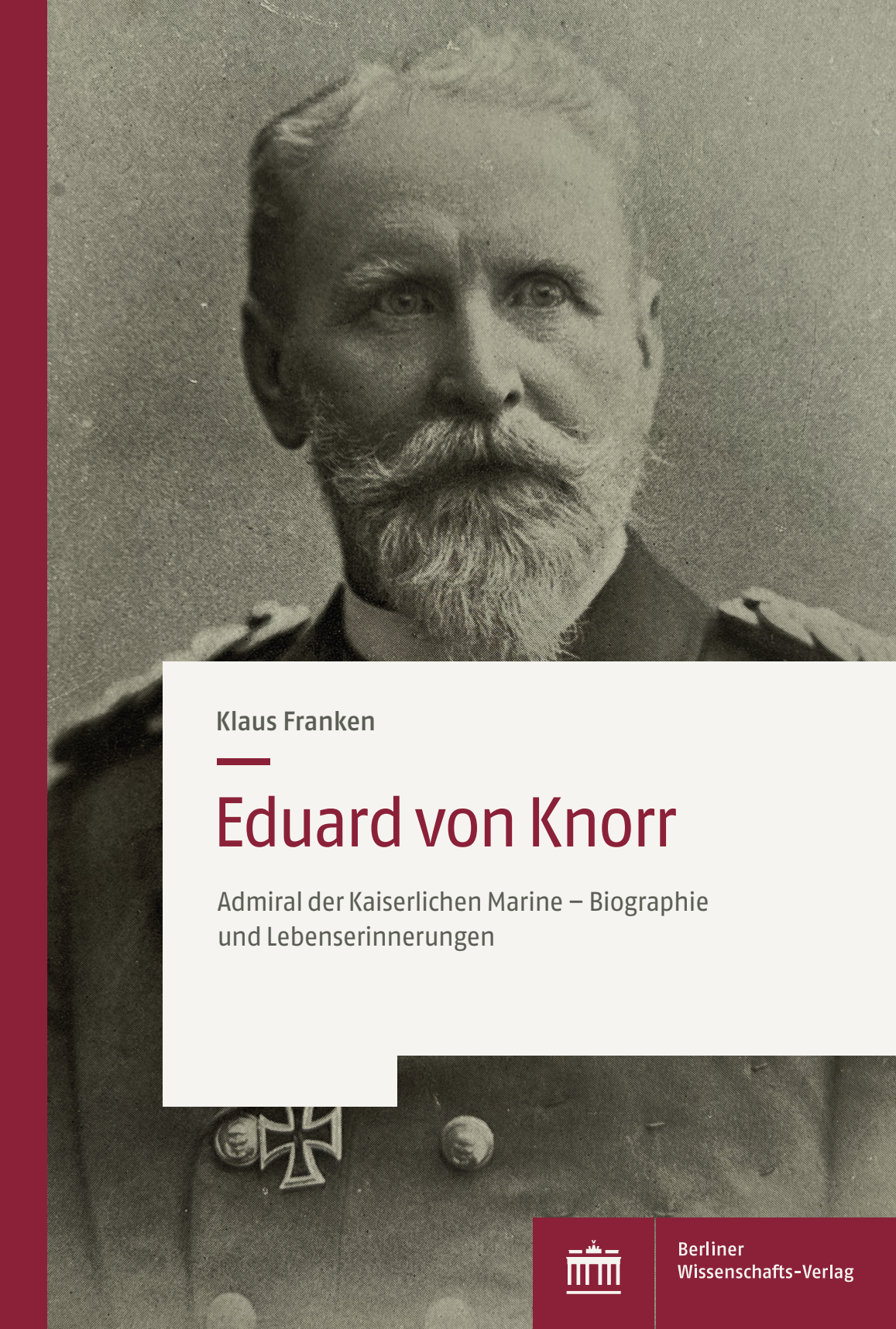


A black and white portrait of Admiral Eduard von Knorr, an elderly man with a full white beard and mustache, wearing a dark military uniform with epaulettes. The portrait is the background of the book cover.

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 Seekrieg 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 Seeoffizierkrps 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 Kriegsschoner „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 Verummelung 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 unbekannten Erdteil besuchen zu können. Anfang Oktober verlies „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 Zwmbach in: Barch N 578/12 v. 28.11.1910, Bl. 154. Zembach 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 Geschäfts 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 ersten 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 Hafenbau 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 cholerische 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 Frühstückes, 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.

Chef des Westafrikanischen Geschwaders

Am 30. September 1884 wurde Knorr von seiner Aufgabe als Chef des Stabes der Admiralität entbunden und beauftragt, das Westafrikanische Geschwader zu bilden, dessen Flaggschiff die Kreuzerfregatte „Bismarck“ wurde unter ihrem Kommandanten Kapt. z. S. Karcher. Die weiteren Schiffe des Geschwaders waren die Kreuzerfregatte „Gneisenau“ unter Kapt. z. S. Valois, Kreuzerkorvette „Olga“ unter Korvettenkapitän Bendemann und Kreuzerkorvette „Ariadne“ unter Korvettenkapitän Chüden. Dazu gehörte noch der Tender „Adler“ unter dem Kommando von Leutnant z. S. Walther II [Heinrich]. Ziel war Kamerun, wo die deutschen Interessen durch die Engländer und Franzosen in Zweifel gezogen wurden, vor allem aber Zwistigkeiten mit den Eingeborenen-Stämmen entstanden waren, wodurch die wirtschaftlichen Interessen der dort tätigen deutschen Handelsfirmen beeinträchtigt wurden. Diese waren die Firmen Woermann und Jantzen & Thormählen. Für die Details dieses Einsatzes, der hier nicht weiter ausgeführt werden soll, sei verwiesen auf Herold, der die einschlägigen Akten, vor allem die Berichte Knorrs an die Admiralität, ausgewertet hat.⁴² Knorrs Erinnerungen ergänzen diese offiziellen Dokumente insofern, als er persönliche Eindrücke und Einschätzungen des Geschehens niedergelegt hat. Darüber hinaus konnte er mit Genugtuung feststellen, dass der Reichskanzler mit seiner Tätigkeit in Westafrika sehr zufrieden war und dem schriftlich Ausdruck gab, nachdem Knorr die Geschäfte an den Gouverneur übergeben hatte „... beehre ich mich Eure Exzellenz [Caprivi] zu ersuchen, dem Admiral meinen verbindlichsten Dank für die erfolgreiche Mitwirkung aussprechen zu wollen, welche derselbe unter schwierigen Verhältnissen der Organisation und Verwaltung der Colonie gewährt hat. Es ist vorzugsweise der umsichtigen Einwirkung des Admirals zu verdanken, daß die derzeitigen Zustände an der Küste und das Verhältnis zu den eingeborenen Häuptlingen einen freundlichen Charakter angenommen haben. gez. Bismarck“⁴³ In ähnlicher Weise bedankte sich Stosch, obwohl nicht mehr im Amt als Chef der Admiralität, indem er schrieb:

Mein hochverehrter Admiral, Wenngleich noch keine Details aus eingehendem Berichte über Ihre famose Affaire in Cameroon hierher gelangt sind, kann ich es mir doch nicht versagen, Ihnen und allen Betheiligten meinen herzlichsten und lebhaftesten Glückwunsch auszudrücken. Capitain v. Seckendorff hatte die große Freundlichkeit mir den Inhalt Ihrer Meldung von Kiel hierher zu telegraphieren, wofür ich ihm sehr gedankt habe. Sie selbst haben sich durch diese schöne und prompte Aktion ein neues rühmliches Verdienst um die Waffenehre der Flotte erworben, und die letztere ist Ihnen aufs Neue zu

42 Herold, S. 23 ff. Doch lohnt es durchaus, sich auch zeitgenössische Veröffentlichungen anzuschauen, wie die von Max Buchner oder Hugo Zöller, die reich an Details sind und auch das keineswegs reibungsfreie Verhältnis zwischen den Militärs und den Zivilisten erkennen lassen.

43 Barch 578/4, Bl. 42, Bismarck an Caprivi v. 4.9.1885.

Dank verpflichtet. ... Nach meinem Dafürhalten kann man die Bedeutung der Affaire gar nicht hoch genug anschlagen, und dieses Colonial-Debut wird hoffentlich auf lange Zeit seine guten Früchte tragen.

Damit Gott befohlen und viel Glück für das Weitere! Mit herzlichem Gruß, dem sich meine Frau anschließt ... in alter Ergebenheit der Ihrige Stosch

Bitte auch dem Kommandanten der Olga meinen Glückwunsch zu übermitteln.⁴⁴

Nachdem in Kamerun die Ruhe und Ordnung wieder einigermaßen hergestellt war, erhielt Knorr den Befehl der Admiralität, nach einem kurzen Aufenthalt in Kapstadt, um den Schiffsboden reinigen zu lassen, im Sommer 1885 nach Ostafrika zu gehen, um dort Schwierigkeiten in dem Sultanat Sansibar beizulegen.⁴⁵ Die Schiffe blieben dort bis Ende des Jahres, das Geschwader wurde aufgelöst und nun durch ein neu gebildetes Geschwader, das nunmehr „Kreuzergeschwader“ hieß, ersetzt. Es bestand aus „Bismarck“, „Gneisenau“ und „Olga“. Seine Aufgabe sollte nach den Vorstellungen des Auswärtigen Amtes und der Admiralität darin bestehen, die über die Meere verstreuten Kolonien und Schutzgebiete regelmäßig aufzusuchen und die dort stationierten kleinen Schiffe verstärken. Über die Hintergründe, die Caprivi zur Bildung des Kreuzergeschwaders veranlasst hatten, äussert sich Knorr höchst kritisch

so wenig grosse Schiffe wie möglich in der Marine überhaupt; dazu zunächst den Auslandsstationen, wenn überhaupt nötig, nur Kanonenboote! Dann braucht die Marine wenig Geld und braucht [sic!] an Schiffen klein und unbedeutend. ... Das Kreuzergeschwader hat sich ja ... weiterhin gehalten, so lange es aber den ihm damals zu Grunde gelegten Bestimmungen entsprach, die für die sich ergebende[n] stets wechselnden Anforderungen an dasselbe nie passen konnten, auch unter fortwährendem Hin- und Herjagen über den halben Erdball und somit nur unter viel stärkerem Verbrauch an Material und Personal, wie es bei einzelnen Verbänden für die Hauptstationen nötig gewesen wäre. Aber was schadete das. Nur die Marine klein und unbedeutend halten und deshalb auch keine Kolonien! Das war der Caprivi'sche Grundgedanke.

Als erstes Ziel wurde die Fahrt nach Australien befohlen, anschließend ein Aufsuchen von Samoa. Knorr merkt kritisch an, dass, obwohl er die Befehle in chiffrierten Depeschen erhielt, seine Ankunft an den Zielorten jeweils schon vorher allgemein bekannt war. Der Empfang in Sydney war außerordentlich herzlich und es wurde „mit dem Geschwader geradezu ein Kultus getrieben“. Anschließend ging es nach Neuseeland, im April zu den Tonga-Inseln, von dort nach den Samoa-Inseln und weiter zu den Marshall-Inseln, dem Bismarck-Archipel und schließlich nach Hongkong. Shanghai, Port

44 Barch N 578/12, Bl. 41, Stosch an Knorr v. 17.1.1885.

45 Hildebrand-Röhr-Steinmetz, Bd. 1, S. 140.

Arthur, Tientsin, Taku. Anfang Oktober erhielt Knorr ein Telegramm des Chefs der Admiralität, er möge mit dem Geschwader wieder schleunig nach Hongkong gehen. Knorrs Ärger war groß, denn „Nun spielte sich das charakteristische Caprivi-Verfahren ab. Dem Geschwaderkommando wurde nicht gesagt, wohin die Reise gehen solle und was los sei. Aber wohin ich kam: in Hongkong, Singapore, Colombo überall stand in den Zeitungen, dass das deutsche Geschwader wieder nach Zanzibar zurückkehre und in Colombo war dem Konsul unsere Ankunft schon von englischer (privater?) Seite vorher mitgeteilt worden“. Zutiefst verärgert notierte Knorr noch in seinen Erinnerungen „Genug, die Fahrt, wie stets mit ‚beschleunigter Ausführung‘ war eine törichte und, wie sich später herausstellte, auch ganz unnütze Hetzjagd, und das, was den eitlen Chef der Admiralität zu dieser Erfindung verführte, war seine gänzliche Unbekanntschaft mit den Dingen dieser Welt ausserhalb des europäischen Festlandes“. Mitte Dezember 1886 erreichte das Geschwader wieder Zanzibar.

