

DDR 1189 Berlin-Schönefeld
Flughafen
Tel. 67 20
Telex 11 2891 mfvzl dd
Telegramm: Interflug

Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt in der Deutschen Demokratischen Republik
Übersicht 1955 – 1985



Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt in der Deutschen Demokratischen Republik

Übersicht 1955 – 1985

Die zivile Luftfahrt der DDR ist Teil des einheitlichen Verkehrswesens der Deutschen Demokratischen Republik. Sie ist untrennbar verbunden mit der sozialistischen Entwicklung der DDR.

Mit der Befreiung des deutschen Volkes vom Faschismus im Mai 1945 und der Schaffung des ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates, der Deutschen Demokratischen Republik, im Oktober 1949, war es volkswirtschaftlich erforderlich, auch eine sozialistische zivile Luftfahrt aufzubauen.

Im Mai 1954 begannen die Vorarbeiten dazu.

1954 bis 1955

Bildung des Luftfahrtbetriebes der Deutschen Demokratischen Republik. Aufbau der zivilen Flugsicherung.

1956 bis 1959

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

1960 bis 1968

Schrittweise Ablösung der Kolbenmotorflugzeuge durch leistungsfähige Propellerturbinen-Verkehrsflugzeuge. Schaffung der 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.

1966 bis 1977

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

ab 1978

Neugliederung der INTERFLUG in fünf Betriebe: Verkehrsflug, Agrarflug, Bildflug, Flughäfen sowie Flugsicherung.

Die Aufgaben der INTERFLUG sind die Abfertigung und Beförderung von Passagieren, Fracht und Post für internationale sowie nationale Flugstrecken im Linien- und Bedarfsflugverkehr; die Realisierung von Agrar-, Forstwirtschafts-, Fernerkundungs-, Industrie- und Forschungsflügeleistungen, Meß-, Kontroll- und Rettungsflüge; der Betrieb, die Unterhaltung und der Ausbau der Verkehrsflughäfen sowie die ordnungsgemäße Leitung ziviler Luftfahrzeuge im Luftraum der DDR.

Leistungsfähiger und anerkannter Partner im Weltluftverkehr

Seit Aufnahme des internationalen Linienflugverkehrs im Jahre 1956 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 145.000 Kilometern fliegt INTERFLUG heute auf 65 Fluglinien 50 Städte in 36 Ländern auf vier Kontinenten an.

Bei einer Beförderungsleistung von rund 2,5 Milliarden Personenkilometern wurden 1984 über 1,4 Millionen Flugpassagiere befördert. Die Gütertransportleistung betrug 75,5 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 56 Luftverkehrsabkommen mit anderen Staaten und kommerziellen Verträgen mit den führenden Luftverkehrsgesellschaften auf allen Kontinenten hat die INTERFLUG im Liniennetz des Weltluftverkehrs ihren festen Platz.

INTERFLUG erhielt 1972 als erster Betrieb der DDR den Ehrentitel "Betriebskollektiv der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft".

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.

Für außerordentliche Verdienste um die Freundschaft und Zusammenarbeit der Völker um die Erhaltung des Friedens sowie um die Stärkung und die Erhöhung des internationalen Ansehens der DDR erhielt INTERFLUG am 1. Mai 1985 durch den Vorsitzenden des Staatsrates der DDR den Orden "Stern der Völkerfreundschaft" in Gold verliehen.

Zusammenarbeit mit der Sowjetunion – Grundlage der erfolgreichen Entwicklung unseres Luftverkehrs

Bereits bei den Vorbereitungen zum Aufbau eines sozialistischen Luftfahrtunternehmens in der DDR hatten AEROFLOT-Experten den Mitarbeitern der zivilen Luftfahrt der DDR mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Die Mitwirkung sowjetischer Luftfahrtspezialisten ermöglichte es, in relativ kurzer Zeit ein nationales Luftverkehrsunternehmen der DDR aufzubauen und die dabei auftretenden Probleme 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 meistern.

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 der zivilen Luftfahrt.

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-Luftfahrtunternehmens 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-Luftfahrtunternehmens.

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. An der Höheren Fliegerschule der AEROFLOT in Uljanowsk an der Wolga erhielten ab Herbst 1956 zahlreiche DDR-Flugzeugbesatzungen ihre Ausbildung als Verkehrsflieger.

Durch diese umfassende Unterstützung der Sowjetunion war es dem DDR-Luftfahrtunternehmen möglich, bereits nach wenigen Monaten den Flugbetrieb aufzunehmen. Der erste offizielle Start eines Luftfahrzeuges 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 den weiteren Ausbau des Liniennetzes nach der UdSSR geblieben.

Die Zusammenarbeit mit der AEROFLOT und der sowjetischen Luftfahrtindustrie umfaßt nahezu den gesamten Luftverkehrs- und Produktionsprozeß der INTERFLUG; so unter anderem die Aus- und Weiterbildung des fliegenden, Flugsicherungs- und technischen Personals an Bildungseinrichtungen der zivilen Luftfahrt der UdSSR in Leningrad, Kiew und Riga sowie im RGW-Ausbildungszentrum Uljanowsk, die Durchführung von Großkontrollen und Instandsetzungsarbeiten von Luftfahrzeugen der INTERFLUG in sowjetischen Reparaturwerken und die Automatisierung der Platzbuchung.

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 der Ministerrat der DDR den Beschluß über die staatliche Leitung der zivilen Luftfahrt der DDR.

