

# Interflug – Verloren im Wettbewerb der Politik

Zehn Jahre nach der Teilung Deutschlands in zwei Staaten völlig unterschiedlicher politischer Couleur entstand auch aus der Deutschen Lufthansa je eine Version Ost und West. Der Deutschen Lufthansa „Ost“ allerdings wurde 1963 in einem Rechtsstreit mit der gleichnamigen Airline Westdeutschlands die weitere Verwendung dieses Namens vom Europäischen Gerichtshof in Den Haag untersagt. Interflug hieß fortan die Staatslinie der DDR. Sie wurde vom Westen nicht minder skeptisch betrachtet wie zahlreiche andere Einrichtungen der DDR. Vieles dort wurde von westlichen Landsleuten pauschal als rückständig abgekanzelt – zu Unrecht. Auch Ostdeutschlands staatliche Airline nahm einen spannenden Weg, der sie bis in die späten Achtzigerjahre zu einer bedeutenden Kraft im internationalen Luftverkehr machte. Ein Bericht von F.W. Gratenau.

Volkseigener Betrieb (VEB) Deutsche Lufthansa hieß die am 1. Juli 1955 gegründete staatliche Airline der DDR. Genau wie ihr westliches Pendant beanspruchte die Fluggesellschaft der DDR die Nachfolge eine der ältesten Fluggesellschaften der Welt. Ihr erster Flug fand am 16. September 1955 mit einer Ilyuschin IL-14 vom Zentralflughafen Berlin-Schönefeld via Wilna nach Moskau statt. Da Schönefeld außerhalb der Berliner Stadtgrenzen lag und damit dem Vier-Mächte-Status der alliierten Siegermächte entzogen war, konnten von hier aus Flüge starten. Die übrigen Berliner Flughäfen waren aufgrund des Alliierten-Status der Stadt Berlin für deutsche Fluggesellschaften tabu. Das änderte sich erst wieder mit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten am 3. Oktober 1990.

In ihren ersten Monaten war der VEB Deutsche Lufthansa noch ein reiner Regierungs-Flugdienst. Das Volk – um das Bild eines populären politischen Witzes zu zitieren – flog seinerzeit sozusagen noch ausschließlich in Form seiner gewählten Vertreter an Bord der „volkseigenen“ Airline. Erst im Februar 1956 fand der erste reguläre Linienflug nach Prag statt. Die IL-14 wurde bald Standard-Flugzeug der Ost-Lufthansa. Wenn auch unter Lizenz gebaut, setzte die DDR-Airline mit der IL-14P bereits wieder ein Flugzeug aus heimischer Produktion ein.

## Aus Lufthansa Ost wird Interflug

Die Namensgleichheit zwischen der west- und der ostdeutschen Airline währte bis in die frühen Sechzigerjahre. Als in Wien eine Convair 440 der Lufthansa West und eine IL-14 der Lufthansa Ost nebeneinander auf dem Vorfeld geparkt wurden, brachte das den damals schon legendären ersten West-LH-Chef Hans M. Bongers derart in Rage, dass Klage erhoben wurde. 1963 entschied der Europäische Gerichtshof in Den Haag endgültig gegen die Namensgleichheit der beiden deutschen Fluggesellschaft. Die DDR verlor den Rechtsstreit und nannte ihre Fluglinie entsprechend der schon 1958 gegründeten Charter-Tochtergesellschaft künftig Interflug. Den DDR-Bürgern wurden wirtschaftliche Gründe als Ursache für die Zusammenlegung der Deutschen Lufthansa Ost mit der Interflug GmbH genannt.

Interflug Gesellschaft für internationalen Luftverkehr mbH (IF) nahm also 1963 mit einer Flotte inzwischen völlig veralteter IL-14 und noch relativ moderner Turboprops IL-18 den Flugbetrieb auf. Sie war fortan für den gesamten Bereich des DDR-Luftverkehrs zustän-

dig. Als Staatsgesellschaft war die Interflug nach dem gleichen Muster wie die Aeroflot organisiert. Neben dem Passagier-Flugbetrieb war sie also auch etwa für die Vergabe von Streckenrechten, für die Flugsicherung, für die Verwaltung der Flughäfen, für den Landwirtschaftsbereich und etliches mehr verantwortlich. Nicht zuletzt war sie natürlich auch Carrier der DDR-Nomenklatura und übernahm den Transport ostdeutscher „VIPs“. Gut 30 Prozent der IF-Flotte wurden zeitweilig für solche Dienste vorgehalten.

