fahrzeug, das seit März 1915 (offenbar ohne seinen Besitzer) auf der Weichsel eingesetzt und dann im Herbst desselben Jahres zur Donau verlegt wurde, wo es dem Führer der Pionierlandungskompanie in Semendria (Serbien) zur Verfügung stand. Der spätere Verbleib des Bootes ist unbekannt.¹⁵⁸

Berke erhielt am 30. September 1915 die telegraphische Aufforderung, sich bei dem Korps zu melden. Am 2. Oktober wurde die ARIADNE in Berlin auf die Eisenbahn verladen, zusammen mit anderen Booten. In der Nacht vom 4. auf den 5. Oktober verließ der Transport, bestehend aus mehreren Flachwaggons und einem Personenwagen, die Reichshauptstadt. Über Dresden, Prag und Brünn ging es in mehrtägiger Fahrt durch Österreich-Ungarn in das siebenbürgische Temesvar und dann nach Kevevara (Kubin) an der Donau, 25 Kilometer flußabwärts von Belgrad, wo die Boote schließlich am 10. Oktober zu Wasser gelassen wurden.¹⁵⁹ Der Ort ist zwar in zeitgenössischen Atlanten nicht zu finden, doch ein Blick auf die Karte sowie die damaligen politischen Grenzen zeigt, daß er nicht etwa im besetzten Serbien, sondern im Banat, also auf österreichisch-ungarischem Staatsgebiet, gelegen haben muß.¹⁶⁰

Im Einsatzgebiet arbeitete man mit bayerischen, preußischen und österreichischen Pioniertruppen zusammen. Die Motorboote dienten zu Erkundungsfahrten¹⁶¹, aber auch zu Fährdiensten: *Am 11. und 12. Oktober wurde ich hauptsächlich damit beschäftigt, Transporte von Mörsern über den Fluß zu bringen. Zu diesem Zweck werden Fähren mittelst 4 Pontons hergestellt, die mit schweren Balken überdeckt werden. Zwischen jedem Ponton sind ca. 2½ Meter Zwischenraum, so daß die sich ergebende Plattform ca. 15 Meter breit ist. Auf diesen Fähren werden nun die schweren Geschütze nebst Pferdmaterial und Bedienungsmannschaften untergebracht. Ich bin froh, daß mein Boot einen so starken Motor hat, denn sonst wäre es unmöglich, diese Riesenlast gegen den Strom, der eine Schnelligkeit von 6–7 km entwickelt, überhaupt von der Stelle zu bringen. Man sagt mir, es sähe zu komisch aus, wenn das winzige Boot mit diesen riesigen Fähren losgehe.*¹⁶²

Von einem Einsatz als Depeschenboot wird an anderer Stelle berichtet: *Eine Abwechslung bot sich mittags 2 Uhr, als plötzlich ein Auto herangerast kam, dem ein mir bekannter Herr entstieg, und mir mitteilte, daß er mit einem sehr wichtigen Auftrage vom Armee-Oberkommando käme. Er sollte einen Brückentransport aufhalten und an einen Ort 20 km stromabwärts dirigieren. Da der Transport jede Minute eintreffen konnte, so stiegen wir sofort ins Boot und waren so glücklich, in wenigen Minuten denselben abzufassen und umzudirigieren. Dieser Transport bestand aus einer riesigen Brücke in mehreren Teilen und wurde von mehreren riesigen Donauschleppern gezogen. Das Geschwader wurde von zwei modernen Donau-Monitoren begleitet, die einen ganz vorzüglichen Eindruck machten. Sie sahen mit ihren Panzertürmen, aus denen lange Geschützrohre herausstarren, und ihren Gittergefechtsmasten Großkampfschiffen sehr ähnlich.*¹⁶³ *In deren Nähe befanden sich noch mehrere kleine Aviser, und das ganze machte einen imposanten Eindruck.*¹⁶⁴

Bei einer Eskorte für einen anderen Schleppzug, der Pioniere und ihr Gerät transportierte, konnte man sogar das in Berlin eingübte Repertoire praktizieren: (...) *setzten wir uns mit dem Boot 99 an die Spitze, das andere folgte, dann kam der riesige Schleppzug, den ein Donauraddampfer zog, und den Beschluß machte unser kleines Boot 75. Kiellinie wurde genau so eingehalten wie bei den Geschwaderfahrten auf dem Wannsee.*¹⁶⁵

Der Kriegseinsatz strapazierte die Boote wesentlich stärker als unter den viel angenehmeren, ja idyllischen Friedensbedingungen. Immer wieder berichtet der Chronist von Kollisionen mit Treibgut und von Motorschäden. Die Boote verschmutzten infolge des reg-

nerischen Herbstwetters und des dadurch allgegenwärtigen Schlamms, der zwangsläufig mit an Bord getragen wurde: *Da man von früher her gewohnt war, sein Boot als Schmuckstück zu betrachten, so krampft sich das Herz zusammen, wenn man vergeblich eine Stelle sucht, an welcher der Schmutz nicht fingerdick klebt. Beide Maschinisten bleiben ständig beim Scheuern, um wenigstens zu verhindern, daß der Motor nicht vollständig vom Lehm eingekapselt wird.*¹⁶⁶ Unter besseren Wetterbedingungen konnten auch die Boote besser instand gehalten werden: *Jedenfalls war das warme schöne sonnige Wetter Mensch und Boot zu gönnen. Letzteres strahlte denn auch in nie geahnter Sauberkeit.*¹⁶⁷

Das Verhältnis zu den Einheimischen war nicht immer angenehm: *Die Bevölkerung von Kevevara ist übrigens zum großen Teil serbischer Herkunft und uns infolgedessen gar nicht freundlich gesonnen. Man wird im Logis mit scheelen Augen angesehen und bekommt keine Handreichung, die man nicht ausführlich verlangt, was durch Abgabe von Zeichen geschieht.*¹⁶⁸ Dieser Bericht wirft ein Schlaglicht auf die inneren Spannungen, die in den letzten Jahrzehnten ihres Bestehens innerhalb der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie herrschten und schließlich den Untergang dieses Vielvölkerstaates herbeiführten.

Bei einer Besichtigung der eroberten und durch die Gefechte in Mitleidenschaft gezogenen serbischen Hauptstadt Belgrad bekam Berke die Feindseligkeit der dortigen Bevölkerung handgreiflich zu spüren: *Als ich gerade zum Boot herunterkam, wurde von unbekannter Hand aus den in der Nähe liegenden Häusern eine Handgranate geschleudert, die haarscharf am Maschinisten vorüber und in 2 m Abstand vom Boot mit Gezisch ins Wasser einschlug. Man muß wohl mein kleines graues Bootchen für etwas ganz Furchterliches, vielleicht für ein böses Unterseeboot angesehen haben, daß man einen derartig gewagten Anschlag darauf vollführte. Natürlich große Aufregung und sofortige Anordnung einer polizeilichen Untersuchung. Was daraus geworden war, weiß ich nicht, denn ich mußte mich beeilen.*¹⁶⁹

Gelegentlich traf Berke mit höheren Offizieren und Befehlshabern zusammen, die er dann auch mit seinem Boot fahren mußte. Eine mehr als flüchtige Begegnung mit dem auf dem südosteuropäischen Kriegsschauplatz maßgeblichen und damals in Deutschland sehr populären Generalfeldmarschall von Mackensen wird auch erwähnt: *Die Liebenswürdigkeit des hohen Herrn wird von meinen beiden Kameraden, die den ständigen Fährdienst beim Oberkommando haben, in den höchsten Tönen gepriesen.*¹⁷⁰ Zur Jahreswende 1915/1916 hatte sich Aschenborn von Berlin aus in das Einsatzgebiet bemüht und unternahm eine Inspektionsfahrt auf der Donau, wo der Chronist mit ihm zusammentraf: *Abends feierten wir riesig nett Sylvester.*¹⁷¹

Wie viele seiner Zeitgenossen, so propagierte der Verfasser ein verharmlosendes und romantisierendes Kriegsbild, als er von Berlin losfuhr, und das schlägt sich noch in seinem Bericht nieder: *(...) so tauchte bald die Vermutung auf, daß unser Endziel die Donau sein würde. Man kann sich unsere Freude denken, als dadurch in Aussicht stand, nicht im Etappengebiet verwendet zu werden, sondern ganz richtig mit in den Krieg einzugreifen, und noch dazu so weit von der Heimat entfernt!*¹⁷² Auch im Einsatzgebiet setzte sich dieses Denken fort: *Am Tage zuvor traf uns die traurige Nachricht, daß unsere Kompanie und somit auch wir vom FMK zur Etappe überschrieben seien. Damit war es mit der schönen Zeit dicht hinter der fechtenden Truppe vorbei. Die Kompanie hofft zwar schon in einigen Tagen zur Front zu stoßen, ob uns aber das gleiche Glück blühen wird, wissen wir nicht. Immerhin gab es mir einen Lichtblick, als der Kommandeur der Pioniere mich beim Mittagessen im Kasino fragte, ob ich Lust hätte, auf die Morava¹⁷³ zu kommen, was ich natürlich freudig bejahte. Hoffentlich bekomme ich hierfür recht bald mein Kommando, da ich dann wieder an der Front wäre.*¹⁷⁴

Doch mit der grauenhaften Realität des Krieges kam Berke wenigstens ansatzweise in

Berührung: *Die leeren Fahrzeuge müssen dann wieder ans andere Ufer zurückgeschleppt werden, meistens werden diese jedoch auch mit Gefangenen und Verwundeten beladen. Es ist manchmal schrecklich mitanzusehen, wenn die armen Kerle mit ihren Verletzungen aus dem Krankentransportwagen in die Kähne hineintransportiert werden.*¹⁷⁵

Ins direkte Kampfgeschehen scheint der Verfasser nicht verwickelt worden zu sein. Gelegentlich kam er in Hör-, aber nicht in Reichweite serbischer Artillerie¹⁷⁶, und einmal schrieb er (aus der sicheren Distanz, versteht sich): *Die schweren Geschütze donnerten und blitzten und alles wurde von Scheinwerfern überstrahlt. Das Ganze war schaurig schön.*¹⁷⁷

Doch andere Mitglieder des FMK waren schon gefährlicheren Situationen ausgesetzt, die Berke zu Ohren kamen: *Unsere Boote werden auch von höheren Offizieren zu Erkundungsfahrten verwendet. Vor einigen Tagen passierte es einem meiner Kameraden, daß er bei einer solchen Fahrt von einem feindlichen Flieger mit 4 Bomben beworfen wurde, die jedoch sämtlich ihr Ziel verfehlten.*¹⁷⁸

Ein anderer Vorfall war noch bedrohlicher: 2. Januar (19)16. *Vor einigen Tagen hatte einer meiner Kameraden eine Episode durchzumachen, die leicht tragisch hätte werden können. Er hatte mit seinem Boot den Auftrag bekommen, einige Minen zu sprengen. Bei den ersten beiden wickelte sich alles zur Zufriedenheit ab. Als nun an der dritten die Sprengpatrone befestigt und mit drei Minuten Zündung eingestellt war, stellte der Führer den laufenden Motor auf Vorwärtsgang. Das Boot rührte sich jedoch nicht von der Stelle. Nach mehrfach vergeblichen Versuchen, über welchen eine kostbare Minute vergangen war, griff man zu den Riemen und Bootshaken, um das Boot aus dem Bereich der Mine zu bringen, jedoch nach einer weiteren Minute war man kaum 10 m von der bösen Nachbarin entfernt. Nun wurde noch ein letzter Versuch, die Schraube einzukuppeln, unternommen, der zum Glück gelang. Mit voll Gas sauste das Fahrzeug davon und 40 m hinter ihm ging die Mine hoch. Die Stockung muß daher gekommen sein, daß ein kurzer Ast oder etwas Ähnliches, während man mit dem Befestigen der Patrone beschäftigt war, sich zwischen Hacke und Schraube geklemmt hatte. Durch das häufige Einrücken wird dann wohl der Ast wieder frei gekommen sein. Dem letzten Glücksumstand war es jedenfalls zu danken, daß die Schraube sich wieder drehte, denn sonst wäre wohl von Boot und Mannschaft nicht viel übrig geblieben.*¹⁷⁹

