

Artur von Casimir
Oberst a.D., damals als Hauptmann
Kommandeur der Kampfgruppe 100

München, den 15.11.1989
Hörwarthstraße 45
D 8000 München 40
F.: 089/36 54 28

Der Abschluß der He 111 H-3, Kennzeichen "6N+BA" am 29. Mai 1940

Die Kampfgruppe 100 war seit dem 9. April 1940 im Norwegenfeldzug zur Bekämpfung von Seezielen, von englischen Anlandungen und zur Unterstützung für die in und um Narvik kämpfenden deutschen Gebirgsjäger unter General Dietl eingesetzt. Am 22. Mai hatte sie von Stavanger nach Vernaes verlegt, wo eine Startbahn auf Holzrosten fertiggestellt worden war.

Am 29. Mai erhielten wir den Befehl vom X. Fliegerkorps, eine neu errichtete Startbahn bei Skaanland anzugreifen. Sie war auf Luftaufnahmen gut zu erkennen. Sie schien nach ihrer Länge für schnelle Jäger wie Spitfire oder Hurricane geeignet. Diese waren für uns wegen ihrer hohen Geschwindigkeit und starken Bewaffnung (acht MG starr in den Flächen) sehr gefährlich, während wir bisher von den Gladiator und Skua, die langsamer und weniger stark bestückt waren, wenig zu befürchten hatten.

Als ich starten wollte, fiel ein Motor aus. Ich ließ das Flugzeug von der Besatzung von der Startbahn wegrollen, um den Start für die nachfolgenden Flugzeuge freizumachen und stieg selber in eine nachfolgende Maschine als Fünfter zu, was man ja nach altem Fliegeraberglauben nicht tun soll. Ich bin nicht abergläubisch und wollte selber die Wirkung des Angriffes beobachten. Die Besatzung der "6N+BA" bestand aus Oberleutnant Wolfgang Metzke als Flugzeugführer, Obernautiker Helmut Grubbe als Beobachter und Bombenschützen, Unteroffizier Ewald Korth als Funker und Heckschützen und Unteroffizier Walter Schwarz als Bordmechaniker und Bodenschützen.

Da wir nach unseren bisherigen Erfahrungen mit starker Flakabwehr, aber noch nicht mit den modernen Jägern rechneten, hatte ich den Fehler gemacht, auch diesmal nicht im Verband sondern einzeln zu fliegen. Im Einzelflug sparten wir Treibstoff, konnten dem Flakfeuer besser ausweichen, verloren keine Zeit durch das Sammeln und konnten vor allem unsere Bomben besser zielen.

Wir flogen das Ziel, das gut zu erkennen war, wegen des Flakfeuers in etwas über 5000 m Höhe an und konnten den Zielflug und Bombenabwurf ungestört durchführen. Als wir abdrehten, um die Einschläge sehen zu können, rief einer aus den rückwärtigen MG-Ständen

durch die Bordverständigungsanlage (EiV): "Hinter uns sind zwei Jäger!" Ich rief noch zurück: "Na, dann schießt drauf!" hörte in der Kanzel ein prasselndes Geräusch und sah, wie Glas und Instrumente zersplitterten. Durch die EiV rief Korth, hinten seien beide getroffen. Weil wir also gegen weitere Angriffe von hinten wehrlos waren, kletterte ich durch den Gang zwischen den Bombenschächten nach hinten und sah, daß Schwarz leblos hinter seinem MG in der völlig blutverschmierten Bodenwanne lag. Ich wollte ihn aus der Wanne herausheben, um selber das MG zu bedienen, schaffte das aber nicht, weil ich in dieser Höhe ohne Sauerstoff und durch das anstrengende Klettern zwischen den Bombenschächten völlig außer Atem war. Ich sah über mir, daß auch der Heckschütze in seinem Drehkranz hockte und nicht mehr kampffähig war. Ich half ihm aus den Gurten und konnte jetzt auf den gerade wieder anfliegenden Jäger feuern. Der Jäger verschwand unter unserem Leitwerk. Während ich die leereschossene Trommel wechselte, flog wieder ein Jäger von rückwärts an und feuerte. Ich sah das Mündungsfeuer an den Vorderkanten seiner Flächen und die weißen Streifen der Geschoßbahnen. Ich schoß aus der zweiten Trommel zurück, bis er ganz nahe heran war und unter unserem Flugzeug wegtauchte. Ich sah, daß sich Blechstücke aus unserem Leitwerk und den Flächen lösten und wegflogen.

