



DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE
REPUBLIK

Presseinformation

DDR 1189
Berlin-Schönefeld, Flughafen
Telefon 6720
Telex 011 2892
Telegramm INTERFLUG

Nr. 8 vom 01. 07. 1980

Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt in der Deutschen Demokratischen Republik

Kurze Übersicht 1955 – 1980

Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt in der Deutschen Demokratischen Republik

Kurze Übersicht 1955 – 1980

Im 35. Jahr der Befreiung vom Hitlerfaschismus begeht zugleich der zivile Luftverkehr der DDR den 25. Jahrestag seiner Gründung. Mit der Befreiung vom Faschismus im Mai 1945 und der Schaffung des ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates, unserer Deutschen Demokratischen Republik, im Oktober 1949 war es volkswirtschaftlich erforderlich, im Rahmen des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens der DDR auch einen sozialistischen Luftverkehr aufzubauen.

Im Mai 1954 begannen daher die Vorarbeiten zur Schaffung eines sozialistischen Luftfahrtbetriebes in der DDR, dessen Aufbau und Entwicklung in folgenden Etappen vor sich ging:

1954 bis 1955

Vorarbeiten und Bildung des ersten sozialistischen Luftfahrtbetriebes auf deutschem Boden. Bedarfsluftverkehr in sozialistische Länder. Aufbau einer zivilen Flugsicherung.

1956 bis 1959

Linienflug nach den Hauptstädten der europäischen sozialistischen Länder mit Kolbenmotorflugzeugen. Aufbau eines Inlandflugverkehrs. Bildung eines zweiten Luftverkehrsbetriebes, der einen Bedarfsflugverkehr in nichtsozialistische Länder betreibt. Aufbau des Agrarfluges. Entwicklung eines Kranfluges mit Hubschraubern.

1960 bis 1968

Schrittweise Ablösung der Kolbenmotorflugzeuge durch leistungsfähige Propellerturbinen-Verkehrsflugzeuge. Schaffung einer Hauptverwaltung der zivilen Luftfahrt im Ministerium für Verkehrswesen. Zusammenlegung der beiden Luftverkehrsbetriebe und des Agrarfluges zu einem einheitlichen Luftfahrtunternehmen. Erweiterung des Flugliniennetzes in nichtsozialistische Länder. Interkontinentaler Flugverkehr.

1969 bis 1977

Inbetriebnahme moderner Strahltriebwerke-Verkehrsflugzeuge. Weiterer Ausbau des Flugliniennetzes. Neue Passagierabfertigung auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld.

ab 1978

Neugliederung der INTERFLUG, des sozialistischen Luftfahrtunternehmens der DDR, in fünf Betriebe: Verkehrsflug, Agrarflug, Bildflug (einschließlich der Flugstaffel Industrieflug), Flughäfen sowie Flugsicherung.

Die Aufgaben der INTERFLUG sind die Beförderung und Abfertigung von Passagieren, Fracht und Post für internationale sowie nationale Flugstrecken; die Realisierung von Agrar-, Forstwirtschafts-, Industrie-, Luftbild- und Rettungsflügeleistungen; der Betrieb, die Unterhaltung und der Ausbau der Verkehrsflughäfen sowie die ordnungsgemäße Leitung ziviler Luftfahrzeuge im Luftraum über der DDR.

Leistungsfähiger und anerkannter Partner im Weltluftverkehr

In den 25 Jahren ihres Bestehens hat sich INTERFLUG als Luftfahrtunternehmen der Deutschen Demokratischen Republik durch seine Leistungen zu einem international anerkannten und geachteten Partner zahlreicher Luftverkehrsgesellschaften auf allen Kontinenten entwickelt und sich das Vertrauen von vielen Millionen Flugreisenden erworben. Auf einem Flugliniennetz von rund 125 000 Kilometern fliegt INTERFLUG heute 49 Städte in 36 Ländern auf vier Kontinenten an. Bei einer Beförderungsleistung von 1,85 Milliarden Personenkilometern wurden 1979 rund 1,25 Millionen Flugpassagiere befördert. Die Gütertransportleistung betrug über 37 Millionen Tonnenkilometer. Die längsten Flugstrecken der INTERFLUG sind Berlin – Maputo mit 11 500 km, Berlin – Hanoi mit 10 300 km und Berlin – Havanna mit 8 700 km. Mit 46 staatlichen Luftverkehrsabkommen, über 180 kommerziellen Verträgen sowie INTERLINE-Agreements mit den führenden Luftverkehrsgesellschaften auf allen Kontinenten ist INTERFLUG weitverzweigt im Weltluftverkehr verwurzelt.

Zusammenarbeit mit der Sowjetunion – Grundlage der erfolgreichen Entwicklung unseres Luftverkehrs

Bereits bei den Vorbereitungen hatten AEROFLOT-Experten den Mitarbeitern der im Aufbau befindlichen zivilen Luftfahrt der DDR mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Die brüderliche Hilfe der Sowjetunion machte es möglich, in relativ kurzer Zeit aus dem Nichts heraus ein nationales Luftverkehrsunternehmen der DDR aufzubauen und die dabei auftretenden Schwierigkeiten bei der Vorbereitung des Flugbetriebes, beim Aufbau der Flughäfen sowie einer zivilen Flugsicherung, bei der Schaffung einer technischen Basis und bei der Ausbildung der Kader zu überwinden.

Die Erfolge, die die Mitarbeiter der INTERFLUG seit der Gründung der zivilen Luftfahrt in der DDR aufweisen können, sind nicht zuletzt das Ergebnis einer von Jahr zu Jahr tiefer und fester gewachsenen Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen den Werktätigen der DDR und der UdSSR auf dem Gebiet des zivilen Luftverkehrs. Am 28. April 1955 übergab die Regierung der UdSSR den Flugplatz Schönefeld, im Südosten der Hauptstadt der DDR gelegen, an die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik. Bis zum Beginn eines planmäßigen Flugverkehrs waren aber noch umfangreiche Vorarbeiten zu bewältigen.

Am 1. Juli 1955 berief der Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik die erste Betriebsleitung des neuen DDR-Luftverkehrsunternehmens mit dem bewährten Arbeiterfunktionär Arthur Pieck als Hauptdirektor. Bereits am 30. Juli 1955 landete die AEROFLOT-Besatzung Uwarow mit einem zweimotorigen Passagierflugzeug des sowjetischen Typs Iljuschin IL-14 (18 Plätze) auf dem noch im Ausbau befindlichen Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Unter dem Kennzeichen 'DDR-ABA' wurde diese IL-14 das erste Flugzeug des DDR-Luftverkehrsunternehmens. AEROFLOT stellte noch im Spätsommer 1955 zeitweilig einige ihrer erfahrensten Flugzeugbesatzungen, u. a. den Helden der Sowjetunion W. F. Pawlow, die Träger des Leninordens D. I. Barilow und P. G. Minajew, zur Ausbildung und Anleitung des fliegenden Personals zur Verfügung. Auf Wunsch der Regierung der DDR traf am 25. Oktober 1955 eine sowjetische Beraterdelegation für flugtechnisches und kommerzielles Personal unter der Leitung von K. S. Jefimow in Berlin-Schönefeld ein. In der Höheren Fliegerschule der AEROFLOT in Uljanowsk an der Wolga erhielten ab Herbst 1956 zahlreiche DDR-Flugzeugbesatzungen ihre Ausbildung als Verkehrsflieger.