Das starke Anwachsen des Flugverkehrs und die Erfahrungen der Aufbauperiode erforderten bald schon neue organisatorische Leitungsformen. Auf der Grundlage von Empfehlungen des ZK der SED beschloß der Ministerrat 1961 die Schaffung der 'Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt' (HVZL) im Ministerium für Verkehrswesen.

Am 1. September 1963 wurden die bis dahin bestehenden Luftverkehrsbetriebe der DDR für Linien- und Bedarfsflugverkehr, der Agrar- und Spezialflug, die Staatliche Flughafenverwaltung sowie die zivile Flugsicherung zum einheitlichen Luftfahrtunternehmen INTERFLUG, Fluggesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik, zusammengefaßt.

1978 erfolgte mit der Einführung der neuen Wirtschafts- und Leitungsorganisation die Neugliederung der INTERFLUG in die fünf Betriebe Verkehrsflug, Agrarflug, Bildflug (seit 1985 Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug), Flughäfen und Flugsicherung sowie den Führungsstab.

Weiterhin wurde in den Jahren bis 1980 die Automatisierung der Leitung des Transportprozesses (PRIKAS) mit den Teilen Flugleitung, Transportprozeßleitung, Flugvorbereitung, Flugzeuginstandhaltung, Ersatzteilversorgung, Flugleistungsverkauf (RESI) und Flugabfertigung entwickelt und eingeführt (1980 Nationalpreis Wissenschaft und Technik).

Der umfassenden Leitung des gesamten Reproduktionsprozesses der INTERFLUG wird das automatisierte System der Leitung 'JADRO' dienen. Für die Automatisierung der Leitung der Produktionsprozesse des Betriebes Agrarflug und des Betriebes Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug befinden sich gegenwärtig die Systeme TRUD A und TRUD B in der Entwicklung.

Zur Automatisierung von Leitung und Organisation wird in zunehmendem Maße die Mikrorechentechnik eingesetzt. Ende 1984 wurde mit der Errichtung der Rechentechnischen Basis der INTERFLUG begonnen.

Zur Wahrnehmung der souveränen Rechte der DDR im Luftraum ihres Hoheitsgebietes wurde eine Neufassung der bisherigen Luftfahrtgesetzgebung erforderlich. Das Gesetz über die Luftfahrt — Luftfahrtgesetz — vom 27. Oktober 1983 trat am 1. Februar 1984 in Kraft.

Internationale Beziehungen

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

Luftverkehrsabkommen

20. Juni	1955	Volksrepublik Polen (am 25.11.1971 erneuert)
28. Juni	1955	Sozialistische Republik Rumänien (am 18.09.1973 erneuert)
30. Juli	1955	Volksrepublik Bulgarien (am 26.11.1971 erneuert)
08. August	1955	Tschechoslowakische Sozialistische Republik (am 25.02.1972 erneuert)
10. September	1955	Ungarische Volksrepublik
18. Juni	1956	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (am 01.09.1966 erneuert)
21. Januar	1960	Sozialistische Volksrepublik Albanien
06. Februar	1960	Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien
20. Mai	1965	Arabische Republik Ägypten
06. Juni	1965	Syrische Arabische Republik
01. März	1966	Revolutionäre Volksrepublik 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	Volksdemokratische Republik Jemen
30. Oktober	1969	Republik Sierra Leone
05. April	1971	Republik Zypern
09. Oktober	1971	Demokratische Sozialistische 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	Italienische Republik
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	Portugiesische Republik

06. Februar	1976	Republik Liberia
25. Juni	1976	Volksrepublik Angola
21. Juli	1976	Königreich der Niederlande
06. Oktober	1976	Islamische Republik Pakistan
09. Dezember	1976	Sozialistische Republik der Union von Burma
09. März	1977	Bundesrepublik Nigeria
12. Mai	1977	Volksdemokratische Republik Laos
24. Februar	1978	Sozialistische Libysche Arabische Volksjamahiriya
06. März	1978	Sozialistisches Äthiopien
25. Mai	1978	Demokratische Republik Afghanistan
10. Juli	1978	Volksrepublik Mocambique
30. Oktober	1978	Koranische Demokratische Volksrepublik
19. Dezember	1978	Volksrepublik Benin
27. Februar	1979	Republik Niger
14. Juni	1980	Republik der Kapverden
19. Juni	1980	Republik Singapur
23. August	1980	Republik Sambia
11. November	1980	Republik Österreich
14. Dezember	1980	Volksrepublik Kampuchea
12. Februar	1981	Volksrepublik Kongo
07. Mai	1982	Republik Simbabwe
26. Mai	1982	Republik Nikaragua
14. Januar	1985	Staat Kuwait

