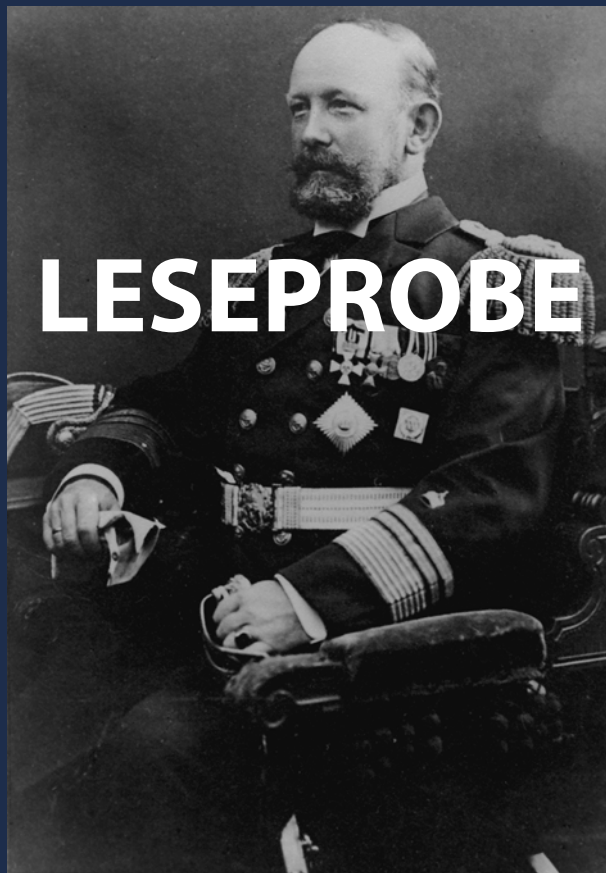


Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte

Klaus Franken

Vizeadmiral Karl Galster

Ein Kritiker des Schlachtflottenbaus
der Kaiserlichen Marine



Inhaltsverzeichnis

Geleitwort zur Schriftenreihe	9
Vorwort	11
EINLEITUNG	13
STAND DER FORSCHUNG	16
QUELLENLAGE	17
FAMILIE	20
LEBENS LAUF UND MILITÄRISCHER WERDEGANG	21
Marineakademie	28
Adjutant des Inspektors der Marineartillerie	31
I. Offizier	32
Kommandeur der II. Matrosenartillerieabteilung	32
Lehrer an der Marineschule und -akademie	33
Kommandant von MARS	35
Kommandant von KURFÜRST FRIEDRICH WILHELM	38
Inspekteur der Marineartillerie	39
VERABSCHIEDUNG UND RUHESTAND	46
SCHRIFTSTELLERISCHE TÄTIGKEIT BIS ZUR VERABSCHIEDUNG 1907	48
SCHRIFTSTELLERISCHE TÄTIGKEIT NACH DER VERABSCHIEDUNG 1907 BIS 1910	49
Diskussion um die Flottenpolitik ab 1906	49
Die ersten drei Broschüren Galsters	51
„Welche Seekriegs-Rüstung braucht Deutschland?“	53
Galsters Themen	56
Worin bestehen Deutschlands Seeinteressen? Kampf mit England „um“ die Seeherrschaft oder Kampf „gegen“ Englands Seeherrschaft und die Aufgabe der deutschen Schlachtflotte	56
Aufrechterhaltung der Zufuhr von und nach Deutschland über die Nordsee	58

Die geographische Lage Deutschlands sowie die Konzeption seiner Flotte verhindern, dass die Schlachtflotte Englands Versorgung über See gefährden oder gar unterbinden kann	59
Die Kosten für die Schlachtflotte sind sehr hoch und müssen gesenkt werden	59
Mittel und Konzeption des „Kleinkrieges“ sind in Deutschland bis 1907 nicht in genügendem Maße berücksichtigt	60
Die Förderung der U-Boote als einer zukunftsächtigen Waffe ist unzureichend, gerade auch im Vergleich mit England und Frankreich	60
Verständigung mit England	61
Wider die Flottenpropaganda	63
Reaktionen auf die Veröffentlichungen Galsters	65
Galster, Abgeordnete der linksliberalen Parteien und die Beratung der 2. Novelle zum Flottengesetz	73
Galsters Veröffentlichungen und das Marinekabinett	76
Bülow und die Vorschläge Galsters	80
Galster, Holstein, vom Rath, Harden	82
Der Druck auf Galster wird verschärft	87
Galster und das Seeoffizierkorps	92
Galster und Tirpitz	95
SCHRIFTSTELLERISCHE TÄTIGKEIT IN DEN JAHREN 1910 BIS 1914 VERBAND FÜR INTERNATIONALE VERSTÄNDIGUNG	98
SCHRIFTSTELLERISCHE TÄTIGKEIT WÄHREND DES WELTKRIEGES	106
Zensur	107
Einsatz der Schlachtflotte	109
Flandern	112
Bau und Einsatz der U-Boote während des Krieges	114
Uneingeschränkter U-Bootkrieg	117
Friedensbemühungen und Verständigung mit England	120
ENTLASSUNG AUS DER MARINE 1916	122
VERLEIHUNG DER EHRENDOKTORWÜRDE DER UNIVERSITÄT HALLE-WITTENBERG ...	125
MITGLIEDSCHAFT IM VOLKSBUND FÜR FREIHEIT UND VATERLAND	128
SCHRIFTSTELLERISCHE TÄTIGKEIT NACH DEM ERSTEN WELTKRIEG	129
Gutachter für den Parlamentarischen Untersuchungsausschuss	129
„England, deutsche Flotte und Weltkrieg“	134

Die Flaggenfrage	137
Gegen den Antisemitismus	137
DIE LETZTEN LEBENSJAHRE IN WIESBADEN	140
WÜRDIGUNG GALSTERS	141
Anmerkungen	146
Quellen und Literatur	169
Anhang	177
Abkürzungsverzeichnis	205
Reihenverzeichnis	207

Vorwort

Diese Biographie des Admirals der Kaiserlichen Marine Karl Galster wurde im Jahre 1978 begonnen, doch blieb die weitere Bearbeitung aus beruflichen und familiären Gründen bis zum Jahr 2006 liegen, bevor der Autor nach seinem Wechsel in den Ruhestand das Vorhaben wieder aufgriff und nun zu Ende führte.

Besonderer Dank gilt den Archiven, deren Bestände genutzt werden konnten, insbesondere dem Bundesarchiv in Berlin, Freiburg und Koblenz sowie der Staatsbibliothek zu Berlin. Die Zugänglichkeit dieser Bestände ist dank der zunehmenden Bereitstellung der Findbücher im Internet inzwischen weit fortgeschritten, so dass Archivbesuche gut vorbereitet werden können. Ein weiterer Dank gilt ihnen für ihre Erlaubnis, die Briefe Galsters im Internet bzw. einige davon als Anhang zur Biographie publizieren zu dürfen. Schließlich ist die Bibliothek der Universität Konstanz, die „Heimatbibliothek“ des Autors, mit ihren vorzüglichen Beständen und deren völlig freier Zugänglichkeit rund um die Uhr sowie ihrer leistungsfähigen Dokumentlieferstelle zu nennen, darüber hinaus die Universitätsbibliothek Mannheim für manche seltenere und ältere Werke.

Besonders hilfreich waren die konstruktiven Hinweise von Prof. Dr. Michael Epkenhans, der auch mithalf, das Werk in die Öffentlichkeit zu befördern.

Gewidmet ist die Biographie meinem Großvater Karl Franken (1882-1965), der mein Interesse an der Kaiserlichen Marine früh weckte und förderte.

Konstanz und Mannheim, im Mai 2010
Klaus Franken

Einleitung

Am 23. März 1931 starb in Wiesbaden nach längerer Krankheit der Vizeadmiral a. D. der Kaiserlichen Marine Dr. h. c. Karl Galster. In einem Nachruf, der im „Wiesbadener Tageblatt“ veröffentlicht wurde,¹ wird Galster als „Vorkämpfer der U-Bootwaffe“ gewürdigt. Weiter heißt es:

„Vizeadmiral Galster, der im Sommer 1918 nach Wiesbaden übersiedelte, hat sich auch schriftstellerisch betätigt und verschiedene Artillerielehrbücher, flottenpolitische Broschüren und Aufsätze über Unterseebootswesen, Küstenbefestigungen und Brisanzgeschosse verfaßt. Auch für Tageszeitungen hat er zahlreiche Beiträge geliefert. Etwa 28 hohe in- und ausländische Orden wurden ihm während seiner Dienstzeit verliehen.² Von der Universität Halle erhielt er den Doktor ‚honoris causa‘“.

Der Name Karl Galster ist als Name eines deutschen Zerstörers der Kriegsmarine bekannt, der jedoch nicht nach ihm, sondern nach einem seiner Söhne benannt war, der als Kommandant des Torpedobootes „S 22“ in der Nordsee unterging.³

Karl Galsters, des Vaters, Name erscheint auch heute noch in Untersuchungen über den Aufbau der Kaiserlichen Marine und ihre Bedeutung vor und im Ersten Weltkrieg. Wer war dieser Offizier, dessen Name im Zusammenhang mit dem Schlachtflottenbau der Kaiserlichen Marine als einer ihrer Kritiker, insbesondere des Schöpfers der Kaiserlichen Marine, Großadmiral von Tirpitz, genannt wird? Welche Rolle spielte Galster während seiner Dienstzeit in der Kaiserlichen Marine? Welche Bedeutung hatten seine marinepolitischen und -technischen Veröffentlichungen für die Entwicklung und den Einsatz der Kaiserlichen Marine vor dem und im Ersten Weltkrieg? Welche Rolle spielte er nach dem Krieg, insbesondere bei den Diskussionen über den Einsatz der Marine insgesamt und speziell bei der Rolle der Hochseeflotte bzw. dem Einsatz der U-Boote? Mit welchen Personen stand Galster in Verbindung? Wie war seine politische Orientierung?

