

Das Unternehmen, offiziell VEB Deutsche Lufthansa genannt, verfügte zu Beginn weder über eigenes Fluggerät, noch über qualifiziertes Personal. Sowjetische Besatzungen in Lufthansa-Uniform führten alle Flüge mit Flugzeugen aus sowjetischem Besitz durch – so auch beim offiziellen Erstflug am 16. September 1955 mit der Iljuschin IL-14, Kennung DDR-ABA, von Berlin nach Moskau. Erst am 13. März 1957 kam erstmals eine DDR-Besatzung zum Einsatz – und zwar auf dem Linienflug Berlin – Vilnius – Moskau. Schrittweise wurde nun der Linienflugbetrieb durch DDR-Besatzungen übernommen.

Am 16. Juni 1957 wurde mit einer Iljuschin IL-14P (Registrierung DM-SBU), eine Maschine aus DDR-Produktion, der Inlandsflugverkehr auf der Strecke Berlin – Barth eröffnet. Dies war die Grundlage der in der Folgezeit schnellen Entwicklung des sogenannten „Urlauberflugverkehrs“ von Erfurt, Dresden und Leipzig nach Barth. 1958 folgte der Inlandsflugverkehr mit Antonow AN-2 von Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) nach Erfurt, Leipzig, Dresden und Berlin-Schönefeld. Am 16. Juni 1957 stand der erste offizielle Inlandsflug von Berlin nach Erfurt sowie Dresden im Flugplan.

Parallel zur Entwicklung des zivilen Flugverkehrs startete am 20. März 1957 die Abteilung Wirtschaftsflug (später: Betrieb Agrarflug) erstmals mit Flugzeugen des Typs L-60 „Brigadier“, um Stickstoffdünger aus der Luft zu verteilen. Dieser Wirtschaftszweig wurde zügig ausgebaut und hatte bis zum Ende des Unternehmens Bestand.

Der Betrieb Industrie- und Bildflug – später Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug – war speziell in den Bereichen Vermessungsflug, Bilddokumentation und Kranflug tätig. Letzterer leistete einen wesentlichen Beitrag bei der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken in der DDR. Und auch die Flugsicherung übernahm die Airline – konkret am 15. August 1957 mit den Funktionen Bezirkskontrolldienst (ACC), Fluginformationssdienst (AIS), Flugfernmeldedienst (AFS) sowie Kontrollturm (TWR).

Erste Poolabkommen mit befreundeten sozialistischen Fluggesellschaften folgten noch 1957. Zum Jahresende 1957 betrieb die DDR-Airline bereits zwölf eigene IL-14P. Das internationale Streckennetz entwickelte sich entsprechend den Möglichkeiten. Die begrenzte Leistungsfähigkeit der DDR sowie die Politik des Eisernen Vorhangs erschwerte die zügige Erweiterung. So wurden zunächst der Inlandflugverkehr sowie der Verkehr in die sozialistischen Staaten entwickelt, schrittweise folgten jedoch bereits erste Ziele in Westeuropa. →

Der Kranich der DDR

INTERFLUG

Die Wurzeln der Interflug gehen auf die ehemalige Deutsche Lufthansa Ost (DLH) zurück, die am 1. Mai 1955 in der DDR gegründet worden war. Die DLH wurde mit der Durchführung des zivilen Flugverkehrs in der DDR und dem Betrieb der Flughäfen beauftragt. Hauptdirektor wurde Arthur Pieck

Text Lutz Schönfeld



Drei Airbus A310 setzte Interflug auf Langstrecken ein, zum Beispiel auch nach Kuba. Das Foto entstand am Flughafen Moskau-Scheremetjewo

Foto: Dietmar Plath



Die Antonow AN-24 bildete lange Zeit das Rückgrat der Interflug im Inlandsflugverkehr. Sie löste ab 1966 die unwirtschaftlichen Iljuschin IL-14 ab

Foto: Bildarchiv der Berliner Flughäfen

Die Deutsche Lufthansa (Ost) gilt als Vorläuferin der Interflug. Sie begann mit Iljuschin IL-14 aus sowjetischer, später auch aus DDR-Produktion den Flugverkehr



Foto: Lufthansa-Archiv

In dieser Phase offenbarte sich jedoch ein bemerkenswertes Konfliktpotenzial, denn mit der Namensgebung hatte sich die DDR-Linie keinen Gefallen getan, gab es doch mit der bereits international registrierten „Deutschen Lufthansa AG“ der BRD eine Namensvetterin. Die zähen bilateralen Gespräche zwischen beiden Unternehmen veranlassten die DDR, zwecks Vermeidung zwischenzeitlicher Verwechslungen an Zielorten im westlichen Ausland eine zweite Fluggesellschaft zu gründen, die Interflug (IF). Diese wurde am 18. September 1958 als GmbH ins Leben gerufen. Mehrheitseignerin war die DLH, Hauptgeschäftsführer ebenfalls Arthur Pieck. Am 1. September 1963 wurden schließlich beide Luftverkehrsbetriebe der DDR unter der Firmierung Interflug zusammengelegt.

