



Klaus Franken

Eduard von Knorr

Admiral der Kaiserlichen Marine – Biographie
und Lebenserinnerungen



Berliner
Wissenschafts-Verlag

Eduard von Knorr

Klaus Franken

Eduard von Knorr

Admiral der Kaiserlichen Marine – Biographie und
Lebenserinnerungen



Berliner
Wissenschafts-Verlag

Bildnachweis: Porträt von Admiral Eduard von Knorr. Quelle: Marinerundschau 21.1910, S. 428

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über dnb.d-nb.de abrufbar.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtes ist unzulässig und strafbar.

© Berliner Wissenschafts-Verlag 2025
Ein Imprint der Franz Steiner Verlag GmbH
Maybachstraße 8, 70469 Stuttgart
service@steiner-verlag.de
www.steiner-verlag.de

Satz: DTP + TEXT Eva Burri, Stuttgart
Druck: docupoint, Magdeburg
Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier.
Printed in Germany.

ISBN Print 978-3-8305-5632-9
ISBN E-Book 978-3-8305-5634-3
DOI 10.35998/9783830556343

Inhaltsverzeichnis

Eduard von Knorr und sein Nachlass	7
Einleitung	7
Quellenlage	9
Biographie	12
Chef des Westafrikanischen Geschwaders	30
Chef der Marinestation der Ostsee	34
Chef des Oberkommandos der Marine	35
Anhang: Qualifikationsberichte	66
Quellen und Literatur	71
Quellen	71
Literatur	71
Die aufgezeichneten Lebenserinnerungen Eduard von Knorrs	73
Personenregister	541

Eduard von Knorr und sein Nachlass

Einleitung

Die hiermit vorgelegte Edition der Lebenserinnerungen des Admirals Eduard von Knorr verdankt sich, neben dem Interesse des Herausgebers an diesem hohen Repräsentanten der Kaiserlichen Marine und seinem Wirken von der Zeit der preussischen Marine 1854, dem Jahr von Knorrs Eintritt in die Marine, bis zum Jahre 1899, dem Jahr seiner Verabschiedung aus dem aktiven Dienst, verschiedenen Hinweisen anderer Autoren. So schrieb Terrell D. Gottschall in seiner Rezension meines Buches „Das Marinekabinett Kaiser Wilhelms II. und sein erster Chef Admiral Gustav Freiherr von Senden-Bibran“ „Franken’s book fills a large gap in German navy bibliography as it reveals a much needed ‚place in the sun‘ for an officer long overlooked and overshadowed by the more famous and controversial Tirpitz (With the recent biographies of Tirpitz by Michael Epkenhans and Patrick Kelly) we need only a biography of Admiral Knorr to complete the naval triumvirate of the 1890s.“¹ Auch Heiko Herold benennt die fehlende Biographie als Desiderat im Zusammenhang mit seiner Untersuchung über das Kreuzergeschwader 1885–1901.²

Das Wirken von Knorr wurde bislang zumeist in zweierlei Hinsicht untersucht, zum einen im Zusammenhang mit den Einsätzen der Marine im Ausland von Westafrika über Ostafrika bis zur Südsee. Zum zweiten wird für die frühen Jahren seiner Marinelaufbahn das Gefecht von Tres forcas und „natürlich“ der Kampf zwischen dem von ihm geführten Kanonenboot „Meteor“ gegen den französischen Aviso „Bouvet“ vor Havanna angeführt, der Knorrs Ansehen und Ruhm in der Kaiserlichen Marine begründete. In einem Artikel in der Marine-Rundschau zu seinem 70. Geburtstag wird darauf Bezug genommen „Es war eine schneidige Waffentat, ein Zweikampf alter Art, in dem die Entscheidung noch auf nächste Entfernung gesucht wurde und das kühne Vorwärtsdrängen der frischen Kampfesnatur des jungen Führers so recht zur Geltung kam.“³ Dazu soll angemerkt werden, daß der Kampf „auf nächste Entfernung“ zu seiner Zeit die einzige Möglichkeit war, weil die Geschütze auf größere Entfernung kaum Chancen auf Treffer hatten.

1 International journal of maritime history, 29 (I), 2017, S. 197 f.

2 Herold, S. 26 Fußn. 40. Die von ihm dort genannten und für seine Arbeit ausgewerteten Erinnerungen Knorrs wurden, entgegen der Ansicht Herolds, bereits in den Jahren um 1910 herum geschrieben, wie aus der Widmung der Bände an seinen Sohn hervorgeht.

3 Zum 70. Geburtstag des Admirals v. Knorr, in: Marine-Rundschau 21.1910, S. 429 ff.

Im späteren Entwicklungsstadium der Kaiserlichen Marine war Knorr als Kommandierender Admiral und Chef des Oberkommandos der Marine in den Jahren von 1895 bis 1899 einer der Hauptakteure bei den Diskussionen über die künftige Entwicklung der Marine sowie die Abgrenzung der Kompetenzen von Reichsmarineamt als der obersten Verwaltungsbehörde – insbesondere nachdem Alfred von Tirpitz Staatssekretär geworden war – und dem Oberkommando der Marine als oberster Kommandobehörde. Zu dieser Zeit gibt es eine ganze Anzahl von Untersuchungen, die diese Entwicklungsjahre von 1889 an zum Gegenstand haben. Schließlich wurde das Oberkommando aufgelöst und durch mehrere Immendiatbehörden ersetzt, was zu einer Zersplitterung der Kompetenzen führte. Das stellte sich im I. Weltkrieg als gravierender Nachteil für die Kriegsführung heraus, bevor schliesslich im Sommer 1918, wenn auch zu spät, unter Admiral Scheer die „Seekriegsleitung“ etabliert wurde.

Zu den noch zu schließenden Lücken in der deutschen Marinegeschichte zählt jedoch trotz einiger Studien die Zeit der Entwicklung der Marine von der preußischen über die des Norddeutschen Bundes bis zur Kaiserlichen Marine in den Jahren zwischen 1854 und etwa 1889, als Kaiser Wilhelm II. oberster Kriegsherr der Marine wurde.

Die Autoren der verschiedenen Studien zur Kolonialgeschichte des Kaiserreichs stützen sich auch auf Knorrs Lebenserinnerungen, in denen er sich den Auslandseinsätzen eingehend widmet. Demgegenüber treten seine Erfahrungen und Gedanken zum Aufbau der Kaiserlichen Marine ab 1870/71, soweit er sich in seinen Lebenserinnerungen dazu äusserte, bislang eher zurück. Dies hat einen einfachen Hintergrund. Knorr führte Tagebuch in der Regel nur während der Auslandseinsätze, nicht aber über seine Kommandos in der Heimat an Land. Ausserdem enden seine Lebenserinnerungen etwa mit dem Jahre 1895, als er Kommandierender Admiral und Chef des Oberkommandos der Marine wurde. Nur vereinzelt widmet er sich dem damaligen Geschehen oder einzelnen Personen. In diese letzten Jahre seines Dienstes fallen die heftigen Auseinandersetzungen mit dem Reichsmarineamt, die letztlich zu seiner Disposition im März 1899 führten. So bedauerlich dieses Fehlen ist – nämlich eine eingehende Auseinandersetzung Knorrs mit Großadmiral von Tirpitz als Staatssekretär des RMA in ähnlicher Weise wie Knorr dies in seinen Erinnerungen mit dem Chef der Admiralität Caprivi tat – so ist dies jedoch nicht unbedingt eine Lücke, denn diese Zeit ist in den Akten der Marine ausgiebig dokumentiert, in Veröffentlichungen nachvollzogen, und Knorr machte in seinem amtlichen Schriftwechsel aus seinem Herzen keine Mördergrube, so dass sein persönliches Engagement deutlich sichtbar wird.

Knorr hat sich in seinen Lebenserinnerungen – neben dem kolonialen Geschehen – kritisch beispielsweise mit der Frage auseinandergesetzt, wo der voraussichtliche Schwerpunkt der Marine sein sollte: Ostsee oder Nordsee, als Gegner Rußland oder

Frankreich. Hier stand seine Ansicht – Nordsee – gegen die anderer Admirale, die die Ostsee präferierten, worauf Knorr ihnen Bequemlichkeit unterstellte, denn die Übungen in der Ostsee seien nicht so anstrengend wie die in der Nordsee.⁴

Die Bedeutung von Knorr für die Kaiserliche Marine und seine Persönlichkeit lassen sich recht gut einschätzen, wenn man sich die Lebenserinnerungen von etwa gleich alten Kameraden anschaut, wie beispielsweise von Paul Hoffmann⁵ oder Äusserungen von Gustav Freiherr von Senden-Bibran,⁶ dem Chef des Marinekabinetts, jedoch auch diejenigen der jüngeren, wie Gustav Bachmann,⁷ Reinhard Scheer⁸ oder Albert Hopman⁹, die den schon älteren Knorr in seinem Wirken und in seiner Person einschätzten. Schließlich darf auch Kaiser Wilhelm II. nicht unbeachtet bleiben, der von Knorr lange Zeit große Stücke hielt, war doch das Gefecht vor Havanna der einzige Einsatz im Kampf, der – zumindest nach zeitgenössischer Darstellung – ein grosser Sieg über die französische Marine war.¹⁰

Die Erinnerungen Knorrs bieten, wie übrigens auch die anderer Seeoffiziere – Bachmann, Scheer, Hopman – eine reiche Fundgrube an Kommentaren zu den auf den Auslandseinsätzen angetroffenen Lebenssituationen, Charakteren, Aussehen und Verhalten usw. der indigenen Bevölkerung und geben damit einen Einblick in die Denkweise der deutschen Offiziere und ihr Auftreten der dort heimischen Bevölkerung gegenüber.

