

# Der Abschuss des HALIFAX Bombers durch einen deutschen Nachtjäger am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf – 2013

In meinen Artikeln, wo ich über den Abschuss und den Absturz des Halifax Bombers am 27/28. August 1943 berichtete, bezog ich mich gelegentlich auf die Literatur über die « *Rettung von Royal-Air-Force-Fliegern in Luxemburg* » welche von Colonel hon. Et. Melchers verfasst wurde, auf den Artikel « *Bomberabsturz im Marscherwald* » welcher 2010 von Jean Colbach geschrieben wurde und auf den Bericht von John Dernenen aus seinem Buch « *CRASH* », in welchen überliefert wurde, dass der Halifax Bomber in jener Nacht durch einen Nachtjäger vom Typ JU-88 abgeschossen wurde. Nachstehend zitiere ich folgende Zusammenfassung aus diesen Büchern:

*Vom Ablaufpunkt in England flog der Pulk, die großen Flakgebiete meidend, ostwärts bis Lüttich, dann bog er südwärts nach Luxemburg ab und nahm, nach einer erneuten Wendung, Kurs nach Osten, seinem Ziel entgegen. Über Luxemburg wurde er durch Nachtjäger der 4. Jagddivision vom Flughafen Metz angegriffen.*

*Navigator John H. J. Dix, welcher den Abschuss durch Fallschirmabsprung überlebte und mit Hilfe der Luxemburger Resistenz nach England zurückkehrte, berichtete in einem Brief folgendes über den Abschuss (hier in Übersetzung):*

*« Das Flugzeug wurde von einem Nachtjäger des Typs JU-88 in einer Höhe von 18000 Fuß (= fast 6 000 Meter) kurz vor Mitternacht (GMT) angegriffen. Gleich beim ersten Angriff wurden der Heckschütze und der Bordmechaniker durch die Kanonenschüsse der JU-88 getötet. Gleichzeitig zündeten unsere Brandbomben, die im Bomberschacht lagerten. Außerdem wurde die Seitensteuerung beschädigt. »*

Hinweise von Zeitzeugen, dass diese Beschreibung nicht zuträfe und dass der Abschuss durch einen deutschen Nachtjäger vom Typ Messerschmitt erfolgt sein sollte, veranlassten mich weitere Nachforschungen anzustellen, welche ergaben, dass der Halifax-Bomber nicht von einer JU-88, sondern von einem Nachtjäger vom Typ Messerschmitt Bf 110 G-4 abgeschossen wurde. Dieser Nachtjäger war auf dem Flughafen Metz-Frescaty stationiert. Gemäß der Abschussliste des OKL wurde der Abschuss Oblt. Helmut Bergmann zuerkannt, welcher für die Nacht vom 27/28. August 1943 zwei anerkannte Abschüsse:

00.53 Uhr eine Stirling 6 km östlich von Saarburg und

01.04 Uhr eine Halifax östlich von Luxemburg

zu vermelden hatte.

Beim gemeldeten Abschuss des Halifax Bombers östlich von Luxemburg handelte es sich um den Halifax Bomber von folgender Identifikation:

<i>LA Nummer / LA Number:</i>	<i>29123</i>
<i>Luftstreitkraft / Air Force:</i>	<i>Royal Air Force</i>
<i>Flugzeug / Aircraft:</i>	<i>Handley Page Halifax Mk.II</i>
<i>Seriennummer / Serial Number:</i>	<i>JD-298 (NP-N)</i>
<i>Einheit / Unit:</i>	<i>Bomber Command No. 158 Squadron RAF</i>

---

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

welcher am 28. August 1943 um 01:04 (MEZ) im Marscherwald abstürzte.

Zur Untermauerung, der bei den Nachforschungen gemachten Feststellungen, möchte ich folgende Berichte in diesen Artikel einfügen:

Auszug aus dem Bericht der Resistenzorganisation « COMÈTE » (Originaltext) über die Rückführung des mit dem Fallschirm abgesprungenen und geretteten Besatzungsmitgliedes des Halifax: Bombers *John Hubert James DIX*:

Extrait d'un rapport du groupe de résistance COMÈTE  
**Aviateurs alliés passés par Comète via les Pyrénées**



**John Hubert James DIX / 1320215**

**Naissance:** Edmonton, le 28 avril 1923

**Décès:** le 18 décembre 2003

**Adresse:** 117 Sketty Road, Enfield,  
Middlesex, Angleterre

**Unité:** RAF Bomber Command 158 Squadron,

**Grade:** Sgt

**Fonction:** Bombardier

**Zone d'atterrissage:** à Berburg, près de Marscherwald, G-D. de Luxembourg

**Avion:** English Electric Co. Halifax Mk. II n° JD298 (NP-N)

**Abattu :** juste avant minuit le 27 août 1943 au-dessus du Grand-Duché de Luxembourg par un chasseur de nuit (Oblt Helmut Bergmann 8 / NJG 4), lors d'une mission sur Nüremberg.

**Ecrasé:** vers minuit près de Marscherwald, à 12km au SO d'Echternach, Grand-Duché de Luxembourg.

Voir: <http://www.cometeline.org/fiche178.html>  
<http://www.evasioncomete.org/fdixjh.html>

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

Bei meinen Nachforschungen zum Abschuss des Halifax hatte ich die geschätzte Hilfe einiger Mitglieder von [www.lostaircraft.com](http://www.lostaircraft.com), aus deren Meldungen ich hier einige interessante und nützliche Informationen (Originaltext) beifügen möchte:

Folgende Kommentare wurden von [www.lostaircraft.com](http://www.lostaircraft.com) zum Thema  
LA29123 - 1943-08-28 - Royal Air Force - Handley Page Halifax übermittelt:

1. Die Abschussliste des OKL enthält für Olt Bergmann von der 8./NJG 4 für die Nacht vom 27./28.8.43 zwei anerkannte Abschüsse:  
00.53 Uhr eine Stirling 6 km östlich Saarburg und 01.04 Uhr eine Halifax östlich Luxemburg.  
Nach den Flugzeugbestands- und -bewegungsmeldungen waren im August 1943 bei der III./NJG 4 keine Ju 88 im Einsatz. Erst im Oktober 1943 waren die ersten beiden Ju 88 C-6 im Bestand dieser Nachtjagdgruppe.
2. Nach den Flugzeugbestands- und -bewegungsmeldungen waren bei der III./NJG 4 im August 1943 im Bestand:  
Am Monatsersten:  
2 Bf 110 E-2, 11 Bf 110 F-4, 11 Bf 110 G-4, 1 Bf 109 F-4, 5 Do 217 N  
Am Monatsletzten:  
1 Bf 110 E-2, 9 Bf 110 F-4, 9 Bf 110 G-4, 1 Bf 109 F-4, 5 Do 217 N.  
Die Verlustmeldungen des Generalquartiermeisters 6.Abt. enthalten für die III./NJG 4 Schadensfälle: 3 Verluste zu 100% (Bf 110 G-4 WNr. 5530, 6281 und 5526), 1 Schaden zu 20% (Bf 110 E-2 WNr. 2375).  
Ofw Bergmann hat am 27./28.8.43 entweder eine Bf 110 oder eine Do 217 geflogen.
3. Ich habe hier die Dokumentation von Horst Münter über Helmut Bergmann. Dabei auch die Abschussmeldung und Gefechtsbericht von Oblt. Bergmann zum 28.08.43.  
01.04 Uhr an der Straße Luxemburg-Echternach zwischen den Dörfern Junglinstern und Graulinstern, westl. d. Straße..  
Bordfunker war Uffz. Hauthal, Bordwart Fw. Schopp. Angriff von hinten unten aus 100 m in 5400 m Höhe mit Bf 110 G-4.  
Munitionsverbrauch: 212 Schuss MG 17 und 52 Schuss MG. 151/20.

Für Diskussionseinzelheiten siehe:

<http://www.lostaircraft.com/viewtopic.php?f=4&t=29589>

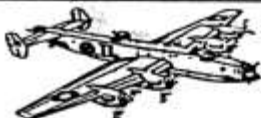
Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.