Durch diese großzügige Unterstützung der Sowjetunion war es dem DDR-Luftverkehrsunternehmen möglich, bereits nach wenigen Monaten den Flugbetrieb aufzunehmen. Der erste offizielle Start des zivilen Luftverkehrs der DDR erfolgte am 16. September 1955 mit der IL-14 'DDR-ABA'. An Bord befand sich eine Regierungsdelegation mit dem damaligen Ministerpräsidenten Otto Grotewohl; sie flog zur Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen der DDR und der UdSSR nach Moskau. Für die junge Verkehrsfliegerei der DDR war es zugleich Symbol und Auszeichnung, daß sie mit ihrem ersten Flug dazu beitragen durfte, die deutsch-sowjetischen Beziehungen vertiefen und weiter festigen zu helfen. Der Kurs Berlin – Moskau, Fluglinie der Freundschaft genannt, ist seit jenem ersten Flug stets richtungsweisend für die zivile Luftfahrt der DDR geblieben.

Organisation und Leitung

Der organisatorische Aufbau und die Leitung der zivilen Luftfahrt der DDR waren für alle Mitarbeiter Neuland. Jeder mußte auf seinem Gebiet, an seinem Arbeitsplatz erst die erforderlichen Erfahrungen sammeln. Auch eine gesetzliche Regelung für die Fragen der zivilen Luftfahrt, die den neuen politischen Verhältnissen des sozialistischen Aufbaus in der DDR entsprach, fehlte noch. Anfang 1957 faßte daher der Ministerrat der DDR einen grundsätzlichen Beschluß über die staatliche Leitung der zivilen Luftfahrt der DDR.

Das starke Anwachsen des Flugbetriebes und die Erfahrungen der Aufbauperiode erforderten bald schon neue organisatorische Leitungsformen. Auf der Grundlage von Empfehlungen des ZK der SED faßte der Ministerrat 1961 den Beschluß, im Rahmen der einheitlichen Leitung der Volkswirtschaft eine 'Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt' (HVZL) im Ministerium für Verkehrswesen zu schaffen.

Im Rahmen einer Konzentration des DDR-Luftverkehrs wurden am 1. September 1963 die beiden Luftverkehrsbetriebe für Linien- und Bedarfsflugverkehr, der Agrar- und Spezialflug, die Staatliche Flughafenverwaltung sowie die zivile Flugsicherung zu einem einheitlichen Luftfahrtunternehmen INTERFLUG, Fluggesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik, zusammengefaßt.

Internationale Beziehungen

Im Zusammenhang mit dem systematischen Aufbau des internationalen Streckennetzes der INTERFLUG wurde eine Vielzahl staatlicher Luftverkehrsabkommen sowie kommerzieller Verträge mit ausländischen Luftverkehrsunternehmen, Reisebüros und Speditionen auf der Basis des gegenseitigen Nutzens abgeschlossen.

Luftverkehrsabkommen:

20. Juni	1955	VR Polen (am 25.11.1971 erneuert)
28. Juni	1955	SR Rumänien (am 18.9.1973 erneuert)
30. Juli	1955	VR Bulgarien (am 26.11.1971 erneuert)
08. August	1955	ČSSR (am 25.2.1972 erneuert)
10. September	1955	Ungarische VR
18. Juni	1956	UdSSR (am 1.9.1966 erneuert)
21. Januar	1960	SVR Albanien

06. Februar	1960	SFR Jugoslawien
20. Mai	1965	Arabische Republik Ägypten
06. Juni	1965	Syrische Arabische Republik
01. März	1966	Republik Guinea
08. Juni	1966	Republik Mali
20. Oktober	1966	Republik Irak
21. Dezember	1966	Demokratische Volksrepublik Algerien
21. August	1967	Republik Kuba
09. Dezember	1968	Demokratische Republik Sudan
18. Oktober	1969	VDR Jemen
30. Oktober	1969	Republik Sierra Leone
05. April	1971	Republik Zypern
09. Oktober	1971	Republik Sri Lanka
15. Januar	1972	Republik Tunesien
30. Januar	1973	Republik Finnland
22. Juni	1973	Volksrepublik Bangladesh
26. April	1974	Republik Libanon
07. Juni	1974	Republik Italien
17. Januar	1975	Republik Türkei
12. April	1975	Sozialistische Republik Vietnam
26. Mai	1975	Königreich Norwegen
11. Juni	1975	Königreich Belgien
25. Juni	1975	Königreich Schweden
30. Juli	1975	Schweizerische Eidgenossenschaft
23. September	1975	Königreich Dänemark
17. Oktober	1975	Republik Portugal
06. Februar	1976	Republik Liberia
25. Juni	1976	Volksrepublik Angola
21. Juli	1976	Königreich Niederlande
06. Oktober	1976	Islamische Republik Pakistan
09. Dezember	1976	Union von Burma
09. März	1977	Bundesrepublik Nigeria
12. Mai	1977	VDR Laos
24. Februar	1978	Sozialistische Libysche Arabische Volksjamahiriya
06. März	1978	Sozialistische Republik Äthiopien
10. Juli	1978	VR Mozambique
30. Oktober	1978	Koreanische Demokratische VR
19. Dezember	1978	VR Benin
27. Februar	1979	Republik Niger

Generalverkaufsagenturabkommen

1955	AEROFLOT (1965 erneuert)
1956	TABSO (Balkan)/VR Bulgarien, ČSA/ČSSR, LOT/VR Polen, MALEV/Ungarische VR, TAROM/SR Rumänien (sämtlich 1965 erneuert), KLM/Niederlande (1963 und 1972 erneuert) SWISSAIR/Schweiz (1967 erneuert)
1957	AIR INDIA/Indien (1963 erneuert), SABENA/Belgien (1963 erneuert) SAS/Dänemark, Norwegen, Schweden (1963 und 1968 erneuert)
1958	JAT/SFR Jugoslawien (1963 erneuert), AIR FRANCE/Frankreich (1963 erneuert)
1960	ALBTRANSPORT/Albanien (1979 erneuert)
1961	UTA/Frankreich (1967 erneuert)
1962	ZIVILE LUFTFAHRT VIETNAM/SR Vietnam (1963 und 1976 erneuert)
1963	CUBANA/Kuba (1965 erneuert)
1964	AVIANCA/Kolumbien, EGYPTAIR/Arabische Republik Ägypten AUSTRIAN AIRLINES/Österreich (1972 erneuert)
1965	ALITALIA/Italien, VARIG/Brasilien Berliner Vereinbarung (AEROFLOT, BALKAN, ČSA, CUBANA, INTERFLUG, LOT, MALEV, MIAT/Mongolische VR, TAROM)
1966	AIR GUINEE/Guinea, AIR MALI/Mali
1967	AIR ALGERIE/Algerien, ZIVILE LUFTFAHRT DER KVDR/Koreanische VDR AIR CAMBODGE/Kampuchea, TUNISAIR/Tunesien
1968	ANSETT AIRLINES/Australien, BOAC/Großbritannien (1976 mit BRITISH AIRWAYS erneuert, QANTAS AIRWAYS/Australien)