Quellenlage

Der Nachlass von Admiral von Knorr liegt im Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg i. Br. unter der Nachlassnummer N 578. Dieser Nachlass umfasst die Erinnerungen von Knorr, die dieser nach seiner Pensionierung verfasst hat, sowie weitere Unterlagen wie beispielsweise Schriftwechsel, Belobigungen, Tadel, Ordensverleihungen und seine Tätigkeit als Ordensherr. Bei den Erinnerungen handelte sich zur Zeit ihrer Ent-

4 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 398.

5 Gutzwiller, Vizeadmiral Paul G. Hoffmann. 2020.

6 Tagebuch Senden, 15.9.1895 – unveröffentlicht, in Privatbesitz.

7 Admiral Guatav Bachmann. Lebenserinnerungen. 2022.

8 Scheer, Vom Segelschiff zum U-Boot. 1925.

9 Hopman, Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers. 1924.

10 Barch N 578/4, Bl. 43. Anlässlich der Indienstellung der neuen „Meteor“ telegraphierte Wilhelm II. am 20.1.1890 an den Chef der Ostseestation, Vizeadmiral Knorr: „Möge ‚Meteor‘ seinem Namen ebenso viel Ehre und unserer Flagge ebensoviel Ruhm eintragen, als der alte ‚Meteor‘ unter ihrem glänzenden tapferen Kommando bei Havanna anno 1870“. Der Kaiser entschied zudem, [Bl. 44] dass im Rauchsalon der neuen Kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ Bilder aus der Geschichte der Marine zur Darstellung gelangen sollten und zwar auf Porzellan der Preussischen Porzellan Manufaktur in blau, wozu der Chef des Marinekabinetts, von Senden-Bibran, Knorr anscrieb, dieser möge Skizzen des Gefechts bei Havanna zur Verfügung stellen, die dem Maler als Vorbild dienen könnten.

stehung um 4 Bände, die jedoch später zu 5 Bänden gebunden wurden und heute so überliefert sind. Allerdings scheinen die in Freiburg liegenden Bände nicht vollständig zu sein; insbesondere fehlen, bis auf wenige Eintragungen in Band V, die Erinnerungen aus den letzten Jahren seiner Dienstzeit, vor allem als Stationschef in Kiel von 1889 bis 1895 und schliesslich über die Zeit als Chef des Oberkommandos der Marine von 1895 bis 1899. Der Text des Bandes V bricht nach einigen Ausführungen über den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals unvermittelt ab. Es ist nicht bekannt, ob Knorr über diese Zeit nichts mehr geschrieben hat oder ob solche Teile verloren gegangen sind. Es sind allerdings in Band V einzelne Bemerkungen enthalten, die auf noch spätere Jahre hinweisen, so auf das Jahr 1914 bzw. das Kriegsende, ohne dass zu erkennen ist, wann Knorr diesen Teil der Erinnerungen verfasst haben könnte.

Der Nachlass gelangte in das Bundesarchiv nicht etwa direkt über die Nachfahren Knorrs, sondern über den Verlag Mittler & Sohn bzw. den Konteradmiral Max Kühne. Dieser schickte den gesamten Nachlass an die Kriegswissenschaftliche Abteilung der Kriegsmarine im Juli 1944. Dem Verlag Mittler & Sohn hatten die Erben Knorrs zu einem nicht bekannten Zeitpunkt die Unterlagen übergeben, sich aber nicht mehr darum gekümmert.¹¹ Es war vermutlich der Sohn Wolfram von Knorr, der den Nachlass dem Verlag übergeben hatte. Es lässt sich jedoch nicht mehr ermitteln, in welchem Jahr dies geschah. Die Lebenerinnerungen hatte Eduard von Knorr seinem Sohn in den Jahren 1910 bis 1912 jeweils zu Weihnachten gewidmet, wie sich aus den Eintragungen auf den Vorblättern der einzelnen Bände ergibt.

Wolfram von Knorr war ebenfalls Offizier in der Kaiserlichen Marine gewesen (Crew 1897) und hatte seine Laufbahn 1918 als Fregattenkapitän beendet.¹² Er lebte danach in Tokio, wo er bereits vor dem I. Weltkrieg als Marineattaché tätig gewesen war, mit der Berufsbezeichnung „Vertretungen“ ohne nähere Spezifizierung.¹³ Im Jahrgang 1931 des Handbuchs der M. O. V. wird Wolfram von Knorr als Vertreter der Firma Holstein & Co. geführt. Die auch heute noch existierende Firma wurde 1919 in Kobe gegründet und war tätig in den Bereichen Pharma, Kosmetik, Optik und Maschinenbau. Wolfram Knorr sprach Japanisch, was ihm seine Tätigkeit in Japan sehr erleichterte.¹⁴ Die

11 Barch N 578/20 Bl. 2 Schreiben v. Konteradmiral a. D. Max Kühne an die Kriegswissenschaftliche Abteilung des Oberkommandos der Marine v. 5.7.1944. Nach Kühnes Erläuterungen erfolgte die Übersendung auf Anregung des Admirals Walter Gladisch für den Fall, dass die Kriegswissenschaftliche Abteilung eine Geschichte der Deutschen Marine seit der Reichsgründung zu erarbeiten beabsichtige.

12 https://de.wikipedia.org/wiki/Wolfram_von_Knorr, Stand vom 8.3.2023

13 Handbuch des Marine-Offizier-Verbandes 1925, S. 156 und 263. Siehe zu Wolfram von Knorr: Widenmann, S. 45, wonach Knorr auch eine politische Aufgabe zu erfüllen hatte.

14 Die Sprache hatte er bereits vor seinem Einsatz als Marineattaché erlernt und sie bei der Übersetzung der dreibändigen amtlichen Darstellung des japanischen Admiralstabes „Der japanisch-russische See-krieg 1904/1905“, Berlin, Mittler & Sohn, 1911, anwenden können.

Verbindung zwischen Wolfram von Knorr und dem Verlag Mittler & Sohn lässt sich zurückführen auf die Publikation des Seekriegswerkes über den japanisch-russischen Seekrieg, das Knorr ins Deutsche übersetzt hatte. Doch hatte auch Eduard von Knorr bereits Verbindungen zu dem Verlag, hatte dieser doch sein „Handbuch der Schiffsdampfmaschinen-Kunde“ aus dem Jahre 1867 verlegt.¹⁵

Die 5 Bände sind mit der Schreibmaschine geschrieben. Lediglich im Band V sind mehrere Seiten in Knorrs Handschrift; ihr Inhalt ist jedoch auch maschinenschriftlich überliefert. Es ist nicht bekannt, ob Knorr selbst Maschine geschrieben, was eher zu bezweifeln ist, oder ob er diktiert hat. Es ist zu vermuten, dass die Vorlage zur maschinenschriftlichen Überlieferung ein handschriftliches Manuskript war, das dann, möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt, abgeschrieben wurde, eventuell sogar erst nach seinem Tod. Es war bekannt, dass Knorr gegen schriftliche Äußerungen erhebliche Abneigungen hatte,¹⁶ wohin gegen seine sprachliche Ausdrucksfähigkeit gut war.¹⁷ Insbesondere in dem überlieferten Briefwechsel fällt auf, dass Knorr sich mit schriftlichen Darlegungen schwer tat, wie eine Fülle von Streichungen, Veränderungen und Ergänzungen in den Entwürfen zeigt. Insofern sind die Überlieferungen aus seiner eigenen Hand zum großen Teil sehr schwer zu lesen, zumal seine Handschrift, auch im sonstigen Aktenmaterial, eigenwillig war.

Quelle für diese Erinnerungen sind, nach einer Bemerkung in Knorrs Erinnerungen aus dem Jahre 1881, die von ihm geführten Tagebücher, die jedoch nicht überliefert sind. Knorr hat Tagebuch nur während seiner Bordkommandos geführt, nicht während seiner Tätigkeiten an Land. Bei diesen stützt er sich, nach eigener Angabe, auf sein Gedächtnis. Zudem konnte er die Akten der Admiralität zu Hilfe ziehen, die ihm vermutlich auch nach seiner Pensionierung zugänglich gemacht wurden und zwar durch den Geheimen Admiralitätsrat Paul Koch.¹⁸ Neben manchen Einzelheiten zu seinen Landkommandos fällt auf, dass er diese Abschnitte in den Erinnerungen zu Reflektionen über den damaligen Zustand der Marine, zur Erörterung taktischer Fragen und zur Ausbildung des Nachwuchses nutzt, an dem er offensichtlich ein besonderes Interesse zeigte.¹⁹

15 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 149.

16 Hopman, Logbuch, S. 225.

17 Senden, Tagebuch v. 23.11.1893; 23.2.1895; 11.3.1895.

18 Marinerundschau 15.1904, S. 865. P[aul] K[och] in seiner Würdigung Knorrs zu dessen 70. Geburtstag.

19 Barch 578/4, Bl.9, Stosch an Knorr v. 11.11.1874, spricht dem Kommandanten der „Hertha“ seine Anerkennung für die Maßnahmen aus, die er für die Ausbildung der Seekadetten getroffen hat. Ebenso Bl.10. Stosch an Knorr v. 27.2.1875, wobei Stosch Knorr auch auffordert, ein Urteil über die einzelnen Lehrer abzugeben. Jentzsch legt an verschiedenen Stellen seiner vergleichenden Untersuchung zum britischen und deutschen Seeoffizierkrpfs dar, inwieweit Knorr sich mit Ausbildungsfragen befasste, so S. 119 f und 198.

