

# 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.“<sup>1</sup> Auch Heiko Herold benennt die fehlende Biographie als Desiderat im Zusammenhang mit seiner Untersuchung über das Kreuzergeschwader 1885–1901.<sup>2</sup>

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.“<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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 Hoffmann<sup>5</sup> oder Äusserungen von Gustav Freiherr von Senden-Bibran,<sup>6</sup> dem Chef des Marinekabinetts, jedoch auch diejenigen der jüngeren, wie Gustav Bachmann,<sup>7</sup> Reinhard Scheer<sup>8</sup> oder Albert Hopman<sup>9</sup>, 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.<sup>10</sup>

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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> Er lebte danach in Tokio, wo er bereits vor dem I. Weltkrieg als Marineattaché tätig gewesen war, mit der Berufsbezeichnung „Vertretungen“ ohne nähere Spezifizierung.<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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](https://de.wikipedia.org/wiki/Wolfram_von_Knorr), Stand vom 8.3.2023

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

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

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

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,<sup>16</sup> wohin gegen seine sprachliche Ausdrucksfähigkeit gut war.<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup>

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 Seeoffizierkrp 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 drittjüngste Kind.

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

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

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

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

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

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

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

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

Am 29.7. verlies „Danzig“ Madeira, steuerte auf die afrikanische Küste zu und von dort nach Gibraltar. Seine Eindrücke von Gibraltar fasste Knorr so zusammen: „Hier beschlich mich wiederum das Gefühl des Neides gegenüber der Macht Englands“. Anfang August verliess das Schiff Gibraltar und steuerte südöstlich in Richtung auf die afrikanische Küste, wobei der Besatzung das Ziel und die Absicht des Prinzen Adalbert jedoch verborgen blieb. Den Hintergrund bildete die im Dezember 1852 stattgehabte Plünderung der preußischen Handelsbrigg „Flora“ an der marokkanischen Küste durch Kabylen bei Kap Tres Forcas, bei der ein Besatzungsmitglied getötet worden war.<sup>20</sup> 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 Kursbesten 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.<sup>21</sup> 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.