INTERFLUG

Die Fluglinie der DDR

Sebastian Schmitz

Gestaltung: Simon De Rudder

Motor Muzeum

Einbandgestaltung: Frank Zähringer unter Verwendung eines Bildes von Ralf Manteufel.

Bildnachweis: Soweit nicht anders vermerkt, stammen die Bilder vom Autor bzw. aus dessen Archiv.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-04389-3

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

Die englische Originalausgabe erschien 2020 bei Astral Horizon Press.

Sie finden uns im Internet unter:
www.motorbuch-verlag.de

1. Auflage 2021

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlags unzulässig und strafbar.

Innengestaltung: Simon De Rudder
Druck und Bindung: Conzella, 85609 Aschheim-Dornach
Printed in Germany

Inhalt

Vorwort 1	Interflug: eine Fluggesellschaft, die mich und mein Leben prägte	6
Vorwort 2	Interflug: Eine Einordnung aus Kuratoren-Sicht	8
Kapitel 1	Wie die Deutsche Lufthansa zur Interflug wurde	10
Kapitel 2	Die Iljuschin Il-14: Das erste Passagierflugzeug in der DDR	14
Kapitel 3	Die Antonow An-24 und Inlandsflüge in der DDR	20
Kapitel 4	Ein kleiner Ausflug mit der Eisenbahn	26
Kapitel 5	Die Baade 152: Ein Jet aus ostdeutscher Produktion	30
Kapitel 6	Die Iljuschin Il-18: Langstrecken-Turboprop	36
Kapitel 7	Die Tupolew Tu-134: Endlich ein Jet!	42
Kapitel 8	Die Iljuschin Il-62: Das Flaggschiff	54
Kapitel 9	Die Tupolew Tu-154 und warum die Interflug sie nie flog	64
Kapitel 10	Interflug-Farben als Tarnung: Die Flugzeuge von TG-44 und Stasi	68
Kapitel 11	Die Crews der Interflug: Eine privilegierte Truppe?	78
Kapitel 12	Episoden aus dem Flugbegleiterleben	84
Kapitel 13	Solidaritätsflüge und Chartereinsätze	96
Kapitel 14	Die erste deutsche Low-Cost-Airline	104
Kapitel 15	Interflug in Werbung und Populärkultur	108
Kapitel 16	Fünf in einem: Die Betriebe der Interflug	114
Kapitel 17	Interflug, Interhotel, Intershop	120
Kapitel 18	Die dunkelsten Tage der Interflug	124
Kapitel 19	Der Airbus A310: Das einzige Großraumflugzeug der Interflug	130
Kapitel 20	Die kurzlebige Dash 8 der Interflug	138
Kapitel 21	Als Passagier an Bord der Interflug	142
Kapitel 22	Unterwegs mit Interflug gleich nach dem Mauerfall	150
Kapitel 23	Das Ende	156
Kapitel 24	Die „Berline“ als kurzlebiger Interflug-Erbe	164
Kapitel 25	Flugzeuge der Interflug heute	170
Kapitel 26	Ein Dorf mit einer Iljuschin Il-62	178
	Bibliographie	187
	Interflug: eine Chronologie	188

Motor Buch Verlag

Interflug: Eine Fluggesellschaft, die mich und mein Leben prägte

Von Heinz-Dieter Kallbach, Interflug-Pilot 1961-1991

Als ich mit 20 Jahren als Copilot von der Nationalen Volksarmee zur damals noch unter dem Firmennamen „Deutsche Lufthansa“ operierenden Airline kam, der späteren Interflug, erfüllte es mich immer mit ganz besonderem Stolz, wenn ich in der Uniform dieser Airline an den eincheckenden Passagieren vorbei zum Flugzeug ging. Die ungeteilte Aufmerksamkeit der Fluggäste war einem gewiss. Ich hatte mich sehr schnell eingelebt in das noch kleine Kollektiv des fliegenden Personals. Mit dem Bau des in Dresden gefertigten ersten Passagier-Strahlflugzeuges, der Baade 152, deren Einsatz bei uns geplant war, sollte es mit der Entwicklung der Zivilluftfahrt in der DDR steil bergauf gehen. Das aber behagte nicht jedermann. Stattdessen endete das B-152-Programm bald, und die kleine stolze DDR-Fluggesellschaft musste ihren Namen ändern und wurde Interflug.

Die erhoffte Expansion blieb zunächst aus, aber das Personal, insbesondere das fliegende, für das man aufgrund der aufwendigen Ausbildung einen Vorlauf benötigt, war bereits vorhanden. Eine Reorganisation war nun zwingend erforderlich, das hieß, dass die fliegenden Mitarbeiter umgesetzt werden mussten. Ich hatte Glück und brauchte nicht in eine andere Tätigkeit wechseln, hatte aber begriffen, dass das Überleben und sich Weiterentwickeln der Fluggesellschaft sehr schwierig werden und einen harten Kampf erfordern würde. Und so machten wir täglich neue Erfahrungen.

Mit der von Bundeskanzler Adenauer und besonders von seinem Staatssekretär Hallstein erarbeiteten und beschlossenen sogenannten Hallsteindoktrin, die eine Zusammenarbeit von Drittstaaten mit der DDR als unfreundlichen Akt gegenüber der BRD werteten, hatte diese zumindest alle NATO-Staaten gewinnen können, der neuen Interflug Überflugrechte und auch die Nutzung internationaler Luftstraßen zu verweigern. Das erschwerte unsere fliegerischen Arbeiten enorm, was wir erstmals in aller Härte erfuhren, als wir die IL-14 an Ägypten verkauften und dorthin überführen mussten.

Wir Interflieger haben uns nicht entmutigen lassen und trotz aller Schikanen und Restriktionen unsere Ziele erreicht. Die DDR erlangte immer mehr internationale Anerkennung, die Hallsteindoktrin ließ sich nicht mehr aufrecht erhalten und auch die Interflug wurde zu einer anerkannten, mit modernem Fluggerät operierenden, renommierten Fluggesellschaft, in der ich auch an den stets steigenden Anforderungen gewachsen bin und mit der Aufgabe als Flottenchef und Chefpilot der Langstreckenflotte betraut war.