Die maschinenschriftliche Version ist stark fehlerhaft und hinsichtlich Orthographie und Interpunktion eigenwillig, ungeachtet der damaligen Schreibweise, die mitunter von der heutigen abweicht. Es gibt sogar einige Stellen, aus denen der beabsichtigte Sinn nicht zu erschließen ist. Weiterhin gibt es Auslassungen, gekennzeichnet durch, bei denen entweder später die korrekten Namen oder Begriffe eingesetzt werden sollten (dies dann aber nicht geschah) oder die Auslassungen entstanden dadurch, dass die Personen, die das maschinenschriftliche Manuskript erstellten, die handschriftliche Vorlage nicht lesen konnten. Dies gilt in besonders auffallendem Maße für den Band V der Lebenserinnerungen. Es könnte also sein, dass die maschinenschriftliche Erfassung des Manuskriptes von verschiedenen Personen vorgenommen wurde, wobei diejenige, die den Band V bearbeitete, besonders unkundig war. So wird beispielsweise die australische Stadt „Auckland“ als „Ancklam“ geschrieben, obwohl aus dem Zusammenhang klar ist, dass es sich nicht um die deutsche Stadt handeln kann oder für manche Personen- oder Ortsnamen gibt es im Text mehrere verschiedene, bei Namen auch falsche, Schreibweisen.

Die Bände der Erinnerungen weisen eine ganze Anzahl von Anstreichungen mit Bleistift sowie stellenweise Verbesserungen und Ergänzungen auf. Bei den Anstreichungen lässt sich relativ klar sagen, dass es Nutzer des Nachlasses waren, die Knorrs Einsätze im Ausland untersucht haben oder eine Chronologie seines Werdeganges erstellen wollten. Bei den übrigen sind es Verbesserungen unterschiedlichster Art und Einfügen einer korrekten Interpunktion, aber sehr selektiv und unsystematisch.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wurde der Text der Vorlage für die Edition weder in der Rechtschreibung noch der Interpunktion verändert, um den Stil des Verfassers zu erhalten.

Die Lebenserinnerungen sind, dies lässt sich mit Sicherheit sagen, nicht für eine Publikation geschrieben worden. Hätte dies im Sinne von Knorr gelegen, so hätte er sich bei mancherlei Äusserungen trotz seines Temperaments und seiner Direktheit im Wesen zurückgehalten; gegen die Absicht einer Publikation spricht auch, dass Knorr seine vielfältigen gesundheitlichen Probleme, des öfteren recht ausführlich, benennt.

Biographie

Eduard von Knorr, wurde am 8. März 1840 als Eduard Knorr in Saarlouis geboren. Das Adelsprädikat erhielt er im Jahre 1896. Sein Vater war Offizier im dort stationierten preussischen 36. Infanterieregiment; er beschloss seine Laufbahn als charakterisierter Oberst im Jahre 1856. Die Mutter war Hausfrau und kümmerte sich um die kopfstärke Familie. Es waren 10 Kinder, ausser Eduard Knorr 9 Töchter, von denen zwei bereits vor Eduards Geburt gestorben waren. Eduard war das dritjtüngste Kind.

Die Schule besuchte er – neben Privatunterricht – in Mainz und Luxemburg, in welchem letzteren Ort das Regiment zeitweilig stationiert war. In Luxemburg erlernte er die französische Sprache, was ihm im späteren Beruf zustatten kam.

Den Weg in die preussische Marine fand er, wie viele seiner Altersgenossen, durch die Lektüre der Romane von Marryat und Cooper; in Knorrs Fall kam jedoch, wie Knorr schreibt, eine Meldung in der „Kölnischen Zeitung“ des Jahres 1854 hinzu, nach der bei einem Säbelduell zwischen einem österreichischen und einem preussischen Seeoffizier, der letztere den Tod gefunden hatte und in dem Artikel offensichtlich als „sehr hoffnungsvoller tüchtiger Seeoffizier“ gerühmt worden war.

Nachdem er seine Eltern von seinem Berufswunsch überzeugt hatte, stimmten diese zu, und so wurde Knorr von seinem Vater nach Berlin begleitet, wo er die Aufnahmeprüfung ablegen musste, diese bestand und zum 15.11.1854 als Volontairkadett eingestellt wurde, nachdem zuvor eine dreimonatige Probezeit erfolgreich absolviert war.

Der Einstieg in den Beruf war schwer – Knorr war erst 14 ½ Jahre alt – und an Bord herrschte allgemein ein rauer Ton und Handgreiflichkeiten, sprich Prügelstrafe, gehörten zu den Erziehungsmethoden von manchen Vorgesetzten. Das Ausbildungsschiff, die Korvette „Amazone“, ging bereits nach kurzer Zeit in See, um dort den Kadetten die praktische Seemannschaft beizubringen. Knorr und seine Kameraden bissen jedoch die Zähne zusammen und gewöhnten sich an die Unbequemlichkeiten und Anstrengungen. Da das Schiff verschiedene Häfen in der Ostsee besuchte, lernten die Kadetten die interessanteren Seiten der Seefahrt kennen und kamen dabei in Kontakt mit englischen und schwedischen Kadetten.

Von Ende Oktober 1854 bis April 1856 war der gesamte Jahrgang dem zunächst in Danzig befindlichen Seekadetten-Institut zugeordnet, das 1855 nach Berlin umsiedelte. Die Zeit im Seekadetten-Institut in Berlin wurde von Knorr als sehr angenehm empfunden, nicht zuletzt wegen der Unterbringung des Instituts in der komfortablen Villa des Komponisten Meyerbeer, im Tiergarten gelegen, und von der Marineverwaltung angemietet. In Berlin begannen dann die vielfältigen gesellschaftlichen Kontakte, wobei Knorr in die Familie seines Kameraden Zirzow eingeführt wurde und dabei seine spätere Frau Luise, eine der Töchter der Familie Zirzow, kennenlernte.

Mitte April 1856 wurde Knorr zusammen mit sieben weiteren Kameraden auf die Rad-Dampfkorvette „Danzig“ kommandiert.

Die „Danzig“ war nach dem Urteil Knorrs „für die damalige Zeit ein schöner und starker Kriegsdampfer, der sich sehen lassen konnte und auf den wir mit Recht stolz waren“. „Danzig“ war Flaggschiff des Geschwaders, zu dem auch die Segelfregatte „Thetis“, die Korvette „Amazone“, der Kriegschoner „Frauenlob“ sowie das Schulschiff „Mercur“

gehörten, das unter dem Oberbefehl des Prinzen Adalbert von Preussen zunächst in die Ostsee ging, dann nach England und schliesslich nach Madeira. Die Fahrt diente vor allem Ausbildungszwecken. Das Geschwader löste sich in Madeira Ende Juli auf. Während die anderen Schiffe nach Brasilien bzw. in die Heimat fuhren, blieb „Danzig“ noch einige Tage in Funchal. Von der Insel Madeira, insbesondere den klimatischen Verhältnissen, der Botanik und dem dortigen Leben war Knorr sehr beeindruckt, und es gab auch Gelegenheit zu Kontakten mit der Bevölkerung.

Am 29.7. verlies „Danzig“ Madeira, steuerte auf die afrikanische Küste zu und von dort nach Gibraltar. Seine Eindrücke von Gibraltar fasste Knorr so zusammen: „Hier beschlich mich wiederum das Gefühl des Neides gegenüber der Macht Englands“. Anfang August verliess das Schiff Gibraltar und steuerte südöstlich in Richtung auf die afrikanische Küste, wobei der Besatzung das Ziel und die Absicht des Prinzen Adalbert jedoch verborgen blieb. Den Hintergrund bildete die im Dezember 1852 stattgehabte Plünderung der preußischen Handelsbrigg „Flora“ an der marokkanischen Küste durch Kabylen bei Kap Tres Forcas, bei der ein Besatzungsmitglied getötet worden war.²⁰ Prinz Adalbert hatte nun die Absicht, um die Stärke Preußens zu demonstrieren und den Kabylen „eine Lektion zu erteilen“, diese durch einen Angriff zu bestrafen. Die Angegriffenen, ohnehin in der Überzahl, wehrten sich derart, dass die Deutschen den Angriff abbrechen und den Rückzug antreten mussten. Der Angriff endete mit erheblichen Verlusten der Angreifer, darunter mehreren Toten und vielen Verletzten. „Danzig“ ging wieder nach Gibraltar zurück.

Die Reise ging weiter durch das Mittelmeer, durch den Bosphorus ins Schwarze Meer und nach einigen Wochen Aufenthalt an verschiedenen Orten zurück nach Danzig, wo das Schiff Anfang November eintraf, inspiziert wurde und dann in die Werft verlegte.

Mitte November 1856 wurde die theoretische Ausbildung am Seekadetten-Institut in Berlin fortgesetzt, unterbrochen von einem mehrmonatlichen Ausbildungseinsatz auf der „Thetis“, der abermals ins Ausland führte, so u. a. nach England, ins Mittelmeer nach Malta, nach Toulon, nach Lissabon. Diese Phase der Ausbildung dauerte bis Ende 1858. Danach ging es wieder für ein Jahr an das Seekadetten-Institut, wobei Knorr Ehrgeiz entwickelte, um sowohl einen guten Abschluss zu erzielen, aber auch deshalb, weil er die eigentlich von seinen Eltern zu erbringende Zulage vom Staat vorschussweise ausgezahlt bekommen hatte, sie aber später von seinem Gehalt zurückzahlen musste. Dieser wohl nicht selbstverständlichen Unterstützung wollte er sich würdig erweisen. Die Bemühungen waren erfolgreich und Knorr schnitt als Kursbester ab. Im Oktober 1859 wurde er zum Fähnrich zur See ernannt, wobei ihm in der betreffenden Ordre

20 Hildebrand-Röhr-Steinmetz, Bd. 2, S. 28; Batsch, Admiral Prinz Adalbert von Preußen, S. 265 ff. Knorr schildert in seinen Lebenserinnerungen das Gefecht aus seiner Sicht bzw. Erinnerung.

