

ZEUGENSCHRIFTUM

75-1913-1

Name:	Gaul, W. Kapt.z.See	ZS Nr. 1913	Bd. I	Vermerk:
-------	------------------------	----------------	----------	----------

katalogisiert Seite:	1 - 6
Sachkatalog:	Kriegsmarine III - Verh.z.Lw. Luftwaffe II - 3. Luftkr. VI " III - Verh.z.Kriegsmarine
Personen:	Gaul, W. Kapt.z.See

katalogisiert Seite:	
Sachkatalog:	
Personen:	

katalogisiert Seite:	
Sachkatalog:	
Personen:	

katalogisiert Seite:	
Sachkatalog:	
Personen:	

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

W. GAUL
Kapitän zur See

Bonn, den 2. 1. 1956

ZS-1913-2

Institut für Zeitgeschichte ARCHIV	
Akz. 4071/68	Best. ZS 1913
Rep. —	Kat.

Sehr geehrter Herr Professor!

Herr Gen.Adm. a.D. S c h n i e w i n d sandte mir Ihre brieflichen Anfragen über die geschichtliche Entwicklung des Verhältnisses Kriegsmarine - Luftwaffe im Hinblick auf das IX. Flieg. Korps zu.

Der Gesamtfragenkomplex ist äusserst kompliziert und umfangreich und es ist sehr schwer, z.B. den Fragenkomplex IX. Flieg.Korps - nicht Luftkorps - herauszugreifen.

Ich will trotzdem den Versuch machen:

Bereits mit dem Beginn der 30-er Jahre beschäftigte sich das "Oberkommando der Reichsmarine" mit Studien über den Einsatz des Flugzeuges als Mittel der Seekriegsführung. Das rüstungsmässige Erstarren des Reiches in den Jahren nach 1933 rückte eine Verwirklichung dieser Gedankengänge in greifbare Nähe.

Die in den damaligen Denkschriften niedergelegte und in zahlreichen Besprechungen mit den Planungsstellen der späteren Luftwaffe stets wiederholte Auffassung des Oberkommandos der Kriegsmarine war folgende:

Seekriegsoperationen sind in stärkstem Masse abhängig von den Leistungen einer mit dem Wesen des Seekrieges und der Seetaktik vertrauten Fliegertruppe. Wirkungsvolle Über- und Unterwasserkriegsführung ist nur denkbar, wenn alle dem Seekrieg dienenden Kampfmittel unter einheitlicher Führung und Leitung eingesetzt werden. Eines der wichtigsten Kampfmittel in der Führung von Seeoperationen ist das Flugzeug, das durch die Möglichkeit einer schnellen und weiträumigen Aufklärung und Sicherung gegen Überraschungen sowie durch schnellstmöglichen Waffeneinsatz (Torpedo, Bombe, Mine) für den Seekrieg unentbehrlich geworden ist. Das Flugzeug ist kein Hilfsmittel, sondern ein integrie-

rönder Bestandteil der Seekriegsführung.

Diese Auffassung führte folgerichtig zur Forderung nach Fliegerverbänden, die sich personell in der Masse aus der Marine ergänzten, deren taktische Ausbildung durch die Marine und in der Marine erfolgen musste, deren fliegendes Material und deren Bodenorganisation den Notwendigkeiten der Seekriegsführung aus der Luft und damit den Wünschen der Kriegsmarine entsprechen musste.

Es war daher das Endziel aller Planungen eine starke Marineluftwaffe, bestehend aus Aufklärungs-, Kampf- und Jagdverbänden der Küste, aus Bordflieger- und Flugzeugträgerverbänden, als organischen Bestandteil der Marine zu schaffen.

