

In Schlüsselstellungen des Luftwaffen-Aufbaus

Stattdessen tritt er am 10. Oktober im Reichsministerium für Luftfahrt an. Eine verbindliche Stellenbeschreibung erhält er nicht für seine Truppe, die intern als Luftwaffeninspektion 5 (L In 5) geführt wird; die darf er selbst formulieren, und sie wird erst nach einigen durch Greim erwirkten organisatorischen Änderungen am 02. Februar 1936 als Ministererlaß herausgegeben.¹⁰⁶ Sein Aufgabengebiet ist in der Nachkriegsliteratur treffend beschrieben:

„Die sich häufenden Flugunfälle im Dienstbetrieb der Luftwaffe machten die Bildung einer zentralen Dienststelle nötig, die das Flugunfallwesen zu bearbeiten und für die Sicherheit des Flugbetriebs die nötigen Richtlinien und Maßnahmen herauszugeben hatte. Unter der Bezeichnung ‚Inspektion für Flugsicherheit und Gerät‘ wurde ... die zentrale Stelle für den Flugbetrieb und das Fluggerät der militärischen und zivilen Luftfahrt geschaffen. Die Inspektion war damit die oberste fliegerische Gutachterstelle des Reichsluftfahrtministeriums. Sie vereinigte in sich die vorher getrennt wirkenden Stäbe des Fliegerinspezienten und der Unfalluntersuchungsstelle für die Luftfahrt, die bis zum 31. März 1936 ein Bestandteil der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt war.“¹⁰⁷

Greim übernimmt seinen neuen Verantwortungsbereich mehr aus Pflichtgefühl denn aus Neigung: allein von Juni bis Dezember 1935 ereignen sich im Monatsdurchschnitt in der Luftwaffe 48 Flugzeugabstürze, davon 12 mit Todesfolge. Die handfeste Krise erfordert entschlossenes Durchgreifen, und tatsächlich gelingt es Greim, trotz des ständig zunehmenden Flugbetriebs die Unfälle pro tausend Flugstunden signifikant zu vermindern. Sein bester und wohl auch einziger Freund Franz Roth, der Kamerad aus Weltkriegstagen, fungiert – nunmehr reaktiviert – als seine rechte Hand, und das ist notwendig, denn Schreibtischarbeit liegt Robert v. Greim nicht; wann und wo immer möglich, nutzt er die Gelegenheit zu Erprobungsflügen in Staaken, Johannisthal und Rechlin. In Johannisthal hat es ihm eine Weiterentwicklung der Bucker 131 ‚Jungmann‘

¹⁰⁶ Der Reichsminister für Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe (künftig zitiert als: RdL und ObdL) LA Nr. 450/36 geb. Kdos. II 1 vom 02. Februar 1936.

¹⁰⁷ Völker, *Die deutsche Luftwaffe*, a. a. O., S. 77

besonders angetan: die einsitzige, für den Wettbewerbs-Kunstflug optimierte Bü-133 ‚Jungmeister‘, ein hochagiler und federleichter Doppeldecker mit 160-PS-Triebwerk, der im Frühjahr 1935 seinen Erstflug hatte. Am 17. Oktober 1935 stiehlt er sich wieder einmal aus Berlin nach Darmstadt davon, wo der Nurflügler ‚Delta III‘ des Konstrukteurs Alexander Lippisch für ihn bereitsteht. Er unternimmt vier kurze Platzflüge mit dem ungewöhnlichen Flugzeug, das für seine gefährlichen Eigenschaften berüchtigt ist. Es besteht aus einem sehr kurzen Doppelsitzer-Rumpf und einem Delta-Tragwerk mit Endscheiben-Seitenrudern, seine Steuerung um die Querachse erfolgt mit innenliegenden Höhenrudern, um die Längsachse mit außenliegenden Querrudern, den Vortrieb liefert ein schwachbrüstiger Bristol-Motor. Greims Urteil zu dem Gerät ist nicht überliefert; es bildet jedoch eine Vorstufe zur Zellenauslegung des späteren Raketenflugzeugs Me 163.

So wenig wie seiner Aufgabe kann Robert v. Greim auch seiner Umgebung abgewinnen: „Udet, Lörzer, Sperrle“, erinnert sich Hubert Greim, „mein Vater ist immer ungern zu diesen Besprechungen gegangen. Er mochte auch die Saufereien unter alten Kameraden in Berlin nicht; er war ein Feind des Saufens, und wenn einer angesäuselt Bruch machte, ist er explodiert.“¹⁰⁸ Er lebt weder in der Vergangenheit noch für eine Karriere in Görings Dunstkreis; sich irgendwo anbiedern liegt ihm ebensowenig wie Intriganz. Geradezu trotzig scheint er sich und seinen Kameraden klarmachen zu wollen, daß er vor allem Flieger ist.