1969	IRAQI AIRWAYS/Irak (1962 erneuert), SUDAN AIRWAYS/Sudan (1979 erneuert)
1970	ETHIOPIAN AIRLINES/Äthiopien
1972	JAPAN AIRLINES/Japan (1980 erneuert)
1973	MIDDLE EAST AIRLINES/Libanon, AIR CEYLON/Sri Lanka
1974	AIR CANADA/Kanada
1975	VIASA/Venezuela, PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS/USA, ALYEMDA/VDR Jemen, TAP/Portugal
1976	BRITISH AIRWAYS/Großbritannien (seit 1968 mit BOAC)
1977	PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES/Pakistan
1977	CYPRUS AIRWAYS/Zypern
1978	TWA/USA, LIBYAN ARAB AIRLINES
1979	DETA/Mozambique

Zahlreiche weitere Generalverkaufsagenturverträge sowie Verkaufsverträge bestehen mit ausländischen Reiseagenturen und Speditionen.

Interline-Abkommen

1955	AEROFLOT (1965 erneuert)
1956	ČSA, LOT, TABSO (Balkan), TAROM (sämtlich 1965 erneuert), KLM (1963 erneuert), SWISSAIR (1964 erneuert)
1957	AIR INDIA (1963 erneuert), SABENA (1965 erneuert), SAS (1963 erneuert)
1958	FINNAIR (1968 erneuert), LOFTLEIDIR/Island (1963 erneuert) MEA (1964 erneuert)
1959	AIR CANADA (1969 erneuert), BEA (jetzt BRITISH AIRWAYS), CP AIR/Canada (1971 erneuert), GHANA AIRWAYS (1964 erneuert), CAAC/Zivile Luftfahrt VR China (1963 erneuert), OLYMPIC AIRWAYS/Griechenland (1965 erneuert), SUDAN AIRWAYS (1968 erneuert), SYRIAN ARAB AIRLINES (1964 erneuert)
1960	AVIANCA/Kolumbien, ICELANDAIR/Island (1964 erneuert)
1961	IRAQI AIRWAYS (1966 erneuert), KAR AIR O/Y/Finnland (1963 erneuert) PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES (1965 erneuert)
1962	AIR AFRIQUE/Elfenbeinküste (1964 erneuert) TÜRK HAVA YOLLARI A. O./Türkei (1967 erneuert)
1963	CYPRUS AIRWAYS/Zypern, INDIAN AIRLINES CORPORATION, ETHIOPIAN AIRLINES, EGYPTAIR
1965	Berliner Vereinbarung (AEROFLOT, BALKAN, ČSA, CUBANA, LOT, MALEV, MIAT, TAROM) ALITALIA, VARIG/Brasilien
1966	AIR MALI, MISRAIR/Arabische Republik Ägypten
1967	AIR FRANCE, UTA/Frankreich, ROYAL AIR MAROC, TUNISAIR, YEMEN AIRWAY/ Arabische Republik Jemen
1968	KUWAIT AIRWAYS, ANSETT AIRLINES OF AUSTRALIA, QANTAS AIRWAYS, AIR ALGERIE, LIBYAN ARAB AIRLINES
1969	SIERRA LEONE AIRWAYS, ARIANA AFGHAN AIRLINES, BRAATHENS S.A.F.E. AIRTRANSPORT/Norwegen, BRITISH CALEDONIAN AIRWAYS, JAPAN AIRLINES, SAUDI ARABIAN AIRLINES (1975 erneuert)
1970	TAP/Portugal, EASTERN AIR LINES/USA, PAN AM/USA, ALYEMDA/VDR Jemen, ALIA/Jordanien (1974 erneuert)
1971	UNITED AIRLINES/USA
1972	AEROMEXICO
1973	MAERSK AIR/Dänemark, SOMALI AIRLINES, BANGLADESH BIMAN, ROYAL NEPAL AIRLINES, AIR CEYLON, IRANAIR
1974	TALAIR/Papua New Guinea, HAITI OVERSEAS AIRWAYS, LAO AVIATION/VDR Laos (1975 erneuert)
1975	AEROLINEAS ARGENTINAS, SEABOARD WORLD AIRLINES/USA
1976	NORTHWEST ORIENT AIRLINES/USA, AIR NIUGINI/Papua New Guinea SINGAPORE AIRLINES, NIGERIA AIRWAYS, TAAG/VR Angola
1977	COMPANIA PANEMENA DE AVIACION S.A./Panama AER LINGUS TEORANTA/Irland, THAI AIRWAYS INTERNATIONAL LTD, CENTRAL AFRICAN AIRWAYS/Tschad, AIR LIBERIA, TWA/USA
1978	IBERIA/Spanien, ZAMBIA AIRWAYS CORP., DETA/Mozambique, ALM/Niederländische Antillen, TRANSPORTES AEREO DE CABO VERDE/Kapverden
1979	MALAYSIAN AIRLINES/Malaysia
1980	AIR MAURITANIE/Mauretanien, SURINAM AIRWAYS/Surinam

Der Verkehrsflug der DDR

Schwerpunkt der Luftverkehrspolitik der DDR sind die Flugverbindungen nach den sozialistischen Bruderländern. In freundschaftlicher Zusammenarbeit mit den sozialistischen Luftverkehrsunternehmen AEROFLOT, BALKAN, ČSA, CUBANA, JAT, LOT, MALEV und TAROM wurde planmäßig ein internationales Fluglinien-netz aufgebaut.

Am 4. Februar 1956 wurde auf der Flugstrecke Berlin – Warschau der internationale Linienflugverkehr des DDR-Luftverkehrs aufgenommen. Die Flugverbindung Berlin – Prag – Budapest – Sofia kam am 16. Mai 1956 hinzu. Eine Fluglinie Berlin – Bukarest folgte am 19. Mai 1956. Der Linienflugverkehr zwischen Berlin und Moskau wurde am 7. Oktober 1956 eröffnet. Eine Flugreise mit dem Kolbenmotorflugzeug IL-14 (18 – 32 Plätze) dauerte 1956 mit der aus technischen Gründen erforderlichen Zwischenlandung in Wilnjus über acht Stunden. Der Einsatz des Turbinenpropeller-Verkehrsflugzeuges IL-18 ab 1960 verkürzte die Zeit im Direktflug auf drei Stunden; mit den Strahlflugzeugen TU-134 sowie IL-62 beträgt eine Flugreise heute nur noch gut zwei Stunden. Die Flugverbindung Berlin – Moskau – Berlin ist vom Eröffnungstage an die wichtigste und am stärksten frequentierte Fluglinie der INTERFLUG. Gemeinsam mit AEROFLOT wurden 1979 auf dieser Flugstrecke 350 000 Passagiere befördert.

