

# 13 Minuten bis zum Absturz

Der tragische Tod des gebürtigen Backnangers Karl-Oskar Klenk beim Absturz mit einem Starfighter vor 50 Jahren

Von Roland Idler

## Die Starfighter-Misere

Beim Aufbau der Luftwaffe der Bundeswehr war zunächst seit 1956 das einstrahlige Kampfflugzeug F-84F Thunderstreak aus amerikanischer Produktion, das erstmals 1947 in Dienst gestellt worden war, im Einsatz. Ende der 1950er-Jahre stellte sich die Frage nach einem neuen Flugzeug. Die Anforderungen an das neu zu beschaffende Flugzeug waren hoch. Um den in der Planung befindlichen überschallfähigen sowjetischen Bomber Mjassischtschew M-50 wirksam bekämpfen zu können, wurde ein Allwetterjäger mit einer idealerweise sehr kurzen Startbahn und einer Mach-Zahl von über zwei gesucht.<sup>1</sup> Zur Wahl standen die US-amerikanischen Maschinen Lockheed F-104 Starfighter (Höchstgeschwindigkeit der Rekordversion etwa 2 260 km/h) und Grumman F-11F Tiger (Höchstgeschwindigkeit etwa 1 170 km/h) sowie die französische Mirage III (Höchstgeschwindigkeit etwa 2 150 km/h) und der sich in der Planungsphase befindliche britische Saunders-Roe SR.177 (P177) (Höchstgeschwindigkeit etwa 2 400 km/h). Nach Vergleichsflügen favorisierte die Luftwaffe die Einführung des Starfighters. Damit wurde auch der damaligen Nato-Strategie der „Massiven Vergeltung“ sowie der „Nuklearen Teilhabe“ entsprochen. Ob bei der Entscheidung pro Lockheed auch Schmiergelder an deutsche Politiker und Lobbyisten flossen, wird bis heute zwar kontrovers diskutiert, konnte letztlich aber nicht eindeutig bewiesen werden.<sup>2</sup>

Für die Luftwaffe wurde der Starfighter modifiziert, damit die gestellten Anforderungen als Abfangjäger, Jagdbomber und Aufklärer erfüllt werden konnten. Er erhielt eine verstärkte Zelle und verstärkte Flügel, einen größeren Treibstoffvorrat sowie ein stärkeres Fahrgestell mit größeren Rädern und veränderten Klappen zur besseren Manövrierfähigkeit. Außerdem wurde erstmals ein neues Litton-LN-3-Navigationssystem in einem Starfighter eingebaut.<sup>3</sup> Da es sich bei diesem Modell um die siebte Ausführung handelte, wurde es mit „G“, dem siebten Buchstaben des Alphabets, gekennzeichnet. „G“ steht also nicht, wie oftmals fälschlicherweise angenommen, für Germany. Insgesamt wurden vom Starfighter F-104 G 1122 Stück von Lockheed und in Lizenz von Canadair, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Fiat Aviazione, Fokker und SABCA gebaut. Davon kamen fast 900 bei der Bundeswehr zum Einsatz.<sup>4</sup>

Mit der Indienststellung des Starfighters F-104 G im Februar 1960 hatte die Luftwaffe von Anfang an mit verschiedenen Problemen zu kämpfen, die zu Abstürzen führten – häufig mit tödlichem Ausgang. Damit die drei verschiedenen Anwendungen Abfangjäger, Jagdbomber und Aufklärer erfüllt werden konnten, waren unterschiedliche Ausstattungen notwendig, die die Maschine schwer machten und einen höheren Wartungsaufwand verursachten.

Die folgende Zusammenstellung zeigt, wie vielfältig und vor allem wie gravierend die Probleme waren:

<sup>1</sup> Die doppelte Schallgeschwindigkeit Mach 2 beträgt 2 150 km/h.

<sup>2</sup> Vgl. dazu: Claas Siano: Die Luftwaffe und der Starfighter. Rüstung im Spannungsfeld von Politik, Wirtschaft und Militär. Berlin 2016 (Dissertation an der Fakultät für Geschichtswissenschaften der Ruhr-Universität Bochum).

<sup>3</sup> Das Navigationsinstrument LN-3 besteht aus einer Plattform mit zwei Kreiseln für die stabile Lage und drei Beschleunigungsmessern in orthogonalen Richtungen. Damit kann die Geschwindigkeit und die Position des Flugzeuges rechnerisch ermittelt werden.

<sup>4</sup> Die folgenden Angaben zum Starfighter stammen – sofern nicht anders angegeben – aus: [https://de.wikipedia.org/wiki/Lockheed\\_F-104](https://de.wikipedia.org/wiki/Lockheed_F-104) (zuletzt abgerufen am 5. September 2018).



