

Das Ende der Interflug  
Ein Platz in den Annalen der Luftfahrtgeschichte: Borkheide  
Mittelmärkischer Bilderbogen, 2009

Bei idealen Wetterbedingungen bestiegen Flugkapitän Peter Schulze, Copilot Günter Erhard, Navigator Wilfried Noack und Bordingenieur Hubert Hoffer am Vormittag des 16. November 1989 auf dem Flughafen Schönefeld eine *Ilyuschin 18* der Interflug. Außer der vierköpfigen Besatzung war niemand an Bord.

Um das Gewicht der Maschine so gering wie möglich zu halten, waren sämtliche Passagiersitze ausgebaut und die Treibstoffmenge auf ein Minimum reduziert worden. Für den Start hatte der Tower die 3100 Meter lange Startbahn *two five left* freigegeben. Das Flugzeug hob um 10.55 Uhr ab.

20 Jahre nach dem Start erinnert sich Peter Schulze: *Ausgemacht war eine Flughöhe von 400 Metern, wir sind dann aber gut 100 Meter tiefer geblieben.* Die Maschine musste auf Sicht geflogen werden. Anhaltspunkte am Boden waren nötig. *Da war der riesige Schornstein in Ludwigsfelde, dann der Berliner Außenring, das ehemalige Autobahndreieck Drewitz. Am Dreieck Potsdam orientierten wir uns in Richtung Südwesten an der A 9. Nach einer Flugzeit von 13 Minuten kam Borkheide in Sicht, das Ziel der kurzen Reise.*

Am Flugfeld der Waldgemeinde hatten sich Hunderte Schaulustige eingefunden, darunter auch Mitarbeiter der Interflug. *Wir wollten den Leuten natürlich etwas bieten und haben deshalb zwei Runden über Borkheide gedreht,* erzählt Peter Schulze. Der spitze Kirchturm von Niemeck war die Orientierung für den Wendepunkt.

Gegen 11.30 Uhr bereitete Schulze die Landung vor. Der Plan bestand darin, den tonnenschweren Riesenvogel auf einer Wiese am Rand des Dorfes herunterzubringen. Die Piste war 800 Meter lang. Links und rechts standen Bäume, im Süden wurde das Flugfeld von einer Eisenbahnlinie begrenzt. *Wir hatten mit der Reichsbahn abgesprochen, dass zur Zeit der Landung kein Zug durchfahren sollte. Gegen die Abmachung stand einer genau auf diesem Streckenabschnitt. Ich habe den gar nicht gesehen, weil ich voll auf den Anflug konzentriert war.* Erst später auf den Filmaufnahmen erkannte Peter Schulze die potenzielle Gefahr.

Um 11.41 Uhr setzte die IL 18 auf. Beim Ausrollen wurde die Besatzung ordentlich durchgeschüttelt. Nach 500 Metern stand die Maschine. *Die jüngeren Kollegen im Cockpit bekamen feuchte Hände und sahen hinterher ganz schön blass aus.*

Im Rückblick ist Peter Schulze froh, dass es ihm in den wirren Wendezeiten gelungen ist, die IL 18 nach Borkheide zu überführen und damit auch ein Stück Erinnerung an die DDR-Fluglinie zu erhalten. *Die Idee dazu ist in einer Runde von Kapitänen der Interflug schon Anfang 1989 entstanden.* Damals wurden die ersten Maschinen der IL 18-Flotte ausrangiert. Als Passagierflugzeuge hatten sie ausgedient, der Turboprop-Antrieb war zu laut und entsprach nicht mehr den Anforderungen des modernen Luftverkehrs.

Peter Schulze, damals Staffelchef der IL 18, trieb den Plan voran, ein Flugzeug als Ausstellungsstück nach Borkheide zu setzen. Das Dorf bot sich an, weil es dort eine Verbindung zum deutschen Flugpionier Hans Grade gab, der in Borkheide Anfang des 20. Jahrhunderts eine Flugzeugfabrik betrieben hatte.