Weitere Fluglinien zwischen der DDR und der UdSSR wurden eingerichtet am

05. Juni	1966	Berlin – Kiew
01. Juni	1968	Berlin – Leningrad
04. Mai	1970	Dresden – Moskau
16. August	1970	Berlin – Minsk
01. Juli	1973	Leipzig – Moskau
02. Juni	1977	Leipzig – Kiew
05. April	1978	Dresden – Leningrad

Insgesamt benutzten 1979 rund 672 500 Passagiere die gemeinsamen Fluglinien der INTERFLUG und AEROFLOT zwischen der DDR und der UdSSR. Weitere Fluglinien in die anderen sozialistischen Länder wurden eröffnet am

05. April	1960	Berlin – Budapest – Belgrad
19. April	1960	Berlin – Belgrad – Tirana
04. April	1964	Berlin – Zagreb – Belgrad
02. Mai	1967	Leipzig – Budapest
03. Mai	1967	Dresden – Budapest
04. Mai	1970	Erfurt – Budapest
12. Mai	1972	Berlin – Krakow (1974 eingestellt)
02. Juni	1972	Berlin – Bratislava
22. Juni	1972	Berlin – Gdansk (1979 eingestellt)
18. Dezember	1972	Berlin – Tatry (Poprad/ČSSR)
04. November	1973	Berlin – (Dacca) – Hanoi
15. Mai	1974	Berlin – Burgas
16. Mai	1974	Berlin – Varna
16. November	1974	Berlin – Havanna
04. November	1978	Dresden – Tatry (Poprad/CSSR)
15. Mai	1979	Dresden – Sofia
17. Mai	1979	Leipzig – Burgas
21. Mai	1979	Dresden – Burgas
12. Mai	1980	Dresden – Varna

Die zunehmende internationale Anerkennung der DDR fand ihren Ausdruck in den seit 1964 aufgenommenen Liniendiensten der INTERFLUG; so nach den jungen Nationalstaaten des Nahen und Mittleren Ostens, Afrikas, Asiens sowie nach kapitalistischen Ländern Europas.

29. Mai	1964	Berlin – Nikosia/Zypern (Sommer 1974 eingestellt)
22. Juni	1965	Berlin – Kairo/Ägypten
15. Januar	1966	Berlin – Nikosia – Damaskus/Syrien
27. Oktober	1966	Berlin – Algier/Algerien – Bamako/Mali (am 28.3.1976 eingestellt)
17. November	1966	Berlin – Algier – Bamako – Conakry/Guinea (am 31.3.1977 eingestellt)
08. Januar	1967	Berlin – Nikosia – Damaskus – Bagdad/Irak
07. Juli	1978	Berlin – Beirut/Libanon
03. Juli	1969	Berlin – Kairo – Khartum/Sudan (1976 bis 1978 eingestellt)
26. November	1969	Berlin – Budapest – Algier – Freetown/Sierra Leone – Conakry (am 31.3.1977 eingestellt)

11. November	1970	Berlin – Wien/Österreich
04. April	1972	Berlin – Kopenhagen/Dänemark
03. April	1973	Berlin – Helsinki/Finnland
23. April	1973	Berlin – Amsterdam/Niederlande
01. Juli	1974	Berlin – Mailand/Italien
05. April	1976	Berlin – Karatschi/Pakistan (– Hanoi)
23. Mai	1976	Berlin – Larnaka/Zypern
13. April	1977	Berlin – Algier – Lagos/Nigeria – Luanda/VR Angola
03. Juni	1977	Berlin – Istanbul/Türkei
27. Februar	1978	Berlin – Algier – Tripolis/Libyen
01. November	1978	Berlin – Kairo – Khartum – Addis Abeba/Äthiopien
07. April	1979	Berlin – Algier – Lagos – Luanda – Maputo/VR Mozambique
02. Juni	1979	Berlin – Athen
01. April	1980	Berlin – Stockholm (– Helsinki)
18. April	1980	Berlin – Brüssel
	1980	Berlin – Dubai
	1980	Berlin – Rom

In 23 Ländern auf 39 Flughäfen unterhält INTERFLUG Betriebsvertretungen, außerdem Stadtbüros in Addis Abeba, Algier, Amsterdam, Bagdad, Beirut, Belgrad, Budapest, Bukarest, Brüssel, Kairo, Damaskus, Hanoi, Havanna, Helsinki, Karatschi, Lagos, Leningrad, Luanda, Mailand, Maputo, Moskau, Prag, Sofia, Varna und Warschau; in Kopenhagen, Stockholm und Wien nehmen die Verkehrsvertretungen der DDR die Interessen der INTERFLUG wahr. In Moskau, Prag und Warschau unterhält INTERFLUG gemeinsame Stadtbüros mit dem Reisebüro der DDR. In der DDR betreibt INTERFLUG eigene Stadtbüros in Berlin am Alexanderplatz, im Hotel Metropol und im Hotel am Palast der Republik sowie in Erfurt. In Dresden wird die Eröffnung eines IF-Stadtbüros vorbereitet. Das Reisebüro der DDR ist Generalagent der INTERFLUG in der DDR und führt Buchungen und Flugscheinverkauf in allen seinen Zweigstellen durch.

Flugverkehr zu den Leipziger Messen

Die Flugverbindung zwischen Berlin und Leipzig ist die älteste Messefluglinie der Welt; sie wurde im Herbst 1919 erstmals befliegen. Der Luftverkehrsbetrieb der DDR hat die gute Tradition des Sonderflugverkehrs anlässlich der Leipziger Messen im Februar 1956 auf der Strecke Berlin – Leipzig wieder aufgenommen. Seit dem Frühjahr 1959 betreibt INTERFLUG regelmäßig zu allen Leipziger Messen mit zahlreichen ausländischen Fluggesellschaften gemeinsam einen internationalen Messelinienverkehr zwischen Leipzig und den meisten europäischen Hauptstädten. Durch Anschlußverbindungen ist gewährleistet, daß Aussteller, Geschäftsleute und Besucher aus allen Teilen der Welt auf dem Luftwege in die Messemetropole gelangen können.

