Letzter Zeitzeuge

Es gibt zwei Sorten von Menschen, die sich buchstäblich wie Tag und Nacht unterscheiden. Der Tagaktive hüpft in aller Herrgottsfrühe aus den Federn und ist quietschfidel, während sich der Nachtaktive mühsam von Kaffee zu Kaffee durch den Tag hangelt, ehe er nach Sonnenuntergang plötzlich zur Hochform aufläuft und den noch nicht schlafenden Teil der Menschheit mit seinen Einfällen und Gedanken beglückt.
Die Nachtjäger des Zweiten Weltkriegs gehörten schon berufsbedingt zur zweiten Sorte. *Flugzeug Classic* hatte die einmalige Gelegenheit, mit dem wohl letzten noch lebenden deutschen Nachtjäger zu sprechen. Wilhelm Simonsohn, Jahrgang 1919 (!), erzählt in unserer Titelgeschichte über seine Ausbildung, seine abenteuerlichen Einsätze – und wie er bei einer Gelegenheit seine Do 217 unfreiwillig als »Rasenmäher« einsetzen musste. Seien Sie gespannt!
Für Simonsohn endete der Militärdienst 1945 endgültig. Für viele seiner ehemaligen Gegner ging es jedoch rund 20 Jahre später in Vietnam weiter. Dort beharkten sich die legendäre Phantom II und die sowjetische MiG-21. Beide Seiten schenkten sich nichts und kämpften verbissen um die Luftherrschaft. Wolfgang Mühlbauer beschreibt die packenden Luftkämpfe und zeigt, wie die Amerikaner mit einer verblüffenden Innovation die Oberhand gewinnen wollten.
Von »packenden Luftkämpfen« weiß auch sicher jeder zu berichten, der mal das Vergnügen hatte, einen Langstreckenflug in der Economy Class zu erleben. In den 1930er- und 1940er-Jahren kam das Problem hinzu, dass die Passagiermaschinen noch relativ niedrig flogen, sodass sich die Turbulenzen umso heftiger auswirkten. Eben hier sollte die Boeing 307 Stratoliner Abhilfe schaffen. Als erstes Passagierflugzeug mit Druckkabine war sie in der Lage, »über dem Wetter« zu fliegen. Fast schien es, als hätte Boeing mit diesem innovativen Muster einen großen Wurf gelandet, doch dann kam alles anders.

Ihr Markus Wunderlich

Foto Comme des images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

War bei Piloten nicht sonderlich beliebt, jedoch mit tölpelhaften Bordmechanikern lebensgefährlich, wie Wilhelm Simonsohn erleben musste: Nachtjäger Do 217

Foto Archiv *Flugzeug Classic*

WILHELM SIMONSOHN

DER LETZTE NACHT

Simonsohn überlebt den Krieg nur um Haaresbreite – Mosquitos waren ihm mehr als einmal auf den Fersen ...
Illustration Anastasios Polychronis

JÄGER

Wie war es wirklich damals im Zweiten Weltkrieg, nachts unter Flakfeuer auf einer Ju 88? *Flugzeug Classic* besuchte den wohl letzten Zeitzeugen jener Tage

Von Rolf Stünkel

Wilhelm Simonsohn als 25-jähriger Feldwebel
Foto Wilhelm Simonsohn

Die Junkers Ju 88 ist mein absoluter Lieblingsflieger«, bekräftigt Wilhelm Simonsohn und weist auf ein schmuckes Flugmodell in seinem Hamburger Wohnzimmer. »Einfach toll konstruiert.« Wir sind zu Besuch bei Deutschlands wohl letztem lebenden Nachtjäger, einem rüstigen Herrn Jahrgang 1919. Simonsohn stammt aus Altona (»als es noch nicht zu Hamburg gehörte«) und lebt seit 60 Jahren in einer Eigentumswohnung voller Flug- und Schiffsmodelle, Bücher und Dokumente.

Simonsohns Fliegerlaufbahn während des Krieges hat ihn fürs Leben geprägt. »In meinen gerade einmal 1200 Flugstunden bin ich fünfmal ohne Flugzeug wieder nach Hause zurückgekehrt«, berichtet er. »Zweimal wurde ich abgeschossen und dreimal hielt der liebe Gott bei Bruchlandungen seinen Daumen zwischen Leben und Tod.« Auch wenn (oder gerade, weil) Simonsohn nach dem Krieg nie mehr flog und sein Berufsleben als Verwaltungschef eines Krankenhauses beschloss, ist ihm die Fliegerei absolut präsent geblieben. Technische Daten seiner Flugzeuge, die Vor- und Nachteile bestimmter Muster, Einsatzorte und viele, viele Namen von Zeitgenossen kommen ihm noch immer locker über die Lippen. Wilhelm Simonsohns phänomenale Kenntnisse zeugen von einem hervorragenden Gedächtnis. Gern stellt er seine Gesprächspartner auf die Probe und schmunzelt, wenn dem Gegenüber etwa eine Motorenvariante nicht geläufig ist.

