

Quelle: **INTERFLUG.BIZ - Die beste Interflug-
Insider Seite**

Hans Klecha verstorben



Es war mein Leben,
Es hat sich so ergeben,
ich hab´ versucht,
das Beste draus zu machen!

Mein bewusstes Leben begann etwa Anfang der dreißiger Jahre. Ich konnte nicht ahnen, dass diese Zeit einmal berüchtigt für Deutschland werden würde.

War aber doch gerade diese Zeit geprägt vom aufblühenden wirtschaftlichen und kulturellen Leben.

In meinem Heimatdorf Lauter im Erzgebirge gab es Sportvereine, Chöre, bekannte Fußballmannschaften, dramaturgische Gruppen und eine vielfältige Industrie. Produkte der Emaille- und Maschinenbauindustrie sowie Textilwaren gingen in alle Welt.

Ich erlebte eine schöne, behütete Kindheit. Mein Vater war LKW-Fahrer und sein VOMAG war schon damals für mich ein technisches Phänomen.

Ich erinnere mich, dass meine Freunde alle einmal etwas Großes werden wollten.

Dass sie fast alle zehn Jahre später nicht mehr am Leben sei sollten, ahnten wir damals nicht. Auch ahnte ich damals nicht, dass mein Leben einmal viel geprägt verlaufen sollte.

So konnte ich mir denn auch die Vielfalt meines beruflichen Lebens nicht aussuchen. Durch die Wirren des Zeitalters, indem wir leben, hat es sich so ergeben.

Schon als ich zehn Jahre war entschied es sich für mich einmal schicksalhaft. Ich bestand die Aufnahmeprüfung zum Eintritt in den Dresdener Kreuzchor. Ich wollte nicht hin. Trotz meiner musischen Begabung entschied ich mich für die Technik. Ich habe niemals darüber nachgedacht, wie es verlaufen wäre, hätte ich dem Angebot von Herrn Prof. Mauersberger Folge geleistet. Genau so wenig, wie ich damals ahnen konnte, dass mein Leben so lange von der Fliegerei geprägt sein sollte.

1939 der Ausbruch des Krieges!

Unsere Jungensklasse in der Pestalozzie-Schule traf ein schwerer Schlag. Uns wurde mitgeteilt, dass unser so geliebter Lehrer Hans Schultz am letzten Tag des Polenfeldzuges bei der Eroberung der Festung Modlin als Leutnant gefallen ist. Wir damals Dreizehnjährigen brachen faste alle in Tränen aus. Unser Ersatzlehrer Herr Unger hatte alle Mühe uns moralisch zu stützen.

Gerade er war es auch, der mir den Rückhalt gab, meinen Berufswunsch Flugzeugbauer zu werden, zu verwirklichen.

Ich erinnere mich, als ich damals mit meiner Mutter vor dem Amtswalter Herrn Büttner stand, zwecks Berufsberatung, mit dem Ansinnen zu Junkers nach Dessau als Lehrling ins Flugzeugwerk gehen zu wollen. Kraft seiner Beratung hätte ich keine Chance. Mein Vater sei ja nur Gefreiter und so eine Ausbildung sei nur Söhnen von Offizieren und Intelligenzleuten vorbehalten.

Enttäuscht berichtete ich meinem Lehrer, der sehr an der beruflichen Entwicklung seiner Schüler interessiert war. Herr Unger gab mir damals einen Rat auf den Weg, welcher mir in meinem Leben richtungsweisend war und mich zum Kämpfer reifen ließ.

Er meinte: „Hans, dies ist der erste Prüfstein für dein großes Vorhaben! Du hast meine Sympathie, ich gebe dir schulfrei, fahre selbst nach Dessau und bewerbe dich!“

Der Widerstand meiner Mutter war schnell überwunden, mit Handtuch und Zahnbürste fuhr ich los. Natürlich traf ich erst nach Feierabend beim Pförtner am Eingang der Werkberufsschule ein.

Natürlich waren die Pförtner hilflos. Ich sollte doch wohl besser wieder nach Hause fahren.

Aber der Mutige hat auch mal Glück, lang nach Feierabend verließ Herr Direktor Lörcher den Betrieb und so fiel ich zunächst in seine Obhut.

Herr Lörcher, übrigens eine große Persönlichkeit, hat er nach 1945 auf Geheiß der Amerikaner in Seattle bei Boeing die größte Lehrwerkstatt nach dem Muster der Junkerswerke aufgebaut. Diesen Abend brachte er mich im Lehrlingsinternat unter. Schon hier konnte ich meine ersten Freundschaften schließen. Am nächsten Tag wurde ich zum Gespräch geladen. Hier ergab sich die Hürde, dass die Aufnahmeliste

schon geschlossen sei.

Herr Lörcher fand aber doch noch eine Möglichkeit. Einige Bewerber hatten die Aufnahmeprüfung nicht bestanden und eine Nachprüfung stand an.

Dazu wurde ich Tage später eingeladen, bestand gut, bekam meinen Lehrvertrag und wurde eingestellt.

Mein bereits gereiftes Interesse für die Fliegerei gab mir eine gute Grundlage für meinen gewählten Berufsweg. Schon als Jungvolk-Pimpf war mir der Flugmodellbau sehr angelegen. Der NSFKbetrieb in Aue eine gutgeführte Werkstatt. Hervorragende Menschen leiteten uns an.