Der Abschussbericht resp. die Abschlusserkennung für Oblt. Helmut Bergmann wurde mir über die Vermittlung der Luxemburger Royal Air Force (RAF) Association vom britischen Buchautor über die Kriegserlebnisse, Chris Goss zugestellt.

-93-



8./Nachtjagdgeschwader 4

Im Felde, den 1. September 1943

A b s c h u ß m e l d u n g  
=====

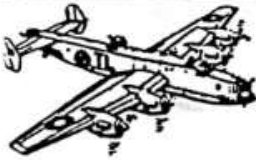
- 1.) Zeit (Tag, Stunde, Minute) und Ort des Absturzes mit kurzer Geländebeschreibung:  
28.8.1943, 01,04 Uhr, an der Straße Luxemburg-Echternach, zwischen den Dörfern Junglinstern und Graulinster, westl. d. Straße
- 2.) Durch wen ist der Abschluß erfolgt: Oberleutnant B e r g m a n n
- 3.) Typ des abgeschossenen Flugzeuges: " H a l i f a x "
- 4.) Staatsangehörigkeit des Gegners: " E n g l a n d "
- 5.) Art der Vernichtung: Durch Beschuß des Nachtjägers
- 6.) Art des Aufschlages: Durch Explosion in der Luft und am Boden zerrissen
- 7.) Schicksal der Insassen: 3 Tote, Rest unbekannt
- 8.) Gefechtsbericht des Schützen: Ist in der Anlage beigefügt
- 9.) Zeugen: a) Luft: Bordfunker Uffz. Hauthal  
b) Erde: Bordwart Fw. Schopp  
./.
- 10.) Anzahl der Angriffe, die auf das feindliche Flugzeug gemacht wurden: 1
- 11.) Richtung, aus der die einzelnen Angriffe erfolgten: Von hinten unten
- 12.) Höhe, in der der Abschluß erfolgte: 5400 m
- 13.) Entfernung, aus der der Abschluß erfolgte: 100 m
- 14.) Taktische Position, aus der der Abschluß angesetzt wurde: Von unten
- 15.) Ist einer der feindlichen Bordschützen kampfunfähig gemacht worden:  
Nicht beobachtet
- 16.) Verwendete Munitionsart:  
SmK-v 2 cm M-Gesch.Patr. MG 151/20  
PmK-v 2 cm Brd.Gr.Patr. MG 151/20  
B-Patr.-v 2 cm Pz.Spr.Gr.Patr. MG 151/20
- 17.) Munitionsverbrauch:  
M.G. 17: 212 Schuß  
M.G. 151/20 : 52 Schuß
- 18.) Art und Anzahl der Waffen, die bei dem Abschluß gebraucht wurden:  
4 M.G. 17  
4 M.G. 151/20
- 19.) Typ des eigenen Flugzeuges: Bf 110 G4
- 20.) Weiteres taktisch und technisch Bemerkenswertes: ./.
- 21.) Treffer im eigenen Flugzeug: ./.
- 22.) Beteiligung weiterer Einheiten: ./.

gez. Bergmann  
Oblt. u. Staffelkapitän

15.Abschuß - Seite 1

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.



B e r g m a n n, Oberleutnant,  
8./Nachtjagdgeschwader 4

Im Felde, den 1. September 1943

G e f e c h t s b e r i c h t

zur Abschußmeldung vom 28.8.1943, 01,04 Uhr  
=====

In der Nacht vom 27./28.8. 1943 startete ich als Nachtjäger zum Einsatz "Wilde Sau" nach Nürnberg.  
In der Gegend von Luxemburg machte mich mein Bordwart auf ein 4 - 500 m über uns fliegendes Flugzeug aufmerksam. Ich setzte mich etwa 100 m darunter und schoß um 01,00 Uhr aus 100 m Entfernung von hinten unten zwischen die rechten Motoren des als viermotorig erkannten Feindflugzeuges. Flughöhe beim Beschuß 5 400 m.  
Die rechte Fläche brannte sofort mit grellgelber Flamme. Der Gegner ging im Gleitflug nach unten weg. Kurz vor dem Aufschlag sah ich zwei Explosionen am Feindflugzeug, durch die größere Teile abgerissen wurden.  
Um 01,04 beobachtete ich den Aufschlagbrand.  
Von dem Schicksal der Insassen ist mir nichts bekannt.

gez. Bergmann

Den Unterlagen waren viele, uns bisher nicht bekannten Einzelheiten über den Abschuss des Halifax Bombers zu entnehmen. Sie dienten mir dazu diese Dokumentation mit zusätzlichen Einzelheiten zu folgenden Themen:

- das Jagdflugzeug Messerschmitt Bf.110 G4b/R3
- den Flughafen METZ-Frescaty
- das Nachtjagdgeschwader 4
- die Nachtjagd während dem II. Weltkrieg
- die Nachtjäger
- Oblt. Helmut BERGMANN

zu erweitern und zu ergänzen.

---

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

**Der Abschuss des HALIFAX Bombers erfolgte durch ein  
Nachtjagflugzeug vom Typ Messerschmitt Bf. 110 G4b/R3**

### **Nachtjagflugzeug: Messerschmitt Bf.110 G4b/R3**

Auf dem Flughafen Metz-Frescaty war im August 1943 die 8.te Staffel des Nachtjagdgeschwaders 4 stationiert. Zur Ausrüstung dieser Staffel gehörten am 27/28. August 1943, am Tage des Abschusses, die Nachtjagflugzeuge vom Typ Messerschmitt Bf.110 G4b/R3.



Die Messerschmitt 110 war als schwerer, zweimotoriger Kampfflugzeug des deutschen Flugzeugherstellers Bayerische Flugzeugwerke AG (ab 1938: Messerschmitt AG) konstruiert worden. Doch im Laufe des Zweiten Weltkriegs kamen ihre Schwächen ans Licht. Als Nachtjäger und Erdkampfflugzeug erfüllte sie schließlich die in sie gesetzten Erwartungen. Das Flugzeug gehörte, anfangs mit zwei, später mit drei Mann Besatzung der 1934 neugeschaffenen Gattung des Zerstörers an. Der Erstflug der Bf 110 erfolgte am 12. Mai 1936, bis 1945 wurden 5.760 Maschinen produziert.

#### **Messerschmitt Bf 110 G-4 (1943–1945)**

- **Einsatzzweck:** Nachtjäger
- **Besatzung:** 3 Mann
- **Spannweite:** 16,29 m

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

- Länge: 12,68 m
- Höhe: 3,98 m
- Tragfläche: 38,36 m<sup>2</sup>
- Tragflächenbelastung: 244 kg/m<sup>2</sup>
- Triebwerk: zwei Daimler-Benz DB 605 B [4] mit je 1475 PS Startleistung
- Flugmasse: 9800 kg
- Höchstgeschwindigkeit: 585 km/h (mit Radar ca. 550 km/h)
- Gipfelhöhe: 8000 m
- Steigfähigkeit: ca. 11 m/s
- Reichweite: 850 km (ohne die beiden 300-Liter-Zusatztanks)
- Bewaffnung:
  - Vier 7,92-mm-MG 17 und zwei 20-mm-MG 151/20 in der Nase, ein bewegliches 7,92-mm-Zwillings-MG MG 81 Z im Kanzelheck.
  - Optional Waffenbehälter WB 151Z unter dem Rumpf mit zwei zusätzlichen 20-mm-MG 151/20
  - Optionaler Ersatz der vier oben in der Nase liegenden MG 17 durch zwei 30-mm-Kanonen MK 108
  - Radar

Die Flugzeugversion Messerschmitt Bf.110 G4b/R3 entsprach der Version G-4/R3, hatte jedoch eine Funkanlage wie beim Typ G-4b/R1. Waffenwanne MG 151 Z und Zusatzbehälteranlage waren gegen ETC 500/ETC 50 austauschbar.

Deutlich zu erkennen sind die geweihartigen Antennen des Radargerätes FuG 220 außen sowie FuG 202 innen.