Nach dem politisch motivierten Ende der Interflug hatte ich wieder einmal Glück und erhielt ein Arbeitsangebot als Flugkapitän bei Germania. Nun hatte ich echte Vergleichsmöglichkeiten. Die Arbeits- und Lebensbedingungen für das fliegende Personal waren bei Interflug eindeutig besser. Der Faktor Mensch wurde groß geschrieben und so zeichnete sich der kollektive Zusammenhalt der Angestellten aus. Die Belegschaft fühlte sich aufgehoben wie in einer großen Familie. Das belegen auch die heute noch nach dreißig Jahren zahlreich besuchten Interflug-Treffen. Die Ausbildung des Personals war ausgezeichnet, was auch Lufthansa-Chef Ruhnau hervorhob.

Rückblickend verbleibt als Resümee, dass ich erfreut und stolz bin, dass ich 30 Jahre in einer Fluggesellschaft, wie die Interflug es war, fliegen durfte. Sie flog weltweit und war anerkannt, weil sie die besonders für die Luftfahrt schwerwiegenden internationalen Krisen souverän bewältigte, was auf den starken Leistungswillen des Interflug-Personals zurückzuführen war. Deswegen ist es mir ein Anliegen, dass die Geschichte und Leistungen der Interflug auch weiterhin lebendig gehalten und gewürdigt werden können, auch von jüngeren Menschen, die sie selbst gar nicht mehr erlebt haben. Es freut mich deswegen, dass Sebastian Schmitz in seinem Buch die Interflug rückblickend noch einmal aufleben lässt.

Bad Saarow,
im Frühjahr 2021

Interflug: Eine Einordnung aus Kuratoren-Sicht

Von Heiko Triesch
Leiter der Abteilung Luft- und Raumfahrt, Deutsches Technikmuseum Berlin

Eine Flugreise gehört in unserer heutigen Welt für viele Menschen zur Alltagserfahrung und der größte Teil der Deutschen dürfte schon einmal geflogen sein. Mitte der 1950er Jahre war das noch ganz anders. Wer in der Kabine oder im Cockpit arbeitete wurde beneidet, wer mit dem Flugzeug reisen konnte sowieso. Jedes Land, das etwas auf sich hielt und es sich leisten konnte, betrieb eine eigene nationale Fluglinie.

Solche Bestrebungen gab es in den 1950er Jahren auch in Deutschland, allerdings unter besonderen Rahmenbedingungen. Das von den Alliierten nach dem Krieg verhängte Verbot jeglicher Aktivitäten im Luftfahrtbereich hatte bis 1955 Bestand. Zudem gab es inzwischen zwei deutsche Staaten. Das führte wiederum zu einer doppelten Neugründung der traditionsreichen Lufthansa, in Ost und West. Umgehend stritten die beiden deutschen Staaten öffentlichkeitswirksam um den Namen. Im Gegensatz zur Staatsführung war der Geschäftsführung der Lufthansa im Osten klar, dass der Streit schon verloren war, bevor er richtig Fahrt aufnahm, da die Firmengründung im Westen früher erfolgte.

So war schon der Start für die staatliche Fluggesellschaft in der DDR schwierig, die den Namen Lufthansa 1963 endgültig aufgab und von da an nur noch als Interflug firmierte. Dabei war die Interflug nicht nur für die Abwicklung des Luftverkehrs, sondern für fast alles verantwortlich was mit der Fliegerei in der DDR zu tun hatte. Das betraf beispielsweise auch den Betrieb von Sprühflugzeugen für die Landwirtschaft, oder das Anfertigen von Luftbildern mit Fotoflugzeugen.

Die Rahmenbedingungen für die Fluggesellschaft waren in den folgenden Jahrzehnten nie einfach. Anfangs war die DDR international nicht anerkannt, außerdem war die Interflug nie Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO. Das erschwerte die Verhandlungen um Überflug- und Landerechte, insbesondere in Länder des nichtsozialistischen Auslands. Hinzu kamen Schwierigkeiten bei der Nachwuchsgewinnung und bei der Beschaffung von Fluggerät.

Aus Misstrauen des Staates gegenüber seinen Bürgern und aus Angst vor Republikflucht wurde bei jedem, der für die Interflug arbeiten wollte, das Privatleben umfassend durchleuchtet. Dabei war es egal ob es um eine Tätigkeit im Flugzeug oder am Boden ging. Selbst Kabinenpersonal, das für den Flugdienst zugelassen war, musste es sich vor Flügen ins westliche Ausland noch einmal gesonderten Sicherheitsüberprüfungen unterziehen. Jede Ablehnung dürfte dabei für viel Frust gesorgt haben, da man die Gründe dafür in der Regel nicht erfuhr.

Da die DDR den Flugzeugbau Anfang der 1960er Jahre aufgegeben hatte, konnte Fluggerät seitdem nur aus dem Ausland bezogen werden. Einziger Lieferant für Verkehrsflugzeuge in Osteuropa war die UdSSR. Diese verfügte über eine leistungsfähige Luftfahrtindustrie, deren Verkehrsflugzeuge zwar robuster, aber sonst in vielen Bereichen weniger leistungsfähig als westliche Konstruktionen waren. Vor allem der höhere Treibstoffverbrauch fiel dabei ins Gewicht, ganz besonders nach der Ölkrise Anfang der 1970 Jahre. Um so dringender war für die Interflug die Beschaffung von Devisen. Dies war auch ein Grund für eine heute fast vergessene Episode in der deutsch-deutschen Luftfahrtgeschichte, das Angebot von Urlaubsreisen für Westberliner von Schönefeld aus. Mitte der 1970er Jahre nutzten fast 450.000 Westberliner dieses Angebot der Interflug. Bis zum Ende der DDR ging diese Zahl kaum zurück.

Dass über Jahre tagtäglich viele Schwierigkeiten zu lösen waren führte bei der Belegschaft zu einem starken Gemeinschaftsgefühl, man war sich daher sicher, mit so gut wie jedem Problem fertig werden zu können. So gab es auch in der Wendezeit große Hoffnungen, dass man es schaffen würde, die eigene Firma zu retten. Die Hoffnung wich aber bald großer Enttäuschung als klar wurde, dass die Interflug nicht Teil der Lufthansa und auch nicht in die Selbstständigkeit entlassen würde.