vom 10. Juni d. J. „gute“ Kenntnisse in dem im Mai abgelegten Examen bescheinigt werden.²¹ Seine nächsten Bordkommandos waren, jeweils nur für kurze Zeit, die Dampfkorvette „Danzig“, das Schulschiff „Mercur“ und die Gedeckte Korvette „Arcona“, auf der Knorr gern geblieben wäre, doch stattdessen wurde er wachhabender Offizier auf dem Transportschiff „Elbe“, das für die preussische Marine Ende 1859 neu gekauft worden war. Das Schiff ging nach Ostasien als Versorger für die dorthin kommandierten Schiffe. Kritisch nahm Knorr wahr, dass der Kommandant, Leutnant z. S. I. Cl. Reinhold von Werner und der I. Offizier Leutnant z. S. II. Cl. Behrendt für geplante private Geschäfte Waren wie alte Waffen, billige Uhren, Glasperlen an Bord genommen hatten, wobei, nach Knorrs Eindruck, Behrendt die Anbahnung der Geschäfte übernahm und der Kommandant ihn dafür weitestgehend von dienstlichen Aufgaben freistellte. Die Reise führte nach Singapur und von dort nach Yokohama, von dort nach Formosa und nach Jeddo. Anfang Januar wurde Knorr auf „Elbe“ abgelöst und auf „Arcona“ kommandiert, worüber er sich sehr freute, war doch „Arcona“ das „einzige moderne Kriegsschiff der Marine“. Knorr war Messe-Ältester der Seecadetten-Messe und nahm sich erfolgreich der herunter gewirtschafteten Messefinanzen an. Zweck des Aufenthaltes in Japan und anschließend in China war der Abschluss eines Handelsvertrages, doch wusste Knorr darüber nur in sehr groben Zügen Bescheid; maßgeblich zuständig dafür war „ein Graf Eulenburg“. In diesem Zusammenhang war Knorr auch in Taku, in Tientsin, Tschifu und anschließend wieder in Japan in Nagasaki. Von dort ging es mit vielen Zwischenstationen wie Hongkong, Bangkok, Anjer, Kapstadt, Portsmouth zurück in die Heimat. Die Fahrt wurde immer wieder unterbrochen, um Kohlen, Wasser und Proviant an Bord zu nehmen, wobei der Mangel an frischem Obst und Gemüse und zusätzliche Erkrankungen wie Dysenterie zu einigen Ausfällen unter der Besatzung führte, darunter auch Todesfällen. Im Oktober 1862 war Knorr wieder in der Heimat.

Es folgten nun Kommandos als Kompanieoffizier, Wachoffizier auf dem Schiffsjungen-Schulschiff „Rover“, Flaggleutnant auf dem Aviso „Loreley“, Kommandant des Kanonenbootes „Natter“ und Wachoffizier auf der Segelfregatte „Niobe“. Ein längeres Kommando als I. Offizier auf dem Schiffsjungen-Schulschiff „Rover“ dauerte von Oktober 1864 bis Mai 1866. Diese Aufgabe erfüllte Knorr mit großer Befriedigung, und er interessierte sich während seines Berufslebens immer wieder für Fragen der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses. Knorr beschreibt dies in seinen Lebenserinnerungen, als „Rover“ im Winter 1864/65 bei sehr schlechtem Wetter durch die Nordsee und über die englischen Häfen nach Madeira segelte: „Wiewohl die damit für die Schiffsjungen verknüpften körperlichen Anstrengungen für ihre in der Entwicklung begriffenen Körper zu gross, ja im Ganzen und besonders für das Wachstum von ungünstigem Einfluss sein mussten, blieb dennoch der Gesundheitszustand der abgehärteten Jugend ein gu-

21 Barch N 578/2, Bl. 2.

ter und förderte es ihre seemännische Ausbildung ausserordentlich. Selbstverständlich war es, der ich in meiner Erziehungs-Tätigkeit ganz aufging, stets mein eifrigstes Bestreben in See alle der Gesundheit der Jungen zuträglichen Massnahmen energisch durchzuführen und ihnen die Hafentage möglichst zur geistigen und körperlichen Erholung werden zu lassen“.²²

Mit Patent vom 16. September 1865 wurde Knorr zum Kapitänleutnant befördert. Um einen Eindruck davon zu erhalten, wie der preussische König sich und seine Offiziere in einem Dienst- und Treueverhältnis sah, soll der Text im vollen Wortlaut wiedergegeben werden.²³

Nachdem Seine Königliche Majestät von Preußen, Unser Allernädigster König und Herr resoliert haben, den Lieutenant zur See, Ernst Hugo Heinrich Wilhelm Eduard Knorr wegen seiner guten Eigenschaften und erlangten Kriegskennntnisse zum Capitain Lieutenant in Gnaden zu ernennen und zu bestellen; So thun Allerhöchst Dieselben solches auch hiermit und in Kraft dieses Patents dergestalt, daß Seiner Königlichen Majestät und Dero Königlichem hohen Hause derselbe ferner getreu, hold und gehorsam sein, Dero Nutzen und Bestes überall suchen und befördern, Schaden und Nachtheil aber verhüten, warnen und abwenden, was ihm von seinen Vorgesetzten aufgetragen und anbefohlen wird, zu Wasser und zu Lande mit Fleiß und Application ausführen, auch im Kriege mit Verachtung jeder Gefahr sich ferner also verhalten soll, wie es [von] einem braven Officier, den Seine Königliche Majestät mit Dero Zutrauen begnadigen, zu erwarten ist.

Dagegen wollen Allerhöchst dieselben Dero nunmehrigen Capitain-Lieutenant Knorr bei dieser Charge und allen damit verbundenen Praerogativen jederzeit in Gnade schützen und maintainieren. Das zu Urkund haben Seine Königliche Majestät dieses Patent Eigenhändig unterschrieben und mit Dero Insiegel bedrucken lassen. So geschehen und gegeben Berlin, den 16. September 1865.

Wilhelm

Nun stand ein erneuter Wechsel der Tätigkeit an. Am 1. Juni 1866, Knorr war inzwischen zum Kapitänleutnant befördert worden, begann sein Dienst als Adjutant des Direktors des Marine-Ministeriums, des Generalleutnants von Rieben.²⁴ Zwar wies Knorr auf seine mangelnde Erfahrung im Bürodienst hin, doch wusste ihn der Stationschef Konteradmiral Jachmann zu beruhigen, und so fuhr Knorr nach Berlin. Zu dieser Zeit waren offensichtlich die Organisation der Verwaltung und insbesondere die Finanzver-

22 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 155.

23 Barch N 578/ 2, Bl. 4.

24 https://de.wikipedia.org/wiki/Julius_von_Rieben, Stand 15.3.2023.

waltung in einem verbesserungsbedürftigen Zustand, der von der preussischen Ober-Rechnungskammer beanstandet worden war und dem nun abgeholfen werden sollte. Knorr charakterisierte seinen Vorgesetzten v. Rieben „Er war Denen, die nicht reinen Herzens in puncto Verwaltung waren, eine gefürchtete und gehasste Persönlichkeit und verschiedene Geschichten cursierten, die seine Gefühllosigkeit als Mensch beweisen sollten“. Doch erwies sich Rieben bei der täglichen Zusammenarbeit und gemeinsamen Reisen zu Inspizierungen als vielseitig interessierter und kenntnisreicher Vorgesetzter, so dass das Verhältnis zwischen ihm und seinem Adjutanten „beinahe ein herzliches“ wurde und Knorr viel dabei lernte. Zu Knorrs dienstlichen Aufgaben zählte die Ausarbeitung einer Disziplinar-Strafordnung für die Marine, die, wie er notierte, noch zur Zeit der Niederschrift seiner Lebenserinnerungen weitgehend galt. Weiterhin bearbeitete er das Internationale Signalbuch. Die Adjutantentätigkeit ließ Knorr noch Zeit für die Niederschrift des „Handbuch der Schiffsdampfmaschinen-Kunde“, das beim Verlag Mittler & Sohn erschien und Knorr ein Honorar von etwa 500 Talern einbrachte, ein willkommener Zuwachs zu seinen Finanzen.

Zum 1.5.1867 wurde Knorr I. Offizier der Segelfregatte „Thetis“ unter dem Kommandanten Kapitän z. S. von Bothwell. Dieses Kommando war nur von sehr kurzer Dauer und für ihn höchst unerfreulich. Den Kommandanten beschrieb er

Von dem glücklicherweise verhältnismässig kleinen Kreis unwürdiger Charaktere unter den damaligen älteren Offizieren war dieser Herr wohl der unwürdigste und die dienstlichen Verhältnisse auf ‚Thetis‘, wie sie sich unter diesem Kommandanten und einem durch den Trunk hoffnungslos heruntergekommenen I. Offizier, Kapitänlt. Butterlin, ausgestaltet hatten, waren himmelschreiend und in der Marine allgemein bekannt. Der I. Offizier Tag und Nacht betrunken; der Kommandant kam nur an Bord, um seinerseits und mit seinem Sohn, der Unterleutn. z. S. war, auf Kosten des I. Offiziers zu trinken; Dienst war nicht, exerciert wurde nicht, Rollen gab es so gut wie nicht; die Offiziere gingen von und kamen an Bord, wie es ihnen gefiel.

Knorr machte sich ans Aufräumen, unterstützt von der Besatzung, die froh war, dass der desolate Zustand beendet wurde. Nach 14 Tagen hatte er offensichtlich das Größte geschafft, doch wurde er nun von „Thetis“ abkommandiert, um einen „sehr verwahrlosten Jahrgang See-Kadetten ... wieder in Ordnung zu bringen“ und zwar auf der Brigg „Hela“. Dieser Jahrgang umfasste 34 jüngere und ältere Seekadetten, hinzu kamen als Besatzung der Brigg neben 15 Schiffsjungen 20 Maate und Matrosen. Zwei Offiziere, neben Knorr noch der Leutnant z. S. Heusner und ein Arzt. Knorr brachte die Seekadetten insofern auf Vordermann, als er sie, mit Ausnahme der Reinigung des Schiffes, voll in die Aufgaben der Mannschaften integrierte und nicht akzeptierte, dass sie von diesem Dienst ausgenommen wurden. Gleichwohl erhielten die dienstfreien Seekadetten

Zeit und Gelegenheit für Unterhaltung wie Bootssegeln, Kegeln, Revolverschießen u. ä. Prinz Adalbert war bei der Inspizierung der „Hela“ mit den Ergebnissen sehr zufrieden. In seinen Lebenserinnerungen zieht Knorr als Fazit seiner Bemühungen

Einige gänzlich Ungeeignete wurden entlassen, und die Uebrigen, von denen eine Reihe in hervorragende Stellungen gekommen ist, haben mir als ältere Offiziere noch öfters ihren Dank für die Kur ausgesprochen. In mancher Beziehung war in jener Zeit eine Verbummelung in einem Teil des Offizierkorps eingerissen, die sich auch in der mangelhaften Beaufsichtigung und nachlässigeren Erziehung des jungen Nachwuchses zeigte. Es gab dabei eine Schule von unklaren Köpfen, die für den Gedanken eintraten, dass auch bei der praktischen Ausbildung der Kadetten keine Anforderungen gestellt werden dürften, die der äusseren Würde des Offiziersaspiranten nicht anstünden.