Rasch im Aufwind

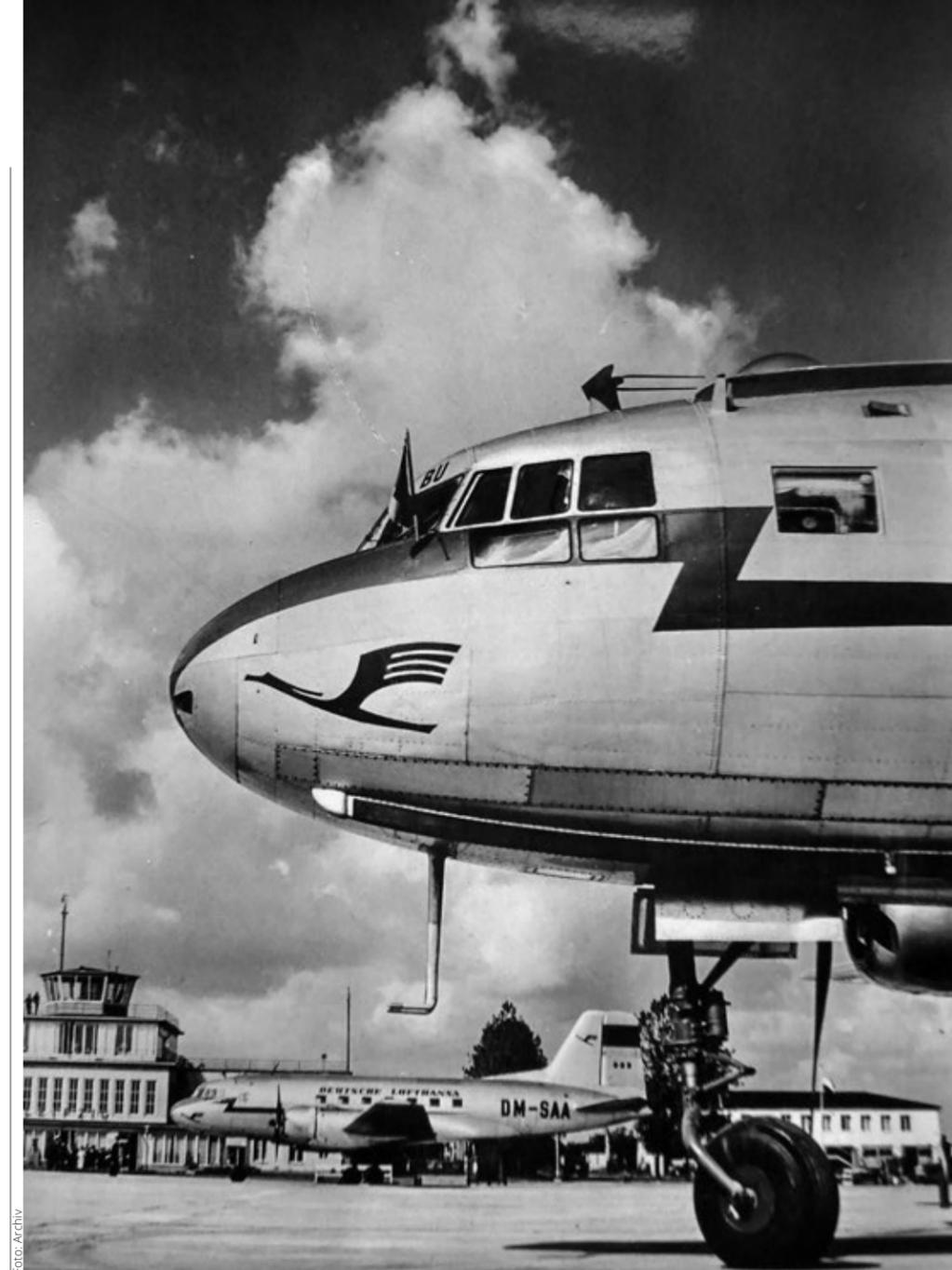
Nach Lösung dieser juristischen Differenzen konnte der Flugverkehr zügig entwickelt werden. Stand anfangs die Anbindung zur zweimal jährlich stattfindenden Leipziger Messe im Mittelpunkt, entwickelte sich zunehmend auch der Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF).