Generalverkaufsagenturverträge

1955	AEROFLOT/UdSSR
1956	TABSO (jetzt BALKAN)/Bulgarien CSA/ČESKOSLOVENSKÉ AEROLINE/ČSSR LOT/POLSKIE LINE LOTNICZE/Polen MALEV/MAGYAR LEGIKÖZLEKEDESI VALLALAT/Ungarn TAROM/INTREPRINDEREA DE TRANSPORTURI AERIENE ROMINE/Rumänien KLM/KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V./Niederlande (1963 u. 1972 erneuert) SWISSAIR/SWISS AIR TRANSPORT CO. LTD./Schweiz (1967 erneuert)
1957	AIR INDIA/Indien (1963 erneuert) SABENA/SOCIETE ANONYME BELGE D'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION/Belgien (1980 erneuert) SAS/SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM/Dänemark, Norwegen, Schweden (1963 und 1968 erneuert)
1958	JAT/JUGOSLOVENSKI AEROTRANSPORT/Jugoslawien (1963 erneuert) AIR FRANCE/COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE/Frankreich (1963 erneuert)
1960	ALBTRANSPORT/Albanien (1979 erneuert)
1961	UTA/UNION DE TRANSPORTS AERIENS/Frankreich (1967 erneuert)
1962	HANG KHONG VIET NAM – ZIVILE LUFTFAHRT VIETNAM/Vietnam (1963 u. 1976 erneuert)
1963	CUBANA/EMPRESA CONSOLIDADA CUBANA DE AVIACION/Kuba
1964	AVIANCA/AEROVÍAS NACIONALES DE COLOMBIA, S.A./Kolumbien EGYPTAIR/Ägypten (1983 erneuert) AUSTRIAN AIRLINES/Österreich (1975 erneuert)
1965	Berliner Vereinbarung (AEROFLOT, BALKAN, CSA, CUBANA (Berliner Vereinbarung seit 1980), INTERFLUG, LOT, MALEV, MIAT (MONGOL IRGEN-AGARIIN TEEWER), TAROM) ALITALIA/LINEE AREE ITALIANE/Italien VARIG/S.A. EMPRESA DE VIACAO AEREA RIO GRANDENSE/Brasilien
1966	AIR GUINEE/Guinea AIR MALI/Mali
1967	AIR ALGERIE/COMPAGNIE NATIONALE DE TRANSPORTS AERIENS AIR ALGERIE/Algerien CHO SON MINHANG – ZIVILE LUFTFAHRT DER KDVR/Koreanische DVR TUNIS AIR/Tunesien (1979 erneuert)
1968	ANSETT AIRLINES/Australien

1968	BOAC/BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION (jetzt BRITISH AIRWAYS)/ Großbritannien QANTAS AIRWAYS/Australien
1969	IRAQI AIRWAYS/Irak (1972 erneuert) SUDAN AIRWAYS/Sudan (1979 erneuert)
1970	ETHIOPIAN AIRLINES/Äthiopien
1972	JAL/JAPAN AIRLINES/Japan (1980 erneuert)
1973	MEA/MIDDLE EAST AIRLINES/Libanon AIR CEYLON/Sri Lanka (1980 aufgehoben)
1974	AIR CANADA/Kanada
1975	VIASA/VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACION/Venezuela PAN AM/PAN AMERICA WORLD AIRWAYS/USA ALYMEDA -- DEMOCRATIC YEMEN AIRLINES/Volksdemokratische Republik Jemen TAP/TRANSPORTES AREOS PORTUGUESE/Portugal
1976	BRITISH AIRWAYS/Großbritannien HANG KHONG VIET NAM/Vietnam
1977	PIA/PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES/Pakistan CYPRUS AIRWAYS/Zypern
1978	JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRLINES/Libyen
1979	LAM/LINHAS AEREAS DE MOCAMBIQUE/Mocambique THY/TÜRK HAVA YOLLARI A.O./Türkei
1980	OLYMPIC AIRWAYS/Griechenland
1984	LAO AVIATION/Laos

Interline-Abkommen

1955	AEROFLOT/UdSSR (1965 erneuert) Berliner Vereinbarung
1956	CSA/CSSR (1965 erneuert) Berliner Vereinbarung LOT/Polen (1965 erneuert) Berliner Vereinbarung TABSO -- jetzt BALKAN/Bulgarien (1965 erneuert) Berliner Vereinbarung TAROM/Rumänien (1965 erneuert) Berliner Vereinbarung KLM/Niederlande (1963 erneuert) SWISSAIR/Schweiz (1980 erneuert)
1957	AIR INDIA/Indien (1980 erneuert) SABENA/Belgien (1980 erneuert) SAS/Dänemark, Norwegen, Schweden (1963 erneuert)
1958	FINNAIR/Finnland (1968 erneuert) LOFTLEIDIR -- jetzt FLUGFELAG NORDURLANDS H. F./Island (1963 erneuert) MEA/MIDDLE EAST AIRLINES/Libanon (1964 erneuert)
1959	AIR CANADA/Kanada (1969 erneuert) BEA -- jetzt BRITISH AIRWAYS/Großbritannien CP AIR/CANADIAN PACIFIC AIR/Kanada (1971 erneuert) GHANA AIRWAYS/Ghana (1964 erneuert) CAAC/CIVIL AVIACION ADMINISTRATION OF CHINA/Zivile Luftfahrt China (1963 erneuert) OLYMPIC AIRWAYS/Griechenland (1965 erneuert) SUDAN AIRWAYS/Sudan (1968 erneuert) SYRIAN ARAB AIRLINES/Syrien (1964 erneuert)
1960	AVIANCA/AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA, SA./Kolumbien ICELANDAIR/Island (1964 erneuert)
1961	IRAQI AIRWAYS/Irak (1966 erneuert) KAR AIR O/Y/Finnland (1963 erneuert) PIA/PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES/Pakistan (1965 erneuert)
1962	AIR AFRIQUE/Elfenbeinküste (1964 erneuert) THY/TÜRK HAVA YOLLARI A.O./Türkei (1967 erneuert)
1963	CYPRUS AIRWAYS/Zypern INDIAN AIRLINES CORPORATION/Indien ETHIOPIAN AIRLINES/Äthiopien EGYPTAIR/Ägypten