**Das Nachtjagdflugzeug , welches den HALIFAX Bomber abschoss  
war auf dem Flughafen METZ- Frescaty stationiert**

## **Flughafen METZ-FRESCATY**

1940 wurde die Stadt von deutschen Truppen erobert und nach der Kapitulation Frankreichs dem nationalsozialistischen Deutschen Reich faktisch angeschlossen. Als Chef der Zivilverwaltung in Lothringen agierte Josef Bürckel von Saarbrücken aus. Im November 1944 bildete die Befreiung von Metz durch die Amerikaner den Höhepunkt der Schlacht um Lothringen.

### **Der Flughafen METZ-FRESCATY während dem 2ten Weltkrieg:**

Nach der Kriegserklärung Deutschlands am 3. September 1939 gegenüber Frankreich war auf dem Flugfeld Frescaty die französische Luftwaffe stationiert. Im Mai und Juni 1940 wurde das Flugfeld massiv durch die deutschen Bomber angegriffen. Nach der Annexion Frankreichs durch das Deutsche Reich installierte die deutsche Luftwaffe hier eine Flugschule. Nachdem die deutsche Luftwaffe dann die Kontrolle des Flughafens Frescaty übernommen hatte, wurde hier eine Basis der deutschen Nachtjäger eingerichtet. Hier war

---

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.





dann das Nachtjagdgeschwader 4 (NJG 4) stationiert, welches mit den Messerschmitt Bf 110s und später mit den RADAR ausgerüsteten Dornier Do 217s Nachtjägern ausgestattet war. Ihre Hauptmission war es die nächtlichen Royal Air Force Bomber auf ihren Flügen zu unterbinden. Nach der Alliierten Landung in der Normandie wurde das Flugfeld am 14. und 18. August 1944 erfolgreich durch die Alliierten Bomber angegriffen. Am 29. November 1944 wurde der Flughafen Metz-Frescaty durch die amerikanischen Truppen befreit, welches anschließend unter der Bezeichnung "Y-34" geführt wurde.

Auf dem Flughafen Metz-Frescaty war im August 1943 die 8.te Staffel des Nachtjagdgeschwaders 4 stationiert. Zur Ausrüstung dieser Staffel gehörten am 27/28. August 1943, am Tage des Abschusses, die Nachtjagdflugzeuge vom Typ Messerschmitt Bf.110 G4b/R3. Erst im Oktober 1943 waren die ersten beiden JU 88 C-6 im Bestand dieser Nachtjagdgruppe.

**Das Nachtjagdflugzeug , welches den HALIFAX Bomber abschoß  
gehörte zum Nachtjagdgeschwader 4**

## **Das Nachtjagdgeschwader 4**

Das Nachtjagdgeschwader 4 war ein Geschwader der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg, das primär für die Nachtjagd aufgestellt und eingesetzt wurde. Das Geschwader

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.



flog nach seiner Aufstellung zunächst in Westfrankreich, später ausschließlich in der Reichsverteidigung. Dort war es unter anderem mit dem Luftschutz für den süddeutschen Raum beauftragt.

Der Aufstellungsbefehl für das Nachtjagdgeschwaders 4 (NJG 4) wurde im Januar 1941 erteilt. Aufstellungsort des Geschwaderstabes war Metz. Unterstellt war das NJG 4 zunächst der 3. ten, später der 4. ten Jagddivision. In den Jahren 1942 und 1943 lagen die Gruppen des Geschwaders in Frankreich auf Flugplätzen wie Metz, St. Dizier, Dijon-Longvic, Dôle-Tavaux, Laon-Athies, Florennes sowie Juvincourt. Nach der Alliierten Landung in der Normandie im Juni 1944, stand das Geschwader bis August 1944 in Einsätzen an der Invasionsfront, unter anderem bei Einsätzen im Raum Avranches und dem niederländischen Nimwegen.

Insgesamt errang das *NJG 4* seit seiner Aufstellung bis Kriegsende 579 Luftsiege gegen Großbomber, was etwa drei vollständigen Bomberdivisionen entsprach.

Der Stab des Nachtjagdgeschwaders 4 wurde am 18. April 1941 in Metz aufgestellt, die vier Gruppen folgten alle im Laufe des Jahres 1942 aus Abgaben der bereits bestehenden Nachtjagdgeschwader und waren deshalb mit Me 110, Do 217 und Ju 88 ausgestattet. Das Nachtjagdgeschwaders 4 lag zu Beginn des Jahres 1942 in Metz. Es unterstand dem XII. Fliegerkorps und war mit der Messerschmitt Bf 110 ausgerüstet.



**Das Nachtjagdflugzeug , welches den HALIFAX Bomber abschoß  
war speziell für die Nachtjagd ausgerüstet**

## **Die Nachtjagd**

Die Nachtjagd ist ein schon im Ersten Weltkrieg eingeführtes Verfahren, um nachts einfliegende feindliche Bomber oder Aufklärer durch eigene Flugzeuge zu bekämpfen. Im Ersten Weltkrieg bekämpfte die britische Royal Air Force zum Beispiel nachts auf London anfliegende Luftschiffe des deutschen Kaiserreichs. Im Zweiten Weltkrieg besaß die deutsche Luftwaffe aufgrund der permanenten Bombardierung des Reichsgebietes die umfangreichste Nachtjagdarmee.

Im Zweiten Weltkrieg wird die deutsche Nachtjagd oft als einziges Beispiel dieser Form des Luftkampfes genannt, obwohl eigentlich alle am Krieg teilnehmenden Nationen zur Nachtjagd geeignete Kräfte bereithielten. Das hängt damit zusammen, dass ab 1941 das

---

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

deutsche Reichsgebiet täglich durch nächtliche Angriffe der britischen Bomber bedroht wurde. Luftkämpfe fanden in erster Linie statt, um:

1. Lufthoheit zu erringen, was für den Einsatz von Luftnahunterstützung als erforderlich angesehen wurde, und
2. Bomber abzufangen, die strategische oder taktische Aufgaben durchführen sollten.

Folgende Nachtjagdverfahren wollen wir hier kurz vorstellen:

## **Das Funkmessverfahren**

Da hierfür größere Maschinen nötig waren, kamen zunächst zweimotorige Flugzeuge zum Einsatz, wie beispielsweise die Messerschmitt Bf 110 oder, als deren Leistung nicht mehr reichte, die Junkers JU 88.

Der Gipfel der technischen Entwicklung waren Nachtjäger, die ihren eigenen Endanflug auf die Bomber durch an Bord befindliches Radar selbst ausführten.

## **„Zahme Sau“**

Bei der Einsatztaktik „Zahme Sau“ versammelten sich mit Radar ausgerüstete zweimotorige Nachtjäger nach dem Eindringen der feindlichen Bomberverbände in der Luft und suchten sich mit Hilfe der Bordradare ihre Ziele über große Entfernung selbst. Das Nachtjagdverfahren „Zahme Sau“ ersetzte und ergänzte ab 1944 das Nachtjagdverfahren „Wilde Sau“ der deutschen Luftwaffe. Nachdem sich das Verfahren „Wilde Sau“ nur bedingt bewährt hatte und reichsweit ohnehin nicht durchführbar war, musste man nach neuen Verfahren suchen, um die stetig angreifenden britischen Bomberströme aufzuhalten. Die geführte Nachtjagd fiel weitestgehend aus. Die dafür notwendigen Radargeräte, wurden durch den massenhaften Abwurf von Stanniolstreifen aus den Bombern (dieses Verfahren wurde durch die Royal Air Force unter dem Tarnnamen „Window“ angewandt) gestört. Die Wirkung dieses Verfahrens war enorm, da das Stören des deutschen Radars durch die Wolken aus Stanniolstreifen (Window) nur noch relativen Schutz bot. Die Jagdverbände griffen geschlossen an (Rudeltaktik), anders als bei der geführten Nachtjagd, in der die Jäger einzeln an Bomber herangeführt wurden.

Obwohl es zuweilen vorkam, dass sich die nach Radar fliegenden Jäger gegenseitig abschoßen ("Friendly Fire"), weil sie eigene Maschinen für Feindmaschinen hielten, war die „Zahme Sau“ alles in allem das erfolgreichste Nachtjagdverfahren des gesamten Krieges. Die späte Einführung dieses Verfahrens, der Mangel an gut ausgebildeten Piloten und der Mangel an neuen Maschinen verhinderte, dass dieses Verfahren den Luftkrieg zugunsten Deutschlands hätte wenden können.