Foto Wilhelm Simonsohn

Ein stolzer Tag: Erster Alleinflug auf dem Schuldoppeldecker He 72 als Kadett beim Flugzeugführer-Anwärter-Bataillon 32 in Pardubice/Tschechoslowakei, Sommer 1940

Beeindruckt von Ernst Udet

Bevor unser Gespräch auf die Nachtjagd kommt, streift Simonsohn die Anfänge seines bewegten Lebens. Er wird am 9. September 1919 geboren, als Kleinstkind von einem Hamburger Ehepaar adoptiert und wächst in der Steenkampsiedlung unweit des damaligen Flugplatzes Hamburg-Altona/Bahrenfeld auf. Sein Stiefvater ist ein zum Protestantismus konvertierter Jude. Dass er ein Adoptivkind ist, erfährt Simonsohn eher zufällig durch den Kameraden-Spott (»Judenlümmel«) in der Marine-Hitlerjugend. Um weiterem Ärger mit den Nazis zu entgehen, meldet sich der junge Mann mit 16 Jahren einfach von der Hitlerjugend ab – ein mutiger Schritt, der ihm erstaunlicherweise keine Nachteile einbringt.

Der Junge verfolgt in den Jahren 1929 und 1930 begeistert die Flugtage, auf denen auch der bekannte Kunstflieger und spätere Luftwaffen-General Ernst Udet seine Vorführungen macht. Nach Mittelschule und zweijähriger Volontärzeit bei einer Motorenfabrik wird Simonsohn 1938 als Moorsoldat zum Reichsarbeitsdienst eingezogen. Er möchte später die Ingenieurschule besuchen und liebäugelt als ehemaliger Schüler der Yachtschule Blankenese mit der Marine. »Dafür musste man mindestens für viereinhalb Jahre bleiben, was für mich zu lang war«, erinnert sich Simonsohn. So verpflichtete er sich für zweieinhalb Jahre und kam als Rekrut im Winter zu den Seefliegern nach Schleswig-Jagel. Auf dem noch heute existierenden Fliegerhorst sind Schwimmerflugzeuge vom Typ Junkers Ju 52 (»Maikäfer auf Stelzen«) und Junkers W 34 stationiert.