- 1965 Berliner Vereinbarung
(AEROFLOT, BALKAN, CSA, CUBANA (Berliner Vereinbarung seit 1980), LOT,
MALEV, MIAT, TAROM)
ALITALIA/LINEE AREE ITALIANE/Italien
VARIG/S.A. EMPRESA DE VIACAO AEREA RIO GRANDENSE/Brasilien
- 1966 AIR MALI/Mali
MISRAIR (jetzt EGYPTAIR)/Ägypten
- 1967 AIR FRANCE/COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE/Frankreich
UTA/UNION DE TRANSPORTS AERIENS/Frankreich
ROYAL AIR MAROC/Marokko
TUNIS AIR/Tunesien
YEMENIA/YEMEN AIRWAYS/Jemenitische Arabische Republik
- 1968 KUWAIT AIRWAYS/Kuweit
ANSETT AIRLINES OF AUSTRALIA/Australien
QANTAS AIRWAYS/Australien
AIR ALGERIE/COMPAGNIE NATIONALE DE TRANSPORTS AERIENS AIR ALGERIE/
Algerien
JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRLINES/Libyen
- 1969 SIERRA LEONE AIRLINES/Sierra Leone
ARIANA AFGHAN AIRLINES/Afghanistan
BRAATHENS S.A.F.E. AIRTRANSPORT/Norwegen
BRITISH CALEDONIAN AIRWAYS/Großbritannien
JAL/JAPAN AIRLINES/Japan
SAUDIA/SAUDI ARABIAN AIRLINES/Saudi-Arabien (1975 erneuert)
- 1970 TAP/TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES/Portugal
EASTERN AIRLINES/USA
PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS/USA
ALYMEDA/DEMOCRATIC YEMEN AIRLINES/Volksdemokratische Republik Jemen
ALIA/THE ROYAL JORDANIAN AIRLINES/Jordanien (1974 erneuert)
- 1971 UNITED AIRLINES/USA
- 1972 AEROMEXICO/AERONAVES DE MEXICO
AUSTRIAN AIRLINES/Österreich
- 1973 MAERSK AIR/Dänemark
SOMALI AIRLINES/Somalia
BANGLADESH BIMAN/Bangladesh
ROYAL NEPAL AIRLINES/Nepal
IRANAIR/Iran
- 1974 TALAIR/Papua-Neuguinea
LAO AVIATION/Laos (1975 erneuert)
- 1975 AEROLINEAS ARGENTINAS/Argentinien
- 1976 NORTHWEST ORIENT AIRLINES/USA
AIR NIUGINI/Papua-Neuguinea
SINGAPORE AIRLINES/Singapur
NIGERIA AIRWAYS/Nigeria
TAAG/LINHAS AEREAS DE ANGOLA/Angola
- 1977 COPA/COMPANIA PANAMENA DE AVIATION S.A./Panama
AER LINGUS TEORANTA/Irland
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL LTD/Thailand
AIR LIBERIA/Liberia
TWA/TRANS WORLD AIRLINES/USA
- 1978 IBERIA/LINEAS AEREAS DE ESPANA S.A./Spanien
ZAMBIA AIRWAYS CORPORATION/Sambia
LINHAS AEREAS DE MOCAMBIQUE/Mocambique
ALM/ANTILLIAANSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V./Niederländische Antillen
TRANSPORTES AEREOS DE CABO VERDE/Kapverden
- 1979 MALAYSIA AIRLINES/Malaysia
- 1980 AIR MAURITANIE/Mauretanien
SURINAM AIRWAYS/Suriname
TYROLEAN AIRWAYS/Österreich
AIR LANKA/Sri Lanka

1980	MEXICANA/COMPANIA MEXICANA DE AVIACION S.A./Mexiko GUYANA AIRWAYS/Guyana
1981	AIR INTER/Frankreich AIR TOGO/Togo AIR ZIMBABWE/Simbabwe AEROPERU/Peru
1982	TRANSBRASIL/Brasilien
1983	AIR VOLTA/Obervolta TRANSAMERICA AIRLINES/USA AERONICA/AEROLINEAS NICARAGUENSES S.A./Nikaragua
1984	LUFTHANSA/BRD AIR UK/Großbritannien AERO VIRGIN ISLANDS/USA

Der Verkehrsflug der DDR

Schwerpunkt der Luftverkehrspolitik der DDR sind die Flugverbindungen in die sozialistischen Bruderländer. In freundschaftlicher Zusammenarbeit mit den sozialistischen Luftverkehrsunternehmen AEROFLOT, BALKAN, CSA, CUBANA, JAT, LOT, MALEV und TAROM wurde planmäßig ein internationales Flugliniennetz 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 Vilnius über acht Stunden. Der Einsatz des Propeller-Turbinen-Verkehrsflugzeuges IL-18 ab 1960 verkürzte die Zeit im Direktflug auf drei Stunden; mit den zwei- und vierstrahligen Verkehrsflugzeugen TU-134 und 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 1984 auf dieser Flugstrecke über eine Million 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
01. November	1979	Berlin — Simferopol
02. Mai	1980	Berlin — Sotschi
13. Mai	1984	Dresden — Sotschi
17. Mai	1984	Leipzig — Sotschi
05. November	1984	Dresden — Simferopol
06. November	1984	Leipzig — Simferopol

Tabelle 1

Die Entwicklung der Passagierbeförderung DDR — UdSSR
(Linien- und Charterbeförderung, INTERFLUG und AEROFLOT zusammen)

Jahr	DDR — UdSSR v.v.	Berlin — Moskau v.v.
1980	665.000	369.163
1981	715.000	395.342
1982	775.000	424.665
1983	898.000	496.334
1984	1.032.000	560.500