## **Wilde-Sau-Nachtjagdverfahren**

---

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

Unter dem Begriff „Wilde Sau“ wurde zur Zeit des Zweiten Weltkrieges ein von der deutschen Luftwaffe angewandtes Verfahren bezeichnet, mit dem bei Nacht britische Bomber abgeschossen werden sollten.

Bei der Durchführung des Wilde-Sau-Nachtjagdverfahrens wurden Tagjäger bei Nacht eingesetzt. Um diesen – ohne Radar agierenden – Jagdfliegern überhaupt zu ermöglichen die gegnerischen Flugzeuge zu finden, mussten zuerst die Sichtverhältnisse verbessert werden. Dies sollte dadurch erreicht werden, dass man das Prinzip der Verdunkelung ins Gegenteil verkehrte und stattdessen in der angegriffenen Stadt möglichst viel Licht erzeugte. Da dies aufgrund des Widerstands der Gauleiter nicht durchzusetzen war, wurde als Ersatz versucht, im Schein der Flakscheinwerfer die englischen Bomber zu finden. Besonders gut gelang dies dann, wenn eine gewisse (nicht zu dicke) Wolkendecke vorherrschte, da diese dann von unten angeleuchtet wurde und sich somit die Bomber optisch gut von dieser Wolkendecke absetzten. Die hoch fliegenden deutschen Jäger stürzten sich dann von oben auf die erkannten Ziele.



Da das Wilde-Sau-Nachtjagdverfahren nur dann funktionierte, wenn ausreichende Beleuchtung vorhanden war, beschränkte sich die Anwendung auf den unmittelbaren Stadtbereich, da im Regelfall nur dort eine ausreichende Bestückung mit Flak-Scheinwerfern gegeben war.

Bei diesem Konzept kamen reguläre einmotorige Jagdmaschinen des Jagdgeschwaders zum Einsatz. Sie besaßen kein Radar und mussten daher auf Sicht fliegen. Für die „Wilde Sau“ wurde der Luftraum oberhalb des bombardierten Gebietes durch Flakscheinwerfer und von der Flak verschossene Leuchtmunition beleuchtet. Hinzu kam der Widerschein der Brände des laufenden Angriffs vom Boden her. Die Tagjäger konnten damit die Bomber vor dem beleuchteten Hintergrund erkennen und angreifen. Mit dem Einsatz von „Wilde Sau“ vergrößerten sich die Jagderfolge der deutschen Luftabwehr zunächst beträchtlich.

Um den einsitzigen Jägern, die nachts über den brennenden Zielstädten auf Sicht jagen mussten, ein Minimum an Sensorik mitzugeben, das gegnerische Bomber grob aufspüren konnte, wurden die Bf 109 G-6/N hinter dem Cockpit mit dem FuG 350 Naxos-Z ausgerüstet. Dabei handelte es sich um ein passives Peilgerät, mit dessen Hilfe die Abstrahlung des britischen H2S-Navigationsradars aufgefangen und richtungsmäßig bestimmt werden konnte. Die wohl wichtigste Gegenwehr auf Allierter Seite waren Stanniolstreifen namens *Window*, auf deutscher Seite *Düppel* genannt. Diese konnten jedes bis dato gefertigte Funkmessgerät der deutschen Luftwaffe täuschen. Die geführte Nachtjagd war mit einem Schlag wirkungslos geworden.

**Das Nachtjagdflugzeug , welches den HALIFAX Bomber abschoss  
gehörte zum Nachtgeschwader 4**

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

## Die Nachtjäger

Schon zu Beginn des Zweiten Weltkrieges zeigte sich, dass der Kampf um die Luftüberlegenheit von den schnellen, einmotorigen, einsitzigen Jägern neuen Typs entschieden wurde. Bis auf wenige Ausnahmen entsprachen alle erfolgreichen Jagdflugzeuge des Zweiten Weltkriegs dieser Auslegung.

Der Nachtjäger ist ein Jagdflugzeug, das mit besonderen Ausrüstungen versehen wurde, um gegnerische Flugzeuge speziell in der Nacht ausmachen und bekämpfen zu können.

Die Entwicklung der Nachtjagdflugzeuge begann bereits Anfang des Zweiten Weltkrieges, als die Verlustrate bei Tagbombenangriffen die Bomber zwang, nachts anzugreifen. Zur Verhinderung dieser Angriffe wurden bestehende Flugzeugtypen entsprechend umgerüstet. Die Maschinen erhielten in der Regel einen dunklen Tarnanstrich sowie spezielle Flammendämpfer am Auspuff. Zur Ortung feindlicher Flugzeuge wurden Radargeräte und frühe Infrarotsichtgeräte sowie Restlichtverstärker verwandt.

### Die Messerschmitt Bf 110 als Nachtjäger

Bis zum Kriegsende war die Bf 110 neben der Ju-88 der Standardnachtjäger der deutschen Luftwaffe. Die normal

ausgerüsteten Maschinen wurden von Mechanikern der Staffeln „nachtflugtauglich“ umgerüstet: unter anderem musste die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung massiv reduziert werden, da diese für den Tageinsatz ausgelegt war und den Piloten bei Nacht blendete. Das Flugzeug war bei den Piloten wegen der hohen Reichweite, der enormen Feuerkraft der vier Bordkanonen im Bug, der langen Flugdauer von über 250 Minuten und der sehr guten Steigleistung bei guter Wendigkeit sehr beliebt. Die Nachtjägerversionen unterschieden sich vor allem durch den Einbau diverser Radaranlagen, die von einem speziell ausgebildeten Funker bedient wurden. Pilot und Funker wurden als „Paar“ ausgebildet und grundsätzlich nur zusammen eingesetzt. Der Funker führte über die drei Bildröhren (später nur noch zwei) den Piloten mittels Ansage hinter den Bomber.

Trotzdem konnte es sein, dass der Pilot in einer dunklen Neumondnacht den direkt vor ihm fliegenden, mattschwarz getarnten Bomber nicht sehen konnte. Dem Grundsatz „sechs Augen sehen mehr als vier“ zufolge wurde ein drittes Besatzungsmitglied eingeführt. Der 1. Wart (der verantwortliche Flugzeugmechaniker) wurde hinter dem Piloten und vor dem Funker auf einem kleinen Behelfssitz mitgenommen und hatte somit auch persönlich höchstes Interesse, dass die Maschine technisch in bestem Zustand war. Er war durch nichts geblendet, suchte mit dem Piloten zusammen den Nachthimmel ab und war an den Erfolgen der Nachtjäger erheblich mitbeteiligt. Der Funker navigierte, hörte über Funk die Lage im Luftraum ab und gab mit Hilfe seiner Bildröhren Steueranweisungen an den Piloten. Da die Nachtjäger in ihren stundenlangen Flügen im Bomberstrom meist sehr weit von ihren Heimatbasen abkamen, war der 1. Wart auch sehr hilfreich beim Betanken und

---

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.



Aufmunitionieren (dem Wiederbeladen der Bordwaffen) für einen zweiten oder gar dritten Einsatz in einer Nacht. Zusammen mit der später häufig eingebauten Schrägen Musik herrschte anfangs in der Pilotenkanzel der eigentlich zweisitzigen Maschine drangvolle Enge, die kurzfristig ab der Bf 110 F-4 durch eine leichte Verlängerung der Kanzel vermindert wurde.