1936 häufen sich tödliche Abstürze bei Flügen unter Instrumentenflugbedingungen. Vor allem Segelflieger, die in Wolken geraten, verlieren dort wegen ihrer mangelnden Blindflug-Instrumentierung die räumliche Orientierung und geraten dadurch in Fluglagen, die ihre Flugzeuge überlasten. Die fragilen Holzkonstruktionen zerbrechen in der Luft, meist durch Überschreiten ihrer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit in einem unkontrollierten Sturz. Robert v. Greim beauftragt die DFS in Darmstadt zunächst, über Strukturverstärkungen nachzudenken, aber der dortige Entwicklungsleiter Hans Jacobs ist skeptisch: Stärkere Zellen bedeuten mehr Gewicht, und das vermindert die Flugleistungen. Stattdessen schlägt er vor, ein außer Kontrolle geratenes Flugzeug aerodynamisch abzubremsen, und baut versuchsweise in die Tragflächen eines ‚Sperber‘ neu entwickelte, aus- und einfahrbare Luftbremsen ein. Die entsprechenden Versuchsflüge macht Hanna Reitsch.¹⁰⁹

Nach einem Jahr ist das Institut so weit, daß die Bremsen Robert v. Greim und Ernst Udet im senkrechten Sturz über mehrere tausend Höhenmeter vorgeführt werden können. Die beiden alten Kämpen sind begeistert von dem mutigen Fräulein und der eleganten Lösung, die Jacobs gefunden hat. Um die Sportflieger geht es ihnen allerdings nicht vorrangig. Solche Bremsen lösen auch das Grundproblem des Sturzkampfbombers,

¹⁰⁸ Gespräch mit Hubert Greim am 15. Mai 2014.

¹⁰⁹ Sie schildert die Erprobung in ihrer charakteristischen, etwas überspannten Art in ihren Erinnerungen: *Fliegen – mein Leben. Testpilotin im Dritten Reich*. München: Herbig 1979, S. 176ff.

der bei Junkers entwickelt wird und mit voller Bombenlast im senkrechten Sturz schnell seine Belastbarkeitsgrenzen überschreitet, und sie eröffnen neue taktische Möglichkeiten für den Einsatz des streng geheimen Lastenseglers DFS 230, der mittlerweile in einer Attrappe existiert: Mit Hilfe von Luftbremsen und mit einem Bremsfallschirm in seinem Rumpheck könnte er aus großer Höhe senkrecht in seine Landezone stürzen, in niedriger Höhe zur Landung abfangen und damit die Chancen der gegenerischen Flugabwehr auf wirkungsvolle Bekämpfung erheblich verringern. Ernst Udet – kaum zum Generalluftzeugmeister ernannt – wird Hanna Reitsch 1937 für ihre Versuchsflüge zur Entwicklung der Luftbremsen den Titel eines Flugkapitäns verleihen, und zwar als erster Frau im Deutschen Reich. Nüchtern betrachtet, ist das Operette; praktischen Nutzwert hat die Bezeichnung nicht. Mit dem Verleihungsakt beginnt jedoch die Propagandakarriere der jungen Frau und damit ihr unheilvoller Einfluß auf Rüstungs- und Personalentscheidungen der Luftwaffe.

Greim fliegt und erprobt; er ist geradezu versessen darauf. Ende Februar 1936 steigt er erstmals ins Cockpit eines Heinkel He 112-Prototypen mit Rolls-Royce Kestrel-Triebwerk: die deutschen Motorenbauer sind mit ihren Eigenentwicklungen noch nicht soweit, daß sie die neue Generation von Hochleistungs-Jagdeinsitzern, zu deren besten Entwicklungen die He 112 zählt, adäquat ausrüsten können. Greim charakterisiert die Maschine in seinem Flugbucheintrag als ‚Verfolgungs-Jagdflugzeug‘, was darauf hindeutet, daß er sich ihres gewaltigen Potentials bewußt ist, sie aber nicht so recht in gängige Kategorien einzuordnen weiß. Heinkel hat sie unter der Leitung seiner Konstrukteure Walter und Siegfried Günter aufgrund einer RLM-Ausschreibung entwickeln lassen: einen freitragenden Ganzmetall-Tiefdecker mit Einziehfahrwerk, der schon beim ersten Vergleichsfliegen mit den Konkurrenzentwürfen von Arado, Focke-Wulf und Messerschmitt im Oktober 1935 deutlich zeigt: Wenn überhaupt, dann muß er nur die Messerschmitt-Konstruktion fürchten. Die ist Robert v. Greim jedoch noch nicht geflogen.