Auf der einen Seite war Knorr ein überzeugter Anhänger der deutschen Kolonialpolitik. Auf der anderen kritisierte er in besonderem Maße die Politik des Deutschen Reiches in Ostafrika und das Verhalten der Ost-Afrikanischen Gesellschaft und dann noch vor allem aus seiner Sicht das unklare Verhalten und die unklaren Requisitionen des deutschen Generalkonsuls Dr. Arendt. Hinzu kam schließlich die Strafverfolgung und Hinrichtung des Mörders des deutschen Reisenden Dr. Jühlke. Auf Bitten des Sultans kümmerte sich Knorr in dieser durchaus heiklen Angelegenheit um das Strafverfahren und die Beteiligung eines seiner Schiffe, nachdem er zuvor versucht hatte, telegraphisch die Zustimmung der Admiralität zu erhalten. Diese traf jedoch nicht rechtzeitig ein und als die Antwort eintraf, enthielt sie den Befehl, Knorr möge sich von dieser Angelegenheit fernhalten; doch dafür war es zu spät. Über diese Zeit lässt sich Knorr eingehend aus, zumal das Geschehen um die Ermordung des Dr. Jühlke zu der späteren kriegsgerichtlichen Untersuchung gegen ihn führte. Die Initiative zu dieser Untersuchung ging auf den Chef der Admiralität zurück, der, wie Knorr immerhin anerkennend schreibt „um mich aus den Händen des Reichskanzlers zu retten, die kriegsgerichtliche Untersuchung gegen [mich] bei Seiner Majestät beantragt habe“. Auch er, Caprivi, habe zwar die Kommandierung eines Offiziers zu den Gerichtsverhandlungen gegen den Mörder Dr. Jühlkes für eine unberufene politische Handlung gehalten, im übrigen aber Knorrs Verhalten gebilligt. In seiner ausführlichen Rechtfertigung seines damaligen Verhaltens in den „Erinnerungen“ wiederholte Knorr erneut

Bei dieser Gelegenheit will ich nochmals hervorheben, daß ich überhaupt immer nur sehr kurze, viel oder auch nichtssagende schriftliche oder sogar lakonische telegraphische Segelordres vom Herrn Chef der Admiralität, während meiner 2 ½ jährigen Reise empfang, welche mir niemals volle Gewissheit über das, was von mir verlangt wurde, gaben. Ebenso wenig wurde darin je auf den Inhalt meiner zahlreichen und ausführlichen

Berichte eingegangen und auf eine schon in Kamerun unter wirklich recht schwierigen Verhältnissen gemachte Andeutung meinerseits, wie erwünscht mir wenigstens einige allgemeine Direktiven für meine damalige Tätigkeit seien, wurde mir sogar der lakonische Bescheid, daß ich wohl Anerkennung seitens des Chefs der Admiralität vermisste und dass, wenn S. Majestät einen Admiral irgend wohin sende, der Kaiser überzeugt sei, dass sein Admiral immer das Richtige zu treffen wisse.

Doch tat Knorr in seiner Kritik Caprivi auch Unrecht, denn im Sommer 1886, als Knorr mit seinem Geschwader in China weilte, schickte Caprivi ihm eine Verfügung, in der er Knorrs „Maßnahmen und Entschlüsse“ volle Anerkennung zollte, während er gleichzeitig darauf hinwies, daß die von ihm [Knorr] vorgefundenen Verhältnisse zur Regelung noch nicht reif seien, so daß Geschwaderchefs und Kommandanten nach ihrem Ermessen handeln und von ihrer eigenen Anschauung der Dinge an Ort und Stelle sich leiten lassen mußten.⁴⁶

Knorr interpretiert sein sehr gespanntes Verhältnis zu Caprivi in seinen Erinnerungen dahin, dass Caprivi ein Gegner der Kolonialpläne des Reichskanzlers gewesen sei, Knorr hingegen ein Befürworter und dass Caprivi Knorr dessen Bekanntwerden in der Öffentlichkeit durch seine ausserheimischen Aktionen geneidet habe und „mein Rücktritt in das Dunkel [Caprivi] willkommen [gewesen sei]“.

Mitte Mai 1887 kehrte Knorr nach seiner Ablösung als Geschwaderchef durch Konteradmiral Heusner wieder in die Heimat zurück. Er erhielt dort zunächst Urlaub und die Ankündigung, dass er als Chef einer Marine-Inspektion vorgesehen sei. Parallel dazu verlief das kriegsgerichtliche Verfahren, das sich allerdings im Ergebnis auf eine einzige vorgerichtliche Vernehmung beschränkte, eine gerichtliche Untersuchungsverhandlung jedoch nicht mehr stattfand.

Am 1. Juli 1887 wurde Knorr zum Inspekteur der I. Marine-Inspektion ernannt. Für ihn war das ein „Kommando für die Mindertüchtigen“, das ihn wegen des eingeschränkten Aufgabenbereichs nicht befriedigte, immerhin konnte er sich von dem langandauernden Aufenthalt im Ausland dabei erholen. Er siedelte mit der Familie nach Kiel über. Bereits im März 1888 wurde er Chef der Manöverflotte, wenn auch nur für die übliche Dauer der Sommerübungen. Das Jahr war im übrigen geprägt durch den Tod von Kaiser Wilhelm I., den bald darauf folgenden Tod von Friedrich III. und die Regierungsübernahme durch Wilhelm II. Caprivi hatte sich verabschieden lassen, nach den Worten Knorrs „weil er wusste, dass Prinz Wilhelm, der zukünftige Kaiser, seine Marinetätigkeit nicht billigte und die Verabschiedung jedenfalls kommen würde“. Nachfolger als Chef der Admiralität wurde Vizeadmiral Graf v. Monts. Bereits im Sommer wurde die Admiralität wieder geteilt

46 Koch, Caprivi. S. 65.

in das Oberkommando und das Reichsmarineamt. Knorr bedauerte diese Entscheidung „Freilich war damit dem unseligen Dualismus mit seinen unedlen Kämpfen wieder der Boden bereitet“. Das Manövergeschwader begleitete den jungen Kaiser Wilhelm II. bei seinen Antrittsbesuchen in Stockholm und Kopenhagen sowie in St. Petersburg. Knorr zeigte sich beeindruckt vom Prunk, der bei den Essen am russischen Hof – im Gegensatz zum dänischen und schwedischen – gezeigt wurde und auch die Paraden, denen er beiwohnte, machten auf ihn einen guten Eindruck. Allerdings war eine Besichtigung russischer Kriegsschiffe aufgrund der Kürze des Besuchs nicht möglich.

Nach Außerdienststellung des Manövergeschwaders erhielt Knorr Urlaub und unternahm mit seiner Frau eine Reise nach Venedig, die allerdings durch gesundheitliche Probleme beeinträchtigt wurde.

Chef der Marinestation der Ostsee

Nach seiner Rückkehr aus dem Urlaub wurde Knorr im Januar 1889 zum Chef der Marinestation der Ostsee ernannt und zum Vizeadmiral befördert. Die Erinnerungen aus dieser Zeit sind nur sehr spärlich von ihm schriftlich niedergelegt worden. Seine Aufgabe als Stationschef bestand im wesentlichen aus Inspizierungen der ihm unterstellten Einrichtungen wie der Werft, der Kriegsbereitschaft der außer Dienst gestellten Schiffe und ihrer Schiffskammern. Darüber hinaus mussten die Kontakte zu den zivilen Behörden gepflegt werden, wie zum Oberpräsidenten, den Spitzen der Stadt und der Universität, dem holsteinischen Adel und der Gesellschaft der Provinz. Auswärtige Besucher mussten betreut werden, wozu die Besuche von Schiffen aus anderen Kriegsmarinen gehörten. Der damit verbundene finanzielle Aufwand war nicht unbeträchtlich und die verfügbaren Repräsentationsgelder reichten dafür nicht aus, wie Knorr bemerkt, doch sah er dies alles als eine Dienstpflicht an, auch wenn er aus eigenen Mitteln – mit Zustimmung der Gattin, wie er schreibt – zuschiessen musste. Hinzu kam Bürodienst, der ihm jedoch Zeit ließ, sich „gelegentlich dem Segel-, Reit- und Jagdsport hinzugeben“. In diese Zeit fiel auch die Umwidmung des existierenden Marine-Regattaverins in den Kaiserlichen Yachtclub, eine Entwicklung, die von Knorr nicht mit Begeisterung gesehen wurde. Denn zum einen wurden dadurch die Sicherungsanlagen zum Schutze des Kriegshafens beeinträchtigt, die Übungszeiten für die Flotte durch die bis zu 14 Tage dauernden Regatten eingeschränkt und schließlich erschienen ihm die damit für die Marineoffiziere verbundenen höheren Ausgaben nicht unbedenklich. Hinzu kam seine Sorge, dass für die zu Zeiten der Kieler Woche zahlreich vor Ort anwesenden Angehörigen fremder Marinen sich Möglichkeiten zum Ausspionieren der deutschen Marine ergaben.

Ab dieser Zeit hatte Knorr vermehrt Kontakt mit Wilhelm II., der häufig in Kiel weilte, um sich über den Fortgang des Aufbaues der Marine zu informieren. Knorr erinnert

sich, daß „die erstmalige Zeit der näheren Berührung mit dem Monarchen ... mich ... mit einem Gefühl gewissen Stoltzes und der bewundernden Hingabe [erfüllte]“. Doch später stand er dem Kaiser mit einer gewissen Distanz gegenüber, insbesondere wenn der Kaiser, wie Knorr sich erinnerte, bei solchen persönlichen Gesprächen „leider öfters recht derbe, in die eigene Macht grösste Zuversicht ausdrückende Worte, wie zerschmettern und ähnliches, vor aller Ohren gebrauchte“.⁴⁷ An einen anderen Vorfall erinnert sich Knorr „Das war die erstmalige Wahrnehmung der Tatsache, dass der Kaiser kein richtiges Verständnis für das monarchische Empfinden des Volkes und auch kein Herz für dasselbe hatte. Damals [1888] hielt ich es freilich mehr für einen Ausdruck übler Laune“.⁴⁸ Auch das Verhalten des Kaisers gegenüber dem Reichskanzler v. Bismarck konnte Knorr nicht nachvollziehen „Ich verstand es nicht, dass der junge Kaiser nicht länger der Schüler des genialen erfahrenen und bewährten politischen Lehrers bleiben wollte ... Es kam mir unklug und undankbar vor“.⁴⁹ Schließlich gab es auch Dissens in vielerlei militärischen und politischen Fragen. So sah Knorr den Sansibar-Vertrag mit England – den Tausch der Nordseeinsel Helgoland gegen das hinter der Insel Sansibar auf dem afrikanischen Festland liegende Witu-Land und angrenzende Gebiete – kritisch, weil er der Ansicht war, dass die Aufgabe der ostafrikanischen Kolonie ein großer Fehler war und für die künftige koloniale Entwicklung nachteilig. Diese, der Ansicht Wilhelms II. entgegengesetzte, Meinung führte, wie Knorr in den Erinnerungen schreibt, zu „einem ersten Misston zwischen uns“.⁵⁰ Gegen Ende seiner Dienstzeit verschlechterte sich das persönliche Verhältnis zwischen Wilhelm II. und Knorr weiter und eskalierte – abgesehen von der Entscheidung über die Auflösung des Oberkommandos – im März 1899 so sehr, dass Knorr sein Abschiedsgesuch einreichte. Anlass war die Weigerung des Kaisers Knorr mit auf eine Fahrt nach Helgoland zu nehmen, was der Kaiser dem Admiral trotz dessen mehrfachen Bitten abschlug.⁵¹

Chef des Oberkommandos der Marine

Im Frühjahr 1895 erreichte Knorr seine letzte Verwendung; er wurde Kommandierender Admiral und damit Chef des Oberkommandos der Marine, also des höchsten militärischen Dienstpostens der Marine. In dieser Funktion blieb er bis zu seiner Verabschiedung im März 1899. Mit dem Regierungsantritt Wilhelms II. war die Admiralität

47 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 534.