Mein Taschengeld, was ich mir mit Zeitungsaustragen verdiente, ging natürlich für den Flugmodellbau drauf! Menschen wie Junkers, Heinkel, Dornier, Messerschmitt und berühmte Flieger waren mein Idole. Bei Junkers erwartete mich eine harte, aber für mein ganzes Leben prägende Ausbildung. Nicht allein im Werk, insbesondere auch in der Kaserne bei der vormilitärischen Ausbildung. Funken, Aerodynamik, Flugzeugkunde, Triebwerk und Waffenkunde bestimmten unsere Freizeit.

Doch die Begeisterung war grenzenlos. Nachzügler wurden mitgerissen, Kameradschaft und Ehrlichkeit waren oberstes Gebot.

Auch gehörte zum Ausbildungsprogramm die Segelflug-Ausbildung. So erflogen wir uns in Wochenend- und FeriENAusbildung die A-, B-, C-Prüfungen. Ich selbst widmete meiner fliegerischen Entwicklung noch mehr Freizeit und erreichte den Luftfahrerschein doppelsitzig.

Auf der Reichssegelflugschule Iht konnte ich noch die Bedingungen für das Leistungsabzeichen erfliegen. Nach Absolvierung des Grundlehrganges in der Lehrwerkstatt wurde ich mit mehreren Kameraden vorzeitig in den Betrieb versetzt. Der Bedarf der Front an Facharbeitern hinterließ doch schon Lücken im Betrieb. Ich kam in die Halle 201 an die Entwicklung der Ju 288. Mit diesem Flugzeug war ich dann bis zum Ende meiner Lehrzeit „verheiratet“. Die 288 wurde mir fast zur Religion. Als Langstrecken-, Schnell und Höhenflugzeug war sie mit allen technischen Spitzenleistungen der damaligen Zeit ausgerüstet. Über 30 Maschinen wurden gebaut. 1944 wurde Produktion dieses hervorragenden Flugzeuges gemäß einer der vielen Fehlentscheidungen sowie der sich schon abzeichnenden Rohstoffknappheit eingestellt.

Diese Phase erlebte ich allerdings in Dessau nicht mehr. Nachdem ich in allen Fachabteilungen, Steuerung, Hydraulik und Fahrwerk, Triebwerks- sowie Waffeneinbau ausgebildet war und meine Facharbeiterprüfung mit „gut“ bestanden hatte, konnte ich zur Flugversuchsabteilung versetzt werden.

Bei Flugkapitän Siegfried Holzbaur, Testpilot 288, sowie Chef-Bordmonteur Otto Kaltoven wurde ich in die Typen 288 und 290 eingewiesen.

Zur Bestürzung meiner Stubenkameraden wurde ich als erster (wie sich später herausstellte durch einen Formfehler) zum Fliegerregiment 63 nach Kaufbeuren (Flugzeugführerschule) eingezogen.

Es erfolgte meine Ausbildung auf der B181, Ar 96B, Fw 58 Blindflug, B131 Kunstflug.

Zum Abschlusserhielten wir unsere Flugzeugführerabzeichen für die B2. Ich wurde

zum Gefreiten befördert.

Im Januar 44 verließ ich letztmalig vor Kriegsende mein zu Hause mit Marschbefehl nach Trier, zur Umschulung auf FW 190. Ich hatte in Kaufbeuren meine Freiwilligen-Meldung für die Jagdwaffe abgegeben.

Die umfangreiche Theorie fiel mir als vorbelasteten Facharbeiter leichter als den meisten Anwärtern, kameradschaftliche Hilfe war an der Tagesordnung.

Beeindruckend war der Tag des ersten Flugbetriebes. Trotzdem ich bei Junkers große Flugzeuge gewöhnt war, kam mir die Luftschaube der „Diva“ FW 190 erschreckend groß vor. Ich war ziemlich erregt bei dem Gedanken in wenigen Minuten mit dem BMW 801J mit 1750 PS umgehen zu müssen. Das schon vorhandene Kommandogerät, in dem Ladedruck, Luftschaubenverstellung und Höhenkorrektor als Einhebelbedienung integriert waren, ließ Spielraum für andere wichtige Elemente wie Einhaltung der Geschwindigkeiten, Klappenstellung, Fahrwerk, Umsicht der Geräte usw.

Natürlich war ich als „Benjamin“ wieder mal als Erster dran. Die Platzrundenflüge erfolgten ohne Vorkommnis.

Nach einem Feindangriff war der kleine Platz zwischenzeitlich nicht mehr befliegar. Die weitere Ausbildung wurde nach Cottbus und Wriezen verlegt.

Da aus meinen Akten ersichtlich war, dass ich bei Junkers gewesen sei, damit bereits Umgang mit dem JUMO 213 hatte, wurde ich von OFw. Hesselbart für das Überführungskommando ausgewählt. Es ging um die Überführung der FW 190 D9. Ich hatte bereits einige Kenntnis über den JUMO 213 mit Mehrstufen-Lader durch dem Umgang mit der Ju 188.

Während der Oberführungsflüge hatte ich Gelegenheit doch wohl etwas Flugerfahrung zu sammeln.