Das Oberkommando der Luftwaffe stand auf einem anderen Standpunkt. Der Ob.d.L. fühlte sich nicht nur für die Luftrüstung des Reiches verantwortlich, sondern er liess auch keinen Zweifel darüber, dass er die Führung aller Ereignisse und Kampfhandlungen in der Luft anstrebe, auch über See und gegen Seeziele. Die Notwendigkeit einer einheitlichen Führung auf und über See wurde nur für den Zustand gegebener taktischer Berührung zweier Seegegner gesehen. Entsprechende Ausbildung und gemeinsame Übungen sowie besondere Vorbereitung der Nachrichtenverbindungen zwischen den beiderseitigen Führungsstäben sollten das Fehlen einheitlicher Führung im selben Operationsraum ausgleichen. Es kam der Luftwaffe darauf an, ein einheitliches Offizierkorps zu schaffen, das in der Lage war, jede Aufgabe zu lösen, allerdings nach entsprechender Ausbildung.

Noch aber war in jenen Jahren der Gesamtfragenkomplex seegebundener Fliegerkräfte so grosses Neuland für die "Operative Luftwaffe," dass der Ob.d.L. den Wünschen der Kriegsmarine in grossem Umfange Rechnung trug.

Im Jahre 1935 wurde im Rahmen der Schaffung der Luftwaffe als dritten Wehrmachtteil der Luftkreis VI (später Luftwaffenkommando See) gebildet. Dem an seiner Spitze stehenden kommandierenden General (Gen.d.Flieg. Z a n d e r) unterstanden die fliegenden Verbände, die Bodenorganisation und die Luftverteidigung im Bereich der deutschen Küsten. Er war dem Ob.d.L. in jeder Hinsicht unterstellt und in Bezug auf die materielle und personelle

Erhaltung der Küstenflieger-, Bordflieger- und Flugzeugträgerverbände, ihrer Ausbildung und ihren Ausbau auf Zusammenarbeit mit den entsprechenden Dienststellen des Oberkommandos der Kriegsmarine angewiesen. Als Führer der fliegenden Verbände unterstand ihm im Frieden der "Führer der Marineluftstreitkräfte" (f.d.Luft), Gen.Maj. G e i s l e r (später "Seeluftstreitkräfte), der im Kriege taktisch dem Flottenchef unterstellt werden sollte.

Das Personal der fliegenden Verbände rekrutierte sich soweit irgend möglich, das Offizierpersonal zunächst vollständig aus der Kriegsmarine.

Bei Gründung der Luftwaffe im Sommer 1935 war der Ob.d.M. genötigt, im Interesse der Marineluftstreitkräfte das bisher ausgebildete Offiziers- und Mannschaftspersonal der Kriegsmarine geschlossen an die Luftwaffe abzugeben. Genaue Zahlenangaben hierüber liegen nicht vor. Es kann jedoch mit einiger Sicherheit gesagt werden, dass es sich dabei um etwa 80 Offiziere gehandelt hat.

Es braucht kaum betont zu werden, dass sich durch diese formelle Überführung von Seeoffizieren in die Personalwirtschaft des Ob. d.L. am reinen Marinecharakter der Seeluftstreitkräfte und deren Zugehörigkeitsgefühl zur Marine nichts änderte. Für die seemannische und taktische Ausbildung waren Beobachter-, Flugzeugführer-, Fliegerwaffenschulen (See) erstellt worden.

Die Interessen der Kriegsmarine hinsichtlich ihrer Fliegerverbände im Organisationsrahmen des Reichsluftfahrtministeriums wurden wahrgenommen durch Referenten und Gruppenleiter dieser Fliegerverbände (Personalamt, Organisationsabteilung, Rüstungsamt usw.), sämtlich hervorgegangen aus ehem. Seeoffizieren der Kriegsmarine.

Die Verbindung zwischen den beiden Wehrmachtteilen erfolgte über die beiderseitigen Führungsstäbe, die gegenseitig Verbindungs-offiziere bzw. kleine Arbeitsstäbe abgestellt hatten.