Bereits im Juni 1963 wurde der eigens eingerichtete Grenzkontrollpunkt „Rudower Chaussee“ eröffnet. Dadurch konnte die Interflug sogenannten „Transitreisenden“ aus Westberlin für Valuta preiswert Urlaubsflüge ab Schönefeld anbieten und D-Mark einnehmen. Im Jahr 1968 passierten eine halbe Million Gäste allein diesen Grenzübergang.

Je mehr Staaten die DDR anerkannten, desto besser entwickelten sich der Linien- und der sogenannte Urlauberbedarfsflugverkehr (Charter) vor allem zu den Urlaubsorten am Schwarzen Meer. Zudem führte die Interflug regelmäßig Hilfsgüterflüge insbesondere in afrikanische Staaten durch und half weltweit bei Naturkatastrophen.

Einer der wohl kuriosen Flüge war die Rückholung einer 32-köpfigen Westberliner Reisegruppe, die bei einem Busunfall teilweise schwerverletzt worden war, aus Kabul. Zum Einsatz kam eine Tupolew TU-134 im Auftrag der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF). Ein Geflügelhof in der Nähe von Wien wiederum charterte eine IL-18 der Airline für den Transport von Küken nach Teheran und Bagdad. Im Bedarfsflugverkehr war auch der weltweite Austausch von Schiffsbesatzungen der DDR-Fischfanghochseeflotte von Bedeutung, ebenso wie die Beförderung von Arbeitern zum Bau der Erdölpipeline „Druschba“ nach Kiew.

Der Ausbau der Flotte der Interflug ging – im Rahmen der Liefermöglichkeiten der sowjetischen Flugzeughersteller – stetig voran. Und standen in den Anfangsjahren



Zwei Iljuschin IL-14 in den Farben der Deutschen Lufthansa (Ost) auf dem Messeflughafen Leipzig

hauptsächlich Ziele in den damaligen sozialistischen Ländern im Fokus, konnte das Streckennetz mit der ab 28. März 1960 eingeflotteten IL-18 mit deutlich größerer Reichweite um Ziele in Nahost, Afrika und sogar Asien erweitert werden.

Die IL-18-Flotte wurde zügig erweitert. Im Kurzstreckenverkehr erwiesen sich die IL-14P zunehmend als unwirtschaftlich, Ersatz war nötig. 1966 und 1967 wurden sukzessive sechs Antonow AN-24 in die Flotte integriert und die IL-14P unter anderem an die syrische und ägyptische Luftwaffe verkauft.

Sehr spät begann bei Interflug am 1. Oktober 1968 mit der Einführung der Tupolew

TU-134 endlich auch der Strahlverkehr. Dieses Muster setzte die Airline auf Kurz- und Mittelstreckenflügen bis nach Nordafrika sowie nach Westeuropa und auf Sonderlinien zur Leipziger Messe ein. In den sechziger Jahren konnte, nicht zuletzt durch Flottenanpassungen, die Beförderungsleistung enorm gesteigert werden. Neben der Steigerung der Passagierzahlen war auch das Streckennetz von 18 auf 33 Linien gewachsen, die Streckenlänge konnte verfünffacht werden. Einen Quantensprung für die Airline bildete dann der Einsatz der IL-62 ab April 1970.

Dieses für den Langstreckeneinsatz konzipierte Modell erlaubte der Interflug →

nicht nur den wesentlich wirtschaftlicheren Einsatz auf bisherigen IL-18-Langstrecken (zeiteffizienter und bei deutlich höherer Passagierzahl), sondern erschloss auch weiter entfernte Destinationen auf anderen Kontinenten – beispielsweise Hanoi, Karatschi, Havanna, Luanda und Lagos.

Auch der Flugverkehr ab Dresden und Leipzig wurde schrittweise um weitere Mittelstreckenziele erweitert. Der Inlandsflugverkehr jedoch entwickelte sich stark rückläufig und wurde am 10. April 1980 komplett eingestellt. 1985 umfasste das Streckennetz der Interflug 47 internationale Ziele ab Berlin, sechs ab Leipzig, drei ab Erfurt und sieben ab Dresden. Die Passagierzahl konnte bis 1989 auf 1,6 Millionen gesteigert werden, Linienverbindungen nach Dubai, Peking und Singapur kamen 1987, nach Bangkok und Mexiko 1989 hinzu.