Tabelle 1

Das Flugliniennetz der INTERFLUG

Jahr	Anzahl der Fluglinien	Ist-Gesamtlänge (km)
1956	5	5 476
1960	18	13 387
1965	24	19 282
1970	39	64 397
1975	52	85 092
1980	60	1 25 000

Charterflugverkehr

In Ergänzung zum Linienflugverkehr führt INTERFLUG auch einen umfangreichen Charterflugverkehr (Bedarfsflugverkehr) nach rund 250 Städten in über 100 Ländern Europas, Asiens, Afrikas sowie Nord-, Mittel- und Südamerika durch. Regierungs- und Betriebsdelegationen, Touristengruppen, Sportler, Fischfangbesatzungen, Wissenschaftler-Expeditionen, Orchester- und Theaterensembles für den internationalen Kulturaustausch, aber auch immer stärker Luftfrachtgüter werden befördert. Vielfach werden Charterflugzeuge der INTERFLUG für Hilfsaktionen bei Naturkatastrophen und zur Unterstützung der jungen Nationalstaaten in Asien und Afrika eingesetzt. Charterflüge mit Solidaritätsspenden, wie Medikamente, Nahrungs- und sonstige Hilfsgüter, wurden in die Sozialistische Republik Vietnam, nach der VR Bangladesch, Indien, Pakistan, in die arabischen Staaten und nach zahlreichen afrikanischen Ländern (u. a. nach der VR Angola, Äthiopien, Guinea-Bissau, den Kapverden, Mozambique, Mali, Obervolta) durchgeführt. Oftmals wurden auch verwundete Freiheitskämpfer, so u. a. aus Vietnam, Angola und Nikaragua, zur medizinischen Betreuung in die DDR geflogen.

Tabelle 2
Entwicklung des Passagierluftverkehrs

Jahr	beförderte Passagiere	Personen-km (in 1000 Pkm)
1956	12 553	11 298,4
1960	292 377	166 797,6
1965	440 366	374 647,4
1970	851 487	949 585,4
1975	1 139 333	1 489 752,0
1979	1 242 600	1 847 700,0

Inlandflugverkehr

Nachdem auch in Barth, Dresden, Erfurt und Leipzig kurzfristig Verkehrsflughäfen ausgebaut worden waren, konnte am 16. Juni 1957 mit den ersten in der Sowjetunion ausgebildeten DDR-Flugzeugbesatzungen der Inlandflugverkehr zwischen Berlin und Barth (Rostock/Stralsund), Dresden, Erfurt sowie Leipzig mit IL-14 (32 Plätze) und ab 2. Mai 1958 auch nach Karl-Marx-Stadt mit AN-2 (9 Plätze) aufgenommen werden. In der Sommersaison wurden zusätzliche Urlauberfluglinien von Dresden, Erfurt und Leipzig nach Barth/Ostsee (Rostock/Stralsund) und seit dem 14. Mai 1962 auch nach dem Seebad Heringsdorf auf der Ostseeinsel Usedom befliegen.

Ab 31. März 1958 gab es zwischenzeitlich eine Querverbindung zwischen Dresden und Erfurt; mit der Verbesserung der Eisenbahnverbindungen wurde sie im Mai 1970 wieder eingestellt.

Mit Abschluß des Sommerflugplanes 1962 wurde der Flugverkehr von und nach Karl-Marx-Stadt wieder eingestellt, da die Flugplatzverhältnisse keinen modernen Luftverkehr zuließen. Die Einführung eines Städteschnellverkehrs durch die Eisenbahn machte es schließlich überflüssig, weiterhin einen Ultrakurzstrecken-Flugverkehr innerhalb der DDR durchzuführen, so daß auch die Flugverbindung von Berlin nach Leipzig und Dresden eingestellt und nur noch Berlin – Barth, Berlin – Erfurt und während der Sommersaison ein Ostseebäderflugverkehr von Berlin, Dresden, Erfurt und Leipzig nach Barth und Heringsdorf durchgeführt wurde.

Mit der Außerbetriebnahme der An-24 wurde 1975 der Verkehrsflughafen Barth geschlossen; er wird seither als Agrarflugplatz genutzt. Der Inlandflugverkehr wurde auf eine ganzjährige Flugverbindung Berlin – Erfurt sowie einen Urlauberflugverkehr von Mai bis September von Berlin, Dresden, Erfurt und Leipzig nach Heringsdorf beschränkt.

Am 10. April 1980 wurde der Inlandverkehr aus volkswirtschaftlichen Erwägungen eingestellt.

Luftfracht- und Luftpostverkehr

Frachtgüter werden im Linien- und Charterflugverkehr über den Flughafen Berlin-Schönefeld in alle Länder der Erde befördert. Außerdem hat INTERFLUG vier Frachtflugzeuge im Einsatz. Im Jahr 1979 wurden 9 842 Tonnen Luftfracht befördert, dabei wurden 33,7 Millionen Fracht-tkm geleistet.

Der VEB DEUTRANS ist Generalagent der INTERFLUG in der DDR. Weiterhin hat INTERFLUG kommerzielle Verträge mit mehreren ausländischen Speditionen.

Luftpost wird täglich vorrangig mit allen Linienflugzeugen der INTERFLUG befördert. 1979 wurden 2 199 Tonnen Luftpost geflogen; dabei wurden 3,39 Millionen Post-tkm geleistet.

Der Agrarflug der DDR

Einen hohen ökonomischen Beitrag zur Steigerung der land- und forstwirtschaftlichen Produktion und der Nahrungsgüterwirtschaft in der DDR erbringen der Werk tätigen des Betriebes Agrarflug der INTERFLUG.

Mit Unterstützung sowjetischer und tschechoslowakischer Spezialisten und Dokumentationen sowie in Zusammenarbeit mit der Akademie der Landwirtschaftswissenschaften der DDR begann im Mai 1956 der Aufbau eines Agrarfluges für die sozialistische Land- und Forstwirtschaft der DDR. Kleine und wendige Agrarflugzeuge sowie Hubschrauber werden für aviochemische Arbeiten zur Schädlingsbekämpfung, Düngung und Aussaat eingesetzt. Seit 1976 finden Agrarflugzeuge auch bei der Waldbrandbekämpfung Verwendung. Mit der Durchsetzung der sozialistischen Großproduktion in der Pflanzenproduktion ergab sich die Notwendigkeit, den Umfang der aviochemischen Leistungen ständig zu erweitern (Tabelle 3).

Tabelle 3

Leistungen des Agrarfluges der DDR (in 1000 ha)

Jahr	insgesamt	Schädlingsbekämpfung	Düngung	Sonstiges (u. a. Aussaat)
1957	19,5	18,5	1,0	–
1960	167,2	134,7	30,3	2,3
1965	469,9	229,3	232,9	7,7
1970	1 329,5	821,3	459,4	48,8
1975	3 013,0	1 531,0	1 320,0	162,0
1979*	4 227,3	1 898,3	2 202,4	126,3

* mit Charter (UdSSR)

Bei der Chemisierung der Landwirtschaft der DDR kommt dem Agrarflug eine große Bedeutung zu. Eingegliedert in das Maschinensystem der Agrochemischen Zentren (ACZ) und Kooperation tragen die Agrarflieger der INTERFLUG dazu bei, die industriemäßigen Produktionsmethoden in der sozialistischen Landwirtschaft der DDR zu entwickeln. Über 200 Agrarflugzeuge und -hubschrauber sind auf mehr als 1000 Arbeitsflugplätzen in der DDR eingesetzt. Hinsichtlich der Leistungsbreite und des technologischen Niveaus nimmt der DDR-Agrarflug einen Spitzenplatz im Agrarflugwesen der Erde ein.