Einen breiten Raum nehmen Schilderungen über das Leben in der Etappe ein. So kam der Chronist dann auch in den Genuß der viel beschworenen Kameraderie: *Mein Quartier ist, mit meinem vorigen verglichen, ein Paradies zu nennen. Es ist nur 1 Minute von der Landungsstelle entfernt, und zwar teile ich das Zimmer nur mit einem Husarenleutnant, einem reizenden Herrn, der mir sofort seinen Burschen zur Verfügung stellte, so daß hier in ausreichender Weise für meine persönlichen Bedürfnisse gesorgt ist.*¹⁸⁰ Doch auch mit anderen Verhaltensweisen machte man Bekanntschaft: *Unsere guten Sachen, die Prager Schinken, Konserven, die wir vom Verpflegungsamt in Kevevara erhalten hatten, sind uns zum größten Teil gestohlen worden. Einem Maschinisten ist seine Kiste erbrochen und seine gesamte Ausrüstung entwendet worden. Mit einem Wort, es herrscht ein Zustand, der wirklich nicht mehr schön ist.*¹⁸¹ Die Rangunterschiede werden bei einer anderen Schilderung aus Kevevara noch deutlicher: *Die Verpflegung hier ist auch sehr schwierig, durch das Vorhandensein großer Truppenmassen ist der Ort ausgesogen und es fehlt teilweise tatsächlich am nötigsten. Es ist für uns Bootsoffiziere daher ein großes Glück, daß wir im österreichischen Offizierskasino essen können. Dort wird sehr gut und reichlich gekocht, besonders die jeden Tag wechselnden Mehlspeisen sind vorzüglich. Und dazu ist die Sache riesig billig, denn das Gedeck kostet inkl. Samedrianer Landwein nur 180 Kr. Der Küchenchef muß jedenfalls besonderes Talent haben, sich seine Zutaten billig zu beschaffen.*¹⁸²

Nach einer umfangreichen Reparatur am Boot, die aber nicht gelang, beschloß Berke am 5. Januar 1916 mit Einverständnis seines Einheitsführers, selbst nach Berlin zu fahren, um

ein wichtiges Ersatzteil zu besorgen. Die Schilderung schließt mit den nachdenklichen Worten: *Ich fahre morgen. Wie werde ich meine Heimatstadt wiederfinden?*¹⁸³

Bei allen diesen Berichten muß man nicht nur eine strenge Auswahl durch die Redaktion der »Yacht«, sondern auch die unvermeidliche Kriegszensur und das bereits kritisch angemerkt, sich nur allmählich wandelnde Kriegsbild in Rechnung stellen. Dieses änderte sich in der allgemeinen Öffentlichkeit (nicht nur in Deutschland) erst im weiteren Verlauf des Ersten Weltkrieges und zwar durch das Grauen und Massensterben an der Front (Stichworte: Verdun, Isonzo).

1915 zog ein Artikel über die Tätigkeit des FMK eine erste Bilanz: *Trotz der ausgedehnten Verwendung, die das Freiwillige Motorboot-Korps im gegenwärtigen Kriege im Osten und Westen gefunden hat, eine Tätigkeit, die – wie wir des Öfteren dargetan haben – selbst die englischen und amerikanischen wassersportlichen Zeitungen veranlaßte, die Nützlichkeit dieser jüngsten Truppe zu betonen und ihre Organisation eventuell zur Nachahmung zu empfehlen, ist sie doch bisher glücklicherweise vor ernsteren Verlusten noch stets bewahrt worden.*¹⁸⁴ Der Kommentar fuhr fort: *Daß die Fahrzeuge des Korps verschiedentlich ernste Situationen zu bestehen hatten und mit Erfolg bestanden haben, ist nicht nur durch die Kriegsberichterstatte der Tageszeitungen wiederholt geschildert worden, sondern geht auch aus der Verleihung von Eisernen Kreuzen an eine Reihe von Angehörigen des Korps überzeugend hervor.*¹⁸⁵ Weiterhin wurde das *mitunter recht ernste Leben und Treiben auf dem Wasser in feindlichem oder vom Feinde bedrohten Gebiete*¹⁸⁶ hervorgehoben. Es folgt die minuziöse Beschreibung dreier in ein Boot des FMK eingeschlagener Geschosse anlässlich eines Gefechts mit russischer Infanterie, mit der Erwähnung *eines Geschosses, das leider den Tod eines wackeren Maschinengewehrschützen herbeiführte.*¹⁸⁷ Eine reale Einschätzung der tatsächlichen militärischen Bedeutung des Korps konnte und wollte dieser Artikel natürlich keineswegs vornehmen, nicht nur wegen der längst wirksamen kriegsbedingten Zensur.

Abb. 11 *Todesanzeige von drei Mitgliedern des FMK, die am 20. August 1916 auf der Donau einem Bootsunfall zum Opfer fielen. (Aus: Die Yacht 36/1916, S. 451)*



Nachruf.

Durch Bootsunfall am Eisernen Thor auf der Donau erlitten am 20. August ds. J. in Ausübung ihres Kriegsdienstes einen ehrenvollen Seemannsod:
Mitglied des Freiwilligen Motorbootkorps

Dr. Carl Flink
Maschinist des Freiwilligen Motorbootkorps

Herbert Schrubä
Matrose des Freiwilligen Motorbootkorps

Edgar Sienknecht
Erfüllt von echter Vaterlandsliebe hatten dieselben sich freiwillig in den Dienst der Heeresverwaltung gestellt. Getreu bis in den Tod haben sie ihre Pflicht getan und dem Vaterlande wertvolle Dienste geleistet.
Ihr Andenken wird von allen Angehörigen des Freiwilligen Motorboot-Korps dauernd in Ehren gehalten werden.

Der Befehlshaber des Freiw. Motorboot-Korps
Wilbrandt, Kontreadmiral z. D.

Über ein tragischen Vorfall wurde Anfang September 1916 berichtet. Nur wenige Tage zuvor, am 20. August, waren auf der Donau am Eisernen Tor drei Angehörige des FMK bei einem Bootsunfall ums Leben gekommen. Neben einer Todesanzeige (vgl. Abb. 11) wurde ein Nachruf auf den Bootsführer veröffentlicht: *Dr. Flinks seglerische Tätigkeit lag in der Hauptsache auf dem Bodensee und gelegentlich auch auf den Münchenern Gewässern. (...) Dr. Flink, der durch einen etwas kurzen Fuß für den Militärdienst nicht in Betracht kam, hatte sich schon bald nach Errichtung des Korps zum Dienst beim Korps gemeldet und war lange Zeit der Bodenseeflotte unter dem Befehle Seiner Exzellenz des Freiherrn von Gemmingen-Guttenberg zugeteilt.*¹⁸⁸

Dieser tragische Todesfall lenkt nun den Blick auf ein weiteres Einsatzgebiet des FMK, das weitab von der gefährlichen Front lag. Weniger für militärische Aktionen, wohl eher für Übungs- und Grenzwachaufgaben hatte man, wie soeben erwähnt, eine Flottille auf dem Bodensee gebildet, wobei Friedrichshafen und Konstanz als Standorte genannt werden. Eine Verwendung an einer derartig ruhigen Grenze zur neutralen Schweiz erscheint fast als eine militärische Alibifunktion. Die Quellen nennen immerhin 16 nachweisbare Boote auf dem See, von denen ein Teil aber um 1916 zur Donau verlegt wurde. Der bei der Rolandwerft erbaute, bereits erwähnte Standardtyp war dann auch für den Bodensee vorgesehen, wohl nicht zuletzt als Ersatz für die abgegangenen Boote. Eines dieser Fahrzeuge, die in Friedrichshafen stationierte BÖLCKE, ging noch während des Krieges, im Juni 1918, an die schweizerische Armee, die zwei Jahre lang das Boot in Arbon einsetzte und dann an einen zivilen Eigner veräußerte. Ein anderes Bodenseeboot von zwölf Metern Länge, 1914 im fernen Hamburg erbaut, trug den Namen EMDEN, wobei sicherlich der legendäre Kleine Kreuzer gleichen Namens, der am Anfang des Krieges soviel Aufsehen erregte, Pate gestanden hatte. Dieses Boot überdauerte das FMK um Jahrzehnte. Es überstand den Krieg und fuhr als HECHT noch lange Jahre bei den Schweizerischen Bundesbahnen als Dienstboot, wurde 1940 umgebaut und konnte 30 Personen aufnehmen. Sogar viel später noch, 1976, war es mit über 60 Dienstjahren als FELIX bei der Deutschen Bundesbahn im Einsatz.¹⁸⁹

Selbst in der verbündeten Türkei, in den Dardanellen, sollen Boote des FMK tätig gewesen sein.¹⁹⁰ Konkret faßbar ist aber nur der Einsatz der 1912 bei Lürssen erbauten 15-Meter-Motoryacht BREMA, die 1917/18 von der Donau nach Konstantinopel überführt wurde.¹⁹¹

Es hat den Anschein, daß sich der Enthusiasmus der militärischen Führung – und das betrifft Heer wie auch Marine – über das FMK in Grenzen gehalten hat. Nicht zuletzt handelte es sich um eine Initiative, die von außen an das Militär herangetragen worden war. Aschenborn wie auch sein Nachfolger dürften dabei eher die Rolle von »Galionsfiguren« gespielt haben, wobei die Frage offen bleibt, wie groß ihr Einfluß gegenüber den militärischen Stellen tatsächlich war. In den detailliert ausgeführten Stichwortverzeichnissen der offiziellen vielbändigen deutschen General- und Admiralstabswerke über den Ersten Weltkrieg ist das FMK erstaunlicherweise nicht zu finden.¹⁹²

8. Motorboote im Militäreinsatz – kritische Reflexionen im Spiegel der »Yacht«

Die »Yacht« veranstaltete nicht nur vordergründige Propaganda für das Korps, sondern dachte auch in niveauvollerer Weise über den realen militärischen Nutzen von Motorbooten nach. Schon kurz nach Kriegsausbruch erschien aus der Feder eines unbekanntem Autors ein längerer Artikel zu diesem Thema.¹⁹³ Darin wurde das Projekt eines Kieler Ingenieurs vorgestellt, der ein leicht gepanzertes und mit zwei Maschinengewehren ausgerüstetes Motorboot (Länge 24 Meter, Geschwindigkeit 15 km/h) entworfen hatte. Skep-

tisch setzte sich der Aufsatz mit den Einsatzmöglichkeiten dieses Fahrzeugs auseinander. Lediglich für leichte Schleppdienste hinter der Front, zur Unterstützung für den Pionierdienst sowie für Wachaufgaben hielt man dieses Boot geeignet und fuhr fort: *Betrachtet man nun alle hier aufgeführten Verwendungsmöglichkeiten von Motorbooten im Kriege, so ergibt sich für Kriegszwecke die Notwendigkeit der Schaffung eines armierten und ausreichend gepanzerten Typs, und man kann bei der weiteren Schwierigkeit, die im notwendigen und nicht immer einfachen Bahntransport liegt (weil verbindende Wasserstraßen in das jeweilige Kriegsgebiet nicht immer vorhanden sind), die Neigung des Kriegsministeriums¹⁹⁴ verstehen, mit der sie allen bisherigen Wünschen nach Gründung eines freiwilligen Motorbootkorps die kalte Schulter gezeigt hat.*¹⁹⁵ Es folgte eine äußerst kritische Schlußfolgerung: *Von allen in diesen Zeiten angeführten Verwendungsmöglichkeiten für Motorboote im Kriege dürfte für unsere heutige, für ganz andere Zwecke geschaffene Motorbootflotte nur ein sehr beschränkter Teil von Aufgaben ohne widersinnige Opferung von Menschen und Material zu lösen sein.*¹⁹⁶ An das zum Zeitpunkt der Niederschrift in Gründung befindliche FMK wurde folgende Forderung gestellt: *Deshalb muß, wenn die Gründung des freiwilligen Motorbootkorps nun wirklich Tatsache wird, es die Aufgabe des Motorbootports sein, Typen zu schaffen, denen – natürlich in den Grenzen, die durch die Größe der Fahrzeuge gezogen sind – eine Kriegsbrauchbarkeit nachzusagen ist, damit auf diese Weise wenigstens der Nachteil ausgeglichen wird, den der Motorbootport durch seine Beschränkung auf die an Zahl weit geringeren Wasserwege dem Fahrzeuge des Freiwilligen Automobilkorps gegenüber naturgemäß besitzt.*¹⁹⁷ Dem Enthusiasmus der Protagonisten des FMK wurde gleichsam eine kalte Dusche verpaßt, denn der Aufsatz faßte zusammen: *Zurzeit sind wir allerdings noch nicht soweit und so ist die eingangs erwähnte Gründung eines Freiwilligen Motorboots-Korps eigentlich mehr als ein Wechsel auf die Zukunft, da, wie in Vorstehendem ausgeführt wurde, unsere gegenwärtige Motorbootflotte nur einen beschränkten Teil der kriegerischen Aufgaben zu lösen imstande ist.*¹⁹⁸