*Der Jagdbomber Starfighter F-104 G im Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow. Am Rumpfende ist ein Strahltriebwerk als Startunterstützung und zur Beschleunigung auf 2 100 km/h montiert. Unter den Flügeln befinden sich Außenlasttanks, unter dem Rumpf hängt eine Bombenattrappe und unter dem Schriftzug ist der Schießkanal für die 20-mm-Maschinenkanone zu erkennen.*

1. Zum Zeitpunkt der Auslieferung waren viele Fliegerhorste noch im Bau. Die Flugzeuge standen so mehr oder weniger das ganze Jahr im Freien und waren Wind, Wetter, Hitze und Kälte ausgesetzt, was die Elektronik stark belastete.
2. Piloten als auch Mechaniker waren einem enormen Umschulungsstress ausgesetzt. Außerdem fehlte es an Mechanikern.
3. Der Ausfall des Nachbrenners beim Start führte am 25. Januar 1962 zum ersten tödlichen Unfall in Deutschland.<sup>5</sup>
4. Im selben Jahr waren Fahrwerksprobleme die Ursache für einen weiteren Absturz mit tödlichem Ausgang.<sup>6</sup>
5. Auch Triebwerksausfälle waren mehrfach der Grund für tödliche Abstürze.
6. Die Nachbrennerdüse öffnete sich bei einem Hydraulikausfall vollständig, was zu einem plötzlichen Schubverlust und oft zu einem Flammabriss mit Triebwerksstillstand führte.
7. Der originale Lockheed-„C2“-Schleudersitz, der zuerst eingebaut war, verursachte tödliche Verletzungen. Ab 1967 wurde auf den

<sup>5</sup> Der tödliche Unfall ereignete sich beim Start vom Fliegerhorst Nörvenich in Nordrhein-Westfalen. BKZ vom 26. Januar 1962.

<sup>6</sup> Es handelte sich dabei um einen Absturz bei Mechernich in Nordrhein-Westfalen. Eine Zusammenstellung aller Abstürze des Starfighters findet sich auf der Internetseite [https://www.cactus-starfighter-staffel.de/public/html/f-104\\_verluste.html](https://www.cactus-starfighter-staffel.de/public/html/f-104_verluste.html) (zuletzt abgerufen am 5. September 2018).

englischen Schleudersitz Martin-Baker Mk. GQ-7(A) umgerüstet, der sich als sicher erwies.

8. Landeklappen fuhren nicht aus oder führten bei einseitigem Ausfall durch einen defekten Antriebsmotor zu unkontrollierbaren Rollbewegungen und damit zum Absturz.
9. Bei zu steilem Anstieg riss die Strömung ab, sodass keine Luft in die Triebwerksdüse mehr eintrat und das Triebwerk ausfiel.<sup>7</sup>
10. Ausgefallene Instrumente oder Abbruch des Funk- und Radarkontakts führten ebenfalls zu Abstürzen.
11. Probleme gab es auch bei der Versorgung mit Sauerstoff. In einem Fall war der Pilot nicht mehr ansprechbar. Mit dem Autopiloten flog die Maschine bis Narvik und stürzte ab, als die Tanks leer waren.<sup>8</sup>
12. Das Flugzeug war schwierig zu fliegen und forderte die gesamte Aufmerksamkeit des Piloten, die entsprechend gut ausgebildet sein mussten. Fehler bei der Bedienung hat die Maschine nicht „verziehen“. So sind Abstürze auch auf Pilotenfehler zurückzuführen. Dies war beispielsweise der Fall, als am 19. Juni 1962 bei Nörvenich in Nordrhein-Westfalen alle vier Piloten einer Kunstflugstaffel ums Leben kamen.<sup>9</sup>

Die Bundeswehr setzte von Sommer 1960 bis zur Ausmusterung am 22. Mai 1991 insgesamt 916 Starfighter ein (30 F-104 F, 586 F-104 G, 163 RF-104 G und 137 TF-104 G, davon 35 in den USA).<sup>10</sup> 269 Maschinen gingen durch Abstürze verloren. Insgesamt mussten durch Unfälle 300 Maschinen abgeschrieben werden. Einschließlich des letzten tödlichen Unfalls im Jahre 1984 verunglückten 116 Piloten tödlich (108 Deutsche und 8 US-Amerikaner). Daher wurde der Starfighter auch als „Witwenmacher“, „Erdnagel“, „Fliegender Sarg“ oder „Sargfighter“ bezeichnet.