Die Agrarflugzeuge vom Typ Z-37, PZL-106 und Agrarhubschrauber vom Typ Ka-26 sind mit modernsten Applikationsgeräten ausgerüstet. Die Vorzüge der Bearbeitung mit Agrarluftfahrzeugen gegenüber Bodengeräten bestehen u. a. in der höheren Effektivität je Zeiteinheit, vor allem aber in der Einsatzmöglichkeit bei Bodennässe, auf Hanggelände in den Mittelgebirgen sowie auf Kulturen mit hohem Pflanzenwuchs, wo die herkömmliche Technik nicht oder nur beschränkt benutzt werden kann.

Durch Einsparung von Arbeitskräften sowie Mehrerträgen bringt der Einsatz von Agrarflugzeugen einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen und ist eine wichtige Ergänzung zur Bearbeitung mit Bodengeräten. So bringt z. B. die Stickstoffdüngung von zwei Millionen Hektar Getreide durch Agrarflugzeuge einen Gesamtmehrertrag von sechs Millionen dt Getreide, was zur Produktion von 120 000 Tonnen Schlachtvieh ausreicht. Oder die Bekämpfung der Phytophthora (Krautfäule) mit dem Flugzeug ergibt einen Mehrertrag von sieben dt/ha; im Republikmaßstab ist das ein Gesamtmehrertrag pro Jahr, mit dem etwa 100 000 Schweine auf 120 kg gemästet und daraus 60 000 dt Fleisch- und Wurstwaren produziert werden können. Im Obstbau werden pro eingesetzten Hubschrauber der Einsatz von 20 Traktoren mit Aggregaten und 25 Arbeitskräften eingespart; darüber hinaus wird eine wesentlich höhere biologische Wirksamkeit der Pflanzenschutzmittel erreicht.

Der Betrieb Agrarflug wird vom Flughafen Berlin-Schönefeld aus zentral geleitet. Er untergliedert sich in die vier Produktionsbereiche Anklam, Leipzig, Kyritz und Magdeburg, die jeweils mehrere Bezirke betreuen und an deren Standort sich auch Werften für die planmäßige Instandhaltung befinden. In Barth, Erfurt und Fürstenwalde arbeiten zusätzlich Werftaußenstellen. Die zehn Flugstaffeln sind in Übereinstimmung mit der landwirtschaftlichen Leitung und Planung bezirklich organisiert. Von den Produktionsbereichen und Staffeln aus erfolgt die operative Leitung des Agrarflugprozesses. Auf der Grundlage langfristiger Charterverträge werden die Flugzeuge und Hubschrauber unmittelbar in die Organisation der agrochemischen Zentren (ACZ) einbezogen.

In der Betriebsakademie 'Arthur Pieck' des Betriebes Agrarflug in Leipzig-Mockau werden Aus- und Weiterbildungslehrgänge für alle Tätigkeitsbereiche des Agrarfluges durchgeführt.

Der Bild- und Industrieflug der DDR

1978 wurde der Betrieb Bildflug der INTERFLUG mit den Flugstaffeln Luftbild und Industrieflug geschaffen. Der neue Betrieb hat die Aufgabe, die Luftbildbefliegung und Herstellung von Luftbildern für volkswirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Zwecke sowie den Bedarf an Flugleistungen für Kranarbeiten, Meß-, Kontroll- und Krankentransportflüge zu erbringen.

Hierzu werden Luftfahrzeuge vom Typ AN-2 und L-410, die mit Luftbildmeßkammern der MRB-Typen oder mit der Multispektralkamera MKF-6M ausgerüstet sind, sowie Hubschrauber der Typen Mi-8 und Ka-26 verwendet. Wichtigstes Anwendungsgebiet für die Flugstaffel Bildflug ist die Aerophotogrammetrie, d. h. das Vermessen der Erdoberfläche mit Hilfe von Luftbildern, die stereoskopisch ausgewertet werden. Hauptnutzer sind das staatliche Vermessungs- und Kartenwesen für die Herstellung des gesamten topografischen Kartenwerkes sowie die Ingenieurvermessung, der Bergbau, das Meliorationswesen, die Territorial- und Städteplanung, die Deutsche Reichsbahn usw. für die Herstellung großmaßstäbiger Lagepläne und Prospekte.

Pionierarbeit leisteten seit 1959 die Mitarbeiter der heutigen Flugstaffel Industrieflug im Kran- und Außenlastflug mit Hubschraubern vom Typ Mi-4. Mit den leistungsfähigeren Turbinenhubschraubern vom Typ Mi-8 vollbringen die Besatzungen seit 1967 Meisterleistungen an Präzisionsarbeit bei Montage- und Demontageeinsätzen in der Industrie, der Landwirtschaft, dem Bauwesen, im Fahr- und Freileitungsbau der Deutschen Reichsbahn, im Küstenschutz und Energiebau.

Mit Hubschraubern vom Typ Ka-26 werden u. a. Kontrollflüge zur Überwachung von Erdöl- und Energieleitungen, für den Umweltschutz über der Ostsee, Luftbild- und Filmflüge sowie Flüge zum Transport von Kranken und Verletzten durchgeführt. INTERFLUG-Hubschrauber halfen u. a. in der Hohen Tatra Seilbahnmasten auf Felsvorsprünge zu transportieren und dort zu zementieren, in Prag Ausbesserungsarbeiten am Hradschin durchzuführen sowie Bauteile in schwer zugängliche Baugruben beim Prager U-Bahnbau zu befördern. Allein durch den Einsatz von Kranhubschraubern im Industrieflug sind bestimmte Bau- und Montagearbeiten überhaupt möglich oder werden die Bau- und Montagezeiten erheblich verkürzt. Der Bild- und Industrieflug wirkt somit als Intensivierungs- und Rationalisierungsfaktor in wichtigen Zweigen unserer Volkswirtschaft.

Die Verkehrsflughäfen der DDR

Dem Betrieb Flughäfen der INTERFLUG obliegt die niveauevolle Abfertigung von Passagieren, Gepäck, Fracht, Post und Flugzeugen aller am Luftverkehr auf den Flughäfen der DDR beteiligten Luftverkehrsunternehmen. Weitere Aufgaben sind die Gewährleistung einer ständigen Einsatzbereitschaft und Betriebsfähigkeit der Flughäfen der DDR.

Der Flughafen Berlin-Schönefeld ist Sitz der Betriebe Verkehrsflug, Agrarflug und Bildflug der INTERFLUG. Weitere Verkehrsflughäfen unterhält der Betrieb Flughäfen in Dresden-Klotzsche, Erfurt-Bindersleben, Heringsdorf auf Usedom und Leipzig-Schkeuditz. Mit Beginn des Strahlflugverkehrs wurden die Verkehrsflughäfen der DDR entsprechend den internationalen Normen ausgebaut. Neben Berlin-Schönefeld sind Dresden, Erfurt und Leipzig in den internationalen Luftverkehr einbezogen.