Tabelle 2

Eröffnung von internationalen Fluglinien 1956 bis 1984

04. Februar	1956	Berlin — Warschau
16. Mai	1956	Berlin — Prag — Budapest — Sofia (Linienführung bis 1963)
19. Mai	1956	Berlin — Prag — Budapest — Bukarest (Linienführung bis 1963)
07. Oktober	1956	Berlin — Vilnius — Moskau (Linienführung bis 1960)
03. April	1960	Berlin — Moskau
05. April	1960	Berlin — Budapest — Belgrad (Linienführung bis 1967)
08. April	1960	Berlin — Belgrad — Tirana (Linienführung bis 1967)
02. April	1963	Berlin — Sofia
16. Mai	1963	Berlin — Bukarest
22. Juni	1963	Berlin — Wien (1963 unterbrochen)
04. April	1964	Berlin — Zagreb — Belgrad
29. Mai	1964	Berlin — Nikosia (1974 bis 1976 unterbrochen)
22. Juni	1965	Berlin — Kairo
15. Januar	1966	Berlin — Nikosia — Damaskus (seit 1976 statt Nikosia Larnaka)
05. Juni	1966	Berlin — Kiew
27. Oktober	1966	Berlin — Algier — Bamako (1976 eingestellt)
17. November	1966	Berlin — Algier — Bamako — Conakry (1977 eingestellt)
08. Januar	1967	Berlin — Nikosia — Damaskus — Bagdad
07. April	1967	Berlin — Budapest — Tirana
02. Mai	1967	Leipzig — Budapest
03. Mai	1967	Dresden — Budapest
04. Mai	1967	Berlin — Belgrad — Dubrovnik (1968 eingestellt)
01. Juni	1968	Berlin — Leningrad
07. Juli	1968	Berlin — Beirut
03. Juli	1969	Berlin — Kairo — Khartum (1976 bis 1978 unterbrochen)
26. November	1969	Berlin — Budapest — Algier — Freetown — Conakry (1977 eingestellt)
04. Mai	1970	Erfurt — Budapest
04. Mai	1970	Dresden — Moskau
16. August	1970	Berlin — Minsk
11. November	1970	Berlin — Wien
04. April	1972	Berlin — Kopenhagen
12. Mai	1972	Berlin — Krakow (1974 eingestellt)
02. Juni	1972	Berlin — Bratislava
22. Juni	1972	Berlin — Gdansk (1979 eingestellt)
18. Dezember	1972	Berlin — Tatra
03. April	1973	Berlin — Helsinki
23. April	1973	Berlin — Amsterdam
01. Juli	1973	Leipzig — Moskau
04. November	1973	Berlin — Dacca — Hanoi (1978 Dacca eingestellt)
15. Mai	1974	Berlin — Burgas
16. Mai	1974	Berlin — Varna
01. Juli	1974	Berlin — Mailand
16. November	1974	Berlin — Havanna
05. April	1976	Berlin — Karatschi — Hanoi
23. Mai	1976	Berlin — Larnaka
13. April	1977	Berlin — Algier — Lagos — Luanda (ab 1982 ohne Zwischenlandung Algier)
02. Juni	1977	Leipzig — Kiew
03. Juni	1977	Berlin — Istanbul
27. Februar	1978	Berlin — Algier — Tripolis (ab 1983 ohne Zwischenlandung Algier)
05. April	1978	Dresden — Leningrad
01. November	1978	Berlin — Kairo — Khartum — Addis Abeba
04. November	1978	Dresden — Tatra
07. April	1979	Berlin — Algier — Lagos — Luanda — Maputo (ab 1981 ohne Zwischenlandung Algier und Luanda)
15. Mai	1979	Dresden — Sofia
17. Mai	1979	Leipzig — Burgas
21. Mai	1979	Dresden — Burgas
02. Juni	1979	Berlin — Athen

01. November 1979	Berlin – Simferopol
01. April 1980	Berlin – Stockholm – Helsinki
18. April 1980	Berlin – Brüssel
02. Mai 1980	Berlin – Sotschi
12. Mai 1980	Dresden – Varna
05. November 1980	Berlin – Rom
01. April 1981	Berlin – Ljubljana – Belgrad
12. Mai 1981	Erfurt – Tatry
05. November 1981	Berlin – Kopenhagen – Stockholm
24. Mai 1982	Erfurt – Burgas
23. März 1983	Berlin – Tunis
25. März 1984	Berlin – Larnaka – Amman
27. März 1984	Berlin – Stockholm
04. Mai 1984	Berlin – Taschkent
13. Mai 1984	Dresden – Sotschi
17. Mai 1984	Leipzig – Sotschi
28. Oktober 1984	Erfurt – Moskau
05. November 1984	Dresden – Simferopol
06. November 1984	Leipzig – Simferopol

In 27 Ländern – Ägypten, Algerien, Angola, Äthiopien, Belgien, Bulgarien, CSSR, Frankreich, Finnland, Irak, Italien, Jugoslawien, Kuba, Libanon, Libyen, Mocambique, Niederlande, Nigeria, Pakistan, Polen, Rumänien, Syrien, Tunesien, Türkei, UdSSR, Ungarn, Vietnam – unterhält INTERFLUG Betriebsvertretungen. Stadtbüros bestehen in 31 ausländischen Städten; so in Addis Abeba, Amsterdam, Bagdad, Beirut, Belgrad, Brüssel, Bukarest, Budapest, Kairo, Damaskus, Hanoi, Havanna, Helsinki, Istanbul, Karatschi, Lagos, Leningrad, Luanda, Maputo, Mailand, Moskau, Paris, Prag, Rom, Sofia, Tripolis, Tunis, Varna, Warschau und Zagreb. In Kopenhagen, Stockholm und Wien nehmen die Verkehrsvertretungen der DDR die Interessen der INTERFLUG wahr.