Stattdessen kam es in der turbulenten Nachwendezeit zur Abwicklung. So hat die Airline das Land, in dem sie gegründet wurde, und als dessen Botschafter sie lange im Einsatz war am Ende nur um wenige Monate überdauert. Die über 8000 Mitarbeiter waren, wie so viele andere Menschen in der ehemaligen DDR, auf sich allein gestellt. Viele blieben der Luftfahrt treu, mussten aber häufig einen Statusverlust hinnehmen und oft von ganz unten neu anfangen.

Heute, rund 30 Jahre nach dem Ende der Interflug, sollte es gelingen vorurteilsfreier und objektiver auf ein Stück ostdeutscher Geschichte zu blicken als dies vielleicht bisher geschehen ist. Missstände können dabei genauso klar benannt werden, wie man die Leistungen der Mitarbeiter anerkennen sollte, die oft unter wesentlich schwierigeren Bedingungen als Ihre Kollegen im Westen gearbeitet haben.

Aber nicht nur auf die Betriebsabläufe, sondern auch auf die Gestaltung von Flugzeugen, Kabineneinrichtungen und Uniformen lohnt sich der Blick mit einem größeren zeitlichen Abstand. Bemerkenswert ist dabei, dass das Design im Rückblick gar nicht angestaubt sondern vielmehr klassisch schlicht, hochwertig und zeitlos wirkt. Davon kann sich jeder auf den folgenden Seiten selbst überzeugen, ich hatte dabei viel Spaß und den wünsche ich auch jedem Leser und jeder Leserin.

Berlin,
im Frühjahr 2021

Wie die Deutsche Lufthansa zur Interflug wurde

Motor buch Verlag

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs und bis zum 1. April 1955 war deutschen Airlines das Durchführen von Flügen aller Art durch das Potsdamer Abkommen verboten. Ausländische Fluggesellschaften durften Deutschland jedoch anfliegen. Das Ziel der Siegermächte war die dauerhafte Entmilitarisierung Deutschlands. Erst ein Jahrzehnt nach Ende des Krieges durften auch deutsche Fluggesellschaften wieder Passagier- und Frachtflüge durchführen.

In den Jahren vor dem Krieg war die Deutsche Lufthansa stets die dominierende, wenn auch nicht einzige, Fluggesellschaft Deutschlands. 1926 gegründet, wuchs ihr Streckennetz in wenigen Jahren enorm und umfasste neben fast allen größeren deutschen Städten zahlreiche Destinationen in Europa und Übersee. Mit Fortschreiten des Krieges kam der zivile Luftverkehr weitgehend zum Erliegen. Der letzte Linienflug der "alten" Lufthansa startete am 21. April 1945, nur wenige Tage vor der Kapitulation Deutschlands. 1951 wurden die verbliebenen Vermögenswerte der Lufthansa liquidiert, und die Geschichte des Unternehmens fand ein vorläufiges Ende. Während es den Namen und die Marke Lufthansa also schon seit 1926 gab, waren die Lufthansa vor dem Krieg und die zunächst zwei Lufthansas, die 1955 ihren Betrieb aufnehmen würden, unterschiedliche Unternehmen. Auch wenn deutschen Airlines das Fliegen zunächst verwehrt blieb, so wollte man doch vorbereitet sein auf den Tag X, an dem zivile Passagierflüge wieder erlaubt sein würden. Und so begannen Anfang der Fünfziger Jahre sowohl in West- als auch Ostdeutschland zunächst vorsichtige Vorbereitungen auf genau diesen Zeitpunkt. In Westdeutschland wurde 1953 eine Gesellschaft namens LUFTAG (Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf) gegründet, vier Lockheed L-1049G Super Constellation und vier Convair 340 bestellt und alle Vorbereitungen für die Wiederaufnahme des Flugbetriebs getroffen: die ersten Piloten und Flugbegleiter wurden ausgebildet, und (der Zeitpunkt sollte später noch sehr bedeutsam werden) im September 1954 erwarb und registrierte die LUFTAG die Markenrechte der Lufthansa. Bereits vor der Auslieferung der Super Constellations ging die neue Airline im April 1955 mit den vier Convair 340 Propellermaschinen wieder in die Lüfte. Auf der anderen Seite der innerdeutschen Grenze begannen die Vorbereitungen für eine Wiederaufnahme ziviler Passagierflüge etwas später. Die erste Iljuschin Il-14 wurde am 30. Juli 1955 auf dem Berliner Flughafen Schönefeld feierlich übergeben. Vielleicht weil die Verantwortlichen einfach daran gewöhnt waren, dass "Deutsche Lufthansa" der Name der deutschen Fluggesellschaft aus der Vorkriegszeit war, wählten sie diesen Namen auch für die ostdeutsche

Fluggesellschaft im Aufbau. Am 16. September hob der erste offizielle Flug der Il-14 DDR-ABA in Schönefeld ab. Eine Regierungsdelegation, der auch Walter Ulbricht angehörte, flog nach Moskau, um den Staatsvertrag zwischen der DDR und der Sowjetunion zu unterzeichnen. Auf diesem Flug, wie auch in den ersten Monaten des Flugbetriebs der neuen Fluggesellschaft, waren lediglich die meisten Passagiere und die Flugbegleiter Deutsche. Die Cockpitbesatzungen wurden von der Sowjetunion "ausgeliehen", bis man selbst in der Lage war, eigene Piloten zu rekrutieren und auszubilden. Die Linienfliegerei in der DDR begann erst im Frühjahr 1956, mit Strecken von Berlin nach Warschau, gefolgt von gelegentlichen Flügen nach Leipzig während der wichtigen Messen im Frühjahr und Herbst dort, sowie Verbindungen nach Prag, Budapest, Sofia und Bukarest.