Der Flughafen Berlin-Schönefeld besitzt zwei Start- und Landebahnen. Die Start- und Landebahn I ist 3.600 m lang, einschließlich 300 m Stoppfläche an beiden Enden. Die Start- und Landebahn II ist 2.700 m lang, einschließlich 300 m Stoppfläche östlich und 150 m westlich. Beide Bahnen sind für 45 t Einzelradlast ausgelegt und haben eine Breite von 60 m. Sie besitzen modernste Befeuerungsanlagen sowie Präzisionslanderadar. Die Flugwetterwarte verfügt über ein Wetterradar für die Flugberatung.

Der Flughafen Berlin-Schönefeld, der 1976 eine neue Passagierabfertigung erhielt, besitzt direkten Anschluß an die Berliner S-Bahn, die Fernbahn sowie das Autobahnnetz der DDR. Es gibt Parkgelegenheit für 1.200 Autos, ein Mitropa-Flughafenhotel und ein Flughafenrestaurant mit Besucherterrasse zum Flugsteig.

Als Transit- und Transferflughafen auf dem Wege zwischen Nord und Süd, West und Ost bietet der Flughafen Berlin-Schönefeld Geschäftsreisenden, Touristen und Versendern von Luftfrachten täglich eine Vielzahl von Flugverbindungen in die Handels- und Urlaubszentren vieler Länder. Sechzehn ausländische Luftverkehrsgesellschaften – AEROFLOT, AUSTRIAN AIRLINES, BALKAN, ČSA, CUBANA, FINNAIR, IRAQI AIRWAYS, JAT, DETA, KLM, LOT, MALEV, SAS, SYRIAN ARAB AIRLINES, TAROM und TÜRK HAVA YOLLARI – fliegen Berlin-Schönefeld im Linienverkehr und zahlreiche weitere Fluggesellschaften wie AIR INDIA, AIR CANADA, JAL usw. im Charterflugverkehr an. Zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und Westberlin (Reisebüro Helios, Uhlandstraße, sowie Busbahnhof Funkturm) besteht zu allen Abflügen und Landungen für Fluggäste ein Bus-Zubringerverkehr über die Grenzübergangsstellen Rudower Chaussee.

Im Jahre 1979 wurden auf den DDR-Flughäfen insgesamt 2,35 Millionen Passagiere und 41 795 Flugzeuge abgefertigt. In Berlin-Schönefeld waren es 1,903 Millionen Fluggäste und 33 351 abgefertigte Flugzeuge.

Die zivile Flugsicherung der DDR

Der Betrieb Flugsicherung der INTERFLUG ist zuständig für die flugsicherungsseitige Leitung der Luftfahrzeuge und für den weiteren Ausbau der Flugsicherungseinrichtungen der DDR.

In den Anfangsjahren bis 1960 wurden entsprechend den internationalen Erfordernissen und Regelungen die organisatorischen, technischen sowie personellen Grundlagen der zivilen Flugsicherung der DDR geschaffen. So wurden bis 1960 der Bezirkskontrolldienst ACC (Area Control Centre), der Fluginformationsdienst AIS (Air Information Service), der Flugfernmeldedienst AFS (Aeronautical Fixed Service) sowie die Anflugkontrolldienste an den Flughäfen der DDR eingerichtet.

In der zweiten Entwicklungsetappe ab 1961 erhielt die Anflugkontrolle am Flughafen Berlin-Schönefeld ein komplettes Landehilfensystem, bestehend aus GCA (Ground Controlled Approach) mit Präzisionsanflugradar (PAR) und 3 cm – Rundsicht radar sowie einem Instrumentenlandesystem (ILS). 1962 entstand die ATCC (Area Traffic Control Centre), die Flugüberwachung. Die Start- und Landebahn I des Flughafens Berlin-Schönefeld erhielt eine Calvert-Anflugbefeuerung. Ende 1963 erfolgte die Herausgabe des AIP (Aeronautical Information Publication). Der Bezirkskontrolldienst (ACC) erhielt 1963 ein 10-cm-Bezirksradar. 1964 wurden in Berlin-Schönefeld zwei weitere ILS installiert. In den Jahren 1964/65 wurden zusätzlich zum Netz der Mittelwellenfunkfeuer (NDB) 5 moderne UKW-Drehfunkfeuer (VOR) entlang der Luftstraßen der DDR aufgebaut und damit vor allem die Navigationsgenauigkeit erhöht.

Die Zahl der Fernschreiblinien zur schnellen Übermittlung von Flugsicherungsmeldungen an in- und ausländische Partner wurde ständig dem steigenden Bedarf angepaßt. Parallel mit organisatorischen Veränderungen in der Bezirkskontrolle erfolgte 1969/70 der Aufbau je einer 23-cm-Mittelbezirksradaranlage Avia-B im Süden und Norden der DDR.

Im Rahmen des RGW-Komplexprogramms von 1971 wird schrittweise die Automatisierung des Flugleitsystems der DDR vorbereitet. Nach einer umfassenden Rekonstruktion des Anflugkontrolldienstes Berlin-Schönefeld im Jahre 1975 wurde im Jahre 1978 der moderne Radarkomplex Avia-D/KOREN mit 23 cm Primärradar und Sekundärradar eingeführt.

1979 erfolgte die Installation eines Rechnersystems zur automatisierten Verarbeitung und Darstellung von Radar- und Planungsdaten. Moderne Instrumentenlandesysteme sowjetischer Fertigung ermöglichten in den Jahren 1978 – 80 den Ersatz der alten ILS-Anlagen in Berlin-Schönefeld. 1979 erhielt der Messeflughafen Leipzig Schkeuditz ein solches System.

Gegenwärtig wird an weiteren Projekten zur Erhöhung der Durchlaßkapazität der Luftstraßen, zur Steigerung der Start- und Landefrequenzen sowie zur weiteren Senkung des Landeminimums durch Einführung der ICAO – Betriebsstufe II gearbeitet.

Im Jahre 1979 wurden über 280.000 Flugbewegungen in den Luftstraßen der DDR von den Mitarbeitern des Betriebes Flugsicherung der INTERFLUG geleitet.

Zusammenarbeit im Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe

Seit dem 15. Februar 1956 ist der sozialistische Luftverkehrsbetrieb der DDR mit der BALKAN, der ČSA, der LOT, der MALEV und der TAROM in einem multilateralen sozialistischen Poolabkommen ('Sechspool') verbunden. Am 7. Juli 1957 wurde in Budapest im Rahmen des 'Sechspools' das Abkommen über Zusammenarbeit und gegenseitige Vertretung sowie über Unterhaltung von Luftlinien zwischen den Hauptstädten der beteiligten sozialistischen Länder unterzeichnet.

Eine neue Qualität in der Zusammenarbeit auf betrieblichem, kommerziellem und finanziellem Gebiet brachte die 'Berliner Vereinbarung', die am 27. Oktober 1965 auf Empfehlung der Ständigen Kommission Transport des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe zwischen den Luftverkehrsunternehmen der VR Bulgarien (BALKAN), der ČSSR (ČSA), der DDR (INTERFLUG), der Mongolischen VR (MIAT), der VR Polen (LOT), der SR Rumänien (TAROM), der UdSSR (AEROFLOT) und der Ungarischen VR (MALEV) abgeschlossen wurde. Im Jahre 1975 trat auch die CUBANA (Republik Kuba) der Berliner Vereinbarung bei.

