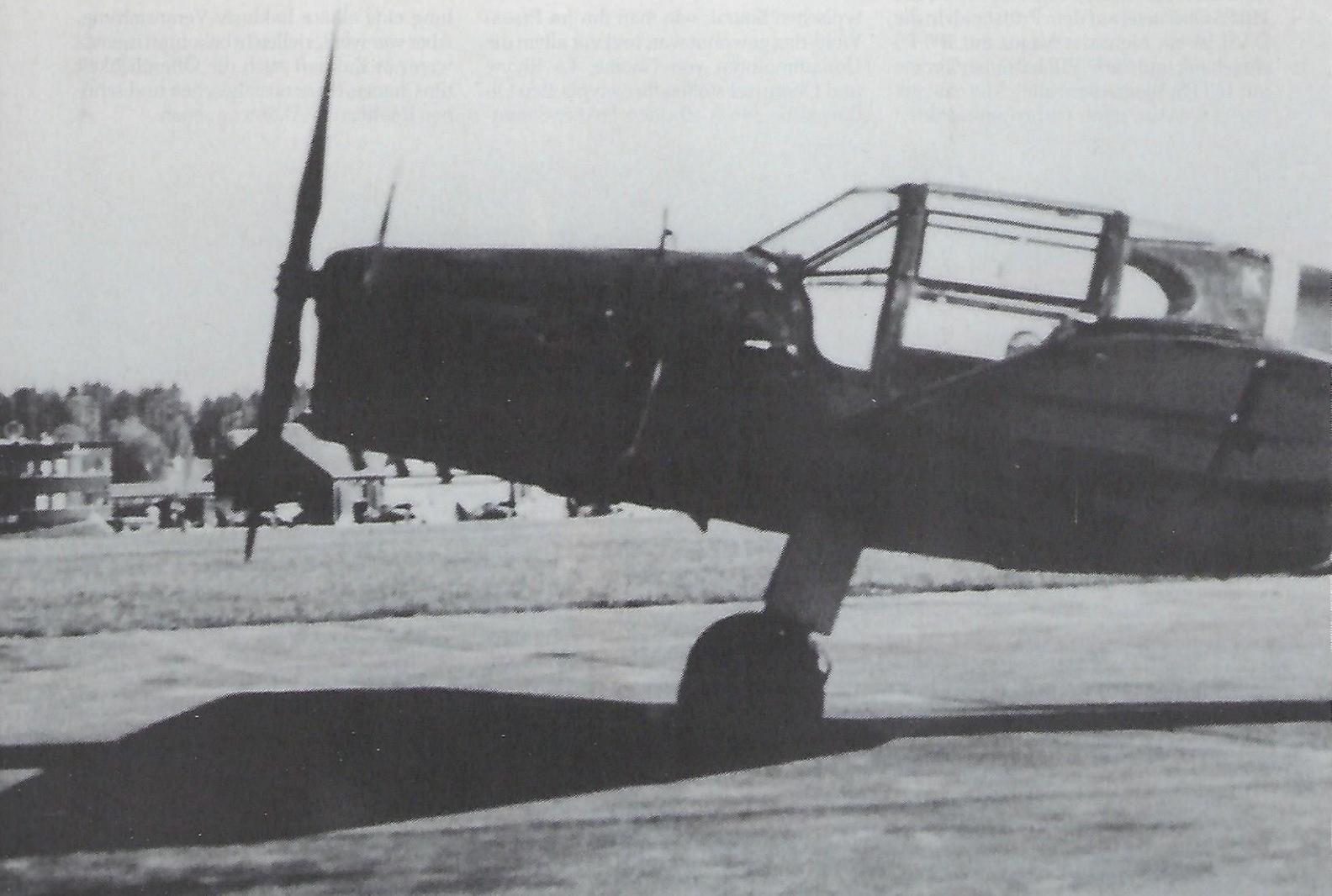


■ Abenteuerliche Flucht einer Bücker Bü 181 in die Schweiz

Panzerfaust im

Gegen Kriegsende setzte die Luftwaffe das Schulflugzeug Bücker Bü 181 zur Panzerbekämpfung ein. So auch die in Kaufbeuren liegende 3. Panzerjagdstaffel. Zwei kriegsmüde Fluglehrer entwendeten einen solchen Bestmann und flüchteten damit nach Dübendorf. Dort freute sich die Schweizer Fliegertruppe über den ungewöhnlichen Vogel.

VON HANS-HEIRI STAPFER.



Gepäck

Sie pokerten mit dem Einsatz ihres Lebens enorm hoch und gewannen schlussendlich die Freiheit. Die Rede ist von zwei deutschen Fluglehrern, die sich am 18. April 1945 einer Bücker Bü 181 C-2 bemächtigten. Ohne jegliches Kartenmaterial an Bord flogen die beiden je 24-jährigen Deserteure in die einbrechende Dunkelheit. 90 Minuten später landeten sie auf dem damaligen Internationalen Airport von Zürich. Damit ging eine Odyssee zu Ende, die Stunden zuvor im Allgäu ihren Anfang genommen hatte.