32 Piloten-Witwen setzten 1974 in den USA eine Sammelklage gegen Lockheed durch. In einem Vergleich zahlte das Unternehmen schließ-

lich drei Millionen DM Schadenersatz. Nach Abzug der Anwalts- und Prozesskosten blieben damit für jede der 32 hinterbliebenen Familien letztlich rund 10 000 Dollar (= rund 25 000 DM) übrig.<sup>11</sup> Untersuchungsreihen führten zu dem Ergebnis, dass sich die Lötverbindungen in fast allen Komponenten als riskant erwiesen haben, weil sich unter Druck die Kontakte lösen konnten und damit die Funktionen versagten. Daher werden heute alle entsprechenden Verbindungen „gecrimpt“ (plastische Verformung von zwei Komponenten).<sup>12</sup>

## Vita von Karl-Oskar Klenk

Am 19. November 1942 wurde Karl-Oskar Klenk in Backnang geboren. Seine Familie stammte aus Ittenberg, Gemeinde Sulzbach an der Murr. Nach der Grundschulzeit in Sulzbach besuchte er zunächst das Georgii-Gymnasium in Esslingen, wo er bei Verwandten wohnte. Am 1. April 1957 wechselte er an das Gymnasium Backnang (heute: Max-Born-Gymnasium) und legte hier 1962 das Abitur ab. Als Berufsziel gab er „Offizier der Bundeswehr“ an. Fliegen war sein großer Wunsch. Entsprechend trat Klenk am 1. April 1962 in die Luftwaffe ein und wurde dem Offiziersbewerber-Bataillon in Fürstenfeldbruck zugeordnet. 1962/63 erhielt er seine Offiziersausbildung an der Offiziersschule in München-Neubiberg. Zum Leutnant wurde er am 1. April 1964 befördert und als Berufssoldat übernommen. Als Berufssoldat hatte er einen Eid abzulegen: *Ich schwöre, der Bundesrepublik treu zu dienen und das Recht und die Freiheit des deutschen Volkes tapfer zu verteidigen, so wahr mir Gott helfe.*<sup>13</sup> Bis 24. Januar 1965 verblieb er an der Offiziersschule in verschiedenen Verwendungen. Danach absolvierte er erfolgreich einen sechswöchigen Vorbereitungskurs im Fliegeranwärterregiment in Uetersen.

1965 begann seine Ausbildung in den USA. In Lackland (Texas) bestand er am 10. März 1965

<sup>7</sup> „Sie wollten den Himmel erobern“. Fernsehfilm RTL, Erstausstrahlung am 12. November 2015.

<sup>8</sup> Ebd.

<sup>9</sup> BKZ vom 22., 23. und 24. Juni 1962.

<sup>10</sup> F und G sind Typenbezeichnungen. RF steht für „Reconnaissance Fighter“ (Aufklärer). TF ist die Bezeichnung für ein zweisitziges Ausbildungsflugzeug.

<sup>11</sup> Die Welt vom 25. Oktober 1975.

<sup>12</sup> Leserbrief in den VDI-Nachrichten (Wochenzeitung des Vereins Deutscher Ingenieure) vom 3. August 2018.

<sup>13</sup> § 9 des „Gesetzes über die Rechtsstellung der Soldaten“. BGBl. 1956, S. 116.



*Klasse 8b des Gymnasiums Backnang im März 1961. Karl-Oskar Klenk ist der Sechste von rechts in der hinteren Reihe.*

die erste Phase der Sprachausbildung. Dem folgte zwischen dem 23. April 1965 und 13. März 1966 eine über 55 Wochen dauernde Flugausbildung auf den Flugzeugen T-33, T-37 und T-38 in Williams (Arizona). Am 25. Mai 1966 wurde er zum Oberleutnant befördert und erhielt in der Zeit vom 10. Juni 1966 bis 21. April 1967 in mehr als zehn Monaten seine Ausbildung als Flugzeugführer des F-104-Starfighter-Waffen-Systems auf der Luke Air Force Base in Arizona.

Seine ausgezeichneten Leistungen während dieser Fliegerausbildungszeit sind durch die Beurteilungen bestätigt: *Oberleutnant Klenk ist ein Flugzeugführer mit überdurchschnittlichen Qualifikationen. In jeder Phase der Ausbildung zeigte er keine Schwierigkeiten* hieß es bei der Allgemeinen Flugbewertung – und weiter: *Er beherrschte sehr schnell die Flugeigenschaften der F-104 und erzielte gute Ergebnisse während der fliegerischen Grundausbildung. Bemerkung: Überdurchschnittlich.* Als überdurchschnittlich wurden auch der Formationsflug, die Taktik im Luftkampf, der Instrumentenflug, die Radarausbildung für Luftziele und die Schießausbildung bewertet. Klenk wurde als bester Schütze ausgezeichnet und schloss die Ausbildung als Lehrgangsbester ab.<sup>14</sup>



*Flugschüler Karl-Oskar Klenk beim Einstieg in eine Trainingsmaschine in Williams (Arizona).*

<sup>14</sup> Ausführungen des Geschwaderkommodore Oberst Flade bei der militärischen Trauerfeier am 14. Juni 1968 auf dem Fliegerhorst Memmingerberg.