Flüge von Strausberg, Rangsdorf, Schkeuditz Erla-Werke folgten. Ziel war Leuwarden, Valenciennes. Dort traf ich meine Freunde Hans Bollwinkel und Hans Nowotny - beide sind später gefallen. Es waren fast alles Grundüberholungen von 190 A4 sowie A8 mit BMW 801 zu überführen.

Natürlich waren diese Flüge für einen Anfänger aufregend. Die Luftherrschaft der Amis mit P-51 war schon im Gange. Navigation sowie Wetter taten ihr Übriges.

Selbst die Rückkehr zum Standort war oft problematisch. Es begann die Invasion in der Normandie und damit die enorme Steigerung der Feindaktivität.

Nach meinem letzten Ü-Flug von Langenhagen. es war eine A4 aus der Werkschutzstaffel der Focke-Wulf-Werke, war meine Rückkehr zum Standort in Frage gestellt.

Ich musste bei der Staffel verbleiben.

Meine technischen Kenntnisse führten mich sehr schnell ein. Ich wurde zunächst in der Triebwerkswartung eingesetzt.

Mein besonderes Pflegekind war dabei meine letzte überführte Maschine mit der Endnummer 490, die noch am Rumpfheck angebracht war. Sie interessierte mich besonders, weil sie bei Fock-Wulf einigen Versuchen, besonders im Waffeneinbau, unterzogen worden war.

Sie hatte zwei MG 131 als Rumpfwaffen, zwei MG 151 20mm in den Innenflächen, dazu ein ETC 501 unter dem Rumpf zur Aufnahme eines Zusatzbehälters, sowie zwei

ETC 71 unter den Flächen zur Aufnahme von Abwurflasten. Dazu kam das FuG 16 Zy als Funksprech- und Radio-Peilgerät.

Ich erkannte sehr schnell die akuten Verluste der Staffel. Nachschubschwierigkeiten sowie häufige Feindangriffe auf den Platz bestimmten die Szene.

Ich wurde OFw. Körner zugeteilt, um meine fehlende Kampfausbildung im Schnelldurchlauf nachzuholen. Durch dauernde Kraftstoffprobleme war dies in kaum befriedigendem Maße möglich. Oft flog man nur mit halber Betankung zum Einsatz. Es gab fast täglich Verluste.

Bei einer Verlegung nach Vesoul bekamen wir Feindberührung mit einer größeren Anzahl P-47. Ich konnte sie nicht zählen. Körner stellte sich dem Luftkampf und ich blieb dran.

Im nu waren wir mittendrin. Es war unter 1000 Meter.

Die von Körner beschossene P-47 ging im Sturzflug ab.

Auch ich konnte einige Feuerstöße aus dem 151 abgeben. Dann hat es bei mir „eingeschlagen“. Die Motordrehzahl ging rapid runter. Ich befürchtete einen Brand.

Ich konnte den Anschluss an Körner nicht halten, stürzte in eine Schlechtwetterwolke, es war ja November.

Drehzahl kaum 1200, Öldruck: keiner mehr. Gewaltsam unterdrückte ich meine Panik. Die Wolken waren dicker als ich hoffte. Wie komm ich unten raus? Dann Schneeregen, keine Wahl für ein geeignetes Landefeld. Bauchlandung westlich Neuf-Chateau.

Da der Verlauf der Front sich täglich verändertesowie mein Navigationsverlust in der letzten Phase des Fluges, wusste ich nicht, wo ich heruntergekommen war.

Eine LKW-Kolonnen mit weißen Sternen auf der Motorhaube ließ mich das Schlimmste ahnen. Die Masse des Kriegsmaterials der Amis beängstigte mich.

Letztlich war ich dann doch froh, nicht in die Hände der Maccis, (Partisanenkampfgruppe der Franzosen) geraten zu sein.

Nachdem mir die Amis alles abgenommen hatten, was an mir zu demontieren war, kam ich in ein Sammellager in Epinal. Die Bedingungen dort zu schildern würdeden Rahmen dieses Berichtes sprengen. Doch ich hatte in diesen Tagen schon zum zweitenmal einen Schutzengel.

Mit ca. 200 Gefangenen (PoW) wurde ich für ein Arbeitskommando in einem Lazarett, zum 21. General Hospital, abgestellt. Es lag in der Nähe von Mirecourt und hatte zu dieser Zeit mehrere Tausend Verwundete.

Das Lager wurde in Arbeitskommandos für medizinisch, technische Belange und Versorgung eingeteilt.

Ich meldete mich in den Motorpool.

Die zwei Winter im Zelt überstand ich gut.

Nach einigen Wochen in der Werkstatt wurde ich als erster PoW als Kraftfahrer auf einem LKW GMC 6x6 eingesetzt.

Bis zum Kriegsende fuhr ich für die Versorgung des Lazaretts. Im Mai 45 kam ja dann das Kriegsende, der Posten der mich bis dahin begleitete, fiel nun weg. So konnte ich nun in meinem GMC allein durch die französische Landschaft fahren. Dann wurde ich für einige Monate als Kraftfahrer nach Algerien abgestellt. Als Sattelschlepperfahrer musste ich für das Generalkommando der 7. US-Armee fahren,

von wo aus ja 1944 die Invasion nach Sizilien erfolgte.