Keine Lust auf Drill für den Endsieg

Bereits am nächsten Tag führten Offiziere des Schweizer Nachrichtendienstes eine eingehende Befragung mit den fahnen-

flüchtigen Piloten durch. Die beiden Unteroffiziere Hans Ficker und Werner Diermayer waren an der Luftkriegsschule 4 in Fürstenfeldbruck gute Freunde geworden. Ficker, der während der Luftschlacht um England seinen Bruder verlor, war nach einem Absturz am 30. Oktober 1944 im Luftwaffe Feldspital in Oberkirch bei Füssen (Oberbayern) in Pflege.

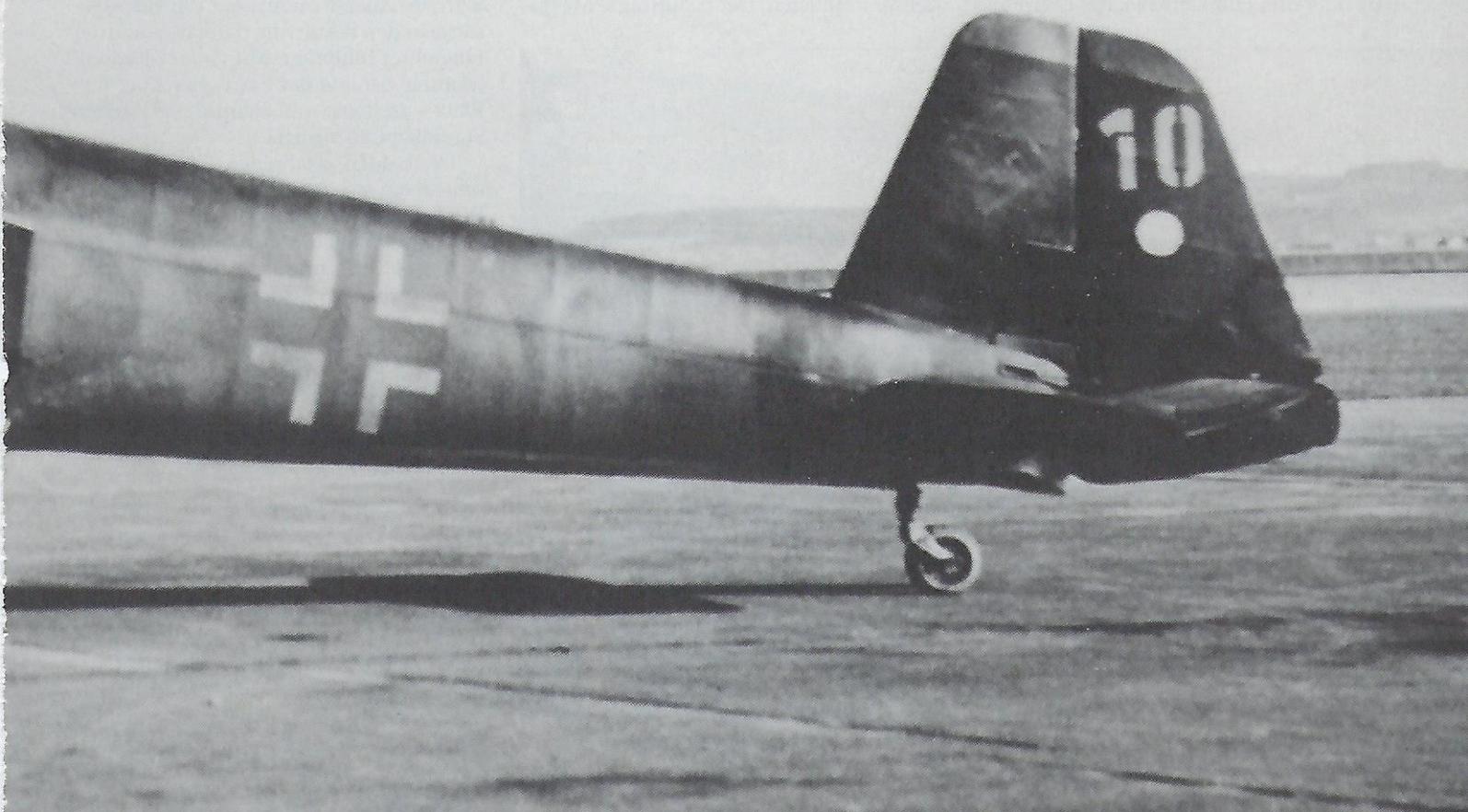
Als Ende Januar 1945 wegen des katastrophalen Treibstoffmangels ein Flugverbot für die Nachwuchsschulung verhängt worden war, sah sich sein Kollege Werner Diermayer brotlos. Und dies nicht ohne einschneidende Konsequenzen. Der Fluglehrer hob wie viele seiner Kameraden bald Luftschutzgräben aus oder wurde zur Eisenbahnflak abkommandiert. Später erhielt Diermayer ein Angebot zur Umschulung auf den Strahljäger