Dieser Artikel besaß einige Brisanz und führte deswegen zu Konsequenzen durch die Zensurbehörden. Die »Yacht« berichtete später: *Kurz nach dem Ausbruch des Krieges haben wir in No. 33 der »Yacht« einen eingehenden Artikel über die Verwendung von Motorbooten im Kriege veröffentlicht, deren Anregungen das Oberkommando¹⁹⁹ für so wesentlich hielt, daß es im Interesse der Landesverteidigung bis auf weiteres eine Weiterverbreitung dieser Nummer untersagte.*²⁰⁰ Vielleicht hatte der beanstandete Artikel hinter den Kulissen – nicht zuletzt beim FMK – für Verstimmung gesorgt, denn auffallend ist, daß man nun in einiger Länge den Aufsatz eines britischen Heeresoffiziers zitierte, der sich in der Zeitschrift »The Motor Ship and Motor Boat« mit der Verwendbarkeit von Motorbooten auf kontinentaleuropäischen Flüssen beschäftigte. Nach einer ausführlichen Erörterung kam der Offizier zu einer optimistischen Schlußfolgerung: *Aus der vorstehenden Skizzierung der militärischen Werte der verschiedenen wichtigen kontinentalen Wasserstraßen geht hervor, daß die Motorboote in nächster Zukunft eine sehr wichtige Rolle spielen dürften.*²⁰¹ Nicht ausgeschlossen ist, daß die »Yacht« gegenüber den »patriotisch« gesonnenen Motorbootportlern im allgemeinen und dem FMK im besonderen eine Scharte auszuwetzen hatte und deswegen diesen englischen Artikel ganz bewußt heranzog, der auf verschlungenen Wegen die deutsche Seite erreicht hatte.

Unabhängig von diesen Querelen versuchte die Redaktion der »Yacht«, die rein technische Weiterentwicklung zu begleiten. Im November 1914 berichtete die Zeitschrift, dabei auf einem englischen Artikel fußend, über ein belgisches gepanzertes Kriegsmotorboot von etwa 10,5 Metern Länge und zwei kleinen Panzertürmen für Schnellfeuerkanonen, das sich angeblich in der Nähe von Antwerpen mit deutscher Infanterie und Kavallerie Gefechte geliefert hatte.²⁰²

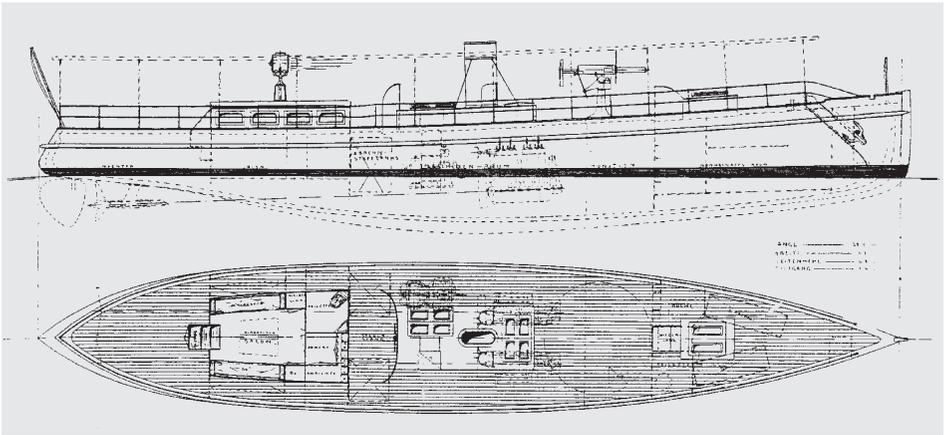


Abb. 12 Entwurf der Fr. Lürssen Werft in Aumund/Vegesack einer bewaffneten 21,90 m-Motoryacht, 1915. (Aus: Die Yacht 14/1915, S. 169)



Abb. 13 Englische, mit einem Torpedo bewaffnete 56-Fuß-Motoryacht (100 PS) DRAGON FLY der Motor Boat Reserve (Royal Naval Volunteer Reserve), 1914. (Aus: Die Yacht 45/1914, S. 972)

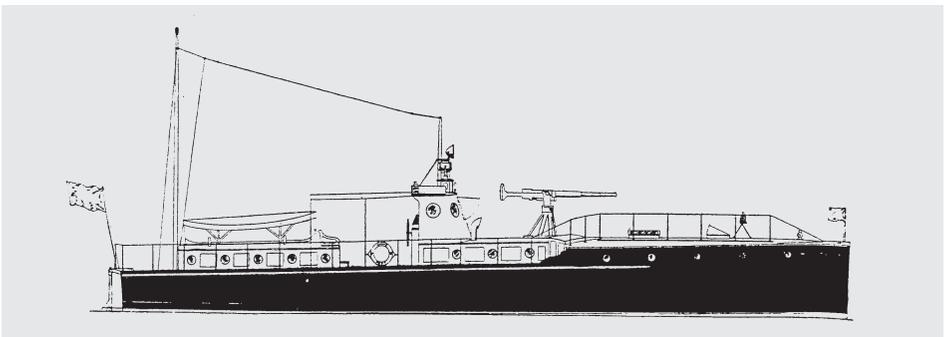


Abb. 14 Entwurf einer bewaffneten amerikanischen 19,80 m-Motoryacht von Lüders Marine Construction Co., 1916. (Aus: Die Yacht 37/1916, S. 458)

Doch neben solchen Spezialfahrzeugen, die typologisch einen eindeutig militärischen Charakter trugen, kreisten schon seit Kriegsbeginn Überlegungen um Motorboote und -yachten, die sowohl für den Kampfeinsatz als auch für private Zwecke im Frieden gedacht waren.

Die Lürssen Werft hatte, wie bereits berichtet, um 1914 ein Flußkanonenboot für die Türkei konzipiert und daraus einen späteren Entwurf für eine armierte Motoryacht abgeleitet. Das blieb kein Einzelfall für diese renommierte Bootswerft: So gab um 1914 ein ungenannter Hamburger Reeder den Entwurf für eine große, hochseefähige Motoryacht (Länge 24 Meter) bei Lürssen in Auftrag. Dieses Boot sollte mit zwei Schnellfeuergeschützen sowie mit Funktelegraphie ausgerüstet werden. Es fällt auf, daß dieses Fahrzeug keine bei Yachten üblichen Repräsentationsräume besaß, dafür aber ein relativ enges Mannschaftslogis. Ob dieses Fahrzeug wirklich gebaut worden ist, erscheint nicht sicher.²⁰³

Anfang April 1915 stellte die gleiche Werft ein Projekt für eine mit einem Geschütz bewaffnete Motoryacht (Länge: 21,90 m) vor (vgl. Abb. 12).²⁰⁴ Vermutlich ist dieses Boot aber nicht gebaut worden.²⁰⁵

Aus den damals noch neutralen USA traf schließlich im Spätsommer 1916 die Kunde von einem ganz ähnlichen Fahrzeug ein: Die US Navy hatte einen Wettbewerb für eine bewaffnete Motoryacht ausgeschrieben, und eine Bootswerft (Lüders Marine Construction Co.) hatte die Pläne für ein 19,8 m langes, mit einem Geschütz armiertes Boot entworfen, das nun den »Yacht«-Lesern vorgestellt wurde (vgl. Abb. 14). Das amerikanische Boot war als Einheitstyp gedacht, der im Kriege für Patrouillen und Aufklärung, im Frieden aber als Vergnügungsyacht verwendbar sein sollte.²⁰⁶ An die Beschreibung dieses Projektes und seiner näheren Umstände knüpfte man aber auch grundsätzlichere wie weiterführende Betrachtungen: *Ob wir in Deutschland ebenfalls dazu kommen werden, gewisse feststehende kriegsverwendungsfähige Motorboottypen zu erhalten, die im Frieden brauchbare schnelle Kreuzer²⁰⁷ und im Kriege ein für die besonderen Zwecke des Heeres oder der Marine geschaffenes wirksames Hilfsmittel sind, wird von der Beurteilung der Heeresverwaltung abhängen, und von den Erfahrungen, die im gegenwärtigen Kriege mit der Verwendung der recht beträchtlichen deutschen Motorbootsflotte gemacht werden. Es dürfte daher noch nicht an der Zeit sein, im gegenwärtigen Augenblick diese Frage einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen. Immerhin darf wohl schon gesagt werden, daß wir es nicht für ausgeschlossen halten, daß wir auch im Motorbootsport, ähnlich wie beim Lastkraftwagen, zu Neuregelungen kommen, die eine für den Krieg, wie für den Frieden vorgesehene Verwendung von Motorbooten ins Leben rufen, und daß durch staatliche Beihilfen die Anregung zum Bau solcher Fahrzeuge später einmal gegeben wird.*²⁰⁸

Danach wurde es – aus welchen Gründen auch immer – still um das Korps. Ein letzter Artikel zu dieser Thematik erschien Anfang 1918 und faßte den militärischen Nutzen von Motorbooten, vor allem für militärische Unterstützungsaufgaben, noch einmal zusammen. Nur an einer Stelle wird das FMK eher beiläufig erwähnt.²⁰⁹ Die »Yacht« verzichtete auf eine nachträgliche Heroisierung und hielt in späterer Zeit nur noch zweimal, aus Anlaß des 80. Geburtstag Aschenborns (1928)²¹⁰ sowie seines Todes (1935)²¹¹, Rückschau. Das Kriegsende 1918 hat mit Sicherheit die Auflösung des FMK herbeigeführt.

9. Das FMK im Vergleich

Bevor nun ausländische Institutionen ähnlichen Charakters zur näheren Betrachtung vergleichend herangezogen werden, soll dem ein kurzer Seitenblick auf die innenpolitische Szenerie in Deutschland vorangestellt werden. Mit Sicherheit gehörte das FMK zum Dunstkreis jener »vaterländischen«, z.T. paramilitärischen Verbände im kaiserlichen

Deutschland. Es ist zu vermuten, daß eine eingehende ideologiekritische wie vergleichende Forschung zwischen dem FMK und ähnlichen Einrichtungen zahlreiche Parallelen in deren Mentalität und Weltanschauung zutage fördern würde. Hier nur ganz wenige Schlaglichter:

Die Jugendwehren gingen auf sogenannte »Jugendkompanien« zurück. In ihnen wurden seit 1897 militärische Ertüchtigungsübungen für Halbwüchsige durchgeführt. 1911 erfolgte die Gründung des Verbandes Deutscher Jugendwehren. Der Vertrag von Versailles verbot sie dann, wohl wegen ihres Charakters als eindeutig paramilitärische Organisationen.²¹²

Vor allem einem aggressiven militaristischen Nationalismus frönte der im Januar 1912 gegründete Deutsche Wehrverein. Er hatte sich die öffentliche Unterstützung für die im Reichstag zu behandelnden Heeresvorlagen für 1912 und 1913 auf seine Fahnen geschrieben, entfaltete eine geräuschvolle propagandistische Aktivität und zählte bei Kriegsbeginn immerhin 350 000 Mitglieder. Doch das Vereinsleben begann nach einer sehr kurzen wie intensiven Anfangseuphorie schon 1913 zu erlahmen, so daß 1919 die Mitgliederzahl lediglich auf ein Zehntel des Vorkriegsbestandes geschrumpft war (31 000). 1922 war mit nur noch 251 Getreuen der Deutsche Wehrverein endgültig in ein Schattendasein abgerutscht.²¹³

Die deutschen Freikorps spielten nach 1918 während der Kämpfe gegen kommunistische Formationen im Baltikum und in Deutschland selbst eine nicht unbedeutende militärische Rolle. Doch die häufig extrem rechte weltanschauliche Ausrichtung der Freikorps wird von der heutigen Historiographie mit vollem Recht äußerst kritisch bewertet, denn der weitere Geschichtsverlauf zeigte, daß man letztlich ein Übel mit einem anderen bekämpft hatte. Die Freikorps bieten sich für die künftige Forschung als weiteres Vergleichsbeispiel zum FMK an. Gleiches gilt für die gegen den deutschen Linksradikalismus eingesetzten sogenannten Einwohnerwehren (1918–1921), auf deren Auflösung die Siegermächte 1920 mit Nachdruck drangen, was anschließend auch erfolgte.