Das war natürlich noch einmal eine gefährliche Zeit, da zu dieser Zeit schon die FNL (algerische Freiheitstruppe) gegen alles Fremde im Land kämpfte. Amerikanische LKW wurden besonders oft Opfer eines Überfalls, wobei die Fahrer nicht überlebten. Nach ca. vier Monaten konnte ich dann mit meinen Kameraden wieder in mein Camp nach Mirecourt zurückkehren. Bis zu meiner Entlassung im Frühjahr 1946 konnte ich meinen GMC weiterfahren. Ich hatte bis dahin fast 200 000 km gefahren. Obwohl ich die Möglichkeit gehabt hätte, mich nach Kaufbeuren entlassen zu lassen, wählte ich nach über zwei Jahren die Heimkehr in die Heimat, die damalige Ostzone. Was ich da vorfand erlebten wohl alle Heimkehrer.

Ich war glücklich, dass ich meine Familie gesund antraf. Auch mein Vater war schon aus der Gefangenschaft zurück. Seine drei Brüder waren allerdings gefallen.

Ein völlig neuer Lebensabschnitt begann. Es musste weitergehen. Ich war jung und überlebte den Krieg ohne körperlichen Schaden. Meine Eltern und meine Braut warteten schon so lange. War ich doch schon ein und ein halbes Jahr vermisst gewesen. Der Wismut-Bergbau hatte schon begonnen und das Straßenbild von Aue wurde von Russen-Lastern bestimmt. Die Wirrnisse dieser Zeit und die Eindrücke auf mich würden einen besonderen Bericht füllen.

Mein Vater besorgte mir eine Stellung als Kraftfahrer in Schwarzenberg bei einem Gemüsegroßhandel, der die Wismut versorgte. So fuhr ich dann mit einem 8-Tonner Henschel Holzvergaser-LKW laufend nach Mecklenburg und in andere landwirtschaftliche Gebiete. Ich wurde so zum Holzvergaserexperten.

Es war auch wieder zu etwas gut. Damit verdiente ich mir mein erstes Geld um mein künftiges Studium an der wiedereröffneten Fachschule in Aue zu beginnen. Während den Semesterferien fuhr ich dann immer, um die weiteren Studiengebühren zu finanzieren.

Die Fachschule beendete ich mit dem Meisterbrief für Schnitte- und Stanzenbau, sowie den Techniker für Blechverformung.

Während meines Studiums arbeitete ich bereits als Werkzeugkonstrukteur für die ESEM welche Reparaturaufträge für die SU zu leisten hatte. Ich arbeitete an PKW-Werkzeugen (Streckziehwerkzeuge für Kotflügel usw.).

1948 begann ich meine Tätigkeit im Halbzeugwerk Auerhammer. Die ehemaligen FA-Lange Metallwerke mit einer 450 Jahre alten Tradition waren im Krieg Wehrwirtschaftsbetrieb für Munition und Torpedobau, und somit laut Potsdamer Abkommen voll demontiert. Walzwerke, Metallstrangpresse, Drahtzüge, Stanzen und alle anderen technischen Einrichtungen waren bereits auf dem Weg in die SU.

Als ehemaliger Junkers-Mann fand ich das Werk in einem unbeschreiblichen Zustand. Die restlichen Arbeiter, etwa 30, waren mit Räumarbeiten beschäftigt. Einst waren es ca. 1700. Im Krieg wurde auch das Material für die Turbinen-Schaufeln der Flugzeug-Turbinen JUMO 004 sowie BMW 003, das sogenannte „Tinidur“, eine Wolfram-Titan-Chrom-Nickel-Legierung hergestellt. Die Schaufeln und die Brennkammern wurden dann in den benachbarten ehemaligen Wellner Besteck Werken produziert und in Neidhartstal in die fertigen Rotore eingebaut. Alle Spezialisten die daran gearbeitet hatten, waren bereits in die SU deportiert worden, um in Charkow die Flugzeug-Turbinen für die sowjetische Flugzeug Industrie

herzustellen.

Mir als jungen Konstrukteur stand die Aufgabe, das erste in der DDR in Betrieb zu nehmende Mittelblech-Walzwerk zu konstruieren und zu bauen. Auf dem Territorium der DDR gab es fast keine Eisen- und Stahlproduktion.

Ein einziger fast schrottreifer Hochofen stand in der Maxhütte in Unterwellenborn. Zu dieser Zeit arbeiteten in der BRD bereits 136 intakte Hochöfen.

Es war für mich eine große Herausforderung. Teils alte Bauteile und neu zu bauende Aggregate mussten vereinigt werden. Die Walzenstände wogen ca. 25 Tonnen, das neu zu bauende Getriebe 30 Tonnen. Die Antriebsleistung war 2000 PS. Das ganze Aggregat nahm einen Raum von ca. 15x35 m ein. Dazu die beiden Glühöfen mit je 20 Gasbrennern und einer Durchsatzleistung von je 240 m³. Das gesamte Gas der Stadt Aue hätte nicht für eine Stunde Produktion gereicht. Also musste eine eigene Gas-Generator-Anlage konstruiert und gebaut werden. Fürderhin wurden täglich zehn Eisenbahnwaggons mit etwa 260 Tonnen Braunkohle vergast.