Als die Probleme behoben wurden, war aber die Wirkung für die britischen Bomber fatal: Ein kurzer, gut gezielter Feuerstoß der ungefähr 50–100 m tiefer fliegenden Bf 110 in die (beim Anflug noch vollen) Benzintanks zwischen Motor 3 und 4 der rechten Tragfläche „rasierte die rechte Fläche regelrecht ab“, so dass der Pilot des Nachtjägers sofort nach dem Feuerstoß sehr stark zur Seite ziehen musste, um nicht von Teilen des auseinanderbrechenden Bombers getroffen zu werden. Obwohl viele der deutschen Nachtjägerspiloten hofften, durch das Zielen in die rechte Tragfläche dem Bomberpiloten auf der linken Seite der Maschine die höchste Überlebenschance für einen Notabstieg und so der Besatzung eine mögliche Chance zum Absprung zu lassen, überlebten über 90 % der Bomberbesatzungen den Absturz in der sich zerlegenden Maschine nicht. Bei dichten Wolken unter den Bombern zog man deshalb den „Heckangriff“ vor, also von hinten mit den nach vorn gerichteten Kanonen.

Das Mündungsfeuer der vier nach vorne gerichteten Maschinenkanonen im Bug blendeten den Piloten beim Auslösen so stark, dass dieser eine kurze Zeit nach dem Feuern regelrecht nachtblind war. Es wurde daher auf extrem kurze Entfernungen von etwa 50–80 m geschossen und meist jede fünfte Patrone mit Leuchtspurmunition bestückt. So konnte der Pilot die Wirkung abschätzen und nachsteuern, falls dies notwendig war.

**Das Nachtjagdflugzeug , welches den HALIFAX Bomber abschoss  
wurde von Oblt. Helmut BERGMANN gesteuert**

**Oblt. Helmut BERGMANN**

Gemäß der Abschussliste des OKL wurde der Abschuss des Halifax Bombers, welcher im Marscherwald abstürzte Oblt. Helmut Bergmann zuerkannt, welcher für die Nacht vom 27/28.8.43 zwei anerkannte Abschüsse:

00.53 Uhr eine Stirling 6 km östlich von Saarburg und

01.04 Uhr eine Halifax östlich von Luxemburg

zu vermelden hatte. (siehe den Abschussbericht)

Er war auf dem Flughafen Metz-Frescaty stationiert und gehörte zur 8.ten Staffel des Nachtjagdgeschwaders 4. Er flog am Tage des Abschusses ein Nachtjagdflugzeug vom Typ Messerschmitt Bf.110 G4b/R3.

---

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

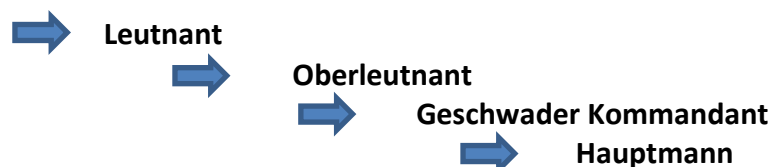


Helmut Bergmann wurde am 26.05.1920 in Bochum geboren und avancierte zu einem der erfolgreichsten deutschen Nachtjäger des Nachtjagdgeschwaders 4. Am 26. Mai 1920 wurde Helmut Bergmann in Bochum, im Norden von Deutschland geboren. Im November 1939 trat er in die Luftwaffe ein. Seine Karriere war nicht außergewöhnlich und basierte auf der normalen Pilotenausbildung. Im Juni 1940 wurde er Offiziersanwärter und nach dem Besuch der grundlegenden Flugausbildung in Kolberg, wurde er im März 1941 zum Piloten befördert. Nach der Erstausbildung, wurde er bei der Ergänzungstaffel / Nachtjagdgeschwader 1 (NJG 1) am 15. Juli 1941 eingeschrieben, bevor er Anfang Mai 1942 zur 7/NJG 4 wechselte. Das Geschwader NJG 4 war damals bei Juvincourt im Nordosten Frankreichs stationiert und war ideal zum Abfangen RAF Bomber positioniert. Sein erster Abschuss während des II. Weltkrieges

erfolgte kurz nach Mitternacht (MEZ) am 20. September 1942. Es war eine Whitley, welche die 10 Kilometer südlich von dem Ersten Weltkrieg Schlachtfeld bei Verdun abstürzte. Bergmann's Flugzeug Identifizierung war jedoch nicht perfekt, da keine Whitleys in dieser Nacht über diesem Teil Europas tätig waren. Sein Opfer war wahrscheinlich eine Handley Page Halifax Seriennummer W7657 codiert TL-L von 35 Squadron, welche von dem beliebten und sehr erfolgreichen kommandierenden Offizier von 35 Squadron, 'Jimmy' Marks geflogen wurde.

Seine nächste Stufe der Ausbildung führte ihn zu einer höheren "Schwerer Jäger" Schule. Nachdem er zum Leutnant (ähnlich dem RAF-Pilot Officer) befördert worden war, machte er Bekanntschaft mit der Messerschmitt Bf 110, die zum operativen Ross der Luftwaffe geworden war. Seine erste operative Entsendung war die Gruppe Nachtjagdgeschwader 1 (I / NJG 1) im September 1941. Im April 1942 wechselte er zum III / NJG 4 Geschwader, welche ebenfalls mit Bf 110 Nachtjägern ausgestattet war. Ein Jahr später, im April 1943 wurde Bergmann in den Rang eines Oberteutnant (Flieger Offizier) befördert. Wenig mehr als ein Monat später wurde er Geschwader Kommandant der 8.ten Staffel. Auch nach dem Abschuss des Halifax Bombers JD 298 setzte sich Helmut Bergmann's Kampfkariere fort. Im Oktober 1943 wurde er zum Hauptmann der Luftwaffe befördert.

### Beförderungen:



*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

**Einheit – Grade – Zugehörigkeit – Funktion von Helmut Bergmann während des 2.ten Weltkrieges:**

Grade	Date	Unités	Arrivée	Départ	Fonction	Secteur
<u>Lt</u>	1940	 <u>Luftwaffe</u>	1940	07/41	Elève Pilote	Allemagne
<u>Oblt</u>	4 - 8/43	 <u>Erg./NJG 1</u>	07/41	04/42	<u>Flieger</u>	Ouest
<u>Hpt</u>	8 - 11/43	 <u>8./NJG 4</u>	30/04/42	11/04/44	<u>Flieger</u>	Ouest
		 <u>7./NJG 4</u>	11/04/44	04/05/44	<u>Kapitän</u>	Ouest
		 <u>6./NJG 4</u>	04/05/44	06.07/07/44	<u>Kapitän</u>	Ouest

**Abschusserfolge, welche Helmut Bergmann während des 2.ten Weltkrieges zugesprochen wurden:**

Date	Time	Type	Unit	Grade	Place
20/09/42	00.01	Whitley V	<u>7./NJG 4</u>	Lt..	£ 10 km away. S. Verdun: ~ 3000 m.
12/06/42	21.54	Wellington	<u>7./NJG 4</u>	Lt..	£ 36 km away. DO Laon: 2000 m.
03/08/43	22.13	Stirling	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ 10 km away. NW Verdun: 3700 m.
03/09/43	22.13	Halifax	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ 1 km away. SW Tin: 2.600 m.
04/11/43	01.40	Halifax	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ 6 km away. N. Sedan: 3600 m.
04/15/43	02.55	Wellington	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ 5 km away. SW St. Quentin: 3800 m.
04/15/43	03.22	Halifax	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ 15 km away. SW St. Quentin: 3100 m.
04/16/43	23.03	Halifax	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ 15 km away. NW Rethel b. Sorbon: 5800 m.
04/16/43	23.31	Stirling	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ 10 km away. DO Montcornet: 2700 m.
04/16/43	23.56	Wellington	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ Rethel-Rosay: 4000 m.
17/04/43	02.19	Halifax	<u>Stab III. / NJG 4</u>	Lt..	£ W. Ham: 4100 m.
08/28/43	00.53	Stirling	<u>8./NJG 4</u>	Oblt.	£ 6 km away. E. Saarburg: 3000 m.
08/28/43	01.04	Halifax	<u>8./NJG 4</u>	Oblt.	£ E. Luxembourg: 5400 m.