Auf der Grundlage der im Oktober 1969 in Bukarest zwischen der VR Bulgarien, der ČSSR, der DDR, der Republik Kuba, der VR Polen, der UdSSR, der Ungarischen VR und der SR Vietnam getroffenen 'Vereinbarung der Unternehmen (Organisationen) der RGW-Länder zu Fragen der Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Einsatzes der Luftfahrt in der Volkswirtschaft' erfolgt die Zusammenarbeit des Agrarfluges, des Bild- und Industriezuges im RGW. Im Rahmen des 1971 von der XXV. Tagung des RGW beschlossenen Komplexprogramms für die weitere Vertiefung und Vervollkommnung der Zusammenarbeit und Entwicklung der sozialistischen ökonomischen Integration leisten die Vertreter der zivilen Luftfahrt der DDR aktive Mitarbeit in der Ständigen Kommission Zivile Luftfahrt des RGW und ihren Arbeitsorganen.

Mitarbeit in internationalen Luftfahrtorganisationen

Die INTERFLUG ist seit 1958 Mitglied in der SITA, der internationalen Vereinigung für Nachrichtendienste der zivilen Luftfahrt (Sitz Brüssel).

Seit Juni 1969 ist der Flughafen Berlin-Schönefeld Mitglied in der ICAA, der internationalen Vereinigung der Verkehrsflughäfen (Sitz Paris). Die von der ICAO ausgearbeiteten Rechtsnormen und technischen Bedingungen werden in der zivilen Luftfahrt der DDR angewandt.

Flugzeugpark

Den Flugbetrieb nahm die zivile Luftfahrt der DDR im Jahre 1955 mit zweimotorigen Flugzeugen sowjetischer Produktion vom Typ IL-14 (18 Sitzplätze, 320 km/h) auf; ab 1956 kamen IL-14 P (26 bis 32 Sitzplätze, 320 km/h) aus der DDR-Produktion hinzu.

Im Jahre 1960 wurden mit vier PTL-Triebwerken ausgerüstete sowjetische Flugzeuge vom Typ IL-18 (89 Sitzplätze, 650 km/h) für den Mittelstreckenverkehr eingeführt. Sowjetische zweimotorige PTL-Flugzeuge vom Typ AN-24 (48 Sitzplätze, 450 km/h) lösten 1966 die IL-14 im Inland- und Nachbarschaftsverkehr mit der VR Polen und ČSSR ab; mit Abschluß des Sommerflugplanes 1975 wurde die AN-24 ebenfalls außer Dienst gestellt.

Seit 1967 befliegen Langstrecken-Varianten IL-18 D (100 Sitzplätze, 650 km/h) die Mittel- und Langstrecken der INTERFLUG. Neben der Passagier/Fracht-Variante wird die IL-18 auch als Frachtvariante eingesetzt. Die IL-18 gehört zu den zuverlässigsten PTL-Flugzeugen im internationalen Luftverkehr.

Im Jahre 1969 begann INTERFLUG zweistrahlige TU-134 (72 Sitzplätze, 850 km/h) für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr in den Dienst zu stellen, 1970 folgte das vierstrahlige Langstrecken-Verkehrsflugzeug IL-62 (8/150 Sitzplätze, 850 km/h).

1973 wurde der Verkehrsflugzeugpark der INTERFLUG mit der weiterentwickelten Variante TU-134 A (76 Sitzplätze, 850 km/h) komplettiert. Ab 1980 wird INTERFLUG das neue Langstrecken-Flugzeug IL-62 M (Reichweite 8000 km, 8/150 Sitzplätze, 850 km/h) auf den interkontinentalen Flugstrecken nach Afrika, Asien und Amerika einsetzen.

Der Agrarflug begann 1957 mit dem einmotorigen Hochdecker L-60 aus tschechoslowakischer und dem einmotorigen Mehrzweckflugzeug AN-2 aus sowjetischer Produktion. Das einmotorige Agrarflugzeug Ž-37 (ČSSR) löste 1968 die L-60 ab. Außerdem gehört seit 1970 der sowjetische Leichthubschrauber Ka-26 (Nutzlast 900 kg) zum Agrarflugpark. Ab 1978 wird die Ž-37 durch einen neuen Agrarflugzeugtyp PZL-106 A (VR Polen) schrittweise ersetzt.

Der Spezialflug (seit 1978 Flugstaffel Industrieflug im Betrieb Bildflug) begann 1959 mit dem sowjetischen Hubschrauber Mi-4 (Hakenlast 1300 kg), der 1967 durch den sowjetischen Turbinenhubschrauber Mi-8 (Hakenlast 3000 kg) abgelöst wurde. Außerdem wird der sowjetische Leichthubschrauber Ka-26 (Hakenlast 900 kg) eingesetzt.

Im Bildflug wird die AN-2 verwendet. In Vorbereitung sind der Einsatz des zweimotorigen Turboprop-Flugzeuges L-410 (ČSSR) und die Luftbildvariante TU-134.

Ausblick

Die weitere Entwicklung des Luftfahrtunternehmens INTERFLUG ist zutiefst verbunden mit der planmäßigen Entwicklung unserer Volkswirtschaft bei der Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR, dem weiteren Ausbau der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen, insbesondere mit der wachsenden sozialistischen ökonomischen Integration im Rahmen der sozialistischen Staatengemeinschaft. Die ständige Erhöhung des Lebensstandards der Werktätigen stellt auch an die zivile Luftfahrt der DDR stets neue, höhere Anforderungen. Soweit ein echtes volkswirtschaftliches Transportbedürfnis vorliegt und die erforderlichen technischen Voraussetzungen gegeben sind, wird INTERFLUG seine Flugfrequenzen auf den bestehenden Linien erhöhen oder neue Fluglinien einrichten.

Mehr Passagiere, mehr Luftfracht und mehr Luftpost sind bis 1985 schnell, pünktlich und möglichst direkt an ihren Bestimmungsort zu fliegen. Im sozialistischen Wettbewerb richten die Mitarbeiter alle Anstrengungen darauf, den volkswirtschaftlichen Bedarf an Transportleistungen bei höchster Sicherheit, Regelmäßigkeit und Effektivität zu befriedigen, ein hohes Niveau in der Abfertigung zu gewährleisten sowie stets einen gediegenen Bordservice anzubieten.

INTERFLUG wurde im Jahre 1972 als erster Betrieb der DDR mit dem Ehrentitel 'Betriebskollektiv der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft' ausgezeichnet.

Im Jahre 1975 wurde dem Betriebskollektiv der INTERFLUG das 'Banner der Arbeit', Stufe I, verliehen.

Am Vorabend des 1. Mai 1980 wurden die Leistungen der Werktätigen der INTERFLUG mit der Verleihung des Karl-Marx-Ordens durch die Partei- und Staatsführung gewürdigt.