48 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 527.

49 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 536.

50 Bachmann beschreibt in seinen Lebenserinnerungen (S. 483) diesen (oder einen) Zusammenstoß zwischen Knorr und dem Kaiser anlässlich eines Essens am 3.12. 1898 bei Knorr u. a. „Der „Rote Eduard“ hatte aber seinen wilden Abend und griff abermals den Kaiser an, worauf dieser heftig wurde und Knorr ziemlich über den Schnabel fuhr – ein für alle Anwesenden höchst peinlicher Vorgang“.

51 Bachmann, S. 484 f., beschreibt diesen Vorgang ausführlich.

aufgelöst worden und ihre Aufgaben auf das Reichsmarineamt als die oberste Verwaltungsbehörde und das Oberkommando als die oberste Kommandobehörde aufgeteilt.⁵² Zusätzlich wurde das Marinekabinett eingerichtet. Die Allerhöchste Kabinettsordre zu dieser Änderung datiert vom 30.3.1889, ebenso die Ausführungsbestimmungen, die die Zuständigkeiten der beiden obersten Marinebehörden regeln sollten. Zur weiteren Klärung der Zuständigkeiten wurde das Verhältnis zwischen RMA und OK durch Ordres vom 21.10.1890, vom 17.3.1891 und 17.5.1892 dahin entschieden, dass „das Reichsmarineamt ausdrücklich zur leitenden Stelle der Marine erklärt und ihm alles auf ‚Einrichtung, Erhaltung und Entwicklung der Marine‘ Bezügliche zugesprochen, während der Kommandierende Admiral die Aufgaben eines Kommandierenden Generals und Chefs des Generalstabes haben sollte“.⁵³

Nach einer nur kurze Zeit dauernden Amtszeit von Vizeadmiral Graf von Monts wurde erster Kommandierender Admiral Max Freiherr von der Goltz von April 1889 bis Mai 1895. Staatssekretär des Reichsmarineamtes wurde, nach dem nur ein Jahr, von April 1889 bis April 1890, das Amt innehabenden Vizeadmiral Carl Eduard Heusner, Friedrich von Hollmann von 1890 bis 1897, der seinerseits von Alfred v. Tirpitz abgelöst wurde.

Goltz wurde in seinen Aktivitäten zu Gunsten des OK und gegen das RMA tatkräftig von seinem Chef des Stabes Tirpitz unterstützt, der diese Aufgabe von Anfang 1892 bis Herbst 1895 innehatte.⁵⁴

War schon das Verhältnis Goltz' zum Staatssekretär des RMA, Admiral Hollmann, nicht frei von Spannungen und Streitigkeiten um Kompetenzen, so war Goltz' Verhältnis zum Chef des Marinekabinetts, Admiral Freiherr v. Senden-Bibran, ebenfalls nicht das beste, so dass Goltz schließlich seinen Abschied einreichte, der ihm im März 1895 bewilligt wurde.⁵⁵ Der nächste in der Anciennität war Knorr, der zunächst vertretungsweise, ab Mitte Mai 1895 dann endgültig Kommandierender Admiral wurde.

Admiral Hollmann wurde im Juni 1897 als Staatssekretär abgelöst. Sein ungeschicktes Verhalten im Reichstag, der verschiedene Anforderungen gestrichen hatte, sowie der ständige Streit mit dem OK hatten dafür den Anstoß gegeben. Zudem stand inzwischen Tirpitz als der geeignete Nachfolger in Aussicht.

52 Hildebrand, Organisatorische Entwicklung, Bd. 1, S. 21 ff.

53 Hallmann, S. 111 f. Die ACO vom 17.3.1891 ist abgedruckt in Hildebrand, Organisatorische Entwicklung, Bd 1, S. 22 f. Franken, Marinekabinett, S. 272 ff.

54 Siehe zu Goltz: Franken, Marinekabinett, S. 220 f.

55 Franken, Marinekabinett, S. 220.

Es entbehrt nicht einer gewissen Tragik, dass Knorr in seiner Funktion als Chef der Marinestation der Ostsee, der Tirpitz' Vorstellungen über die Entwicklung der Marine in dessen Zeit als Chef des Stabes der Ostseestation unterstützt hatte, nun, nachdem Knorr Chef des Oberkommandos und Tirpitz 1897 Staatssekretär geworden war, in höchst unerfreuliche Konflikte gerieten. Dabei muss festgehalten werden, dass Tirpitz genau diejenigen Aspekte und Argumente, die er als Chef des Stabes des Oberkommandos **gegen** das RMA ins Feld geführt hatte, nun als Staatssekretär **für** das RMA in Anspruch nahm und als das OK sich dem entgegen stellte, seine Auflösung betrieb. Anhänger von Tirpitz, genannt sei als Beispiel Ullrich von Hassell, interpretierten das später so: „Das Oberkommando wollte nichts von seiner Stellung nachgeben, es vergaß, daß die Vorzeit [bevor Tirpitz Staatssekretär wurde], nur deshalb ihm gehört hatte, weil damals Tirpitz, im Oberkommando sitzend, die Vorarbeit für die Flottengesetze schuf. So musste in dem nun entbrennenden Kampf Tirpitz, um sein Werk nicht zu gefährden, das Oberkommando zerschlagen.“⁵⁶

Im folgenden soll Knorrs Wirken als Chef des Oberkommandos untersucht werden, wobei versucht werden soll, zunächst in einem sachlich-fachlichen Teil das Verhältnis zwischen dem Oberkommando und dem Reichsmarineamt zu beschreiben und sich mit den Konflikten der beiden obersten Behörden und den beiderseitigen Vorstellungen zu beschäftigen, wie die künftige deutsche Flotte gestaltet sein sollte. Zum anderen soll das persönliche Wirken und Auftreten Knorrs betrachtet werden. Dabei ist zu beachten, dass beide Aspekte nicht immer sauber von einander getrennt werden können.

Eine grundlegende Frage, die in den Diskussionen nach der Teilung der Admiralität in RMA und OK eine wesentliche Rolle spielte und von den verantwortlichen Personen, vor allem Knorr und Tirpitz (dieser zunächst in seiner Funktion als Chef des Stabes des OK und dann als Staatssekretär), ins Feld zugunsten ihrer jeweiligen Ansichten geführt wurde, war der Begriff der Kaiserlichen Kommandogewalt.⁵⁷ Wurde er zunächst vom OK unter Knorr zur Stärkung von dessen Kompetenzen herangezogen, so versuchte Tirpitz durch das Gutachten des Staatsrechtlers Laband darzulegen, dass der Kaiser auch im Geschäftsbereich des RMA uneingeschränkter Inhaber der Kommandogewalt war. Und es war ebenfalls Tirpitz, der den Begriff als Argument benutzte, das OK aufzulösen, um damit dem Kaiser die unmittelbare Kommandogewalt zu verschaffen.⁵⁸

Die Konflikte zwischen RMA und OK in den Jahren von 1890 bis 1899 sind in einer ganzen Anzahl früherer wie aktuellerer Publikationen dargestellt worden, so dass hier

56 Hassell, S. 169. Der Autor Ulrich v. Hassell war der Vater des Schwiegersohnes von Tirpitz, der verheiratet war mit einer der Töchter von Tirpitz.

57 Lehment, S. 36 f.

58 Hubatsch, Admiralstab. S. 78.

auf Details nicht eingegangen werden soll.⁵⁹ Ein Grundproblem war, neben der Frage der Kommandogewalt, dass es keine einheitliche Marinepolitik gab, sondern der Kaiser, das RMA und das OK teilweise unterschiedliche, z. T. wechselnde Strategien verfolgten.⁶⁰ Einzig Tirpitz hatte, sowohl als Chef des Stabes der Ostseestation, sodann als Chef des Stabes des OK und schließlich als Staatssekretär, sehr konkrete Vorstellungen, die er in seinen verschiedenen Funktionen unbeirrt verfolgte. Es lassen sich verschiedene Themenbereiche voneinander abgrenzen, die nachstehend in einer pauschalen Übersicht dargestellt werden sollen.

Die Konflikte betrafen insbesondere:

1. Organisatorische Zuständigkeiten, Konzeption der künftigen Flotte,
2. wechselseitige Berichtspflichten,
3. das Exerzierreglement für die Flotte,
4. Dauer der Indiensthaltung der Flotte,
5. Leitung und Verwendung der Auslandsschiffe und Stützpunkte,
6. Schiffskonstruktionen, Kaliberfrage,
7. Schiffstypen, hier vor allem Kreuzer und/oder Linienschiffe,
8. Pressearbeit.

Bis etwa Mitte der neunziger Jahre vertrat das RMA, den Vorstellungen des Kaisers wie denen eines großen Teils der Bevölkerung folgend, vor allem desjenigen, der am Handel beteiligt war und daran verdiente, die Ansicht, es müssten zum Schutz der auswärtigen Interessen des Deutschen Reiches und seiner Kolonien bzw. Schutzgebiete Kreuzer zur Verfügung stehen, teils als Bestandteil eines Kreuzergeschwaders, teils als Stationäre. Dazu kamen Schiffe für den Schutz der heimischen Küsten. Dementsprechend, aber auch, weil der Staatssekretär, Admiral Hollmann, gegenüber dem Reichstag mangels einer eigenen, auf längerfristige Ziele ausgerichteten Konzeption bei den Etatverhandlungen im Reichstag nur das forderte, was er jeweils aktuell durchsetzen zu können glaubte, verfolgte die Marine lediglich punktuelle Verbesserungen, die sich an dem orientierten, wo das RMA gerade das dringendste Bedürfnis sah. Darüber hinaus mangelte es an einer klaren Aufgabenbestimmung für die Marine, denn erst, wenn deren künftiger Auftrag klar formuliert und akzeptiert war, konnten daraus die Entscheidungen abgeleitet werden, welche Schiffstypen in welcher Anzahl und Ausführung und zu welchem Zweck zu bauen waren. Erst wenn darüber Klarheit bestand, konnten der Kaiser und die Marineverwaltung davon ausgehen, dass der Reichstag den beantragten Neu- und Ersatzbauten zustimmen würde.

59 Lehment, S. 39 und 45. Hallmann, S. 137 ff. Berghahn, Tirpitz-Plan, S. 77 ff. Deist, Flottenpolitik, S. 61 ff. Hubatsch, Admiralstab, S. 76 ff. Kehr, S. 47 ff. Petter, S. 219. Kelly, S. 155 ff.