Im Januar 1956 reichte auch die ostdeutsche Fluggesellschaft einen Antrag auf Nutzung der "Deutsche Lufthansa" Markenrechte bei den Behörden ein. Man war damit aber, man muss es so sagen, einfach etwas spät dran und sich dieser nicht wirklich guten Ausgangslage durchaus bewusst. In der Zwischenzeit, eine gerichtliche Klärung schien wahrscheinlich, wollte man jedoch nicht klein beigeben und so gab es für einige Jahre zwei Fluggesellschaften, die unter dem Namen "Deutsche Lufthansa" operierten, jedoch außer dem Namen nichts miteinander zu tun hatten. Die Deutsche Lufthansa in Westdeutschland war logischerweise alles andere als glücklich über eine andere Fluggesellschaft, die unter dem Namen operierte, den sie als ihr Eigentum betrachtete. Die sehr angespannte politische Lage zwischen den beiden deutschen Staaten trug nicht gerade dazu bei, diese Situation einvernehmlich

Eine Iljuschin 14 der Deutschen Lufthansa parkt vor dem alten Terminal am Flughafen Schönefeld

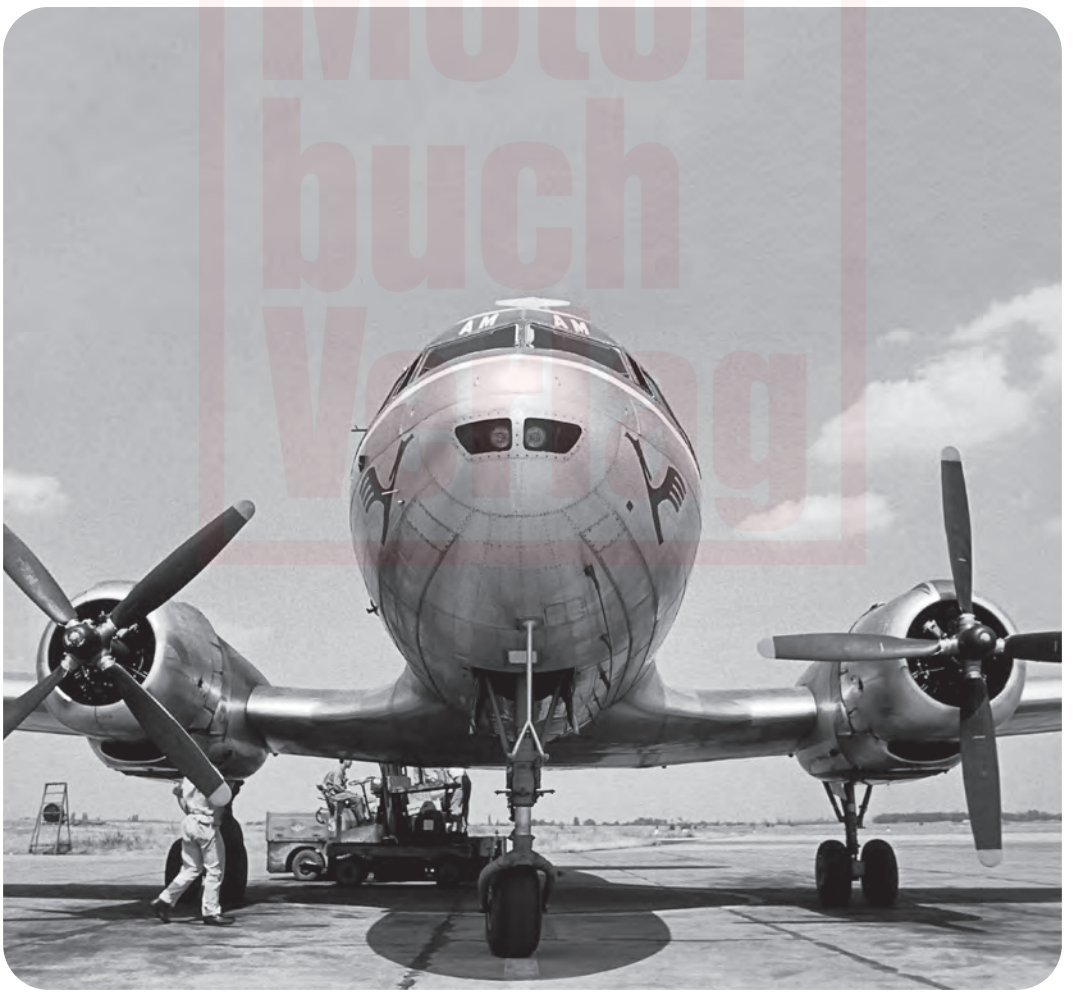
Seite 10: Zwei Mechaniker kümmern sich um die Turbine einer Iljuschin 14 Interflug Abteilung Werbung

Die Iljuschin18 flog nur recht kurz in den Diensten der Deutschen Lufthansa, ehe die Airline aufgelöst wurde und in der Interflug aufging
Interflug Abteilung Werbung

zu lösen. Die westdeutsche Lufthansa setzte sich mit Nachdruck dafür ein, ihrem ostdeutschen Pendant die Mitgliedschaft in internationalen Organisationen oder wichtige Verkehrs- und Überflugrechte zu verweigern. Die DDR-Regierung war sich der relativ aussichtslosen Lage bewusst, sollte es zu einem Prozess über die Namens- und Markenrechte kommen. Selbst ein DDR-Gericht hätte womöglich gar nicht anders als zugunsten der westdeutschen Lufthansa entscheiden können, so klar lagen die Dinge. Um einem Plan B parat zu haben, wurde im September 1958 eine zweite ostdeutsche Fluggesellschaft gegründet und offiziell als Interflug registriert. Diese war zunächst in erster Linie auf Charterflügen unterwegs, so zur Leipziger Messe, und existierte für einige Jahre parallel zur Deutschen Lufthansa (Ost). Als Airline wurde sie nicht wirklich benötigt, da sie ihre Flugzeuge ohnehin von der Deutschen Lufthansa auslieh und nur durch Aufkleber umdekorierte. Die eigentliche Bedeutung der Interflug lag darin, ein Vehikel für eine neue Fluggesellschaft bereit zu haben, das den Flugbetrieb von der Deutschen Lufthansa (Ost) jederzeit übernehmen konnte. Als die westdeutsche Deutsche Lufthansa eine Klage über die Namens- und Markenrechte beim Obersten Wirtschaftsgericht in Belgrad einreichte, akzeptierte die DDR-Regierung die Tatsache, dass sie in diesem Fall keine großen Chancen hatte, und erklärte sich bereit, ihre Deutsche Lufthansa zu liquidieren und unter dem Namen Interflug weiterzufliegen. Am 1. September 1963 war der Übergang abgeschlossen und die Interflug sollte, mitsamt der von der Deutschen Lufthansa DDR geerbten Flugzeuge, Infrastruktur und Personal für die nächsten Jahrzehnte zum Flagcarrier der DDR werden - und das durchaus erfolgreich.