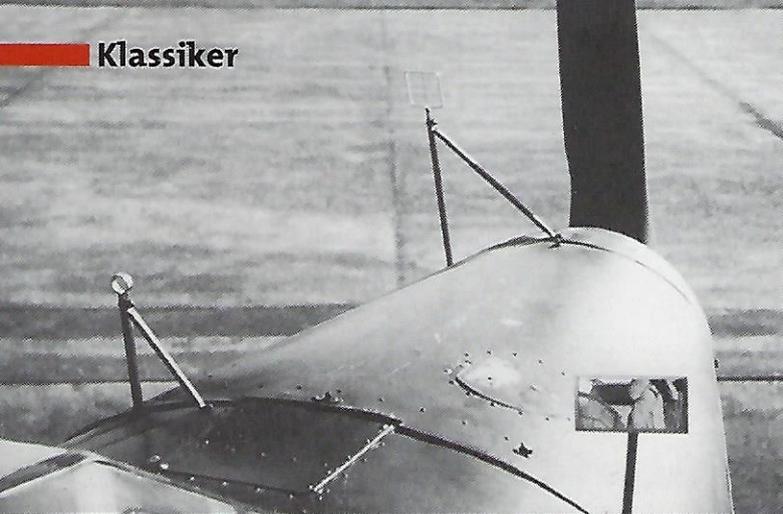
Messerschmitt Me 262. Doch in den Wirren der letzten Kriegsmonate kam es nicht mehr dazu. Wie viele andere ihres Berufes beraubte Fluglehrer sollte der Bayer zum Fallschirmjäger umgeschult werden.

Bei der zunehmend flügelahmen deutschen Luftwaffe hatte es sich schnell herumgesprochen, dass dies nur eine schönfärberische Bezeichnung für den

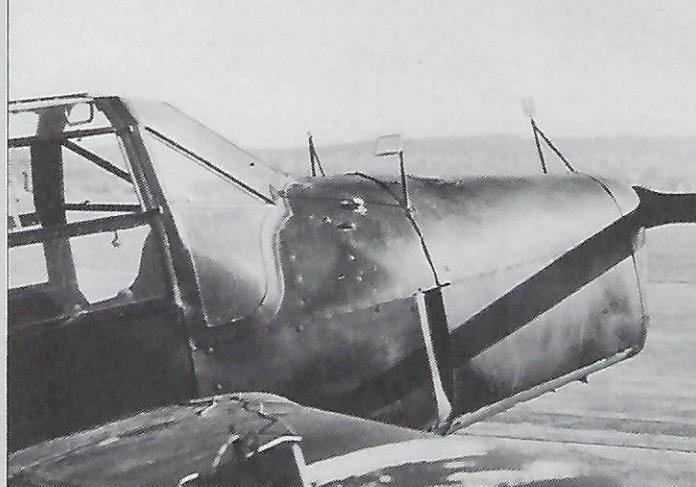
Die Bü 181 C-2 (Werknummer 502 167) der 3. Panzerjagdstaffel landete am 18. April 1945 in Dübendorf. Der Bestmann war zur Tankbekämpfung mit vier Abschußstationen für die Panzerfaust 100 ausgerüstet. Mit dieser Maschine desertierten die beiden Unteroffiziere Hans Ficker und Werner Diermayer von Kaufbeuren im Allgäu nach der neutralen Schweiz.

Alle Fotos: Fliegermuseum Dübendorf via Roland Küng





Die für die Panzerfaust-Bekämpfung umgerüsteten Bü 181 waren mit einer einfachen Visierausrüstung sowie einem Rückspiegel auf der Motorenverkleidung versehen.



Die Zielvorrichtung auf der Motorenverkleidung samt Rückspiegel für den Beobachter. Sobald der feindliche Panzer das mit einem Fadenkreuz versehene Quadrat füllte, feuerte die Besatzung wahlweise zwei oder vier Panzerfäuste ab.

schnöden und überaus lebensgefährlichen Infanteriedienst war. Für Volk und Führer den Heldentod zu sterben, war nicht die Sache von Unteroffizier Diermayer. Statt sich befehlsgemäß am 15. April 1945 in der Kaserne von Hörsching in der Ostmark (heute Österreich) zum Drill für den Endsieg zu melden, ging der Flieger erstmals in München auf Tauchstation, wo er sich mit seinem Kameraden Ficker traf.

