

Die Geschichte der Interflug

vom Anfang bis zum Ende der anderen Deutschen Airline - TEIL 3

Mit der Einführung des Musters IL-14 im regulären Passagierflugbetrieb begann das Zeitalter der Stewardessen bei der Interflug und damit erfuhr das Männerkollegium an Bord weiblichen Zugang. Aufgrund der Größe dieses Flugzeugtyps und seiner Platzanzahl sowie Reichweite war es zunächst jeweils eine Stewardess, die ihren Dienst an Bord antrat. Bei den später in Dienst gestellten Flugzeugtypen IL-18 und TU-134 gehörten drei Mitarbeiterinnen, bei der IL-62 vier zum Bordstammpersonal.

Wer als Flugbegleiterin zur Interflug wollte, musste eine abgeschlossene Berufsausbildung vorweisen. Damals wie heute ist der Borddienst einer Stewardess lediglich als Tätigkeit einzustufen – und nicht als Beruf. So brachte jede IF-Bordmitarbeiterin einen regulären Beruf mit, in den sie hätte jederzeit zurückwechseln können, für den Fall, sie hätte irgendwann ihre medizinische Flugtauglichkeit verloren.

Noch heute kann sich Heidi Wienert (60) genau daran erinnern, wie sie damals mit 19 Jahren aus Magdeburg in Berlin-Schönefeld am Bahnhof ankam und im Block A (heute: Berliner Flughafengesellschaft) zu ihrem Personalgespräch erschien und wie sie – neben einem ausführlichen Blick auf ihre schulischen Leistungen und ihre gesellschaftliche Aktivität in der FDJ einen Personalbogen ausfüllte, der ihre Verwandtschaftsverhältnisse bis hin zu Großonkeln und Großtanten und eventuellen Westkontakten abforschte.

Am 20. Oktober 1969 war es dann soweit: nach bestandenem Flugtauglichkeitstest begann ihre Ausbildung zur Interflug-Stewardess in den sogenannten H-Baracken (existieren noch heute, nördlich des Lufthansa-Simulatorzentrums): „Die Ausbildung war eine richtige Schule – mit Lehrern, Wandtafel und Landkarte. Es wurden verschiedene Fächer unterrichtet, in denen am Ende jeweils eine kleine Abschlussarbeit geschrieben wurde“, erinnert sich Frau Wienert heute. Passagierbetreuung, Medizinische Hilfe, Flugtechnik, Flugzeug-Typenkunde, Flugsicherheit, Verkehrsgeografie, Navigation und Streckenkunde sowie Fremdsprachenunterricht in Russisch, Englisch und Französisch waren die Fächer, die eine angehende Flugbegleiterin der Interflug zu lernen hatte. Ergänzt wurde dies durch den Lehrgang

Marxismus/Leninismus, der jedoch unisono bei allen Studien- und Berufsausbildungen in der DDR auf dem Stundenplan stand. Denn wer Stewardess war, der war nicht einfach nur Flugbegleiterin der Interflug – in den Augen der Staatslenker war eine Stewardess vorrangig Repräsentantin der DDR im gesamten Ausland.

Mit bestandener Abschlussprüfung im März 1970 wurde Frau Wienert der Flugstaffel TU-134 zugeteilt. Das bedeutete, wie auch bei der IL-18, verheißungsvollen Einsatz auf internationaler Mittel- und Langstrecke – weit über die Grenzen der DDR hinaus, bei 312 DDR-Mark Einstiegsgehalt. „Als wir bei der Abschlussveranstaltung namentlich aufgerufen wurden und mit dem jeweils zugewiesenen Flugzeugtyp unseren ganz persönlichen Start ins Fliegerleben vollzogen, fühlte ich mich, als hätte ich das große Los gezogen.“

Zu den weitesten Destinationen, die die Interflug mit ihrem Langstrecken-Muster IL-62 beispielsweise bediente, gehörte die Charter-Route nach Montevideo. Mit Zwischenlandungen in Las Palmas, Recife oder Rio de Janeiro dauerte der Flug für die Passagiere 12 Stunden und mehr, wobei die Crews in Las Palmas wechselten und die Flugbegleiterinnen diese Strecke jeweils in Teilabschnitten begleiteten.

Als Stewardess an Bord der Interflug Karriere zu machen, brauchte seine Zeit und mit zunehmender Dauer der IF-Zugehörigkeit stieg auch das Gehalt. Wer pünktlich und vorkommnisfrei seine Dienstaufgaben erfüllte und sich charakterlich eignete, konnte es schon nach wenigen Jahren von der „normalen“ Stewardess bis zur „Brigade-Stewardess“ schaffen – später „1. Stewardess“ genannt.