Die Iljuschin Il-14: Das erste Passagierflugzeug in der DDR

Motor buch Verlag



Die Iljuschin Il-14 war das Flugzeug, mit dem die Geschichte der Interflug beziehungsweise zunächst der Deutschen Lufthansa begann. Sie war eine Weiterentwicklung der Il- 12, ein dringend benötigter Ersatz für die Douglas DC-3 und ihre in Lizenz gebaute sowjetische Version, die Lisunov Li-2. Während der Rumpf der Il-12 und -14 identisch waren, wies die Il-14 im Vergleich zur -12 mehrere Verbesserungen auf, so einen neu gestalteten Flügel und ein breiteres Leitwerk, das unter normalen Bedingungen und insbesondere bei einem Triebwerksausfall eine wesentlich bessere aerodynamische Leistung bot. Mit den sparsameren Schwezow ASh-82T-7-Triebwerken hatte die Il-14 nicht nur eine größere Reichweite als ihr Vorgängermodell, sie konnte auch deutlich mehr Nutzlast transportieren.

Der Erstflug der Il-14 hob am 1. Oktober 1950 ab und binnen weniger Jahre hatte sie ihren festen Platz im Liniendienst der Aeroflot erobert. Am 30. Juli 1955 landete die erste für die DDR bestimmte Il-14 auf dem Flughafen Schönefeld, die DDR-ABA (ein Kennzeichen, das für den ersten Airbus A310 der Interflug Jahrzehnte später wieder Verwendung finden würde). Im Cockpit befand sich eine sowjetische Besatzung unter dem Kommando von Kapitän Uwarow. Ein historisches Ereignis für die noch junge DDR! Eine eigene nationale Fluggesellschaft zu haben war sehr bedeutsam, sie war ein wichtiges Symbol der Souveränität und Unabhängigkeit für recht kleines und junges Land, das zu dieser Zeit stark auf der Suche nach internationaler Anerkennung war. Doch der Start der Deutschen Lufthansa Ost verlief holprig. Während die Ausbildung der Wartungsmannschaften, des übrigen Bodenpersonals und auch der Flugbegleiter gut vorankam, erwies es sich als die größte Herausforderung, deutsche Cockpitbesatzungen zu finden. Noch vor Ende 1955 kamen drei weitere Il-14 zur Auslieferung. Mit den eigenen Flugzeugen war die neue Fluggesellschaft zumindest theoretisch flugbereit, aber es haperte neben anderen Dingen vor allem an eigenen Piloten. Der ursprüngliche Plan war, Besatzungen selbständig ausbilden, ein Vorhaben, das sich zumindest kurzfristig als zu ehrgeizig erwies. Eine richtige Flugschule, die zivile Verkehrspiloten ausbilden könnte, gab es in der DDR nicht, und der Aufbau einer solchen Schule würde einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Dinge zogen sich in die Länge und die DDR-Führung war nicht glücklich. Sie wollte ihre neue Fluggesellschaft in der Luft und nicht am Boden sehen, im Idealfall unabhängig von sowjetischem Fachwissen. Aber zunächst ging es nicht ohne die Hilfe der Sowjets und so wurden die ersten Cockpitcrews zur Ausbildung ins russische

Uljanowsk geschickt, um möglichst bald "eigene" Piloten zu haben. Bis es soweit war, saßen sowjetische Piloten in den Cockpits der Deutschen Lufthansa der DDR. Die Rekrutierung und Ausbildung von Flugbegleiterinnen gestaltete sich sehr viel einfacher. Bereits auf den allerersten Flügen waren deutsche Flugbegleiterinnen an Bord. Der erste offizielle Flug der Deutschen Lufthansa (Ost) mit der Il-14 DDR-ABA startete am 16. September 1955 in Berlin-Schönefeld und brachte eine Regierungsdelegation nach Moskau, um den Staatsvertrag zwischen der DDR und der Sowjetunion zu unterzeichnen, der der DDR faktisch volle Souveränität verlieh. Die erste Linienverbindung der Deutschen Lufthansa wurde erst im Februar 1956 aufgenommen und führte von Berlin nach Warschau, mit zunächst zwei Flügen pro Woche. Einige Wochen später folgten die ersten Charterflüge von Berlin aus zur Frühjahrsmesse in Leipzig.

Im Mai 1956 kamen neue Strecken nach Prag, Budapest, Sofia und Bukarest hinzu, eine recht ehrgeizige Expansion für die junge Airline. Die Cockpit-Besatzungen bestand nach wie vor größtenteils aus Russen. Der erste Il-14-Flug der Deutschen Lufthansa, der unter dem Kommando eines deutschen Kapitäns durchgeführt wurde, fand erst im März 1957 auf der Strecke Berlin-Vilnius-Moskau statt. Aber nach und nach wurden immer mehr deutsche Cockpitbesatzungen lizenziert und gingen auf Strecke. Die Fluggesellschaft wurde operationell unabhängig, etwas worauf sowohl das Management als auch die DDR-Regierung großen Wert legten.

Im Jahr 1956 änderten die in der DDR registrierten Flugzeuge ihr provisorisch benutztes Länderkennzeichen von DDR- auf DM-, gefolgt von drei Buchstaben oder vier Ziffern. Genau genommen wurde Westdeutschland von der International Telecommunication Union (ITU) die Präfixe DA bis DL zugeteilt, der DDR DM bis DP. Nur entschloss sich die Bundesrepublik, den Bindestrich anders zu setzen, so hatte ein westdeutsches Verkehrsflugzeug das Kennzeichen D-ACAD (eine Convair 340 der Lufthansa), die in Ostdeutschland trugen z.B. das Kennzeichen DM-ABA. Das System war

Eine Il-14 im Landeanflug

Seite 14: Frontalansicht einer Deutsche Lufthansa Il-14 Interflug Abteilung Werbung

Die Il-14 stammten aus sowjetischer (Kennzeichen DM-SB...) und lokaler Dresdner Produktion (DM-SA...)
Interflug Abteilung Werbung

dasselbe, nur der Bindestrich wurde anders gesetzt. Aus den Il-14 der DDR wurde so z.B. anstatt der DDR-ABA die DM-ABA. 1979 geriet das System auf westdeutscher Seite unter Druck, die Anzahl der zu vergebenden Kennzeichen reichte für die der in der BRD registrierten Kleinflugzeuge nicht aus. So bat man die ITU und die DDR, die Präfixe DM bis DP aufzugeben. Als neue Länderkennung bekam die DDR die Kombinationen Y2 bis Y9 zugeteilt. Aber mit dem Kennzeichen Y2-ABA oder etwas ähnlichem auf dem Flugzeugrumpf kam man sich vor allem in den höheren Etagen der Interflug doch arg exotisch vor. Ein weiterer Kompromiss wurde gefunden und so kehrte das Länderkennzeichen DDR- wieder auf die Flugzeuge des Landes zurück.