Fast wie ein Abgesang auf die gute, alte Zeit der Jagdfliegerei mutet an, daß er im April 1934 einen ganzen Tag am Fliegerhorst Brandenburg verbringt, um die Arado 68 im Vergleichsfliegen und im Luftkampf mit Ernst Udet zu optimieren: der Doppeldecker ist bereits veraltet, als er 1936 für knappe zwei Jahre in Serie geht. Die Zukunft, das wissen Greim und Udet aus eigener Testfliegerei, gehört den widerstandsarmen, stark motorisierten, schnellen Eindeckern. Am 29. Mai 1936 erprobt Robert v. Greim den nächsten Prototypen, der für die Jagdflugzeug-Ausschreibung des Ministeriums gebaut worden ist: die Focke-Wulf 159, einen abgestrebten Hochdecker, dessen Fahrwerk in den Rumpf eingezogen werden kann. Die Maschine erinnert äußerlich an die Fw 56 ‚Stößer‘, einen Trainer für Fortgeschrittene, der drei Jahre zuvor seinen Erstflug hatte und ursprünglich als ‚Heimatverteidigungsjäger‘ konzipiert worden war.

Greim will sich an diesem Tag in Bremen ein wenig näher mit dem Fahrwerk des Jägers beschäftigen und fährt es mehrfach in der Platzrunde ein und aus, als die betreffenden Kontrolleuchten plötzlich Rätselhaftes anzeigen. Nach einem tiefen Überflug der

Flugleitung wird ihm signalisiert, daß nur das linke Fahrwerksbein ausgefahren ist – aber ist es auch verriegelt? Mit einem Überschlag beim Aufsetzen muß er rechnen, also senkt er seinen Sitz so tief wie möglich ab, um Kopfverletzungen zu vermeiden, „...schaltete die Zündung aus und machte zu meinem größten Erstaunen eine den Umständen entsprechende sanfte Landung, die nach meiner Auffassung mit so geringer Beschädigung endete, daß künftighin im Notlandefall in zweifelhaftem oder schlechtem Gelände eine Landung mit eingefahrenem oder pendelndem Fahrwerk geradezu empfohlen werden kann.“¹¹⁰ Befund: Teilversagen der Hydraulikpumpe, die den Öldruck zum Ausfahren beider Fahrwerksbeine liefert. Ein wenig indigniert, aber mit der gebotenen Zurückhaltung – der prominente Flugzeugführer entscheidet schließlich mit, welches Muster die Luftwaffe beschaffen wird – merken die untersuchenden Focke-Wulf-Ingenieure in ihrer Stellungnahme an, daß dieser das Fahrwerk im vorliegenden Fall mit einer Handpumpe hätte ausfahren können, aber Robert v. Greim bestreitet schriftlich und sehr nachdrücklich, daß er beim Einweisen in die Maschine mit dem entsprechenden Notverfahren vertraut gemacht worden sei.

Am Vormittag des 03. Juni 1936 wird er nach Dresden gerufen. Dort ist der Chef des Generalstabs der Luftwaffe, Generalleutnant Walter Wever, mit einer von ihm selbst gesteuerten Heinkel He 70 der Flugbereitschaft des Reichsluftfahrtministeriums unmittelbar nach dem Start abgestürzt. Er und sein Bordmechaniker haben den Unfall nicht überlebt. Sofort nach Erhalt der Nachricht springt Robert v. Greim in Staaken in eine Fw 56 ‚Stößer‘ und fliegt zum Unfallort, um sich als Flugsicherheits-Inspekteur selbst ein Bild von dem Vorfall zu machen.¹¹¹ Wever hat erst kürzlich seinen Flugzeugführerschein erhalten; er fliegt leidenschaftlich gern, obwohl ihm ein Pilot zur Verfügung stände, hat aber wenig Erfahrung auf der komplexen He 70. Liegt hier die Ursache für die Katastrophe? Nein, sie ist viel banaler. Wever hat es einfach nur eilig gehabt. Er hat an der Luftkriegsschule Dresden-Klotzsche einen Vortrag gehalten, der später endete als geplant, und muß nun befürchten, zu spät zum Staatsbegräbnis des Generals a. D. und NSDAP-Politikers Karl Litzmann zu kommen, das am selben Tag in Berlin stattfindet. Endlich an seinem Flugzeug eingetroffen, macht er Druck; die Vorflugprüfungen werden in fliegender Hast erledigt. Augenzeugen berichten Robert v. Greim, daß das Flugzeug im Steigflug nach dem Start über die linke Tragfläche in Rückenlage gegangen und auf einem Feld aufgeschlagen sei. Greim und einige Helfer brauchen nicht lange, um in den Trümmern der Heinkel des Rätsels Lösung zu finden: die Querruder-Arretierungen waren vor dem Start nicht entfernt worden, und dadurch war die Heinkel nicht um ihre Längsachse steuerbar. Die einwandfreie Funktion der Steuerung vor dem Start zu überprüfen, ist alleinige Aufgabe des Flugzeugführers. Zwei lächerliche Klammern und selbstgemachter Termindruck töten