Knorrs nächstes Kommando war ab Ende 1868 die Aufgabe des Navigationsoffiziers für die in England neu gebaute und dort abzuholende Panzerfregatte „König Wilhelm“. Kommandant des Schiffes wurde Kapitän z. S. Henk. Während der Zeit zur Vorbereitung der Übernahme beschäftigte sich Knorr intensiv mit dem Kompasswesen und schaffte es so, bei der Durchfahrt durch den Großen Belt das neue Schiff unbeschadet nach Kiel zu bringen. Von da ab wurden für diese Durchfahrt keine Lotsen mehr an Bord genommen.

„Meteor“

Anfang September 1869 erhielt er das Kommando über das Kanonenboot „Meteor“, das nach Westindien bestimmt war. Knorr war, trotz des in der Heimat angenehmen Dienstes, sehr angetan, nun Kommandant eines zwar kleinen, aber im Ausland selbstständig fahrenden Schiffes zu werden und zudem einen ihm noch unbekanntem Erdteil besuchen zu können. Anfang Oktober verließ „Meteor“ die heimischen Gewässer mit dem in der Segelordre genannten Auftrag „den Schutz der Angehörigen und Wahrnehmung der Interessen des Norddeutschen Bundes in den westindischen Gewässern und zwar besonders an den Küsten des am caribischen Meere gelegenen Festlandes sowie des Golfs von Mexiko“ zu gewährleisten. Am 19. Dezember kam Barbados in Sicht, das Zielgebiet war erreicht.

Zu seinen ersten Aufgaben gehörte die Verbindungsaufnahme zu dem diplomatischen Vertreter des Norddeutschen Bundes, Werner von Bergen,²⁵ der offizielle Kontakt zu den venezuelanischen Behörden und Amtsträgern und, nicht zuletzt, den Vertretern der deutschen Kolonie, zumeist Geschäftsleuten. Er geriet unmittelbar nach seiner Ankunft in eine der Revolutionen in Venezuela. Über die Tätigkeit von Knorr und „Meteor“ soll

25 https://de.wikipedia.org/wiki/Werner_von_Bergen, Stand 15.3.2023.

an dieser Stelle auf die Darstellung von G. Wiechmann verwiesen werden, der – unter Nutzung von Knorrs Lebenserinnerungen und den einschlägigen Akten – die wesentlichen Geschehnisse darstellt.²⁶ Im übrigen sei auf die „Lebenserinnerungen“ verwiesen, in denen Knorr ausführlich die oftmals für ihn nicht so recht durchschaubaren Verwicklungen beschreibt, das Verhältnis zu den deutschen Diplomaten und den verschiedenen Konsuln, auf deren Requisitionen hin er tätig wurde. Er bemühte sich redlich, zog aber aufgrund eines einzelnen Vorkommnisses den Schluss „Aber diese Erfahrung machte mich doch für alle Zeit den Requisitionen der Consuln gegenüber vorsichtig“.

Doch nun beeinflusste der deutsch-französische Krieg auch die weitere Tätigkeit der „Meteor“. Anfang August 1870 verlegte das Kanonenboot, nachdem es seine Aufgabe in Venezuela als erfüllt bewertete, nach Key West. Knorr hoffte dort auf neue Informationen und Befehle und unterbreitete seinerseits vor dem Hintergrund der sich anbahnenden deutsch-französischen Auseinandersetzungen, den Vorschlag, mit den Waffen der „Meteor“, die er durchaus berechtigt als zu langsam und schwach einschätzte, in den USA liegende deutsche Handelsdampfer auszurüsten, um so Krieg gegen französische Schiffe führen zu können. Dieser Vorschlag, den er am 1.9.1870 an den Gesandten des Norddeutschen Bundes in Washington, von Gerolt, richtete, scheiterte an dessen Hinweis, der Plan sei „unausführbar“, sowohl aus technischen wie aus politischen Gründen, denn die amerikanische Regierung sei strikt neutral in diesem Konflikt. Ausserdem hätten sich die Agenten der deutschen Schifffahrtsgesellschaften dagegen ausgesprochen. Am 23. Oktober erhielt Knorr die telegraphische Anweisung des Oberkommandos in Berlin, er solle sich durch „häufigen Stationswechsel der feindlichen Überlegenheit entziehen, in den westindischen Gewässern für die Ehre der Flagge wirken und feindliche Handelsschiffe, welche Kriegs-Konterbande an Bord haben, sowie Transport- und Paketschiffe, soweit sie der französischen Regierung gehören, aufbringen und zerstören, auch nach Kräften den Streitkräften des Feindes Schaden zufügen“. Damit lag es nun in Knorrs Entscheidung, wie er sich konkret verhalten sollte. Er liess das Kanonenboot gefechtsbereit machen, ordnete Schiessübungen mit den Geschützen sowie den Handfeuerwaffen an. Nachdem er noch zwei Orkane überstanden hatte, verliess Knorr am 6.11. Key West und erreichte am 7.11. morgens den Hafen von Havanna. Kurz darauf lief der französische Aviso „Bouvet“ ein. In seinen Lebenserinnerungen schreibt Knorr „Sowie ich das feindliche Schiff sah, sagte ich mir freudig, dass dies die Gelegenheit für ‚Meteor‘ sei, die ich jedenfalls festhalten wolle“ und weiter, dass er, unter Aufschiebung eines Besuchs beim Generalkonsul, „sogleich an Bord [zurückkehrte], um dem französischen Kriegsschiff den Kampf anzubieten“. Es gab dann noch einen Disput mit den spanischen Behörden darüber, wann und unter welchen

26 Wiechmann, Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866–1914. 2002, S. 25 ff. Hildebrand-Röhr-Steinmetz, Band 4, S. 119.

Bedingungen „Meteor“ den Hafen verlassen durfte, weil ein vor Ort befindlicher französischer Postdampfer auslaufen wollte.

Doch schliesslich war es so weit, dass sowohl „Bouvet“ als auch „Meteor“ sich ausserhalb der spanischen Hoheitsgewässer befanden und nun unter lebhafter Anteilnahme der spanischen Bevölkerung sowie unter „Aufsicht“ spanischer Kriegsschiffe ihren Kampf beginnen konnten.

Der Ablauf des Gefechts zwischen „Meteor“ und „Bouvet“ soll hier nicht wiedergegeben werden. Er ist in den Lebenserinnerungen Knorrs in aller Ausführlichkeit von ihm geschildert und in mehr oder weniger ausführlicher Form in der zeitgenössischen Literatur sowie späteren Veröffentlichungen beschrieben worden. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass „Meteor“ ein glücklicher Sieger in diesem Gefecht wurde, nachdem die Maschine der „Bouvet“ getroffen worden war und sich „Bouvet“ in den Hafen von Havanna zurückzog, geschützt auch durch die spanischen Kriegsschiffe, die bei Erreichen der Hoheitsgewässer „Meteor“ mit einem Schuss vor den Bug stoppten. Gleichwohl hat Knorr trotz erheblicher Schäden an seinem Schiff die richtigen Entscheidungen getroffen, seinen Kampfeswillen bewiesen – und sicherlich auch etwas Glück gehabt.

Noch in der Nacht nach seiner Rückkehr in den Hafen von Havanna telegraphierte er an den König im Großen Hauptquartier:

Euer Majestät Kanonenboot „Meteor“ hatte heute ein Gefecht mit dem französischen Aviso „Bouvet“, machte denselben kampfunfähig, konnte leider seine Flucht nach dem Hafen von Havana nicht verhindern, wohin es ihm folgte. Diesseitiger Verlust 2 Tote und ein Verwundeter.

Das Gefecht zwischen den beiden Schiffen war der einzige Kampfeinsatz bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges. Es wurde in der Kaiserlichen Marine als „das“ Ereignis gefeiert, geradezu als Kampf zwischen David und Goliath, und mit ihm Knorr, der immer wieder – gerade auch für Wilhelm II. – den damaligen Kampf beschreiben musste. Dieser Kampf wurde in der späteren Literatur gelegentlich zu einem „Duell“ hochstilisiert, so zum Beispiel in einem Artikel der renommierten Zeitschrift „Warship International“, in dem geschrieben wird „Knorr challenged the French captain für a duel between the ships“ oder auch andersherum.²⁷ Die Quelle für diese Interpretation dürfte der Artikel in der Marine-Rundschau zu Knorrs 70. Geburtstag gewesen sein.²⁸

Das Gefecht bzw. sein Jahrestag wurde über Jahrzehnte in der Marine gefeiert oder zumindest erwähnt, wie sich beispielsweise aus dem Tagebuch des Chefs des Mari-

27 Warship International, 1974, S. 411.

28 Marinerundschau 15.1904, S. 864.

nekabinetts, Admiral Gustav Freiherr von Senden-Bibran ergibt.²⁹ Ebenso schlug sich das Gefecht in der einschlägigen Literatur nieder, so schrieb Mantey „So klein, wie dieses Zusammentreffen an sich ist, so stolz können wir auf die Angriffsfreudigkeit und das Verantwortungsgefühl des Kommandanten, des nachmaligen Admiral von Knorr, zurückblicken.“³⁰ Die Bedeutung des Gefechts für die Kaiserliche Marine lässt sich aus einem umfangreichen Beitrag in der „Marinerundschau“ für das Jahr 1899 entnehmen.³¹ Dort wird von einem nicht genannten Autor auf einen Artikel der Zeitschrift „La Marine Francaise“ vom 15.7.1899 eingegangen und werden zu dem Kampf aus französischer Sicht gemachten Ausführungen einige Richtigstellungen aus deutscher Sicht vorgenommen.