In den folgenden Aufbaujahren spielte sich nun zwischen Ob.d.M. und Ob.d.L. ein aufreibender Nervenkrieg hinsichtlich der Stärke der Seeluftstreitkräfte und der Abgrenzung der Einsatz- und Führungsbefugnis über See ab. Die teilweise mit erheblicher Schärfe vorgetragenen beiderseitigen Argumente fanden schliesslich ihren

Niederschlag in einem gemeinsamen Protokoll, das letzten Endes auf lange Sicht gesehen wesentlich mit zur praktischen Auflösung der Seeluftstreitkräfte im Jahre 1942 führte. Das am 27.1.1939 beiderseits unterzeichnete Protokoll hatte in den wichtigsten Punkten folgenden Wortlaut: siehe Seite 4a und 4b ***)

III.) Luftverteidigung an der Küste

.....

IV.) Organisationsfragen:

Der Ob.d.L. teilt Ob.d.M. mit, dass mit Wirkung vom 1. Febr. die Stelle eines Generals der Luftwaffe beim Ob.d.M. geschaffen wird. Damit entfällt das bisherige Luftwaffenkommando See zu einem noch zu bestimmenden Termin (spätestens 1.4.1939). Der General der Luftwaffe beim Ob.d.M. ist im Frieden dem Ob.d.L., im Kriege dem Ob.d.M. taktisch unterstellt. Er ist im Frieden Truppenvorgesetzter sämtlicher Marinefliegerverbände. Er ist zugleich Inspekteur der Marineflieger. Als solcher untersteht er dem Chef des Ausbildungswesens im R.L.M..

Um die Ausbildungswünsche des Ob.d.M. weitestgehend berücksichtigen zu können, wird der General der Luftwaffe beim Ob.d.M. angewiesen, in engster Zusammenarbeit mit der Marine zu arbeiten und den Wünschen des Ob.d.M. Rechnung zu tragen. Bei den vom Chef des Ausbildungswesens des Ob.d.L. zu erlassenden Weisungen über die Ausbildung der Marineluftstreitkräfte ist vor Vorlage beim Ob.d.L. dem Ob.d.M. Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Dem Wunsche des Ob.d.M., neben dem General der Luftwaffe beim Ob.d.M. einen Generalstabsoffizier (Maj. i.G. G a u l) in der Seekriegsleitung zu belassen, gibt der Generalfeldmarschall statt. Der Ob.d.L. sieht in dem General der Luftwaffe beim Ob.d.M. einen Truppenbefehlshaber, der im Kriege dem Ob.d.M. taktisch unterstellt ist, aber bei dem der Schwerpunkt auf seiner Truppentätigkeit liegt. Er erkennt die Notwendigkeit einer Fachbearbeitung der operativen Einsatzfragen innerhalb der Seekriegsleitung an. Dieser Offizier ist zugleich Verbindungsoffizier zwischen den Füh-

***)

"In der Besprechung Ob.d.L. - Ob.d.M. am 27. Januar 1939 wurden die nachstehenden Punkte besprochen und festgelegt:

I.) Operationen:

1.) Operationsgebiete:

Es herrscht Einigkeit darüber, dass der Schwerpunkt für den Einsatz der Luftwaffe England selbst und die Seegebiete sind, die für den Seekrieg verschlossen sind. Soweit die Reichweite der Verbände der Luftwaffe ausserhalb dieser Gebiete einen Einsatz zulässt und damit in das Operationsgebiet der Marine übergreift, bedarf es eines Einvernehmens mit der Marine.

2.) Aufklärung:

Der Ob.d.L. übernimmt keine Verantwortung für irgendwelche Aufklärungsaufgaben der Kriegsmarine. Die Aufklärung über See für Zwecke des Seekrieges ist eine Sonderaufgabe der Kriegsmarine.

3.) Laufende wechselseitige Unterrichtung durch enge Nachbarschaft beider Befehlsstellen soll sichergestellt werden.

Diese laufende Zusammenarbeit soll dem Zweck dienen, die Kriegsmassnahmen beider Wehrmachtteile aufeinander abzustimmen und gegenseitig zu unterstützen.

4.) Eingreifen in den Seekampf:

Der taktische Einsatz der Luftwaffe in Seekampfhandlungen (Kampf von Schiffen gegeneinander) erfolgt nur dann, wenn er von der Marine angefordert wird oder allgemein verabredet ist. Für das planmässige Eingreifen in Seekampfhandlungen kommen in absehbarer Zeit nur die Marineluftstreitkräfte infrage, die im Rahmen der Kriegsmarine für den Seekampf ausgebildet sind.