## Auf politischem Kurs

Die politische Situation der DDR führte dazu, dass IF zunächst ausschließlich Flüge im Inland sowie in neutrale beziehungsweise politisch sympathisierende „Bruderländer“ des Warschauer Paktes durchführen konnte. Manche dieser Ziele wurden nicht nach wirtschaftlichen Zwecken und Bedarf bedient, sondern aus politischen Überlegungen heraus aufgenommen. Der Inlandverkehr, zuletzt mit Antonov AN-24 befliegen, wurde 1980 aufgrund notorischer Defizite eingestellt. Ebenfalls aus der Flotte genommen wurden zwei Tupolew Tu-124 – die ersten Jets, die Interflug ab 1964 betrieb und die sich trotz relativ moderner Mantelstrom-Triebwerke aufgrund ihrer geringen Kapazität und Flugleistungen nicht bewährten. Statt dessen wurde ab 1969 die Tupolew Tu-134 eingesetzt, mit der Interflug endgültig eine führende Rolle unter den „Comecon“-Fluggesellschaften außerhalb der Sowjetunion übernahm. Genau wie die DDR sich innerhalb des Comecon zur führenden Wirtschaftsnation entwickelte, nahm Interflug dieselbe Entwicklung

– mit einer Ausnahme: IF unterlag einerseits den besonders rigiden politischen Vorgaben der Regierung der DDR und andererseits auch der indirekten Einflussnahme der westdeutschen Bundesregierung. Denn diese achtete sehr wohl auf die Aktivitäten der DDR-Airline und machte gelegentlich ihre Autorität nachdrücklich geltend.

Also machte man sich im eigenen Bereich stark: Neben den Tu-134 wurden ab 1970 Langstrecken-Jets des Typs Ilyuschin IL-62 beschafft, mit denen Strecken nach Ostasien, Afrika, in den Nahen Osten und natürlich nach Kuba aufgenommen wurden. In West-Europa konnten neben Wien nur die Ziele Amsterdam und Helsinki bedient werden. Daneben erschloss IF auch dringend benötigte Devisen-Quellen, indem besonders Bewohnern von West-Berlin preisgünstige Charterflüge ab Schönefeld in die Feriengebiete Südost-Europas angeboten wurden. Wenig beliebt machte sich Interflug bei der westdeutschen Regierung hingegen durch ihre Flüge aus dem indischen und afrikanischen Raum. Zahlreiche Asylbewerber wurden so über Schönefeld nach West-Berlin gebracht, was die Regierung der DDR mit einer gewissen Genugtuung betrachtete. Schließlich galt in der Zeit des kalten Krieges die Maxime, dass alles, was dem „Klassenfeind“ schadete, von eigenem Vorteil war. Trotz der frostigen Atmosphäre zwischen beiden deutschen Staaten begann Interflug aber Anfang der Siebzigerjahre damit, Flugverbindungen in die BRD aufzunehmen. Leipzig, Standort der größte Industriemesse des Comecon, sollte während der Messezeiten besser mit dem Westen und insbesondere mit der Bundesrepublik verbunden werden. Der einsetzenden politi-



„Going Home“ – so hieß das Motto vieler Maschinen nach der deutschen Vereinigung. Und so fliegen viele der alten Tu-134 der Interflug heute wieder in Russland oder anderen Ländern der GUS.

„Flying Home“ – that was the motto of many Russian planes after the unification of Germany. Thus, many of Interflug's old Tu-134s are currently operated in Russia or other countries of the CIS.



Die Tickets waren vergleichsweise günstig, für DDR-Bürger aber oft schwer zu bekommen.

The tickets were quite inexpensive, but hard to get for East German citizens.

schen Entspannung folgend, erscheinen so die ersten AN-24 und IL-18 auf westdeutschen Flughäfen. In Westdeutschland löste ihr Anblick meist Neugier und Erstaunen aus, ehemalige Flüchtlinge der DDR reagierten allerdings auch verunsichert und ängstlich auf die Annäherung.