110 Greim, Robert v.: *Unfallbericht vom 29. Mai 1936.*

111 Greim, Robert v.: *Flugbuch Nr. 4, Nr. 21.*

den einzigen Strategen, den die Luftwaffe des Dritten Reiches je gehabt hat. Walter Wever ist sich selbst zum Opfer gefallen.

Kaum drei Wochen darauf muß Greim schon wieder wegen eines Absturzes auf Reisen gehen – diesmal nach Rostock-Marienehe. Dort hat sich Ernst Udet die He 118 vorgenommen, Heinkels zweimotorigen Prototypen eines künftigen Sturzkampfbombers der Luftwaffe, der beim ersten Vergleichsfliegen gegen seine Konkurrenten – die Ha 137 von Blohm & Voß und die Ju 87 von Junkers – keinen guten Eindruck hinterließ. Aber Udet will nicht voreilig entscheiden; er will sich selbst erfliegen, was das Muster kann. Für den 27. Juni 1936 kündigt er seinen Besuch am Heinkel-Stammsitz an, aber Ernst Heinkel kann sich nicht persönlich um ihn kümmern, denn er hat prominenten Besuch: Charles Lindbergh und seine Frau sind bei ihm zu Gast. Der Ozeanflieger ist vor einem halben Jahr mit seiner Familie aus den USA nach England übergesiedelt, weil er Abstand von der Entführung und Ermordung seines Sohnes gewinnen will, die noch immer hohe Wellen in der amerikanischen Öffentlichkeit schlägt.¹¹² Heinkel berichtet:

„Während ich mein eingerostetes Englisch zusammenraffte, um Lindberghs zahlreiche Fragen zu beantworten, meldete mir Köhler: ‚Udet ist in Marienehe gelandet und will jetzt die He 118 fliegen.‘ – ‚Dann lassen Sie ihn fliegen‘, sagte ich mitten in meinen englischen Nöten, ‚ich kann jetzt nicht hier weg. Sagen Sie Udet aber, daß er auf die Propellerstellung achten muß und daß bei dieser Maschine noch Vorsicht am Platze ist.‘

(...)

Es waren erst wenige Minuten vergangen, als ich am Ärmel gezupft wurde. Es war Raphael Thiel, der wie ein Turm hinter mir stand. Er machte mir aufgeregt Zeichen, ich möchte schnell zur Seite kommen. Ich entschuldigte mich bei Lindbergh und übergab Schwärzler die Führung. Was Thiel mir zuflüsterte, war schlimm genug: ‚Udet ist eben mit der He 118 abgestürzt. (...) Er hat nicht aufgepaßt. Er hat sich nicht um die Propellerverstellung gekümmert. Der Propeller mit dem ganzen Getriebe ist weggefliegen. Das Höhenleitwerk hat abmontiert... Wir haben Udet am Fallschirm hängen sehen und sind zur Landestelle gefahren. Da kam er zu sich, aber nur für einen Augenblick.‘

(...)