Derartige Gegenüberstellungen mit gesellschaftlich wie auch geistig wohl ähnlich gelagerten Vereinigungen und Verbänden sind legitim und geboten, doch soll nun aus einer anderen Perspektive verglichen werden. Wie auch immer der innere Geist und die reale militärische Bedeutung des FMK zu beurteilen ist, es bleibt festzuhalten, daß nicht nur im kaiserlichen Deutschland sowie in Österreich-Ungarn die Konzeption einer freiwilligen Motorbootformation Schule machte. Auch andere Staaten setzten während des Ersten Weltkrieges diese Idee um.

Etwa zur Zeit des Kriegsausbruchs wurde in Großbritannien der 1903 aufgestellten Royal Naval Volunteer Reserve die Motor Boat Reserve angegliedert, eine in der Struktur dem FMK nicht unähnlichen Einrichtung, die aber – im Gegensatz zu Deutschland – sich der ausdrücklichen Förderung der Marine erfreuen durfte.²¹⁴ Nach Kriegsausbruch scheint diese Flottille etwa 120 Fahrzeuge umfaßt zu haben, die teils bewaffnet waren, teils aber auch als Depeschenboote fuhren.²¹⁵ Die »Yacht« schrieb im November 1914 dazu: *Als besonderen Vorteil dieser von englischen Amateuren bedienten Hilfsflotte betrachtet man nicht mit Unrecht den Umstand, dass Yachtbesitzer und Skipper in den eigenen Häfen zuhause sind und die Eigenheiten der Kanäle, die Deckungen, die Strömungen und Gezeiten, die dem Feinde teilweise unbekannt sind, genau kennen, weshalb sie bei nächtlichen Überfällen sehr wirksame Dienste tun können, da bei diesen nicht der Wert der Fahrzeuge, sondern die Geschicklichkeit der Besatzungen den Ausschlag geben.*²¹⁶ Im Oktober 1915 erwähnte die »Yacht« aus einer der Redaktion zugegangenen englischen Marinezeitschrift in einer kurzen Notiz, daß der Verband mittlerweile mehrere hundert Einheiten umfaßte, die zu etwa zwei Dritteln im Wachdienst standen.²¹⁷

Im Falle Großbritanniens lohnt sich ein kurzer vergleichender Exkurs in den Zweiten Weltkrieg: Auch nach 1939 zogen die Royal Navy, aber auch andere Kräfte wie etwa die Wasserschutzpolizei, private Motorboote ein. Das ging aber nach Meinung einschlägiger

Yachtkreise nicht schnell genug vonstatten: *Die englische Admiralität ahnte mindestens ein Jahr vorher, daß der zweite Weltkrieg kommen würde, aber genau so wie vor dem ersten Weltkrieg hörten die Dickköpfe der britischen Marine auch diesmal nicht auf die Anregungen der britischen Yachtsleute. Die Versenkung des englischen Kriegsschiffes ROYAL OAK und des Flugzeugträgers COURAGEOUS und die schweren Schäden an anderen, stark gepanzerten englischen Kriegsschiffen in der ersten Woche des zweiten Weltkrieges hätten vielleicht durch eine genügende Anzahl von Motorpatrouillenbooten verhindert werden können*²¹⁸, steht in der deutschen Übersetzung eines sicherlich tendenziösen²¹⁹ Artikels aus offenbar amerikanischer Quelle zu lesen. Doch die große Stunde der kleinen Boote und Schiffe schlug bei der Räumung des Brückenkopfes in Dünkirchen, als beim Zusammenbruch Frankreichs im Juni 1940 861 Wasserfahrzeuge unterschiedlichster Typen 338 226 Mann des britischen Expeditionskorps zurück auf die Insel brachten, wobei 243 Einheiten versenkt wurden. Neben Kriegsschiffen handelte es sich um Bäderdampfer, Fischereifahrzeuge und zahlreiche kleinere, eben auch private Boote, die in dieser Stunde der Niederlage Kriegsgeschichte schrieben und deren Einsatz noch heute von der britischen Marinetraditionspflege gewürdigt wird.²²⁰

Zurück in die Zeit des Ersten Weltkrieges, als auch andere Länder freiwillige Motorbootformationen aufstellten: Das betraf vor allem neutrale Staaten, von denen aber einige später im Laufe des Krieges in das Lager der Entente übertraten.

In den Niederlanden wurden 1915 entsprechende Bemühungen in die Wege geleitet²²¹, die im Juni jenes Jahres soweit gediehen waren, daß der Niederländische Motorboot-Club einen Aufruf an Motorbootseigner veröffentlichte, ihre Fahrzeuge dem Militär zur Verfügung zu stellen und damit die bewaffnete Neutralität ihres Landes im Weltkrieg zu unterstützen. Gedacht war an eine Angliederung an die Abteilung Fahrwesen des Freiwilligen Landsturmkorps, also an eine Integration in die reguläre militärische territoriale Verteidigung. Gespräche zwischen hohen Offizieren und Vertretern des Wassersports wurden geführt, wieweit sie aber zu einem konkreten Ergebnis führten, geht aus den Quellen nicht hervor.²²² Während das unglückliche Nachbarland Belgien von Deutschland im Rahmen des unseligen, moralisch wie militärpolitisch bodenlos ignoranten Schlieffen-Plans überfallen wurde, blieb den Niederlanden dieses Schicksal erspart. Die zahlreichen Wasserzüge des Landes wurden selbstverständlich von den niederländischen Militärstrategen in die Überlegungen zur Verteidigung mit einbezogen. So besaß das 1881 aufgestellte Korps Torpedisten (ein Flußpionierverband des Heeres) eigene Wasserfahrzeuge.²²³ Der Einsatz von Motorbooten für die Landesverteidigung hätte gerade in den Niederlanden sicherlich Sinn gemacht.

In einem anderen neutralen Land scheinen ähnliche Bemühungen zu wesentlich konkreteren Ergebnissen geführt zu haben. Nach Kriegsausbruch im August 1914 riefen in Schweden der dortige Automobil-Club, der Königliche Motorboot-Club und die Königliche Schwedische Segelgesellschaft ihre Mitglieder auf, dem Militär private Boote zur Verfügung zu stellen. Eine offenbar große Resonanz blieb nicht aus, und schon bald liefen zahlreiche Boote von Privateignern der Marine, den Küstenbefestigungen sowie dem Landsturm zu. Es entstanden an verschiedenen Orten Flottillen, die sich jeweils einer der Waffengattungen unterstellten und häufig nicht miteinander, sondern gegeneinander in Konkurrenz wirkten. So mußte die Politik handeln und koordinieren. Im Juni 1915 wurde ein Reglement für ein Freiwilliges Motorboot-Korps vom König verabschiedet und eine Führungsspitze aus hohen Offizieren eingesetzt.²²⁴ Im Vorstand des Korps waren Heer und Marine paritätisch vertreten. Auch eine Uniform wurde festgelegt.²²⁵ Sollte sich die schwedische Forschung dieses Themas annehmen, wäre es sicherlich reizvoll, festzustellen, was für ein Geist in diesen Flottillen geherrscht hat und ob es vielleicht diesbezüglich Ähnlichkeiten zum deutschen FMK gab.

Wie in Deutschland die Reichshauptstadt Berlin, so scheint Stockholm mit seinem vorgelegerten weiträumigen wie landschaftlich reizvollen Schärenküsten eine Hochburg der Aktivitäten gewesen zu sein, denn gleich zwei Flottillen, je eine für Heer und Marine, waren dort entstanden.²²⁶ Eine von ihnen umfaßte bereits 1915 42 Boote (davon 30 größere Einheiten) und 115 Mitglieder.²²⁷ Die Stockholmer Flottillen betrieben Ausbildung und hielten gelegentlich Übungen ab.²²⁸ Auch in anderen Hafenstädten waren ähnliche Verbände entstanden, so in Göteborg, wo mit Heer und Marine zusammengearbeitet wurde²²⁹, ferner in Kalmar sowie in Norrköping. Letztere Flottille umfaßte im Herbst 1915 15 Boote und etwa 40 Mitglieder²³⁰ und hielt Pfingsten 1916 eine mehrtägige Übung ab, bei der Bewachungsaufgaben durchgespielt wurden und man sogar den Angriff auf ein fremdes U-Boot simulierte.²³¹ 1918 erfolgte dann die Gleichstellung der Motorbootkorps mit den übrigen wehrübenden Reservisten. Die Mitglieder der Flottillen erhielten Ränge bei Heer oder Marine, und ihr Dienst wurde ihnen als regulärer Wehrdienst angerechnet. Damit hatten die schwedischen Motorbootflottillen eine Position und offizielle Anerkennung erlangt, die dem deutschen FMK dagegen während des Krieges offenbar versagt blieb.²³²

Die schwedische Neutralität, am 9. August 1914 offiziell deklariert, schloß eine den Mittelmächten gegenüber freundliche Haltung bis etwa 1916/17 nicht aus. Es gab auch auf der konservativen Seite nennenswerte Kräfte, die eingedenk der historischen Feindschaft mit Rußland an ein Zusammengehen mit Deutschland dachten. Sie konnten sich aber letztlich nicht durchsetzen.²³³ Vor diesem allgemeinpolitischen Hintergrund ist es immerhin vorstellbar, daß das deutsche Beispiel für eine freiwillige Motorbootformation in Schweden bekannt war und bei den eigenen Bemühungen Pate gestanden hat.

Auch in Italien regten sich 1915 Bemühungen zur Gründung einer Motorboot-Flottille.²³⁴ Ob das österreichische Beispiel dabei eine Rolle spielte, ist nicht bekannt. Weitere Nachrichten finden sich in den Quellen nicht darüber, wohl auch deshalb, weil der Dreibund zwischen dem Deutschen Reich, Österreich-Ungarn und Italien nicht mehr hielt. Am 23. Mai 1915 erklärte Rom, von seinen eigenen, dem Dreibund zuwider laufenden Interessen (Irredenta) geleitet, der habsburgischen Doppelmonarchie den Krieg. Nach einer Phase einer mehr oder minder prekären Neutralität zwischen beiden Staaten erfolgte die italienische Kriegserklärung an Deutschland erst über ein Jahr später, am 28. August 1916. Wegen des Übertritts des ehemaligen Verbündeten in das Lager der Entente²³⁵ dürften wohl auch deswegen keine entsprechenden Nachrichten über ein italienisches Motorboot-Korps der Redaktion nach Deutschland zugegangen sein.