5.) Minenkrieg:

Jedes Minenlegen erfolgt in Übereinstimmung mit der Kriegsmarine.

Gewisse für die Seestreitkräfte nicht befahrbare Küsten-

gewässer können der Luftwaffe für Minenkriegführung von vornherein freigegeben werden.

II.) Umfang und Ausrüstung der Marinefliegerverbände:

Bezüglich des Umfanges der Aufstellungen besteht Übereinstimmung zwischen Ob.d.M. und Ob.d.L., d.h. Ob.d.L. stellt bis einschliesslich 1941

9 F-Staffeln,

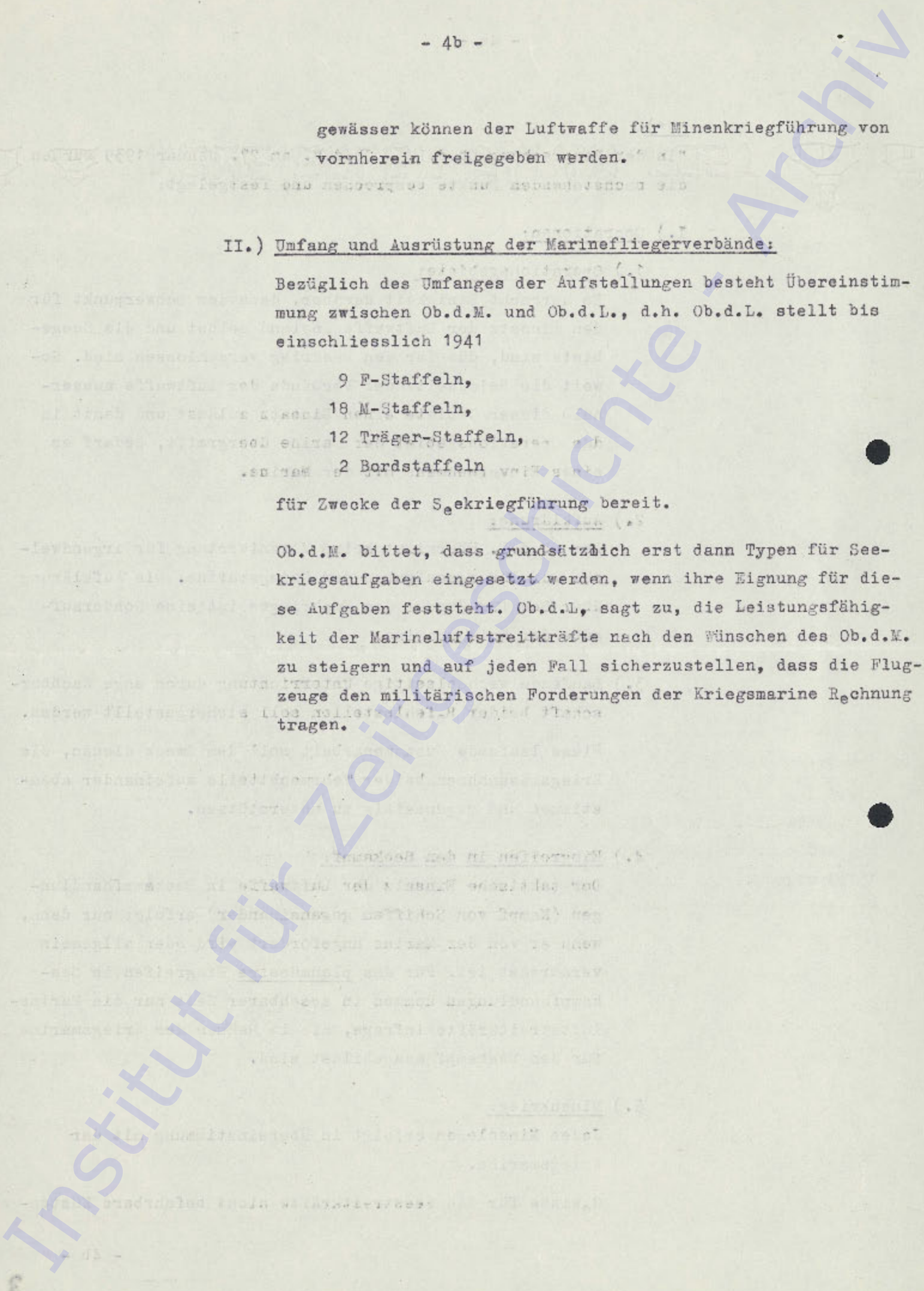
18 M-Staffeln,

12 Träger-Staffeln,

2 Bordstaffeln

für Zwecke der Seekriegführung bereit.

Ob.d.M. bittet, dass grundsätzlich erst dann Typen für Seekriegsaufgaben eingesetzt werden, wenn ihre Eignung für diese Aufgaben feststeht. Ob.d.L. sagt zu, die Leistungsfähigkeit der Marineluftstreitkräfte nach den Wünschen des Ob.d.M. zu steigern und auf jeden Fall sicherzustellen, dass die Flugzeuge den militärischen Forderungen der Kriegsmarine Rechnung tragen.



rungsstäben des Ob.d.L. und Ob.d.M.

Das bisher zum 1.4.1939 geplante Luftgaukommando See entfällt. Die Betreuung der Bodenorganisation See geht zu einem noch zu befehlenden Termin (voraussichtlich 1.4.1939) auf die Luftgaue I, III und XI über. Dasselbe gilt für die bisherigen Schulen (See). Dagegen bleibt die Luftzeuggruppe (See) bestehen. Sie wird territorial dem Luftgaukommando XI unterstellt. Der General der Luftwaffe beim Ob.d.M. ist berechtigt, dieser Luftzeuggruppe in Krieg und Frieden unmittelbare Anweisungen bezüglich des Materialnachschubes zu den Marinefliegerverbänden zu geben.