Nach Fertigstellung der Anlage im Jahre 1950 wurden alle Bleche für den Eisenbahn-Waggonbau sowie der gesamten LKW-Produktion und die Rohrstreifen für das Rohrwerk Riesa gewalzt. Bis 1960, also ca. zehn Jahre, wurden etwa eine halbe Million Tonnen Mittelbleche der Abmessungen 2 bis 5 mm hergestellt.

Als Anerkennung für meinen Einsatz im Werk konnte ich 1952 noch mein Studium als Ingenieur für Schwermaschinenbau und Eisenhüttentechnik an der Fachschule in Unterwellenborn absolvieren

Die Entwicklung des Werkes in den folgenden zwei Jahrzehnten bis zu meiner Einstellung bei der INTERFLUG - also Hochvakuum-Ofen für die Fe-Ni-Produktion, 3 500 Tonnen Metall-Strangpresse, Rohrproduktion, Drahtproduktion u.v.m. würden ein separates Buch füllen. Es gab kaum einen Industriezweig, der nicht von der Materialzulieferung des Werkes abhängig gewesen ist. Zum Zeitpunkt meines Abganges zur INTERFLUG hatte das Werk ca. 2000 Belegschaftsmitglieder und eine Brutto-Produktion von etwa 200 Millionen.

Selbst war ich Leiter der Ziehreibetriebe mit Strangpresserei, Rohr- und Drahtzieherei und Werkzeugbau. Spezialitäten waren Fein- und Präzisionsrohre und -drähte.

Im Republikmaßstab war ich Leiter mehrerer außerbetrieblicher Arbeitskreise wie Warmarbeits- und Gesenk-Schmiedestähle, Webdrähte, UHF- und Feinrohre.

Natürlich gab ich den Gedanken um die Fliegerei trotz meiner beruflichen Tätigkeit nicht auf.

Vorerst war dies ja in der DDR nicht möglich. Aber mit einigen meiner Lehrlinge betrieb ich schon eine kleine Flugmodellbaugruppe. Mit diesen Jungs trat ich dann auch in die neugegründete GST ein. Zunächst wurden die ersten SG 38 nach alten Bauplänen selbst gebaut. Im RAW Zwickau sowie in Grottau entstanden die Ersten. Später wurde die Produktion in Niederschmiedeberg aufgenommen. Es wurden dort ca. 500 SG 38 und etwa 380 Grunau 2B (später in Gotha) gebaut.

In Auerhammer hatte ich für die Bereitstellung der St 70 Bleche für alle Beschläge zu sorgen

Inzwischen hatte nun auch der Flugzeugbau in Dresden seine Produktion aufgenommen. Es lief zunächst die Serie IL-14P (80 Stück) und als Neuentwicklung

die 152 als erstes strahlgetriebenes Verkehrsflugzeug.

In Auerhammer haben wir die Niete und Drähte in den Legierungen Al Mg 3,5 und 7 sowie W 65 (das bekannte Duralumin) hergestellt neben Kühlerröhrchen für die IL-14 noch andere Halbzeuge.

Trotz einiger Anfragen alter Kollegen aus Dessau konnte ich nicht zum Flugzeugwerk nach Dresden übersiedeln. Die Aufgaben in Aue banden mich noch zu sehr an das Werk.

1957 begann dann in Zwickau wieder die Motorflugschulung. Mit einigen meiner Segelflugschüler war ich von Anfang an dabei. Wir begannen auf zwei Jak-18, später auf der sehr guten Jak-18A mit 9-Zylinder Sternmotor (280 PS), wovon es dann in Zwickau fast 20 Stück gab.

1958 war ich dann bereits wieder Fluglehrer. Viele unserer Flugschüler hatten dann einen lebenslangen Weg als Berufsflugzeugführer vor sich.

Meine Arbeit teilte sich in Ausbildung, Schleppflüge und Absetzflüge für Fallschirmspringer. Ich habe dabei auch selbst meine Sprungberechtigung abgelegt. Bis zu meinem Weggang zur INTERFLUG hatte ich ca. 100 Flugstunden Ausbildung etwa 2000 Schleppflüge und 1 500 Absetzflüge geleistet.

Höhepunkt in der Zeit in Zwickau war mein Einsatz in der Verbandskunstflug-Staffel. Wir flogen im Karee, ich selbst in den ersten Jahren in der Schlussposition. Die letzten drei Jahre als Verbandsführer.

Mit vier Jak-18A absolvierten wir ein Programm von 22 Flugfiguren. Die Flugzeuge waren mit je zwei roten Rauchkörpern an den Tragflächenenden ausgerüstet, die eine Brenndauer von ca. 10 min. hatten. Nur um eine herausragende Flugfigur zu nennen, der Looping aus vier Richtungen im Gegenflug durch die Mitte.

Zeugnis der damaligen Popularität des Verbandes mag wohl sein, dass wir zu allen Großflugveranstaltungen in halb Europa eingeladen wurden, ebenso zu allen Flugsport-Meisterschaften. Beispiel, jährlich in Budapest, in Wien, Graz, Prag, Südfrankreich. Die Zuschauerzahlen erreichten oft über 100 Tausend.

Im fast zehnjährigen Bestehen des Verbandes wurden weit über dreihundert Flugstunden in ca. 800 Einsätzen ohne Vorkommnis geflogen. 1972 beendete der Verband seine Existenz wegen Mangel an geeigneten Piloten.