Nach seiner Rückkehr aus den USA erhielt er im Juni und Juli 1967 eine F-104-Ausbildung an der Luftwaffen-Waffenschule in Jever, um sich mit den europäischen Wetterbedingungen vertraut zu machen. Am 16. Juli 1967 kam er zum Jagdbombengeschwader 34 in Memmingerberg und wurde als Flugzeugführer in der 2. Staffel eingesetzt. Von seinen Kameraden wurde er gerne aufgenommen und verdiente sich in kurzer Zeit ihre Achtung. Sein Kommodore bezeichnete ihn als einen der besten Flugzeugführer seines Geschwaders.<sup>15</sup>

Noch in den USA hatte er auch seine Frau Ruth kennengelernt. Sie heirateten am 5. November 1966 in Phoenix (Arizona). Am 29. Mai 1967 wurde ihr Sohn Mike in den USA geboren. Seine am 7. Juli 1968 in Memmingerberg zur Welt gekommene Tochter Katie sollte Karl-Oskar Klenk nicht mehr kennenlernen.



Am 5. November 1966 heiratete Karl-Oskar Klenk seine Frau Ruth in Phoenix (Arizona).

## Der letzte Flug

Oberleutnant Klenk erhielt den Auftrag, am 11. Juni 1968 mit dem Starfighter F-104 G, Kennzeichen 24-50, einen Nachttiefflug unter Sichtflugbedingungen auszuführen. Vor dem Start war sein Kommodore mit einigen Flugkameraden auf dem Abstellplatz der 2. Staffel bei ihm. Er berichtete, dass er Klenk beobachtete, wie dieser die Navigationsdaten gründlich und konzentriert wie immer für seinen Nachtflug studierte und fügte hinzu: *Wir sprachen mit ihm und machten Späße, wie es unter Fliegern üblich ist.*<sup>16</sup> Um 21.12 Uhr startete Klenk vom Flugplatz in Memmingerberg. Es sollte sein letzter Flug werden. Der Starfighter zerschellte um 21.25 Uhr von Süden kommend am Hochgratsattel in den Allgäuer Alpen zwischen dem Hochgrat (1833 m) und dem Rindalphorn (1822 m) auf einer Höhe von 5840 ft (1780 m).<sup>17</sup> Karl-Oskar Klenk fand hierbei den Fliegetod.

Nach dem tödlichen Absturz wurden von der Dienststelle „General Flugsicherheit der Bundeswehr“ umfangreiche Ermittlungen zur Feststellung der Unfallursache angestellt. Im Unfallbericht heißt es: *Kurz vor der Startfreigabe meldete der LF [= Luftfahrzeugführer] den Ausfall der LN-3-Plattform.*<sup>18</sup> *Nachdem der Fehler vom LF durch Aufrichten der Plattform behoben war, startete er und flog in einer Linkskurve auf Südkurs, um den geplanten Tiefflugauftrag durchzuführen. Auf diesem Kurs meldete er erneut den technischen Fehler. Er nahm mit GCA<sup>19</sup> Kontakt auf, meldete den technischen Fehler und beabsichtigte, den Flug in der Radarplatzrunde bis zum Erreichen des Landegewichts weiterzuführen. Während der Kontaktaufnahme mit GCA meldete er seine Position und behielt seinen südlichen Kurs bei; Flughöhe 5000 ft (1524 m), Geschwindigkeit 450 Kts (830 km/h). GCA gab die Anweisung auf 340° zu kurven. Erst in dieser Rechtskurve wurde Radarkontakt hergestellt. Er meldete noch, dass er in eine Wolke einfliege. Kurze Zeit später zerschellte das Flugzeug an einem Berg. Der LF fand hierbei den Tod.*