In den USA ereigneten sich zur gleichen Zeit entsprechende Aktivitäten.²³⁶ Im Herbst 1915 wußte die »Yacht« zu berichten, daß der damalige (1913–1920) Unterstaatssekretär für die Marine im Kabinett von Präsident Woodrow Wilson und spätere Präsident der USA, Franklin D. Roosevelt, eine Initiative für eine freiwillige Motorbootformation gestartet hatte. Der Schwerpunkt dieser Bemühungen, die im Sommer 1916 in ein konkreteres Stadium treten sollten, lag wegen der Kriegslage an der Ostküste (Massachusetts, Long Island Sound und Cheseapeake Bay, also in den wichtigsten Revieren der amerikanischen Sportschiffahrt). Die deutschen Quellen sprachen von 50 000 Mitgliedern und weiteren 10 000 bezahlten Dienstverpflichteten, die vor allem im Patrouillen- und Wachdienst Verwendung finden sollten.²³⁷ Was später aus dieser Idee geworden ist, muß offen bleiben. Da aber eine Überschneidung mit den Kompetenzen der gerade 1915 neu organisierten Küstenwache, der US Coast Guard (USCG)²³⁸ vorlag, stellt sich die Frage, ob die Bemühungen Roosevelts zu greifbaren Ergebnissen führten. Doch abgesehen von den Seenotrettungsbooten scheint es der Küstenwache an kleineren Motorbooten in der Anfangszeit gefehlt zu haben, dafür haben dann doch Motorboote aus privaten Beständen ihren Weg in die Navy gefunden.²³⁹

Der Blick ins Ausland führt zum Schluß zu der Frage, ob an anderen Orten Institutionen

ähnlicher Art unter anderen Bedingungen dauerhafter und erfolgreicher als das FMK gewirkt haben oder sogar heute noch tätig sind. Die weitere Betrachtung verharrt bei den USA, wo die soeben erwähnte US Coast Guard mit einem eindrucksvollen Beispiel aus späterer Zeit aufwarten kann. Im Sommer und Frühherbst 1939 wurde die US Coast Guard Reserve (USCGR) gebildet, und zwar aus privaten Bootsbesitzern, die eine Prüfung ihrer seemännischen Qualifikation absolviert hatten und deren Boote man als tauglich zu Hilfsdiensten für die USCG einstufte. Diese Fahrzeuge wurden anschließend in Flottillen zusammengefaßt. Ihre Aufgaben bestanden aus Regattabegleitung, Seenotrettungseinsätzen und Sicherheitsinspektionen bei Motorbooten und Yachten. So nahmen die Reservisten der regulären Küstenwache eine Menge an Kleinarbeit ab.²⁴⁰ Doch der nahende Zweite Weltkrieg bedeutete auch für die USCG eine Phase ungeheurer Expansion, zumal die militärisch organisierte und bewaffnete Küstenwache als reguläre Teilstreitkraft galt und deswegen vollen Kombattantenstatus besaß. Im Februar 1941 erfolgte eine Reorganisation: Die USCGR wurde zur US Coast Guard Auxiliary, und eine neue US Coast Guard Reserve wurde gebildet. Sie nahm vor allem ältere sowie weibliche kriegsbedingt eingezogenen Reservisten auf. Besonders für die rückwärtige Stabsarbeit sowie für Sicherheits- und Hilfspatrouillendienste in den Häfen fand die USCGR Verwendung. Auch nach Kriegsende bestand diese Institution als reguläre Reservistenorganisation der Küstenwache weiter.²⁴¹

Die United States Coast Guard Auxiliary setzte ebenfalls ihre angestammte Tätigkeit fort, zumal in der rapide expandierenden Konsumgesellschaft der Nachkriegszeit die Freizeitschiffahrt unaufhörlich boomte und neue Herausforderungen, allen voran auf dem Gebiet der Sicherheit, mit sich brachte. Deswegen wurde 1958 die obligatorische staatliche Registrierung für Motorboote in den USA eingeführt. Um all dieses zu überwachen, war und ist die Auxiliary der regulären Coast Guard eine wertvolle Hilfe, denn sie ist noch heute aktiv. Ihre Personalstärke liegt sogar höher, als die der eigentlichen Küstenwache (Verhältnis etwa 50 000 zu 34 000). Die Auxiliary nimmt der regulären Coast Guard nach wie eine große Last an kleinräumigeren Seenotrettungsaktionen sowie Sicherheitsinspektionen und -schulungen, vor allem im Bereich der Sportschiffahrt, ab. Ferner werden Werbeaktionen für die aktive und passive Sicherheit auf dem Wasser durchgeführt. Die männlichen und weiblichen Angehörigen der Auxiliary opfern einen großen Teil ihrer Freizeit und sind ebenfalls uniformiert. Zu ihnen stoßen vor allem Besitzer von Booten, Privatflugzeugen und Funkanlagen, die für Hilfsdienste der Coast Guard nützlich sind.²⁴²

10. Fazit

Die vorliegenden Quellen lassen ein kritisches, wenn auch nur provisorisch einzustufendes Bild vom FMK²⁴³ zeichnen: Es entsteht der Eindruck eines Amateurkriegervereins, der lediglich marginale Hilfsdienste leistete, obwohl unbestreitbar in den Motorbooten militärisches Entwicklungspotential steckte. Seine Entstehung nach Kriegsausbruch dürfte das Korps weniger der Haltung des Militärs verdankt haben – denn die war, wie gesagt, wohl eher skeptisch – sondern vielmehr dem Wohlwollen Wilhelms II. Der Kaiser verfolgte – wenn auch sehr sprunghaft – vielseitige Interessen und stand neuen Techniken aufgeschlossen gegenüber, wenngleich diese Begeisterung eher emotionale Wurzeln hatte. Der Nutzen der kaiserlichen Protektion für das FMK dürfte in seiner Wirkung begrenzt gewesen sein, denn der Einfluß Wilhelms II. gegenüber den drei nachfolgenden Obersten Heeresleitungen nahm im Verlauf des Krieges immer mehr ab.²⁴⁴

Das FMK war eine Kombination aus zukunftssträchtigen Ideen, die mit den technischen

Entwicklungsmöglichkeiten der Motorboote zusammenhängen, sowie aus zeitgeistbedingten, emotional angereicherten Elementen. Letzten Endes war das Korps mit dem Ersten Weltkrieg verknüpft und so bedeutete das Kriegsende 1918 das Aus für das FMK. Man tritt der damaligen maritimen Publizistik (und damit der »Yacht«) wohl nicht zu nahe, wenn man diese dem deutsch-nationalen, bildlich gesprochen dem »schwarz-weiß-roten« Milieu zuordnet. Um nachträgliche Heroisierung des Kriegsgeschehens war man in diesem politischen Lager eigentlich nie verlegen. Deswegen überrascht es ein wenig, daß das FMK selbst in der einschlägigen deutschen Nachkriegspublizistik mehr oder weniger in Vergessenheit geriet. Eine weitere Schwäche des Korps lag darin, daß es sich zu wenig an bestehende Strukturen anlehnte. In diesem Fall hieß das, daß das FMK zwar eine gewisse, wenn auch eher flüchtige Resonanz im organisatorisch vielfältigen, ja zersplitterten wassersportlichen Milieu fand, von Heer und Marine jedoch offenbar nicht genügend ernst genommen wurde.

Das amerikanische Gegenbeispiel in Gestalt der United States Coast Guard Auxiliary zeigt, daß eine freiwillige Motorbootformation unter anderen Umständen wesentlich mehr Beständigkeit entfalten und dadurch erheblich mehr Wirkung erzielen kann als eine zeitgebundene Institution wie das FMK und die gleichzeitigen Formationen im europäischen Ausland, denn diese vergleichbaren Einrichtungen der Verbündeten, Neutralen und Gegner blieben offenbar auch nur vorübergehende, an den Krieg gebundene Erscheinungen. Allein in Großbritannien scheint man sich bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges auf dieses Erbe besonnen zu haben (Dünkirchen).

Der viel größere und offenbar durchschlagende Erfolg der US Coast Guard Auxiliary besteht darin, daß man sich an eine etablierte Institution angeschlossen hat und einen Aufgabenbereich versieht, der nicht nur zeitweiligen, sondern dauerhaften und herausfordernden Charakter besitzt.

Zusammenfassend läßt sich ferner schlußfolgern: Die vielfältigen Wechselwirkungen zwischen der Sportschifffahrt und den zeitgenössischen geistigen und gesellschaftlichen Strömungen bleiben auch für künftige Forschungen auf diesem maritim-historischen Spezialgebiet ein vordringliches Thema, das es herauszuarbeiten und zu analysieren gilt.

Anmerkungen:

- 1 Dieser Versuch einer vorläufigen, wenn auch kritischen Bewertung kann selbstverständlich nur eine Anregung, aber keinen Ersatz für eine gründlichere Arbeit über das FMK darstellen. Die hauptsächliche Grundlage besteht in den Ausgaben der noch heute existierenden Zeitschrift »Die Yacht«, deren ergiebiger Quellenwert für die Forschung einmal anhand dieses Themas dargestellt werden soll.
- 2 Über die allgemeine Geschichte der Motorboote siehe Christian Ostersehlte: SIGRID – Ein bremisches Motorboot. Historische Hintergründe, Bauwerft und Einsätze. In: DSA 23, 2000, S. 431–471.
- 3 Über die Fernlenkboote (FL-Boote) eine erste Zusammenfassung bei Harald Fock: Marine-Kleinkampfmittel. Bemannte Torpedos, Klein-U-Boote, Klein-Schnellboote, Sprengboote Gestern – heute – morgen. Herford 1982, S. 103–105. Wegen umfangreicher Aktenbestände im Archiv der Siemens AG in München über die FL-Boote bleibt eine gründliche Darstellung bis heute ein Desiderat der Forschung. Träger der Entwicklung war die Firma Siemens. Dieses Großunternehmen entwickelte die Elektro- und Fernlenktechnik, während die Lürssen Werft die Bootsrümpfe zulieferte. Die Kaiserliche Marine verhielt sich zunächst sehr distanziert. Vermutlich erinnerten diese Kleinkampfmittel – wohl eher unbewußt – an das Ideengut der sogenannten »Jeune École«, die im ausgehenden 19. Jahrhundert in der französischen Marine diskutiert wurde, den Ersatz großer Schlachtschiffe durch kleine Torpedoträger propagierte, letztlich aber verworfen wurden.
- 4 Harald Fock: Schnellboote. Band 1. Von den Anfängen bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges 1. Herford 1973, S. 60–65.
- 5 Zu der Werft siehe den Beitrag von Christian Ostersehlte (wie Anm. 2).
- 6 Die Yacht 2/1908, S. 35.
- 7 Erich Gröner: Die Deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 8/2. Bonn 1993, S. 561.
- 8 Das Motorboot im Kriege. In: Die Yacht 2/1918, S. 20.