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

12/11/43	01.00	Halifax II	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ SW Caen: 4000 m
18/11/43	19.24	Halifax	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ SW Maastricht 5600 m.
18/11/43	19.49	Stirling	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ DO Maastricht 4200 m.
04/11/44	02.20	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ Old Mereuil: 3000 m.
04/11/44	02.30	Halifax	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ 6 km away. N. Salarues: 3000 m.
04/11/44	02.35	Halifax	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ 1 km away. SE Saily: 3000 m.
04/11/44	02.43	Halifax	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ 1.5 km. NW Achiet-le-Petit: 3000 m.
04/11/44	02.50	Halifax	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ Beauquesne: 3000 m.
04/11/44	02.54	Halifax	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ b. Vignacourt: 3000 m.
04/11/44	03.06	Halifax	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ N. Guignemicourt: 3000 m. [Sum]
27/04/44	00.58	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ 15 km away. SE St. Dizier: 4800 m.
27/04/44	00.57	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ 30 km away. E. St. Dizier: 4300 m.
27/04/44	01.01	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ 15 km away. SW Toul: 4000 m.
04/05/44	00.10	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ FF: 30-40 km. SSE Champlion: 3600 m.
04/05/44	00.15	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ FF: 50-60 km. Champlion SE: 3.600 m.
04/05/44	00.22	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ FF: 60-70 km. Champlain SE: 2.500 m.
04/05/44	00.26	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ N. Paris: 2000 m.
04/05/44	00.39	Lancaster	<a href="#">8./NJG 4</a>	Hptm.	£ N. Paris: 1000 m.

**Anzahl der Feindflügen:** 135

**Abschüsse insgesamt:** 36 (alle bei Nacht)

### Auszeichnungen:



09.06.1944 Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes

06.03.1944 Deutsches Kreuz in Gold

25.06.1943 Ehrenpokal

Eisernes Kreuz I. Klasse

Eisernes Kreuz II. Klasse

Frontflug-Spange für Nachtjäger in Gold

Frontflug-Spange für Nachtjäger in Silber

Frontflug-Spange für Nachtjäger in Bronze

Flugzeugführerabzeichen

Am 9. Juni 1944 wurde ihm das Ritterkreuz verliehen, um Bergmann's extreme Tapferkeit auf dem Schlachtfeld bei Erreichung 30 erfolgreiche Abschüsse anzuerkennen.

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.





Links: Feldwebel Günther Hauthal

Mitte: Oblt. Helmut Bergmann

Rechts: Feldwebel Wilhelm Schopp

In der Nacht vom 06.08.1944 auf den 07.08.1944 kehrte Bergmann mit seiner Crew, Radar-Operator Feldwebel Gunter Hauthal und Kanonier Feldwebel Willie Schopp, nicht mehr von einer Nachtjagd zurück. Der Nachtjäger Messerschmitt Bf 110 G-4 (Werknummer 140320 3C+CS) wurde bei Mortain, in der Nähe von Cotentin (Cherbourg) bei einem Luftkampf im Invasionsraum bei Avranches abgeschossen. Alle 3 Bestatzungsmitglieder wurden hierbei getötet.

Ein Mosquito, geflogen von Flt.Lt. Edward Richard Hedgecoe und Flt.Sgt. JR Whitham der 85 Squadron RAF, könnte die Bf 110 abgeschossen haben. Auch das Flakfeuer aus der 1. SS Panzerdivision Leibstandarte unter dem « **Kodenamen Operation Lüttich** » operierend, könnte für den Abschuss verantwortlich gewesen sein.

« **Operation Lüttich** » war ein Codename für einen deutschen Gegenangriff während der Schlacht in der Normandie, die um die amerikanischen Positionen in der Nähe von Mortain vom 7. bis zum 13. August 1944 ausgetragen wurde. Die Offensive wird auch in der amerikanischen und britischen Kriegsliteratur mit "Mortain Gegenoffensive" beschrieben.

Mit 36 Nachtabschüssen war Helmut Bergmann einer der erfolgreichsten deutschen Nachtjäger des Nachtjagdgeschwaders 4 und erhielt, als Hauptmann, am 09.06.1944 das Ritterkreuz verliehen. Als Staffelf kapitän schoss er bspw. am 11.04.1944 7 und am 04.05.1944 6 Gegner innerhalb von nur 46 Minuten in der Nacht von 10/11 April 1944 alle

---

*Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943*

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

von einem RAF Bomber Command Überfall auf die Aulnoye-Aymeries Rangierbahnhöfe an der französisch-belgischen Grenze zurückkehrenden Flieger ab. 38 Alliierte Besatzungsmitglieder wurden dabei getötet. Dies war Bergmann's erfolgreichste Nachtjagd. So starb Helmut Bergmann und seine langjährige Crew Günther Hauthal und Wilhelm Schopp. Bergmann's Überreste wurden zunächst als die eines unbekannten deutschen Flieger begraben, aber später wurden er und seine Crew exhumiert, identifiziert und liegen nun auf dem deutschen Soldatenfriedhof bei Marigny (Frankreich), nahe St Lo begraben.



### Der deutsche Soldatenfriedhof bei Marigny (Frankreich), nahe St Lo



In der Literatur der Kriegsgeschichte des 2.ten Weltkrieges erwähnt man öfters den deutschen Oblt. Helmut Bergmann mit einem Bezug auf den Erfolg seines 46 minütigen Luftkampfes, bei welchem er 7 Lancaster Bomber abschoss. Hier auszugsweise ein kleiner Abschnitt aus dem englischen Buch: « **Perilous Moon: Occupied France, 1944 – The End Game** »

---

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

### **The Germain Air-Ace that shot down 7 Lancaster bombers in 46 minutes**

Published February 19, 2013 at 20:45 in War History online by: Arnie Wilson



The barely credible story of German air-ace Helmut Bergmann's murderous but triumphant 46 minutes of ice-cold attacking genius against a wave of RAF bombers two nights after Easter, 1944 sounds as though it should have been dismissed as the kind of fiction found in a schoolboy comic. But as the Paris-based documentary producer/cameraman Stuart Nimmo recounts in *Perilous Moon: Occupied France, 1944 – The End Game*, one of the seven Lancaster bombers from RAF Bomber Command that Bergmann's Messerschmitt shot down in that ruthless burst of destruction was being piloted by his Flight-Lieutenant father Neil — victim number six.

After shooting down a total of 16 enemy aircraft in 1942, Bergmann had had no further success for four months. He was hungry for a kill. But even he could have had no idea how his luck was about to change — with devastating results.

Bergmann's shooting spree, which killed 38 Lancaster crew members, started at 02:20 am, when "Bergmann struck with his twin nose cannon, raking the Lancaster from 100 metres away, and the first Lancaster of the night was destroyed." There were no survivors among the crew of seven. Then, writes Nimmo, Bergmann "got stuck in". Lancaster number two was lost, again with no survivors. A third bomber was soon destroyed too — this time with just one survivor. But no-one survived in Bergmann's fourth kill — at 02.43. He saw his fifth and sixth victims at the same time — just seven minutes later, and barely half an hour since his first strike. Having crippled the fifth (which later crashed, killing the pilot and two of the crew) Bergmann moved in on the next Lancaster — "a massive black silhouette against the clear night sky" — being piloted by Neil Nimmo.

"I saw the Lancaster..." the German would write the next morning. "The pilot was taking evasive action, weaving about, maybe avoiding searchlights. I started firing at 02.52 a.m. from about 100m below and into the fuselage and the right wing, which promptly caught fire. The burning Lancaster was trapped by the searchlights. At 02.54 I saw it burning on the ground."

Even now, it wasn't quite over. Low on fuel, Bergmann headed for home – but suddenly saw another Lancaster, this time flying alone. He and his crew couldn't resist one more burst of deadly canon fire. Once again, the pilot – and almost all the crew – perished. There was only one survivor. Bergmann's orgy of violence was finally over.

The detail in the book, including scores of photos and maps, is remarkable. Apart from lengthy interviews with his father, Nimmo stumbled across another rich vein of material.

And insights into how the Luftwaffe night-fighter ace managed to pull off such a lethal frenzy of destruction.

"Quite by chance I came across a page with an internet link to a German website that didn't mean a thing to me" says Nimmo, who in spite of his father's involvement has attempted to tell the story from a neutral perspective, favouring neither the British, Germans nor French.

