



Unsere Zeitzeugen berichten

Otto Lehfeld, Jahrgang 1921 – 1. Teil

Geboren wurde ich am 20. März 1921. Ich lebte mit meinen Eltern und meinem älteren Bruder in einer kleinen Zweizimmerwohnung in Eimsbüttel. Damals gab es noch keine richtigen Badezimmer, aber einen Handstein in der Küche und in der Toilette, also ein Waschbecken, dass nach unten hin abgerundet war mit einem siebähnlichen Abfluss. Auch Zentralheizung hatten wir nicht, sondern einen Ofen, der mit Holz und Kohle Wärme erzeugte und jeden Tag nach dem Entfernen der Asche neu befüllt wurde. Elektrisches Licht war zwar vorhanden, aber wir nutzten noch Gaslampen. Private Telefone waren eine Seltenheit, auf der Straße fuhren Pferdewagen und ab und zu eines der ersten Autos. Wir badeten in einer großen Zinkwanne, die mit heißgekochtem Wasser gefüllt und

auf Badetemperatur mit kaltem Wasser abgekühlt wurde. Erst badete meine Mutter mich und meinen Bruder, dann badeten meine Eltern, alle in demselben Wasser, denn es war sehr umständlich, die Wanne zu entleeren, weil das Schmutzwasser in den kleinen Handstein abgefüllt werden musste. Das Wäschewaschen war eine Quälerei für meine Mutter. Einen Tag vor dem Washtag wurde die Wäsche eingeweicht. Der Vermieter verbot seinen Mietern, die Wäsche auf den Balkonen zu trocknen, weil das nicht gut aussah an dem Gebäude. Deswegen wurde die Wäsche in der Küche zum Trocknen aufgehängt. Heute kann sich die junge Generation diese Mühsal im Haushalt gar nicht mehr vorstellen. Ob Waschen, Baden, Abwaschen, Gemüse spülen, alles war mühsam und beschwerlich.

Bis 1930 wohnten wir in Eimsbüttel und zogen dann nach Winterhude. Auch in diesen Wohnungen hatten wir keinen Strom, kein Badezimmer, keine Zentralheizung. Wenn wir sonntags nach Hause kamen von unserem Ausflug, dann ist mein Vater im Dunkeln mit dem Streichholz an die Lampe gegangen und hat den Gasstrumpf angezündet. Leider war der oft kaputt. Durch die Strümpfe (das ist ein Gewebeband, das um den Gasaustritt herumgebunden ist) wurde es zwar ganz hell, aber wenn der Gasstrumpf anbrennt, fällt er auseinander.

1932 besuchte mein Vater einen Arbeitskollegen in Sasel. Dort, in der Flurstraße (heute: Süder-Ohe), wohnten Arbeitslose in Hütten. Der Kollege sagte zu meinem Vater: „Hier sind viele Grundstücke, die für 1 RM (Reichsmark) pro Quadratmeter verkauft werden.“ Für jemanden wie meinen Vater, der bei Blohm & Voss Obermeister war, war das ein Schnäppchen, denn er konnte ein Grundstück von zwei Monatsgehältern bezahlen. Er verdiente damals 400 bis 500 RM. Von dem Grundstück aus konnte man fast bis zur Alten Mühle gucken. Nur wenige Grundstücke waren bebaut. Eine S-Bahn gab es auch schon – alte Wagen mit vielen Türen und einer Oberleitung. Erst wollte mein Vater ein Wochenendhaus bauen, entschied sich aber dann für ein massives Haus, zunächst mit einem Flachdach, weil er keinen Kredit aufnehmen wollte. Als mein Vater durch den Tod seines Großvaters 1935 eine Erbschaft antrat, stockte er das Dachgeschoss auf. Ich ging damals am Marktplatz in Sasel in der Schulstraße zu Schule (heute ist das die Kunastraße).

Ich hatte hier in Sasel eine herrliche Kindheit: So viel Natur, so viel Freiheit. Wir hatten einen Birkenwald auf dem Gelände des heutigen Gymnasiums Oberalster – herrlich zum Spielen! Damals wurde alles zu Fuß erledigt, auch die Schulausflüge, die uns nach Volksdorf oder zum Bredenbeker Teich führten.