Ein Wink von Göttin Fortuna

In Bayerns Metropole bereiteten die beiden sorgfältig ihre Flucht vor, kauften tüchtig persönliche Effekten ein, wie zum Beispiel Zivilkleider, Toilettengegenstände oder drei Filmkameras. Als Diermayer

und Ficker zu Ohren kam, dass in Kaufbeuren noch Fluglehrer auf der Bücker das Panzerfaust-Schießen übten, zögerten sie nicht lange und sattelten ihre Drahtesel für die Reise ins Allgäu. Am Abend des 18. April 1945 erreichten die Deserteure ihr Ziel und beobachteten zuerst einmal gründlich den Flugbetrieb. Dann kam ihnen Göttin Fortuna zu Hilfe. Weil ein Fliegeralarm mächtig Verwirrung auf dem Horst stiftete, konnten sich die beiden ungehindert Zugang zum Flugfeld verschaffen.

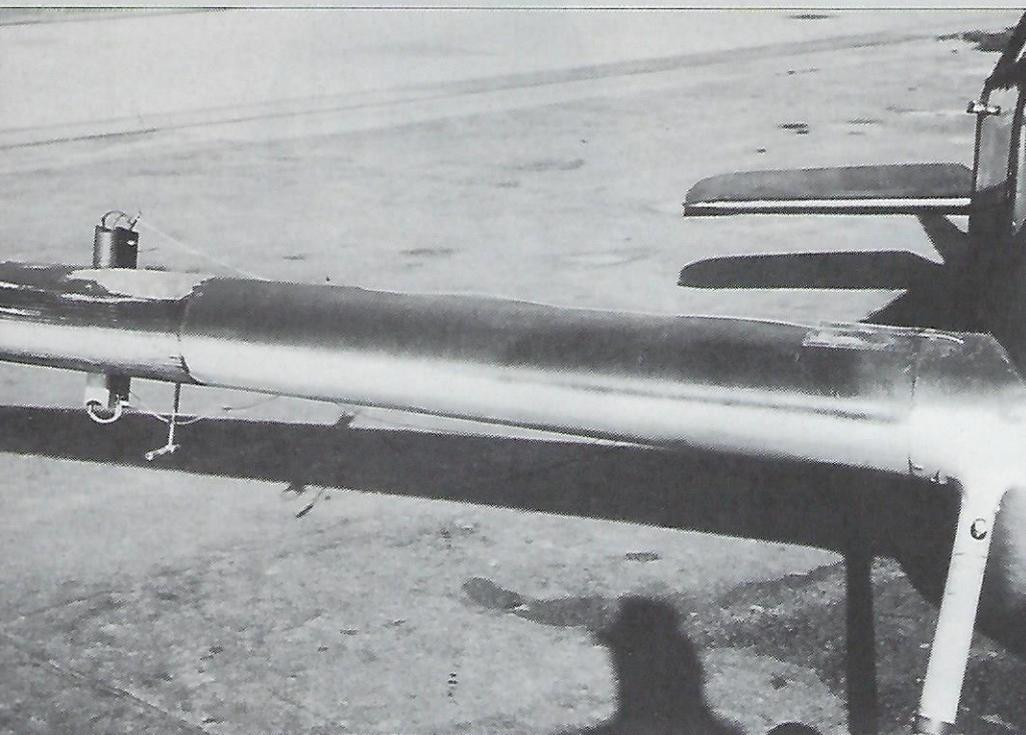
Und die Glückssträhne war noch nicht zu Ende. Da die Bü 181 des Staffelkapitäns aufgrund eines technischen Defektes ausfiel, wurde Ersatz angefordert – just in jenem Hangar, wo sich die beiden Fluglehrer aufhielten. Der beauftragte Mecha-

niker tat sich jedoch schwer, das Triebwerk zum Leben zu erwecken. Da bot Unteroffizier Hans Ficker seine Hilfe an. Sein Kollege Werner Diermayer spurtete in der Zwischenzeit mit den Effektsäcken ans Pistenende, wo er sich in einem Mannloch versteckte. Kaum knatterte der Hirth-Motor der Bücker, ließ der in Brasilien aufgewachsene Ficker die Maschine auftanken. Mit dem Hinweis, dass er nun den Bestmann gleich selbst zum Staffelfkapitän rollen wolle, verließ der Unteroffizier samt Fluchtgerät den Unterstand. Anstatt aber beim Startmann auf das Flugfeld einzudrehen, rollte Ficker mit großer Geschwindigkeit an diesem vorbei an die gegenüberliegende Peripherie, wo Unteroffizier Diermayer bereits ungeduldig wartete. Zuerst plumpsten die Effektsäcke in den Bestmann, dann hechtete der Fluglehrer hinterher. Mit voller Motorenleistung erfolgte der Start quer über den Platz – an dem wohl ziemlich verdutzten Staffelfkapitän vorbei.