Es ist Gegenstand der vorliegenden Arbeit, diesen und damit im Zusammenhang stehenden Fragen nachzugehen. Galsters Ansichten zum Flottenbau und sein publizistisches Wirken wurden und werden in der marinehistorischen Forschung wahrgenommen, aber es gibt bislang keine umfassendere Untersuchung über ihn. Zumeist wird er als Kritiker des Flottenbaues unter Tirpitz oder sogar als persönlicher Feind von Tirpitz angeführt. Gelegentlich werden seine Vorschläge und Gedanken als denkbare und eventuell realistische Alternativen zur offiziellen Marinepolitik im Kaiserreich bezeichnet. Dies gilt auf jeden Fall für Teile derjenigen Literatur, die zu der Zeit publiziert wurde, als Galster selbst in die Öffentlichkeit trat. Ebenso schlagen sich in der umfangreichen Nachkriegsliteratur, auch in Memoiren, seine Gedanken punktuell nieder, soweit sich deren Autoren mit dem Flottenbau befassten.⁴ Die wohl umfangreichste Würdigung hat Galster bisher in Wilhelm Deists Untersuchung über das Nachrichtenbüro des RMA gefunden.⁵ Ebenso ist Petter zu nennen.⁶ Eine unveröffentlichte Studie von Krosigk behandelt u.a. ebenfalls Galster und seine Vorstellungen.⁷ Zu nennen ist auch sein Denkansatz in der Untersuchung von Hobson.⁸

Galster zählte zu den Gegnern des ausschließlichen Baues von Schlachtschiffen und propagierte den Bau von Waffen des Kleinkrieges, besonders von U-Booten. Er trat zudem für eine Verständigung mit England in einer Zeit ein, in der das Wettrüsten zur See in vollem Umfang eingesetzt hatte. Er vertrat in der Tagespresse seine dem offiziellen Kurs der Marineleitung entgegenstehenden Ansichten und wurde, weil seine Meinung unerwünschte Resonanz in der Öffentlichkeit fand, vom Reichsmarineamt, dem Marinekabinett und dem Vorsitzenden des Deutschen Flottenvereins so unter Druck gesetzt, dass er zeitweilig seine publizistische Tätigkeit einstellte.⁹ Galster hatte Kontakt zu Reichstagsabgeordneten der Linksliberalen, zu politischen Publizisten und zu pazifistischen Kreisen. Er schrieb, zum Teil anonym, für Zeitschriften der letzteren Beiträge. 1916 löste er sich endgültig aus dem militärischen Dienstverhältnis, in dem er als Vizeadmiral nahezu die höchste Dienststufe erreicht hatte. 1917 wurde ihm die Ehrendoktorwürde der Universität Halle-Wittenberg verliehen. Nach dem Krieg schrieb er weiterhin sowohl in der Tagespresse als auch in politisch-historischen Zeitschriften Beiträge, die sich mit der Entstehung der Hochseeflotte als Teil der Vorgeschichte des Weltkrieges, aber auch mit ihrem Einsatz im Ersten Weltkrieg befassten. Darüber hinaus war er an der Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses des Reichstages zur Untersuchung der Ursachen des Weltkrieges beteiligt. Hans Delbrück hatte ihn als Sachverständigen für Marinefragen vorgeschlagen. 1925 veröffentlichte Galster nochmals ein größeres Werk, in dem er rückblickend den Flottenbau und das deutsch-englische Verhältnis betrachtete. Der Abhandlung¹⁰ blieb die von ihm erhoffte Breitenwirkung versagt.

1931 starb er im Alter von nahezu 80 Jahren.

Galsters publizistische Wirkung reichte noch in den Zweiten Weltkrieg hinein. So veröffentlichte W. Dahlmann 1940 einen Beitrag zum Thema „Ansichten vor dem Kriege über den militärischen Wert der U-Boote“, in dem er auch auf Galster und dessen seinerzeit vorgetragenen Überlegungen einging.¹¹ Auf diesen Artikel antwortete Konteradmiral Spindler, soweit dies Galster betraf, mit den bereits seit vielen Jahren gegen ihn verwendeten Argumenten: Galster habe den Handelskrieg mit U-Booten nicht vorhergesehen, seine Kleinkriegsgedanken seien unrealistisch gewesen und so früh, wie Galster und die Linksliberalen dies gefordert hatten, hätte keine Möglichkeit bestanden hochseefähige U-Boote zu bauen.¹²

Die Urteile über Galster sind widersprüchlich. Sie reichen von der Bezeichnung „Sonderling“¹³, „Einspänner“¹⁴, „vergrämter Seeoffizier a.D.“¹⁵ bis „genial“ und „grandios“.¹⁶ Dass Galsters Ansichten Emotionen hervorriefen, auch noch nach dem Kriege, lässt sich an einer Äußerung von Vizeadmiral Hollweg aus dem Jahre 1926 ersehen, der schreibt:

*„Was Herr Admiral Galster in diesem Sinne [U-Bootbau vor dem Krieg bzw. im Krieg] geschrieben hat, ist keineswegs überzeugend. Seine nüchternen und kalten Darlegungen lesen sich wie ‚Leitfäden für artilleristische Materialkunde‘, in deren Abfassung er ja auch Meister gewesen sein soll“.*¹⁷

Auch noch in der jüngeren Vergangenheit wird er als eine „der problematischsten Persönlichkeiten des Kaiserlich-deutschen Seeoffizierkorps“ und als „Prototyp der politischen Fronde in Deutschland, die sich sowohl gegen die Art der Entwicklung der Flotte als auch –

wie im 1. Weltkrieg – gegen die Art der Kriegführung wendete“ bezeichnet.¹⁸ Diese Charakterisierungen zeigen bereits, dass es sowohl sachlich-fachliche Aspekte der Diskussion um seine Publikationen gab, als auch auf die persönliche Seite abzielende.

Um Galsters flottenkritisches Wirken, das ausschliesslich in die Zeit ab seinem 55. Lebensjahr fiel, nachdem er die berufliche Laufbahn erfolgreich hinter sich gebracht hatte, verstehen und würdigen zu können, ist es erforderlich, seine Tätigkeit als Marineoffizier im aktiven Dienst darzustellen, um den Hintergrund aufzuzeigen, vor dem seine späteren Aktivitäten zu sehen sind. Dabei stellt sich die Frage, ob es in den zur Verfügung stehenden Quellen Hinweise darauf gibt, warum Galster, der als hochrangiger Offizier den Aufbau der Kaiserlichen Marine mitgetragen und vorangebracht hatte, sich davon teilweise distanzierte. Handelte es sich letztlich bei seinen gesamten Aktivitäten nach der aktiven Dienstzeit nur um Frustrationen, die er wegen Nichterreichens beruflicher Ziele äusserte?

Stand der Forschung

Aufgrund ihrer Bedeutung für die Vorgeschichte des Ersten Weltkrieges ist die Entstehung der deutschen Schlachtflotte auf der Grundlage der beiden Flottengesetze von 1898 und 1900 und ihrer Novellen von 1906, 1908 und 1912 in den letzten Jahren und Jahrzehnten gut erforscht und dokumentiert, unabhängig von der Frage, ob man den Schlachtflottenbau Deutschlands eher als eine natürliche Folge des Navalismus bewertet, wie er in vielen Nationen bestand, oder eher als Strategie mit wesentlicher innenpolitischer Zielsetzung, um die im Deutschen Reich bestehenden Machtverhältnisse zwischen gesellschaftlichen Gruppen zu erhalten.¹⁹ Ebenso gibt es zur Strategie der deutschen Flotte gegenüber England, dem Hauptgegner zur See, sowie gegenüber den anderen Mächten der Entente, vor allem Frankreich und Russland, einige Untersuchungen, die die deutschen Vorstellungen der einzuschlagenden Strategie sowie ihres Erfolges bzw. Scheiterns darstellen.²⁰

In diesen Veröffentlichungen werden, mehr oder weniger eingehend, auch die in der Ära Tirpitz diskutierten Alternativ- oder Ergänzungsvorschläge zum Schlachtflottenbau angesprochen, die von verschiedener Seite, vor allem auch aus Kreisen des Seeoffizierkorps, gemacht wurden. Ebenso wird auf die Sorgen hingewiesen, die von Seiten der „*Front*“ artikuliert wurden, man könne die große Zahl der neu gebauten Schiffe nicht schnell genug in einen einsatzbereiten Zustand bringen, also die „*Kriegsbereitschaft*“ herstellen. Auch wurde kritisiert, dass die unter der Regie des Reichsmarineamtes in Auftrag gegebenen Schiffe nicht den Notwendigkeiten des zu erwartenden Einsatzes entsprächen und seien, beispielsweise, hinsichtlich der Reichweite, der Bewaffnung und Schnelligkeit den englischen, etwa zeitgleich gebauten Schiffen unterlegen. Die Argumente der Kritiker des Schlachtflottenbaues unter Tirpitz wurden jedoch noch nicht im Zusammenhang untersucht, wenn man von der unveröffentlichten Arbeit von Krosigk absieht.²¹ Dies ist teilweise auf die schwierige Quellenlage zurück zu führen, die dadurch bedingt ist, dass es viele solcher Äusserungen nur „aus zweiter Hand“ gibt, das heißt, die Kritiker werden von anderen Personen zitiert, wohingegen Originaläußerungen nicht oder nur begrenzt überliefert sind. Das hängt wiederum damit zusammen, dass Tirpitz sich gegenüber Kritikern an seiner Planung mit Nachdruck und rabiat durchsetzte, um sie zum Schweigen zu bringen. Dies ermutigte die Kritiker aus den Reihen der aktiven Marineoffiziere nicht gerade dazu, eine offene Diskussion anzustreben.

Quellenlage

Zum großen Bedauern des Verfassers ist es ihm nicht gelungen, den nach seiner Einschätzung und aus den Briefen Galsters ersichtbar einmal vorhanden gewesenem schriftlichen Privatnachlass von Galster ausfindig zu machen. Es kann aber auch nicht mit Sicherheit gesagt werden, dass und unter welchen Umständen er verloren gegangen ist. Im Bundesarchiv in Berlin/Koblenz, im Militärarchiv in Freiburg und in hessischen Archiven ist er nicht vorhanden. Die Nachfahren Galsters, die Generation seiner Enkelinnen und Enkel, soweit sie der Verfasser Mitte der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts mit Hilfe von Einwohnermeldeämtern, Standesämtern und Nachlassgerichten ausfindig machen konnte, wussten nichts über den Nachlass zu berichten, der sich ganz offensichtlich nicht in ihren Händen befand oder jemals befunden hatte. Da Galster eine recht umfangreiche Korrespondenz mit Militärpersonen, Politikern und Journalisten führte, wäre dieser Nachlass eine hochinteressante Quelle gewesen.

Zu diesem Nachlass gehörte eine umfangreiche Sammlung von Zeitungsausschnitten zu allen mit der Marinerüstung und Marinepolitik zusammenhängenden Fragen, die von Galster offenbar systematisch zusammengetragen worden ist.²² Dies gilt vor allem für die gesamte Zeit ab 1907, dem Jahr, in dem Galster den aktiven Dienst auf eigenen Wunsch verließ, bis zu seinem Tod 1931. Es gibt lediglich einen Hinweis in dem Nachlass des Publizisten Hermann vom Rath, einem derjenigen, zu denen Galster eine engere Beziehung hatte, wonach die Witwe von Karl Galster nach dem Tode ihres Mannes Briefe, die seine Korrespondenzpartner an ihn geschrieben hatten, an diese Korrespondenzpartner oder dritte Personen zurückgegeben hat.²³ Dies gilt mit Sicherheit für Briefe Hermann von Raths an Galster, denn in vom Raths Nachlass finden sich Briefe von ihm an Galster, wenngleich nicht vollständig, sondern mit großen Lücken in der gegenseitigen Korrespondenz.