60 Petter, S. 147. Jentzsch, S. 501 ff.

1. Das von Tirpitz dem Kaiser entwickelte allumfassende Konzept von den „Seeinteressen“ des Reiches, das weit über die rein militärischen Aspekte hinausging und dessen erste Ideen bereits in die Zeit weit vor 1891 reichten, entstammte Gedankengängen, die Tirpitz als Chef des Stabes der Marinestation der Ostsee angestellt hatte.⁶¹ In dieser Zeit verfasste er verschiedene Denkschriften, die er seinem damaligen Vorgesetzten, Admiral Knorr, jeweils vorlegte. Die erste dieser Denkschriften trug den Titel „Gründe, welche für die Beibehaltung eines Oberkommandos mit kräftigen Befugnissen sprechen“. Sie wurde Knorr am 1.2.1891 vorgelegt, also bevor Tirpitz als Chef des Stabes in das OK wechselte. Bei dieser Denkschrift ging es um die Wahrung, wenn nicht den Ausbau der Kompetenzen des OK gegenüber dem RMA. Es ist nicht bekannt, ob die beiden Offiziere sich über den Inhalt persönlich und im Detail ausgetauscht haben. Doch hat Knorr die Denkschrift mit Randbemerkungen versehen.⁶² Deren Tenor geht dahin, dass er bezweifelt, dass die Zweiteilung der bisherigen obersten Behörde (Admiralität) ab dem 1.4.1889 für die Ziele der Marine günstiger wäre als die einheitliche Spitze. Dabei stützt er sich auf seine Erfahrungen mit der Admiralität, die er unter Stosch und Caprivi kennen gelernt hat und auf die bisherigen Erfahrungen mit der Zusammenarbeit von Oberkommando und RMA. Der andere von ihm angeführte Gedanke zeigt seine Menschenkenntnis, wenn er schreibt „andererseits glaube ich auch nicht, daß dessen [des Zieles der Marine] Erreichung mit der Zweitheilung bei der einmal in der Menschenatur liegenden Herrschsucht ebenso leicht oder gar gesicherter sein würde“ und „Ich hätte gar nichts gegen die hier vorgeschlagene Zweitheilung, wenn ich das Vertrauen haben könnte, dass die Arbeit dabei geleistet werden könnte. Ich muß nach den früheren Erfahrungen mit der zweitheiligen Organisation bezweifeln, daß sich diese Harmonie zwischen den beiden obersten Behörden finden würde. Wer das Material einer Flotte bestimmt, bestimmt überhaupt schon zum größten Theil deren Entwicklung“. Ob Knorr die volle Tragweite der Richtung, in die die Denkschrift wies, erfasst hatte, muss ebenso offen bleiben wie die Frage, was Knorr getan hätte, wenn er die Tirpitz'schen Gedankengänge voll erfasst hätte.⁶³ Doch hat Knorr dadurch, dass er Tirpitz' Arbeit an das Oberkommando einreichte, zu erkennen gegeben, dass er dahinter stand, wie er auch im Frühjahr 1892 sich schriftlich äusserte, dass er „in fast allen und besonders den wichtigsten Punkten“ auf demselben Standpunkt stände wie sein Chef des Stabes.⁶⁴ Im

61 Petter, S. 167 f.

62 Barch N 253/42 ab Blatt 22. Zunächst liegt im Nachlass Tirpitz ein handschriftliches Exemplar der Denkschrift mit den Anmerkungen Knorrs; darauf folgt eine Reinschrift ebenfalls mit Knorrs Anmerkungen. Ein weiteres Exemplar liegt in N253/39, Bl. 1ff; dieses Exemplar ist maschinenschriftlich, die Anmerkungen von Knorr und Tirpitz sind handschriftlich eingetragen.

63 Salewski, Tirpitz, S. 32 f.

64 Barch N 253/3, Bl. 27. Knorr v. 29.5.1891, stimmt grundsätzlich zu.

übrigen betrafen die Tirpitz'schen Überlegungen zu der Zeit nicht die Stellung Knorrs als Stationschef, so dass er sich nicht unmittelbar betroffen fühlen musste.

Nach dem Verfassen einer zweiten Denkschrift „Unsere maritim-militärische Fortentwicklung“ konnte Tirpitz dann am 6.4.1891 vor dem Kaiser und einer Anzahl der höheren See- und der Flaggoffiziere seine Vorstellungen vortragen, nachdem die zuvor vom Kaiser an die Runde gestellte Frage zur künftigen Entwicklung der Marine nur unklare Antworten ergeben hatte.⁶⁵ Dabei gehen die Aussagen, wer nach den unbefriedigenden Äußerungen der Admirale an diesem Tag den Anstoß gegeben hat, dass Tirpitz, der in der Runde als Kapitän z. S. einen der niedrigeren Ränge bekleidete, sich zu Wort melden möge, auseinander. Tirpitz selbst nennt Senden-Bibran, den Chef des Marinekabinetts, der ihn zur Wortmeldung animiert habe.⁶⁶

Als Folge von Tirpitz' Auftritt in dieser Admiralsrunde befahl der Kaiser ihn zu mehreren Gesprächen zu sich. In diesen konnte Tirpitz dem Kaiser seine Vorstellungen – der Schwerpunkt der deutschen Marine müsse in der Schlacht in der Nordsee liegen – darlegen. Um die Jahreswende 1891/92 arbeitete Tirpitz eine weitere Denkschrift mit dem Titel „Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte“ aus.⁶⁷ Aufgrund dieser Arbeit wurde Tirpitz nun zu Anfang des Jahres 1892 zum Chef des Stabes des Oberkommandos ernannt mit dem Auftrag, die künftige Flottentaktik zu entwickeln und dem Kaiser darüber regelmäßig Vortrag zu halten.⁶⁸

Von dieser Zeit an bestanden Spannungen zwischen dem OK und dem RMA, bei denen es – neben vielen anderen Themen – um die Frage ging, wer die Vorgaben für den Ausbau der Flotte zu machen berechtigt war. Dabei trug der Anspruch des OK, dass es seine Aufgabe sei, „die intellektuelle Ausbildung der Marine“ voranzutreiben, nicht gerade zum Frieden zwischen den beiden Behörden bei, auch wenn Tirpitz es – zumindest in seinen Erinnerungen – so darstellt, dass er die Leitung der Marine durch den Staatssekretär Hollmann habe anerkennen wollen.⁶⁹ Im Jahr 1895 ging der Kaiser auf das Reizwort der „intellektuellen“ Entwicklung nochmals ein; er schrieb in einer A. C. O. v. 8.3.1895 „... Von einer materiellen Entwicklung durch das Reichs-Marine-Amt und einer intellektuellen Entwicklung durch das Ober-Kommando ist in den Theilungsvorschriften nirgends die Rede ...“.⁷⁰

65 Auszüge aus dieser Denkschrift sind abgdr. In Berghahn/Deist, S. 82 f.

66 Tirpitz, Erinnerungen, S. 40. Salewski in seiner Tirpitzbiographie, S. 35, meint, es sei Knorr gewesen.

67 Barch N 253/3, Bl. 27.

68 Petter, S. 144.

69 Tirpitz, Erinnerungen, S. 44.

70 Franken, Marinekabinett, S. 276.

Hollmann als Staatssekretär bestritt dem OK eine „führende“ Aufgabe; er war der Ansicht, dass das OK dem RMA zuzuarbeiten habe, Anregungen geben dürfe, dass aber organisatorische, taktische und strategische Fragen sowie Bauangelegenheiten der Schiffe in die Kompetenz des RMA fielen.⁷¹ Er berief sich dabei auf die Ordres aus den Jahren ab 1890.

Zwar erreichte das OK eine Ordre des Kaisers vom 17. Mai 1891, in der ihm die Zuständigkeit für die systematische taktische und strategische Entwicklung der Marine zugesprochen wurde, doch waren damit die Streitigkeiten nicht beendet.⁷² Ungeachtet dessen arbeitete Tirpitz konzentriert an der Ausbildung der Flotte, die Manövergepflogenheiten wurden geändert – weg vom Evolutionieren und Fahren ästhetischer Bilder der Formationen – und alle diese Aktivitäten gipfelten schließlich in der Dienstschrift IX vom 16.6.1894, die für die künftige Entwicklung der Marine den Kurs vorgeben sollte. Die Umsetzung der darin formulierten Ziele stieß jedoch erneut auf Schwierigkeiten. Der Staatssekretär, Hollmann, ebenso wie der Kaiser neigten Mitte der 1890er Jahre den Ideen der *jeune école* zu und damit dem Bau von Kreuzern und Torpedoboote. Die aus der Dienstschrift IX abzuleitenden Schiffsanforderungen wurden folglich vom RMA nicht aufgegriffen, vielmehr wurde dort u. a. an den Küstenpanzerschiffen festgehalten und auch über die Art der zu bauenden Kreuzer gab es einen Dissens mit dem OK. Schlimmer noch für das OK war es, dass Hollmann in der Presse verkünden ließ, daß nur das RMA diejenige Behörde sei, die dem Reichstag einen Plan zu Entwicklung der Flotte oder eine besondere Marinevorlage vorlegen könne und so das OK als diejenige Behörde erscheinen mußte, die exorbitante Forderungen gestellt habe und Hollmann habe es mit Rücksicht auf den Reichstag gebremst. Das OK, speziell Knorr, reagierte darauf zunächst nicht, weil er beim Kaiser wegen seiner Vorstellungen über einen ostasiatischen Stützpunkt in Ungnade gefallen war.⁷³

Ab 1895 wurden die Aktivitäten des OK gegen das RMA durch den seit März 1895 das Amt des Kommandierenden Admirals ausübenden Admiral Knorr bestimmt. Hinzu kam, dass nach wie vor noch mehrere enge Mitarbeiter von Tirpitz im OK amtierten, wie v. Ahlefeld, v. Heeringen und Braun.⁷⁴ Wieweit Knorr von diesen Mitarbeitern zu

71 Salewski, Tirpitz, S. 38.

72 Hallmann, S. 120.

73 Hallmann, S. 213. Hallmann, Krügerdepesche, S. 54. Hopman, S. 225: Es handelte sich um den Frieden von Shimonoseki im April 1895, der bei einem Frühstück, das Knorr dem Kaiser gab, erörtert wurde mit der vom Kaiser aufgeworfenen Frage, ob die deutsche Flotte einen erfolgreichen Krieg gegen die japanische führen könnte. Auf die Frage Wilhelms II. an Knorr: „Na, Eduard, was meinen Sie dazu?“ antwortete Knorr „Eure Majestät, da wird es uns wohl so gehen, wie es uns schon öfters gegangen ist. Erst haben wir das Maul voll und dann die Hosen“. Die darauf entstehende peinliche Stille überspielte der Kaiser mit einem Scherzwort.

74 Hallmann, S. 153 f. und 158.

immer neuen Aktivitäten im Sinne der Denkschrift IX gedrängt wurde bzw. sich drängen ließ, ist schwer einzuschätzen, zumal Knorr nicht unbedingt der Mann war, der sich „führen“ ließ. Er galt als Chef des Oberkommandos als energisch, aber auch eigenwillig.⁷⁵ Knorr war zwar nicht unbedingt die treibende Kraft und auch nicht der Ideengeber, aber er deckte diese Arbeiten des OK gegenüber dem Kaiser und hatte auch kein Problem damit, das RMA zu übergehen und sich direkt an Wilhelm II. zu wenden.⁷⁶ Verständlicherweise trug dies nicht zu einem harmonischen Zusammenarbeiten mit dem RMA bei.