Von 1964 bis 1972 war ich Mitglied des Zentralvorstandes der GST und arbeitete in der Motorflugkommission.

Bereits 1970 wurde ich von Flugkapitän Kurt Lamm bei der INTERFLUG als Fluglehrer für die Verkehrsfliegerausbildung eingestellt.

Die Ausbildung fand vorwiegend am Flughafen Erfurt statt. Ich musste mich bemühen, mich so schnell wie möglich in das System des Verkehrsfluges einzufügen. Der Sprechverkehr war deutsch, englisch und russisch.

Die anderen beiden Fluglehrer, selbst wie ich Piloten der ehemaligen Luftwaffe, halfen mir, um in kürzester Zeit alles zu beherrschen.

Die Anfängerschulung der Fluggruppen, die aus der betriebseigenen Fachschule der INTERFLUG kamen, erfolgte auf der An-2 mit einem 100-Stunden-Programm.

Anschließend folgten als Zweimotorausbildung auf der bewährten IL-14P nochmals 25 Flugstunden. Geschult wurde überwiegend im Instrumenten- und Nachtflug. Die Matrikel bestanden aus drei Fluggruppen zu je 5 Schüler. Nach sechs Jahren

erfolgreicher Arbeit, wobei über 100 Flugzeugführer ausgebildet wurden, konnten wir eine Bilanz von ca. 13 500 Flugstunden mit fast 25 000 Flügen verbuchen - ohne einen Unfall, und dies mit Flugschülern.

Eine unserer Schulmaschinen, eine in Dresden gebaute IL-14P, war gleichzeitig als Funkmess-Flugzeug im Einsatz für den Flugsicherungsdienst der DDR. Es wurden alle bodengebundenen Flugsicherungsanlagen, wie UKW-Drehfunkfeuer(VOR), Instrumentenanflugssysteme (ILS), Präzisions-Anflugradare (PAR), Großraum- und Sekundär-Radare sowie ungerichtete Funkfeuer, die NDB vermessen.

Diese Anlagen sind vorgeschriebenen periodischen Kontrollen, viertel- oder halbjährlich, unterworfen. Dazu sind kompetente Fachingenieure sowie eine speziell eingewiesene Besatzung erforderlich. Die Genauigkeiten dieser Anlagen sind international von der ICAO vorgeschrieben und gewährleisten einen sicheren Instrumentenflugbetrieb.

Zwei Fluglehrer, darunter ich, wurden dafür eingesetzt. Diese IL-14 mit dem Kennzeichen DM-SAL wurde von den Kommandanten Heinz Maiwald und Hans Klecha ca. zehn Jahre geflogen. Sie steht derzeit zur Restaurierung als Sachzeuge für den ehemaligen Flugzeugbau der DDR in der Flugzeugwerft in Dresden. Sie wurde nach einem Einsatz von 27 Jahren als Verkehrs- Schul- und Funkmessflugzeug abgestellt. 16 000 Flugstunden hatte sie ohne Störung geflogen.

Zwischenzeitlich absolvierte ich bei der INTERFLUG einen Hubschrauber- Lehrgang und war auch auf dem viermotorigen Verkehrsflugzeug IL-18 im Einsatz.

Mit der Ausmusterung der IL14 wurde zunächst meine Tätigkeit als Flugzeugführer unterbrochen, um eine Planstelle bei der Staatlichen Luftfahrt-Inspektion (SLI) zu übernehmen. Hier war ich dann als Technischer Inspekteur für Fallschirm und Rettungsausrüstungen der Zivilen Luftfahrt tätig. Dies sollten die letzten fünf Jahre vor meiner Rente der Ausklang meiner Tätigkeit in der Luftfahrt werden.

Dass ich nach 1991 noch einige Jahre als Fluglehrer bis heute weiterfliegen sollte, wusste ich damals noch nicht. Bei der SLI war ich dann verantwortlich für die Produktion, Entwicklung, Instandhaltung und den Einsatz von Personenfallschirmen in der Luftfahrt, im zivilen sowie im militärischen Bereich

So bin ich beteiligt an der Entwicklung von Hochleistungsfallschirmen wie Tandem 1-1 und 2-2, woraus heute das System Style abgeleitet wurde, welches zur gegenwärtigen Weltspitze gehört. Weiterhin den Hochleistungs-Staukammer-Gleitfallschirm RL-16, den Rettungs-Gleiter RG-1. Mir oblag ebenfalls die gesamte Erprobung mit Testsprüngen und Puppenabwürfen, dazu die Erprobungsberichte, Prüfberichte sowie die Ausstellung des Typzeugnisses, welches zum Einsatz in der Luftfahrt berechtigt. Darunter zählte ebenfalls der Bremsschirm der MiG-29, der für eine Öffnungsgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt ist.

Eins meiner Hauptgebiete war die Verbesserung von im Fallschirmbau zur Verwendung gelangenden Werkstoffen und deren Qualitäten sowohl auf dem metallurgischen als auch auf dem textilseitigen Sektor. Fallschirmseide, Fangleinen, Gurte-Schlussverbindungen, Aufzugsseile und Automaten sind hochentscheidend für die Sicherheit der Geräte.

Ein hochwertiges, besonders hochbelastbares und betriebssicheres Gurt-Steckschloss konnte von mir entwickelt werden (Patent). Es findet gegenwärtig auch international

Verwendung.