Falls sich bei dieser Organisation ernsthafte Nachteile zeigen, soll nach einem halben Jahr eine Besprechung stattfinden".

Der Inhalt dieses Protokolls musste von seiten der Kriegsmarine als unbefriedigend angesehen werden. Wohl war im Grossen eine gewisse Abgrenzung der Einsatzräume und der Verantwortlichkeiten festgelegt sowie die Notwendigkeit engster Zusammenarbeit betont worden, aber diese beiderseitige Annäherung war zweifellos in der Masse auf Kosten der Kriegsmarine erfolgt. Die Luftwaffe hatte sich die See als Kampfgebiet gesichert, die Luftminenführung, Kampf gegen Schiffe im freien Seeraum gegen Flottenstützpunkte, Handelshäfen usw. waren ihr Vorrecht. Die Seeluftstreitkräfte waren auf Aufklärungsaufgaben und auf den Kampfeinsatz im Rahmen taktischer Kampfberührung zweier Flottenverbände beschränkt. Die Festlegung der Flugzeugtypen für die Fliegerverbände der Marine war in Zukunft von den Möglichkeiten der Luftrüstungslage überhaupt abhängig. Durch die geplante Schaffung der Dienststelle eines "Generals der Luftwaffe bei Ob.d.M." wurde der bisherige geschlossene Organismus der Seeluftstreitkräfte des Luftwaffenkommandos VI (See) zerschlagen. Von der ursprünglich geplanten Führung der 13 Seekampfgeschwader durch das Luftwaffenkommando VI (See) wurde nicht mehr gesprochen.

Die starken Bedenken des Ob.d.M. insbesondere hinsichtlich der Organisationsänderung fanden ihren Ausdruck im Schlusssatz des Protokolls.

Immerhin waren mit diesem Protokoll die Organisation und der stär-

kemässige Umfang der Seeluftstreitkräfte festgelegt und erstmalig vom Ob.d.L. schriftlich anerkannt worden.