- 9 Ebd.
- 10 Ebd. und *Die Yacht* 49/1914, S. 1017. Dort findet sich ein Generalplan des Bootes (Länge 15,24 Meter, Breite 2,82 Meter, mit zwei Kanonen bewaffnet). Das Boot findet sich in einem auf EDV gespeicherten Corpus über die Neubauten der Lürssen Werft, das der Verf. von 1998–2001 erarbeitete, daher ist in diesem Fall eine Ablieferung anzunehmen.
- 11 *Die Yacht* 11/1915, S. 133.
- 12 Die wichtigste Quelle stellt zweifellos auch hierzu »Die Yacht« dar, zumal es mit der archivischen Überlieferung von den Wassersportvereinen nicht zum Besten bestellt sein dürfte. Bei zahlreichen noch heute existierenden Vereinen fällt auf, daß deren Vereinsstander heraldische Elemente aufweisen, die der Reichskriegsflagge des Deutschen Reichs bis 1918 entlehnt sind. Eine anregende Analyse dieses Problemkomplexes versucht Klaus Auf dem Garten: Abeking & Rasmussen. Eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts. Bremen 1998, hier S. 74–79.
- 13 Siehe den Beitrag über das Motorboot STGRID (wie Anm. 2).
- 14 *Die Yacht* 1/1907, S. 23.
- 15 Erich Gröner: *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*. Bd. 8/1. Bonn 1993, erwähnt zwar auf S. 37 die STUTTGART als zugehörig zum FMK, doch dies dürfte auf einer falschen Interpretation beruhen. Im Ersten Weltkrieg wurde die STUTTGART übrigens nicht zum FMK eingezogen.
- 16 Offizielle Mitteilungen des Motor-Yacht-Club von Österreich. In: *Die Yacht* 36/1910, S. 917f.
- 17 Georg Pawlik, Heinz Christ, Herbert Winkler: *Die K.u.K. Donauflotte 1870–1918*. Graz 1997. Die österreichisch-ungarischen Monitore und ihre Besatzungen gehörten zur Marine und waren ihr fachdienstlich unterstellt, operativ waren sie dem Heer zugeordnet. An diesem Beispiel zeigt sich charakteristisch die Überschneidung in den Zuständigkeiten zwischen Heer und Marine, wie sie bei der Flußkriegführung häufig auftrat, wie auch bei den Flottillen des FMK auf der Donau während des Ersten Weltkrieges.
- 18 Franz F. Bilzer: *Das K.u.K. Yachtgeschwader. Segelsport an der österreichischen Adria*. Graz 1990, hier S. 75.
- 19 Die Gründung eines K.u.K. Freiwilligen-Motoryacht-Korps in Österreich. In: *Die Yacht* 20/1914, S. 478f.
- 20 Vizeadmiral a.D. Aschenborn gestorben. In: *Die Yacht* 8/1935, S. 20.
- 21 Hans H. Hildebrand und Ernest Henriot: *Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*. Bd. 1: A–G. Osnabrück 1988, S. 33f.
- 22 Exzellenz Aschenborn 80 Jahre. In: *Die Yacht* 2/1928, S. 25.
- 23 Vizeadmiral a.D. Aschenborn gestorben (wie Anm. 20).
- 24 Exzellenz Aschenborn 80 Jahre (wie Anm. 22).
- 25 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 34–36. Dort werden diese Fahrzeuge aber fälschlicherweise dem FMK, das es damals noch nicht gab, zugeordnet.
- 26 Exzellenz Aschenborn 80 Jahre (wie Anm. 22).
- 27 *Die Yacht* 39/1919, S. 601.
- 28 Freigabe des Motorbootverkehrs. In: *Die Yacht* 9/1921, S. 1. Dort auch die genauen Daten der Verordnungen von 1915 und 1916.
- 29 Exzellenz Aschenborn 80 Jahre (wie Anm. 22).
- 30 Die Gründung des Freiwilligen Motorboot-Korps. In: *Die Yacht* 41/1914, S. 918.
- 31 Zum Freiwilligen Automobilkorps siehe *Der Große Brockhaus*. 4. Bd. Chi–Dob. Leipzig 1929, S. 604, und Reichsarchiv (Hrsg.): *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Kriegsrüstung und Kriegswirtschaft*. 1. Bd. Berlin 1930, S. 281.
- 32 Reichsarchiv (Hrsg.): *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande*. 9. Bd. Die Operationen des Jahres 1915. Berlin 1933, S. 446f.
- 33 Die Gründung des Freiwilligen Motorboot-Korps (wie Anm. 30), S. 919.
- 34 Hans H. Hildebrand und Ernest Henriot (wie Anm. 21), S. 34.
- 35 Wilhelm Deist: *Militär und Innenpolitik im Weltkrieg 1914–1918 (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien*. 2. Reihe, Militär und Politik. Bd. 1/1). Düsseldorf 1970, S. XIX.
- 36 Hans H. Hildebrand und Ernest Henriot: *Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*. Bd. 3: S–Z. Osnabrück 1990, S. 554f.
- 37 Hans H. Hildebrand und Ernest Henriot: *Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*. Bd. 2: H–O. Osnabrück 1989, S. 188f. Zu Aschenborn siehe Anm. 21.
- 38 Brief des Bundesarchivs/Militärarchivs in Freiburg/Breisgau an den Verf., 27.2. 2001.
- 39 Die Gründung des Freiwilligen Motorboot-Korps (wie Anm. 30).
- 40 Ein Hinweis darauf findet sich in: *Die Yacht* 44/1914, S. 962.
- 41 Staatsarchiv Bremen (StAB) 3-M.1. v. Nr. 27. Allerdings ist diese Dienststelle nur in der Akte (Alten-

- wall, 21 II, im November 1914 erwähnt), aber nicht im Bremer Adreßbuch (Jahrgänge 1915–1918) nachweisbar. Bei Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 32–37, sind nur vier aus Bremen stammende Motorboote in der Flotte des FMK nachweisbar.
- 42 StAB 3-M.1.v. Nr. 27. Vgl. auch Josef Zienert: Unsere Marineuniform. Ihre geschichtliche Entstehung seit den ersten Anfängen und ihre zeitgemäße Weiterentwicklung von 1816 bis 1969. Hamburg 1970, S. 210.
- 43 Max Berke: Mit dem Freiwilligen Motorboot-Korps in Serbien. In: Die Yacht 29/1916, S. 359.
- 44 Josef Zienert (wie Anm. 42).
- 45 StAB 3-M.1.v. Nr. 27.
- 46 Die Verwendung von Motorbooten im Kriege. In: Die Yacht 33/1914, S. 843.
- 47 Das Schwedische Freiwillige Motorboot-Korps und das Dienstpflichtgesetz. In: Die Yacht 6-7/1918, S. 68.
- 48 Grundsätzlich dazu das ältere Standardwerk von Walter Schücking: Das Werk vom Haag (5 Bde.). München 1912–1917.
- 49 Almanach für die k. und k. Kriegsmarine 1911. Pola 1911, S. 118f. Der heutige Stand (also auch nach den vier Genfer Abkommen von 1949, welche die Haager Landkriegsordnung ergänzen) ist sehr ähnlich: *Angehörige von bewaffneten Kräften oder ihnen gleichgestellte Personen, die in die Hand des Gegners fallen, werden Kriegsgefangene. Gleichgestellte Personen sind: (...) Mitglieder von Milizen, Freiwilligenkorps und organisierten Widerstandsbewegungen, wenn diese eine für ihre Untergebenen verantwortliche Person an ihrer Spitze haben, ein bleibendes und von weitem erkennbares Unterscheidungszeichen führen, die Waffen offen tragen und die Gesetze und Gebräuche des Krieges achten (...) Personen, die den Streikkräften folgen, z.B. Kriegsberichterstatter, Arbeitseinheiten, Betreuungspersonal, das durch einen Ausweis ermächtigt ist (...)*, siehe Der Reibert. Das Handbuch für den Soldaten. Teil A. Innere Führung und Recht; Allgemeine Truppenkunde. Herford 1985/86, S. 103.
- 50 Hans Jürgen Witthöft: Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. Bd. 1 Buchstabe A–M. Herford 1977, S. 103.
- 51 Das Motorboot im Kriege (wie Anm. 8).
- 52 Die Yacht 42/1914, S. 940.
- 53 Erich Gröner (wie Anm.15), S. 26.
- 54 Die Yacht 4/1917, S. 47.
- 55 Während heutzutage in der Bundeswehr jede Heereseinheit eine ausreichende Ausstattung mit Kraftfahrzeugen besitzt, waren bis etwa zum Zweiten Weltkrieg nur relativ wenige Einheiten damit ausgerüstet, so daß im Ersten Weltkrieg wie auch später in der Reichswehr eine eigenständige Kraftfahrtruppe existierte.
- 56 Josef Zienert (wie Anm. 42).
- 57 Ein Nachmittag beim freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 44/1914, S. 961.
- 58 Christian Ostersehlte (wie Anm. 2).
- 59 StAB 3-M.1.v. Nr. 27.
- 60 Etwa durch die Auswertung von Kriegstagebüchern und militärischen Akten.
- 61 Ein Nachmittag beim Freiwilligen Motorboot.Korps (wie Anm. 57), S. 960.
- 62 Die Gründung des Freiwilligen Motorboot-Korps (wie Anm. 30).
- 63 Ebd.
- 64 Exzellenz Aschenborn 80 Jahre (wie Anm. 22).
- 65 Die Yacht 43/1914, S. 940.
- 66 Ebd.
- 67 Ebd.
- 68 Die Yacht 43/1914, S. 945.
- 69 Die Liebesgabenspende der Angehörigen des deutschen Wassersports. In: Die Yacht 43/1914, S. 943.
- 70 Die Yacht 45/1914, S. 971.
- 71 Die Yacht 50/1914, Vorsatzblatt.
- 72 Ebd., S. 1041.
- 73 Der auffallende Terminus *arbeiten* statt des üblichen *dienen* weist vermutlich auf den fehlenden militärischen Status des FMK hin.
- 74 Was uns der Krieg Gutes brachte. In: Die Yacht 46/1914, S. 979.
- 75 Die Yacht 9/1915, S. 106.
- 76 Die Entwicklung der Daimler-Motorboote. In: 100 Jahre Daimler Motoren-Gesellschaft 1890–1990. Stuttgart-Untertürkheim 1990, S. 164 (Faksimile-Nachdruck aus einer Festschrift von 1915).
- 77 Die Yacht 4/1917, S. 47.
- 78 So z.B. auf dem Vorsatzblatt der Ausgabe 36/1916.
- 79 So wurden in den USA nach dem Kriegseintritt 1917 auch deutsche Ausdrücke in der amerikanischen Umgangssprache durch neue Kunstwörter ersetzt, siehe Udo Sautter: Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika. Stuttgart 1986, S. 337: *Aus »Hamburger« machte man »Freiheitswurst« (liberty sausage).*
- 80 Bewerbung um das Preisausschreiben der segel- und motorbootssportlichen Zeitschrift »Die Yacht« zur Verdeutschung der fremdsprachigen Fach-Ausdrücke im Segel- und Motorboots-Sport. In: Die Yacht 31/1916, S. 382 (eingehafteter Fragebogen).

- 81 Die Yacht 12/1918, S. 128f.
- 82 Amerika und das Freiwillige Motorboot-Korps. In: Die Yacht 9/1915, S. 104.
- 83 Zu dieser Zeit liefen noch Vermittlungsbemühungen des Sonderbeauftragten von Präsident Wilson, Oberst House, und der britische Liner LUSITANIA wurde erst im Mai 1915 versenkt.
- 84 Amerika und das Freiwillige Motorboot-Korps (wie Anm. 82), S. 104ff.
- 85 Vom englischen Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 44/1915, S. 538.
- 86 Siehe Anm. 4.
- 87 Das deutsche FMK und die englische Motorbootspresse. In: Die Yacht 10/1916, S. 124.
- 88 Sönke Neitzel: Zwischen Professionalität, Gehorsam und Widerstand. In: Historische Mitteilungen, Heft 2, 1999, S. 257. In einer Anmerkung führt der Autor ferner aus: *Eine überaus interessante und gelungene Positionsbestimmung der Operationsgeschichte innerhalb der Militärgeschichte hat unlängst Prof. Dr. Bernd Wegner auf der Tagung des Arbeitskreises Militärgeschichte in Bochum 1998 vorgetragen.*
- 89 Michael Salewski: Northern Wedding–Botany Bay. Die deutsche Marine im virtuellen Krieg 1955–1990. In: Hartmut Klüver (Hrsg.): Stationen deutscher Marinegeschichte (Beiträge zur Schifffahrtsgeschichte, Bd. 2), hier S. 17.
- 90 Hier liegt offenbar eine Verwechslung des in Kiel ansässigen, wohl exklusivsten deutschen Yachtclubs mit dem Kaiserlichen Motor-Yacht-Club Aschenborns vor, denn die Zahl der 104 Yachten taucht auch in einem eindeutigen Zitat der »Yacht« auf (siehe Anm. 64).
- 91 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 26.
- 92 Ebd., S. 27.
- 93 Der Stapellauf des Panzermotorbootes WEICHSEL des FMK. In: Die Yacht 37/1915, S. 449f.
- 94 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 27.
- 95 Der Stapellauf des Panzermotorbootes WEICHSEL des FMK (wie Anm. 93), S. 450.
- 96 Ebd.
- 97 Hans Jürgen Witthöft (wie Anm. 50), S. 76.
- 98 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 27.
- 99 Ebd., S. 27. Zur Gründungsgeschichte der Roland-Werft siehe Christian Ostersehlte (wie Anm. 2).
- 100 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 26–39.
- 101 Bildbeleg in Die Yacht 41/1914, S. 919.
- 102 Ein Nachmittag beim Freiwilligen Motorboot-Korps (wie Anm. 57), S. 960f.
- 103 Ebd., S. 961.
- 104 Ebd., S. 962.
- 105 Ebd., S. 961.
- 106 Ebd., S. 960.
- 107 Herrn Fregattenkapitän d. R. Manfred Eichholz, Lürssen Logistics, Bremen, danke ich für ein informatives Gespräch am 23.2.2001.
- 108 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 26–39.
- 109 Die Yacht 49/1914, S. 1023.
- 110 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 34–37.
- 111 Die allgemeinhistorischen Daten zum Kriegsverlauf 1914–1918 entstammen gängigen historischen Handbüchern und werden deshalb nicht gesondert nachgewiesen.
- 112 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 34–37.
- 113 Erlebnisse eines Mitglieds des Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 47/1914, S. 991.
- 114 Ebd.
- 115 Ebd., also befand man sich nicht in einem mehrheitlich von Deutschen besiedelten Gebiet.
- 116 Ebd.
- 117 Ebd.
- 118 Feldpostbrief vom Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 48/1914, S. 1008f.
- 119 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 26, 34–37.
- 120 Offenbar ein eingeschiffter regulärer Soldat.
- 121 Feldpostbrief vom Freiwilligen Motorboot-Korps (wie Anm. 118), S. 1008.
- 122 Ebd., S. 1009.
- 123 Ebd.
- 124 Ebd.
- 125 Ob der Verf. regulären Reservistenstatus besaß und in dieser Eigenschaft das Boot führte oder sich nur auf diese Weise bei den Soldaten anbieten wollte, bleibt dahingestellt.
- 126 Aus dem seemännischen Jargon entnommene Bezeichnung für Seekrankheit mit Erbrechen.
- 127 Die Yacht 49/1914, S. 1023.
- 128 Fritz Borcharding: Von der Ostflottille des Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 10/1915, S. 123f.; 11/1915, S. 135f.; 12/1915, S. 147ff.; 13/1915, S. 158f.; 14/1915, S. 171f.
- 129 Ebd. 10/1915, S. 123. Die NIRVANA ist nachgewiesen bei Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 32, 36. Es war