Es ist nicht zu rekonstruieren, mit welchen Zeitgenossen er insgesamt in welcher Intensität und über welche Themen korrespondierte. Als Ausnahmen sind lediglich der Militärhistoriker Hans Delbrück, der liberale Reichstagsabgeordnete Georg Gothein und der Publizist Herman vom Rath zu nennen, mit denen er, jedenfalls legen die Nachlässe dieser Personen es nahe, intensiveren Briefwechsel hatte. In den Nachlässen dieser drei Personen finden sich viele Briefe Galsters, aus denen entnommen werden kann, mit welcher zeitweise hohen Brieffrequenz sich Delbrück und vom Rath mit Galster austauschten. Aber auch hier gibt es in der chronologischen Abfolge Lücken, bei denen sich nicht immer erkennen lässt, warum dies so ist. Es scheint, dass Briefe aus unbekanntem Gründen verloren gegangen sind, so dass auch in diesen Nachlässen sich die Galsterschen Briefe nur unvollständig befinden. Von Georg Gothein sind keine Briefe an Galster überliefert. Aus dem Briefwechsel Galsters mit vom Rath und Gothein geht hervor, dass zumindest im Einzelfall auch Briefe oder Papiere aus der Kriegszeit auf Wunsch des jeweiligen Schreibers vernichtet wurden.²⁴ Möglicherweise enthielten sie Informationen, die nach Ansicht ihrer Verfasser nicht für die Öffentlichkeit bestimmt waren, beispielsweise Äußerungen über Personen.²⁵ Im Nachlass von vom Rath sind außerdem diverse Abhandlungen zu finden, die Galster

Lebenslauf und militärischer Werdegang

Es erscheint zweckmäßig, um Galsters Werdegang und seine Prägung durch die aktive Dienstzeit einschätzen zu können, einen Blick auf die Entwicklung der Marine seit Gründung des Norddeutschen Bundes zu werfen. Möglicherweise lassen sich dadurch Rückschlüsse ziehen, warum Galster nach Beendigung seiner aktiven Dienstzeit sich zu einem der bedeutendsten Kritiker des Tirpitz'schen Schlachtflottenbaues entwickelte.

In der Marine des Norddeutschen Bundes, dessen Verfassung am 1. Juli 1867 in Kraft trat, war die Preußische Marine aufgegangen.⁵¹ Die obersten Behörden waren das preußische Marineministerium, dessen Leitung zusammen mit der des preußischen Kriegsministeriums in den Händen des Generals v. Roon lag. Das Königliche Oberkommando der Marine hatte Prinz Adalbert von Preußen inne. Direktor des Marindepartements des Ministeriums wurde Vizeadmiral Jachmann, der die laufenden Geschäfte erledigte und die Marine politisch im Bundesrat und vor dem Reichstag vertrat.⁵² Grundlage der Entwicklung der Marine in den Jahren zwischen 1867 und der Reichsgründung war der von Roon dem Reichstag vorgelegte „Flottengründungsplan von 1867“, der für die Marine das Ziel vorsah *„dem Seehandel samt der Küste, von der er seinen Ausgang nimmt, den nötigen Schutz zu gewähren“*, woraus sich dann drei konkrete Aufgaben ableiteten:

- a) Schutz und Vertretung des Seehandels Norddeutschlands auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und seiner Beziehungen,
- b) Verteidigung der vaterländischen Küsten und Häfen in der Ost- und Nordsee,
- c) Entwicklung des eigenen Offensiv-Vermögens, nicht bloß zur Störung des feindlichen Seehandels, sondern auch zum Angriff auf feindliche Flotten, Küsten und Häfen.⁵³

In diesen Jahren wurden intensive Diskussionen über die Gewinnung von Kolonien für Deutschland sowie die Einrichtung überseeischer Stützpunkte zum Handelsschutz geführt, wobei der Reichskanzler, Fürst Bismarck, der Gewinnung von Kolonien sehr reserviert gegenüber stand.⁵⁴ Die Aufgabe des Handelsschutzes wurde jedoch engagiert wahrgenommen.⁵⁵ In einem nächsten Schritt wurde der Ausbau der Panzerflotte vorangetrieben, teils durch Ankauf von Schiffen im Ausland, teils dadurch, dass in Deutschland solche Schiffe auf Stapel gelegt wurden. Was den Küstenschutz betraf, verließ man sich zum einen auf die vorhandenen Kanonenboote, zum anderen setzte man auf die Entwicklung von Waffen wie der Seemine und des Torpedos.⁵⁶ Diese Fortschritte waren möglich, da die benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung standen. Die Marine orientierte sich allmählich von ihrem bisherigen Schwerpunkt in der Ostsee um in Richtung Nordsee, wo mit Wilhelmshaven ab Sommer 1869 ein neuer Marinestützpunkt zur Verfügung stand.⁵⁷ Nach dem deutsch-französischen Krieg gab die Marine weitere Kriegsschiffe in Auftrag, zwar immer noch zumeist im Ausland, doch gingen vermehrt Aufträge an deutsche Werften. Als Karl Galster in die Marine eintrat, waren Admiral Jachmann und Prinz Adalbert v. Preußen diejenigen, die den

Kurs der jungen Marine prägten. In dieser Zeit fehlte es allerdings trotz mancherlei Bemühungen noch an systematischer Vorgehensweise bei ihrem Aufbau.⁵⁸

Mit der Organisationsänderung vom 15. Juni 1871⁵⁹ gingen die Aufgaben des Oberbefehlshabers der Marine und des Oberkommandos der Marine an den Marineminister über. Diese Aufgabe wurde Albrecht v. Stosch übertragen.⁶⁰ Stosch, dem als Generalleutnant des Preußischen Heeres die Belange der Marine zwangsläufig fremd waren, der aber seine Fähigkeiten als Organisator unter Beweis gestellt hatte, nahm sich der neuen Aufgabe mit Tatkraft an. Mit der Amtsübernahme durch Stosch wurden die Planung und ihre Realisierung deutlich verbessert. Im November 1872 legte er einen Flottengründungsplan vor, in dem er die Aufgaben der deutschen Flotte beschrieb.⁶¹ In realistischer Einschätzung der Machtverhältnisse stellte er darin u.a. fest, dass ein Schutz des deutschen Seehandels bzw. der Seeverbindungen durch die vorhandene bzw. im Entstehen begriffene deutsche Flotte bei einem Krieg mit den großen Seemächten nicht möglich sein würde.⁶² Dessen ungeachtet machte der Ausbau der Marine unter Stosch große Fortschritte,⁶³ nicht zuletzt durch den quantitativen personellen Ausbau, die Auswahlverfahren für den Nachwuchs und die Verbesserungen bei der Ausbildung. In seiner Amtszeit war – und dies sollte Galster bei seinen späteren Vorstellungen vom Verhältnis der militärischen zur politischen Führung, wie später noch zu zeigen sein wird, stark prägen – allerdings eine eigene Marinopolitik, die neben oder gar außerhalb der Regierungspolitik Bismarcks lag oder die diese Politik maßgeblich beeinflusste, nicht möglich.⁶⁴ Das heißt, dass Bismarck als Reichskanzler eindeutig die politischen Vorgaben und grundsätzlichen Entscheidungen traf, nach denen sich die Führung der Marine zu richten hatte. Bismarck setzte sich nachdrücklich gegenüber der Marineführung durch, wenn er den Eindruck gewann, dass diese von seinen politischen Vorgaben abwich. Einen recht anschaulichen Einblick in den Betrieb der Kaiserlichen Marine jener Tage vermitteln die Erinnerungen von Carl Paschen, einem aus österreichischen Diensten in die Norddeutsche Marine übernommenen Offizier, der bis zum Admiral aufstieg.⁶⁵

Im Frühjahr 1883 wurde Stosch durch General Leo v. Caprivi abgelöst. Unter dessen Leitung als Chef der Admiralität bis zum Jahre 1888 ging der weitere Ausbau der Marine langsamer voran als in den Jahren zuvor und orientierte sich auch in eine andere Richtung. In dieser Zeit spielten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Kriegsmarinen in den europäischen Staaten die Vorstellungen der „Jeune Ecole“ eine große Rolle. Dies galt auch für Deutschland, wenngleich der Schwerpunkt dort auf dem Bau von Torpedobooten lag, weniger jedoch Aspekte der Handelskriegführung mit Kreuzern eine Rolle spielten.⁶⁶ Wegen der Unsicherheit bei der Beurteilung künftiger Bedürfnisse und diesen entsprechenden Lösungen und der daraus folgenden Zögerlichkeiten beim weiteren Ausbau sank die deutsche Flotte vom dritten auf den sechsten Rang unter den Seemächten ab. Verstärkt wurde dies dadurch, dass im Zeichen des Navalismus in anderen Ländern ein intensiverer Ausbau der Seestreitkräfte stattfand als in Deutschland. Eine weitere Ursache für die zurückgehende Bedeutung der deutschen Flotte lag darin, dass Caprivi in seinen finanziellen Forderungen zurückhaltend war und sich – in einer Zeit bedeutender technischer Neuerungen, zu de-

ren Erprobung finanzielle Investitionen nötig gewesen wären – gegenüber Versuchen mit diesen sehr reserviert verhielt.

Die Rekrutierung des Offiziersnachwuchses der Marine lässt sich nach Lohmann in mehrere Perioden einteilen; die dritte, für Karl Galster geltende Periode umfasste den Zeitraum von 1865-1871.⁶⁷ Der Eintritt der Kadetten erfolgte in dieser Zeit entsprechend der Allerhöchsten Verordnung über die Ergänzung des Offizierkorps vom 16. Juni 1864 nach bestandener Aufnahmeprüfung.⁶⁸ In der Verordnung wurden als Voraussetzungen aufgeführt:

- a) Bestimmte körperliche Anforderungen mussten erfüllt sein.
- b) Die Bewerber durften das 17. Lebensjahr nicht vollendet haben.
- c) Bei einem Zeugnis mit mindestens Obersekundareife eines Gymnasiums oder einer Realschule 1. Ordnung wurde in folgenden Fächern geprüft: Arithmetik, Geometrie, Trigonometrie, Stereometrie, sphärische Trigonometrie, Physik, Geographie, französische und englische Sprache sowie Zeichnen.