#### Öffnung zum Westen

Ab Mitte der Achtzigerjahre wandte sich endgültig das politische Blatt des „real existierenden Sozialismus“ auch in der DDR. Wenn gleich die Regierenden unter dem SED-Parteichef Erich Honecker das nicht wahrhaben wollten, erkannte Interflug-Chef Dr. Klaus Henkes doch früh die Zeichen der Zeit. Flugzeug-Hersteller der UdSSR konnten nicht dauerhaft das Material liefern, das moderne Carrier brauchten. Also nahm er Kontakt zu Airbus Industries auf. Sein Ziel war die A310-300, doch die Beschaffung dieses Flugzeugs war für einen sozialistischen Staat ungeheuer schwer. Westliche Flugzeuge sind nun einmal unabhängig von ihrer Herkunft in US-Dollar zu bezahlen, aber an westlichen Devisen mangelte es der DDR seit ihrem Bestehen. Der Handel gelang gleichwohl: Mit der Registrierung DDR-ABA (später D-AOAA, heute Luftwaffe 10+21) konnte im Juni 1989 die erste A310 in Dienst gestellt werden.

Drei Jahre später war auch das Schicksal der Interflug besiegelt: 1990 trat die DDR der Bundesrepublik Deutschland bei, aus den ehemaligen Bezirken wurden wieder fünf neue „alte“ Bundesländer, Berlin wurde Hauptstadt des geeinten Deutschland und die alliierten Siegermächte zogen sich endgültig zurück. Die Lufthansa nahm Linienflüge nach Berlin, Leipzig und Dresden auf und schnitt der Interflug langsam die Flügel ab. Mühsam hielt sie sich noch zwei Jahre in der Luft, wurde aber mehr und mehr zu einem „Fremdkörper“ in der etablierten westdeutschen Luftfahrtszene. Da Fusionsverhandlungen mit Interessen scheiterten und es auch kein politisches Interesse an einem Weiterbestehen der Airline gab, wurde sie unter der Verwaltung der Treuhandanstalt „abgewickelt“, wie es so für viele namhafte DDR-Betriebe seinerzeit hieß. Damit wurde einerseits eine Chance vertan, Deutschland eine zweite renommierte Fluglinie zu verschaffen, andererseits wurde die bis dahin westdeutsche Lufthansa in die Lage versetzt, nun zum gesamtdeutschen nationalen Carrier zu avancieren.

#### Der Preis für die Freiheit

Die Politik der deutschen Bundesregierung hat zugunsten der Lufthansa entschieden; und es spricht viel dafür, dass es eine gute Ent-



Noch am Tag der Vereinigung der beiden deutschen Staaten, am 3. Oktober 1990, wurde die Flagge der DDR aus dem Verzeichnis der Nationalitäten getilgt. Hammer und Sichel wurden aus der deutschen Fahne entfernt, die Farben indes konnten bleiben. Die Hoffnung, die Interflug über die Folgen der deutschen Vereinigung zu retten, wurden allerdings enttäuscht.

On the very same day of the unification of the two German states on October 3, 1990, the East German flag was deleted from the register of national registrations. The hammer and sickle were removed from the (East) German flag, but the color could remain the same. Although there was some hope that Interflug might survive the effects of the German unification, it soon became clear that this was not possible.

### Facts & Figures:

**Zum Ende ihres Flugbetriebs 1992 präsentierte sich die ehemalige nationale Fluglinie der DDR wie folgt:**

**When Interflug ceased its operations in 1992, the GDR's former national airline looked like this:**

**Name:** ..... INTERFLUG GmbH, Berlin ..... **Name:** .....  
**Eigentümer:** ..... Treuhandanstalt, Berlin ..... **Owner:** .....  
 ..... Trusteeship Administration, Berlin .....

**Gründung:** ..... 1955 (VEB Deutsche Lufthansa) ..... **Founded:** .....  
 ..... 1963 (Interflug) .....

**Liquidation:** ..... 1994 ..... **Liquidation:** .....

**Codes:** ..... IF / IFL, IATA-Nr. 107 ..... **Codes:** .....  
**Streckennetz:** ..... Inland / Domestic, ..... **Route network:** .....  
 ..... Europa / Europe, Asien / Asia, .....  
 ..... Afrika / Africa, Karibik / West Indies .....

**Flotte:** ..... 16 Tupolew TU-134A ..... **Fleet:** .....  
 ..... 7 Ilyuschin IL-62M .....  
 ..... 3 Airbus A310-300 .....