- ein 18,30 Meter langes und 1913 in Potsdam erbautes Boot. Demnach war Borcharding aber nicht der Besitzer des Bootes.
- 130 Gemeint ist Aschenborn.
- 131 Potsdamer Yacht-Club.
- 132 Damalige Bezeichnung für ein schnelles Motorboot. Der heutige Begriff, der ein schnelles militärisches Angriffsfahrzeug mit Torpedos (bzw. heute mit Flugkörpern) umschreibt, entstand erst um 1930 mit der Einführung ausgereifter Schnellboote in der Reichsmarine, als eine reguläre wie endgültige Klassifizierung vorgenommen wurde.
- 133 Offenbar handelte es sich bei diesen Manövern nicht zuletzt um eine Marotte Aschenborns.
- 134 Fritz Borcharding (wie Anm. 128) 10/1915, S. 124.
- 135 Ebd.
- 136 Ebd. 11/1915, S. 135.
- 137 Ebd.
- 138 Ebd., S. 135f.
- 139 Ebd., S. 136.
- 140 Ebd.
- 141 Ebd.
- 142 Ebd.
- 143 Ebd.
- 144 Ebd. 12/1915, S. 147ff.
- 145 Ebd., S. 148.
- 146 Ebd. 13/1915, S. 158f.
- 147 Fritz Borcharding (wie Anm. 128) 13/1915, S. 159.
- 148 Ebd., S. 158f.
- 149 Ebd., S. 159.
- 150 Ebd. 14/1915, S. 171f.
- 151 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 34–37.
- 152 Das Motorboot im Kriege (wie Anm. 8).
- 153 Ebd., S. 21.
- 154 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 34–37.
- 155 Hans Jürgen Witthöft (wie Anm. 50), S. 76. Die Chefs der Flottille: Korvettenkapitän von Zitzewitz, ab 3.11.1916 Oberleutnant zur See Dollmann, 15.1.1917–27.9.1918 Korvettenkapitän Hoffmann-Lamatsch, Edler von Waffenstein.
- 156 Ebd.
- 157 Max Berke: Mit dem Freiwilligen Motorboot-Korps in Serbien. In: Die Yacht 29/1916, S. 359f.; 30/1916, S. 373f.; 31/1916, S. 383f.; 32/1916, S. 395f.; 33/1916, S. 408f.; 34/1916, S. 421f.; 35/1916, S. 432f.; 36/1916, S. 448.
- 158 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 28, 34
- 159 Max Berke (wie Anm. 157) 29/1916, S. 359f.
- 160 Andrees Allgemeiner Handatlas in 91 Haupt- und 86 Nebenkarten. Leipzig 1893, S. 49f.
- 161 Max Berke (wie Anm. 157) 30/1916, S. 373f.
- 162 Ebd., S. 373.
- 163 Dabei dürfte es sich um die österr.-ungar. Monitoren SMS ENNS, SMS INN (1914 i.D.) oder SMS SAVA und SMS TEMES (1915 i.D.) gehandelt haben, siehe Georg Pawlik u.a. (wie Anm. 17), S. 66–94.
- 164 Max Berke (wie Anm. 157) 31/1916, S. 384.
- 165 Ebd. 32/1916, S. 396. Eine weitere Erwähnung des Fahrens in Kiellinienformation siehe ebd. 33/1916, S. 408.
- 166 Ebd. 33/1916, S. 408.
- 167 Ebd. 32/1916, S. 396.
- 168 Ebd. 33/1916, S. 409.
- 169 Ebd. 34/1916, S. 421.
- 170 Ebd.
- 171 Ebd. 36/1916, S. 448.
- 172 Ebd. 29/1916, S. 359.
- 173 Die Morava ist ein Nebenfluß der Donau, der in einem westlichen Lauf im serbischen Bergland, in einem südlichen Lauf im Kosovo entspringt und etwa 40 Kilometer stromaufwärts von Belgrad in die Donau mündet.
- 174 Max Berke (wie Anm. 157) 32/1916, S. 396.
- 175 Ebd. 30/1916, S. 373.
- 176 So z.B. ebd. 29/1916, S. 360.
- 177 Ebd. 31/1916, S. 383.

- 178 Ebd. 30/1916, S. 373.
- 179 Ebd. 36/1916, S. 448. Über die durchaus ernst zu nehmende Minengefahr auf der Donau siehe Georg Pawlik u.a. (wie Anm.17), S. 122.
- 180 Max Berke (wie Anm. 157) 31/1916, S. 384.
- 181 Ebd. 30/1916, S. 374.
- 182 Ebd. 33/1916, S. 409.
- 183 Ebd. 36/1916, S. 448.
- 184 Drei russische Geschosse aus einem Boote des F.M.K. In: Die Yacht 11/1915, S. 133.
- 185 Ebd.
- 186 Ebd.
- 187 Ebd.
- 188 Dr. Carl Flink gestorben. In: Die Yacht 26/1916, S. 451.
- 189 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 26–39. Siehe auch Anton Räber: Schifffahrt auf den Schweizer Seen. 500 Zürich 1972, S. 114.
- 190 Vizeadmiral a.D. Aschenborn gestorben (wie Anm. 20).
- 191 Erich Gröner (wie Anm. 15), S. 28, 34.
- 192 Das gilt für das Werk über den Landkrieg, das vom Reichsarchiv begonnen, vom Reichskriegsministerium fortgeführt und vom Oberkommando des Heeres (OKH) und dem Bundesarchiv abgeschlossen wurde: Der Weltkrieg 1914 bis 1918 (14 Bde.). Berlin und Koblenz 1925–1944 (1956). Die Abschnitte über die in der »Yacht« erwähnten Kriegsschauplätze wurden quergelesen und vergeblich nach Erwähnungen des FMK abgesucht. Ebensovienig zu erwarten ist dies in dem Werk über den Seekrieg, das vom Marinearchiv begonnen, von der Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Marine fortgeführt und vom Bundesarchiv/Militärarchiv abgeschlossen wurde: Der Krieg zur See 1914–1918 (22 Bde.). Berlin und Bonn 1920–1966. In dem Band, der die Überwasserstreitkräfte und ihre Technik behandelt (Berlin 1930), wird das FMK im Abschnitt über Kleinfahrzeuge (S. 262ff.) nicht erwähnt.
- 193 Die Verwendung von Motorbooten im Kriege (wie Anm. 46), S. 840–843.
- 194 Damit dürfte das preußische Kriegsministerium gemeint sein.
- 195 Die Verwendung von Motorbooten im Kriege (wie Anm. 46).
- 196 Ebd.
- 197 Ebd.
- 198 Ebd.
- 199 Gemeint ist vermutlich die Oberste Heeresleitung (OHL).
- 200 Die Verwendung von Motorbooten im Landkriege und der militärische Wert des westeuropäischen Wasserstraßennetzes in englischer Beleuchtung. In: Die Yacht 49/1914, S. 1017. Zum damaligen Zensurwesen in Deutschland siehe die aufschlußreichen Erläuterungen bei Wilhelm Deist (wie Anm. 35), S. 61–181.
- 201 Die Yacht 49/1914, S. 1018.
- 202 Ein belgisches Kriegsmotorboot. In: Die Yacht, 46/1914, S. 986.
- 203 24 m-Hochsee-Motoryacht. In: Die Yacht 51/1914, S. 1046f. Der Verf. hat bei der Erstellung des Corpus über die Neubauten der Lürssen Werft (vgl. Anm. 10) keinen Beleg für die Fertigstellung der Yacht finden können.
- 204 Die Yacht 14/1915, S. 169.
- 205 Vgl. Anm. 10. Die Plankammer der Lürssen Werft wurde durch ein Großfeuer am 25. Januar 1918 in Aumund zerstört, so daß für die Zeit davor die »Yacht« mit ihren publizierten Linienrissen zur Primärquelle wurde.
- 206 Motorboote für Krieg und Frieden. In: Die Yacht 37/1916, S. 458f.
- 207 Dieser Begriff ist hier nicht im militärischen Sinne gemeint. Vielmehr bürgerte sich die Bezeichnung »Kreuzer« für verschiedene Motorboottypen ein. Ob es sich dabei um eine Anleihe aus dem Segelsport oder (im navalistischen Zeitgeist) von der Marine gehandelt hat, müßte durch die Forschung noch näher untersucht werden. Ein heute noch gebräuchlicher sprachlicher Überrest ist die Bezeichnung »Kabinenkreuzer«.
- 208 Motorboote für Krieg und Frieden (wie Anm. 206), S. 459.
- 209 Das Motorboot im Kriege (wie Anm. 8), S. 19–24.
- 210 Exzellenz Aschenborn 80 Jahre (wie Anm. 22).
- 211 Vizeadmiral a.D. Aschenborn gestorben (wie Anm. 20).
- 212 Zu den Jugendwehren siehe Der Große Brockhaus. 9. Bd. I–Kas. Leipzig 1931, S. 495.
- 213 Marilyn Shevin-Coetzee: Der »Deutsche Wehrverein«. In: Handbuch zur »Völkischen Bewegung«. München 1996, S. 366–375, sowie Roger Chickering: Der »Deutsche Wehrverein« und die Reform der deutschen Armee. In: Militärgeschichtliche Mitteilungen, 1/1979, S. 7–33. Über weitere Organisationen dieser Art berichtet Klaus Saul in zwei Dokumentationen: Der »Deutsche Kriegerbund«. Zur innenpolitischen Funktionen eines »nationalen« Verbandes im kaiserlichen Deutschland. In:

- Militärgeschichtliche Mitteilungen, 6/1969, S. 95–159; Der Kampf um die Jugend zwischen Volksschule und Kaserne. Ein Beitrag zur »Jugendpflege« im Wilhelminischen Reich 1890–1914. In: Militärgeschichtliche Mitteilungen, 9/1971, S. 97–143.
- 214 Die Gliederung des englischen Freiwilligen Motorbootkorps. In: Die Yacht 43/1914, S. 946.
- 215 Die Bewaffnung und Verwendung des englischen Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 45/1914, S. 972.
- 216 Ebd., S. 974.
- 217 Vom englischen Freiwilligen Motorboot-Korps (wie Anm. 85). Weitere Angaben über die Royal Naval Volunteer Motor Boat Reserve in dem Artikel: Amerika und das Freiwillige Motorboot-Korps. In: Die Yacht 9/1915, S. 104ff.
- 218 Masch. schr. Mskr. einer deutschen Übersetzung von Geo. W. Rappleyeah. In: Motor Boating 12/1939, im Historischen Archiv der Friedrich Lürssen Werft, Bremen-Vegesack (HAFLW) 152–10.
- 219 Der britische Flugzeugträger HMS COURAGEOUS wurde am 17. September 1939 vor Irland durch das deutsche U-Boot U 29 versenkt, während das Schlachtschiff HMS ROYAL OAK von U 47 in Scapa Flow am 14. Oktober 1939 torpediert wurde. Beide Verluste fielen also nicht in die erste Kriegswoche. Der Flugzeugträger fiel einer mangelhaften Geleitsicherung zum Opfer, dagegen benutzte U 47 eine navigatorisch schwierige, selten benutzte Zufahrt nach Scapa Flow. Mehr darüber bei Elmar B. Potter, Chester W. Nimitz und Jürgen Rohwer: Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Herrsching 1982, S. 490, 522.
- 220 Zu Dünkirchen ebd., S. 499. Eine neuere Veröffentlichung dazu: W. J. R. Gardner (Hrsg.): The Evacuation from Dunkirk. »Operation Dynamo«, 26 May – 4 June 1940. London 2000. Die weiteren, in der Geschichtswissenschaft bis heute häufig diskutierten politisch-strategischen Problemfragen im Zusammenhang mit Dünkirchen liegen weit außerhalb der hier behandelten Thematik.
- 221 Das Motorschiff und Motorboot 14/1915, S. 18.
- 222 Die bevorstehende Gründung eines Freiwilligen Motorboot-Korps in Holland. In: Die Yacht 28/1915, S. 342.
- 223 Der 1873 für das Korps erbaute Schleppdampfer DEN BRIEL existiert hoch heute als Museumsschiff ROSALIE, siehe Ab den Graaff: De geschiedenis van de SS ROSALIE. Nederlands oudste stoomsloopboot 1873–1997. Diever 1997.
- 224 Schwedens Freiwilliges Motorboot-Korps. In: Die Yacht 1/1916, S. 7f.
- 225 Das schwedische Freiwillige Motorboot-Korps. In: Die Yacht 36/1915, S. 438.
- 226 Schwedens Freiwilliges Motorboot-Korps (wie Anm. 224)
- 227 Die Erweiterung des schwedischen Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht, 40/1915, S. 489.
- 228 Vom Stockholmer F.M.K. In: Die Yacht, 45/1915, S. 550.
- 229 Schwedens Freiwilliges Motorboot-Korps (wie Anm. 224), S. 7.
- 230 Die Erweiterung des schwedischen Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 40/1915, S. 489.
- 231 Eine Pfingstübung des Schwedischen Freiwilligen Motorboot-Korps. In: Die Yacht 28/1916, S. 350.
- 232 Das Schwedische Freiwillige Motorboot-Korps und das Dienstpflichtgesetz. In: Die Yacht 6–7/1918, S. 68.
- 233 Mehr darüber bei Jörg-Peter Findeisen: Schweden. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Regensburg 1997, S. 224f.
- 234 Das Motorschiff und Motorboot 9/1915, S. 12.
- 235 Mehr darüber bei Manfred Rauchensteiner: Der Tod des Doppeladlers. Österreich-Ungarn und der Erste Weltkrieg. Graz 1993, S. 215–234, sowie Giulano Procacci: Geschichte Italiens und der Italiener. München 1989, S. 341ff.
- 236 Das Motorschiff und Motorboot 9/1915, S. 8.
- 237 Ein amerikanisches Motorbootkorps. In: Die Yacht 42/1915, S. 515f.
- 238 Robert Erwin Johnson: Guardians of the Sea. History of the United States Coast Guard 1915 to the Present. Annapolis Md. 1987, S. 32–56. 1915 war die USCG aus dem Zollkutterdienst (US Revenue Cutter Service/USRCS) und dem staatlichen Seenotrettungsdienst (US Life-Saving Service/USLSS) gebildet worden.
- 239 Donald L. Canney: US Coast Guard and Revenue Cutters 1790–1935. Annapolis Md. 1995, S. 71–76.
- 240 Johnson (wie Anm. 238), S. 160f.
- 241 Ebd., S. 182, 196, 199f., 280f., 342. Mehr über die USCGR bei Malcolm F. Willoughby: The US Coast Guard in World War II. Annapolis Md. 1957, hier S. 75–92. Vom gleichen Verf. stammt eine aufschlußreiche Detailstudie für die Gegend um Boston Mass.: The Coast Guard's TR's (Temporary Reservists). First Naval District. Boston Mass. 1945.
- 242 Johnson (wie Anm. 238), S. 291f., 314f., und George E. Krietemeyer (Hrsg.): The Coast Guardsman's Manual. Eighth Edition. Annapolis Md. 1991, S. 33–37. – Außerdem dankt der Verf. Herrn Kapitän Uwe Klein, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen, für ein Gespräch am 2.2.2001.
- 243 Vgl. Anm. 1.

244 Mehr darüber bei Peter Graf Kielmannsegg: Deutschland und der Erste Weltkrieg. Frankfurt/Main 1968, S. 151f.

Der Verf. dankt dem Staatsarchiv Bremen, der Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. (dort insbesondere Herrn Franz Wienert), dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, Herrn Georg Pawlik, Wien, und dem Archiv der DaimlerChrysler AG in Stuttgart-Untertürkheim für freundliche Unterstützung. Schließlich ist auch meinem verehrten akademischen Lehrer, Herrn Professor Dr. Michael Salewski in Kiel, für eine von ihm sehr engagiert geführte abschließende Diskussion am 24.4.2001 in Kiel zu danken.

Motorboats in military operation: A critical look at the Volunteer Motorboat Corps

Summary

Even before World War I, the use of motorboats for military purposes was an issue of public interest. At that time the discussion revolved not only around their employment as specialised weapons carriers in the form of the later-developed motor torpedo boats (speed boats), but also around the serviceability of standard civilian motorboats for military objectives. Motorboat sportsmen thus began to consider tendering their boats to the military. From 1909 on, paramilitary exercises were carried out in Austria-Hungary, leading finally to the formation of a volunteer motorboat corps in May 1914. A comparable organisation, the Royal Naval Volunteer Reserve, was established in Great Britain at about the same time.

The corresponding development in Germany culminated in the activation of a paramilitary motorboat formation after the outbreak of World War I: the *Freiwilliges Motorboot-Korps* (Volunteer Motorboat Corps) or FMK, established in September 1914. The FMK was a uniformed paramilitary institution organised on the basis of civilian association law. Its members were civilian boat owners who voluntarily placed their vessels at the disposal of the military. The corps was headed by a former admiral of the Imperial Marine and water sports functionary, the retired Vice Admiral Richard Aschenborn (1848-1935). The FMK was backed primarily by various interested circles within the Berlin water sports network. It consisted of a large fleet – there is evidence of at least 130 vessels – of civilian boats which, in keeping with the nature of the organisation, were of very different types. It further comprised several boats constructed at the organisation's own cost, including the armoured gunboat WEICHSEL (built in Berlin in 1915), the corps' flagship. Neither the number of members nor the number of those who died in action is known. The corps presented itself to the public with a sense of idealism mixed with a certain amount of self-overestimation and chauvinist propaganda. The German Navy kept its distance to the FMK, and the only military institution to exhibit even limited interest was the Prussian Army.

The FMK was developed as a means of assistance in the conduct of river operations. Initially, in 1914, its vessels were employed in the East Prussian theatre of war and on the Vistula as well as in France and Belgium. There was also a flotilla on Lake Constance assigned with border patrol tasks. In 1915-16 numerous FMK vessels were transferred to the Danube where they worked with Austrian and German engineer

troops as well as the legendary Danube flotilla of the Austrian-Hungarian Navy. In 1918, when the war was over, the FMK was dissolved and soon forgotten – even by the post-war German public, which otherwise heroised the war.

During World War I similar formations also existed in the Netherlands, Italy, Sweden and the U.S.; like the FMK, they were temporary, war-related phenomena.

In the U.S., however, there is one example of a sensibly utilised and permanently existing volunteer motorboat formation: the US Coast Guard Auxiliary, which dates back to the year 1939. Its members are private owners of motorboats, radio facilities and aeroplanes who place their vessels or equipment as well as a portion of their free time at the service of the US Coast Guard. The Auxiliary offers assistance in small-scale rescue operations, safety inspections and safety training courses as well as in public information campaigns for active and passive water safety, thus relieving the Coast Guard proper of a sizeable number of petty tasks.

Bateaux à moteur et leur affectation à des fins militaires. Essai critique sur le «Freiwilliger Motorboot-Korps» (Corps de Volontaires des Bateaux à Moteur).

Résumé

Déjà avant la Première Guerre mondiale, l'intervention militaire de bateaux à moteur fut évoquée, non seulement en tant que porteurs d'armes spécialisés tels que, plus tard, les torpilleurs (= bateaux rapides), il s'agissait aussi de l'utilisation à des buts militaires de bateaux à moteur civils, comme on les trouvait habituellement dans le commerce.

C'est ainsi qu'au sein des sportifs possédant un bateau à moteur, l'idée germa de mettre leurs embarcations au service de la Marine de Guerre. En Autriche-Hongrie, un entraînement paramilitaire avait lieu depuis 1909, ce qui conduisit finalement en 1914 à la création d'un Corps de Volontaires des Bateaux à Moteur. En Angleterre aussi, à la même époque, la Royal Navy Volunteer Reserve mettait sur pied une formation identique.

En Allemagne, après le déclenchement de la Première Guerre mondiale, des efforts dans cette direction menèrent également à la création d'une formation de bateaux à moteur paramilitaire: en septembre 1914, le «Freiwilliger Motorbootkorps» (FMK) voyait le jour. Il s'agissait d'une institution organisée selon le droit civil des associations et bien que paramilitaire et uniformisée, elle regroupait des propriétaires de bateaux civils mettant volontairement leurs embarcations à la disposition des militaires. À la tête du Corps se tenait un amiral retraité de la Marine Impériale et fonctionnaire des sports nautiques, le vice-amiral Richard Aschenborn (1848–1935). Derrière le FMK se tenaient en premier lieu les cercles intéressés des sports nautiques berlinois. Le FMK était composé d'une grosse flotte de bateaux naturellement tous très différents les uns des autres (la trace de 130 bateaux au moins a pu être prouvée), d'origine civile, ainsi que de quelques bateaux construits tout exprès aux frais de leurs propriétaires, tel le WEICHSEL, une canonnière (construite en 1915 à Berlin) servant de bateau amiral. Le nombre des membres ainsi que celui de leurs morts n'est pas connu. Publiquement représenté par ses membres avec idéalisme, le Corps l'était aussi avec une certaine présomption et par une propagande chauvine. La Marine alle-

mande se tenait par contre à distance, seule l'armée prussienne montrait un intérêt limité.

Le FMK fut affecté en tant que soutien au commandement des combats fluviaux. Ses bateaux furent tout d'abord utilisés en 1914 sur les champs de bataille en Prusse de l'Est et sur la rivière Weichsel, plus tard aussi dans les pays occupés, en France et en Belgique. Parallèlement, il existait une flottille sur le lac de Constance pour la surveillance de la frontière. En 1915/16, de nombreux bateaux du FMK furent transférés sur le Danube, où ils opérèrent avec des troupes allemandes et autrichiennes de pionniers, ainsi qu'avec la légendaire flottille du Danube de la Marine de Guerre austro-hongroise. À la fin de la guerre, en 1918, le FMK fut dissout et ne tarda pas à sombrer dans l'oubli, même aux yeux du journalisme allemand qui s'ensuivit et qui avait pourtant tendance à rendre héroïque tout fait de guerre.

Durant la Première Guerre mondiale, des formations semblables ont aussi existé aux Pays-Bas, en Italie, en Suède et aux USA, mais ces organisations furent elles aussi passagères, des apparitions liées à la guerre.

Il existe pourtant aux USA un exemple d'une formation volontaire de bateaux à moteur dont l'intervention intelligente et la permanence remontent à l'année 1939, il s'agit de la US Coast Guard Auxiliary (Garde côtière auxiliaire américaine).

Elle est composée de propriétaires privés de bateaux à moteur, d'installations radios et d'avions, qui mettent leur embarcation ou leur engin ainsi qu'une partie de leur temps libre à disposition de la US Coast Guard Auxiliary. Elle s'occupe de petites actions de sauvetage, et dans le domaine de la sécurité, de contrôles et de formations, ainsi que de campagnes pour la sécurité active et passive sur l'eau. Elle décharge ainsi la Coast Guard régulière d'un grand nombre de petites tâches.