Doch sogar, wenn man Knorr guten Willen im Interesse der Sache attestieren möchte, so gab es erhebliche Mängel in seinem Wissen und seinen Führungsqualitäten. So wurde von seinen Mitarbeitern, vor allem von Konteradmiral Diederichs, dem Chef des Stabes, kritisiert, daß seine Gedanken „sich stets – alle Mitarbeiter werden es bezeugen – derart ins Nebelhafte oder in Widersprüche [verloren], daß danach nicht zu arbeiten war“.⁷⁷ Zudem wurde ihm eine oft erstaunliche Unkenntnis über den ganzen neuen Entwicklungsgang unserer Technik und Taktik attestiert und die Tatsache, daß er hartnäckig „an den Vorstellungen seiner Lehr- und Wanderjahre“ festhielt, erleichterte die Zusammenarbeit mit ihm nicht.⁷⁸ Knorr verhielt sich also ähnlich wie beispielsweise Admiral Deinhard und andere altgediente Offiziere, die vor ihm aus genau diesen Gründen ihre Posten verloren hatten.⁷⁹ Aufgrund dieser Schwierigkeiten mit ihm haben offensichtlich dann im Laufe der Zeit frühere enge Mitarbeiter von Tirpitz, wie August v. Heeringen und Otto Braun, das OK verlassen.

Die Streitigkeiten zwischen den beiden obersten Behörden zogen sich, begleitet von vielen wechselseitigen Beschwerden und Anschuldigungen, bis zur Auflösung des OK im Jahre 1899 hin. Es gab einen ständigen Kampf zwischen den beiden obersten Marinebehörden um Kompetenzen. Dieser eskalierte 1896/97 erneut, als Knorr am 21.12.1896 beim Kaiser einen Immediatbericht einreichte, in dem er erneut eine Neuabgrenzung der Geschäftsbereiche von RMA und OK forderte, er „könne unter den bestehenden Verhältnissen die Geschäfte eines Kommandierenden Admirals nicht weiterführen“.⁸⁰ Doch der Kaiser hatte keine Neigung, sich mit der Frage zu befassen und gab den Bericht an Hollmann mit dem Auftrag „Machen Sie es kurz ab, ich habe es satt“. Zu dieser Zeit stand der Kaiser noch hinter Hollmann. Eigentlich war es Sache

75 Lehment, S. 38.

76 Salewski, Tirpitz, S. 43 f. Hallmann, S. 162 und S. 258.

77 Diederichs an Senden v. 9.3.1897, zit. nach Berghahn, S. 87.

78 Diederichs an Senden v. 9.3.1897, zit. nach Berghahn, S. 87.

79 Petter, S. 144, formuliert dies so „Erbarmungslos wurden die Romantiker, die die Fortschritte der Technik nicht auszunutzen wußten, in dem neuen, hohen Seegang untergepflügt“.

80 Hallmann, S. 216.

des Marinekabinetts, auf den Knorr'schen Vorstoß zu antworten. Doch dieses hatte unter dem Kabinettschef v. Senden-Bibran schon sehr viel Zeit und Mühe aufgewendet, die Streitigkeiten beizulegen – ohne nachhaltiges Ergebnis. Die Konflikte schwelten weiter. Knorr gab nicht nach und nahm die Pläne, die die Unterstellung der Garnison Kiautschou unter das RMA vorsahen, zum Anlaß ein Abschiedsgesuch einzureichen.⁸¹ Doch der Kaiser lehnte ab, weil er sich sorgte, die Verabschiedung könne das Zustandekommen des Flottengesetzes gefährden; außerdem hob er die noch bestehende „Frische und Energie“ Knorrs hervor und nannte schließlich das Gefecht vor Havanna als Beleg dafür.⁸² Jedoch stellte er Knorr als Entgegenkommen einen Erholungsurlaub in Aussicht und kündigte an, dass er nach dem Zustandekommen des Flottengesetzes die Spitzenorganisation der Marine zu reorganisieren gedenke.

In dem Immediatbericht vom Dezember 1896 beanspruchte Knorr als Aufgabe „die Verwendung und Gesamtentwicklung der Marine“ zu bestimmen. Dem OK sei, so Knorr, bisher „nur die Anregung und Begutachtung“ von Maßnahmen zugewiesen, die dem RMA oblägen. Knorr beantragte, daß das OK „die Aufgabe [hat] nach dem Willen S. M. des Kaisers die Ziele zur Entwicklung und Verwendung der Marine anzugeben, die Entwicklung der Marine auf militärischem Gebiete sowie ihre Verwendung zu leiten; bei der Entwicklung auf organisatorischem, technischem und nautischem Gebiete mitzuwirken“. Es wundert nicht, dass der seit Juni 1897 im Amt befindliche Staatssekretär Tirpitz, zur Stellungnahme aufgefordert, dem heftig widersprach.⁸³ Bereits Hollmann, als er noch Staatssekretär war, hatte richtig erkannt, dass die Knorrschen Vorschläge zu Lasten der Befugnisse des RMA gehen würden und unterstellte Knorr, er strebe die Wiedervereinigung der beiden Behörden zu einer Admiralität an. Mit dieser Unterstellung schwärzte Hollmann Knorr beim Kaiser an, wobei Knorr zwar der Ansicht war, dass es ein Fehler gewesen war, die Admiralität aufzulösen, aber er akzeptierte zweifellos die Entscheidung des Kaisers. Dieses Bemühen um Klärung der Zuständigkeiten war letztlich vergebens, denn die Streitigkeiten gingen weiter und flammten immer wieder in einer Weise auf, dass mal der Chef des Marinekabinetts, mal der Kaiser schlichtend und ermahnend eingreifen musste.⁸⁴

Bei allen sachlich-fachlichen Aspekten, derentwegen die Verantwortlichen der drei obersten Marinebehörden (das Marinekabinett ist hier noch zu benennen, obwohl es nicht als Behörde betrachtet wurde, sondern als persönliches Büro Wilhelms II.)⁸⁵ –

81 Barch N 578/S, Bl. 2, Knorr an Wilhelm II. v. 1.2.1897.

82 Barch N 578/S, Bl. 6, 31.1.1898

83 Antwort v. 21.1.1897, abgedr. Bei Lehment, S. 105.

84 Siehe dazu eingehend Franken, Marinekabinett, S. 272 ff.

85 Franken, Marinekabinett, S. 27.

in wechselnder personeller Konstellation – immer wieder miteinander in Konflikte kamen, darf nicht übersehen werden, dass es zu erheblichen Anteilen persönliche Eigenschaften waren, die die Probleme eskalieren liessen. Lehment ist zuzustimmen, dass Reibungen bei dem „damals besonders stark ausgeprägten vielfach auf persönlichem Ehrgeiz beruhenden Ressortpartikularismus unausbleiblich waren“.⁸⁶ Im übrigen beteiligten sich an diesen Diskussionen auch andere hochrangige Offiziere, z. T. aus dem Ruhestand heraus, wie beispielsweise KzS Alfred Stenzel, der im April 1896 an Knorr schrieb:

... Könnte man doch ebenso den Chef des Marine-Cabinetts bei Seite schieben! Der würde Ihnen, fürchte ich, noch im Gr. Hauptquartier unbequem werden. Das können Sie aber nur allein machen, indem Sie ein schönes actives Commando für ihn finden. Vorschlagen kann ich leider keines – vielleicht stellvertretender Stationschef in Kiel? oder eine wichtige und ganz geheime diplomatische Mission.⁸⁷

Nach der Ernennung von Tirpitz zum Staatssekretär beruhigten sich die Konflikte zwischen RMA und OK zunächst, denn Tirpitz ging es erst einmal darum, die Flottengesetze auf den Weg zu bringen. So schrieb er im Juni 1897 an Knorr „... Mit Rücksicht auf die Gemeinsamkeit der Interessen des O. K. u. des R. M. A. möchte ich – wenn irgend möglich – grundsätzlich Nichts dieser Art [es geht um die Verwendung verschiedener Stabsoffiziere] an das Kabinett gelangen lassen, was nicht zwischen den beiden Behörden vereinbart ist ...“.⁸⁸ Knorr seinerseits hatte das gleiche Interesse, das Marinekabinett aus dem Verhältnis der beiden obersten Behörden herauszuhalten, wie er im Januar 1898 an Tirpitz schrieb.⁸⁹ Nachdem das erste Flottengesetz im April 1898 auf den Weg gebracht war, brachen jedoch die alten Konflikte zwischen RMA und OK wieder auf, bei denen es sich immer noch um die jeweiligen Kompetenzen handelte. Das RMA bemühte sich nun, ganz im Sinne des Vortrags von Tirpitz vor dem Kaiser am 28.1.1896, alle Gegenstände, die im Grenzbereich zwischen den beiden Behörden lagen, an sich zu ziehen.⁹⁰ Dabei ging es zunächst um die Zuständigkeiten in Übersee, also für die Auslandsschiffe und die Stützpunkte, die Tirpitz für das RMA beanspruchte. Weiterhin

86 Lehment, S. 37.

87 Barch N 578/12, Bl. 130, Stenzel an Knorr v. 6.4.1896.

88 Barch N 578/12, Bl. 140, Tirpitz an Knorr v. 27.6.1897.

89 Franken, Marinekabinett, S. 280 f.; vgl. dazu auch das ausführliche Schreiben Knorrs an Tirpitz v. 30.1.1898 – Barch N 253/39, Bl. 21 ff, in dem Knorr in großer Ausführlichkeit darstellt, inwieweit er aus seiner Sicht als Chef des Oberkommandos alles getan habe, um eine gedeihliche Zusammenarbeit zwischen RMA und OK zu ermöglichen.

90 Die Details dieses Vortrags s. Berghahn/Deist, S. 109 f. Ausserdem stellt die Dienstschrift „Der Admiralstab der Kaiserlichen Marine“ aus dem Jahre 1935 die Konflikte ausführlich dar. Diese Dienstschrift ist abgedruckt in: Admiral Gustav Bachmann, S 939 ff.

bestritt das RMA dem OK die Mitwirkung an der Bauplanung.⁹¹ Dies betrachtete das OK jedoch als seine Domäne; nur die Vertretung der Front könnte nach dem Verständnis des OK entscheiden, welche Schiffe künftig benötigt würden und unter der Verantwortung des RMA zu bauen seien. Dies passte jedoch in gar keinem Fall zu Tirpitz' Vorstellungen, die dem Flottengesetz zugrunde lagen. Der Kommandierende Admiral, also Knorr, war jedoch nicht bereit, sich von dem Politiker Tirpitz einschränken zu lassen. Hinzu dürfte noch gekommen sein, dass Knorr der älteste Offizier der Marine war und trotz seiner Anerkennung der Fähigkeiten von Tirpitz, nicht bereit war, sich dessen Vorstellungen zu beugen. Dies ist umso bemerkenswerter, als Tirpitz und Knorr in ihren Vorstellungen über einige wesentliche Aspekte der künftigen Marine – Bau von Linienschiffen als Schwerpunkt und Vorbereitung auf die entscheidende Seeschlacht – gar nicht so weit auseinander lagen.⁹² Bedingt sicherlich durch die Charaktere beider Offiziere wurden diese Streitigkeiten mit größter Schärfe ausgetragen. Knorr, obwohl er lange im Einsatz in den Kolonien gewesen und ein Verfechter deutschen Kolonialbesitzes war und blieb, vertrat in der Mitte der 90er Jahre, die Ansicht, dass eine große Seeschlacht für Deutschland das anzustrebende Ziel sei und somit eine Schlachtflotte, einzusetzen nahe den heimischen Gewässern, das Gebot der Stunde war. Damit stand er in Übereinstimmung mit der Ansicht seines Vorgängers im Amt, insbesondere jedoch mit dessen Chef des Stabes, Tirpitz, dem nunmehrigen Staatssekretär.⁹³ Knorr machte auch zu Beginn des Dienstantritts von Tirpitz diesem Zugeständnisse, indem er auf die Umsetzung des „Wiesbadener Programm“ verzichtete, an dem er selbst mitgearbeitet hatte.⁹⁴ Doch stand Knorr den Bemühungen von Tirpitz, den Einflussbereich des RMA auszudehnen, skeptisch gegenüber und witterte Gefahren für das Oberkommando. So bestätigte er Tirpitz einen „Überdruck seines Verantwortungsgefühls“.⁹⁵ Wobei dies eher wohlwollend ausgedrückt war, Knorr hätte auch Machthunger sagen können. Einer der Anhänger von Tirpitz, Admiral v. Trotha, versuchte es später positiv zu formulieren „Daß Tirpitz hier [im RMA] mit derselben Energie sich einsetzte und ihm entgegentrete-
tende Widerstände, wenn er keinen anderen Weg sah, mit Rücksichtslosigkeit zur Seite schob, war für ihn Erfordernis der Pflicht“.⁹⁶ Dadurch wurde das Marinekabinett mit hineingezogen, das sich lange, allerdings ohne tragfähiges Ergebnis, bemühte, den Streit zu befrieden. Letztlich musste der Kaiser intervenieren, der zunächst zugunsten des OK entschied, das er als Instrument des kaiserlichen Oberbefehls betrachtete. Nach dem erfolgreichen Zustandekommen des Flottengesetzes jedoch stützte er Tirpitz, obwohl