**Stand:** ..... 5/1992 ..... **Status:** .....



## INTERFLUG



Zum 40sten Jahrestag der DDR 1989 stellte die Interflug noch zwei Tupolew Tu-154M in Dienst. Sie waren in Wirklichkeit aber der „Nationalen Volksarmee“ (NVA) unterstellt und ausschließlich der Regierung vorbehalten. Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten diente die hier gezeigte DDR-SFA noch einige Jahre als Teil der Flugbereitschaft der deutschen Luftwaffe, bis ihre Schwestermaschine durch tragische Umstände einer Kollision mit einem amerikanischen Militärflugzeug zum Opfer fiel.

For the 40th anniversary of the German Democratic Republic, Interflug launched two newly purchased Tupolev 154Ms. In fact, they remained under the command of the "National People's Army" (NVA), and were used exclusively by the East German government. After the unification of the two German states, DDR-SFA depicted here served as part of the German Air Force's fleet, until its sister plane tragically collided with an American military plane.

scheidung war. Ungleich bitter war dieser Entschluss hingegen für den weitaus größten Teil der mehr als 8000 Mitarbeiter der Interflug. Nur ein gutes Drittel der beispielsweise rund 400 Piloten hat wieder einen Job entsprechend seiner Qualifikation gefunden. Ein weiteres Drittel tingelt heute auf „kleinen Mühlen“ durch Deutschland und Europa oder ist, etwa als Ramp-Agent oder Crewbus-Fahrer, in Luftfahrt-nahen Berufen unterkommen. Das andere Drittel fand Unterschlupf in anderen Branchen oder lebt inzwischen im Ruhestand. Auch wenn viele dieser Piloten beteuern, dass sie die alten Zeiten nie wieder haben möchten, bedauern sie angesichts des beruflichen Abstiegs dennoch, dass „so schöne Zeiten wie bei der Interflug für sie nicht mehr wieder kommen“ (vgl. Berliner Morgenpost vom 03.08.99)

Bis Oktober 1990 war die Interflug für nahezu sämtliche Aufgaben der zivilen DDR-Luftfahrt zuständig gewesen. Am 30. April 1991 stellte sie endgültig den Flugbetrieb ein und ging in Liquidation. Zwei Tu-154M, die bis 1989 für die Regierung eingesetzt wurden, drei Tu-134A, drei IL-62M und die A310 wurden in das Staatseigentum der Bundesrepublik Deutschland übernommen, wo sie der Flugbereitschaft der Bundeswehr unterstellt wurden. Während die russischen Jets inzwischen verschwunden sind, dienen die A310 heute der deutschen Regierung als VIP-Jets.

Und so endeten die letzten Maschinen der Interflug so, wie die ersten anfangen – als Regierungsflugzeuge. Die Airline selbst ist heute Geschichte. Nicht vergessen bleibt aber die eigenartige, höchst einflussreiche Rolle, die die ehemalige DDR-Staatslinie gespielt hat. Sie mag im internationalen Kontext inzwischen bedeutungslos sein, für die Bewohner Ostdeutschlands war sie aber neben zahlreichen unerfreulichen Einrichtungen der DDR eine Institution, auf die man durchaus stolz sein durfte.

#### F.W. Gratenau



Preistabelle der Lufthansa (Ost) aus dem Jahr 1963.

The eastern Lufthansa's price list of the year 1963.

# Interflug – Lost in Political Competition

Following the division of Germany into two states with politically opposing orientations, *Deutsche Lufthansa* was also refounded twice after the end of the allied ban on German airlines in 1955. The eastern version of *Deutsche Lufthansa*, however, lost a battle in the European Court of Justice in The Hague in 1963, and was from then on no longer allowed to use the same name as its West German counterpart. In the West, it was seen no less skeptically than many other facilities of the German Democratic Republic (GDR). Many things in the East were called old-fashioned by their western compatriots. Sometimes, this was an exaggeration, especially as far as *Interflug* was concerned. East Germany's national airline, too, has an exciting history which led it to a position as a major power in international aviation way into the 1980s. Here is a report by F.W. Gratenau.

*Volkseigener Betrieb (VEB) Deutsche Lufthansa* was the name of the GDR's national airline – „People-Owned Company Deutsche Lufthansa“ – founded on July 1, 1955. Like its western counterpart, the East German airline claimed to be the successor of one of the world's oldest airlines. Its first flight took place on September 16, 1955, when an *Ilyushin IL-14* flew from Berlin's Schoenefeld Airport via Vilnius to Moscow. As Schoenefeld was located outside the boundaries of Berlin, it was not subject to the special four power status of the city itself, so *Interflug* was able to take off there. The other airports of Berlin, because of the city's allied status, remained out of bounds for all German airlines. That only changed on October 3, 1990, when the two German states were unified.