Bei ihrer Einstellung waren die Offizieranwärter zunächst „Kadett zur See“. Die Ausbildung dauerte ein Jahr, davon an Land nur eine sehr kurze Zeit; die meiste Zeit verbrachten die Kadetten an Bord. Dann folgte eine Prüfung, die sog. Seekadettenprüfung, nach deren erfolgreichem Bestehen die Anwärter zum „Seekadett“ im Durchschnittsalter von 17 Jahren 8 Monaten befördert wurden. Darauf folgte ein in der Regel zweijähriger Dienst auf verschiedenen Schiffen und der einjährige Besuch der inzwischen von Berlin nach Kiel, unter der Direktion des Oberst Liebe, verlegten Marineschule.

Bereits im Jahr 1867 war vom Oberkommando der Marine ein größerer Bedarf an künftigen Offizieren benannt worden, wobei die Zahl der Zuzulassenden rund 50 Kadetten betragen sollte. Das entsprach der Zahl, die auf dem Schulschiff NIOBE untergebracht werden konnte.⁶⁹

Am 26.4.1868 trat Karl Galster mit sechszehneinhalb Jahren in die Marine des Norddeutschen Bundes als Mitglied der Crew 68 ein. Zuvor hatte er bis Ostern 1863 Privatschulen besucht und wechselte danach auf die Realschule 1. Ordnung zu St. Petri und Pauli in Danzig. Im Januar 1868 ging er dort mit dem Zeugnis der Reife für Prima ab.

Auch Galster musste sich der Aufnahmeprüfung unterziehen, die von Hirschberg, einem Mitglied der Crew 1867, in seinen Briefen eingehend beschrieben wird.⁷⁰ Die Aussichten auf berufliches Vorankommen waren in diesen Jahren sehr gut, wie Hirschberg feststellte, gab es doch bereits mit 27 Jahren die Möglichkeit zur Beförderung zum Kapitänleutnant. Es mag sein, dass dies einer der Beweggründe dafür war, dass beide Brüder Galster zur Marine und nicht zur Armee gingen. Ihr Vater war mit den Möglichkeiten bei der Marine aufgrund seiner langjährigen eigenen Tätigkeit vertraut, obwohl er ursprünglich aus der Armee kam.

Zu Galsters Crew gehörten 43 Kadetten. Von diesen wurden im Verlaufe ihrer Dienstzeit fünf zum Vizeadmiral befördert, außer Karl Galster waren es Carl Wodrig, Ludwig Borckenhagen, Gustav Schmidt und Rudolph von Eickstedt. Konteradmirale wurden August Thiele und Erich v. Dresky. Den Charakter eines Konteradmirals er-

hielten Max Galster, Alfred Gruner, Hermann da Fonseca-Wollheim, Ernst Credner, Otto Flichtenhöfer, Georg Sarnow und Karl [Carl] Ascher.⁷¹ Weitere Kameraden waren Rudolph Rottock,⁷² Ewald von Kries, Wilhelm Bethge, Achim v. Arnim, Max Weihe, Karl Ihn, Paul Jäschke, Felix Hasenclever, Hugo Rüdiger, Ferdinand Lavaud, Stephan v. Prittwitz und Gaffron, Wilhelm Gertz, Otto v. Henk, Hermann Schneider, Hermann Hoffmeyer, Werner Freiherr v. Schele, Hans Orlachs, Hugo Seweloh, Paul Christ, Robert Wachenhusen, Emil Fuchs, Eduard v. Freyhold, Eugen Wallis, Paul Grätschel, Robert Stolz, Rudolf v. Tschudi, Karl Bertram, Richard Hildebrandt, Hans v. Sydow,⁷³ Aus der Crew 68 gingen also immerhin sieben spätere Admirale hervor, was sowohl ein Hinweis auf die guten Aufstiegschancen als auch die Qualität der Crewmitglieder ist. Die Crews der Jahre von 1867-1871 umfassten insgesamt 215 Kadetten; die einzelnen Jahrgänge waren etwa gleich stark.⁷⁴

Die Grundausbildung als Kadett absolvierte Karl Galster auf der Segelfregatte GEFION, die als Wach- und Ausbildungsschiff in Kiel lag.⁷⁵ Nach deren Abschluss am 20.7.1868, wechselte er bis zum 1.7.1869 auf die Segelfregatte NIOBE, mit der er die erste große Ausbildungsreise nach Westindien unternahm.⁷⁶ Um sich ein Bild davon zu machen, wie die Ausbildung für die Jungen begann, kann wieder auf Hirschberg und auf Tesdorpf zurückgegriffen werden, die ein Jahr bevor Karl und Max Galster in die Marine eintraten, also zur Crew 67 gehörend, die gleiche Anfangsausbildung wie die Brüder absolviert hatten, also sowohl die Grundausbildung auf GEFION als auch die Westindienreise mit NIOBE und in Briefen an ihre Eltern bzw. in ihren Lebenserinnerungen das anstrengende und ungewohnte Leben an Bord anschaulich schildern.⁷⁷ Diese einjährige Reise diente zum einen dem Zweck, den angehenden Offizieren die Anforderungen an Bord und in der Marine überhaupt näher zu bringen; sie diente zum anderen dem Zweck, den Vorgesetzten einen Eindruck zu vermitteln, wer von den Kadetten körperlich und geistig geeignet war, die Ausbildung fortzusetzen, wozu auch das erfolgreiche Ablegen der Seekadettenprüfung gehörte. Karl Galster bestand diese „*sehr gut*“ und erhielt für die gezeigten Leistungen durch A.C.O. vom 29.6.1869 eine Allerhöchste Belobigung.

Es schloss sich an diese Reise vom 1.7. bis zum 1.8.1869 ein kurzes Kommando auf der Gedeckten Korvette ARCONA an. Solche kurzen Kommandierungen zur Überbrückung der Zeiten zwischen dem einen und dem nächsten größeren Kommando waren nicht unüblich.

Dann folgte ein, im Vergleich zu den üblichen zwei Jahren, langer Einsatz, nämlich vom 1.8.1869 bis zum 10.12.1872, auf der Gedeckten Korvette HERTHA. Galster war während des über dreijährigen Auslandsaufenthaltes der HERTHA in Ostasien, vor allem in chinesischen und japanischen Gewässern. Es gab gleich zu Beginn dieser Reise einen Höhepunkt, weil HERTHA zu dem deutschen Schiffskontingent gehörte, das an den Eröffnungsfeierlichkeiten für den Suezkanal im November 1869 teilnahm, zu denen viele Staaten Schiffe entsandt hatten. Von herausragender Bedeutung dürfte für das Schiff, seinen Kommandanten, Kapitän z.S. Heinrich Köhler,⁷⁸ und für die Besatzung, vor allem die Kadetten, gewesen sein, dass sich der Kronprinz in Beirut auf HERTHA einschiffte. In seiner Begleitung befand sich Generalleutnant Albrecht von Stosch. Die anschließende Durchfahrt durch den Kanal gestaltete sich allerdings alles

andere als einfach und HERTHA kam fest, so dass sie mit Schlepperhilfe wieder flott gemacht werden musste. Glücklicherweise erlitt das Schiff keine Beschädigungen, so dass die Reise nach Ostasien fortgesetzt werden konnte. Der Kronprinz kehrte auf ELISABETH nach Neapel zurück.⁷⁹ In Ostasien versah HERTHA einen vielfältigen Dienst. Während der drei Jahre handelte es sich teils um diplomatische Aufgaben, teils um Hilfe für dortige deutsche Staatsbürger und teils um Erkundung der Küsten auf der Suche nach geeigneten Orten zur Einrichtung von Depots.⁸⁰ Besonders spannend war das Verhältnis zu französischen Kriegsschiffen, während in Europa der deutsch-französische Krieg stattfand.⁸¹

Karl Galsters erste Beurteilung durch Kapitän z.S. Köhler lautet: *„Der Seekadett Galster I scheint ein eifriger junger Mann zu sein, der bei guten Geistesgaben recht tüchtig werden kann. Seine Führung ist stets lobenswerth“*.⁸²

Der zum 1.1.1872 fällige Qualificationsbericht fiel, nachdem der Kommandant Galster nun schon sehr viel besser kennen gelernt hatte, sowohl ausführlicher aus als auch sehr positiv:

„Der Seekadett Galster I ist körperlich gesund und geistig gut befähigt, auch besitzt er die seinem Stande angemessene gesellschaftliche ... [Wort konnte nicht entziffert werden]. Seine Charaktereigenschaften sind noch nicht ganz ausgeprägt, doch hat derselbe sich stets tadellos geführt. Im Dienste hat sich der p.p. Galster stets rege und brauchbar erwiesen und den an ihn gestellten Anforderungen zur vollsten Zufriedenheit entsprochen. Er ist seemännisch brauchbar. Besondere individuelle Qualifikationen hat derselbe noch nicht gezeigt. Er eignet sich für die nächst höhere Stelle“.

Damit war der Weg frei zu seiner Beförderung zum Unterleutnant zur See, die am 16.12.1871 an Bord stattfand, allerdings mit dem Vorbehalt der *„nachträglich abzulegenden ordnungsmäßigen Prüfung zum Seeoffizier“*. Vom deutsch-französischen Krieg bekam Galster durch den Auslandsaufenthalt zwangsläufig aus eigenem Erleben nichts mit. Sein Auslandsaufenthalt hatte zudem zur Folge, dass er nicht, wie die meisten Seekadetten seines Jahrganges, zum 1. Mai 1871 zur Marineschule kommandiert wurde, sondern erst deutlich später.⁸³ Sein Bruder Max und alle anderen, die die erforderliche dreijährige Seefahrtszeit absolviert hatten und sich in der Heimat befanden, gingen ab 1.5.1871 zur Marineschule.