Als schliesslich im September 1939 der Krieg ausbrach, verfügte die Kriegsmarine über die taktisch ihr unterstellten Seeluftstreitkräfte, bestehend aus:

- 14 Küstenfliegerstaffeln,
- 1 Bordfliegerstaffel und
- 4 in Aufstellung begriffene Flugzeugträgerstaffeln.

Nach Eintritt Englands in den Krieg und Abklingen der Aufgaben in der Ostsee war - entsprechend der gesamtstrategischen Lage - ein zweiter F.d.Luft geschaffen worden. Der bisherige F.d.Luft, Gen. Maj. C o e l e r , wurde "F.d.Luft West" und dem Marinegruppenkommando West, Sengwarden, und der neuernannte F.d.Luft Ost, Gen. Maj. B r u c h , dem Marinegruppenkommando Ost, Kiel, einsatzmässig unterstellt.

Die Gruppenkommandos hatten ihre Fliegerverbände im Rahmen der ihnen von der Seekriegsleitung gegebenen allgemeinen Weisungen einzusetzen. Kräftezuteilung und Schwerpunktsänderungen wurden durch die Seekriegsleitung befohlen und die dazu erforderlichen Massnahmen bodenorganisatorischer und versorgungsmässiger Art vom Gen.d.Luftw. b. Ob.d.M. erbeten.

Es ist bekannt, dass sich die Luftwaffe mit dem X. Fliegerkorps vom ersten Augenblick der Aktivierung des Krieges gegen England mit grosser Einsatzfreudigkeit über See betätigte. Es kam naturgemäss zu wiederholten Reibungen zwischen der Einsatzführung beider Wehrmachtteile, da der "Seekrieg aus der Luft" durch den Ob.d.L. und der "Seekrieg auf der See" durch den Ob.d.M. geführt wurde.

Wie im Protokoll festgelegt, war die Minenkriegführung aus der Luft dem Ob.d.L. zugebilligt worden. Tatsächlich aber begann die Marine mit den Mz-Verbänden des F.d.L. West, in Ergänzung der durch Zerstörer durchgeführten Verseuchungen der Themsezufahrten bereits am 20. Nov. 1939 mit dem ersten Abwurf von Luftminen in der Themseinfahrt. Sie wollte damit das Überraschungsmoment ausnutzen und den sich abzeichnenden ungeheuren Erfolg vertiefen. An insgesamt fünf Einsätzen legten die Mehrzweckflugzeuge des F.d.Luft West insgesamt 46 LMA und 22 LMB; dann legte die eintretende Vereisung

der Seefliegerhorste die F.d.L.-Flugzeuge lahm.

Die Marine versuchte nunmehr die Luftwaffe dazu zu bringen, möglichst bald mit dem LM-Einsatz mit dem Flugzeugmuster He 119 des K.G. 26 zu beginnen. Die Luftwaffe war zu diesem Zeitpunkt aber weder materiell noch personell dazu in der Lage. Um auf diesem Gebiet schneller vorwärts zu kommen, musste sie sich der Marineflieger bedienen.

Am 17.1.1940 wurde daher der F.d.Luft West, Gen.Maj. C o e l e r - in Verfolg einer Führerweisung - durch den Ob.d.L. beauftragt, alle Massnahmen zur Förderung und Weiterentwicklung des Luftminenkrieges zu ergreifen. Am 1.2.1940 wurde die 9. Fliegerdivision, bestehend aus:

- K.G. 4,
- 7./K.G. 26,
- III/K.G. 26,
- 1./K.G. 30,
- 1./K.G. 40

aufgestellt, und Gen.Maj. Coeler, F.d.L. West, zum Divisionskommandeur ernannt. In dieser Eigenschaft wurde er truppendienstlich der Luftflotte 2 und einsatzmässig unmittelbar dem Ob.d.L. unterstellt.

Damit war für die SkI eine überraschende Wendung eingetreten.