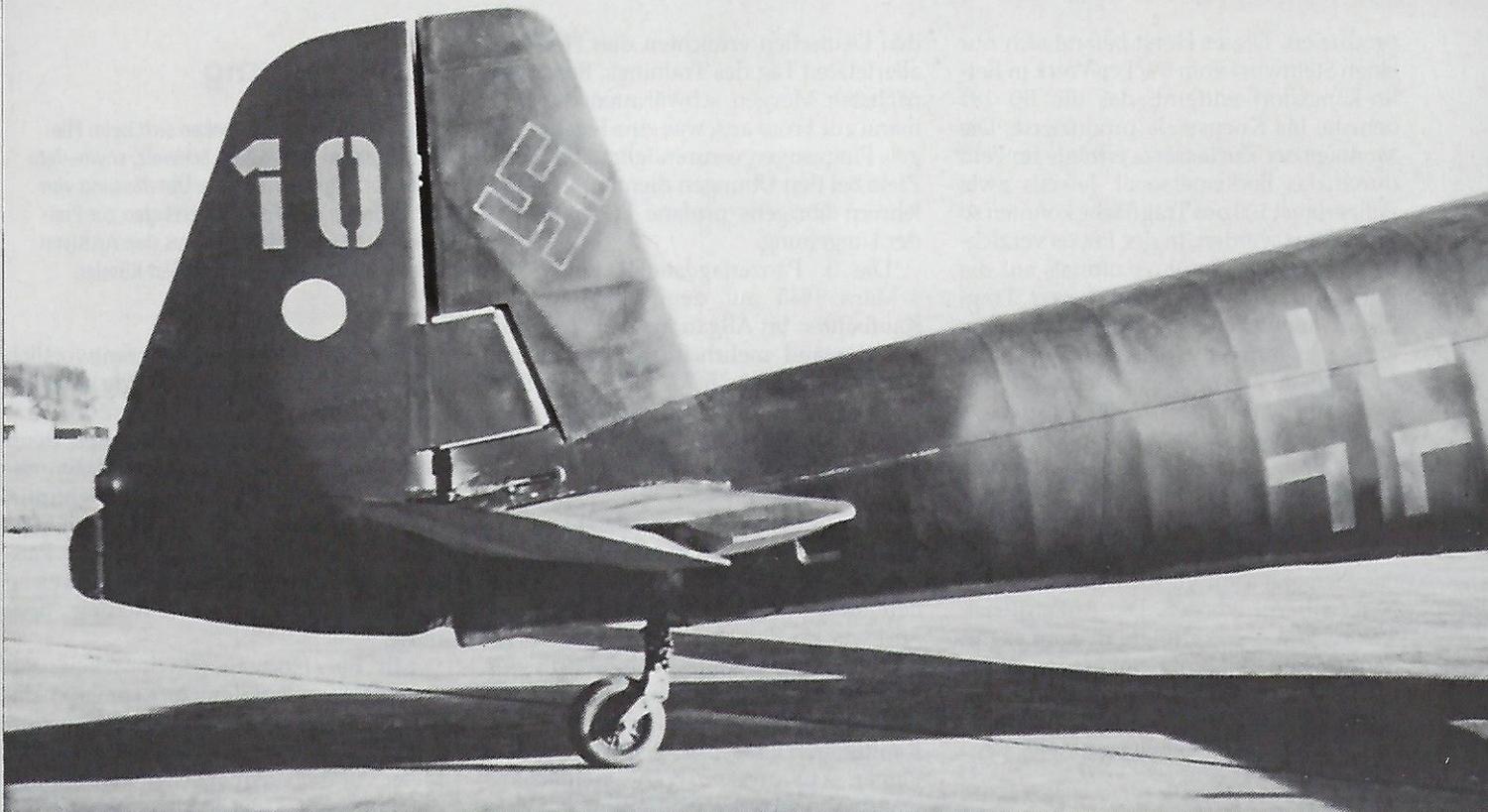
Die beiden erfahrenen Piloten verabschiedeten sich im Tiefstflug vom Dritten Reich. Südlich von Bregenz passierten die Fahnenflüchtigen die Schweizer Grenze. Ficker und Diermayer wussten, dass sich in der Nähe von Zürich ein Flugplatz befand. Ohne Probleme fanden sie die hell erleuchtete Limmat-Metropole und machten wenig später die roten Positionslichter des Flughafens von Dübendorf aus. Dank der ausgelegten Lichterkette setzte der Bestmann nach 90-minütigem Flug ohne Probleme auf.