In der DDR stehen der INTERFLUG eigene Stadtbüros in Berlin, Dresden, Erfurt und Leipzig zur Verfügung.

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 Messelinienflugverkehr 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 3

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	125.000
1984	65	145.172

Tabelle 4

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
1980	1.217.000	1.978.100,0
1984	1.419.600	2.469.500,0

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 Südamerikas durch.

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, in die VR Bangladesh, die Indische Union und die Islamische Republik Pakistan, in die arabischen Staaten und in zahlreiche afrikanische Länder (u. a. nach Angola, Äthiopien, Guinea-Bissau, den Kapverden, Mocambique, Mali, Obervolta) durchgeführt. Verwundete Freiheitskämpfer, so u. a. aus Vietnam, Angola und Nikaragua wurden zur medizinischen Betreuung in die DDR geflogen. Zur Beförderung von Arbeitskräften und Fracht zu den Bauvorhaben an der Erdgasleitung in der UdSSR wird ein Arbeiterberufsverkehr durchgeführt.

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 Verbindung 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 Städte-schnellverkehrs durch die Eisenbahn machte es schließlich überflüssig, weiterhin einen Kurzstrecken-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 Außerdienststellung 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 Frachtflugzeuge vom Typ IL-18 im Einsatz. Um den reibungslosen Transport der Exportgüter zu gewährleisten, wurde am 1. Oktober 1981 eine Buchungsordnung für Luftfracht in Kraft gesetzt.

Im Jahre 1984 wurden 30.146 Tonnen Luftfracht befördert, dabei wurden 75,5 Millionen Fracht-tkm geleistet. Der VEB DEUTRANS ist Generalagent der INTERFLUG in der DDR. Weiterhin hat INTERFLUG kommerzielle Verträge mit mehreren ausländischen Speditionen.

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 CSSR ab; mit Abschluß des Sommerflugplanes 1975 wurde die AN-24 ebenfalls außer Dienst gestellt.

Seit 1967 beflogen 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. Seit November 1980 ist 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 im Einsatz.

Der Agrarflug der DDR

Der Betrieb Agrarflug der INTERFLUG, im Jahre 1955 gegründet, begann 1956 mit Unterstützung sowjetischer und tschechoslowakischer Spezialisten mit der Arbeit. Geflogen wurde mit dem einmotorigen Hochdecker L-60 aus tschechoslowakischer und dem einmotorigen Mehrzweckflugzeug AN-2 aus sowjetischer Produktion. Sie wurden ab 1968 von dem speziell für die Landwirtschaft konstruierten einmotorigen Tiefdecker Z-37 (CSSR) abgelöst.

Seit 1974 werden außerdem in den Mittelgebirgslagen und in Obst- und Gemüseanbaugebieten sowjetische Hubschrauber Ka-26 (Nutzlast 900 kg) eingesetzt. Ab 1978 wird die Z-37 durch das Agrarflugzeug PZL-106 A aus der VR Polen ergänzt. Seit 1985 wird zusätzlich das leistungsfähige einmotorige polnische Agrarflugzeug M-18 A im DDR-Agrarflug eingesetzt.

Der Agrarflug ist eng verbunden mit der Entwicklung der sozialistischen Landwirtschaft in der DDR. Mit der Durchsetzung der Großproduktion in der Pflanzenproduktion wurde der Einsatz von Agrarflugzeugen immer notwendiger. Die Steigerung der Agrarflugleistungen von 19.500 Hektar im Jahre 1957 auf rund 5,3 Millionen Hektar aviochemisch bearbeiteter land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche im Jahre 1984 wurde nicht allein durch den Zuwachs von Luftfahrzeugen erreicht, sondern vor allem durch die optimale Auslastung dieser hochleistungsfähigen Technik sowie durch die Erhöhung der Effektivität pro Flugstunde (ha/Fh).

Welchen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen der Agrarflug ermöglicht, zeigt beispielsweise der Mehrertrag von 2 bis 3 dt/ha bei der Getreidedüngung mit dem Flugzeug oder von 100 bis 150 dt/ha Grünmasse durch den Einsatz von Hubschraubern zur Hangdüngung in den Mittelgebirgslagen. Seit 1976 werden Agrarflugzeuge auch bei der Waldbrandbekämpfung mit Erfolg eingesetzt.

Der Betrieb Agrarflug besteht aus vier Betriebsteilen, die jeweils mehrere Bezirke betreuen. In den Betriebsteilen Anklam, Kyritz, Magdeburg und Leipzig-Mockau sowie in Barth, Fürstenwalde und Erfurt befinden sich Werften für die planmäßige Instandhaltung der Agrar-Luftfahrzeuge. Die Flugstaffeln sind in Übereinstimmung mit der landwirtschaftlichen Leitung und Planung bezirklich organisiert und haben ihren Sitz in den jeweiligen Bezirken.

Seit 1982 verfügt der Agrarflug über ein Zentrum für applikationstechnische Erprobung und Prüfung von Agrarluftfahrzeugen in Ogkeln, Kreis Wittenberg. Diese Einrichtung ist ein Gemeinschaftsobjekt der Akademie der Landwirtschaftswissenschaften der DDR und der INTERFLUG und dient allen wissenschaftlichen und betrieblichen Einrichtungen der DDR, die Untersuchungen mit Agrarluftfahrzeugen durchführen, als experimentelle Basis.