Nach Rückkehr von der langen Fahrt war Galsters nächste Verwendung, vom 10.12.1872 bis zum 16.4.1873 Kompanieoffizier in der II. Matrosen-Division. Danach besuchte Galster vom 16.4.1873 bis zum 10.4.1874 die Marineschule in Kiel. Die Seeoffizierprüfung legte er als einer der besten Absolventen des Kurses ab und erhielt dafür am 19.5.1874 erneut eine *„Allerhöchste Belobigung für ‚sehr gute‘ Kenntnisse in der Seeoffizierprüfung“*.⁸⁴ Oberst Liebe, der Direktor der Marineschule, beurteilte Galster wie folgt:

„Der p.p. Galster I ist intellektuell recht gut befähigt und hat sich als Marineschüler sittlich und dienstlich sehr gut geführt. Er vereinigt mit einer liebenswürdigen Persönlichkeit großen Eifer und Fleiß für seine Berufsausbildung“.⁸⁵

Zugleich wurde die Anciennität festgelegt, wobei Galster an zweiter Stelle in seiner Crew stand, vor ihm nur Rudolph Rottok, späterer Geheimer Admiralitätsrat und Korvettenkapitän a.D. in der Nautischen Abteilung des RMA.⁸⁶

In der Zeit zwischen April 1874 und Juni 1875 war Galster für die Dauer von insgesamt sieben Monaten als Hilfsarbeiter zur Admiralität abkommandiert, unterbrochen von einem Bordkommando vom 18.5.1874 bis 4.1.1875 auf dem Artillerieschulschiff RENOWN. Auf RENOWN fand die Ausbildung im Schießen statt und zwar sowohl für Offiziere wie Geschützfürer und Schiffsjungen.⁸⁷ Diese Ausbildung war erst 1872 durch den damaligen Kommandanten von RENOWN, Reinhold Werner, eingeführt worden. Galsters Beurteilung durch den Marinestationschef Contre-Admiral Klatt war wiederum positiv:

*„Der Leutnant zur See Galster I ist dem Unterzeichner als ein durchaus tüchtiger, dienst-eifriger und pflichttreuer Offizier bekannt, der vermöge seiner guten theoretischen Kenntnisse und seines unermüdlichen Fleißes zu den besten Hoffnungen berechtigt. Zur Qualifikation für die nächst höhere Charge mangelt ihm noch Erfahrung im praktischen Dienst und würde es wünschenswerth sein ihm Gelegenheit zu geben, sich dieselbe anzueignen“.*⁸⁸

Parallel zu seiner Tätigkeit in der Admiralität, wo er am 16.3.1875 zum Leutnant zur See befördert wurde, war er zeitweise Führer des Schießdetachements Berlin, insgesamt bis 1.4.1876. Über seine Tätigkeit im Admiralstab ist nichts überliefert, ebenso wenig gibt es Aufschlüsse über seine Aufgaben im Schießdetachment.

Auf der Brigg MUSQUITO, einem der Schulschiffe für Schiffsjungen, war Galster danach erstmals als Wachoffizier eingesetzt und zwar vom 1.4. bis 12.10.1876. Die Ausbildungsfahrten fanden in der Ostsee statt. Am 8. August wurde Galster zusammen mit dem Offizierkorps der MUSQUITO und dem ebenfalls im Verband mitsegelnden Brigg UNDINE auf einer Fahrt nach Stockholm vom König von Schweden und Norwegen empfangen, was sicherlich ein bleibender Eindruck für den jungen Offizier war. Im September 1876 geriet das Schiff während einer weiteren Fahrt in der Ostsee in widrige Winde und schließlich einen schweren Sturm, der allerdings vom Kommandanten und der Besatzung im Verlaufe von vier Tagen erfolgreich bewältigt wurde, wie der Kommandant, Korvettenkapitän Bartholomäus von Werner, anschließend an das Stationskommando der Ostsee berichtete.⁸⁹ Werner urteilte über seinen Wachoffizier:

*„Der Leutnant zur See Galster ist ein sehr strebsamer und pflichttreuer sowie dienst-eifriger Offizier. In bezug auf seemännische Qualifikation mangelt es ihm noch an Erfahrung, doch sucht er mit Eifer die Lücken auszufüllen und nimmt jede Belehrung willig und mit Freude auf. Sein Kommando entspricht noch nicht allen Anforderungen, doch ist er bemüht auch hierin sich nach Kräften zu vervollkommen. Bescheidenes, liebenswürdiges und taktvolles Wesen machen ihn zu einem angenehmen Kameraden“.*⁹⁰

Es folgte wiederum ein kürzeres Landkommando Galsters als Kompanieoffizier der II. Matrosendivision in Wilhelmshaven bis 1.12.1876.

Zwei weitere Einsätze als Wachoffizier, ein knapp einjähriger vom 1.12.1876 bis 31.10.1877 auf dem Artillerieschulschiff RENOWN und im Anschluss daran für fast

zwei Jahre auf der Glattdeckskorvette FREYA, vom 1.11.1877 bis zum 29.8.1879 schlossen sich an. Die Beurteilung des Kommandanten von RENOWN, Korvettenkapitän Glomsda v. Buchholz, führt aus:

„... hat den ihm übertragenen Dienst stets zur vollsten Zufriedenheit ausgeführt. Er ist ein selten pflichttreuer und strebsamer Officier, der mit guten Fähigkeiten und ernstem Charakter sehr gute praktische Kenntnisse verbindet. Durch sein gemessenes Wesen, verbunden mit wohlwollender Fürsorge, hat er sich die Liebe seiner Untergebenen erworben. Sein bescheidenes, liebenswürdiges und taktvolles Benehmen machen ihn zu einem angenehmen Kameraden. Der g[enannte] Galster verspricht in jeder Beziehung eine Zierde des Officiercorps zu werden“.⁹¹

Während der Chef der Marinestation der Nordsee, Admiral Valois, nichts hinzuzufügen hatte, kommentierte Stosch die Beurteilung: „*Lieutenant Galster I ist ein außerordentlich strebsamer und fleißiger Officier, aber etwas pedantisch*“.

Der Kommandant von FREYA, Korvettenkapitän v. Nostitz, erhielt Anfang November 1877 den Befehl, ins Mittelmeer zu gehen und zu dem von Kapitän z.S. v. Kinderling geführten Geschwader aus HERTHA, GAZELLE, ALBATROSS, COMET und POMMERANIA zu stoßen. Auf HERTHA war zu dieser Zeit Karl Galsters Bruder Max ebenfalls als Wachoffizier kommandiert. Die ausführliche Segelorder des Chefs der Admiralität ist in der Schiffsakte enthalten.⁹² In ihr wird der Kommandant neben Festlegung derjenigen Orte, an die er sich mit dem Schiff zu begeben hatte, u.a. aufgefordert, Zusammenstöße zwischen französischen und den deutschen Mannschaften zu vermeiden, was sich als Folge des Deutsch-Französischen Krieges durchaus nachvollziehen lässt. Frankreich strebte zudem im Mittelmeer die Vormachtstellung an, was zu einer gewissen Zurückhaltung der deutschen Marine führte. Kurz darauf wurde der Marschbefehl dahingehend erweitert, dass FREYA in die chinesischen Gewässer nach Hongkong gehen sollte, um dort die deutschen Interessen zu schützen. Während des Verbleibs auf der Ostasiatischen Station, so wurde der Kommandant ausdrücklich belehrt, oblagen ihm ausschließlich militärische und keine politischen Aufgaben, die den Diplomaten vorbehalten seien. An diesem Beispiel zeigt sich sehr deutlich, dass von der politischen Reichsleitung die Marine an eine kurze Leine genommen wurde.

Zu den Offizieren des Schiffes gehörten neben dem Kommandanten die Kapitänleutnante Eduard Hartog und Eduard Braunschweig sowie die Leutnante Hans v. Trützscher und Falkenstein, Karl Galster und Alfred Breusing. Auf der Fahrt ins Mittelmeer wurde ein Besuch in Tanger absolviert sowie u.a. Malta, Smyrna und Syra angelaufen. Smyrna war in der Folge der Ort, an dem FREYA auftragsgemäß zunächst blieb. In Smyrna gab es im Juli, während Galster Wache hatte, einen Unfall, bei dem ein Matrose von der Rah fiel und sich erheblich verletzte. Galster hatte sich, nach dem Bericht des Kommandanten, jedoch korrekt und vorausschauend verhalten. Der Unfall war nach Ansicht der Schiffsführung auf das Reißen eines Taues wegen eines Materialfehlers zurückzuführen.

Am 29.7.1878 schließlich machte sich das Schiff, nachdem zuvor das Auswärtige Amt an diesen eigentlichen Zweck der Reise erinnert hatte, vom Mittelmeer auf den Weg zur Ostasiatischen Station. FREYA wurde von ihrem Kommandanten in einem seiner Berichte⁹³ als „*entschieden guter Seedampfer*“ bezeichnet, „*die Erfolge als Segler*

können aber immerhin nur mittelmäßig genannt werden und auch dieses nur unter bedingten Verhältnissen“, was dann näher ausgeführt wird.

Anfang 1879 erhielt der Kommandant den Befehl, nach Wilhelmshaven zurückzukehren, sobald er durch LUISE abgelöst war. Am 3.5.1879 verließ FREYA Hongkong für die Rückfahrt, die dieses Mal um das Kap der Guten Hoffnung herumführte. Bei einem schweren Kesselunfall in Anjer (Java) gab es an Bord mehrere Tote und Schwerverletzte. Auf der Rückfahrt machten sich Vitaminmangelerscheinungen bei der Besatzung in einem solchen Umfang bemerkbar, dass die Rückfahrt unplanmäßig auf den Azoren unterbrochen werden musste, um Frischproviand an Bord zu nehmen. Am 17.9. schließlich wurde Wilhelmshaven erreicht. Am 28.9. wurde das Schiff außer Dienst gestellt und ging in die Werft.

Korvettenkapitän v. Nostitz beurteilte Galster:

*„Der Lieutenant zur See Galster I seit dem 1. November 1877 an Bord von S.M.S. FREYA commandiert ist ein sehr pflichttreuer und strebsamer Offizier von festem Character, der in jeder Beziehung Gutes leistet. Seine ganze Veranlagung ist jedoch mehr für die Theorie wie für die Praxis, in der ihm auch ... [Einiges?] abgeht, so fehlt ihm zum Beispiel ein schneidendes die Untergebenen belebendes Kommando, jedoch ist er bestrebt auch hierzu sich zu vollkommen, was ihm bei Empfänglichkeit für Belehrung auch sichtlich gelungen ist. Genannter Offizier ist ein guter und sicherer Observateur. Liebenswürdig in seinem Wesen und verbindlich ist er ein gern gelittener Kamerad, der sich in wie außer Dienst bestens geführt hat; er qualifiziert sich zur Beförderung zum Kapitän Lieutenant“.*⁹⁴

Stosch stimmte der Beurteilung „in allen Theilen“ zu und hielt Galster ebenfalls für eine Beförderung für geeignet.