Es konnte kein Zweifel darüber sein, dass General Coeler nicht in der Lage war, beide Aufgaben, nämlich die des F.d.L. West und die der 9. Fliegerdivision - noch dazu unter verschiedener taktischer Unterstellung - befriedigend zu lösen. Da eine Eingliederung der 9. Division in die Verbände des F.d.Luft West und damit zwangsläufig eine Unterstellung unter die Marinegruppe West luftwaffenseitig aus grundsätzlichen Erwägungen heraus nicht infrage kommen konnte, musste sich die Marine von ihrem bisherigen F.d.Luft trennen. In längeren Verhandlungen zwischen Generalstab und SkI wurde vereinbart, dass die Trennung der beiden Führungsstäbe und Neubesetzung der Stelle des bisherigen F.d.Luft West durch Generalmajor B r u c h , bisher F.d.Luft Ost, dann erfolgen sollte, wenn Unterkunftsöglichkeit für den F.d.L.-Stab in der Führungsstelle der Marinegruppe West, Sengwarden, gegeben war. Der Stab der 9. Division sollte im bisherigen Gefechtsstand des F.d.Luft West in Jever ver-

bleiben. Auf diese Weise war wenigstens führungsmässig weiterhin gute Zusammenarbeit der Stäbe gewährleistet.

Die Trennung wurde schliesslich am 25.4.1940 vollzogen. In der Zwischenzeit zeigte sich ganz klar, dass der bisherige F.d.Luft, nun gleichzeitig Führer der 9. Division, innerlich bereits voll auf die Seite des Ob.d.L. übergegangen war.

Anfang Februar äusserte er der Gruppe West gegenüber nicht nur, dass er sich an die Weisung der Ob.d.L. gebunden glaube, die bis auf weiteres den Einsatz von Luftminen verbat, sondern, dass er glaube, um der Weisung des Ob.d.L. und schliesslich auch der des Führers nachkommen zu können, alle Massnahmen ergreifen zu müssen, um beschleunigt die 9. Division einsatzbereit zu machen. Er glaube für seine Zwecke auf Personal der bisherigen F.d.L.-Minenstaffeln zurückgreifen zu können, ohne die Belange der Seekriegsführung fühlbar zu beeinträchtigen. Diese Äusserung war umso erstaunlicher, als nach allen seinen bisherigen Meldungen die Kräfte des F.d.L. kaum für die Seeaufklärung ausreichten.

Nachdem die Seekriegsleitung die Gruppe West davon unterrichtet hatte, dass weder eine Weisung des Führers, noch eine Anregung des Ob.d.L. hinsichtlich Einstellung des Luftmineneinsatzes bei ihr vorläge und daher die Seeluftverbände den LM-Einsatz als Massnahme der Seekriegsführung im bisherigen Rahmen sobald als möglich wieder aufzunehmen hätten, hatte sie sich mit der personellen Unterstützung der Aufstellung der 9. Fliegerdivision auseinanderzusetzen.

Die Verhandlungen der Führungsstäbe führten schliesslich am 24.2. zu einer Besprechung zwischen Chef Skl und Chef Genst. Luftwaffe, während der von letzterem der Vorschlag gemacht wurde, aus Zweckmässigkeitsgründen im Hinblick auf die Führung, den gesamten LM-Einsatz doch in eine Hand zu legen und zwar in die der 9. Fliegerdivision. In Zusammenhang damit wies er darauf hin, dass die Luftwaffe durch das Übernehmen dieser Aufgabe die Möglichkeit und auch die Notwendigkeit sähe, eine Küstenfliegergruppe (Mz) und zwar die bisherige Minengruppe (106), personell in die 9. Division zu überführen. Gen!Maj. C o e l e r - bisheriger F.d.L. West - unterstützte diesen Luftwaffenvorschlag.

Die Skl sah sich vor folgenschwere Entscheidungen gestellt. Die ge-

machten Vorschläge beduften eingehender Überprüfung.