91 Petter, S. 219.

92 Petter, S. 152.

93 Hallmann, S. 153 f.

94 Petter, S. 175 u. 186.

95 Petter, S. 203.

96 Trotha, Großadmiral, S. 69.

dieser ihm in mancher Beziehung eher unheimlich war. Wilhelm II. soll Tirpitz' Verhalten in diesen Kontroversen in folgender Weise charakterisiert haben: „Tirpitz führte schlagfertig eine scharfe Klinge im Gefecht, spaßte nicht und ließ nicht mit sich spaßen, so daß den Gegnern das Lachen verging.“⁹⁷ Doch auch Knorr hielt mit deutlichen Formulierungen nicht zurück, so, als er in einem dem Kaiser erstatteten Bericht vom 21. Mai 1898 darauf verwies, dass Tirpitz nun entgegengesetzte Positionen als früher vertrat, als er noch nicht Staatssekretär war. Dies brachte Knorr eine Rüge des Kaisers ein:

*In dem Mir erstatteten Berichte ... sind wiederholt Hinweise enthalten auf die Person des Kontre-Admirals Tirpitz. Ich kann es in keiner Weise billigen, daß in einem Berichte, wie Ich ihn durch Meine Ordre vom 5. Mai dieses Jahres gefordert hatte, die Person des Antragstellers mit dem schlichten Gegenstande, über welchen Ich Ihre [i. e. Knorrs] Ansicht hören wollte, in so enge Verbindung gebracht und das persönliche Wirken desselben in früheren Dienststellen, den von ihm in der gegenwärtigen Stellung vertretenen Ansichten gegenüber gestellt wird. Dazu lag um so weniger Veranlassung vor als der gegenwärtige Staatssekretär in seinem früheren Wirkungskreise keine leitende, sondern eine beratende Stellung inne hatte.*⁹⁸

Statt auf die inhaltliche Seite einzugehen, wurde Knorrs Vorstoß mit formalen Argumenten zurückgewiesen – es dürfte der Kabinettschef gewesen sein, der dies zustande gebracht hat. Tirpitz selbst reagierte auf das Schreiben Knorrs vom 21.5. dergestalt, dass er zu dem Schreiben vermerkte: „Die Tendenz des ganzen Schriftstücks läuft darauf hinaus, mich persönlich beim Offizierkorps herabzusetzen.“⁹⁹

2. Als Beispiel für die Streitigkeiten über das Unterlassen der notwendigen Berichtspflichten lassen sich die Werftrapporte anführen, die das RMA dem OK teilweise vorenthielt, nachdem letzteres einen Antrag an das RMA gestellt hatte, durch den das RMA sich in seinem Zuständigkeitsbereich getroffen fühlte.¹⁰⁰ Berichte über die Einsätze der Auslandsschiffe an das RMA gehörten ebenso dazu.¹⁰¹

3. Die Erstellung bzw. Aktualisierung des Exerzierreglements¹⁰² für die Flotte stellte einen weiteren Streitpunkt zwischen RMA und OK dar. 1890 wurde Knorr vom Kaiser zum Präses einer Kommission ernannt, die das bisherige Reglement umarbeiten und an

97 Zitiert nach Kaulisch, S. 93.

98 Barch N 578/5, Bl. 10, A. C. O. v. 20.6.1898.

99 Barch N 253/39, Bl. 78.

100 Franken, Marinekabinett, S. 275. Kelly, S. 99.

101 Franken, Marinekabinett, S. 276.

102 Max Foss, Marinekunde, S. 293 ff, beschreibt ausführlich mit Skizzen, welche Regelungen ein Exerzierreglement enthält. Ebenso: Werner, Der Seekrieg, S. 105 ff.

die neuen Gegebenheiten anpassen sollte.¹⁰³ Mitglieder dieser Kommission sollten neben Knorr Vizeadmiral Deinhard, Kontreadmiral Karcher, KzS Barandon, KzS Bendemann und KzS Prinz Heinrich werden, jeweils aufgrund ihrer jeweiligen Funktion, abgesehen von Prinz Heinrich. Doch bereits im September 1891 wurde die Kommission vom Kaiser wieder aufgelöst, verbunden mit anerkennenden Worten für Knorr.¹⁰⁴ Nun sollte das Kommando der Manöverflotte, Vizeadmiral Deinhard, die Arbeit weiter führen und zum Erfolg bringen. 1893 wurde im Oberkommando, unter wesentlicher Anleitung durch den Chef des Stabes, Tirpitz, ein Entwurf für das neue Reglement erstellt, wobei es nur ein „Entwurf“ sein durfte, denn „das Reichsmarineamt duldete in schärfster Eifersucht keine Herausgabe eines ‚Reglements‘ durch das Oberkommando“.¹⁰⁵ Diesen Vorschlägen widersprach das RMA, doch im Oktober 1893 entschied der Kaiser, dass das Reglement Sache des OK sei, womit die Angelegenheit endgültig entschieden war.¹⁰⁶ Inhaltlich war das neue Exerzierreglement eine Abkehr von den früheren Regelungen, bei denen es zu einem großen Teil, wie Tirpitz es in seinen Erinnerungen schreibt, um Evolutionieren und das Fahren mehr oder weniger ästhetischer Figuren ging, bei dem die Zielrichtung – der Kampf gegen einen Gegner – so ziemlich außer acht blieb.

4. Hinsichtlich der Dauer der Indiensthaltung der Flotte war es Tradition, die Schiffe – jedenfalls diejenigen, die in der Heimat eingesetzt werden sollten – über die Wintermonate außer Dienst zu stellen und erst wieder im Frühjahr mit ihnen die Schiffsverbände zu bilden, die dann von der Einzelschiffsausbildung über die Divisions- und Geschwaderausbildung schließlich zur Manöverflotte vereinigt wurden, um dann verschiedene taktische Lagen durchzuspielen und so Erfahrungen zu sammeln. Die dauernde Indiensthaltung durchzusetzen war 1892 das Verdienst von Tirpitz,¹⁰⁷ doch wurde auch von anderen hochrangigen Seeoffizieren die Außerdienststellung der Schiffe nach Beendigung der Herbstmanöver zu Recht als Relikt aus der Segelschiffszeit angesehen.¹⁰⁸

5. Das RMA beanspruchte, nachdem Tirpitz Staatssekretär geworden war, die Zuständigkeit für die Auslandsschiffe und überseeischen Stützpunkte. In einem Immediatbericht vom 24.4.1898 legte Tirpitz dem Kaiser dar, warum das RMA die richtige Stelle für diese Zuständigkeit sei.¹⁰⁹ Darin führt er u. a. an, dass der größte Teil der Differenzen des RMA mit dem OK auf dem Gebiete der Verwendung der Auslandsschiffe beste-

103 Barch N 578/6, Bl. 21, Wilhelm II. an Knorr v. 28.6.1890.

104 Barch N 578/6, Bl. 22, v. 21.9.1891.

105 Bachmann, S. 453. Tirpitz, Erinnerungen, S. 44 ff.

106 Franken, Marinekabinett, S. 275.

107 Tirpitz, Erinnerungen, S. 44.

108 Bachmann, S. 263.

109 Der Immediatbericht ist abgedruckt in Lehment, Urkundenanhang Nr. VIII, S. 118 f.

he, die folglich dadurch beendet werden könnten, wenn dieses Aufgabengebiet in einer Hand, nämlich der des Staatssekretärs des RMA vereinigt werden würden. Es wundert nicht, dass Knorr als Chef des OK sich gegen dieses Ansinnen heftig zu Wehr setzte. Zum einen befürchtete er eine erhebliche Einbuße seiner Macht, zum anderen dürfte er sich in Fragen des Auslandseinsatzes der Marine als ein Offizier, der viele Jahre in leitender Position für das Reich in den Kolonien tätig gewesen war, als der kompetentere betrachtet haben. Gerade an diesem Sachverhalt schaukelten sich die Streitigkeiten im Laufe des Jahres so hoch, zumal sich beide Offiziere in Wortwahl und Heftigkeit nicht nachstanden, dass sich Wilhelm II. zum Handeln genötigt sah. Nach längerem Zögern entschied er im März 1899 gegen das OK und gegen Knorr, der daraufhin, aber auch, weil er sich vom Kaiser vernachlässigt und blosgestellt fühlte, umgehend seinen Abschied einreichte.¹¹⁰

6. Dissens gab es, nachdem Tirpitz Staatssekretär geworden war, auch auf dem Gebiete der Bauplanung und der Schiffskonstruktionen. Die Vorstellung, dass das OK die Anforderungen an Art und Ausführung der Schiffe zu bestimmen und das RMA dies als Vorgabe für sich zu betrachten habe, wurde von Tirpitz keineswegs geteilt. So befahl er, „den Anspruch des OK auf Mitwirkung an der Bauplanung einfach zu ignorieren und die Front mit der Vorlage vor vollendete Tatsachen zu stellen“.¹¹¹ Es wundert nicht, dass Knorr hiergegen heftig protestierte.