Aus der Zeit auf FREYA sind einige wenige Briefe von Galsters Eltern an Karl erhalten, die einen kleinen Einblick in die familiären Verhältnisse gewähren, vor allem aber zeigen, dass Karl Galster und sein Vater, der damals bereits im Ruhestand war, sich über artilleristische Fragen austauschten.⁹⁵ Offensichtlich hat sich Galster bereits in dieser Zeit intensiv mit artilleristischen Fragen beschäftigt. Galsters Vater schrieb ihm längere Briefe, die er „Artilleriebriefe“ nannte, von denen allerdings nur Teile erhalten sind. Zugleich gab er ihm Hinweise, an wen er sich wegen bestimmter Anliegen noch wenden könne und welche Literatur er zu Rate ziehen sollte. Aus diesen Vorarbeiten entstanden einige Jahre später die beiden Lehrbücher aus den Jahren 1885 und 1886.⁹⁶

Marineakademie

Eng verbunden mit der Marineschule Kiel war die 1872 neu eingerichtete Marineakademie. Albrecht v. Stosch drängte sehr bald nach Übernahme seines Amtes auf die Errichtung einer Marineakademie nach Art der in Berlin bestehenden Kriegsakademie, um die Bildung der Marineoffiziere zu fördern. Sein Vorschlag wurde am 5. März 1872 genehmigt.⁹⁷ „Die Marineakademie zu Kiel hat“, so lautete die Beschreibung ihrer Aufgabe, „die Bestimmung, dem Seeoffizier durch weitere wissenschaftliche Ausbildung die Mit-

Schriftstellerische Tätigkeit nach der Verabschiedung 1907 bis 1910

Diskussion um die Flottenpolitik ab 1906

Um die teilweise heftigen und kontroversen Diskussionen und Reaktionen auf die schriftstellerischen Äußerungen Galsters zu Fragen der „richtigen“ Marinerüstung nach seiner Verabschiedung nachvollziehen zu können, muss vorab ein Blick auf die politische und militärische Lage der Jahre ab etwa 1906 geworfen werden.¹⁶⁷

Reichskanzler Fürst Bernhard von Bülow verfolgte schon seit seiner Zeit als Staatssekretär des Auswärtigen als politisches Ziel, für Deutschland eine wesentliche Rolle unter den Großmächten zu erringen, den vielzitierten „*Platz an der Sonne*“.¹⁶⁸ Dazu gehörte auch die Erlangung von Kolonialbesitz in einer Zeit, in der ein großer Teil der denkbaren Kolonien bereits unter den anderen Großmächten aufgeteilt war. Der unter Tirpitz betriebene planmäßige Ausbau der deutschen Flotte sollte der wesentliche Baustein für die angestrebte Weltmacht sein. Das Streben nach Weltmacht, gerade über den europäischen Rahmen hinaus, führte zwangsläufig zu Kollisionen mit England. Bülow ordnete als Reichskanzler die von ihm zu verantwortende Außenpolitik des Deutschen Reiches der Flottenpolitik unter. Nachdem er lange Jahre den Flottenbau unterstützt hatte, erkannte er diesen nun als Problem in seiner wahren Bedeutung und die möglichen, aus ihm entstehenden Folgen und begann sich zu distanzieren und gegenzusteuern. Für ihn kamen mehrere Momente zusammen. Zum einen hatte sich das Deutsche Reich außenpolitisch selbst isoliert, nachdem England und Frankreich 1904 eine Entente gebildet hatten. Die Annäherung Deutschlands und Russlands hatte sich nicht so entwickelt, wie dies aus deutscher Sicht hätte sein müssen, damit Deutschland nicht in einen Zweifrontenkrieg geraten konnte. Das Verhältnis zwischen England und Deutschland hatte sich deutlich verschlechtert und konnte trotz verschiedener Bemühungen zu Verständigungen, vor allem in der Flottenfrage, nicht verbessert werden. Ungeachtet der immer wieder ins Feld geführten Argumente von der „Handelsrivalität“ zwischen den beiden Staaten, war es letztlich die Hochrüstung zur See, die sich negativ und hinderlich auswirkte. Innenpolitisch gab es die kaum überbrückbaren Interessengegensätze zwischen den Konservativen, die das agrarische Deutschland repräsentierten, und den „fortschrittlichen“ Parteien, die Deutschlands Zukunft im weltweiten Handel und der zunehmenden Industrialisierung sahen. Hinzu kam als wesentliches Moment die Lage der Reichsfinanzen, die erkennen ließ, dass die Weiterführung des Schlachtflottenbaus auf dem erreichten bzw. künftig angestrebten Niveau nicht zu finanzieren sein dürfte. Ausserdem wurden nun die Bedürfnisse der Armee stärker artikuliert, die jahrelang zurück gestellt worden waren. Die finanzielle Lage wurde noch schwieriger, nachdem England mit dem Bau der DREADNOUGHT nicht nur einen deutlichen technischen Sprung nach vorne getan hatte, sondern in vorher kaum vorstellbare finanzielle Dimensionen des Baues von Kriegsschiffen vorstieß.

Bülow versuchte nun die Verständigung mit England, vor allem in der Frage des Flottenbaus zu erreichen. Ihm war bewusst, dass England durch das Gegeneinandergeraten ebenfalls unter erheblichen innenpolitischen Problemen zu leiden hatte. So lag die Überlegung nahe, im beiderseitigen Interesse den forcierten Schlachtschiffbau abzubremsen und sich über Einschränkungen des Wettrüstens zu verständigen. Doch stieß er mit diesen Überlegungen auf den massiven Widerstand Tirpitz' und des Kaisers. Diese Fragen wurden auch in der Tagespresse erörtert, wo neben den Befürwortern des unverminderten Flottenbaues, vor allem von Seiten des Flottenvereins und der Alldeutschen, auch Stimmen zum Zuge kamen, die zur Mäßigung rieten und Vorschläge vorlegten, wie die Probleme gemildert oder bewältigt werden könnten.

Tirpitz plante, ausgehend vom zweiten Flottengesetz von 1900, die Durchsetzung des dritten Doppelgeschwaders an Linienschiffen. Dieses Vorhaben gab er allerdings Anfang 1905 auf, nachdem klar geworden war, dass es im Reichstag nicht durchzubringen war.¹⁶⁹ Es wurde im Mai 1906 hingegen die erste Flottennovelle angenommen, die den Bau von sechs Großen Kreuzern vorsah und in der auch Mittel für die Erprobung von U-Booten vorgesehen waren.¹⁷⁰ Im August 1907 – zu Anfang des Jahres war der Reichstag aufgelöst worden und es hatten Neuwahlen stattgefunden, bei denen die SPD erhebliche Verluste erlitten hatte – plädierten im Reichstag die Vertreter von Zentrum, Liberalen und Nationalisten im konservativen Lager für eine Erhöhung der Ausgaben für die Marine, eine für Tirpitz höchst willkommene Entwicklung, um seine eigenen Pläne voranzubringen.¹⁷¹ Dieser Entwicklung schloss sich der Flottenverein mit seiner Agitation nicht nur an, sondern ging in seinen Forderungen noch darüber hinaus. Das Ergebnis der gesamten Diskussionen war schließlich die zweite Flottennovelle vom März 1908, die die Rüstungsintensität, aber auch die Kosten durch die Herabsetzung der Lebensdauer von Linienschiffen von 25 auf 20 Jahre deutlich erhöhte.¹⁷² Im Ergebnis war also die Entwicklung günstig für die Überlegungen von Tirpitz auf dem Weg zu einer starken Schlachtflotte. Diese Entwicklung stand aber der deutsch-englischen Verständigung entgegen.

Tirpitz erkannte das Problem der Finanzierung des Flottenausbaus¹⁷³ schon früh, ließ sich allerdings nicht auf größere Einsparungen oder gar den Verzicht auf die im Flottengesetz und seinen Novellen festgelegten Bauprogramme ein.¹⁷⁴ Das Flottengesetz als die Grundlage aller seiner Planungen war für ihn unantastbar. Es gab die Grundlage ab, mit der sowohl die Bevölkerung als auch die Politiker und sonstigen interessierten Kreise von dem rationalen und planmäßigen Vorgehen überzeugt werden sollten. Das Flottengesetz war schließlich die Basis für die finanziellen Aufwendungen, die das Reich für die Flotte erbringen musste. Es führte zu der Zwangsläufigkeit der zu bewilligenden Mittel, ohne im Reichtag in jedem Jahr erneut um deren Grund und Höhe ringen zu müssen. Insofern versuchte Tirpitz sämtliche Vorstöße abzuwehren, die zu einem Infragestellen oder gar der Abkehr vom Flottengesetz und seinen Novellen führen konnten.¹⁷⁵ Desweiteren ist zu berücksichtigen, dass dem Flottengesetz eine bestimmte Vorstellung über einen künftigen Seekrieg mit England zugrunde lag. Wer an dieser Vorstellung von Tirpitz zweifelte, griff damit die eigentliche Grundlage allen Tuns an und musste mit heftigen Reaktionen des Großadmirals rechnen.¹⁷⁶

Tirpitz hatte einige Jahre zuvor schon verschiedene seiner marineinternen Kritiker zum Schweigen gebracht, die sich allerdings nicht mit den Kosten des Flottenbaus, sondern mit konzeptionellen Fragen der Seerüstung befasst hatten, es sei hier nur der Vizeadmiral v. Maltzahn genannt.¹⁷⁷ Und genau in diese Situation hinein begab sich Galster mit seinen Veröffentlichungen, sowohl den ersten drei, die als Broschüren erschienen, als auch den späteren Artikeln in der Tagespresse. Dabei kollidierte Galster auf mehreren Themenfeldern mit Tirpitz' Vorstellungen: dem politischen Ansatz gegen England, dem Vorschlag der „Kleinkriegführung“ als notwendiger Ergänzung, wenn nicht gar anstelle der ausschließlichen Konzentration auf die „Schlachtflotte“, den finanziellen Rahmenbedingungen, der zwingenden Bindung der Schiffbauten an das Flottengesetz, dem strategischen Konzept der angeblich alles entscheidenden Flottenschlacht in der südlichen Nordsee und seinem Plädoyer für verstärkte Entwicklung und den Bau von U-Booten, einer Waffe, der gegenüber Tirpitz sehr reserviert bis ablehnend war.

In seinem Briefwechsel, vor allem mit dem Publizisten Hermann vom Rath, erörterte Galster darüber hinaus auch Aspekte des Verhältnisses zwischen dem Reichsmarineamt und den für den täglichen Einsatz und die Kriegsbereitschaft der Flotte verantwortlichen Führern der Marine, wobei letztere die Sorge umtrieb, der forcierte Bau neuer Schiffe könnte zu Lasten der Einsatzbereitschaft der Flotte gehen.¹⁷⁸ Obwohl Galster nach seiner Versetzung in den Ruhestand zunächst die Verbindung zum Offizierkorps aufrecht erhielt, enthielt er sich in der Öffentlichkeit jeglicher Äusserungen über die marineinternen Konflikte, weil er selbst verspürte, dass er sich als ehemaliger Flaggoftizier hierbei Zurückhaltung auferlegen musste.