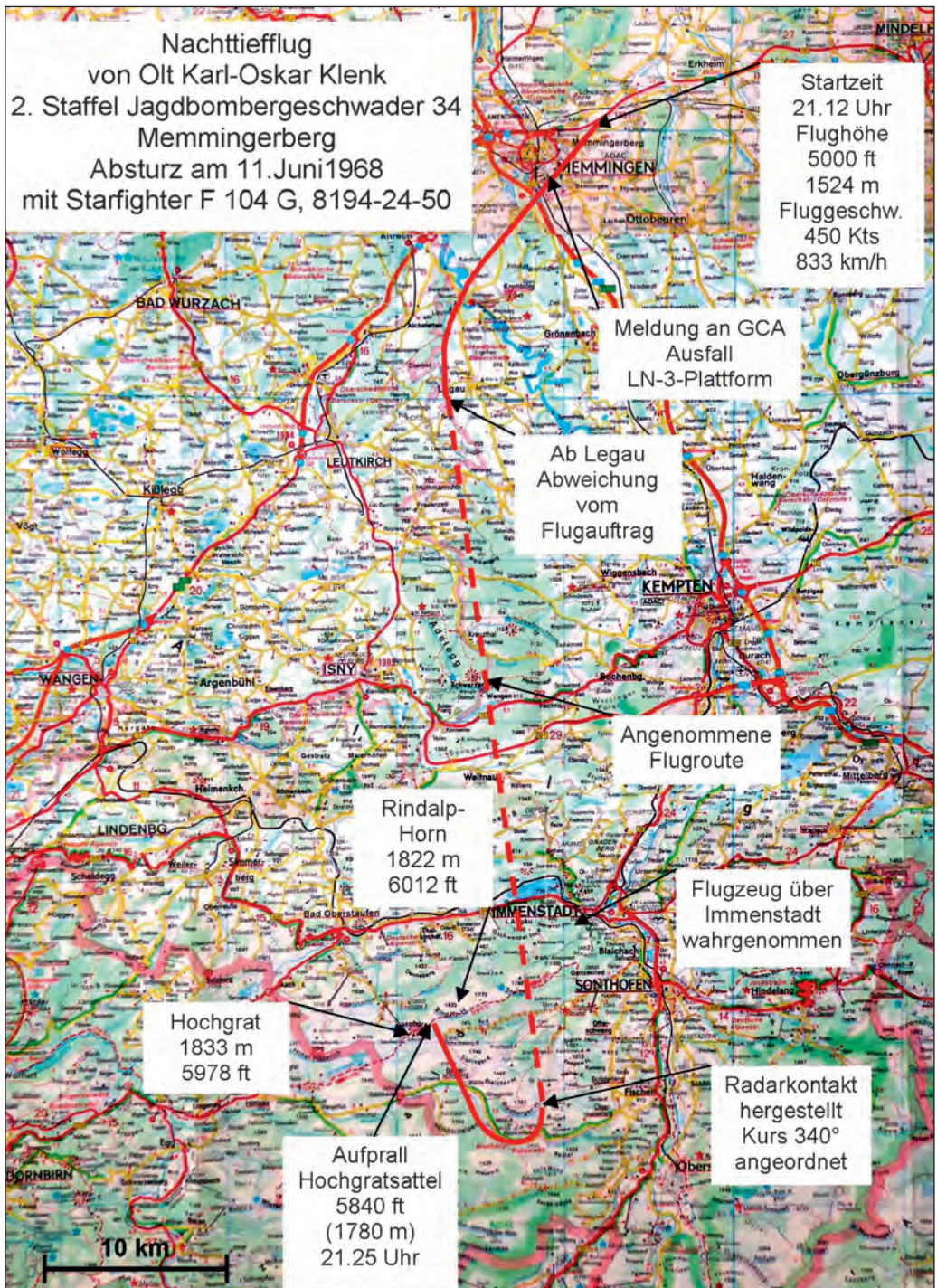
<sup>15</sup> Ebd.

<sup>16</sup> Ebd.

<sup>17</sup> Gemessen am 11. Juni 2018 mit barometrischem Höhenmesser.

<sup>18</sup> Vgl. dazu die Ausführungen in Fußnote 3.

<sup>19</sup> Ground Controlled Approach. Radargesteuertes, bodengeführtes Blindlandeverfahren.



Skizze der Flugroute von Karl-Oskar Klenk vom Fliegerhorst Memmingerberg bis zum Aufprall am Hochgratsattel.

Als Unfallfaktoren wurden in dem Bericht genannt: *Die Fehlfunktion in der LN-3-Anlage kurz nach dem Start führte zum Ausfall der Plattform und zum Abbruch des Flugauftrages. Der Flugzeugführer ließ sich durch einen technischen Fehler ablenken, wählte für den von ihm eingeschlagenen Flugweg keine andere Flughöhe als die, welche ihm als Sicherheitshöhe für den ursprünglich geplanten Tiefflug vorgeschrieben war, setzte darüber hinaus seinen Flug unter Instrumentenflugbedingungen fort und prallte gegen den Berg.*<sup>20</sup>