Verstärkung der Fliegertruppe

Nach der Einvernahme durch den Nachrichtendienst gelangten die beiden Deserteure bereits am folgenden Tag ins Quarantänelager in Olten. Hier verliert sich die Spur von Hans Ficker. Werner Diermayer wird später ins Lager Wileroltigen überstellt, wo er mit anderen desertierten deut-



Die Bowdenzüge zum Abschuss der vier Panzerfaust 100 sind lose über die obere und untere Tragfläche der Bestmann verlegt.



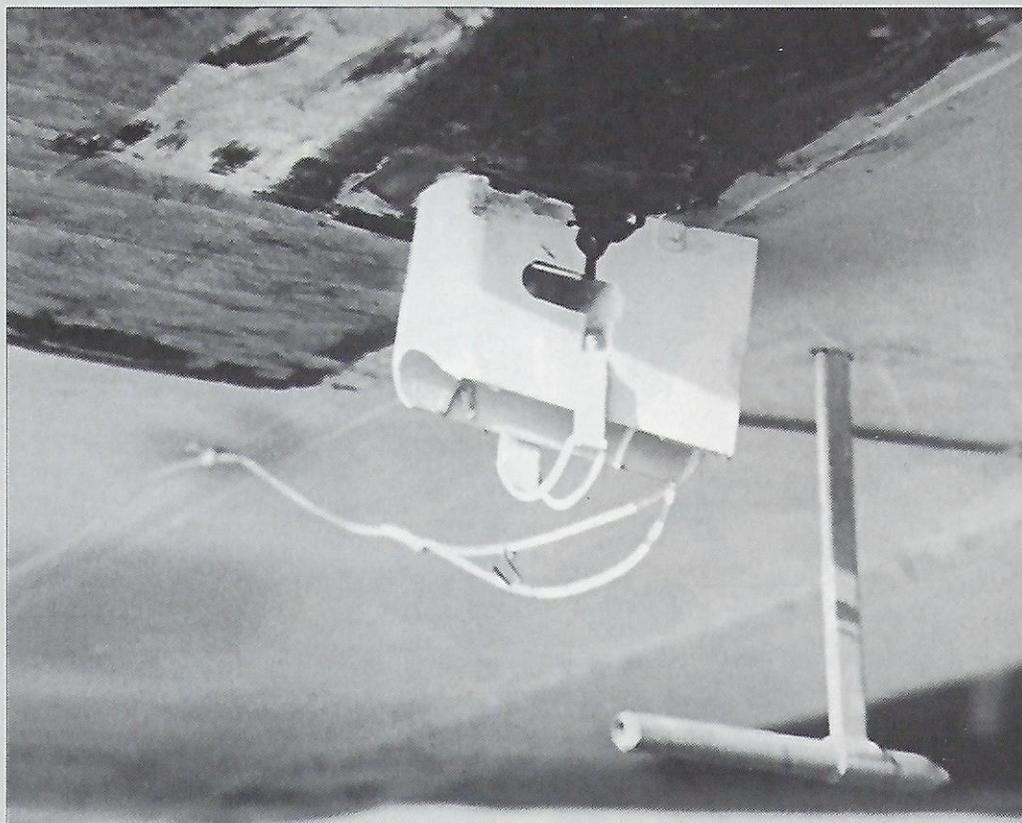
Das Heck der Bü 181 C-2. Beachtenswert ist die für den Bestmann charakteristische zusätzliche Trimmklappe am Seitenruder. Die Maschine trägt die taktische Nummer „Gelbe 10“. Auf der Backbordseite der Bestmann ist das Hakenkreuz übermalt, nicht so auf der Steuerbordseite.

schen Fliegern das Kriegsende erlebt. Diermayers Liebe zur Luftfahrt blieb ungebrochen: Im September 1945 wurde dem immer noch internierten Fluglehrer dank einer Spezialbewilligung erlaubt, Schweizer Segelflugzeuge zu steuern.

Die Fluchtmaschine fand wegen der Abschussvorrichtung für vier Panzerfäuste 100 einige Beachtung beim Technischen Dienst der Schweizer Fliegertruppe. Die Bü 181 C-2 besaß die Werknummer 502 167, auf dem Seitenruder war in Gelb die taktische Nummer 10 aufgemalt. Der Abschuss der Panzerfäuste erfolgte mittels Kabelzug durch den Piloten. Auf der Triebwerksverkleidung war zudem notdürftig eine rudimentäre Zielvorrichtung samt Rückspiegel montiert. Füllte der feindliche Panzer das mit einem Fadekreuz versehene Quadrat, war die Bücke nahe genug für den Abschuss der Panzerfäuste.

Die Kontrolle durch die Fliegertruppe ergab, dass die Eintrittskanten der beiden Luftschraubenblätter leicht eingekerbt waren, zudem fehlte im Cockpit die Borduhr. Dank Wendezeiger und Variometer war der internierte Bestmann für den Blindflug geeignet.