Zeitgleich mit der Gründung der staatlichen Fluggesellschaft in den 1950er Jahren wurde ein weiteres, noch anspruchsvolleres Prestigeprojekt in Angriff genommen: die Schaffung einer eigenen DDR-Luftfahrtindustrie. Der Flughafen Dresden wurde als Standort für ein Flugzeugwerk gewählt, da ein Teil der Infrastruktur und recht geballtes Ingenieurwissen dort bereits vorhanden war und genutzt werden konnte. Es wurde ein Abkommen mit der Sowjetunion unterzeichnet, 80 Il-14 in Lizenz zu bauen. Nach einigen nicht ganz unerwarteten Verzögerungen wurde die erste in Dresden gebaute Iljuschin mit dem Kennzeichen DM-ZZC am 30. April 1957 an die Nationale Volksarmee der DDR ausgeliefert.

Wenige Wochen später, am 28. Juni, wurde das nächste Exemplar mit dem Kennzeichen DM-SAA an die Deutsche Lufthansa geliefert. Mit der Auslieferung der ersten in Deutschland gebauten Il-14 wuchs die Flotte der Deutschen Lufthansa zügig auf über 20 Flugzeuge. Die in Russland gebauten Il-14 ließen sich von den in der DDR gefertigten einfach anhand ihrer Registrierung unterscheiden: Die mit DM-SB... beginnenden stammten aus Russland, die mit DM-SA... registrierten aus Dresden.

Die Flotte wuchs schnell und das ermöglichte es der Deutschen Lufthansa, nicht nur immer mehr internationale Strecken zu fliegen, sondern auch Inlandsrouten zu eröffnen. Am 16. Juni startete der erste Flug von Schönefeld nach Barth an der mecklenburgischen Ostseeküste. Am selben Tag begannen Flüge von Berlin nach Dresden und nach

Nachdem Interflug sie 1968 außer Dienst stellte, wurde diese Maschine zum Vermessungsflugzeug und kam bis 1984 zum Einsatz. Heute ist die DM-SAL am Flughafen Dresden ausgestellt
Jacques Guillem

Erfurt, das damals nur über eine Start- und Landebahn aus Stahl verfügte, die erst später durch eine Betonpiste ersetzt wurde.

Ende 1958 waren alle 80 Il-14, die in Dresden gebaut werden sollten, fertiggestellt, eine echte Erfolgsgeschichte. Die meisten von ihnen gingen an die Nationale Volksarmee. Die Il-14-Flotte der Deutschen Lufthansa erreichte 1960 ihren Höchststand von 27 Maschinen, der Großteil stammte aus Dresden. Als die Deutsche Lufthansa zur Interflug wurde, wurden die meisten Flugzeuge in die neuen rot-weißen Farben umlackiert, einige verblieben zunächst in den Farben der Deutschen Lufthansa und bekamen lediglich neue Titel und Logos. Nach den Verzögerungen bei der Aufnahme des Flugbetriebs (für die die Iljuschin 14 nichts konnte) leistete das Muster gute Arbeit beim Aufbau des nationalen und europäischen Streckennetzes der Interflug. Sowohl Passagiere als auch Besatzungen (drei im Cockpit und eine einzige Flugbegleiterin) mochten die robusten Flugzeuge. Mit der Auslieferung der viel grösseren und leistungsfähigeren Iljuschin Il-18 und später der Antonow An-24 begann die Il-14-Flotte zu schrumpfen. Die meisten Flugzeuge wurden an die Streitkräfte befreundeter Länder wie Syrien oder Ägypten übergeben und beendeten dort ihre Karriere. Die allerletzte Il-14 wurde bei Interflug 1967 ausgemustert.

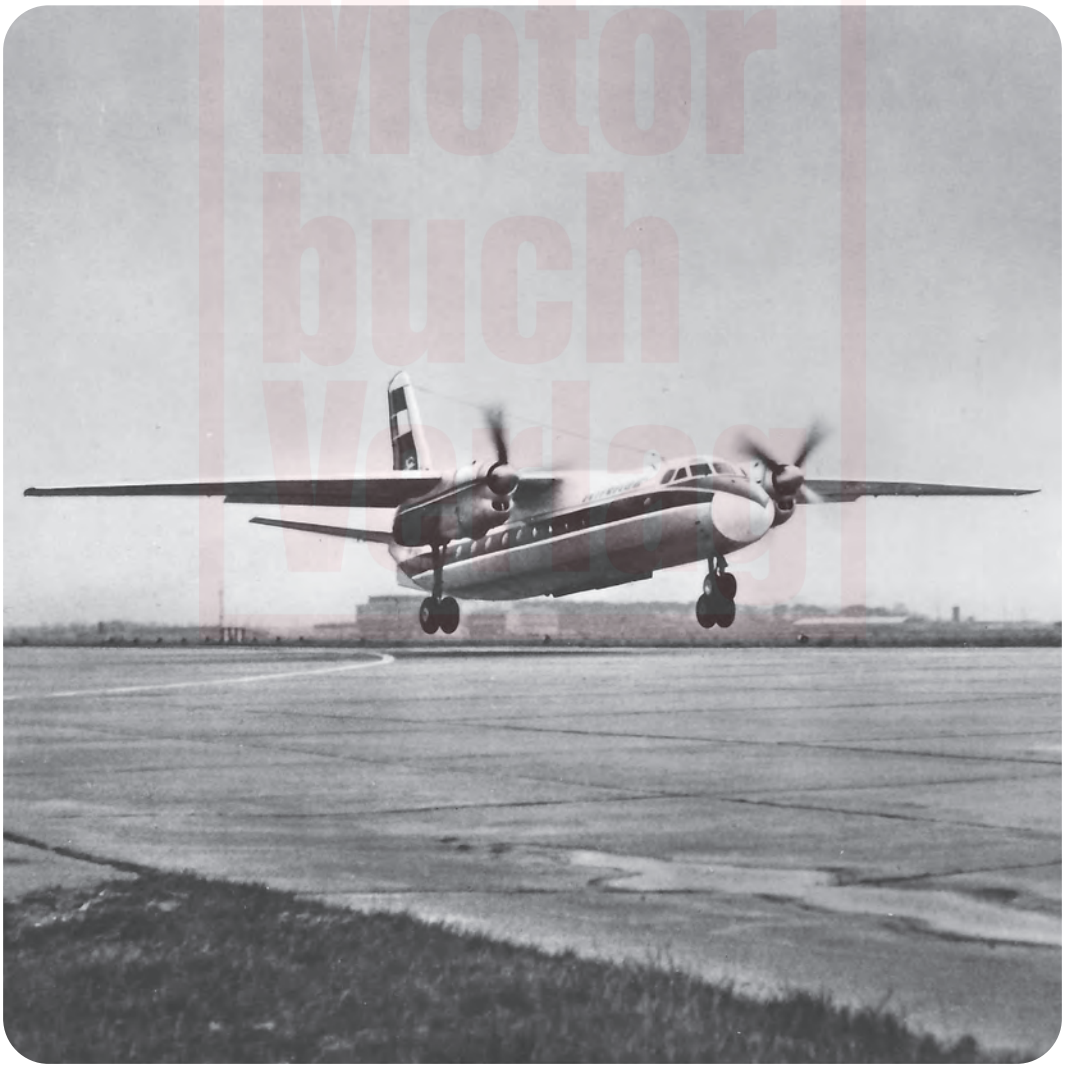
Drei in Dresden gebaute Il-14 haben bis zum heutigen Tag überlebt: die DM-SAF trug die Produktionsnummer 16 des Dresdner Werks und wurde im Dezember 1957 an die Deutsche Lufthansa ausgeliefert. Nicht einmal zehn Jahre später wurde sie nach einer harten Landung in Leipzig abgeschrieben. Nach jahrelanger Lagerung und stetig schlechter werdendem Zustand überführte man das Flugzeug ins Hugo Junkers Museum in Dessau, wo es sorgfältig überholt und in die Farben der Deutschen Lufthansa lackiert wurde. Heute ist es vor dem Museum ausgestellt und befindet sich in sehr gutem Zustand.