Wie auch bei anderen Unfällen wurde versucht, dem Piloten die Schuld zu geben oder zumindest eine Teilschuld zu unterstellen. Zusammen mit dem Ausfall der LN-3-Anlage meldete Klenk auch seine Position. Er erhielt aber zunächst keine Anweisungen zum Einfliegen in die Platzrunde auf seinem Heimatfliegerhorst. Nach den Angaben eines ehemaligen Starfighter-Piloten konnte die Plattform wieder justiert werden,

indem einige Flugminuten lang gleiche Geschwindigkeit, Höhe und Richtung eingehalten wurden.<sup>21</sup> Dies war vermutlich der Grund, warum Karl-Oskar Klenk den Kurs in Richtung Süden beibehielt und nicht nach Osten flog, wie es im Flugauftrag eigentlich vorgesehen war.

Es stellt sich auch die Frage, warum der Radarkontakt erst so spät hergestellt wurde und er nur die Anweisung erhielt, auf 340 Grad zu drehen. Nach Aussage von Starfighter-Piloten wurde damals nach dem Start das Bodenradar abgeschaltet und erst wieder beim Landeanflug in Betrieb genommen.<sup>22</sup> Deshalb dauerte es wohl auch so lange, bis das Flugzeug vom Radar erfasst wurde. Da befand es sich bereits im Raum von Immenstadt. Klenk erhielt keine Anweisung, die Flughöhe zu erhöhen. Dass er die Flughöhe 5000 ft (1524 m) beibehielt, wurde ihm schließlich zum Verhängnis. Nachdem er die Wolke durchstoßen hatte, erkannte er wohl, dass er auf eine Felswand



*Die Nagelfluhkette in den Allgäuer Alpen mit der Absturzstelle unterhalb der beiden Personen, die am Marterl stehen.*

<sup>20</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg. Bericht General-Flugsicherheit Nr. 16/68. Schwere Unfall mit F 104 G, Kategorie III.

<sup>21</sup> Telefongespräch am 5. Februar 2018 mit einem ehemaligen Starfighter-Piloten des Jagdbombergeschwaders 34.

<sup>22</sup> Telefongespräch am 5. Februar 2018 mit einem ehemaligen Starfighter-Piloten des Jagdbombergeschwaders 34.

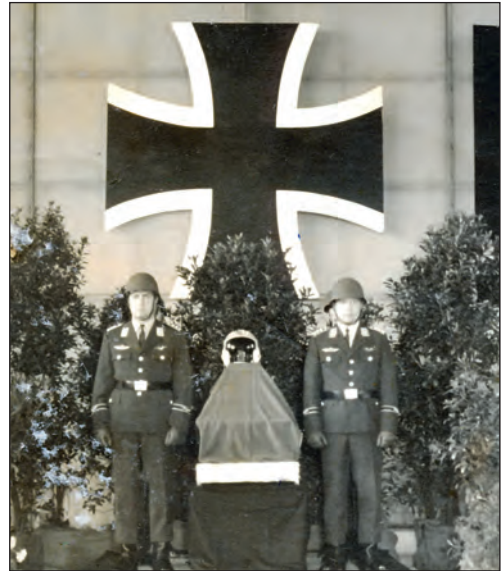
zuflog und versuchte vermutlich noch, genügend Höhe zu gewinnen, um darüber wegfliegen zu können. Es gelang ihm aber leider nicht mehr.

In einem Pressebericht wird erwähnt, dass nach Expertenmeinung ein Hochziehen in letzter Not mehr als fragwürdig gewesen wäre.<sup>23</sup> Es sind Fälle bekannt, bei denen es bei einem steilen Anstieg zu einem Strömungsabriss kam und das Triebwerk ausfiel. Die Alternative hätte nur sein können, den Schleudersitz zu betätigen. Bei den Navigationschwierigkeiten durch den Ausfall des für die damaligen, analogen Zeiten hochmodernen LN-3-Gerätes hätte er auch früher mit dem Schleudersitz aussteigen können. Er tat es wohl auch deshalb nicht, um zu verhindern, dass beim Absturz der Maschine Menschen gefährdet werden. Am 10. Juli 1984 wurden beim Absturz eines Starfighters in der Nähe von Groß Sterneberg in Niedersachsen nach einem Triebwerksausfall zwei Bewohner eines Hauses getötet. Der Pilot hatte sich zuvor über den Schleudersitz gerettet.<sup>24</sup>