Die ausgekehlte Halterung an den Flügeln zur Aufnahme der Panzerfaust 100 bestand aus Holz und wurde bei der Reichs-Segelflugschule Trebbin auf dem Flugplatz Schönhagen südlich von Berlin



Die an der unteren Steuerbord-Tragfläche angebrachte Abschussvorrichtung für die Panzerfaust 100 an der Bü 181 C-2. Die ausgekehlte Halterung bestand aus Holz und wurde bei der Reichs-Segelflugschule Trebbin auf dem Flugplatz Schönhagen südlich von Berlin produziert. Die Montage der Zurüstsätze erfolgte im Feld durch das Bodenpersonal.

produziert. Dieser Horst befand sich nur einen Steinwurf vom Bucker-Werk in Berlin-Rangsdorf entfernt, das die Bü 181 beinahe bis Kriegsende produzierte. Die Montage der Zurüstsätze erfolgte im Feld durch das Bodenpersonal. Jeweils zwei Panzerfaust 100 pro Tragfläche konnten so mitgeführt werden. In der Praxis verzichteten die Flugzeugführer oftmals auf die Mitnahme der über der oberen Tragfläche angebrachten Anti-Tank-Waffen. Dies nicht ohne Grund, denn der heiße Abgasstrahl konnte ohne weiteres die Beplankung des Flügels in Brand setzen.

Die ehemalige Panzerfaust Bü 181 C-2 der deutschen Luftwaffe kam als A-254 bei der Schweizer Fliegertruppe als Schul- und Verbindungsflugzeug zum Einsatz. Zuvor waren die Waffenstationen sowie das Zielgerät samt Rückspiegel vom Flugzeug entfernt worden. Die Außerdienststellung der A-254 erfolgte zusammen mit den anderen fünf Bestmann der Flugwaffe am 1. Januar 1956. Alle diese Flugzeuge waren kurz vor Kriegsende von Fahnenflüchtigen in die Schweiz geflogen worden.

Ein Heuhaufen als Übungsziel

Die von den beiden Deserteuren entwendete Bucker Bü 181 C-2 war der 3. Panzerjagdstaffel zugeteilt. Eine Einheit, die in Kaufbeuren zwischen dem 11. und 18. April die Tankbekämpfung übte. Dies war übrigens Fortunas dritter Streich: Die bei-

den Deutschen erreichten den Horst am allerletzten Tag des Trainings. Bereits am nächsten Morgen schwärmten die Bestmann zur Front aus, was eine Flucht mangels Flugzeugen verunmöglicht hätte. Als Ziele bei den Übungen dienten den Fluglehrern übrigens profane Heuhaufen in der Umgebung.

Die 3. Panzerjagdstaffel wurde am 4. März 1945 auf dem Flugplatz von Kaufbeuren im Allgäu ins Leben gerufen und bestand mehrheitlich aus Personal der Flugschule A/B 23. Ihr Staffelführer war bis Kriegsende Oberleutnant Karl-Heinz Dragenscheck. Der überwiegende Teil des fliegenden Personals waren erfahrene Fluglehrer.

Anfang 1945 erging der Befehl zur sofortigen Aufstellung von insgesamt 14 Panzerjagdstaffeln. Deren neun waren für den Einsatz an der Westfront geplant, der Rest war für den Kampf im Osten vorgesehen. Jede Einheit sollte zwölf Bü 181 sowie 20 Piloten umfassen. Der größte Teil dieser Verbände bestand allerdings bis zur Kapitulation am 9. Mai 1945 nur auf dem Papier. Mit größter Wahrscheinlichkeit war die 3. Panzerjagdstaffel eine der ganz wenigen Einheiten, die im Westen noch gegen die Alliierten zum Einsatz kamen.

Im Sportflugzeug gegen Panzer

Die Besatzung der Bucker bestand bei der 3. Panzerjagdstaffel aus einem Piloten sowie einem Navigator, der zusätzlich noch