During the first few months of its existence, *VEB Deutsche Lufthansa* remained only a government air service. The people – to quote a popular political joke of the time – only flew on board the „people-owned“ airline in the form of its elected representatives. Only in February 1956 did the first regular scheduled flight to Prague take place. The *IL-14* soon became the eastern *Lufthansa's* standard plane. Even though it was built under license, the East German airline already operated an aircraft „Made in the GDR“: the *IL-14P*.

## Lufthansa „East“ becomes Interflug

Both airlines in East and West kept their same names until the early 1960s. But when in Vienna a *Convair 440* of *Lufthansa „West“* was parked side by side with an *IL-14* of *Lufthansa „East“* on the apron, the mere sight is reputed to have made the legendary first western *LH* boss Hans M. Bongers really furious, and he finally filed a suit. In 1963, the European Court of Justice in The Hague decided that the double name situation was to come to an end. The GDR lost the fight, and gave the airline the same name as its charter subsidiary *Interflug*, already

Ab 1959, noch für den VEB Deutsche Lufthansa in Dienst gestellt, bildeten insgesamt 14 Ilyushin IL-18 für 30 Jahre Basis der Mittelstreckenflotte der Interflug. Das wohl beste Flugzeug, das jemals in der UdSSR konzipiert wurde, erwies sich als ein rauschender Erfolg und ist bis heute im Einsatz. Für die DDR-Airline war die Beschaffung der IL-18 der Durchbruch zu einer auch im Westen anerkannten, wenn auch immer etwas misstrauisch beobachteten Fluggesellschaft.



**INTERFLUG**

founded in 1958. The East German people were told that the two companies – *Lufthansa „East“* and *Interflug GmbH* – had merged for economic reasons.

*Interflug Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH (IF)* began its operations in 1963 with a fleet that consisted of badly outdated *IL-14*s and relatively modern *IL-18* turboprops. From then on, it was responsible for aviation in the GDR as a whole. As a state-owned company, *Interflug* was organized along the same pattern as *Aeroflot*. Along with operating passenger flights, it also took care of the distribution of the routes, all aspects of air traffic safety, the airports themselves, the agricultural flight sector, and many other things. Last, but not least, it was also the carrier of the Communist „big-wigs“, and flew around East German VIPs. At certain times, more than thirty percent of *IF's* fleet was reserved for such services.

## Following the Political Guidelines

The political situation in the GDR initially meant that *IF* was initially only able to offer domestic flights, and flights to neutral countries or the politically sympathizing Warsaw Pact countries. Some of the destinations were not served out of economic reasons and necessities, but because of political considerations. The domestic services, in the end served by *Antonov AN-24* planes, were discontinued in 1980 because of their chronic deficit situation. In 1964, *Interflug* purchased two *Tupolev Tu-124* planes – the airline's first jets – which did not prove successful because of their low capacity and performance, even though they were equipped with relatively modern ducted-fan turbine engines. In 1969, they were replaced by *Tupolev Tu-134s*, which finally earned *Interflug* a leading role among the COMECON airlines outside the Soviet Union. Just as the GDR had become a leading economic power among the COMECON states, so *Interflug* developed in a similar manner – with just one exception. On the one hand, *Interflug* was most rigidly instructed in what it had to do by the East German government, and on the other hand, it was indirectly influenced by the West German government as well. The West Germans watched all of the East German airline's activities very closely, and sometimes exerted as much authority as they could: you should keep in mind that West Germans never fully recognized the GDR as a state of its own, even after taking up diplomatic relations in 1973.