Auf der Grundlage langfristiger Charterverträge werden die Agrarflugzeuge unmittelbar in die Arbeit der Agrochemischen Zentren (ACZ) einbezogen. Mit über 160 ACZ in allen Bezirken, die vollmechanisierte Basen der sozialistischen Landwirtschaft sind, bestehen enge Kooperationsbeziehungen. Ein dichtes Netz von über 1.000 Arbeitsflugplätzen bietet den auf den Luftfahrzeugeinsatz spezialisierten Brigaden der ACZ beste Voraussetzungen für eine effektive Arbeit.

Bei der Getreidedüngung (März – Juni) und beim Pflanzenschutz in den Obstanbaugebieten (April – August) befinden sich im Rahmen der sozialistischen ökonomischen Integration der Agrarflugunternehmen der RGW-Länder sowjetische und polnische Agrarflieger während der Spitzenzeiten in der DDR im Einsatz.

Tabelle 5

Leistungen des Agrarfluges der DDR (in 1000 ha)

Jahr	insgesamt	Düngung	Schädlingsbekämpfung	Sonstiges (u.a. Aussaat)
1957	19,5	1,0	18,5	–
1960	167,2	30,3	134,7	2,3
1965	469,9	232,9	229,3	7,7
1970	1.329,5	459,4	821,3	48,8
1975	3.013,0	1.320,0	1.531,0	162,0
1980*	4.553,2	2.399,5	2.051,2	102,5
1984*	5.313,2	2.863,2	2.226,8	223,2

* mit Chartereinsatz

Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug der DDR

1978 wurde der Betrieb Bildflug der INTERFLUG mit den Flugstaffeln Luftbild und Industrie- und Forschungsflug geschaffen. Zur besseren Kennzeichnung des Aufgabenprofils für die Volkswirtschaft der DDR erhielt er 1985 die neue Bezeichnung Betrieb "Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug". Die Produktion von Fernerkundungsdaten für volkswirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Zwecke, Leistungen für Kran-, Meß-, Kontroll- und Krankentransportflüge spiegeln seine Leistungsfähigkeit mit Luftfahrzeugen vom Typ L-410 UVP, AN-2, PZL-104 und Mi-8 wider. Größtes Anwendungsgebiet der Fernerkundung ist die Aerophotogrammetrie. Hauptnutzer sind das staatliche Vermessungs- und Kartenwesen zur ständigen Ergänzung des topographischen Kartenwerkes der DDR, die Ingenieurvermessung, der Braunkohlebergbau zur Herstellung des bergmännischen Reißwerkes sowie der Massenermittlung und der wöchentlichen Präzisierung der Förderbrückenfahrttechnologie, die Land- und Forstwirtschaft, die Territorial- und Städteplanung, die Eisenbahn und die Wasserwirtschaft. Die Fernerkundungsdaten sind die Grundlage für Finalprodukte in Form kartographischer Erzeugnisse wie Lage- und Höhenpläne verschiedener Maßstäbe, thematische Karten und Schrägaufnahmen.

Pionierarbeit leisten seit 1959 die Mitarbeiter des heutigen Industrie- und Forschungsfluges im Kran- und Außenlastflug. Begonnen wurde mit sowjetischen Kolbenmotorhubschraubern vom Typ Mi-4. Seit 1967 sind hochleistungsfähige Turbinenhubschrauber vom Typ Mi-8 im Einsatz. Damit vollbringen die Besatzungen Meisterleistungen an Präzisionsarbeit bei Bau- und Montagearbeiten in der Industrie, dem Bauwesen, der Landwirtschaft, im Küstenwasserbau, im Energiebau und bei der Fahrleitungsmontage im Elektrifizierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn.

Mit den Flugzeugen L-410 UVP, AN-2 und der PZL-104 werden u. a. Kontrollflüge zur Überwachung von Erdöl- und Energieleitungen, für den Umweltschutz über der Ostsee, Luftbildschrägaufnahmen und Filmaufnahmen sowie Flüge zum Transport von Kranken und Verletzten durchgeführt.

INTERFLUG-Hubschrauber halfen u. a. in der Hohen Tatra Seilbahnen zu montieren, in Prag Ausbesserungsarbeiten am Hradschin durchzuführen sowie Bauteile in schwer zugängliche Baugruben beim Prager U-Bahnbau zu befördern. Immer mehr Bereiche der Volkswirtschaft setzen Kranhubschrauber ein, um die Bau- und Montagezeiten erheblich zu verkürzen.

Der Forschungsflug konzentriert sich auf die Entwicklung neuer Anwendungsgebiete, der Erprobung neuer Techniken und der praxiswirksamen Interpretation von Fernerkundungsdaten.

Die Flughäfen der DDR

Dem Betrieb Flughäfen der INTERFLUG obliegt die niveauvolle 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 verfügt über 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, Instrumentenlandesysteme und Präzisionslanderadaranlagen. Die Flugwetterwarte verfügt über ein Wetterradar und eine Landebahnsichtweitenmeßanlage (RVR) 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, AIR ALGERIE, AUSTRIAN AIRLINES, BALKAN, CSA, CUBANA, FINNAIR, IRAQI AIRWAYS, JAT, LAM, KLM, LOT, MALEV, SYRIAN ARAB AIRLINES, TAROM und TURKISH AIRLINES – fliegen Berlin-Schönefeld im Linienverkehr und weitere Fluggesellschaften im Charterflugverkehr an. Zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und Berlin (West) besteht zu allen Abflügen und Landungen für Fluggäste ein Bus-Zubringerverkehr.