Die schwer beschädigte „Meteor“ – sie hatte die Takelage und ihre Boote im Kampf eingebüßt – wurde in der Folge vor Ort instand gesetzt. Am 11. April 1871 wurde das Schiff in die Heimat zurückbeordert, wo es schließlich am 17. Juni in Kiel eintraf.

Am 6. November 1871 wurde Knorr als Dezernent in das Marineministerium kommandiert, fiel jedoch zunächst wegen längerer Erkrankung und Rekonvaleszenz aus und konnte seinen Dienst erst Ende März 1872 antreten. Inzwischen war die Marineverwaltung aus dem Kriegsministerium herausgelöst worden und erhielt die Bezeichnung „Kaiserliche Admiralität“. Ihr erster Chef wurde Generalleutnant Albrecht von Stosch. Knorr erhielt die Zuständigkeit für das „hydrographische Bureau“ mit der Vorgabe „daraus etwas zu machen.“³² Die Zustände in der Admiralität beim Dienstantritt Stoschs beschreibt er

Ein Haupttätigkeits bei den alten Beamten, die, bis auf ein oder zwei Ausnahmen, gewöhnt waren, um 12 Uhr im Bureau zu erscheinen und um 1 Uhr schon wieder fortzugehen, war die Einrichtung des neuen Chefs von – ich glaube – 4 Plenarsitzungen unter seinem Vorsitz in der Woche, die um 10 Uhr vormittags begannen und an denen alle Abteilungsvorstände und Dezernenten teilzunehmen hatten. Die von den alten Herren gegen diese unbequeme Neuerung schon bei meinem Eintreffen ersichtlich gemachte Obstruktion; dass niemand etwas von ihnen freiwillig zum Vortrag brachte, auch auf die vom Chef gestellten Fragen nur möglichst kurze und ausweichende bzw. unbestimmte

29 Senden Tagebuch v. 15.9.1895; 9.11.1895. Barch N 578/23, Bl. 1, Glückwunschtelegramm von Vizeadmiral Rollmann an Knorr v. 9.11.1910 „zum heutigen schönen Gedenktag“. Barch N 578/13, Bl. 2, Telegramm vom 9.11.1895 „ich habe mit meinem leib garde husaren regiment auf ihr wohl getrunken freudig des alten meteors gedenkend. wilhelm I.r.“. Ebenso Prinz Heinrich 9.11.1895; ebenso Valois; ebenso Generaladjutant v. Plessen; ebenso Otto Zwmbusch in: Barch N 578/12 v. 28.11.1910, Bl. 154. Zembusch war 1856 in die Marine eingetreten

30 Mantey, Deutsche Marinegeschichte, S. 101.

31 Marinerundschau 10.1899, S. 1170–1179.

32 Sieg, Ära Stosch, S. 391 ff.

Antworten gab, machten nur die militärischen Dezernate und einige militärische Dezernenten ... nicht mit.

Auch wenn Knorr der Ansicht war, dass ihm das Gebiet der Hydrographie weniger liegen würde als das seemannschaftlich-militärische ging er die Aufgabe mit Elan an. Zwar gab es einige gute Vorarbeiten aus dem Jahre 1861, als das Bureau gegründet worden war, doch es standen umfangreiche Vermessungsarbeiten in den Flussmündungen sowie der Ost- und Nordsee an. Es bedurfte der Beschaffung von Messinstrumenten, der Erstellung von aktuellen Seekarten, der internationalen Angleichung der Sturmwarnsignale, der Entwicklung des Betonungswesens und vielem anderen mehr. Knorr setzte sich erfolgreich für eine Vermehrung des Personals ein und für die Bereitstellung geeigneter Fahrzeuge, zunächst seines alten „Meteor“, später von „Delphin“ und „Drache“. Besonders gelang es ihm, Dr. Georg Neumayer³³ für das Bureau zu gewinnen, auch wenn v. Stosch anfangs warnte, anstelle eines Marineoffiziers einen „Gelehrten“ einzustellen. Neumayer wurde Direktor der 1874 auf Initiative der Admiralität gegründeten Seewarte in Hamburg. Insgesamt lässt sich sagen, dass Knorr sehr erfolgreich bei der Entwicklung des Hydrgraphischen Bureaus gearbeitet hat, wobei ihm zugute kam, dass er ein gutes, vertrauensvolles Verhältnis zum Chef der Admiralität hatte.

Nach drei Jahren, im Sommer 1874, schlug v. Stosch Knorr vor, er wolle ihn, weil er sehr zufrieden mit ihm sei, weiterhin in diesem Aufgabenbereich belassen und ihn zudem zur Beförderung ausser der Reihe vorschlagen. Doch Knorr bat darum, ihm eine andere Aufgabe zu übertragen; dies geschah und am 18.8.1874 wurde Knorr zum Kommandanten des Seekadetten-Schulschiffs „Hertha“ ernannt.

„Hertha“

Am 1. Oktober 1874 wurde „Hertha“ in Danzig in Dienst gestellt und zwar sollte sie als Seekadettenschulschiff auf die Ostasiatische Station gehen.³⁴ Das Schiff hatte eine Besatzung von knapp 400 Mann inklusive 21 Seekadetten. Pech hatte Knorr mit dem I. Offizier, Korvettenkapitän Kupfer, sowie dem Wachoffizier Kapitänleutnant v. Kyckbusch. Ersterer war fachlich nicht überzeugend, gesundheitlich angeschlagen und musste schliesslich im Juni 1876 von Bord abkommandiert werden; daraufhin sollte der Kapitänleutnant v. Kyckbusch als ältester Wachoffizier die Aufgaben des I. Offiziers übernehmen, doch hatte sich dieser bereits während seiner Zeit als Wachoffizier widerspenstig gezeigt, was das Klima in der Messe und an Bord verdarb. In einem klärenden Gespräch erfuhr Knorr von ihm, der abkommandierte I. Offizier Kupfer habe ihm, Kyckbusch, bereits bei der Anbordkommandierung zugesagt, er müsse nicht Wa-

33 https://de.wikipedia.org/wiki/Georg_von_Neumayer. Stand vom 18.7.2023.

34 Diese Reise ist auch beschrieben in Hildebrand-Röhr-Steinmetz, Bd. 3, S. 71 ff.

che gehen. Nach diesem Gespräch wurde das dienstliche Verhältnis zwischen Knorr und v. Kyckbusch zwar etwas besser, blieb aber bis zum Schluß kühl. Dieses sehr lange Kommando Knorrs, es dauerte vom Oktober 1874 bis zum Juli 1877 führte das Schiff über den Atlantik nach Südamerika, durch den Pazifik nach Singapur, in die Sulu-See, nach Manila und Hongkong, wo Knorr die Geschäfte des ältesten Seeoffiziers der Ostasiatischen Station von seinem Vorgänger, v. Reibnitz, übernahm und danach nach Yokohama ging. In der Folge ging es zurück in die chinesischen Gewässer, um die chinesische Regierung zum Vorgehen gegen das Piratenunwesen zu bewegen. Dann folgte ein Besuch in Wladiwostok, wo Knorr u. a. Eindrücke von russischen Marineoffizieren sammelte, wobei er den Eindruck mitnahm, dass die Mehrzahl davon nicht freiwillig dort Dienst tat, sondern verbannt worden war. So notierte er im Zusammenhang mit Trinkgelagen „Kurz, wir lernten in diesen russischen Offizieren der sibirischen Flotte eine böse Bande kennen und ihre Frauen müssen, nach dem, was einem zu Ohren kam, ihnen in ihrer Art ebenbürtig gewesen sein“.

Es folgte ein Auftrag, Tonga und Samoa aufzusuchen, um dort gemeinsam mit den deutschen Konsuln Verträge mit den einheimischen Verantwortlichen abzuschließen. Dazu erhielt Knorr vom Auswärtigen Amt – über die Admiralität – genaue Anweisungen und Muster für solche Verträge. Ausführlich schildert Knorr die Situation vor Ort, als er ankam, die ihm durch den Konsul geschilderten Hintergründe und Zusammenhänge der örtlichen Verhältnisse und die Verhandlungen mit den einheimischen Würdenträgern. Dabei geht er auch kritisch auf die Einflüsse der anderen Mächte, England und Frankreich, auf die Bestrebungen, den deutschen Einfluss in den genannten Gebieten auszuweiten, ein. Hinzu kommen Beeinflussungen durch Missionare, und schliesslich musste er sich mit dem Verhalten der deutschen Kaufleute auseinandersetzen, wobei er insbesondere auf die Firma Godeffroy eingeht.

Ende 1876 war die „Hertha“ dann noch in Neuseeland, wo Knorr die Zeit nutzte, um die dortigen heißen Quellen und Geisire zu besuchen, von denen er sich höchst beeindruckt zeigte. Von Neuseeland aus machte sich dann „Hertha“ auf den Weg in die Heimat, wo sie Ende Juli ankam.