Die ersten drei Broschüren Galsters

In schneller Folge veröffentlichte Galster im Jahre 1907 drei Broschüren: „*Genügt unsere Küstenverteidigung?*“¹⁷⁹ war die erste, dann folgte „*Welche Seekriegsrüstung braucht Deutschland?*“¹⁸⁰ und schließlich „*Kriegsbereitschaft an der Meeresküste. Zur Erreichung eines besseren Schutzes für die großen Seehandelsstädte*“.¹⁸¹ Es kann als sicher angenommen werden, dass Galster diese Broschüren zumindest gedanklich bereits gegen Ende seiner Dienstzeit vorbereitet hatte, denn er selbst bezeichnete sich in seinen späteren Briefen – was wiederum mit Aussagen in seinen Qualifikationsberichten übereinstimmt – als gründlichen Arbeiter, dem die schriftliche Darlegung seiner Gedanken nicht leicht von der Hand ging. Es waren demnach keine spontanen, sondern wohl überlegte Äußerungen. Für die Tatsache, dass die Texte bereits einige Zeit vor der förmlichen Versetzung in den Ruhestand mehr oder minder bereit lagen, spricht auch, dass Galsters Begründung für die Versetzung in den Ruhestand (a.D.) ja gerade darin bestand, sich ungehindert kritisch äußern zu können. Das bedeutet, dass Galster zum absehbaren Ende seiner aktiven Dienstzeit hin, vermutlich während der Zeit, als er „zur Disposition“ gestellt war, eine klare Vorstellung darüber hatte, was er nach Beendigung des aktiven Dienstes tun wollte. Bei dem Thema „Küstenverteidigung“ lässt sich dieser Zusammenhang eindeutig herstellen, denn Galster hatte 1902, in seiner

Zeit als Inspekteur, das Thema zu bearbeiten, welche Rolle die Insel Borkum bei einem angenommenen Krieg spielen würde.¹⁸² Borkum ist in der Broschüre „*Genügt unsere Küstenverteidigung?*“ diejenige Insel, die er besonders in ihrer Bedeutung als am weitesten nach Westen liegende der deutschen Inseln hervorhebt.¹⁸³

In der erst- sowie der letztgenannten Broschüre setzte sich Galster mit der Frage auseinander, wie die deutschen Küsten bzw. die großen Seestädte gegen die Angriffe feindlicher Seestreitkräfte geschützt werden könnten. Die Frage beleuchtete er vor dem Hintergrund der einige Jahre zuvor offiziell, z.B. im *Nauticus* 1898,¹⁸⁴ vertretenen Meinung, dass die Schlachtflotte die Küsten am besten schützen könne, wohingegen Befestigungen in ihrer Bedeutung nachrangig seien. Galsters Hauptargument gegen diese offizielle Ansicht war, dass keineswegs gesichert sei, dass die Flotte immer rechtzeitig dort zur Stelle sein könne, wo der Feind angreifen würde. Dabei zitierte er zur Begründung auch Mahan,¹⁸⁵ der die Stärken einer Küstenbefestigung gegenüber einer Flotte im Falle der Verteidigung einer Küste darlegt. Mittel des Küstenschutzes seien Kanonen in Panzertürmen, Haubitzbatterien, Minen und Torpedobatterien, jedoch auch Torpedobootsflottillen und U-Boote. Die Kosten für Küstenbefestigungen seien im Vergleich zu denen für Schlachtschiffe bedeutend niedriger – es erhellt bereits aus dieser Kostenbetrachtung, dass das RMA höchst allergisch reagieren musste.

Doch hatte die Broschüre „*Genügt unsere Küstenverteidigung?*“ neben der finanziellen Seite eine politische Zielsetzung, wie Galster darlegte, nämlich

*„... die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, dass Deutschland neben einer seinen Seeinteressen entsprechenden starken Flotte, mit Kreuzern zum Handelsschutz auf allen Meeren, auch starke Küstenverteidigungsmittel braucht. Möge man von dem Besitz der Seeherrschaft Deutschlands vor unseren Küsten träumen, aber rechne man nicht damit“.*¹⁸⁶

Bemerkenswert ist hierbei, dass Galster die Notwendigkeit einer „*starken Flotte*“ nicht in Zweifel zieht, aber darauf hinweist, dass zum Schutz des deutschen Handels Kreuzer benötigt werden. Diese Kreuzer sollen allerdings nicht Bestandteil einer Flotte sein, die sich primär aus Schlachtschiffen zusammensetzt. Auf die Möglichkeit, mit solchen Kreuzern den feindlichen, also den englischen Seehandel zu stören oder gar zu unterbrechen, geht er in dieser Veröffentlichung nicht ein.

Galster wendete sich also nicht grundsätzlich gegen den Bau der Schlachtflotte, vielmehr kritisierte er die Einseitigkeit des Schlachtflottenbaues, indem er darlegte:

*„Blickt man auf die Entwicklung der örtlichen Marine-Küstenverteidigungsanlagen zurück, so findet man, daß die Marinepolitik ihr in den letzten 20 Jahren nicht günstig war. Der vielleicht berechtigte Glaube, daß beim Parlament die Geldmittel nur für die Flotte oder für die Küstenbefestigungen, d.h. gleichzeitig nur für eines von beiden, zu erlangen wären, hat dazu geführt, daß zugunsten der Flotte die Verbesserung der Küstenverteidigungsanlagen in Rückstand geraten ist. Gegenüber einer gewissen Rage de perfection für die Flotte mit allen zugehörigen Einrichtungen, die sich auch auf Komfort und manches Nebensächliche erstreckt hat, ist an Küstenverteidigungsmitteln und Unterseebooten lange Jahre hindurch möglichst gespart worden. Der Unterseebootsbau scheint nun endlich in Gang zu kommen; bei den örtlichen Küstenverteidigungsanlagen ist ein Gleiches nötig“.*¹⁸⁷

Erwähnenswert und für das Bemühen Galsters um Objektivität und Sachlichkeit sowie seinen Verzicht auf jegliche Polemik kennzeichnend ist in diesem Zusammenhang, dass Galster gleich am Beginn seiner Abhandlung in einer Fußnote einräumt, dass im *Nauticus* 1908 die frühere Geringschätzung der Küstenverteidigung nunmehr offensichtlich aufgegeben sei,¹⁸⁸ er aber seine Abhandlung vor Erscheinen des *Nauticus* bereits fertig gestellt habe.

„Welche Seekriegs-Rüstung braucht Deutschland?“

In seiner zweiten Abhandlung *„Welche Seekriegs-Rüstung braucht Deutschland?“* setzte sich Galster grundsätzlicher mit dem Flottenbauprogramm der Kaiserlichen Marine auseinander, nachdem er sich zunächst mit dem möglichen Ablauf eines künftigen Seekrieges beschäftigt hatte. Die Schrift endet mit Vorschlägen, wie man die deutsche Flotte bauen sollte und kam zu einem der Tirpitz'schen Flottenbaupolitik zwar nicht entgegengesetzten Ergebnis – der Abschaffung der Schlachtflotte etwa – aber doch zu einem stark abweichenden, denn nicht die Schlachtflotte sollte verstärkt werden, sondern es sollte die Entwicklung der Kleinkampfmittel vorangetrieben und zusätzlich Kreuzer gebaut werden.

Galsters Ausgangslage war, dies wurde später gelegentlich übersehen und teils wohl auch ignoriert, ein Angriff Englands auf Deutschland,¹⁸⁹ so dass sich Deutschland in einer Verteidigungslage befand: Die englische Flotte ist mehrfach überlegen, sie hat ihre Hilfsquellen in der Nähe und England verfügt über den leistungsfähigsten Schiffbau der Welt. Deutschlands Seewege hingegen führen an Englands Küsten vorbei. Der deutsche Seehandel – und das bedeutet die Möglichkeit, Waren zu importieren und exportieren – wird mit dem Kriegsausbruch aufhören. Die deutsche Flotte wird sofort blockiert und sie kann Englands Flotte auch nicht aus der Nordsee vertreiben, so dass ein Gewinn der Seeherrschaft in der Nordsee durch Deutschland nicht möglich ist. Ebensowenig kann die deutsche Flotte die Beherrschung der Weltmeere durch England verhindern. Auch wenn England die Deutsche Bucht nicht blockieren sollte, also keine „enge Blockade“ stattfindet, wird die Lage für Deutschland nicht besser, denn England kann die Zugänge zur Nordsee zwischen Norwegen und Schottland sowie im Ärmelkanal sperren. Dieser Gedanke von Galster zeigte genau den Schwachpunkt der Tirpitz'schen Überlegungen zum Einsatz der Schlachtflotte auf, die bis kurz vor den Ausbruch des Weltkrieges darauf aufbauten, dass England zum einen die enge Blockade Deutschlands in der Nordsee wählen würde und dass es die Flottenschlacht suchen werde (oder sogar müsse, um seine Seeherrschaft zu verteidigen) und deshalb in der südlichen Nordsee, vorzugsweise der Deutschen Bucht die alles entscheidende Seeschlacht stattfinden würde.

Der Kampf gegen England ausschließlich mit der Schlachtflotte ist, so führt Galster weiter aus, aufgrund der Stärkeverhältnisse, auch in der Zukunft, für Deutschland aussichtslos. Aus diesem Grund solle Deutschland auf die Kleinkriegführung einen größeren Wert legen, ohne dass man die Schlachtflotte deshalb vernachlässigen solle, nur spiele sie künftig nicht mehr die Hauptrolle. Der Kleinkrieg, geführt mit

Anmerkungen:

- 1 Wiesbadener Tageblatt vom 24.3.1931, Nr. 74, Seite 4.
- 2 Es waren nach den Mitteilungen im MVBl nur 13 Orden, wobei nicht anzunehmen ist, dass er nach seiner Verabschiedung noch weitere Auszeichnungen militärischer Art erhielt, und zwar: Stern zum Roten Adlerorden 2. Kl. mit Eichenlaub; Stern zum Königlichen Kronenorden 2. Kl.; Roter Adlerorden 2. Kl. mit Eichenlaub; Kaiserlich Russischer St. Annenorden 2. Kl.; Königlicher Kronenorden 2. Kl.; Kommandeurkreuz mit dem Stern des Königlich Portugiesischen Militärordens San Bento d'Aviz; Königliche Krone zum Rothen Adlerorden 3. Klasse mit Schleife; Roter Adlerorden 3. Kl. mit Schleife; Ehren-Komthur-Kreuz des Großherzoglich oldenburgischen Haus- und Verdienstordens; Königlicher Kronenorden 3. Kl.; Roter Adlerorden 4. Kl. (als Name ist nur Galster angegeben); Königlicher Kronenorden 4. Kl.; Allerhöchste Belobigung für „sehr gute“ Kenntnisse in der Seeoffizierprüfung.
- 3 S22 sank am 26.3.1916 in der Nordsee nach einem Minentreffer bei Borkum Riff Feuerschiff; nur 16 Mann der 93 köpfigen Besatzung konnten gerettet werden. Der Kommandant ging mit dem Boot unter.
- 4 Als Beispiele seien genannt: Hammann, Vorgeschichte, S. 144; Hammann, Bilder, S. 99; Pachnicke, S. 148ff (betr. Tirpitz); Rohrbach, S. 184; Treutler, S. 189, der irrtümlich annimmt, dass Galsters Buch „Welche Seekriegsrüstung braucht Deutschland?“ verboten worden sei; Valentin, S. 130; Wolff, Wilhelminische, S. 65; Wolff, Marsch, S. 71; Hopman, Logbuch, S. 392; Scheer, Segelschiff, S. 319f.
- 5 Deist, Flottenpolitik, insbesondere S. 250ff.
- 6 Petter, Flottenrüstung, S. 258.
- 7 Krosigk, S. 17ff.
- 8 Hobson, Imperialismus, S. 284f.
- 9 Vgl.als Beispiel Petter, S. 258.
- 10 „England, deutsche Flotte und Weltkrieg“, Kiel 1925.
- 11 In: Rundschau deutscher Technik v.15. und 22.8.1940.
- 12 Spindler, Zur U-Boots-Baupolitik des Großadmirals Tirpitz, in: MR 1941, S. 337.
- 13 Tirpitz, Aufbau, S. 51.
- 14 Stabi Berlin NL Delbrück/Galster, Galster an Delbrück v. 24.3.1916; „Für Großadmiral Köster war ich ein Einspänner“.
- 15 Michelsen, U-Bootskrieg, S. 3.
- 16 Delbrück in der Deutschen Korrespondenz v. 5.4.1918, zit. nach Persius: Graf Ernst zu Reventlow, S. 68. Stabi Berlin NL Delbrück/Galster, Notiz auf einem Brief von Galster an Delbrück v. 24.3.1916 von unbekannter Hand „Es seien hier einige Briefe eingeschoben. Der 1. ist von dem Vizeadmiral Galster. In der von diesem 1907 erschienenen Broschüre ‚Welche Seekriegsrüstung braucht Deutschland?‘, die Delbrück grandios nannte, stellte er den Satz auf, daß das Risikoprinzip der Schlachtflotte unzutreffend sei“.
- 17 Hollweg, Randbemerkungen zu dem Aufsatz „Seepolitik und Seestrategie“, in: MR 1926, S. 411.
- 18 Hildebrand-Röhr-Steinmetz, Bd. 4, S. 109. s.a. Bd. 7, S. 103: „Es geht sicherlich zu weit, die Meinungsverschiedenheiten speziell über die Frage des Uboot-Baues zu einer Art Zweikampf zwischen zwei bedeutenden und einflußreichen höheren Offizieren, dem GrAdm v. Tirpitz auf der einen, VAdm Carl Galster ... auf der anderen Seite ... hochzustilisieren“.
- 19 Berghahn, Der Tirpitzplan; Epkenhans, Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914; Marine und Marinepolitik 1871-1914.
- 20 Hobson, Imperialismus; Besteck, Die trügerische „First Line of Defence“; Rödel, Krieger, Denker, Amateure.
- 21 Krosigk, Geistige Auseinandersetzung um Tirpitz' Flottenpolitik in der deutschen Marine vor und nach dem Ersten Weltkrieg.

Anhang

Aus den Briefen Galsters an seine Korrespondenzpartner sowie deren Briefen an ihn wurden für den nachfolgenden Anhang 20 Briefe aus der Zeit von 1908 bis 1918 ausgewählt, die in besonderer Weise Galsters Gedanken wiedergeben. Die gesamten Briefe, etwa 200, die der Biographie Galsters zugrunde liegen, sind im Internet unter der URN: urn:nbn:de:bsz:swbdok-bsz3232487054 einzusehen.

1) Galster an vom Rath, 14.3.1908

BArch Berlin N 2233/21

Euer Hochwohlgeboren,
danke ich bestens für die Zeilen vom 10 d. M's, die Sie infolge der Uebersendung der Broschüre „Welche Seekriegsrüstung braucht Deutschland“ an mich richteten. Sie haben recht, daß Ihr Aufsatz im „Tag“ „Die unendliche Schraube“ nur die Veranlassung zur Uebersendung gab. Ich ersah aus ihm, daß Euer Hochwohlgeboren vom politischen Standpunkte aus kritisch der Entwicklung unserer Flottenpolitik gegenüberstehen und in gleicher Weise wie ich Bedenken gegen einen Wettlauf mit Großbritannien im Schlachtflottenbau haben. In meiner Broschüre habe ich die fehlerhafte Einseitigkeit unserer Flottenpolitik und die Vernachlässigung des Unterseebootsbaus vom technischen Standpunkt aus angegriffen und der Beschleunigung des Schlachtschiffbaus die Forderung entgegengestellt, zunächst für die Kleinkriegs- und Küstenschutzmittel zu sorgen, weil sie weit dringender sind. Ich halte es aber auch politisch nicht für richtig in einen nutzlosen Wettlauf im Flottenbau einzutreten, der einerseits enorme Summen verschlingt, die bedeutend besser angewendet werden könnten, und andererseits uns in Opposition zu England bringt, wodurch wir tatsächlich lahm gelegt werden. Hauptsächlich sollten wir vermeiden durch fortgesetztes Umstürzen des Flottenprogramms Unruhe im Auslande zu erzeugen. Unsere Flottenpropaganda, welche teils amtlich, teils von den Alldeutschen und dem Flottenverein getrieben und wohl zweifellos hinter den Kulissen von Interessenten stark unterstützt wird, arbeitet mit verhüllten Verheißungen und mit einer Menge von Behauptungen, die mehr oder weniger falsch sind, aber auf die große Masse ihre Wirkung nicht verfehlen. Die Flotte ist der beste Küstenschutz. Die Flotte muß im Kriege die Seezufuhr offen halten, sonst geht Deutschland unter. Sie muß und kann zu Hause den Seehandel und die Kolonien verteidigen. Diese Behauptungen, die für uns durchaus nicht zutreffend sind, sind seit 1898 ein Dogma für das deutsche Volk geworden. Gewiß ist eine Flotte für uns nötig und nützlich; aber man soll nicht übertreiben und nicht überhasten, das schadet nur.

Die Sicherheit des Küstenschutzes, die in Ihrem Briefe vorangestellt wird, ist von der Flottenpropaganda dazu benutzt worden, die Sachlage so darzustellen, als ob der Schutz durch eine Schlachtflotte, die den Feind gar nicht erst an die Küste herankommen läßt, das einzig mögliche und zweckmäßige ist. So liegt die Sache aber nicht. Unsere verhältnismäßig kurze Küste, die an der Nordsee noch dazu schwer zugänglich ist, kann man besser und mit geringeren Kosten anders schützen. Es kommt über-

haupt nur darauf an, die Flußmündungen und die wichtigsten Punkte zu schützen. Diesen lokalen Schutz kann man auch beim Vorhandensein einer Flotte gar nicht entbehren, denn es bleibt immer die Frage, „Ist die Flotte auch dort zur Stelle wo sie schützen soll?“. Seitdem das Unterseeboot in die Reihe der Seekriegswaffen eingetreten ist, ist der Küstenangriff für eine Flotte äußerst bedenklich geworden. Es ist unverständlich, daß man bei uns so lange von den Unterseebooten nichts wissen wollte und lediglich den Flottenkampf als das Mittel angesehen hat, das uns im Kriege helfen kann. Ich bin überzeugt, daß das Unterseeboot bei uns sofort eine große Zahl von Anhängern finden wird, sobald es mit der Front in Berührung kommt. Augenblicklich ist das einzige Boot, das wir haben, noch Versuchsobject und seine Besichtigung nur Admiralen gestattet. Ich habe außer in der übersandten Broschüre auch noch in einer vorhergehenden versucht, auf die Lücken unserer Seekriegsrüstung hin zuweisen, und gestatte mir diese unter Kreuzband folgen zu lassen, weil sie Euer Hochwohlgeboren vielleicht interessiert.

Mit der größten Hochachtung

2) Galster an vom Rath, 4.4.1908

BArch Berlin N 2233/21

Euer Hochwohlgeboren,

danke ich ergebenst für die freundlichen Zeilen vom 21. und 27. v. M's. Ich habe mit großem Interesse Ihre Ausführungen über „Häresie“ im „Tag“ gelesen und stimme völlig mit Ihren Ansichten überein. Es ist sehr bedauerlich, daß die von Ihnen unternommene Kampagne infolge Widerstrebens der Zeitungen zunächst unterbrochen werden muß. Reichs-Marine-Amt, Flottenverein, Alldeutsche und Interessentengruppen beherrschen in Flottensachen die Presse und sehen in „jedem Linienschiff mehr“ einen Nutzen. Die sonstigen Verhältnisse und sogar schon Schädigungen der Wehrkraft infolge Einseitigkeit werden hierbei ganz übersehen. Sachlichkeit spielt in der einseitigen Propaganda für Schlachtschiffe keine Rolle. Seit den 10 Jahren, wo die Flottenfrage agitatorisch betrieben wird, habe ich den Eindruck, daß der Grundsatz gilt „Der Zweck heiligt die Mittel“. Wenn zur Zeit des ersten Flottengesetzes (1898) aktive und inaktive Offiziere tätig waren, die Flotte der Volksvertretung mundgerecht zu machen, so ist das vielleicht entschuldbar; jetzt nachdem die Flotte gesetzmäßig feststeht, erscheint es jedoch nötig die öffentliche Meinung zur nüchternen, ungeschminkten Wahrheit zurückzuführen. Infolgedessen begrüße ich es mit Freude, daß auch Euer Hochwohlgeboren die Feder in den Dienst einer gesunden Flottenkritik gestellt haben, die sich weder von oben noch von der allgemeinen Stimmung beeinflussen läßt. Die Flotte gehört als Wehrmittel, finanziell und politisch in den allgemeinen Rahmen hinein. In politischer Hinsicht kann ich verstehen, daß im Auslande hinter unserer Ueberstürzung im Bau einer Lininschiffsflotte Pläne vermutet werden, die wir gar nicht haben. Das Ausland übersieht die Gesamtlage weit besser als unsere Flottenpolitiker und versteht unsere Hast nicht, da ihm der angegebene Zweck und Nutzen als Illusion erscheinen müssen.

Die Darlegungen des Kapitän zur See v. Pustau im Tag vom 19.3. gegenüber Ihrem Artikel „Die unendliche Schraube“ können nur einen Blinden überzeugen. Für