

Die Geschichte der Interflug

vom Anfang bis zum Ende der anderen Deutschen Airline - TEIL 2



TU-134A in Schönefeld vor dem Regierungsterminal: Die Interflug setzte die Tupolew ab April 1969 vorwiegend auf ausländischen Strecken ein. Foto: Dietrich Eggert

Das Jahr 1969 läutete bei der Interflug das Düsenzeitalter ein. Mit der TU-134 auf den Strecken zwischen Leipzig und Wien und Leipzig und Kopenhagen trat die DDR somit in direkten Wettbewerb mit dem sozialistischen Ausland, das damals schon länger auf Strahltriebwerke statt Propeller setzte. Im April desselben Jahres kamen weitere Verbindungen mit der TU-134 nach Beirut, Zagreb, Belgrad und Moskau hinzu.

Das Inlandsflugnetz der Interflug entsprach in den 60er Jahren immer noch weitgehend dem Streckenverkehrsnetz der Deutschen Lufthansa vor dem Zweiten Weltkrieg. Dieses Streckensystem wies eine Besonderheit auf: es gab ausschließlich Nord-Süd-Verbindungen. So konnten Fluggäste direkt von Sachsen an die Ostsee und von der Küste hinunter ins Erzgebirge reisen - in Ost-West-Richtung existierte lange Zeit jedoch nur eine einzige Flugverbindung: zwischen Dresden und Erfurt. Weitere internationale Inlandsflughäfen existierten in Leipzig und Dresden, während Leipzig/Moskau, Rostock-Stralsund (Barth) und Seebad Heringsdorf reine Inlandsflughäfen waren. Auch war die Nutzung dieser Flughäfen saisonal verschieden: während es von Dresden/Klotzsche beispielsweise eine ganzjährige Verbindung nach Berlin-Schönefeld gab, waren die Flughäfen an der Küste als Urlaubsreiseziele fast ausschließlich nur im Sommer aktiv.

Die Interflug war auch auf dem Gebiet des Charterflugverkehrs aktiv. Das Pas-

sagieraufkommen stieg stetig von 2.660 Reisenden im Jahr 1956 auf über 174.000 im Jahr 1968 an. Dies war fast ein Viertel der Gesamtpassagierzahl, die die Interflug 1968 in ihren Flugzeugen beförderte (719.000 Passagiere). Den größten Anteil bei den Charterflügen stellten die Urlaubsreisenden dar, die auch immer öfter weiter entfernte Ziele buchten. So führte die Interflug bisweilen Charterflüge bis an das Schwarze Meer durch, flog aber auch in die nichtsozialistischen Staaten wie Griechenland, Zypern, Jemen, Indonesien und auch Indien.

Neben den öffentlichen Flügen für zahlende Passagiere war die Interflug auch der einzige Fluganbieter für staatliche VIP-Flüge. Zu solchen Flügen zählten vor allem die Reisen der Regierungsangehörigen. Weit weniger bekannt ist, dass die Interflug für solche Reisen ein eigenes Kontingent an Maschinen vorhalten musste. Diese Flugzeuge standen unter dem Kommando des Transport-Geschwaders 44 der Luftstreitkräfte der Nationalen Volksarmee in Marxwalde, dem heutigen „Neu-Hardenberg“ östlich von Berlin. Während die Interflug bei diesen Maschinen für Wartung, Instandhaltung und Abfertigung zuständig war, führte das TG-44 die Flüge eigenverantwortlich durch. Zu Irritationen führte meist, dass das TG-44 besondere Flugzeugtypen einsetzte, die im normalen Streckennetz der Interflug nicht flogen: neben der IL-14, IL-18 und IL-62 wurden auch die Tupolews TU-124 bzw. TU-154 geflogen. Da bei einer ausschließlich militärischen Nutzung und

ebensolcher Kennzeichnung und Registrierung mit Problemen bei der Gewährung von Überflug- und Landerechten zu rechnen war, war es von Anfang an üblich, einen Teil der Flugzeuge mit der Interflug-Lackierung und zivilen Kennzeichen zu versehen.

Ein weiterer „Betreiber“ von interfluggeführten Maschinen war das Ministerium für Staatssicherheit, kurz MfS. Die im Alltagsjargon „Mielke-Air“ genannte Sonderreinheit betrieb anfangs eine AN-24 und nutzte später zwei TU-134A (Kennungen DDR-SDH und DDR-SDI). Bei der AN-24 handelte es sich um die Version AN-24W, eine Weiterentwicklung des damaligen Musters. Die Maschinen der MfS waren ebenso wie die regulären Passagierflugzeuge der Interflug in den Farben der Airline lackiert, unterschieden sich jedoch geringfügig in der Bauform: so hatten die AN-24W unten am Heck eine doppelte Finne, ähnlich der AN-26. Als das MfS später auf TU-134A umstieg, wurden auch hier bauliche Unterschiede erkennbar. Das MfS betrieb Maschinen in der Salonausführung der TU-134A, jedoch am Heck mit einer weiteren Tür und integrierter Gangway. Das MfS setzte seine Maschinen hauptsächlich für die Rückführung im Ausland straffällig gewordener DDR-Bürger ein.

Impressum

roger
luftfahrtmagazin

Herausgeber:
Aeromedia Verlag KG
Potsdamer Platz 11
10785 Berlin
Tel.: (0180) 55 00 737 (14ct/Min. im Festnetz)
Fax: (030) 2589 4100
E-mail: redaktion@rogermagazin.de
Internet: www.rogermagazin.de

13. Jahrgang · erscheint monatlich

Chefredakteur /
Verlagsleitung Jens Rosenow (V.i.S.d.P.)

Freie Mitarbeiter Bernd Clemens, Werner Latten, Ilka Ludwig, Martin B. Hausmann, Rudi Hackel

Bankverbindung: Aeromedia Verlag KG
Deutsche Bank
Kto. 6097 737 00
BLZ: 100 700 24

Anzeigen: Tel.: (030) 325 95 887
Fax: (030) 325 95 886
anzeigen@rogermagazin.de

Druck: Königsdruck, Berlin