Große Probleme gab es bei der Einsatzzuverlässigkeit. Trotz hohen Aufwands der Techniker (der Betriebsteil „Flugtechnik“ war ein weiterer Unternehmensbestandteil der Interflug) war Interflug bei der Ersatzteilversorgung und bei größeren Wartungsereignissen immer von den sowjetischen Herstellern abhängig. Speziell die Triebwerke bereiteten große Sorge: Zu kurze Laufzeiten sowie lange Wartungsaufenthalte zur Triebwerksüberholung in der Sowjetunion führten zu Fehlbeständen im Flugbetrieb. Die sowjetischen Flugzeuge verbrauchten zudem viel Treibstoff und waren sehr laut, was mehr und mehr deutlich erhöhte Landeentgelte speziell in westlichen Ländern zur Folge hatte. Abhilfe tat dringend Not.

In einem sehr optimistischen Programm unter dem Titel „Kurs 2000“ plante Interflug bereits in den achtziger Jahren für 1990 Ersatz durch TU-204 und IL-96. Die sowjetische Luftfahrtindustrie geriet jedoch mehr und mehr in Verzug, die versprochenen Lieferungen blieben aus, die Probleme nahmen zu. Schließlich konnte Interflug dank staatlicher Kontakte zum damaligen bayrischen Ministerpräsidenten und Airbus-Aufsichtsrat Franz Josef Strauß drei A310 in einer speziellen Long-Range-Variante erwerben. Damit sollte unter anderem die Strecke nach Kuba nonstop, ohne die lästige Zwischenlandung in Gander auf Neufundland, bedient werden. Im Kaufpreis von 343 Millionen D-Mark inklusive: Crewausbildung in Frankreich und der BRD sowie Wartung der Airbusse bei Lufthansa. Die erste Maschine traf am 26. Juni 1989 in Berlin ein.

Mit der Wende veränderten sich die Bedingungen dramatisch. Die DDR-Bürger hatten Westgeld und konnten reisen, da waren Ziele in den Ostblock nicht mehr interessant. Und auch für die Interflug hatte die



Die Einflottung der Iljuschin IL-18 im Jahr 1960 war ein Meilenstein für die Fluggesellschaft der DDR. Neue Märkte konnten erschlossen werden



Mit der IL-18 konnte Interflug unter anderem auch nach Afrika nonstop oder mit nur einer Zwischenlandung fliegen



Die Besatzung einer Tupolew TU-134A bestand im Cockpit aus drei Personen. In der Kabine wurde von anfänglich drei auf zwei Flugbegleiter reduziert



1990 startete Interflug mit der TU-134A von Leipzig aus

INFO /

Tödliche Unfälle und Abstürze

- 14. August 1972 IL-62 (DDR-SEA) nahe Königs Wusterhausen, 156 Tote
- 1. September 1975 TU-134 (DM-SCD) in Leipzig, 27 Tote
- 26. März 1979 IL-18 (DM-STL) in Luanda, 10 Tote
- 17. Juni 1989 IL-62M (DDR-SEW) in Berlin-Schönefeld, 21 Tote



Gruppenbild am Flughafen Berlin-Schönefeld: im Vordergrund eine Tupolew TU-134, gebäudenah zwei A310

Foto: FBS GmbH

Währungsreform Bedeutung. Jetzt konnte sie nicht mehr von Valutapassagieren profitieren und musste künftig sämtliche Kosten in D-Mark bezahlen, womit sich die unwirtschaftliche Produktion der Beförderungsleistungen potenzierte. Die Buchungseingänge brachen schlagartig um die Hälfte ein, das Streckennetz musste verkleinert werden. Das konnte nicht lange gutgehen.

Aber die Interflug war nicht arm, ihre Verbindlichkeiten waren weitaus geringer als das Grundkapital und die Anlagevermögen. Sie besaß Flughäfen, Flugzeuge, Flugzeugwerften, Ländereien und Erholungsheime sowie Streckenrechte. So verwundert es nicht, dass die Deutsche Lufthansa in Verhandlungen mit der Interflug eintrat, um Kooperations- und Beteiligungsmöglichkeiten auszuloten. Dies gipfelte im Januar 1990 in einer gemeinsamen Erklärung über Kooperationen in acht Bereichen, darunter Passage, Fracht, Charter, Catering. Und auch bezüglich einer 26-prozentigen Beteiligung der Lufthansa an der Interflug herrschte schnell Einigkeit: Am 5. März 1990 wurde der Vertrag unterschrieben. Auch für die Charterkooperation lief es gut: Am 5. Juni 1990 unterzeichneten die Condor- und Interflug-Geschäftsführungen den Kooperationsvertrag zur Gründung der Intercondor Fluggesellschaft mit Sitz in Schönefeld.