Therefore, *Interflug* concentrated on what it could do best: to complement the *Tu-134s*, it purchased *IL-62* long haul jets from 1970 onwards, and operated them on its routes to East Asia, Africa, the Middle East, and, of course, Cuba. In Western Europe, Vienna, Amsterdam, and Helsinki remained its only destinations. Aside from that, *IF* also brought in some hard currency by offering cheap charter flights to popular holidaymaker destinations in Southeast Europe, starting in Berlin Schoenefeld, especially for West Berliners. *Interflug* was especially unpopular with the West German government because of its flights to India and Africa. Numerous immigrants claiming political asylum in the West traveled via Schoenefeld to West Berlin which had no effective border control system, a situation which gave some quiet satisfaction to the GDR's government. After all, a principle of the Cold War was that all that was a nuisance to the „class enemy“ was an advantage to oneself. In spite of the Cold War, *Interflug* also began offering flights to West Germany in the early 1970s. Leipzig, the largest industrial fair of the COMECON countries, required a better link to the West. Following the atmosphere of détente, the first *AN-24s* and *IL-18s* appeared at West Germany's airports. The West Germans were mainly curious and surprised, but those who had escaped from the East to the West also felt somewhat nervous and anxious about the rapprochement.

From 1959 on, still purchased by *VEB Deutsche Lufthansa*, a fleet of fourteen *Ilyushin IL-18s* became the backbone of *Interflug's* medium haul fleet. The best aircraft ever designed in the USSR was a remarkable success, and is still being used today. When *Interflug* purchased the *IL-18s*, it became a renowned airline even in the West, although it was always regarded with some suspicion.



## ... Lost in Political Competition

### The Opening Toward the West

From the mid-eighties on, the end of the „Socialism that has become reality“ in the GDR came closer and closer. Even though the boss of the governing Socialist Unity Party, Erich Honecker, did not like the bitter truth, *Interflug's* director Dr. Klaus Henkes could read the sign of the times. In the long run, the airplane manufacturers from the USSR were unable to provide aircraft which a modern carrier needed. He therefore got in touch with *Airbus Industries*. His aim was to get an *A-310-300*, but buying such a plane was a most difficult thing for a Socialist state. Western airplanes have to be paid for in US dollars – no matter where they come from – but since its earliest days, the GDR lacked hard currency. Nevertheless, the deal became a success: in June 1989, *Interflug* operated its first *A310*, registered DDR-ABA (later D-AOAA, today *Luftwaffe 10+21*).

Three years later, *Interflug's* fate was sealed as well. In 1990, the GDR joined the Federal Republic of Germany, the East German districts became five „new“ states once again, Berlin was made the capital of united Germany, and the allied forces finally retreated. *Lufthansa* began offering its services to Berlin, Leipzig, and Dresden, and slowly, but steadily, cut off *Interflug's* wings. *IF* remained in the air for two more years, but became more and more a foreign element to the established (West) German aviation scene. As all negotiations about mergers failed, and as there was no political interest in keeping the airline alive, it was wound up by the „Trusteeship Administration“, a special body that took care of many East German companies after 1990. That meant that the chance to keep a renowned second airline for Germany was given away, but on the other hand, *Lufthansa* was given the chance to become the national carrier of the united Germany.



Im Juni 1989, fünf Monate bevor der Fall der Berliner Mauer das Ende der DDR einleitete, übernahm *Interflug* nach ungeheuer schwierigen Verhandlungen ihre erste von insgesamt drei *Airbus A310-300*. Es war der verzweifelte Versuch, den politischen Absturz der DDR auch durch Modernität der wichtigen Repräsentanz *Interflug* zumindest aufzuhalten. Wie ein Hohn der Geschichte mutet an, dass die DDR-ABA heute als „Luftwaffe 10+21“ ausgerechnet dem damaligen „Klassenfeind BRD“ als Regierungsflugzeug dient.

In June 1989, five months before the fall of the Berlin Wall, *Interflug* acquired the first of its three *Airbus A310-300s*, after incredibly difficult negotiations. It was a desperate attempt by the East German government to at least delay the GDR's political crash by some modernization of *Interflug*. It is one of the ironies of history that it was only DDR-ABA which became „Luftwaffe 12+21“, and served later as a government plane for the „class enemy“ Federal Republic of Germany.



Photos: Luftfahrtarchiv Matthias Winkler

### The Price of Freedom

Germany's federal government thus decided in favor of *Lufthansa*, and there have been many good reasons for that choice. However, this was a bitter decision for a large part of *Interflug's* 8,000 employees. Only just over a third of the 400 pilots, for instance, found a new job to match their qualifications. Another third of them have found occasional jobs on „little coffee mills“ all over Germany and Europe, or work in aviation-related jobs such as ramp agent and crew bus driver. The last third found jobs in other parts of the economy, or were retired. Many of the old pilots state very clearly that they would never wish to turn back the clock, but facing their declining jobs, they regret that „such great times as with *Interflug* will never return“ (quoted from the „Berliner Morgenpost“ newspaper of August 8, 1999).