Durch die EiV rief Metzke, daß die Maschine stark kopflastig sei, und daß er sie kaum mehr halten könne. Ich kletterte wieder nach vorn und half ihm, die Steuersäule nach vorn zu drücken, damit unser Flugzeug nicht überzog und abstürzte. Beide Motoren waren ausgefallen und die Luftschrauben standen still. Metzke steuerte die Maschine im Gleitflug nach Süden, weil wir hofften, dort eher den bei Narvik stehenden alliierten Truppen zu entgehen. Viel Auswahl hatten wir nicht, konnten uns auch nicht darum kümmern, wo wir waren. Wir hatten alle Hände voll zu tun, das Flugzeug ab Abschmieren zu hindern. Metzke setzte es dicht am Ufer ins seichte Wasser. Wir hatten Glück, daß wir nicht versanken, sondern daß Rumpfberteil und die Flächen noch aus dem Wasser ragten.

Wir brachten erst die beiden Verwundeten an Land und in ein kleines Haus dicht am Ufer. Die Norweger waren zwar nicht gerade freundlich, aber zuerst verängstigt und dann hilfsbereit. Es kamen bald eine Menge Neugierige.

Während Metzke bei den Verwundeten blieb, kletterte ich noch einmal auf das Flugzeug, um es in Brand zu stecken. Dazu hatten

wir eine kleine Stabbrandbombe. Ich wollte sicher gehen, daß der Treibstoff in den großen Flächentanks brannte, und hackte deshalb ziemlich mühsam mit einem kleinen Notbeil die Aluminiumbeplankung und die mehrfachen Lagen Gummiumkleidung der geschützten Tanks auf. Während ich damit beschäftigt war, flog wieder eine Hurricane niedrig auf mich zu, schoß aber nicht. Entweder war er zu antändig, um auf einen Wehrlosen zu feuern, oder er hatte sich verschossen. Wir wußten, daß die Spitfire und Hurricane beim Feuern mit ihren acht MG zwar in kürzester Zeit eine sehr dichte Garbe verschossen, dann aber nach wenigen Feuerstößen leergeschossen waren. Schließlich hatte ich ein Loch in den Treibstoffbehälter geschlagen und warf die angeschlagene Brandbombe hinein. Das Flugzeug brannte mit starker Rauchentwicklung.

Nach einiger Zeit kam ein kleines offenes Boot und brachte einen zivilen norwegischen Arzt. Der reinigte und desinfizierte die Wunden. Grubbe hatte einen Schuß durch die Armbanduhr ins linke Handgelenk bekommen, Korth einen Schuß in den Fuß. Da Metzke und ich uns mit dem Arzt nicht verständigen konnten und da die beiden Verwundeten, von denen Grubbe Englisch konnte, noch stark unter Schock standen, half eine junge Norwegerin tapfer und hilfsbereit, indem sie zwischen uns und dem Arzt dolmetschte.

Nachdem die Verwundeten versorgt und der Arzt weggefahren war, suchte ich vergeblich nach Schiern, weil in dem tiefen und aufgeweichten Schnee an ein Fortkommen zu Fuß nicht zu denken war.

Während ich noch suchte, kam ein Fischkutter, aus dem ein gutes Dutzend norwegischer Soldaten ausstiegen, die uns gefangen nahmen. Sie behandelten uns korrekt, nahmen uns alle vier im Laderaum ihres Kutters mit, brachten die beiden Verwundeten in einem Hafen an Land und in ein Lazarett, Metzke und mich über mehrere kleine Gefangenenlager zum Sammellager Skorpa.

Auf dem letzten Zerstörer der Engländer, der bei Ihrem Rückzug am 6. Juni von Harstadt ablegte, wurden Metzke, ich und noch zehn Luftwaffenangehörige mitgenommen. Bis 1948 waren wir in Canada und England in Kriegsgefangenschaft. Die beiden Verwundeten waren nach 14 Tagen wieder in der Heimat.