Einen weiteren Dissens gab es im Sommer 1894 über die Kaliberfrage der schweren Artillerie, wobei die Frage einer Verminderung des Kalibers der schweren Schiffsartillerie von 28 cm¹¹² auf 24 cm für die nächsten Neubauten zunächst weder vom RMA noch vom OK aufgeworfen worden war. Vielmehr war es der Geschwaderchef, Vizeadmiral Koester, der im Beisein des Kaisers für die Verringerung plädierte. Er ließ sich dabei von der Vorstellung leiten, dass Schnellfeuergeschütze mit geringerem Kaliber in einer Schlacht dem langsamer feuernenden höheren Kaliber vorzuziehen wären. Diesem Gedankengang folgte der Kaiser, der Staatssekretär Hollmann sprach nicht dagegen, aber ganz offensichtlich auch nicht der Kommandierende Admiral, v. d. Goltz, nachdem das OK zur Stellungnahme aufgefordert worden war.¹¹³

Die Kaliberfrage wiederholte sich bei den Vorbereitungen für den Etat 1896/97. Das OK unter Knorr forderte zunächst mindestens das Kaliber 28 cm für die schweren Schiffsgeschütze. Doch Knorr ließ sich von seinen Mitarbeitern überreden, die zunächst hohen Anforderungen zu reduzieren und, nachdem ein Schießversuch auf dem

110 Bachmann beschreibt diese Vorgänge als Augenzeuge sehr anschaulich, S. 483 ff.

111 Petter, S. 219.

112 Wie bei den 4 Schiffen der „Brandenburg“-Klasse

113 Hallmann, 142 und 212.

Kruppschen Schießplatz in Meppen durchgeführt worden war, entschied der Kaiser sich für das von Krupp neu entwickelte 24 cm Geschütz. Knorr protestierte jedoch nicht mit der notwendigen Bestimmtheit gegen diese Entscheidung und „erntete die Folgen seines kritiklosen Handelns nach momentanen Eingebungen und seines Mangels an Sachkenntnis“, obwohl er über das Ergebnis höchst unzufrieden war.¹¹⁴ Tirpitz, zu der Zeit in Ostasien, musste diese Entscheidung beim Amtsantritt als Staatssekretär als gegeben hinnehmen.

7. Ein Eindruck von den Diskussionen über die Typenfrage lässt sich dem Protokoll entnehmen, das KzS v. Ahlefeld über eine Besprechung zwischen RMA, vertreten durch Hollmann, und dem OK, vertreten durch Knorr und Ahlefeld, am 14.8.1895 aufsetzte.¹¹⁵ Knorr kritisierte das taktierende, planlos wirkende und nicht zu den gewünschten Erfolgen führende Verhalten Hollmanns gegenüber dem Reichstag und verlangte stattdessen, dies entsprach seinem Denken und Wesen eher als das Hollmann'sche Taktieren, sich auf den Standpunkt des Fachmanns zu stellen „Dies und das halte ich für das allein Richtige; dafür, dass es das Richtige ist, muß Ihnen meine (des Staatssekretärs) Autorität genügen.“¹¹⁶ Ihm war Taktieren fremd, sogar wenn er durch seine direkte Art manchen seiner Gesprächspartner verprellt haben dürfte. Auch dem Kaiser gegenüber verhielt er sich ähnlich, was ihm nicht selten dessen Unmut einbrachte.

Anfang Oktober 1895 bat Knorr das RMA um die Mitteilung der neuen Etatforderungen, erhielt sie jedoch erst Ende Oktober, ohne jede Begründung dafür, warum die Wünsche und Vorschläge des OK nicht berücksichtigt worden waren. Knorr reklamierte bei Hollmann, dass er nicht angehört worden sei und „er müsse annehmen, dass man seine Berechtigung zur Mitwirkung in dieser Frage nicht anerkenne“, weshalb er sich daraufhin am 28. November mit einem Immediatbericht an den Kaiser wandte, anliegend den „Entwurf eines Planes für die Erneuerung bzw. Ergänzung des Flottenmaterials“, der inhaltlich den in der Dienstschrift IX geforderten Bauten entsprach.¹¹⁷ Diesen Entwurf erhielt Tirpitz vom Kaiser übersandt mit der Aufforderung, dazu Stellung zu nehmen.¹¹⁸ Dies sollte jedoch so geschehen, dass das Oberkommando nicht darüber informiert werden sollte. Tirpitz stimmte dem Entwurf in seiner Stellungnahme vom 3.1.1896 zu. Außer der einen oder anderen Kleinigkeit, die er geändert wissen wollte, verwies er darauf „Es sei ein grundsätzlicher Bruch mit dem bisherigen Standpunkt des Reichsmarineamts dem Reichstage gegenüber erforderlich, das eingehend begründete

114 Hallmann, S. 204

115 Abgedruckt in Hallmann, S. 154 ff.

116 Kehr, S. 52.

117 Siehe die Details bei Hallmann, S. 158 ff. Hallmann, Krügerdepesche, S. 31.

118 Deist, Flottenpolitik, S. 52. Hallmann, Krügerdepesche, S. 33 f.

Gesamtbedürfnis müsse rückhaltlos ausgesprochen werden“.¹¹⁹ Am 18.12.1895 wurde die sog. Z[ukunfts]-Kommission¹²⁰ gebildet, bestehend aus Knorr, Konteradmiral Büchsel und KzS Fischel, mit dem Auftrag, einen Flottenbauplan zu erarbeiten. Die Zahl der darin vorgesehenen Linienschiffe entsprach den Wünschen des OK, bei den kleinen Kreuzern orientierte sich der Flottenplan an den Vorstellungen des RMA und insbesondere den Wünschen des Kaisers. Der gegen die Zahl und Art der Kreuzer eingelegte Protest Knorrs blieb erfolglos.¹²¹ Das finanzielle Gesamtvolumen war jedoch so hoch, dass der Staatssekretär es für aussichtslos hielt, diesen Plan dem Reichstag zu präsentieren. Auf seine Remonstration beim Kaiser hin, schloß dieser sich seinen Bedenken an, womit das OK sich wiederum mit seinen Vorstellungen nicht hatte durchsetzen können.¹²² Im OK führte dieses Scheitern zu gedrückter Stimmung. Aus dem Kreise der Seeoffiziere, die an Tirpitz schrieben, erklang „daß der Kommandierende Admiral und sein derzeitiger Chef des Stabes ... für eine weitschauende Marinepolitik nicht befähigt [seien]“.¹²³

8. Sehr früh nach Tirpitz' Antritt als Staatssekretär hatte das OK bereits auf die Zuständigkeit für die Pressearbeit verzichtet, nachdem das RMA die „Nachrichtenabteilung“ ins Leben gerufen hatte.¹²⁴ Dies geschah, obwohl das OK bereits 1894 die seinerzeit vor allem vom RMA betriebene Pressearbeit an sich gezogen hatte – auf Betreiben von Tirpitz, der als Chef des Stabes des OK die Bedeutung der Pressearbeit für die Entwicklung der Marine erkannt hatte.¹²⁵ Als Staatssekretär war er erfolgreich, und in diesem Fall wohl ohne große Konflikte mit dem OK, als er die Pressearbeit für die Marine als zum Aufgabenbereich des RMA gehörend beanspruchte. Dieses Vorgehen zeigt jedoch ein typisches Beispiel für Tirpitz' Einstellung, jeweils zu der Behörde, in der er maßgeblich tätig war oder sogar deren Chef er war, die ihm wichtig erscheinenden Aufgaben und Kompetenzen zu ziehen.

Wenn man sich die erbitterten Streitigkeiten zwischen Knorr als Kommandierendem Admiral und Tirpitz als Staatssekretär vor Augen führt, ist schwer nachzuvollziehen, dass beide Offiziere in ihren Anschauungen über die Zukunft der Marine in wesentlichen Teilen übereinstimmten. Diese Übereinstimmung bestätigt Knorr in seinen Erinnerungen. Doch schränkt er im Hinblick auf seine Beurteilung des Charakters von Tirpitz ein:

119 Hallmann, Krügerdepesche, S. 37. Die Stellungnahme ist im Auszug abgedr. In Berghahn/Deist, S. 105.

120 Auch Ziel-Kommission genannt.

121 Hallmann, Krügerdepesche, S. 46.

122 Hallmann, S. 210.

123 Hallmann, Krügerdepesche, S. 55.

124 Kehr, S. 94.

125 Petter, S. 189, Deist, S. 32, S. 63 f und S. 84 f, Kelly, S. 99.

Es war aber seine [Tirpitz'] Art, nicht sein ganzes Können und Wissen der zeitigen Dienststelle zur Verfügung zu stellen; er benutzte die ihm als Chef des Stabes zur Verfügung stehenden Kräfte und Mittel um den Stoff zu sammeln, mit dem er dann persönlich bei späterer geeigneter Gelegenheit hervortrat. Diese Art, seine Vorschläge und Gedanken zu Verbesserungen, die er in Ausnutzung seiner Dienststellung und ohne Wissen des Vorgesetzten sich verschaffte, ausserhalb des gewöhnlichen Dienstweges und gewissermassen privatim vorzubringen, war mir sehr unsympathisch. Das Hintenherum lag aber in seiner Natur und diente seinem lebhaften Ehrgeiz. Andererseits verdient sein Wissen und sein Fleiss alle Anerkennung, die ihm auch nicht versagt blieb ... Die Teilung der Admiralität in R. M. A. und Oberkommando hatte ich sehr bedauert, weil ich die Reibungen zwischen den beiden obersten Behörden von früher kannte und die geringe Grösse der Marine sie damals keineswegs nötig machte. Tirpitz war derselben Ansicht. Im Jahre 1895 war er ein glühender Verteidiger der Teilung geworden, um 1898 als Staatssekretär d. R. M. A. schon wieder die Zerstückelung des Oberkommandos mit denselben Gründen zu vertreten, die ich ihm gegenüber 1890 für die Beibehaltung der Admiralität angeführt hatte. Es wurde ihm nie schwer seinen sachlichen Standpunkt preiszugeben, wenn es persönliche Belange forderten.¹²⁶

In seinen Erinnerungen erwähnt Knorr dann noch eine von ihm verfasste Denkschrift im Zusammenhang mit den von Caprivi als Chef der Admiralität gestellten 12 Fragen, die, wie er schreibt, nach seinem Abgang im Admiralstab lag, aber wohl nicht zugänglich war. Knorr bemerkt dazu „... nach dem Wenigen, das ich darüber erfuhr war der Grund für diese sonderbare Behandlung der Sache vermutlich der, dass der als Staatssekretär in starken Gegensatz zu mir getretene Admiral v. Tirpitz s. Zt. kritische Bemerkungen dazu gemacht hatte, die sich schliesslich als unrichtig erwiesen und ihn blozustellen geeignet waren. Diese Blossstellung sollte durch die Geheimhaltung verhindert werden.“¹²⁷

Nachdem Tirpitz, um die Macht des RMA auszubauen, erfolgreich die Auflösung des OK beim Kaiser betrieben hatte, die im März 1899 vollzogen wurde, stand nun für Knorr die Stellung zur Disposition und damit die Verabschiedung an. In der ACO vom 7. März 1899 wurde Knorr darüber informiert, wobei seine Verdienste nochmals hervorgehoben wurden „Sie haben als Kommandierender Admiral ebenso wie in Ihren frü-

126 N 578/ 5, Erinnerungen. Über die persönlichen Eigenschaften von Tirpitz gab es auch später immer wieder Äusserungen. So schrieb Lothar Persius, einer der schärfsten Kritiker, über Tirpitz' Abgang: „Die Begierde, überall zu herrschen, hat Herrn v. Tirpitz viele Feinde, auch unter den höchsten Seeoffizieren gemacht. Nach seinem Abgang habe ich manche aktive Admirale in Ausdrücken über ihn sprechen hören, die sich der Wiedergabe entziehen. Auch solche, die als seine Freunde und Schützlinge galten, äusserten sich recht scharf über seinen ungesunden persönlichen Ehrgeiz, seinen Egoismus u. a. m.“, in: Persius, Die Tirpitz-Legende, S. 17.

127 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 532.

heren Stellungen, im Kriege wie im Frieden, stets Vortreffliches geleistet und sich Meine vollste Zufriedenheit erworben. Mit dankbarem Herzen erkenne Ich an, wie Sie dem Offizierkorps Meiner Marine allezeit ein leuchtendes Beispiel ritterlicher Gesinnung und treuester Pflichterfüllung waren“.¹²⁸ Als besondere Ehrung verfügte der Kaiser die á la suite Stellung des Seeoffizierkorps.