Until October 1990, *Interflug* was responsible for all areas of civil aviation in the GDR. On April 1, 1991, it finally ceased its operations,



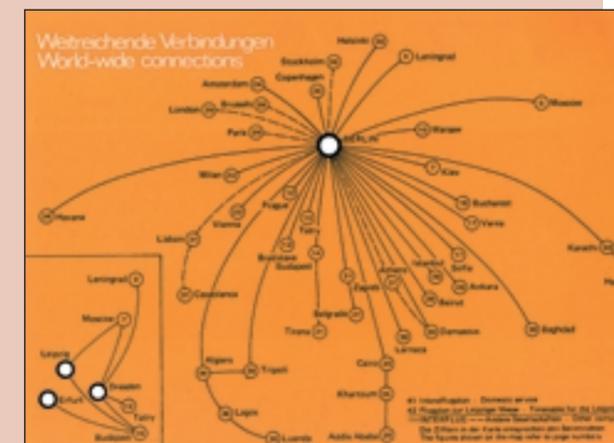
Eine modernere *Tu-134* beim Start. Gut zu erkennen die auffallend großen Fahrwerkschächte, bei denen man in Zeiten des „Kalten Krieges“ nie sicher war, ob sie wirklich nur zur Aufnahme der Tandem-Fahrwerke dienen sollten. Die hier gezeigte DDR-SCW wurde 1975 übernommen. Sie überlebte als D-AOBK bis zum Ende der *Interflug*.

A modern *Tu-134A* taking off. What strikes the eye immediately are the huge wheel wells, and during the Cold War, you could never be sure if they were only intended for the tandem landing gear. DDR-SCW was acquired by *Interflug* in 1975, and survived the airline's end as D-AOBK.

and began to be wound up. Two *Tu-154Ms*, used by the East German government until 1989, three *Tu-134As*, three *IL-62Ms*, and the *A310s* became state property of the Federal Republic of Germany which submitted them to the Federal Air Force. The Russian jets have disappeared in the meantime, but the *A310s* are still used by the German government as VIP jets.

Thus, the last *Interflug* aircraft ended up with the same job they started with: as government planes. Today, the airline is only history, but the highly influential role the former East German state's airline played has not been forgotten. It may have lost much of its relevance in an international context, but for the inhabitants of East Germany, leaving aside a number of unpleasant institutions they had, *Interflug* has remained something that they can also be rather proud of.

### F.W. Gratenau



Das Streckennetz der *Interflug* im Jahr 1979

*Interflug's* route network in 1979.

◀ 1970 übernommen, startete hier eine frühe *Tu-134* vom damaligen „Zentralflughafen Schönefeld“ bei Berlin (Ost). Die DM-SCZ wurde noch vor 1982 gegen *Tu-134A* ausgetauscht, als das Nationalitätskennzeichen DM in DDR umgewandelt wurde. Sechs Original *TU-134*, mit Glasnase und ohne Schubumkehr, wurden ab 1969 von *Interflug* eingesetzt.

Operated by *Interflug* since 1970, this early *Tu-134* takes off at Zentralflughafen Schoenefeld (‘‘Central Airport Schoenefeld’’) near Berlin. DM-SCZ was swapped for a *Tu-134A* before 1982, which was when the national registration code was changed to DDR, the German abbreviation for ‘‘German Democratic Republic’’. Six original *Tu-134s*, with glass noses and without thrust reversers, had been operated by *Interflug* since 1969.



Mit der Beschaffung der *Ilyushin IL-62* begann 1973 der Langstrecken-Verkehr für *Interflug*. Fünf *IL-62* folgten weitere 14 Exemplare der verbesserten Version *IL-62M*, wie der hier gezeigten DDR-SEU. Neben den Langstrecken nach Kuba, Afrika und Ostasien kam die *IL-62* auch auf Mittelstrecken, zum Beispiel nach Moskau, zum Einsatz.

The first *Ilyushin IL-62* planes purchased in 1973 marked the beginning of *Interflug's* long haul services. The five initial *IL-62s* were followed by fourteen planes of the improved *IL-62M* version, one of the latter being DDR-SEU shown here. Aside from the long haul routes to Cuba, Africa, and East Asia, the *IL-62* was also used on medium haul routes like the one to Moscow.