"To my absolute amazement I found it was a recent and unexplained link to a Helmut Weitz, a Hamburg military antiquarian. And there it all was, a researcher's dream, all of Helmut Bergmann's original Third Reich, Luftwaffe and personal papers and photograph albums for sale at 30,000 Euros!

"This was a monumental find for my research. I had known that Bergmann's collection existed somewhere, but had had no idea of where to start looking for it and this unexpected find was key to my book's very existence.

"I wrote to Weitz and told him I couldn't buy the collection – but that I would give my eye teeth to see it. His immediate and very generous offer was that I should visit Hamburg and copy anything I needed.



Such high-profile papers are highly collectable and could disappear again at any moment — which they did shortly afterwards. I rushed off to Germany and to Herr Weitz's gallery, arriving with a scanner under one arm and my laptop, notebook and a camera under the other. On climbing the stairs and entering the military gallery, it was to find an Aladdin's cave of fearsome looking Nazi uniforms, SS caps, daggers and so on.

"As I was obviously British I drew some very odd looks. I was in awe and some shock when Helmut Weitz and his assistants produced three milk crates full of Bergmann's Luftwaffe papers, awards, personal letters, WWII mementos and several personal photograph albums stuffed full of amazing photographs. And there were Helmut Bergmann's flight diagrams and reports about that very night when he shot down those seven Lancasters — even the original paperwork typed by Bergmann about how he shot my own father down...

"So here I was, 11 years after my father's death, handling these original documents containing long searched for answers to impossible questions. It was a very strange experience indeed. Everything dovetailed with my father's story. It was the mirror image of this terrifying night. I now had everything I needed to tell the story from both sides.

In all my years of television production I had never had quite such a Eureka moment!"

Ironically, the much decorated Bergmann was killed with his crew when they were shot down less than four months later over the Cherbourg peninsula. Neil Nimmo, the only pilot to survive among the seven shot down, had bailed out with the rest of his crew, and survived, dying in 1992. What a story he had to tell. And what a story his son Stuart has written.

*Perilous Moon: Occupied France, 1944 – The End Game* is published by Casemate in the UK at £22.50 and \$34.95 in the USA.

# *Wie kam es nun zum Abschuss des Halifax Bombers JD-298 (NP-N) durch einen deutschen Nachtjäger:*

## "Alarmstart" für die deutschen Nachtjäger:

Der Auftrag zum Aufsteigen für das Geschwader kam von dem Jägerleitoffizier (JLO) sobald das Radar die eingehenden britischen Geschwader, welche sich von der Küste näherten, anzeigte. Die Anspannung, die pflichtbewussten Merkmale von Oberleutnant Helmut Bergmann erkannte man noch in seinem Gesicht, im Schein der trüben roten Cockpit-Beleuchtung, als er die Messerschmitt Bf 110 G-4 in Richtung Startbahn rollte. Er stieg auf und in der Luft wartete er die weiteren Anweisungen ab.

Früh am Tag des 27. August 1943 hatte die Radio Überwachung die erhöhte RAF Aktivität im Nordosten von England erkannt und schickte erste Vorwarnungen eines möglichen Bomber Geschwader Eindringen in dieser Nacht.

## RAF Bomber Operationen:

Für die Nacht vom 27/28. August hatte das RAF Bomber Kommando einen großen Teil seiner nicht unerheblichen Kraft für Angriffe auf Nürnberg reserviert, insgesamt 674 Flugzeuge, bestehend aus 349 Lancaster, 221 Halifax-Bomber und 104 Sterlings. Ein weiteres Geschwader, drei Mosquitoes begreifend, wurde nach Duisburg geschickt, während 47 Flugzeuge (Wellingtons und Sterlings) Operationen entlang der Friesen-Inseln in La Pallice, Lorient und St. Nazaire in Frankreich durchführen sollten.

22 Flugzeuge des Halifax Nr. 158 Geschwader, waren bei Lissett (Yorkshire) stationiert, einschließlich des Halifax JD 298 Bombers. Die Halifax JD-298 (NP-N) "Nuts" stand unter dem Kommando vom australischen Pilot Officer John "Yorker" CLARKE, welcher seinen 21. Geburtstag nur drei Tage vorher bei einem Angriff auf Berlin gefeiert hatte. Die anderen Mitglieder von Clarke's Mannschaft waren, Sgt. Jimmy ROBINSON (Navigator), Sgt. John DIX, (bomb aimer), Wireless Operator Sgt. Eric BREARLY, Turmschütze, Sgt. G.C. HIRST, Heckschütze Sgt. John THOMAS und Flugingenieur Sgt. George RIPPINGALE.

Dieser Flug war der 21.te operative Einsatz für diese Mannschaft, die seit 1943 zusammen gebildet worden war. Nach Abschluss der Umstellung auf die Halifax Flugzeuge wurde die Mannschaft im Mai dem Squadron 158 zugeteilt. Der Abflug (Take-off) vom Flugfeld Lissett (Yorkshire) erfolgte am 27. August um 21.00 (GMT). Der Halifax Bomber stieg in eine Höhe von 18.000 Fuß in Richtung der französischen Küste auf, wo der Pilot einen sanften Richtungswechsel durchführte. Die Reise war als Routine für die ersten drei Stunden eingeplant. Die Kanoniere versuchten in der Dunkelheit der Nacht Anzeichen für schleichende deutsche Nachtjäger zu erkennen, der Navigator informierte laufend über den Flugablauf und das Erreichen des Feindeslandes. Gegen Mitternacht (GMT) berichtet Jimmy Robinson, dass sie in Kürze die " Mosel " zwischen Luxemburg und Saarbrücken in Deutschland überqueren werden. Von seiner Position in der Nase des Bombers aus erkannte "Dixie" den Fluss als Silberstreifen in rund 18.000 Fuß unter ihnen.

---

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

In dieser Nacht war Helmut Bergmann's Messerschmitt Bf 110 G-4 früh in der Nacht vom Flughafen Metz aufgestiegen, da er bereits am Tage über die voraussichtlichen Nachtaktivitäten der britischen Bombergeschwader vorgewarnt worden war. In dieser Nacht vom 27/28. August 1943 konnte er bereits gegen 00:53 (MEZ) den Abschuss einer Stirling 6 km östlich von Saarburg vermelden. Er war demnach nicht weit von der Überflugroute des Halifax JD-298 (NP-N) Bombers entfernt, welcher nach Mitternacht (GMT) die " Mosel " zwischen Luxemburg und Saarbrücken überflog.

### Kontakt zwischen dem Nachtjäger und dem Halifax Bomber

Es war fast 01:00 (MEZ) mitteleuropäischer Zeit, als Helmut Bergmann's Radar Operator ihn informierte, dass ein Flugzeug in etwa 4-5000 Meter über ihnen fliegen würde. Bergmann öffnete die Drosseln und kletterte sanft auf, in eine Position welche 100 m unter und etwa 500 m hinter dem feindlichen Flugzeug lag, welchen er als vier-motorigen englischen Bomber erkannte. Nachdem Bergmann seinen Nachtjäger in eine optimale Position manövriert hatte, drückte er den Zündungsknopf auf der Bf 110's Kontrollsäule und löste damit eine Salve zerstörender Feuerkraft aus.

Die 4 Mg17 7,92 mm Maschinengewehre und 4 Mg151 20 mm Kanonen zielten zwischen zwei Steuerbord-Motoren und ein Strom der Leuchtpurgeschoss-Munition flog zielgenau dorthin. Die Wirkung war unmittelbar und verheerend. Mit der abgefeuerten Munition fing der rechte Flügel schnell Feuer und brannte mit einer hell leuchtenden Farbe. Bergmann beobachtete wie das Flugzeug zu Boden sank.

Die Ruhe der Nacht war an Bord des Halifax JD-298 (NP-N) durch die unerwartete Zerstörung durch die Geschosse des deutschen Nachtjägers verursacht, gänzlich verdrängt. Die Bf 110 hatte von jedem der Halifax Kanoniere ungesehen, seine Position zum Beschuss eingenommen.