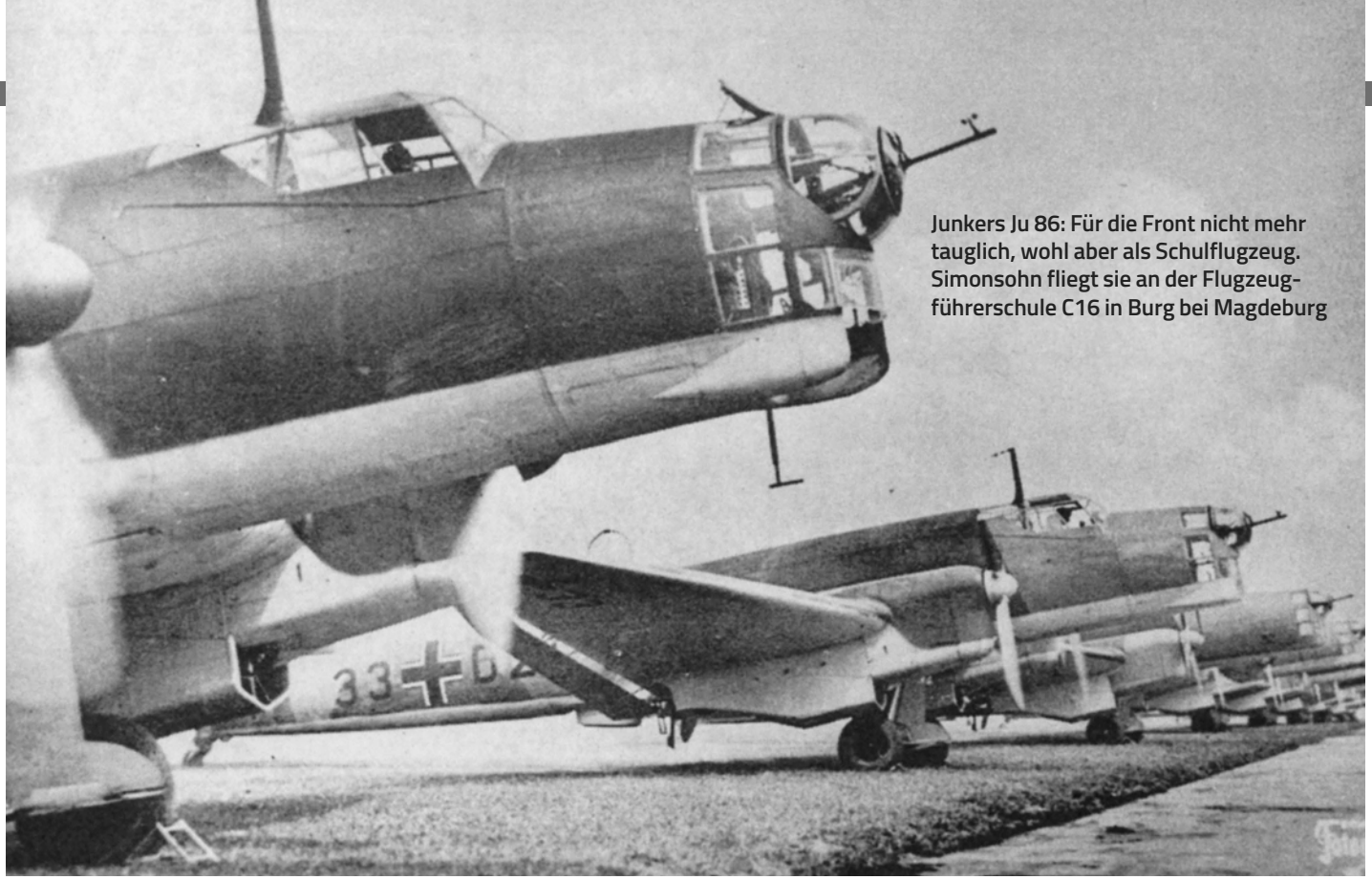
Einsatz als Heeresaufklärer

Von Jagel aus geht Simonsohn zur Bildsoldaten-Ausbildung nach Parow bei Stralsund, wo er gemeinsam mit Beobachteranwärtern geschult wird. »Im offenen Cockpit der He 46«, berichtet Simonsohn, »mit Stehgurten und einem narrensicheren Bombenzielgerät an der Außenwand: drei rote Striche in verschiedenen Winkeln, die zu einem Bahnneigungsflug mit Bombenauslösung in 500, 1000 und 1500 Metern Höhe gehörten.«

Nach der Ausbildung zum Bildsoldaten (heute würde man »Bildauswerter« sagen) wird Simonsohn zur 4./ H 21 der Heeresaufklärung in Neubrandenburg versetzt. Die Einsätze erfolgen meist über der Ostsee. Von dort geht es nach Brieg in Schlesien, etwa 50 Kilometer südöstlich von Breslau. Hier erlebt der junge Soldat am 1. September 1939 morgens gegen 6:00 Uhr hautnah den Beginn des Zweiten Weltkriegs. Mit Beginn des

Auf der He 46 wird Simonsohn zum Bildauswerter ausgebildet. Die meisten seiner Einsätze finden über der Ostsee und in Schlesien statt

Fotos, sofern nicht anders angegeben, Archiv *Flugzeug Classic*



Junkers Ju 86: Für die Front nicht mehr tauglich, wohl aber als Schulflugzeug. Simonsohn fliegt sie an der Flugzeugführerschule C16 in Burg bei Magdeburg

Westfeldzugs kommt Simonsohn dann in die Niederlande und nach Nordbelgien, bald darauf in das Gebiet um Reims und wieder nach Gent in Belgien, wo er meist als Kradfahrer eingesetzt wird.

Simonsohn zieht es aber zurück in die Lüfte, er will Pilot werden. Kurzerhand schreibt der Gefreite im Juli 1940 dem Mann, dessen fliegerische Kunststücke er einmal in Bahrenfeld bewundern durfte; es ist kein Geringerer als Generaloberst Ernst Udet. Nach einem gehörigen Rüffel seines Vorgesetzten wegen Umgehung des Dienstweges wird Simonsohn im selben Jahr zur Tauglichkeitsuntersuchung an die Fliegertechnische Untersuchungsanstalt kommandiert.

Fliegende »Wellblechbarracke«

Nach erfolgreicher Prüfung versetzt man ihn zum Flugzeugführer-Anwärter-Bataillon 32 in Pardubice in der Tschechoslowakei. Im Dezember 1940 macht Wilhelm Simonsohn dort seinen ersten Alleinflug. Anschließend geht es zur Schule C16 für größere mehrmotorige Flugzeuge in Magdeburg. Als Schulflugzeuge dienen die fliegende »Wellblechbaracke« Ju 52, veraltete, teils mit Rohöl-Triebwerk ausgestattete Ju 86 sowie Ju 88 und Heinkel He 111.

Mit dem erweiterten Flugzeugführerschein der C-Schule in der Tasche wird Simonsohn zur Blindflugschule nach Prag-Rusin versetzt. Wer sie erfolgreich absolviert, kann einen Verwendungswunsch äußern: Kampfflieger (Bomber), Transporter, Fernaufklärer, Wetterflieger oder Nachtjagd. Simonsohn entscheidet sich für die Nachtjagd. Mitentscheidend für diese Wahl: »Bei einem Flug über das brennende, völlig zerstörte Warschau hatte ich mir geschworen, keine Bomben auf Unbeteiligte zu werfen.« Jagd hat für ihn auch einen Touch von Richthofen-Romantik. Vielleicht kann er die Briten daran hindern, deutsche Städte in Brand zu werfen? Es klappt, Simonsohn darf zur Nachtjagd. Nun beginnt eine neue, sehr anspruchsvolle Ausbildung, zunächst an der Schule für Tagjäger in Ingolstadt-Manching. Die Lehrgangsteilnehmer fliegen einen Exoten, die Messerschmitt Bf 109T (»Toni«). Sonderlich beliebt sind diese nicht bei der Truppe. »Sie konnten zwar in großen Höhen besser manövrieren«, erklärt Wilhelm Simonsohn. Im Tiefflug waren sie aber anderen Flugzeugen unterlegen.«

> » Die Entscheidung naht: Mit dem Flugzeugtyp wählen die angehenden Piloten auch ihr weiteres Schicksal

Ausgekurvt und aufgebäumt

Die Ausbilder fliegen normale Bf 109 und können die Schüler auskurven. »Einer von uns saß in einer viersitzigen Focke-Wulf ›Weihe‹ und spielte den Bomber«, lächelt Simonsohn. »Wir anderen attackierten ihn und zogen unsere Maschine vor der Schnauze des ›Gegners‹ hoch.« Die angehenden Nachtjäger fliegen in