Bei diesen ganzen Fahrten, die Knorr in seinen Lebenserinnerungen eingehend schildert, besuchte das Schiff immer wieder Zwischenstationen, teils zur Überbrückung von Wartezeiten auf neue Befehle aus der Heimat, immer jedoch, um Kohlen und Proviant an Bord zu nehmen. Großes Interesse hatte Knorr am Dienst in und mit der Maschine, über den er zahlreiche systematische Untersuchungen vornahm und protokollierte, um daraus zum einen die Leistungen des Schiffes gut einschätzen zu können und, zum zweiten, diese Erfahrungen für künftige Entwicklungen weitergeben zu können. Diese Erfahrungs- oder Testberichte sandte er regelmäßig an die Admiralität, was ihm un-

ter dem 16.11.1877 ein anerkennendes Schreiben des Chefs der Admiralität, v. Stosch, einbrachte. Hiermit führte er sein Interesse an der Schiffs-Dampfmaschinenkunde fort, über die er ein, beim Verlag Mittler & Sohn bereits 1867 veröffentlichtes, Handbuch geschrieben hatte.³⁵ In gleicher Weise widmete er sich meteorologischen und hydrographischen Untersuchungen sowie insbesondere der Navigation und dem Vermessen der fremden Küstengewässer und Hafeneinfahrten, für die in der Regel nur ältere, vor allem englische Karten verfügbar waren.

Neben diesen eher technischen Fragen kümmerte sich Knorr intensiv um die Gesundheit der Besatzung und die hygienischen Verhältnisse an Bord. Bei der ersteren Aufgabe ging es vor allem um die Versorgung mit frischem Obst und Gemüse sowie Frischfleisch. Die damaligen Regelungen zur Verpflegung sahen vor, dass die Mannschaft auch während eines Hafenaufenthaltes teilweise mit Seekost, d. h. Konserven, Salzfleisch u. ä. versorgt werden musste, weil die vorgegebenen Geldmittel nicht ausreichten, um genügend Frischkost an Land einzukaufen. Knorr benutzte diesen erkannten Missstand, der zu Erkrankungen unter der Besatzung führte, dazu, der Admiralität Änderungsvorschläge einzureichen, die dann in die Praxis umgesetzt wurden.³⁶

Zurück in der Heimat setzte sich die Auseinandersetzung mit dem Kapitänleutnant v. Kyckbusch noch insofern fort, als dieser anlässlich eines Festessens im Kreise der Offiziere der Ostseestation äusserte „Knorr habe sich durch seine Strenge und Heftigkeit den Hass der Besatzung zugezogen“. Knorr strengte daraufhin zur eigenen Rechtfertigung ein kriegsgerichtliches Verfahren gegen Kyckbusch an, dessen Ausgang für diesen er nicht nennt, ihm selbst jedoch das „Missfallen ausgesprochen wurde, dass ich es an Rücksicht für das geistige Wohlbefinden des I. Offiziers an Bord hätte fehlen lassen“. Ebenso erhielt Knorr einen schweren Tadel im Verfahren gegen einen anderen Offizier, in dem seine schroffe Auffassung genannt wurde sowie, dass er „einen durchaus falschen Begriff von meiner Stellung als Vorgesetzter, wie von der eines Offiziers hätte“. Knorr vermutete, dass hinter diesen Tadeln nicht der Chef der Admiralität, Stosch, sondern der Chef des Stabes – Kapitän z. S. v. Blanc – stand, welcher ihm seine Erfolge neidete. Doch taten diese Vorfälle seiner weiteren Verwendung keinen Abbruch.

Knorr wurde nun Oberwerftdirektor in Wilhelmshaven und packte die Aufgabe mit der ihm eigenen Tatkraft an. Es gab wohl einige organisatorische Missstände und den „bisher herrschenden Schlendrian“, den er zu beenden trachtete. Knorr hatte hier insbesondere mit den Werftbeamten zu tun, die ihre Ressorts teilweise schlecht verwalteten und sich auch untereinander nicht immer gewogen waren. Nach und nach, auch nach Auswechslung einiger Personen, wurden die Verhältnisse jedoch stabiler und Knorr konnte

35 Eduard Knorr, Handbuch der Schiffs-Dampfmaschinenkunde. 1867.

36 Koch, Caprivi, S. 56.

sich notwendigen Veränderungen widmen. Dazu gehörten die Werft-Feuerwehr und die bessere Bewachung der Zugänge zur Werft – um das Abhandenkommen von Material zu unterbinden. Besondere Kritik äusserte Knorr an der Marine-Verwaltung im Zusammenhang mit der Einführung elektrischen Lichts; die Verwaltung hatte in den 1860er Jahren mit der ortsansässigen Firma Oechelhäuser einen bis zum Jahre 1920 laufenden Vertrag über die Gasbeleuchtung der Werft geschlossen und diese nutzte den Vertrag, nach Knorrs Ansicht, rücksichtslos zu ihren Gunsten aus. Doch auch sozialen Verbesserungen widmete sich Knorr. So trieb er die Einrichtung einer Eisenbahnverbindung von der Werft nach Bant voran, wo ein großer Teil der Werftarbeiter mit ihren Familien wohnte. Dadurch konnten diese zum Mittagessen nach Hause fahren und musste ihnen das Essen nicht mehr in die Werft gebracht werden.

Bei Knorrs Dienstantritt hatten die Bauarbeiten zur zweiten Hafeneinfahrt bereits begonnen. Zu den bereits bestehenden Planungen machte Knorr Verbesserungsvorschläge, um den einlaufenden Schiffen das Manövrieren zu erleichtern. Er musste diese gegen zunächst heftigen Widerstand der zuständigen Stellen in der Admiralität – vor allem dem Departementsdirektor Konteradmiral Henk – durchsetzen, doch stand der Chef der Admiralität letztlich hinter den Vorschlägen, die ihm von den Wilhelmshavern vorgelegt wurden.

Eine wichtige Neuerung erreichte Knorr 1879. Die Verantwortung und Verfügung über die der Werft insgesamt bereit gestellten Mittel, wurden in die Verantwortung des Oberwerftdirektors gegeben; ausgenommen waren nur die Mittel für den Hafenausbau und die Artillerie. Der Oberwerftdirektor verteilte die Mittel nun auf das Schiffbau- und das Maschinenbauressort; in gleicher Weise wurden die Lohngehälter auf die genannten Ressorts verteilt. Um die Zusammenarbeit zwischen den Seeoffizieren und den Ingenieuren und Beamten zu verbessern, nahm er diese Letzteren als Mitglieder in das Kasino auf, was Stosch billigte, auch wenn, wie Knorr schreibt, „es ihm als alten Armee-Offizier ... schwer wurde, dem ‚Beamten‘ die gesellschaftliche Gleichstellung mit dem Offizier zuzubilligen“. Ende 1880 erhielt Knorr ein neues Kommando.

Er wurde Chef des Stabes der Admiralität und siedelte mit der Familie nach Berlin über. Stosch sprach bei seinem Dienstantritt den Wunsch aus, er, Knorr, möge keine Neuerungen einführen. Es ist nicht klar ersichtlich, ob Stosch wusste, dass Knorr sofort anpacken würde und ihn darin bremsen wollte oder ob es daran lag, wie Knorr schreibt, „seine frühere Schroffheit im Verkehr war gemildert“ und die von ihm gewollte Organisation war erreicht. In diese Zeit fielen die zunehmenden Spannungen zwischen Stosch und Bismarck.

Knorr arbeitete sich nun ein, bevor er Anfang Mai 1881 – wie es damals üblich war – für die Sommermonate das Kommando über die Panzer-Fregatte „Friedrich der Große“

übernahm und mit ihr die Sommerübungen mitmachte, bevor das Schiff im September wieder außer Dienst gestellt wurde. Knorr geht kritisch auf dieses Verfahren der Sommer-Indienststellung ein, das noch aus der Zeit der Segelschiffe stammte, die bei Eisgang in der Ostsee nicht segeln konnten und deshalb über Winter aufgelegt wurden. Von 150 Indiensthaltungs-Tagen blieben, nach Abzug der Tage für die Ausrüstung nur 118 Tage für den Geschwaderdienst übrig. Geübt wurde nur in der Ostsee und das auch fast nur tagsüber. Nachts lagen die Schiffe vor Anker. Lediglich an 7 Tagen waren die Schiffe nachts unterwegs. Das Evolutionieren entsprach den ungeklärten Erfahrungen und Anschauungen über die künftige Form von Seeschlachten „Es wurde mit den vier Schiffen [des Geschwaders] bis zum Uebelwerden die sich bei dieser Zahl immer ergebenden schönen Vierecke und ‚gezahnte‘ Linien gefahren“. Schießausbildung war aus Mangel an Munition und geeigneten Scheiben nur eingeschränkt möglich. Auf Boots- und Landungsdienst wurde hingegen viel Zeit verwendet und ebenso auf Segelexerzieren und Schießübungen mit Handwaffen.

Ende August wurden die Schiffe vom Chef der Admiralität inspiziert, wobei Knorr mit Genugtuung vermerkte, dass die Inspizierung seines Schiffes mit dem „goldenen Quast“ endete, d. h. mit einem Lob durch den Inspizierenden. Im September fand ein Treffen zwischen Kaiser Wilhelm I. und dem russischen Zaren Alexander III. vor Neufahrwasser statt. Schließlich endete die Indiensthaltungsphase des Jahres 1881 mit Demonstrationen des Geschwaders und Angriffsübungen auf Fort Falkenstein, ein zuvor intensiv geübtes Manöver, das von Knorr demzufolge auch abfällig als „Manövertürke“ bezeichnet wurde. Doch dem Kaiser hatte es offensichtlich gefallen.

Nach der Außerdienststellung der Schiffe konnte sich Knorr nun wieder seinen Aufgaben als Chef des Stabes widmen. Dazu gehörte, wobei Knorr bei Stosch insistierte, dass in planerischen Fragen Defizite bestanden, eine Ausarbeitung von Knorr über einen denkbaren Seekrieg mit Frankreich, wobei sich Knorr auf von ihm bereits geleistete Vorarbeiten stützen konnte. War Stosch zunächst auch ablehnend bzw. zögerlich, die Notwendigkeit solcher Planungen anzuerkennen, so ließ er sich doch von Knorr überzeugen und stimmte dem Vorhaben zu. Die umfangreiche Arbeit wurde allerdings erst im Frühjahr 1883 fertig gestellt, als Stosch bereits seinen Abschied erbeten und bekommen hatte.