Das Verhältnis der beiden Admirale war nach dem Abgang Knorrs in den Ruhestand in den Folgejahren wohl eher formal und korrekt, es gibt keine Hinweise auf ein in irgendeiner Weise persönlicheres Verhältnis. Im Nachlass von Tirpitz finden sich telegraphische Glückwünsche des Ehepaars Knorr an Tirpitz zu dessen Geburtstag im Jahre 1916 und zum 50jährigen Dienstjubiläum des Großadmirals, auf die dieser jeweils persönlich geantwortet hat.¹²⁹ Das Verhältnis war zu der Zeit, als Tirpitz Chef des Stabes der Ostseestation und dann Chef des Stabes des OK war, wohl noch deutlich besser, wie sich einem Brief von Knorr an Tirpitz vom 4.4.1896 entnehmen lässt, in dem Knorr Tirpitz zu dessen Kommandierung als Chef des Kreuzergeschwaders gratuliert und es bedauert, sich nicht persönlich von ihm verabschieden zu können.¹³⁰ Festzuhalten ist, dass Tirpitz in seinen Erinnerungen Knorr an keiner Stelle namentlich erwähnt, allenfalls am Rande die Konflikte zwischen RMA und OK zur Sprache kommen. Er rechtfertigt sein erfolgreiches Bestreben, das OK 1899 aufzulösen nur lapidar mit den Kontroversen um die Zuständigkeit der Auslandsschiffe, über die er mit dem OK in Zwist geraten war und die vom Kaiser verlangte Zuständigkeit für diese Schiffe zunächst nicht durchsetzen konnte.¹³¹

Nachdem im Vorhergehenden in aller Kürze die Konflikte zwischen dem RMA und dem OK unter eher sachlich-fachlichen Gesichtspunkten dargestellt wurden, soll nun abschließend noch ein Blick auf die Persönlichkeit Knorrs geworfen werden. Er war unstreitig einer der profiliertesten Offiziere der Kaiserlichen Marine in der ganzen Widersprüchlichkeit, wie er von Vorgesetzten, Kameraden aus seinen Altersjahrgängen sowie den jüngeren Offizieren gesehen wurde. Es gibt, gerade aus seiner Tätigkeit in den Kolonien, auch die eine oder andere Charakterisierung aus dem Mund von Zivilisten. Bei allem dem muss jedoch auch die Persönlichkeit derjenigen Menschen beachtet werden, die Knorr beurteilten.

Von Knorr sind nur wenige dienstliche Beurteilungen überliefert und zwar ab dem Jahre 1889; das hängt damit zusammen, dass erst ab diesem Jahr das Marinekabinett seine Tätigkeit aufnahm und die Beurteilungen der Seeoffiziere dort gesammelt wurden und

128 Barch NS78/5, Bl. 12, A. C. O. v. 7.3.1899.

129 Barch N 253/254, Bl. 143 und 144.

130 Barch N 253/408, Bl. 15 ff.

131 Tirpitz, Erinnerungen, S. 121 f.

als Bestandteile der Marineakten überliefert sind.¹³² Diese Beurteilungen beziehen sich auf die für Knorr vom Marinekabinett vorgesehene Verwendung ab dem Jahre 1890 bis zum Jahr 1895 als Stationschef.¹³³ Sie stammen aus der Feder von Admiral Freiherr v. d. Goltz, der ab Januar 1889 Kommandierender Admiral und zuvor stellvertretender Chef der Admiralität war. Knorr äussert sich in seinen Erinnerungen nicht weiter über seinen dienstälteren Kameraden und Vorgesetzten, mit dem er in seiner Laufbahn verschiedentlich zu tun hatte. Er erwähnt lediglich, dass v. d. Goltz, damals Kapitänleutnant, 1867 sein Nachfolger als I. Offizier auf „Thetis“ unter dem Kommando des Kapitäns zur See v. Bothwell, wurde und dass er „sehr viel gefügiger“ im Verhältnis zu dem Kommandanten war, als Knorr selbst. Knorr sah Bothwell höchst kritisch „Von dem glücklicherweise verhältnismässig kleinen Kreis unwürdiger Charaktere unter den damaligen älteren Offizieren war dieser Herr wohl der unwürdigste. Er war aber wahrscheinlich in dieser Beziehung mehr das Erzeugnis seiner Frau, einer üppigen schönen Brünnetten, der ältesten der beiden Töchter des Komponisten Löwe“.¹³⁴

Auch wenn dienstliche Beurteilungen Knorrs aus den Jahren vor 1889 nicht überliefert sind, kann man davon ausgehen, dass seine charakterlichen und Wesensgrundzüge über die Jahre, seit er als junger Offizier tätig war, sich nicht oder nicht wesentlich verändert haben, im Gegenteil mit zunehmendem Alter noch schärfer hervortraten. Eine „Milde des Alters“ kann ihm wohl eher nicht zugestanden werden, obwohl allgemein sein „wohlwollendes Wesen“ hervorgehoben wurde. Dabei war sich Knorr seines cholertischen Charakters durchaus bewusst.¹³⁵ Aus den Jahren vor 1889 kann, um sich einen Eindruck von Knorrs Person zu machen, auf Äußerungen von Kameraden seiner Jahrgänge zurückgegriffen werden, sowie insbesondere auf seinen Schriftwechsel mit dem ersten Chef der Admiralität, Albrecht v. Stosch. Zu diesem hatte er ein vertrauensvolles Verhältnis, was sich in den überlieferten Briefen von Stosch an Knorr zeigt, die sich im Knorr'schen Nachlass befinden. Dass diese Briefe seines Vorgesetzten von Knorr aufgehoben wurden – ebenso wie die ihm erteilten Rügen – zeugt von einer gewissen persönlichen Souveränität. Knorr hat diese Briefe sicherlich nicht deshalb aufgehoben, um zu zeigen, dass er trotz einiger Mängel doch noch am Ende seines Berufslebens den höchsten für ihn erreichbaren Dienstrang erreicht hatte, denn das konnte er zur Zeit der Entstehung dieses Briefwechsels mit Stosch nicht wissen. Soweit sich aus dem überlieferten Schriftwechsel über Rügen wegen Fehlbehandlung Untergebener etwas entnehmen lässt, ging es in der Regel um relativ belanglose Sachverhalte, bei denen sich Knorr zu einem zu unbeherrschten Verhalten hatte hinreissen lassen. Der 22 Jahre ältere und

132 Kaiserliche Marine. Qualifikationsberichte, hier Band 2.

133 Franken, Marinekabinett, S. 115.

134 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 175.

135 Knorr, Lebenserinnerungen, S. 352.

lebenserfahrene Stosch, dem der Ruf anhaftete, in seinem Wesen „scharf wie gehacktes Eisen“ zu sein,¹³⁶ zeigte ich Knorr gegenüber zwar bestimmt, wenn er dessen Verhalten mißbilligte, zugleich aber konstruktiv und wies ihm Wege zu einem angemessenen Verhalten.¹³⁷ Wobei diese Führung Knorrs durch Stosch nicht nur bei Konflikten mit

136 Tirpitz, Erinnerungen, S. 17.

137 N 578/ 4, Bl. 47. Stosch an Knorr vom 8.11.1874: „... Zu der Klage des Witzel, er könne es in Folge Ihrer Behandlung pp nicht aushalten, möchte ich einige ganz vertrauliche Worte an Sie richten. ... Seien Sie mir nicht böse über diesen Brief, sondern sehen Sie in demselben nur den Ausdruck meiner Zuneigung zu Ihnen u. des Wunsches, daß es Ihnen gut geht; daß Sie an Bord sich in vollem Besitz der inneren Anerkennung ihrer Untergebenen befinden. Werfen Sie den Brief ins Feuer und antworten mir gar nicht darauf. Bl. 50, Stosch an Knorr v. 30.5.1876: „Aus Euer Hochwohlgeboren Bericht v. 13. März d.J. ... ersah ich zu meinem Bedauern, daß die Beschwerde des Capitän-Lieutnants von Kyckbusch über die gegen ihn gebrauchten Worte „Es scheint ja vorn alles absichtlich falsch gemacht zu werden“ und über die Art wie diese Äusserung gemacht wurde, eine begründete war. Ich muß deshalb Euer Hochwohlgeboren mein Mißfallen aussprechen, daß Sie gegen einen Offizier so verletzende Worte vor der gesamten Besatzung gebraucht haben, umso mehr, als dieser Offizier im Uebrigen von Ihnen das Anerkenntnis des Dienstefers erhalten hat. Auch kann ich nicht umhin Ihnen mein Befremden darüber auszusprechen, daß Sie die in der Erregung gebrauchten Worte, deren Verletzendes Ihnen bei ruhigem Blut klar werden müßte, nicht durch eine freie Erklärung dem von Kyckbusch gegenüber zurückgenommen haben. Durch ein solches Verfahren hätten Sie als Mann und als Vorgesetzter gewonnen und würden sich und dem Untergebenen das bittere Gefühl, welches der Austrag einer Beschwerde immer im Gefolge hat, erspart haben. Der Capitainlieutenant von Kyckbusch ist direct von der Erledigung seiner Beschwerde in Kenntniß gesetzt“. Bl. 51, Stosch an Knorr v. 1.11.1877: „Aus der Untersuchung, welche in Folge Euer Hochwohlgeborenen Meldung an das Stations-Commando in Kiel vom 13. August wider den Capitain-Lieutenant v. Kyckbusch eingeleitet worden ist, habe ich ersehen, daß die von diesem Offizier gegen Sie über die Handhabung der Disciplin und des Dienstes an Bord S. M. S. „Hertha“ ausgesprochene Anschuldigung auf subjektiver Anschauung beruht und der Begründung auf Thatsachen entbehrt. Ich habe aber auch aus der Untersuchung die Überzeugung gewonnen, daß jener Offizier in seinem Ausspruch selbst keine Insubordination begangen wollte [Randbemerkung von Knorr: Ich glaube es nicht], sondern nur den Gefühlen eines langverhaltenen Grolls Ausdruck gab und damit eine straffällige Achtungsverletzung und Beleidigung seines Vorgesetzten beging. Das weitere Verfahren in der Sache steht dem betreffenden Stationschef, Contre Admiral Werner, zu. Der g. v. Kyckbusch hat mir durch seine Aussagen bewiesen, daß er von der Handhabung der Disziplin keinen Begriff hat, daß er die Pflicht, ... der Disziplin sich mit seiner Person einzusetzen; er hat sich allein leiten lassen durch den Blick nach Oben und nach Unten und ist, das Gefühl eigener Kraft, welches allein den Vorgesetzten [?] macht, fehlt ihm anscheinend noch ganz. Aber ich muß Ihnen aussprechen, daß dieses Gefühl eigener Kraft in einem Maße zum Ausdruck gekommen ist, welches zerstörend auf Ihre Stellung als Vorgesetzter eingewirkt hat. Ich habe schon wiederholt ausgesprochen, daß die Grundlage einer guten Disciplin in der Sorge des Vorgesetzten für die Untergebenen liegt; [Randbemerkung Knorr: Habe ich stets beachtet] Diese Sorge besteht nun nicht allein in dem Mühen für das körperliche, sondern auch für das geistige Wohl und in letzterer Beziehung umso mehr, je höher der Untergebene steht. Die Achtung, welche der Commandant dem ersten Offizier verweigert [?] ist ein notwendiges Lebenselement für ihr Verhältnis und der Maßstab der sittlichen Höhe des Dienstverkehrs am Land. Dieser Standpunkt hat Euer Hochwohlgeboren gefehlt, wie ich schon bei anderer Gelegenheit angedeutet habe; die Sorge um Ihre Person und um Ihre Wünsche hat Sie die anderen vergessen lassen. [Anmerkung Knorr: Ist