Das wohl bewährteste Flugzeug seiner Art: die Junkers Ju 52, die Simonsohn an der Blindflugschule (BFS 6) in Radom/Polen kennenlernt

Ruhe ihr Programm ab. Dazu gehörte ein halbstündiger Höhenflug in 8000 Metern Höhe, nachzuweisen mit dem Barographen. »Ich hatte mit meinem Funker am Boden verabredet, mal so hoch zu fliegen, wie es ging«, erläutert Simonsohn, »und ich bin knapp über 10 000 Meter gekommen.«

An die Ausbildung in Ingolstadt schließt sich das Instrumentenflug-Training in Schleißheim an, wo sich der Schüler auf dem Pilotensitz unter einer schwarzen Gardine auf die Zeiger konzentrieren muss. Darauf folgt die Versetzung zu einer Ergänzungsgruppe der Nachtjagd, in diesem Fall zur 2. Gruppe des NJG 101 auf dem Flugplatz Lechfeld. Hier werden die Neulinge auf die Dornier Do 217 eingewiesen, von der es eine Nachtjagd-Version mit entsprechender Ausrüstung und Bewaffnung gibt. Hinzu kommt ein Bordmechaniker, mit dem Simonsohn ein aufregendes Erlebnis hat. »Der Mechaniker sitzt auf dem Copilotensitz und hat nach meiner Anweisung das Trimmrad zu bedienen, mit dem man die Maschine kopf- oder schwanzlastig trimmen konnte. Wir starten, heben ab und ich gebe dem Mechaniker die Anweisung, die Maschine kopflastig zu trimmen, um dem Steuerdruck entgegenzuwirken. Und was macht dieser Mensch? Er dreht mit vollem Schwung das Trimmrad in die falsche Richtung, sodass sich die Maschine bei dieser labilen Fluglage sozusagen aufbäumt und die Gefahr besteht, dass die Luftströmung abreißt und wir abstürzen. Ich schreie ihn durch das Kehlkopf-Mikrofon an: »Anders herum, du Arsch!«, was er dann wieder mit dem gleichen Elan macht, sodass sich der Steuerdruck wieder ins Gegenteil verkehrt.« Simonsohn versetzt dem unglücklichen Mechaniker mit der freien Hand eine kräftige Ohrfeige.

Ein Flugzeug, das eigentlich für den nicht fertiggestellten Flugzeugträger »Graf Zeppelin« mit Stützpunkt in Bremerhaven gedacht war: die Me 109T. Auch hier darf Simonsohn ans Steuer

Bruchlandung

Diese Phase der Nachtjagd-Ausbildung bringt noch zwei weitere interessante Erlebnisse mit sich. Ende August verliert Simonsohns Bordfunker bei einem Flak-Übungsflug in sternenklarer Nacht über Süd-

Der Gefreite Wilhelm Simonsohn kurz vor Beginn seiner fliegerischen Karriere. Soeben hat er unter Umgehung des Dienstweges den Generaloberst Ernst Udet angeschrieben, um zum Flugzeugführer ausgebildet zu werden – mit Erfolg

Dornier Do 217 N-2 mit DB 603 und Funkmessgerät FuG 202. In Lechfeld wird Simonsohn auf dem Nachtjäger ausgebildet

deutschland Kontakt mit allen Bodenstellen. Simonsohn hat dummerweise nicht ausreichend mitgekoppelt, sodass sich die Besatzung hoffnungslos verfranzt. »Kurs stur um 90 Grad«, lautete die Devise. Und: »Der Sonne entgegen.«

» Simonsohn versetzt dem unglücklichen Mechaniker mit der freien Hand eine kräftige Ohrfeige

Als der Sprit im Morgengrauen zur Neige geht, sucht die Crew im auflösenden Bodennebel eine Landemöglichkeit. Plötzlich kommt ein kleiner Flugplatz in Sicht, mit Windsack und Hangar. Simonsohn entschließt sich, auf jeden Fall innerhalb der nächsten zehn Minuten zu landen und lässt die Do 217 in 200 bis 300 Metern Höhe kreisen. Die Besatzung wirft das Kabinendach ab, um beim Aufprall nicht eingeklemmt zu werden. Es zieht fürchterlich. »Mit etwas viel Fahrt ziehen wir uns zum Platz«, schildert Simonsohn. »Gas raus. Wir durchpflügen den Acker, die Bremsverzögerung reißt uns in die Gurte. Zündung aus, Brandhahn zu. Totenstille um uns herum.«

Simonsohn hat Glück. Das Flugzeug ist nur an Luftschrauben, Bodenwanne und Fahrwerk beschädigt. Der Bordfunker ist an seinem Arbeitsplatz in der Rumpfmitte so von Grassoden bedeckt, dass ihn die anderen mit bloßen Händen freischaufeln müssen.

Wie sich später herausstellt, ist an Bord wohl eine Sicherung der Funkanlage ausgefallen. Die Flugsicherungshauptstelle in München hat die Meldungen der Besatzung noch in der letzten halben Stunde empfangen und später nach Prag weitergeleitet.