## Abschied und Gedenken

Mit militärischen Ehren nahm das Geschwader am 14. Juni 1968 auf dem Fliegerhorst in Memmingerberg Abschied von Karl-Oskar Klenk. *Das Geschwader trauert, einen Kameraden verloren zu haben. Wir haben Oberleutnant Klenk verloren, aber wir werden ihn nicht vergessen*, führte der Kommodore des Jabo 34 bei der Trauerfeier aus.<sup>25</sup> Am Tag darauf wurde er im Familiengrab auf dem Friedhof in Sulzbach an der Murr beigesetzt. Auf dem Grabstein wurde neben Namen und Lebensdaten noch die Berufsbezeichnung „Oberleutnant der Luftwaffe“ eingraviert. Karl-Oskar Klenk hatte insgesamt 596 Flugstunden bei der Luftwaffe geleistet, davon 317 Stunden auf der F-104. Es war die 83. Maschine, die abgestürzt ist, dabei kam er als 43. Starfighter-Pilot ums Leben.<sup>26</sup>

Am 12. Juni 1969 errichteten Geschwaderkameraden an der Absturzstelle, 200 Meter östlich des Hochgrat-Gipfels, ein von einem im Geschwader als Fallschirmwart tätigen Kunsthandwerker gestaltetes Marterl. Es trägt die Inschrift: „KARL OS-



*Ehrenwache am Sarg von Karl-Oskar Klenk bei der militärischen Trauerfeier am 14. Juni 1968 auf dem Fliegerhorst Memmingerberg. Auf dem Sarg ist ein Fliegerhelm zu sehen.*



*Das von Flugkameraden am 12. Juni 1969 errichtete Marterl oberhalb der Absturzstelle.*

<sup>23</sup> Pressebericht vom 13. Juni 1969. Vgl. auch Fußnote 7.

<sup>24</sup> BKZ vom 11. Juli 1984.

<sup>25</sup> Ausführungen des Geschwaderkommodore Oberst Flade bei der militärischen Trauerfeier am 14. Juni 1968 auf dem Fliegerhorst Memmingerberg.

<sup>26</sup> Pressebericht vom 13. Juni 1969.



KAR KLENK. Oberleutnant 2./Jabo G 34 fand hier den Fliegetod. \*19.11.1943 †11.6.1968“.

Die Aufstellung des Marterls wurde vom Landschaftsschutzamt genehmigt. Das Gedenkkreuz steht etwa 20 Meter oberhalb der Absturzstelle.<sup>27</sup>

Im Ehrenmal der Bundeswehr am Bendlerblock in Berlin liegt ein bronzenes Gedenkbuch mit den Namen der im Dienst ums Leben gekommenen Bundeswehrangehörigen – nach dem Todesjahr in alphabetischer Reihenfolge geordnet – auf. Auf der Seite des Jahres 1968 ist auch Karl-Oskar Klenk genannt. Er wird nie vergessen werden.

## Gedenkfeiern zum 50. Todestag

Zu seinem 50. Todestag fand am Grab von Karl-Oskar Klenk am Samstag, 9. Juni 2018, auf dem Sulzbacher Friedhof eine würdige Gedenkfeier mit

seinen Geschwistern Ruth, Annelore, Helga und Ursula sowie weiteren Familienangehörigen, Freunden, Bekannten, Klassen- und Jahrgangskameraden statt. Aus den USA war seine Frau Ruth mit Familie und Kindern angereist. Seine Tochter Katie, die ihren Vater nicht mehr kennenlernen durfte, war zum ersten Mal an seinem Grab.

Nach der Begrüßung und einer kurzen Schilderung des Unfalls durch den Autor dieses Beitrags als Vertreter des Volksbunds Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. wies Staatssekretär Wilfried Klenk (MdL) darauf hin, dass Karl-Oskar Klenk als Pilot der Bundeswehr sein Leben für unsere Freiheit eingesetzt und bei einem tragischen Unfall verloren hat. Damals wie heute sei die Bundeswehr ein Garant für unsere Freiheit und unsere Sicherheit. Baden-Württemberg stehe dabei fest an der Seite unserer Streitkräfte und ihrer Verbündeten. Die stellvertretende Bürgermeiste-



Gedenkbuch am Ehrenmal der Bundeswehr am Bendlerblock in Berlin mit dem Namen von Karl-Oskar Klenk.

<sup>27</sup> Die genauen Koordinaten lauten: 10° 04,826' O/E und 47° 29,768' N; UTM 32T 581376E 5260865N.