1935 – nach der Schulentlassung – begann ich meine vierjährige Lehrzeit als Maschinenbauer bei Blohm & Voss. In dieser Zeit baute ich mit an den Turbinen der „Bismarck“ und der „Admiral Hipper“ (schwerer Kreuzer), auch an der „Wilhelm Gustlow“. Die „Bismarck“ hatte Riesenturbinen, etwa 70.000 PS, 3 Riesen-Schiffsschrauben. Das war ein gewaltiges Schiff! Beim Stapellauf kam sogar Adolf Hitler (ca. 1938) nach Hamburg.

Als die „Gustlow“ fertig war, erhielten wir als besondere Belohnung eine dreitägige Reise mit der „Gustlow“ nur für ca. 2.000 Werksangehörige nach Norwegen. Mein Arbeitskollege – auch Maschinenbauer - war ein Jahr älter als ich und wurde direkt übernommen als Maschinenassistent auf der „Gustlow“. Er wurde 3. oder 4. Offizier auf dem Schiff. Das war mein Traum, ich hätte diese Tätigkeit auch gern ausgeübt, aber ich war mit der Lehre ja noch nicht fertig – zum Glück! Denn: Mein Arbeitskollege ist im Januar 1945 mit der torpedierten „Gustlow“ ertrunken. Da der Torpedo in den Maschinenraum einschlug, blieb von der Besatzung niemand am Leben. Das hätte mich auch treffen können.

Hier in Sasel tat sich einiges: Zwischen 1933 und 1939 wurden die Erntedank-Feste mit einem riesigen Aufwand gefeiert. Wir liefen dann zum Poppenbütteler Markt zum Karussell-Fahren (Kettenkarussell und Schiffsschaukeln). Hier an der Saselbek wurde inzwischen ein Schwimmbad gebaut. Dort machte ich den DLRG-Grundschein – wir waren oft im Bad an der Saselbek. Ich war in Sasel im Turnverein. Meist turnten wir in der Gastwirtschaft „Saselbek“, weil wir noch keine eigene Turnhalle hatten. 1938 wurde dann der Kuhstall am Saseler Park, dort, wo das Guthaus war (heute Saselhaus), ausgebaut, und im Dachgeschoss bekamen wir eine Turnhalle. Dann war ich natürlich in der Hitler-Jugend. Wir haben hier viele Geländespiele gemacht, das war ein großer Spaß. Den Zweck haben wir als Kinder natürlich nicht erkannt. Darum wurde man später nach dem Krieg als Hitlerjunge auch nicht entnazifiziert. Wir wurden überhaupt nicht belästigt. Die HJ (Hitlerjugend) wurde als Organisation ausgeklammert. Bei uns in Sasel war immer allerhand los: Tanz am ersten Mai, zu Pfingsten, z. B. im Haus Saselbek oder bei Kratzmann, Ecke Saseler Chaussee und Stadtbahnstraße.



Dann kam der Krieg. Ich hatte große Lust zur Fliegerei und meldete mich an zur Ausbildung als Flugzeugführer. Mein Vater wollte erst nicht unterschreiben – ich war ja noch minderjährig mit 18 Jahren, aber ich konnte ihn überreden. Dann musste ich eine Prüfung in Rissen absolvieren und wurde angenommen zur Ausbildung als Flugzeugführer. Allerdings zog man mich nicht gleich ein, weil ich bei Blohm & Voss wegen des Kriegsschiffsbaus reklamiert wurde, denn ich war ja in einem kriegswichtigen Unternehmen beschäftigt. Im Januar 1941 wurde ich eingezogen. Da war ich sehr glücklich. Aber das Erwachen kam bald: Die Rekrutenausbildung und alles, was damit zusammenhing, war sehr hart für mich. Man schickte mich nach Königsberg (Ostpreußen). Dort wurde ich noch