Kalifornischer Riesenslip

Das zweite Erlebnis passiert während eines Flak-Zieldarstellungsfluges. Diesmal soll Simonsohn einen alten zweisitzigen Doppeldecker vom Typ Gotha Go 145 fliegen, da die Do 217 zu viel Sprit verbraucht und die-

Das bevorzugte Muster Wilhelm Simonsohns ist die Junkers Ju 88 in der Nachtjagd-Version, dessen »Lichtenstein-SN2«-Bordradar FuG 220 von Telefunken eine Reichweite von anfangs fünf, später sechs Kilometern besitzt

Mit der Ju 88 bekommt Simonsohn seine Einsatzmuster zugewiesen. Hier eine Ju 88 C-6 der 5.NJG2

ser kriegsbedingt allmählich knapp wird. Simonsohn darf seinen Bordfunker mitnehmen, obwohl das Flugzeug kein Funkgerät hat.

Die Maschine fliegt in der Nähe von Lechfeld in etwa 2000 Metern Höhe hin und her. Gut gelaunt gönnt sich Wilhelm Simonsohn einige Kunstflugmanöver und lässt auch den Bordmechaniker beim Loop mitfühlen, bis dieser auch einen allein hinbekommt.

Als es nach etwa 45 Minuten Flugzeit wieder zurück nach Lechfeld gehen soll, bleibt der Motor der Go 145 plötzlich stehen. »Waldschneise avisiert, kalifornischer Riesenslip (seitliches Rutschen über eine Tragfläche; Anmerkung der Redaktion), und schon sitzen wir mitten in den Forsten des Fürsten Fugger«, schildert Simonsohn in seinem Buch. Ein querliegender Entwässerungsgraben ist im Weg. Das Fahrwerk bleibt hängen, ein Propeller-Ende bricht ab, die Go 145 macht einen Kopfstand. Der Bordfunker hält das Bordbuch in der Hand und fragt trocken nach der Flugleitung. Simonsohn vergisst nicht zu erwähnen, dass der Bruch zweier Flugzeuge in kurzer Folge beinahe kommentarlos zur Kenntnis genommen wird – jedenfalls bekommt er keinerlei Ärger.

Selbst eine harmlose Aufgabe als Zieldarsteller für die Flak mit einer Go 145 endet für Simonsohn beinahe in einer Katastrophe

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter

In der Fronttruppe

Im Herbst 1943 ist die Fortbildung bei der Lechfelder Nachtjagd-Ergänzungsgruppe abgeschlossen. Simonsohn wird mit seinen Kameraden zu einer Nachtjagd-Einheit nach Deelen bei Arnheim in den Niederlanden versetzt, einer »Fronttruppe«. Dort erwartet die Männer ihre vertraute Ju 88 in Nachtjagd-Ausstattung und SN2-Bordradar.

Bei ihren nächtlichen Einsätzen starten die Ju 88 den anfliegenden feindlichen Verbänden entgegen. Sie peilen diese mithilfe ihres SN2- Funkmessgerätes an, bis der Flugzeugführer die gegnerischen Maschinen optisch ausmachen kann. Die Feindmaschinen fliegen nachts wegen der schlechteren Orientierung weitaus aufgelockerter gestaffelt als am Tage und die deutschen Nachtjäger sollen ohne Feindberührung mit den Gegnern Fühlung halten. Dabei strahlen sie mit ausgefahrener Schleppantenne und nach Durchgabe der eigenen Kennung einen Dauerton ab, der am Boden eingepeilt wird und

» Nach 45 Minuten Flugzeit bleibt der Motor der Go 145 plötzlich stehen – »Waldschneise avisiert«

die Marschrichtung der Bomber verrät. Ein solcher Einsatz dauert etwa fünfeinhalb Stunden und führt die Nachtflieger beispielsweise vom Heimatplatz in Deelen über Helgoland Richtung Feindverband, dann mit diesem über Schleswig-Holstein und die Ostsee über Stettin nach Königsberg und wieder nach Deelen.

Die Ju 88 kann mit ihren 1200- oder 1500-Liter-Zusatztanks im Rumpf bis zu sechs Stunden in der Luft bleiben, wobei jeder Motor bei Reiseleistung etwas über 200 Liter pro Stunde verbraucht.

Blindlandung, »bis es bumste«

Die gegnerischen Mosquitos haben einen zweistufigen Höhenlader für eine Dienstgipfelhöhe von 12 000 Metern. »Da konnten wir mit unseren standfesten, aber biederen BMW 801, DB 601 und Jumo 211 nicht mithalten«, so Simonsohn. In 4000 Metern Höhe fällt die Leistung ab. Die Zuschaltung des Stufenladers erfolgt vollautomatisch über eine Aneroiddose. »Der eine Motor bekam schon den Bruchteil einer Sekunde vor dem anderen den Saft, da merkte man: Aha, jetzt kann man ohne Schwierigkeiten auf 6.000 oder 7000 Meter kommen.«

Das Wetter im Nordwesten ist oft durchwachsen. Zwei-, dreimal macht Simonsohn in Holland bei Bodennebel Blindlandungen. »Wir tauchten bei 500 Metern ein, bei der Geschwindigkeit war die Sicht gleich null. Zum Glück hatten die großen Bomberplätze lange Bahnen. So flogen wir mit zwei Metern pro Sekunde an und warteten, bis es bumste und die Maschine mit zwei, drei Landestößen aufsetzte.«