Im Jahre 1984 wurden auf den DDR-Flughäfen insgesamt 2,85 Millionen Passagiere und 41.090 Flugzeuge abgefertigt. In Berlin-Schönefeld waren es 2,4 Millionen Fluggäste und 33.138 abgefertigte Flugzeuge.

Weitere Verkehrsflughäfen unterhält der Betrieb Flughäfen in Dresden-Klotzsche, Erfurt-Bindersleben 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.

Auf den Flughäfen Berlin-Schönefeld und Leipzig-Schkeuditz wurden 1984/85 die Abfertigungsanlagen erweitert.

Seit November 1980 entspricht der Flughafen Berlin-Schönefeld der ICAO-Betriebsstufe II.

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 Landeileitensystem, 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 wurde schrittweise die Automatisierung des Flugleitsystems der DDR durchgeführt. 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 – 1980 den Ersatz der alten ILS-Anlagen in Berlin-Schönefeld. 1979 erhielt der Flughafen Leipzig-Schkeuditz ein solches System, 1983 der Flughafen Dresden.

1982 erfolgte der Abschluß der Einführung volltransistorierter UKW-Flugfunktende- und Empfangstechnik am Flughafen Berlin-Schönefeld.

Weitere Objekte zur Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Luftstraßen, zur Steigerung der Start- und Landefrequenzen sowie zur weiteren Senkung des Landeminimums durch Einführung der ICAO-Betriebsstufe II wurden 1980 in Berlin-Schönefeld in Betrieb genommen.

Mit der Inbetriebnahme einer automatisierten Fernschreibzentrale im festen Flugfernmeldedienst im Jahre 1982 wurde der Grundlage zur Automatisierung weiterer Prozesse geschaffen. So erfolgten 1983 die Inbetriebnahme der OPMET-Datenbank (Wettermeldungen) und 1984 der NOTAM-Datenbank (Luftfahrtnachrichten).

1984 wurde die Start- und Landebahn II des Flughafens Berlin-Schönefeld mit einer modernen Präzisionsanflugradaranlage vom Typ RP-4G (CSSR) ausgerüstet.

Im Jahre 1984 wurden rund 304.600 Flugbewegungen in den Luftstraßen der DDR von den Mitarbeitern des Betriebes Flugsicherung der INTERFLUG geleitet.

Aus- und Weiterbildung

Im September 1957 erfolgte die Einrichtung einer Betriebsschule zur Aus- und Weiterbildung des fliegenden, Flugsicherungs-, technischen und kommerziellen Personals. Im September 1960 kam die Ausbildung von Lehrlingen im Grundberuf Verkehrskaufmann hinzu.

Aufgrund der ständig wachsenden Anforderungen erfolgte im Dezember 1982 die Trennung der bisherigen Bildungseinrichtung in die Betriebsberufsschule "A. N. Tupolew" für die Ausbildung von Lehrlingen zu Wirtschaftskaufleuten und Flugzeugmechanikern und in die Betriebsakademie INTERFLUG für die Aus- und Weiterbildung der Werk tätigen der INTERFLUG. Zur Betriebsakademie gehören gegenwärtig u. a. zwei Simulatoren und das Anti-Havarie-Trainingskabinett für die Weiterbildung des fliegenden Personals sowie ein Simulator für die Radarausbildung des operativen Flugsicherungspersonals. Darüber hinaus erfolgt die Aus- und Weiterbildung des fliegertechnischen, Flugsicherungs- und flughafenkommerziellen Personals im RGW-Ausbildungszentrum Uljanowsk, an Bildungseinrichtungen der zivilen Luftfahrt der UdSSR in Leningrad, Kiew und Riga sowie an der Ingenieurschule für Verkehrstechnik in Dresden. Insgesamt beträgt der Anteil der Hoch- und Fachschulkader bei der INTERFLUG 38 Prozent der Zahl der Werk tätigen aller Betriebe der INTERFLUG.

An der 1968 gegründeten Betriebsakademie "Arthur Pieck" des Betriebes Agrarflug in Leipzig-Mockau werden Flugzeugführer und Stationsmechaniker ausgebildet und für alle Tätigkeitsbereiche des Agrarfluges Weiterbildungslehrgänge durchgeführt.

Zusammenarbeit im Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe

Seit dem 15. Februar 1956 ist der sozialistische Luftverkehrsbetrieb der DDR mit der BALKAN, der CSA, der LOT, der MALEV und der TAROM in einem multilateralen sozialistischen Poolabkommen ("Sechspool") verbunden. Am 07. 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 CSSR (CSA), 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 CSSR, 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 Betriebes Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug 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 nichtstaatlichen und staatlichen Organisationen

Über die Zusammenarbeit der zivilen Luftfahrt der DDR im RGW hinaus ist die INTERFLUG seit 1958 Mitglied der SITA, der internationalen Vereinigung für Nachrichtendienste der zivilen Luftfahrt (Sitz Brüssel) und nutzt seit 1981 auch das weltweit anwendbare System BAGTRAC der SITA zur Auffindung verlorener oder fehlgeleiteter Gepäckstücke.

Seit Juni 1969 ist der Flughafen Berlin-Schönefeld Mitglied in der ICAA, der internationalen Vereinigung der Verkehrsflughäfen (Sitz Paris).

Die durch die ICAO und IATA ausgearbeiteten Richtlinien und Empfehlungen werden in der zivilen Luftfahrt der DDR beachtet und angewandt.

Gerd Ritter
Schwalbenweg 10
D-12526 Berlin
Tel./Fax. +49-(30)-672 19 09