Ich machte mir ernste Sorgen, als gegen 19 Uhr mein Telefon klingelte. Am anderen Ende hörte ich eine heisere, undeutliche Stimme. Sie flüsterte: ‚Heinkel, ich habe Durst!‘ Und dann nochmal: ‚Kommen Sie sofort, ich verdurste!‘

Das war Udet selbst. Seine Worte waren für mich Musik. Wenn er Durst hatte, war er sicherlich über den Berg. Ich packte sechs kleine und zwei große Flaschen Sekt ein... Als ich im Krankenhaus ankam, war er schon recht munter, saß halb aufgerichtet im Bett, und eine Stunde später waren die sechs kleinen Flaschen leer. Die Schwestern waren verzweifelt. Sie flehten, bettelten und drohten. Und schließlich war Udet bereit

¹¹² siehe Berg, Scott A.: *Charles Lindbergh, Ein Idol des 20. Jahrhunderts*. 2. Aufl., München: Blessing 1999, S. 318.

zu schlafen. Aber in diesem Augenblick kam auch noch der Pour le Mérite-Flieger Ritter von Greim. (...) Nachts um 12 Uhr verließen Greim und ich, von den Segenswünschen der Schwestern begleitet, das Krankenhaus...“¹¹³

Was die fliegerischen und taktischen Aspekte betrifft, liegt die Auswahlentscheidung für den künftigen Standardjäger der deutschen Luftwaffe nun im Wesentlichen bei Robert v. Greim, denn Udet fällt als Testpilot für längere Zeit aus. Greim ergreift die Gelegenheit beim Schopf, dem ungeliebten Schreibtisch im Ministerium zu entfliehen: am 07. Juli 1936 macht er in Rechlin eine Serie von Vergleichsflügen auf Me 109, Fw 159 und He 112, zehn Tage später erprobt er den Stuka-Kandidaten Ha 137 bei Schießflügen mit schweizerischer Oerlikon-Bewaffnung, im September verfolgt er das erste große Manöver der jungen Luftwaffe im Rahmen des übergeordneten Wehrmachtkriegsspiels auf den Fliegerhorsten Giebelstadt, Kitzingen und Schwäbisch Hall, während des gesamten Novembers erprobt er mit Franz Roth an seiner Seite im Cockpit verschiedene He 70-Varianten sowie die zweimotorigen Bomber Junkers Ju 86 und Dornier Do 17. Die Dornier interessiert ihn besonders: sie ist mit einem Kurssteuergerät der Berliner Askania-Werke ausgerüstet, einer frühen Form des Autopiloten. Sie entlastet einen Flugzeugführer und seinen Beobachter – der Beobachter war in Flugzeugen der Wehrmacht-Luftwaffe auch Navigator – vor allem auf langen Strecken und in schlechtem Wetter, indem sie selbständig Richtung und Flughöhe hält. Von Dezember 1936 bis Februar 1937 tritt Greim mit der Testfliegerei kürzer, aber im März 1937 geht es wieder richtig los: Erprobung der Me 108 in Staaken und Tempelhof, der Me 109 in Rechlin, der Ju 86 und der Do 17 in Staaken, Ende Juni ein Erprobungsflug über sieben Etappen in Deutschland mit der Kurssteuerungs-Do 17, am 28. Juni sein Erstflug auf einer zivil zugelassenen Heinkel He 111 mit der Kennung D-ATAL in Staaken, während der gesamten zweiten Julihälfte die ausführliche Erprobung der Junkers Ju 87.

Es ist das Jahr, in dem fast sämtliche richtungweisenden Entscheidungen der Luftfrüstung fallen. Beteiligte sind – mit Einschränkungen – Ernst Udet und ganz wesentlich Robert v. Greim, die Erprobungsstellen der Luftwaffe, aber zunehmend auch die Truppe: Deutschland ist kaum verhohlen seit Juli 1936 mit der ‚Legion Cóndor‘ auf der Seite des Putschgenerals Francisco Franco im Spanischen Bürgerkrieg engagiert. Zunächst erhält Franco deutsche Lufttransport-Kapazität, dann wird eine deutsche Jagdgruppe mit Heinkel He 51 aufgestellt, es folgen bis Jahresende 24 zusätzliche He 51, 28 Bomber, rund 50 weitere Kurier-, Aufklärungs- und Seeflugzeuge sowie drei Vorserienmaschinen der Me 109 und mindestens eine Heinkel He 112. Aber auch Francos republikanische Gegner werden vom Ausland unterstützt: bis Ende 1936 hat die UdSSR rund 400 Flugzeuge mit entsprechendem Personal nach Spanien entsandt und damit eine vierfache numerische Überlegenheit geschaffen. Im März 1937 übernimmt Oberleutnant Günther Lützow in Spanien die 2. Staffel der Legion-Cóndor-Jagdgruppe 88, die mittlerweile vollständig auf

¹¹³ Heinkel, Ernst: *Stürmisches Leben*. Stuttgart: Mundus o. J., S. 305ff.



17. Oktober 1935. Robert v. Greim fliegt bei der DFS in Darmstadt-Griesheim die ‚Delta III‘ von Alexander Lippisch...