

# Die Geschichte der Interflug

vom Anfang bis zum Ende der anderen Deutschen Airline



Ilyushin IL-14 vor der Umbenennung: in der DDR flogen die Maschinen anfangs noch als „Deutsche Lufthansa“.

Foto: Archiv

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wurde Deutschland unter den vier Alliierten Mächten aufgeteilt. Als im Herbst 1949 die beiden deutschen Staaten „Bundesrepublik Deutschland“ und „Deutsche Demokratische Republik“ gegründet wurden, wirkte sich diese Zweiteilung auch auf den Luftverkehr aus. Fortan gab es auch ein zweigeteiltes Luftverkehrssystem in Deutschland, das nebeneinander bis zur Wiedervereinigung bestand.

1954 entstand in der DDR eine zweite Deutsche Lufthansa. Das sozialistische Luftverkehrsunternehmen stand anfangs vor einem großen Problem: durch den Weltkrieg waren die zivilen luftfahrttechnischen Anlagen weitgehend zerstört bzw. für einen modernen Luftverkehr ungeeignet. Neue Abfertigungsterminals, Werkstätten aber auch das staatseigene Flugsicherungssystem mussten erst neu gebaut und errichtet werden. Dabei konnte die DDR auf die Hilfe der sozialistischen Bruderländer zählen: die Sowjetunion und die Tschechei unterstützten mit Knowhow und auch Luftfahrzeugen, sodass im August 1956 beispielsweise erste Landwirtschaftsflüge aufgenommen werden konnten.

In der Zivilluftfahrt der DDR erfolgte am 10. September 1958 eine Umbenennung: aufgrund zu hoher Verwechslungsgefahr und eines parteipolitischen Abgrenzungswunsches wurde aus der Deutschen Lufthansa der DDR die Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr – kurz INTERFLUG. Während in der Bundesrepublik eine Ge-

waltenteilung in der Luftfahrt Einzug hielt – staatliche Flugsicherung gegenüber privatwirtschaftlicher Flughafensbetreiber und privatwirtschaftliche Liniengesellschaften – bekam die staatliche Interflug der DDR die Gesamtverantwortung für alle drei Zuständigkeiten übertragen. Die auf dem sozialistischen Staatsgebiet vorhandenen Flugplätze wurden ab 1955 wieder aufgebaut. Dabei bekam der Flughafen Schönefeld eine Sonderrolle: im zweiten Weltkrieg noch ein unbedeutender Werksflugplatz der sowjetischen Streitkräfte wurde Schönefeld offiziell an die DDR übergeben und umgebaut. Ab 1961 entsprach Schönefeld den Anforderungen der ICAO und stieg damit in die Klasse der internationalen Airports auf. Die DDR hatte mit Schönefeld nun einen Vorzeigeflughafen, der in den folgenden Jahren nach dem Umbau bis zu 18 Millionen Passagiere abfertigte und darüber hinaus auch Regierungsflughafen der DDR-Führung war.

Parallel zum Ausbau der Flughafenstrukturen verlief der Aufbau eines zivilen Flugsicherungssystems. Hierbei war die DDR auf die Hilfe der Sowjetunion angewiesen, deren Fachleute zwischen 1955 und 1956 die Errichtung von flugsicherungstechnischen Anlagen voranbrachten. Bereits 1968 entsprach der Flugsicherungsbediensts der DDR in vollem Umfang den internationalen Normen und wurde sodann als eigenständiger Dienst der Interflug unterstellt. Daraus ergab sich dann auch, dass in Schönefeld sowohl in den Cockpits als auch in den ansässigen Werten und auch im Tower ausschließlich

Interflug-Mitarbeiter ihren Dienst taten. Bereits sechs Jahre nach der Staatsgründung machte sich jedoch ein Problem in der Luftfahrt der DDR bemerkbar: Luftfahrzeuge, die nach der Teilung Deutschlands in Staatsbesitz übergegangen waren und fortan gewartet werden mussten, konnten immer seltener repariert werden. Da der Ersatzteilnachschub unterbrochen war, entschied die politische Führung der DDR, Flugzeuge in Eigenregie zu bauen. Im Mai 1955 wurde daraufhin im Flugzeugwerk Dresden damit begonnen, den sowjetischen Typ Ilyushin IL-14 mit Sitzplätzen für bis zu 26 Fluggäste in Lizenz zu bauen. Bis April 1958 wurden 45 Maschinen hergestellt, die zum vorgegebenen sozialistischen Einheitspreis von 330 000 Mark u.a. in die Volksrepubliken Vietnam, Polen, Ungarn und Rumänien verkauft wurden. Zum Vergleich: die „Brudermaschine“ Douglas DC-3 kostete zu der Zeit über 24 Millionen DMark. Aufgrund sich notwendigerweise ergebender Unwirtschaftlichkeit und auch wegen des permanenten Rohstoffmangels wurde der Flugzeugbau der DDR 1961 ganz aufgegeben. Die Interflug setzte fortan ausschließlich Luftfahrzeuge der UdSSR ein.

Ab 1955 betrieb die Interflug auf ihren Inlandstrecken die Muster IL-14 und AN-2. Da der Luftverkehr in der DDR zunahm und immer mehr Passagiere zu befördern waren, reichten die beiden Flugzeugtypen mit ihrer begrenzten Sitzplatzzahl und der verhältnismäßig geringen Höchstgeschwindigkeiten nicht mehr aus. In den 1960er Jahren wurden die Flugzeuge AN-2 schrittweise durch AN-24 ersetzt und für die IL-14 wurde nach und nach die IL-18 in Dienst gestellt.

Die Interflug der DDR baute in dieser Zeit auch ihr internationales Verkehrsnetz aus. Schon 1969 gab es zur Leipziger Messe eine Direktverbindung zwischen der Messestadt und den Städten Wien und Kopenhagen im nichtsozialistischen Ausland. Bei den ausländischen Flugverbindungen setzte die Interflug erstmals die Tupolew 134 ein. Dieser Flugzeugtyp war ein Novum und sicherte der Interflug im Ausland zudem Wettbewerbschancen, denn die ausländische Konkurrenz betrieb auf ihren Verkehrsstrecken bereits seit längerer Zeit ausschließlich wirtschaftlichere Düsenmaschinen.