Das Fallschirmwerk Seifhennersdorf hat derzeit einen Marktanteil von über dreißig Prozent.

Mit fast 65 Jahren erlebte ich, auf dem Höhepunkt meines beruflichen Schaffens, die sogenannte Wende oder Wiedervereinigung Deutschlands. „Vaterland“ käme mir wohl schwer über die Lippen, hatte man uns doch diesen Begriff in der Nachkriegszeit gewaltsam abgewöhnt.

Trotzdem war es für mich ein erhebendes Gefühl, nach über vierzigjähriger geografischer und politischer Spaltung nun eine Nation zu sein.

Ich glaubte zunächst, dass nun die Fehler der ehemaligen DDR Regierung korrigiert werden und wir nun aus eigener Kraft an die Verbesserung unserer Wirtschaft gehen können, um den Rückstand aufzuholen.

Nach dem Einzug des Luftfahrtbundesamtes in die SLI sollte uns klar werden, dass fast nichts von unserer vergangenen Arbeit anerkannt und fortgeführt werden darf. In Siegermanier wurden wir förmlich durch ihre eigenen Methoden vergewaltigt.

Auf Geheiß meiner Vorgesetzten hatte ich fast alle Dokumente in den Reißwolf zu geben. Es waren zwei Panzerschränke voll Zeichnungen, Prüfberichte, Typzeugnisse, Handbücher unserer sämtlichen Systeme, Betriebsordnungen, Herstellungsvorschriften, Reparatur- und Lagerungsbedingungen usw. Auch unsere von allen geliebte INTERFLUG musste dem politischen Druck weichen. Sie wurde über die Treuhand westlichen Finanzhaien geopfert und Millionenwerte wurden verschrottet.

Der letzte amtierende Generaldirektor Andreas Kramer hatte noch vor, im Äquivalent der reichen Liegenschaften der INTERFLUG im Wert von 800 Millionen DM eine neue Flotte an Airbussen A310 anzukaufen und dafür die bisher geflogenen Typen, die zwar guten betriebs sicheren Tu-134A, die älteren IL-62 aber international nicht mehr wettbewerbsfähigen Flugzeuge an die GUS zurückzuführen. Aber die Treuhand erhob ihrerseits Anspruch auf das Geld und verkaufte diese riesigen Gelände. Auf einem Teil befinden sich heute die Gewerbeparks von Waltersdorf. Der größte Teil liegt heute noch brach.

Die erst ca. ein Jahr alten besten Flugzeuge wurden zum Regierungsflugbetrieb nach Bonn umgesetzt.

So fliegen heute noch unsere drei Airbusse A310 sowie drei IL-62M, zwei Tu-154 (wovon eine über dem Südatlantik mit einem Amerikaner kollidierte) für die Bundes-Luftwaffe. Auch noch andere Flugzeuge wurden umgesetzt, Mi-8 und einige Tu-134A. Die dazugehörigen Besatzungen wurden nur zur Einschulung des neuen (altbundesdeutschen) eingestellt (darunter einige meiner ehemaligen Flugschüler und nunmehrige Kapitäne). Hautnah musste ich das tragische Ende unserer traditionsreichen Luftfahrt miterleben. Millionen Flugstunden, unzählige Solidaritätsflüge in Notstands- und Welthungergebiete wurden mit einem mal null und nichtig.

Auch den Flugsport der DDR ereilte dieses Schicksal. Ausbildungs- und Sportflugzeuge sowie reichhaltige Ersatzteillager wurden zu Spottpreisen an

westliche Interessenten verkauft oder verkamen, wie das große Zentrallager in Fürstenwalde. Jahrelang kämpften die Flugsportler um den Erhalt ihres Flugzeugbestandes, bis uns dann endlich der zu Schrott erklärte Rest zur Nutzung überlassen wurde.

Nach meinem Umzug von Berlin nach Aue musste ich feststellen, dass mein so leistungsfähiges Auerhammer-Werk ebenfalls den Finanzhaien zum Opfer fiel. Die Unfähigkeit der zu dieser Zeit amtierenden Leitung wurde von westlichen Konkurrenzunternehmen gnadenlos ausgenutzt.

Volle Auftragsbücher wurden an westliche Hersteller förmlich verschleudert.

Ein umfangreicher Maschinenpark, auch Maschinen und Einrichtungen einst aus meiner Feder, wurden zu einem Spottpreis an westliche Werke verkauft. Ein Press- und Ziehwerkzeug-Arsenal im Wert von fast einer Million, Hartmetall- Werkzeuge für die Herstellung von Präzisions-Rohren sowie ultradünnen Drähten traf das gleiche Schicksal.

Die von mir ersonnene einst so leistungsfähige und gut ausgerüstete 3500 Tonnen-Metall-Strangpresse, die in drei Jahrzehnten hunderttausende von Tonnen Vormaterial gepresst hat, fiel dem Schneidbrenner zum Opfer. Sie steht heute noch als Schrottmonument in der einst so schaffenssträchtigen Werkhalle.

Man könnte mit Schillers Worten sagen: In den öden Fensterhöhlen wohnt das Grauen...! Und war es doch über Jahrzehnte die tägliche Wirkungsstätte und damit die Lebensgrundlage von so vielen fleißigen Menschen gewesen.