### Die letzten Momente, diesem dem Untergang geweihten Bomber wurden von Sergeant J.H. DIX folgendermaßen beschrieben:

*» Unerwartet gab es plötzlich eine Reihe von Einschlägen, die Leuchtpurgeschosse flogen zwischen meinen Beinen hindurch um das Flugzeug dann wieder durch die Glas Nase des Bombers zu verlassen; ein rundes Loch im Plexiglas hatte die Reise der Geschosse gekennzeichnet.*

*Einen Augenblick lang saß ich wie eingefroren in meinem Sitz, bis ich das Rückfeuer von den Maschinengewehren in den zwei Türmchen hörte, unterbrochen von der Stimme des Kanoniers der Hinterseite auf der Wechselsprechanlage, welcher einen herannahenden Nachtjäger ankündigte und dann kurz, nach einem Schrei gab es Schweigen. Sofort meldete Yorker, dass die Steuerbord-Motoren brannten und dass er Schwierigkeit habe, das Flugzeug zu kontrollieren. Ich (John Dix) sah bei einer Drehung, wie der träge Körpers des Bordingenieurs G. Rippingale mit einer Kopfwunde, über seinem Bedienungsfeld (control panel) zusammenbrach; ich erkannte dass er ohne Helm war und wie Blut aus einer Wunde in seiner Kopfhaut floss. Ich erkannte sofort, dass wir in ernsthaften Schwierigkeiten waren.*

---

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.

*Der Kanonier (Mid Up Gunner) Sergeant G.H. HIRST rief vom mittleren Turm aus, dass der feindliche Nachtjäger wieder von der Steuerbordseite mit Schießen begann, dass der Bombenschacht unter ihm in Flammen stand und die Flammen aus diesem und von den Motoren ihm die Sicht auf den angreifenden Nachtjäger nahmen. Wieder bekam unser Bomber Einschläge während der Turmschütze blindlings in die Nacht feuerte. Unser Flugzeug war offensichtlich außer Kontrolle und so wurde ich heftig gegen die Seite des Rumpfes geworfen. Mitten in dem fortlaufenden Beschuss durch den Nachtjäger befahl der Pilot seiner Mannschaft über die Sprechanlage mit dem Fallschirm abzuspringen. Da das Flugzeug außer Kontrolle war, wurden wir im Flugzeug von einer Seite auf die andere geschleudert. Im Nasenabschnitt des Bombers befanden sich neben mir noch der Navigator (Flight Lieutenant) Sergeant H.M. ROBINSON und der Funker (Wireless Operator) Sergeant E.W. BREARLY. Einer von ihnen fragte den Piloten, ob es ein Befehl sei mit dem Fallschirm abzuspringen, worauf er uns das Kommando zum Abspringen öfters wiederholte. Mit einiger Mühe, wir wurden wie Erbsen in einer Dose geschüttelt, hob der Navigator seinen Sitz und entledigte sich des vorderen Notausstieges. Der grandiose Lärm, welcher durch das klaffende Loch eindrang war sehr beängstigend, aber unsere Reaktionen waren schnell und ich erinnere mich, dass die gefährvolle Situation uns von Sekunde zu Sekunde bewusster wurde. Der Navigator veränderte seine Position mit Blick auf die Rückseite, setzte sich auf die Fensterbank der geöffneten Luke und nach einem kurzen Blick hin zu uns beiden, welche auch warteten, verschwand er blitzschnell durch den Notausstieg. Als wäre er im freien Fall in Feuer gehüllt, so war mein letzter Eindruck, dann war ich dran. Ich saß auf dem Rand der Luke und zögerte einen Moment vor Angst Feuer zu fangen. Bevor ich meine eigene Entscheidung zum Springen treffen konnte, gab es ein heftiges Manöver des verkrüppelten Bombers, welches mich hinaus in der Nacht warf. Ich erhielt einen tollen Ruck als ich das Flugzeug verließ, ich wurde regelrecht hinaus geschleudert. Mein Kopf wurde nach hinten geworfen und durch den Ansturm der zerrissenen Luft wurde mir der Helm vom Kopf gerissen und ich verlor beide Stiefel. Meine rechte Hand hielt ich fest am Griff des Fallschirms, so dass ich sofort das Kabel zog als ich aus dem Flugzeug geworfen wurde. Ich erhielt einen weiteren knochenschüttelnden Ruck, als sich mein Fallschirm geöffnet und ich somit unseren wütend brennenden Halifax aus den Augen verlor als ich erdwärts stürzte. Nach mir gelang es dann noch dem Funker (Wireless Operator) Sergeant E.W. BREARLY abzuspringen bevor unser Flugzeug jenseits der Grenze in der Nähe der Stadt Echternach abstürzte. Dem Kanonier (Mid Up Gunner) Sergeant G.H. HIRST gelang auch noch rechtzeitig der Absprung, ohne mein Wissen, da er sich an anderer Stelle im Bomber befand. «*

Der Oberleutnant des deutschen Nachtjägers Helmut Bergmann sah, dass es kurz vor dem Aufschlag zwei Explosionen gab und dass hierbei Teile vom Flugzeug abgerissen wurden. Er bemerkte, dass die Wrackteile gegen 01:04 (MEZ) in der Nähe der Straße von Luxemburg - Echternach aufschlugen.

### **Das Schicksal der Halifax Bomber Mannschaft:**

Von den 7 Besatzungsmitgliedern des Halifax Bombers, wurden 2 Flieger direkt während des Beschusses durch den deutschen Nachtflugjäger getötet, der Pilot verstarb

---

Der Abschuss des RAF Halifax Bombers am 27/28. August 1943

© Fred Schaaf - 2013 / Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt.



während des Absturzes in den Flammen des brennenden Fliegerwracks. Die Deutschen ließen das Flugzeug wegen der Hitze und der explodierenden Bomben, mit den 3 Körpern an Bord ausbrennen. Ihre körperlichen Überreste wurden auf dem Soldatenfriedhof in Rheinberg (DE) beigesetzt.

Den 4 anderen Fliegern glückte der Absprung mit dem Fallschirm in die stockfinstere Nacht. Sie wurden von der Luxemburger Resistenz gefunden, betreut und auf riskanten Wegen in ihre britische Heimat zurückgeführt. Die deutsche Besatzungsmacht hatte gleich am 28. August 1943 die Absturzstelle großräumig abgesperrt. In den folgenden Wochen wurden hier die Flugzeugteile auf Lastwagen verladen, in Beidweiler auf Eisenbahnwagons umgeladen und nach Deutschland abtransportiert. Vielen Einwohnern der umliegenden Dörfer gelang es jedoch Teile des abgestürzten Bombers als Erinnerungsandenken an sich zu bringen. Noch heute findet man im Wald der Absturzschnelse Aluminiumteilchen, welche vom abgestürzten Bomber stammen.

#### Quellennachweise:

- *Rettung von Royal-Air-Force-Fliegern in Luxemburg* » - Colonel hon. Et. Melchers
- « *CRASH* » - John Dernen
- *Bomberabsturz im Marscherwald* – Artikel von Jean Colbach (2010)
- *die Rückführung des mit dem Fallschirm abgesprungenen und geretteten Besatzungsmitgliedes des Halifax Bombers John Hubert James DIX* - Resistenzorganisation « COMÈTE »
- *Nachforschungen zum Abschuss des Halifax* - [www.lostaircraft.com](http://www.lostaircraft.com)
- *Berichte, welche von J. Dix verfasst wurde und welche mir von der Luxemburger RAF Association vermittelt wurden*
- *Abschussbericht resp. die Abschussanerkennung für Oblt. Helmut Bermann* wurde mir vom britischen Buchautor Chris Goss zugesandt
- *Artikel der Flight-Plan Redaktion vom August 1998 von J. Dix geschrieben*
- *Bezug auf den Erfolg seines 46 minütigen Luftkampfes, bei welchen Oblt. Helmut Bergmann 7 Lancaster Bomber abschoss* - « Perilous Moon: Occupied France, 1944 – The End Game »
- *Nachforschungen (Text und Foto) zum Thema Nachtjagdflugzeug Messerschmitt Bf 110, Flughafen Metz-Frescaty, Nachtjagd, Nachtjäger, Nachtjagdgeschwader, Oblt. Helmut Bergmann* über Internet.