Mitten im Krieg wiehert bei der Wehrmacht der Amtsschimmel, auch bei der Fliegerverpflegung. »Wir bekamen Scho-ka-Kola und ein Rosinenbrötchen mit, das war unsere Abendverpflegung«, zählt Simonsohn auf. »Nach der Landung auf dem Heimathorst gibt es dann vielleicht noch eine Tasse Kaffee. Doch wer nach dem Nachtflug auf einem fremden Platz landet, wird verpflegungsseitig voll in den dortigen Betrieb integriert. So gibt es nachts um drei ein Steak mit Kaffee und allem Drum und Dran.« Die schönsten Steaks gab es nachts in Bonn-Hangelar«, lacht Simonsohn. Luftwaffenpiloten verfliegen dafür Hunderte von Litern Sprit. Simonsohn: »Das war recht einfach, man flog ja nachts hin und her.«

Notausstieg über Belgien

Ein prägendes Erlebnis hat Wilhelm Simonsohn in der Nacht vom 11. zum 12. Mai 1944. Britische Bomber sind auf ihrem Weg zu

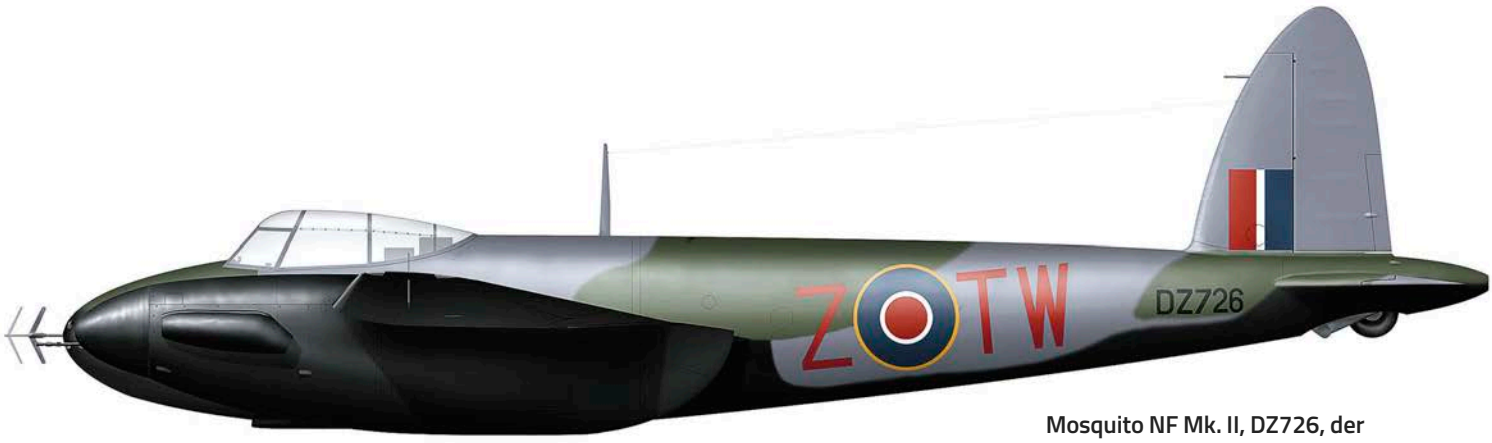
Im Vorfeld der Invasion

Das Bomber Command nimmt 1944 mit seinen Lancaster gezielt Verkehrsknotenpunkte ins Visier, um die Invasion an der Kanalküste vorzubereiten. Die Briten fliegen bevorzugt Nachteinsätze, die US-amerikanischen Verbände hingegen Tageinsätze.

Betankt, aufmunitioniert und bereit für den nächtlichen Einsatz gegen Nordfrankreich. Dort warten bereits die Nachtjäger der Luftwaffe, um die Bomber davon abzuhalten, ...

... die Gleise wie hier der nordranzösischen Stadt Juvisy-sur-Orge zu zerstören. Solche Angriffe erschweren es der Wehrmacht, Truppen an der Kanalfront zu verstärken

Begleitet werden sie dabei von Mosquito-Nachtjägern, die Wilhelm Simonsohn und seine Männer im Mai 1944 fast zur Strecke gebracht hätten



Mosquito NF Mk. II, DZ726, der 141. Squadron, die bis August 44 NF II und ab Juli 1944 Mk-VI-Jagdbomber als Nachtjäger fliegt

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Verkehrsknotenpunkten und Eisenbahnanlagen in Nordbelgien, wohl um die geplante Invasion vorzubereiten und den deutschen Nachschub in Richtung Kanalküste zu behindern. Auf britischer Seite sind es 429 viermotorige Bomber vom Typ Lancaster und Halifax, begleitet von sechs Mosquitos der 141 Squadron. Auf deutscher Seite stehen Ju 88 und Messerschmitt Bf 110 der Nachtjagd im Einsatz.

Etwa um 22:30 Uhr startete ein Dutzend Ju 88 der II./NJG 2 von Köln-Butzweilerhof und Köln-Wahn. Simonsohn gehört mit seinem Bordfunker Günter Gottwick und dem Bordmechaniker Franz Holzer zur letzteren Gruppe.