Die DM-SAL war eine weitere Il-14, die mit der Deutschen Lufthansa flog. Sie kam im März 1958 zur Lufthansa und flog gut zehn Jahre lang kommerziell, bevor sie von Interflug kurzfristig als Schulungsflugzeug eingesetzt wurde. Als die Il-14-Flotte ausgemustert wurde, hatte die Fluggesellschaft keine Verwendung mehr für das Flugzeug und es wurde als Vermessungsflugzeug für die Flugsicherungsanlagen der DDR eingesetzt. Im Jahr 1984 ging sie in den Ruhestand, eine Il-18 ersetzte sie

als Vermessungsflugzeug. Ein Jahr nach ihrer Ausmusterung wurde die Il-14 nach Dresden geflogen, wo sie noch heute in den Farben der Deutschen Lufthansa und mit dem Originalkennzeichen DM-SAL ausgestellt ist.

Die DM-SAB ist das dritte Flugzeug, das heute noch existiert. Sie wurde 1957 an die Deutsche Lufthansa ausgeliefert und war nach ihrer Außerdienststellung für einige Zeit am Flughafen Barth abgestellt. Später wurde sie nach Cämmerswalde im Erzgebirge überführt, nahe der tschechischen Grenze, wo sie heute neben einer Gaststätte in gutem Zustand und vollen Interflug-Farben ausgestellt ist.

Die Antonow An-24 und Inlandsflüge in der DDR



Motorbuch Verlag

Ein Flugzeugtyp in der Flotte der Interflug, dem kein großer Erfolg beschieden war, war die Antonow An-24. Auch wenn dies nur teilweise die Schuld des Flugzeugs war. Mit ihrer robusten Bauweise und den hohen Tragflächen schien die An-24, die den Spitznamen "Ente" erhielt, eigentlich das perfekte Flugzeug für die Interflug, um die kleineren und in ihrem Einsatzspektrum recht begrenzten Iljuschin Il-14 (von denen bis zu 27 bei Interflug im Einsatz waren) auf Inlands- und kürzeren Regionalflügen zu ersetzen. Und eine Zeit lang war es das auch.

Die ersten fünf An-24, DM-SBA, -SBC, -SBD, -SBE und -SBF, wurden alle innerhalb weniger Wochen im Frühjahr 1966 an die Interflug ausgeliefert, eine sechste folgte Anfang 1967. Die Einführung des Typs und damit die Ablösung der Il-14 wurde recht akribisch vorbereitet.

Bis auf wenige Ausnahmen, bei denen Piloten vorübergehend aus der Sowjetunion ausgeliehen werden mussten, wurden die Interflug-eigenen Besatzungen rechtzeitig geschult und die Einführung der An-24 verlief reibungslos. Die erste Strecke für die "Ente" war die Route von Berlin nach Warschau, der Erstflug startete am 1. April 1966. Bald schon übernahm der Turboprop alle Inlandsflüge und einige kürzere Regionalstrecken.

Das innerdeutsche Streckennetz war damals für ein so kleines Land wie die DDR recht beachtlich und umfasste ganzjährig Dresden, Erfurt und Leipzig sowie im Sommer Barth und Heringsdorf, beide nahe der Ostseeküste. Einige kürzere und dünnere internationale Strecken wurden ebenfalls von der An-24 geflogen, darunter Budapest, Bratislava, Kopenhagen, Krakau, Tatry, Wien, Stockholm und Warschau.

Während viele Fluggesellschaften mit dem Typ sehr glücklich zu sein schienen (und die Tatsache, dass die An-24 auch heute noch von zahlreichen Fluggesellschaften betrieben wird, ist ein Beweis dafür), konnte sich Interflug für den Typ nie wirklich erwärmen. Die finanziellen Ergebnisse waren ein Grund dafür: insbesondere die Inlandsrouten generierten hohe Verluste und obwohl die An-24 wahrscheinlich die richtige Größe hatte, und für kurze Strecken besser geeignet war als jeder andere Typ in der Flotte, war sie nicht effizient genug, um die Zahlen deutlich zu verbessern.