einmal untersucht und angenommen, war also körperlich und geistig fähig, Flugzeugführer zu werden. Nach der Rekrutenzeit kam ich nach Jena in die Flugzeugführer-Schule AB 122 und machte dort den A- und den B-Schein für Leichtflugzeuge. Von dort ging es nach Altenburg in die Flugzeugführer-Schule C 9. Dort machten wir den C-Schein für die JU 88, die JU 52 und die HE 111 (Ju = Junker, HE = Heinkel). Wir lernten auf ausgedienten Maschinen, die von der Front hereinkamen. Sie erhielten ein zweites Steuer für den Fluglehrer. Es waren also nicht die neuesten Maschinen. Ungefährlich war das nicht, manchmal schmierten die Maschinen auch ab, und etwa einmal im Monat ging dann meist eine Maschine zu Bruch. Dann hatte man irgendwann die Maschine allein zu starten und war nur mit dem Bordmechaniker an Bord. Die Abstürze waren leider fast immer tödlich. Bei den ersten Alleinflügen, also den Platzrunden, flog man nur in 250 bis 300 m Höhe, und wenn dabei etwas passierte, konnte man nicht mehr mit dem Fallschirm abspringen. Auf diese Weise verloren wir so manchen Kameraden.

Die Ausbildung dauerte ungefähr 2 ½ Jahre. Es gab auch Pausen dazwischen, z. B., als der Russland-Feldzug losging, hatten wir ein halbes Jahr Flugverbot wegen der Benzin-Knappheit, denn der ganze Sprit ging nach Russland. Während der Pausen wurden wir nur in Theorie unterrichtet, und wir mussten ganz schön „büffeln“: Navigation, Mathematik wegen der Kursberechnung usw. Auf diese Weise habe ich fast den ganzen Krieg auf Schulen zugebracht. Die Flugzeugführer, die 1939 mit der Ausbildung fertig waren, lebten fast alle nicht mehr, viele sind z. B. bei der Luftschlacht um England abgeschossen worden. Die Engländer hatten eine so ungeheure Flak-Verteilung (Flak = Fliegerabwehrkanonen) aufgebaut, dass häufig nur die Hälfte der Flugzeuge zurück kamen. Diejenigen, die danach Fluglehrer wurden, waren alles Leute, die an der Luftschlacht beteiligt waren. Sie waren meist nervlich am Ende, viele zitterten, und es wurde uns bewusst, was da alles gewesen sein musste.

Ca. am 28. Januar 1943 wurden wir ausgesucht. Jede Schule musste ein paar Flugzeuge stellen. Wir waren 5 JU-52-Besatzungen: Flugzeugführer, Bordmechaniker und Funker je Maschine. Wir fuhren nach Warschau. Da standen schon ca. 500 Flugzeuge, und stündlich kamen neue hinzu. Göring wollte Stalingrad aus der Luft versorgen von Warschau aus. Das erfuhren wir aber erst in Warschau, und am 28. Januar kam eine ganze Armada von Lastwagen, beladen mit riesigen Leinensäcken, in denen Brot war für die Front. Auf den Säcken stand: „Festung Stalingrad“. In eine Maschine passten ungefähr 15 Tonnen, alles nur mit Brot beladen. Am Tag darauf sollten wir nach Stalingrad fliegen, das Brot abwerfen und zurückfliegen. Landen konnten wir ja nicht mehr, denn die Flugplätze standen unter Beschuss. Am nächsten Tag aber war „QBI“ (Kurzausdruck für „Schlechtwetter“). Nur Blindflugmaschinen durften starten, aber die hatten wir alle nicht. Deswegen blieben wir am Boden. Der darauf folgende Tag war der 31. Januar 1943. Wieder fuhr eine Armada von Lastkraftwagen vor und lud das gesamte Brot aus. Und dann kam die Nachricht: Stalingrad hatte kapituliert. Am Tag darauf kamen ganze Kompanien von Soldaten, und – anstatt nach Stalingrad zu fliegen – brachten wir die Soldaten nach Charkow. Wir mussten in Zhytomyr (westlich von Kiew) zwischenlanden, um zu tanken. Die Front war aber schon durchgebrochen. In Charkow hörten wir in der Ferne das Frontfeuer. Auf den Rückflügen nahmen wir verwundete Soldaten mit. Die Front wackelte. Etwa ein Vierteljahr lang flogen wir diese Route, brachten Soldaten an die Front und nahmen Verwundete mit. Dann wurden wir abkommandiert zur Schule, um unsere Ausbildung fortzusetzen.

Fortsetzung -Teil 2- folgt

Bearbeitet von Ute Mielow-Weidmann