*Das feierliche Gedenken an Karl-Oskar Klenk am 6. Juni 2018 auf dem Friedhof in Sulzbach an der Murr.*

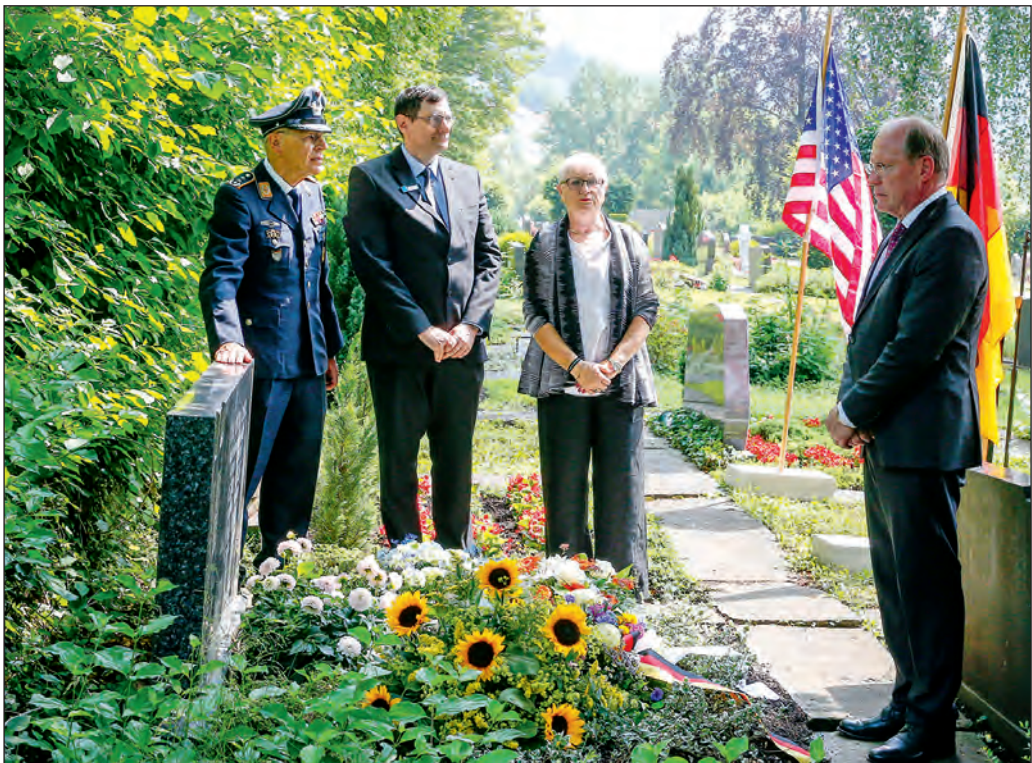


*Witwe Ruth und Tochter Katie am Grab von Karl-Oskar Klenk.*

rin von Sulzbach an der Murr, Edelgard Löffler, griff die vom Autor vorgetragene Anregung, eine ehrende Erinnerungsstätte für Karl-Oskar Klenk zu errichten, auf und sagte dies zu. Für die Klassenkameraden sprach Professor Dr. Wulf Seeling. Er erinnerte unter anderem daran, wie er, Jürgen Gräning und Klenk, den sie liebevoll „Osse“ nannten, auf der Zugfahrt von Sulzbach nach Backnang zum Gymnasium immer Skat spielten. Pfarrer im Ruhestand Arnold Bodmer sprach ein geistliches Wort und spendete den Segen. Er war als junger Vikar bei der Beerdigung vor 50 Jahren dabei und war tief beeindruckt, als die Witwe am Grab niederkniete. Musikalisch umrahmt wurde die Gedenkfeier vom Musikverein Sulzbach unter der Leitung des Vorsitzenden Michael Buchwald.

Während von der Gemeinde, vom Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. und von den Sulzbacher Schul- und Klassenkameraden Blumengebilde niedergelegt wurden, erklang das Lied „Ich hat einen Kameraden...“. Nachdem der Ehemann von Klenks Tochter die amerikanische Hymne gesungen hatte, wurde zum Abschluss die deutsche Nationalhymne intoniert.<sup>28</sup>

Auch auf dem Hochgrat fand am fünfzigsten Todestag, dem 11. Juni 2018, eine ergreifende und bewegende Gedenkfeier in der Nähe des Absturzorts statt. Dabei waren neben der Familie auch ehemalige Starfighter-Piloten anwesend, die ihn noch persönlich kannten. Die Lokalpresse berichtete darüber unter der Überschrift: *Starfighter-Absturz bedrückt Angehörige noch heute.*<sup>29</sup>



*Stilles Gedenken am Grab von Karl-Oskar Klenk (v. r. n. l.): Staatssekretär Wilfried Klenk MdL, stellvertretende Bürgermeisterin von Sulzbach an der Murr Edelgard Löffler, Bezirksgeschäftsführer des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. Thomas Faul und Oberst der Reserve Dr. Roland Idler.*

<sup>28</sup> BKZ vom 11. Juni 2018.

<sup>29</sup> Allgäuer Zeitung vom 12. Juni 2018.