Besatzungen, die die An-24 flogen, mochten das Flugzeug. Mit seiner niedrigen Reiseflughöhe und Geschwindigkeit war das Fliegen mit der Antonow ein bisschen wie Busfahren. Bei klarem Wetter konnte man aus recht niedriger Höhe Sightseeing vom Feinsten betreiben. Etwas anders sah die Sache bei weniger guten Wetterbedingungen aus: da konnte es wegen der geringen Flughöhe der An-24 schon mal etwas

DM-SBF
An-24P
38

ERFLUG

Die Antonow 24B DM-SBF am Flughafen Brüssel, fotografiert im Juli 1972
Guy Viselé
Vorherige Doppelseite: Die DM-SBF am Flughafen Kopenhagen im Juli 1970
Jacques Guillem
Seite 20: Die Antonow 24 war zeitweilig das Arbeitspferd auf dem Inlandsstreckennetz und kurzen regionalen Strecken.

holprig werden, aber dem robusten Flugzeug konnte das alles nichts anhaben. Und die offenen Hutablagen in der Kabine waren perfekt für die Flugbegleiter um sich daran festzuhalten, wenn es allzu wackelig wurde!

Während die Cockpit-Besatzung aus drei Personen bestand, arbeitete die Flugbegleiterin oder der Flugbegleiter allein in der Kabine und kümmerte sich um die bis zu 48 Passagiere. Das war manchmal recht stressig, aber oft waren die Flüge nicht ausgebucht und dann herrschte in der Regel eine sehr familiäre und entspannte Atmosphäre an Bord. Auch wenn die Flüge kurz waren, hatten die Crews oft recht lange Arbeitstage. Sechs Inlandsflüge nacheinander zu fliegen war keine Seltenheit und führte oft zu Dienstzeiten von zehn Stunden und mehr. Eine Reise mit sechs Etappen konnte so aussehen: Berlin-Barth-Leipzig-Heringsdorf-Leipzig-Barth-Berlin. Gelegentlich übernachteten die Crews auch, z.B. in Barth oder Heringsdorf, von wo aus es dann am nächsten Tag wieder weiterging. Auch Transporte von den Außenstationen nach Berlin oder umgekehrt per Auto waren keine Seltenheit.

Ihren Höhepunkt erreichte die Inlandsfliegerei 1969, als mehr als 250.000 Passagiere mit der Interflug innerhalb der DDR unterwegs waren. Obwohl diese Flüge defizitär waren, gab es ehrgeizige Pläne, mit einem ausgebauten Flughafen in Heringsdorf komplett neuen Flughäfen in Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) und Rostock die Zahl der Passagiere bis 1975 auf 700.000 oder gar 900.000 zu steigern. Ein unrealistischer Traum. Tatsächlich hatten die kurzen Inlandsflüge der Interflug angesichts immer besser werdender Straßen, mehr und mehr privaten Autobesitzern und den im Laufe der Jahre deutlich schnelleren Verbindungen zwischen den Großstädten der DDR durch die Deutsche Reichsbahn einen immer geringeren Zeitvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Selbst bei ausgebuchten Flügen (und das galt auch für die größere Iljuschin Il-18, die gelegentlich auf Inlandsstrecken eingesetzt wurde) blieben die Betriebskosten hoch, zumal die Treibstoffkosten stetig stiegen.

So wurde das Inlandsnetz, auch wenn es politisch erwünscht war, vom Management der Interflug immer stiefmütterlicher behandelt. Wenn es eine Verspätung oder ein technisches

Problem gab, hatten die profitableren internationalen Flüge immer Vorrang, was zu zahlreichen Annullierungen und Verspätungen im Inland führte. Die zunehmende Unzuverlässigkeit machte das Inlandsnetz der Interflug bei potenziellen Reisenden nicht gerade beliebt, es entstand ein Teufelskreis. Statt der einmal geplanten Steigerung der inländischen Passagierzahlen ging es bergab, und 1973 nutzten nur noch 77.000 Reisende die Interflug-Flüge innerhalb der DDR.

Die wenig geliebte An-24 wurde schon 1976 wieder aus der Interflug-Flotte ausgemustert, auch im Bestreben, die Zahl der verschiedenen Flugzeugtypen in der Flotte zu reduzieren. Die viel größere, aber auch effizientere Il-18 (zumindest bei voller Beladung) ersetzte sie auf den verbliebenen Inlandsflügen, und eine Mischung aus Il-18 und Tu-134 auf internationalen Flügen.

Die kurze Karriere der An-24 bei der Interflug, rund ein Jahrzehnt war sie im Einsatz, ging zu Ende. Die sechs für die Interflug fliegenden Maschinen wurden 1976 fast gleichzeitig ausgemustert.

Die siebte Maschine, DM-SBH, wurde im Auftrag des Ministeriums für Staatssicherheit betrieben, trug aber, wie die meisten Flugzeuge, die für die Stasi oder andere staatliche Institutionen im Einsatz waren, die Farben der Interflug. Sie wurde ein Jahr später, 1977, ausgemustert.

Alle Flugzeuge wurden in Kiew generalüberholt und sechs von ihnen gingen als Solidaritätsgeschenk an die kommunistischen Freunde in Vietnam zu Hang Khong Viet Nam, der heutigen Vietnam Airlines. Die erste Maschine, die bei der Interflug flog, DM-SBA, wurde als LZ-ANL an Balkan Bulgarian Airlines verkauft. Sie ist der einzige Überlebende unter den ehemaligen An-24 der Interflug und heute Teil eines kleinen Luftfahrtmuseums am Flughafen Burgas in Bulgarien.

Wenige Jahre nach der Ausmusterung der An-24 beschloss der Ministerrat am 27. März 1980, die Inlandsflüge ganz einzustellen.

Eine Entscheidung, der erhebliche Einschnitte in das Streckennetz und die Anzahl der Flüge vorausgingen. Bereits zwei Wochen später, am 10. April, wurden die Inlandsflüge innerhalb der DDR eingestellt. Die Interflug bediente zwar weiterhin andere Flughäfen als Berlin, vor allem Leipzig und Dresden, aber von dort aus starteten ausschließlich internationale Flüge (so nach Budapest, Sofia, Moskau oder in die Kurorte am Schwarzen Meer), die in der Regel von in Berlin stationierten Crews im W-Pattern, also z.B. Berlin-Budapest-Dresden-Budapest-Berlin, geflogen wurden.