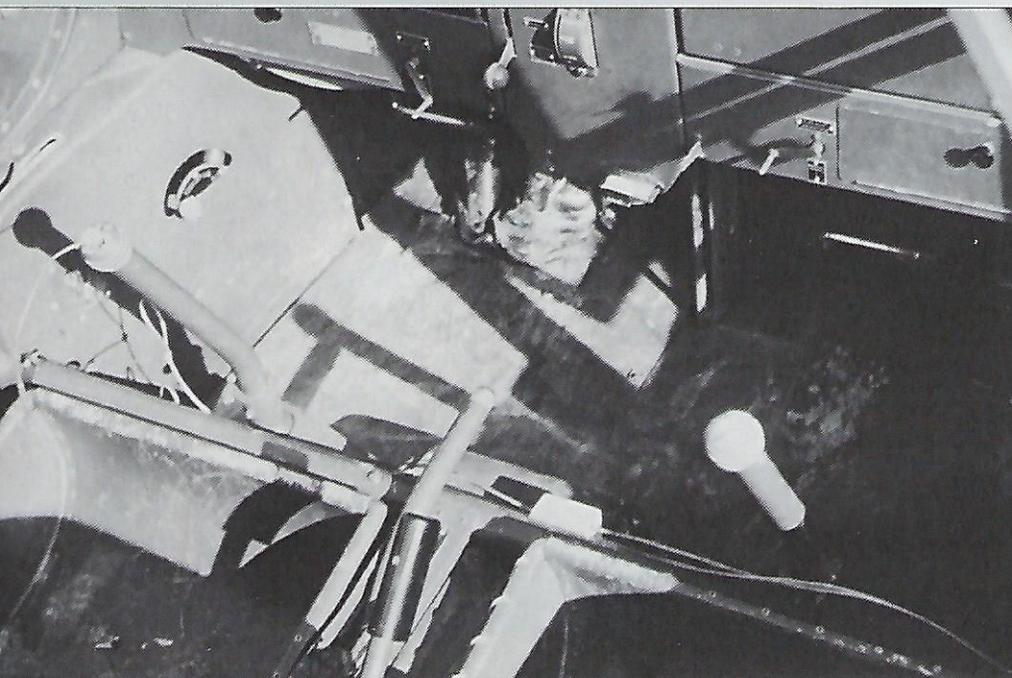
Danksagung

Autor und Verlag bedanken sich beim Fliegermuseum Dübendorf, Schweiz, sowie dem Bundesarchiv Bern für die Überlassung von Unterlagen und Fotos. Unterlagen zur Panzerfaust Bucker stammen aus den Archiven von Richard Chapman und Karl Kössler.

für die Luftbeobachtung verantwortlich war. Diese Konfiguration wurde gewählt, um möglichst viele Flugzeugführer mit Auftrag bei der Luftwaffe zu halten, denn des Steuerknüppels beraubte Piloten riskierten, unverzüglich als Kanonenfutter zur Infanterie versetzt zu werden. Mit größter Wahrscheinlichkeit war die 3. Panzerjagdstaffel die einzige Einheit, welche mit einer Zwei-Mann-Besatzung operierte.

Mit der Höchstgeschwindigkeit von etwa 200 Stundenkilometern steuerten die Bestmann bei den haarsträubenden Einsätzen ihr Ziel im Tiefstflug an. Etwa 500 Meter vor dem gegnerischen Panzer stieg die Bü 181 auf 20 bis 30 Meter über Grund und ging dann in einen flachen Gleitflug über. Gerade einmal 70 Meter vor dem Ziel löste der Pilot die Waffen aus, dann drehte der Flugzeugführer äußerst scharf ab. Dieses waghalsige Manöver war nötig, um nicht Opfer der Detonationen zu werden. Wegen der drückenden alliierten Luftüberlegenheit erfolgte der Löwenanteil aller Einsätze in der Morgen- oder Abenddämmerung.

Die Bü 181 der 3. Panzerjagdstaffel erhielten am 19. April 1945 ihre Feuertaufe. Sechs Bestmann starteten um 20.20 Uhr vom Flugplatz Ringingen aus in den Raum Tübingen. Zwar entdeckten die Besatzungen keine Panzer, konnten aber einige alliierte Lastkraftwagen zerstören. Einen Tag später, an Adolf Hitlers letztem Geburtstag, wiederholten die Bucker ihre Angriffe. Im Morgengrauen des 24. April startete die 3. Panzerjagdstaffel zum vermutlich letzten Kampfeinsatz. Befohlene Ziele waren diesmal nicht feindliche Tanks, sondern im Raum Memmingen zurückgelassene deutsche Flugzeuge, die dem Gegner nicht unbeschädigt in die Hand fallen sollten. Nach einer Reihe von Verlegungsflügen nach Schwangau bei Füssen, Bad Tölz sowie Prien am Chiemsee fand sich die 3. Panzerjagdstaffel schließlich auf einem Segelfluggelände bei Reit im Winkl in den Bayerischen Alpen wieder. Dort ergab sich ein Großteil der Mannschaft am 9. Mai 1945 der US Army. Damit endete der kurze, aber spektakuläre Einsatz einer außergewöhnlichen, bis heute praktisch unbekannteren Kampfgruppe. ◀



Mit einem Bowdenzug löste der Schütze die vier auf den oberen und unteren Tragflächen montierten Panzerfaust 100 aus. Es war auch möglich, nur je zwei dieser Anti-Tank-Waffen abzufeuern. Der Hebel zwischen Fluglehrer und Schüler dient zur Höhenverstellung der Sitze.