Bisher hatte die LM-Kriegführung allein in der Hand des F.d.Luft West gelegen. Seine Flugzeugtypen hatten sich bei der bisher gehandhabten taktischen Durchführung für diese Aufgabe brauchbar erwiesen. Es durfte jedoch nicht übersehen werden, dass diese Flugzeugtypen Me 59 und Me 115 taktisch den Anforderungen gerade eben noch genügten. (Start der Flugzeuge mit erheblicher Überlast, trotzdem Me 59 nur eine LMB oder 2 LMA, die Me 115 nur 1 LMA und nur bei ganz besonders günstigen Startbedingungen eine LMB). Diese Gegebenheiten bedeuteten bei der nunmehr auf der Feindseite aufgebauten Abwehr ein zusätzliches Negativum für das Erreichen des angestrebten Erfolges.

Mit der Aufstellung der 9. Fliegerdivision erstand ein neuer Verband mit modernsten fliegendem Gerät. Für seinen Einsatz waren dieselben taktischen Überlegungen massgebend wie für die bisherigen F.d.L.-Verbände - noch dazu, wo der Führer der 9. Division der bisherige F.d.Luft West war. Beide Teile, Luftwaffe und Marine, würden damit also bis auf weiteres an dem Nachteinsatz kleiner Verbände praktisch an dieselben Einsatztage und Einsatzstunden gebunden sein. Sie waren gezwungen, ihre Einheiten in kleinen Gruppen aus schmaler Basis heraus starten und wieder in dieser zurückkehren zu lassen. Dies hätte führungsmässig bedeutet: genaues Abstimmen der Startfolgen, Festlegen der Flugwege auf Ein- und Rückflug, Abstimmen der Landezeiten usw.. Diese Aufgabe auf 2 Führungsstellen zu verteilen, erschien äusserst unzweckmässig, ja kaum durchführbar. Alle Gründe sprachen tatsächlich dafür, die Führung des LM-Einsatzes also in eine Hand zu legen.

Bei eingehender sachlicher Prüfung musste auch die personelle Frage zugunsten der Luftwaffe gelöst werden. Die Skl hatte das allergrösste Interesse daran, den Luftminenkrieg so schnell und so wirkungsvoll wie möglich auf die Beine zu stellen. Obwohl sie sich darüber im Klaren war, dass durch eine Personalabgabe zwangsläufig eine Schwächung der F.d.L.-Verbände eintreten musste, konnte sie sich nicht den gegebenen sachlichen Notwendigkeiten der Seeluftkriegführung verschliessen und übermittelte dem Chef Genst.Lw. - trotz Abrätens durch den Gen.d.Lw. beim Ob.d.M. - zustimmende Antworten zu seinen Vorschlägen.

Um aber mit den F.d.L.-Flugzeugen bis zum Einsatzbereitwerden der

9. Division weiter LM-Einsatz durchführen zu können, sollte die Personalabgabe nur allmählich erfolgen. Damit war der Chef des Generalstabes der Luftwaffe einverstanden.

Sehr geehrter Herr Professor, dies war in groben Zügen des Geschehen soweit es mit der Aufstellung des IX. Flieg.Korps zusammenhing. Was Ihre letzte Frage betraf, so ist zu sagen, dass die beiden Führungsstäbe, also Seekriegsleitung und Luftwaffenführungsstab, beste unmittelbare Fühlung miteinander hatten, da der Kont.Admiral M ö s s e l als Mar.Verb.-Offizier im Lw.-Führungsstab und ich als Genst.-Offizier der Luftwaffe in der Seekriegsleitung sass. Auch auf dem unteren Level war die Zusammenarbeit der Befehlshaber sehr befriedigend. Die auftretenden Schwierigkeiten und das gespannte Verhältnis Ob.d.M. - Ob.d.L. hatten - neben der persönlichen Abneigung des Grossadmirals gegen den Ob.d.L. - ihren Grund in dem unabänderlichen Willen Görings, die Marinefliegerverbände aufzulösen- so oder so - um eben seiner These zum Siege zu verhelfen: "Alles, was fliegt, ist mir unterstellt!"

Ich hoffe sehr, dass Ihnen mit meinen Zeilen gedient ist und verbleibe

Ihr

W. Gail.

(Kapitän zur See)