Gegen 23:15 Uhr befindet sich ihre Ju 88 in etwa 5000 Metern Höhe im Brüsseler Luftraum und man beginnt, das Gebiet in verschiedene Richtungen zu durchkämmen. In nordöstlicher Richtung sind einzelne Flakfeuer zu erkennen, ansonsten scheint alles ruhig. Auch auf den Bildschirmen des SN2 ist nichts zu erkennen, daher nimmt Simonsohn Kurs auf das Flakfeuer. Vielleicht zu lange, denn ein gegnerischer Nachtjäger scheint seine Ju 88 mit dem H2S-Suchgerät eingepeilt zu haben. Auf jeden Fall beginnt er gegen 00:30 Uhr, mit Leuchtspurmunition von hinten auf Simonsohns Maschine zu feuern. Das Backbord-Triebwerk vom Typ BMW 801 wird getroffen; eine Stichflamme lässt die Crew für einen Moment fast erblinden. Nun muss alles schnell gehen, denn das Flugzeug brennt.

»Ich klebte am Kabinendach«

»Der Mechaniker kniete auf der Bodenklappe, dem einzigen Notausstieg«, erzählt Wilhelm Simonsohn. Auf der Scharnierseite gibt es einen roten Hebel, der die Klappe entriegelt. Der Fahrtwind reißt sie weg. Der Mechaniker verschwindet »wie auf einem fliegenden Teppich« in der Dunkelheit und der Funker hinter Simonsohn kippt gleich ins freie Loch hinein. »Inzwischen stand ich, denn ich wollte ja gern auch raus.« Aber die Reihenfolge des Ausstiegs ist festgelegt. Um dem Gegner, der von unten kommt, auszuweichen, hat Simonsohn das Steuerhorn nach vorn gedrückt. Dadurch hat aber das Flugzeug erheblich Fahrt aufgenommen und Simonsohn zieht mit einer derartigen Gewalt am Steuerhorn, dass die linke Tragfläche abbricht. Offensichtlich war der Holm auch durchschossen worden. »So gerieten wir in ein asymmetrisches Trudeln und ich klebte plötzlich am Kabinendach. Irgendwann gelang es mir, mich abzustoßen. Dann war ich auch draußen!«

> **» Der Entfaltungsstoß des Fallschirms reißt Simonsohn herum und er verliert einen Pelzstiefel**

Simonsohn überschlägt sich mehrmals. Er hat zwar geübt, wie man den Ausstieg macht und den Fallschirm zieht, hat aber kein Springertraining erhalten. Simonsohn im Rückblick: »Ich hatte mich in stockdunkler Nacht viele Tausend Meter frei fallen lassen und riss den ganzen Bowdenzug raus. Erst kam der kleine Fallschirm raus, er zog den großen hinterher. Der Entfaltungsstoß riss mich herum. Ich verlor einen Pelzstiefel. Ich wusste nicht, wo ich landen würde. Als ich mich umblickte, sah ich schräg über mir in einiger Entfernung einen Schirm.« Wie er später herausfindet, ist er zwar als Letzter ausgestiegen, hat aber mit dem stürzenden Flugzeug seine beiden Besatzungsmitglieder in der Luft überholt und landet als Erster am Boden.

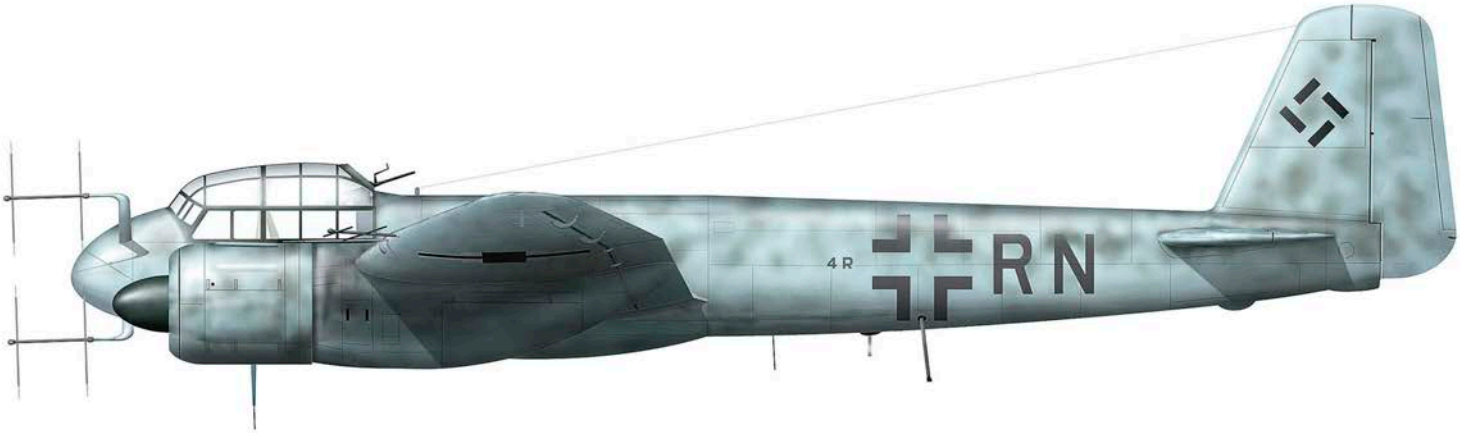
Kaum unten, hört er in der Ferne das Entwarnungssignal einer Sirene und in der Nähe Stimmengewirr. Vorsichtshalber gibt er einen Pistolenschuss ab – als Signal für seine Kameraden und um Feinden Respekt einzujagen. Er will nicht mitten im besetzten Belgien mit Partisanen in Berührung kommen.