Zwischen der Führung der Marine und dem Auswärtigen Amt bestanden in diesen Jahren, in denen es auch um Fragen der Kolonien ging, bei denen das Auswärtige Amt die Vorgaben machte, informelle Kontakte, bevor die Sachverhalte auf die Entscheidungsebene, also den Chef der Admiralität und den Reichskanzler gegeben wurden, was vor allem wegen des Gegensatzes in den Persönlichkeiten von Stosch und Bismarck nicht spannungsfrei vor sich ging. Durch diese Vorgespräche wurden alle möglichen

Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt, bevor dann im amtlichen Schriftverkehr die Entscheidungen getroffen wurden. Knorr erwähnt als Kontaktpartner auf Seiten des Auswärtigen Amtes den Geheimen Legationsrat von Kusserow, zu dem er auch in privatem Kontakt stand. Dieses Verfahren wurde von Stosch gebilligt, der, wie Knorr in den Erinnerungen schreibt, einem aussichtslosen Streit mit Bismarck aus dem Weg gehen wollte.

Ende April 1882 wurde „Friedrich der Grosse“ wieder in Dienst gestellt und Knorr wie im Jahr zuvor Kommandant des Schiffes. Die Geschwaderübungen fanden in ähnlicher Weise wie im Vorjahr statt, doch gab Stosch dieses Mal ein Übungsszenario vor, das Knorr deutlich anregender fand als das vom Vorjahr, weil es des „Türken“-Charakters entbehrte. Doch auch in diesem Jahr war der Geschwaderverband nur 126 Tage in See, darunter lediglich 7 Tage in der Nordsee und nur 6 Nächte in beiden Meeren. Dieses Mißverhältnis zwischen Übungen in der Ostsee und solchen in der Nordsee wird von Knorr sehr bemängelt, weil er – wie später ausgeführt wird – die Nordsee als den künftigen Hauptkriegsschauplatz ansah.

Im Februar 1883 stand der Abgang von Stosch als Chef der Admiralität bevor. Knorr versuchte, nach seinen Erinnerungen, Stosch von diesem Schritt abzuhalten, weil er – wie auch andere Offiziere – in seinem Bleiben eine Gewähr für die künftige positive Entwicklung der Marine sah. Doch Stosch reichte seinen Abschied ein und ging im März. Knorr bedauerte dies zutiefst, war er doch mit Stosch gut zurecht gekommen, schätzte dessen direkte und klare Art und trug ihm auch nicht nach, dass dieser ihn gelegentlich tadelte. Einen Eindruck von diesem Verhältnis geben einige überlieferte Briefe von Stosch an Knorr wieder, sowie die von Knorr gesammelten Anerkennungen durch den Kaiser, das Auswärtige Amt als auch Stosch.³⁷ Dabei ist bemerkenswert, dass Knorr darüber hinaus auch die ihn betreffenden, von Stosch ausgesprochenen, Tadel aufbewahrt hat. Aus diesen verschiedenen dienstlichen, jedoch auch privat-dienstlichen Schreiben lässt sich erkennen, dass Knorr von Stosch geschätzt wurde, auch wenn er im Einzelfall an Knorrs Verhalten Kritik übte. Diese Kritik bezog sich insbesondere auf das choleriche Temperament von Knorr, mit dem immer mal wieder „die Pferde durchgingen“, woraus dann Beschwerden von Untergebenen über ihn, aber auch Beschwerden Knorrs über einzelne Untergebene resultierten. Stosch seinerseits schrieb, neben dem offiziellen Schreiben, privatim an Knorr und ließ sein grundsätzliches Wohlwollen erkennen, auch wenn er Knorrs Verhalten – so im Falle Kyckbusch und Reichert – unmissverständlich rügte. Dabei legte Stosch an das Verhalten der Vorgesetzten den Untergebenen gegenüber hohe Maßstäbe an.

37 Barch 578/4, Briefe.

Mit der Ernennung des Generalleutnants Leo von Caprivi zum neuen Chef der Admiralität erhielt Knorr nun einen Vorgesetzten, zu dem er kein gutes Verhältnis fand. Es mag dabei zunächst eine Rolle gespielt haben, dass die Marine nach dem Abgang Stoschs einen Marineoffizier als Chef der Admiralität erwartete. Mit Vizeadmiral Batsch hätte ein qualifizierter Offizier zur Verfügung gestanden, doch wurde aus Gründen, die ausserhalb der Marine lagen, Caprivi vom Kaiser für dieses Amt bestimmt.³⁸

Ein erstes Zusammentreffen, das Knorr in seinen Erinnerungen beschreibt, zeigte bereits, wie er – und wohl nicht er allein – Caprivi, der bei diesem Treffen noch nicht zum Nachfolger Stoschs ernannt war, sah und beurteilte. Anlässlich eines Frühstücks, das Prinz Friedrich Karl gab und an dem nur Caprivi, Knorr und Kapitän z. S. Heusner teilnahmen, wurde die Unterhaltung durch den Prinzen auf die Ausbildung der Schiffsjungen geleitet und von dort zu allgemeinen Fragen der Flotte und ihrer Aufgaben. Knorr schreibt „... es war mir eine willkommene Gelegenheit, einen mit den Weltverhältnissen ersichtlich so fremden Geist wie diesen Herrn, zu versuchen, zu belehren; was ihn freilich nur immer schärfer seine rein kontinentale Auffassung vertreten liess.“³⁹ Im weiteren Verlauf des wohl recht kontrovers und engagiert geführten Gesprächs soll Caprivi dann geäußert haben „Eine Division Infanterie wäre ihm lieber wie die ganze Marine“, worauf dann der Prinz das Gespräch auf andere Themen zu lenken sich bemühte.

Knorr beschreibt die Antrittsrede Caprivis als neuer Chef der Admiralität. Er habe

auf Befehl S.M. ... das Amt als Chef der Admiralität übernommen, wiewohl er sich nie um Marine-Fragen bekümmert und auch keine Neigung hierzu verspürt habe. Als Soldat habe er aber dorthin zu gehen, wohin S.M. ihn schicke und so wolle er, indem er hiermit versprache, seine bisherige Stellungnahme zur Marine von Grund aus umzukehren, seine ganze Kraft ihrer Fortentwicklung widmen.

Knorr kommentiert dies, dass man mehr nicht hätte verlangen können und er habe keine Bedenken gehabt, dem Versprechen Glauben zu schenken. Doch in der täglichen Praxis zeigten sich schnell erhebliche Unterschiede zwischen Stosch und Caprivi, zunächst in der Arbeitsweise, wie Knorr sich erinnert

War Letzterer [Stosch] in seinem Wesen hart und eckig, aber klar und wahr, kein Freund unnötiger Tinte und Worte, so war Caprivi dagegen geschmeidig und höflich,

38 Deutsche Marinegeschichte der Neuzeit, S. 129 f. Knorr gibt ein Gespräch wieder, das er in Bad Ems in dieser Zeit mit dem Kaiser führte und in dem er sich dafür bedankte, der Kaiser habe der Marine einen guten Ersatz für Stosch gegeben, worauf der Kaiser geantwortet habe „Ja, ein gewandter Geschäftsmann“, woraus Knorr den Schluss zog, Caprivi sei deshalb Chef der Admiralität geworden, um ihn „auf gute Art aus der Armee hinauszubringen“.

39 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 419.

red- und besonders in hohem Masse schreibselig. Sitzungen waren abgeschafft; dagegen fand man in der Regel morgens auf dem Schreibtisch einen oder mehrere Zettel grünen Papiers, auf den kürzere oder längere Fragen, Anregungen oder Befehle aller Art mit Tinte von seiner Hand geschrieben waren, deren schriftliche oder mündliche Erledigung viel Zeit und sehr häufig nutzlose Arbeit kostete.

So kritisch Knorr dieses Verfahren auch beurteilte, so positiv wird das Hineinarbeiten Caprivis ins Detail von Koch beurteilt, der beschreibt, wie Caprivi für die persönliche Ausstattung der ins Ausland gehenden Schiffsbesatzungen eingehende Vorgaben machte, bis hin zu Leibbinden, Mückenschleiern, geeigneter Ernährung usw.⁴⁰

Knorr arrangierte sich mit den neuen Verhältnissen trotz der Meinungsunterschiede in militärpolitischen Fragen und später in Fragen der kolonialen Bestrebungen des Reiches. Knorr war ein Befürworter des Erwerbs von Kolonien, Caprivi eher zögerlich und nur aufgrund dessen, dass der Reichskanzler auf diesem Gebiet aktiver wurde, bereit, zur Unterstützung beizutragen.⁴¹ Er soll, so Knorr „nur höhnische und wegwerfende Worte für die Sache und die sich dafür einsetzenden Personen [der Marine] übrig“ gehabt haben. Daraus entstanden weitere Konflikte mit Knorr, der Caprivi unterstellte, Caprivi habe ihn nur deshalb zum Chef des Westafrikanischen Geschwaders ernannt, um ihn aus der Admiralität herauszubringen und „vielleicht erhoffte er von dem Schwarzwasser-Fieber den Rest“. Dies zeigt nur beispielhaft, wie wenig die beiden Männer miteinander auskommen konnten, auch wenn in den äußeren Beziehungen die Formen gewahrt wurden. Dabei muß man ganz sicherlich Knorrs sehr emotionale Art berücksichtigen, mit der er den vom Wesen her so anderen Vorgesetzten als Stosch beurteilte. Ein deutlich positiveres Bild zeichnet beispielsweise Paul Koch, der an Hand der Marineakten die Aktivitäten Caprivis für die Marine darstellt.

40 Koch, Caprivi, S. 36.

41 Koch, Caprivi, S. 34 ff.