Doch das Bundeskartellamt lehnte am 30. Juli 1990 die Beteiligung der Lufthansa an der Interflug unerwartet ab. In einem Entflechtungskonzept schlug der Kranich nun eine 100-prozentige Übernahme vor, zog diesen Antrag aber am 15. Oktober wieder

zurück, um nunmehr einen Treuhandvertrag mit entsprechender Vergütung anzustreben. Überraschend beschloss die Treuhandanstalt am 7. Februar 1991 die Liquidierung der Interflug, da man „trotz intensiver Suche keinen Käufer gefunden hätte“.

Trotz 1,3 Milliarden D-Mark Aktiva und nur 450 Millionen D-Mark Kreditverbindlichkeiten (per 1. Juli 1990) musste die Interflug am 30. April 1991 den Flugbetrieb schließlich einstellen. Den letzten Linienflug führte das Unternehmen mit der TU-134A, Kennung D-AOBC, von Wien nach Berlin-Schönefeld durch.

Interflug in Zahlen

Die Flotte der Interflug bestand aus Aero 45, Antonow AN-2, AN-24, Iljuschin IL-14, IL-18, Tupolew TU-134 sowie IL-62 und A310. Ende 1989 wurden elf IL-62M, 18 TU-134A, acht IL-18 sowie drei A310 betrieben. Diese Flotte wurde durch den Liquidator für 300 Millionen D-Mark verkauft.

Neben der eigentlichen Flotte für den Flugbetrieb der Airline sowie für die Aufgaben im Agrarflug und FIF betrieb die Interflug für das Ministerium für Staatssicherheit zwei TU-134A. Unterstellt waren diese dem Transportfliegergeschwader 44 der Luftstreitkräfte der Nationalen Volksarmee. Dieses setzte für seine Aufgaben Maschinen der Typen IL-14, IL-18, TU-134(A), IL-62(M) und sogar TU-124 und TU-154M ein. Um Probleme mit Überflug- und Landerechten zu vermeiden, wurde ein Teil der Flotte, darunter alle IL-62(M), in Interflug-Farben und mit zivilen Registrierungen betrieben.

1989 waren in den diversen Betrieben der Interflug insgesamt etwa 8300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Allein beim Agrarflug arbeiteten rund 1500 Beschäftigte, im Betrieb Flugtechnik etwa 1000 Angestellte.

Ausgründungen überlebten nicht lange: Im November 1989 hatten Besatzungen der IL-18-Staffel die IL-18 CARGO GmbH gegründet. Dieser wurden vier IL-18 überlassen, im Gegenzug verzichteten die Mitarbeiter auf ihre Abfindungen. Am 1. November 1991 wurde der Name in „BerLine“ geändert. Zwei IL-18 wurden zu Frachtern umgebaut und den beiden IL-18-Passagiermaschinen zwei Fokker 100 zur Seite gestellt. Die Airline, wirtschaftlich erfolgreich, scheiterte jedoch an der fehlenden Kapitaldecke. Am 1. März 1995 wurde die BerLine liquidiert.

Der Betrieb Fernerkundung, Industrie und Forschungsflug (FIF), eine Ausgründung aus dem Betrieb Agrarflug der Interflug, betrieb im Kerngeschäft Spezialaufgaben für die Wirtschaft und die Wissenschaft national wie international. Neben Luftbilddokumentationen gehörte dazu auch der Kranflug. Zum Zeitpunkt der Herauslösung aus der Interflug war das Unternehmen schuldenfrei. Am 3. Oktober 1990 wurde aus dem Unternehmen die Berliner Spezialflug GmbH. Die Treuhand wollte auch dieses Unternehmen liquidieren, scheiterte jedoch an dessen Wirtschaftlichkeit. Bei der anschließenden Privatisierung sicherte sich die Piper Generalvertretung Deutschland AG am 1. August 1991 den Zuschlag zum symbolischen Preis von einer D-Mark. ●



Foto: Dietmar Plath

Mit der Einflotung von drei A310 gelang es Interflug, ein wettbewerbsfähiges Produkt in einer Zwei-Klassen Konfiguration anzubieten

Am 3. Februar 1990 eröffnete Interflug ihren Liniendienst zwischen Dresden und Köln



Foto: Roland Fischer / Lufthansa-Archiv