Die erste Stewardess an Bord einer Interflugmaschine teilte die Aufgaben ein und war darüber hinaus für die Bestellung und wirtschaftliche Verwendung der Bordverpflegung verantwortlich: die staatseigene MITROPA belieferte die Interflug mit vorbereiteten Platten und Getränken, die den Passagieren an Bord serviert wurden. Zu den Aufgaben der Stewardessen unter der Leitung ihrer „Ersten“ gehörte es zudem, vor Abflug Menge und Qualität der Verpflegung und der Getränken noch im Gebäude der MITROPA (heutiges Cargo-Gelände in Schönefeld) stichprobenartig zu prüfen und für den jeweiligen Flug entgegenzunehmen. „Gerade unser metallenes Interflug-Besteck war ein sehr

begehrtes Souvenir, wir wurden dazu angehalten, beim Abräumen bereits darauf zu achten, dass keiner der Passagiere diese Form von Mitbringsel unentdeckt von Bord mogelte. Denn was die erste Stewardess vor Abflug bei der MITROPA



TU mit Crew: Cptn. Schmidt mit seiner „Messe-Crew“ in Zürich-Kloten. Die IF-Stewardessen im „Präsent-20-Türkis“ – einem in den Siebzigern eher seltenen Uniformcolorit. Foto: privat

entgegennahm, musste sie nach Ende des Fluges dort auch wieder rückrechnen – Einweggeschirr und Einwegbesteck, wie es heute Gang und Gäbe ist, wurde bei der Interflug erst in den Achtziger Jahren üblich.“

Auch wenn Stewardessen denselben Ein- und Ausreisebestimmungen unterlagen wie jeder andere privilegierte Bürger mit Reiseerlaubnis, ergaben sich hin und wieder wahre Ausnahmesituationen, die auch Heidi Wienert genoss: „Das fliegende Personal liebte das Shopping im Ausland, hatte beim Heimflug manches Mitbringsel im Koffer und gelegentlich war dieses aus Holz. Auch ich brachte mir eines Tages einen Sekretär aus Karachi mit. Ich hatte mich mit zwei Mitarbeitern vom Interflug-Bodendienst verabredet, die mir nach der Landung die Kiste mit dem Sekretär per Gepäckwagen bis vor das Terminal fuhren.“ Für solche kollegialen Dienste waren kleine Gegenleistungen fällig, ein kleiner Tauschhandel auf dem Rollfeld. Weil die Flieger wiederholt Mö-

belstücke aus dem Ausland einfuhrten, bekam eine der Flugzeug-Abstellflächen vor dem Terminalgebäude in Schönefeld den Spitznamen „Holzplatz.“

Die Handhabung der Sicherheitsausrüstung gebot intensives Training und regelrechten körperlichen Einsatz. So zum Beispiel bei der Notrutsche in der TU-134. Im regelmäßig geprobt Fall des Falles musste die Stewardess die Notrutsche aus einem Fach in der Pantry-Wandverkleidung ziehen, sie ihrer Umhüllung entnehmen, am Boden nahe der geöffneten Bordtür einhaken, dann eine separate Sauerstoffflasche betätigen und so die Notrutsche für die Passagiere aufblasen. Eine nach heutigen Maßstäben absolut inakzeptable Notfalltechnologie.

1989 erfuhr die Interflug eine maßgebliche Flottenerneuerung. Nachdem der damalige Bayerische Ministerpräsident Franz-Josef Strauß seine Beziehungen spielen ließ, erhielt die Interflug plötzlich drei neue Airbus A310 (heute noch im Dienst der Flugbereitschaft als Regierunsmaschinen). Diese waren mit Zu-

satztanks ausgerüstet, die z.B. die Strecke von Berlin-Schönefeld nach Havanna ohne Auftanken ermöglichten.

Mit 41 Jahren erlebte Heidi Wienert, wie die Interflug im Strudel des wirtschaftlichen und politischen Umsturzes der DDR abgewickelt wurde und nicht nur für sie der berufliche Weg auf den Boden zurück führte. Zurück in die Kabine einer Airline hat Heidi Wienert zu ihrem Bedauern nicht mehr gefunden. Doch sie schaut mit großer Zufriedenheit - und mit einem reich gefüllten Schatzkästlein an Erfahrungen und Erlebnissen - auf ihre „himmlischen“ Zeiten bei der DDR-deutschen Airline zurück.

„Wäre ich Lehrerin geworden, wäre ich etwas sehr Normales im DDR-Alltag gewesen und Teil der grauen Masse. Als Stewardess hingegen wurde ich nicht nur von der Außergewöhnlichkeit meines Jobs her als etwas anderes angesehen, sondern war zuweilen auch in meiner Selbstwahrnehmung ein wenig abgehoben. Ich hatte (m) einen Arbeitsplatz immer über den Wolken - stets nah der Sonne. Die Faszination des Fliegens spüre ich noch immer und schaue



Stewardess in Wien-Schwechat: Das blaue Minikleid der Interflug löste 1975 erstmals das klassische, zweiteilige Uniform-Kostüm ab. Foto: privat

mit Vergnügen - jetzt und heute nur noch Fluggast - meinen jungen Kolleginnen bei ihrer Arbeit am Trolley zu.

Und was sich zudem mit gleicher Unvergänglichkeit hält, ist das Familiengefühl der ehemaligen Interflieger, dessen Beständigkeit sich bis ins Private fortsetzte und die Männer mit ihren „Mädels“ bis ins hohe Alter jederzeit und gern von dahingegangenen Fliegerzeiten träumen lässt...“ IL