Doch alles geht gut: Zwei junge belgische Burschen bringen ihn und die ebenfalls wohlbehalten gelandeten Kameraden zur nächsten deutschen Dienststelle. Von dort gelangen sie am nächsten Morgen per Kübelwagen nach Brüssel.

Letzte Einsatzorte

Simonsohns Schultergelenk ist stark lädiert. Im Lazarett in Bielefeld bekommt er eine braune Armschiene, sein Arm wird zum Hitlergruß fixiert. »Wenn ich so in die Straßenbahn stieg, machten mir alle Platz«, schmunzelt er. Nach der Genesung beginnt eine letzte große Versetzungstour, die bis zum Ende des Krieges andauern wird. Simonsohn kommt zunächst nach Berlin-Gatow. Dort gibt es eine Art Flugbereitschaft für höhere Chargen, die mit einer Ju 52 zu wichtigen Besprechungen befördert werden. Simonsohn fliegt nun häufig von Berlin nach Kopenhagen-Kastrup.

Nach kurzer Zeit wird der Pilot aber wieder zur Nachtjagd versetzt, diesmal nach Tarnowitz-Udetfeld. Feldwebel Simonsohn wird als Ersatzmann für einen Hauptmann eingeteilt, der zum Generalstabslehrgang abkommandiert ist. Er übernimmt dessen Ju-88-Besatzung, Funker und Mechaniker. »Im Osten war nichts mehr los«, erinnert sich Simonsohn. »Da flogen nur noch russische U-2-Doppeldecker, für die die Ju 88 zu



Fiktive Einsatzmaschine Junkers Ju 88 G-1 mit BMW 801 und FUG 220 der II. Gruppe des NJG 2 im Mai 1944

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

schnell war. Die sorgten nachts für Unruhe im Frontbereich. Sie hatten zwei 25-kg-Bomben dabei.« Als die Russen nahen, verlegt Simonsohns Geschwader von Tarnowitz nach Brünn in der Tschechoslowakei, später nach Wiener Neustadt, Wien-Seyring und Linz. Auf der Zugfahrt von Hamburg in die österreichische Hauptstadt lernt Wilhelm Simonsohn seine zukünftige Frau Elisabeth aus Hannover kennen. Sie tauschen ihre Adressen aus.

Das Kriegsende verläuft glimpflich für Wilhelm Simonsohn. Noch im März 1945 wird er zum »Überlebenstraining Winter« auf den Hahnenkamm in Kitzbühel kommandiert – eine Idylle mitten im Chaos.

Am 3. Mai soll Simonsohn einen Fieseler Storch nach Niederlindach bringen, wo alle leichten Verbindungsflugzeuge auf einem Acker versammelt werden. Doch nach einigen Tagen nehmen ihn Amerikaner gefangen und entlassen ihn bald wieder, sodass er sich nach Hause durchschlagen kann.

> » Mein Leben war lang, aber es fühlt sich nicht nach hundert Jahren an

Überzeugter Pazifist

Nach dem Krieg schlägt Simonsohn die Beamtenlaufbahn ein. Er bringt es bis zum Verwaltungsleiter im Universitätskrankenhaus Hamburg-Eppendorf. Als überzeugter Pazifist und Zeitzeuge berichtet er in Schulen von seinen Erlebnissen, hält Vorträge. Auch privat geht es aufwärts. Simonsohn verbringt mit seiner Frau und den beiden Kindern glückliche Jahre, bis Elisabeth im Jahre 2005 durch einen tragischen Unfall ums Leben kommt. Er braucht lange, um den Verlust seiner Partnerin von über 60 Jahren zu verarbeiten.

Heute schaut der sechsfache Großvater und dreifache Urgroßvater staunend und dankbar auf die eigene Vergangenheit zurück. Was seine Rolle als Pilot angeht, bleibt er sachlich und bescheiden. Dabei ist er längst prominent: Zahlreiche Reporter haben ihn interviewt, er stand mehrfach vor den TV-Kameras und erhielt im Hamburger Rathaus das Bundesverdienstkreuz. Der neun Monate ältere Ex-Bundeskanzler Helmut Schmidt empfängt ihn im Jahre 2012, drei Jahre vor seinem Tod, zu einem längeren Gedankenaustausch.

Beim Abschied scheint es uns, als hätten wir einem Jahrhundertvortrag im Zeitraffer gelauscht – dies freilich aus dem Munde eines Mannes in seinen besten Jahren. Es geht dem alten Herrn noch immer recht gut, nur ein Handicap macht ihn traurig. »Seit ich mein Augenlicht fast vollständig verloren habe, sind Hörbücher meine geistige Nahrung«, gibt Simonsohn dem Magazin *Chrismon* zum 100. Geburtstag zu Protokoll. »Ich sitze auf meiner Terrasse und lauschen den Erzählungen von Marcel Proust in *Auf der Suche nach der verlorenen Zeit*. Und diese verlorene Zeit, die suche auch ich. Mein Leben war lang, aber es fühlt sich nicht nach hundert Jahren an.« ■

Foto Wilhelm Simonsohn

Große Ehre: Bundesverdienstkreuzträger Wilhelm Simonsohn trifft im Februar 2012 den knapp ein Jahr älteren Altbundeskanzler Helmut Schmidt zum Gedankenaustausch