Das große hochmoderne Blockwalzwerk, erst in den 80er Jahren im Wert von mehreren hundert Millionen aufgebaut, wurde zu einem Bruchteil des Wertes von der Treuhand an die Chinesen verkauft.

Um sich den Umfang der Anlage vorzustellen, muss man wissen, dass die zur Montage mitgeschickten Spezialisten ca. drei Jahre lang dieses Walzwerk in China wieder aufgebaut haben. Die Liste der skrupellosen Wirtschaftsverbrechen könnte schier endlos fortgesetzt werden.

Wen soll es wundern, dass meine anfängliche Begeisterung für unser nun wiedervereinigtes Deutschland einer großen Enttäuschung gewichen ist. Wieder einmal musste ich mich als eigentlicher Kämpfer zu den Verlierern zählen. Ein bisschen 45 kommt mir auf, wo alle unsere Betriebe von den Russen demontiert wurden. Aber es musste ja weitergehen.

Ich nahm die Gelegenheit wahr, bei einem vom Luftfahrt Bundesamt bestimmten Prüfer die Überprüfungsflüge zur Erlangung der Privatpilotenlizenz zu absolvieren.

Ich bekam postum den PPL-A mit CVFR-Genehmigung, Lehrberechtigung und Nachtflug. Dazu die Segelflugerlaubnis PPL-C und Motorsegler PPL-B.

So siedelte ich 1991 wieder um von Rangsdorf ins Erzgebirge. War dann somit zwanzig Jahre im Verkehrsflug tätig gewesen. Die Wiedereingliederung in meinen alten Heimat-Fliegerklub ging auch nicht problemlos vonstatten, auch hier war alles anders geworden.

Im Amt gebliebene alte Funktionäre hatten sich förmlich umgekehrt, machten mir den Wiedereinstieg nicht so leicht, wollten plötzlich von ihrer dekorierten Vergangenheit nichts mehr wissen.

Nach anfänglicher Zurückhaltung meinerseits (hatte ja die weitaus größte Flugerfahrung) konnte ich mich dann auch hier wieder beweisen. Der Fliegerklub Zwickau bekam auch wieder die Lizenz als Ausbildungsstätte für Privatflugzeugführer mit einem bestätigten Ausbildungsprogramm. So konnte ich dann auch wieder als Motorfluglehrer bestätigt und eingegliedert werden.

Gemäß meiner Flug- und Lebenserfahrung versuche ich mich bestmöglich einzubringen und diese Erfahrung als ältester Fluglehrer weiterzugeben. Freilich hat die heutige Ausbildung nicht mehr viel gemeinsam mit der seinerzeitigen Ausbildung in der DDR.

Mit der Eigenfinanzierung der Auszubildenden ist die Anzahl der erforderlichen Flugstunden auf das unbedingte Mindestmaß festgelegt. Der gesamte Kunstflugkomplex ist weggefallen und kann nur in einer Zusatzerlaubnis erworben werden.

Neben den von der Flugsicherung kontrollierten Räumen im TMA der Verkehrsflughäfen gibt es die unkontrollierten Lufträume, welche von den Piloten unter Sichtflugbedingungen unter Eigenverantwortlichkeit benutzt werden. Die metrischen Begriffe sind dem amerikanischen System in See-Nautischen Meilen, Knoten und Fuß gewichen und erforderten eine Umstellung der Flugzeuge sowie der personellen Einstellung.

Erkennen muss ich heute nach jahrzehntelanger Erfahrung als Fluglehrer und Verkehrsflieger, dass in der Luftfahrt der DDR ein hervorragendes Sicherheitssystem bestand und welches wie alles andere mit politischer Voreingenommenheit abgewertet wurde.



I

Ich finde mich in meinem wohl hochbetagten Alter mit den gegenwärtigen Verhältnissen ab und versuche mich anzupassen. An die Einhaltung von Gesetzhaltungen bin ich ja seit meiner Jugend gewöhnt.

Wenn man einige unliebsame Begleiterscheinungen wegsteckt, macht die ehrenamtliche Arbeit als Fluglehrer auch Freude. Man hat im Alter doch noch das Gefühl gebraucht zu werden.

Darf ich mich doch in einem Kreis gleichgesinnter Freunde wöhnen So darf ich mich an den vierteljährlichen Treffen der Gemeinschaft ehemaliger Flieger deutscher Streitkräfte in der Zwickauer Flieger-Klause erfreuen. Durch meine weite fliegerische Tätigkeit bin ich noch in mehreren Veteranenkreisen aufgenommen und fühle mich im Kreis meiner ehemaligen Kameraden geborgen.

Trotz der gegenwärtig herrschenden Ellenbogengesellschaft brauche ich also das in der DDR übliche Gefühl der Gemeinsamkeit und gegenseitiger Achtung nicht zu entbehren.

Sollte mein Bericht etwas lang ausgefallen sein, so möge mir dies verziehen sein.

War es doch in Kurzfassung „Mein Leben“.

Auch schrieb ich auf einer uralten „Erika“-Schreibmaschine, die wie ich selbst doch wohl einige Alterserscheinungen nicht verbergen kann.

Ich wünsch. allen meinen alten Freunden ein noch langes, gesundes und geruhames glückliches Leben im Kreis ihrer Familien.

Euer immer treuer Hans Klecha