Bei der Besichtigung der Grasbahn wurde schnell klar, dass bei einer normalen Landung die IL 18 w über die Piste hinausschießen würde. *Also habe ich mich hingesetzt und gerechnet.* Schulze hat Borkheide dann gebeten, das Gras nicht zu mähen, sondern bei einer Höhe von 30 Zentimetern belassen. Er versprach sich davon eine stärkere Bremswirkung. Mit einer ausgeräumten Maschine unternahm er in Schönefeld drei Trainingsflüge und schaffte es, den Bremsweg auf 480 Meter drücken. *Das war auf einer Betonpiste, aber jetzt war ich sicher, dass ich auf Gras maximal 600 Meter benötigen werde.*

Zugute kam ihm seine mehr als 30-jährige Flugerfahrung bei der Interflug. Die IL 18 hatte er bereits den 1980er Jahren unter schwierigsten Bedingungen landen müssen. Bei einer Hilfsaktion in Äthiopien stand in der Hafenstadt Assab nur eine Sandpiste zur Verfügung. Sie war zuvor mit Salzwasser überspült worden, damit sich nach dem Austrocknen eine belastbare Kruste bildet. Dennoch bedeutete die Landung eine enorme Herausforderung.

Der Flug nach Borkheide rief viele Skeptiker auf den Plan. *Die Leute von der Hauptverwaltung Luftfahrt der DDR waren überhaupt nicht begeistert.* Doch die Spitze der Interflug stärkte Schulze den Rücken. Einzig sein Wunsch, einen Kameramann mit ins Cockpit nehmen zu dürfen, wurde ihm abgeschlagen. Das Risiko sei zu groß.

Im September 1989 sollte es losgehen. Doch das Wetter spielte nicht mit. Dauerregen hatte die Wiese in Borkheide unter Wasser gesetzt. Die Aktion wurde abgeblasen. Das Warten auf bessere Verhältnisse wurde jäh unterbrochen. Am 9. November fiel die Mauer. Die DDR kam ins Rutschen. Die Zukunft der Interflug war ungewiss.

*Die Grenzöffnung hat unser Vorhaben in keiner Weise beeinflusst,* versichert Peter Schulze heute. Der Flugbetrieb in Schönefeld sei normal weitergelaufen. Allerdings herrschte auf Straßen und Parkplätzen rund um den Flughafen das blanke Chaos. *Aus der ganzen Region kamen die Menschen mit ihren Autos nach Berlin, um sich ihr Begrüßungsgeld abzuholen.* Der Weg zur Arbeit wurde für den Flugkapitän zur Geduldsprobe.

Sieben Tage nach der Maueröffnung flog Peter Schulze die IL 18 schließlich doch noch nach Borkheide. Als sich die Iljuschin der Waldlichtung näherte, hielten die Zuschauer den Atem an. Nach der geglückten Landung wurden er und die Besatzung für ihr *Meisterstück der Flugkunst* gefeiert. Schulze hatte Maschine noch mit eigener Motorkraft neben ein Wohnhaus am Ende der Piste manövrieren können. Techniker der Interflug ließen den restlichen Treibstoff ab. Die ausgebauten Passagiersitze wurden Lkw von Schönefeld herantransportiert und wieder eingebaut.

Die Hans-Grade-Gesellschaft Borkheide hat dort ein Museum eingerichtet. Besucher gelangen über eine Treppe in die Maschine. Sie umfängt auch noch 20 Jahre nach dem Mauerfall der typische Geruch, den Reinigungsmittel der DDR verströmen. Das Flugzeug ist wieder original eingerichtet. Ein Blick ins Cockpit lohnt sich. Der Film über die Landung der IL 18 gehört zum Museumsprogramm.

Zahlreiche Dokumente erinnern an den Flugpionier Hans Grade, der in der Waldkolonie Bork, die später in Borkheide umbenannt wurde, einst eine Flugzeugfabrik gründete. Grade startete am 17. August 1909, also vor 100 Jahren, auf dem *Marsfeld* in Bork zu seinem ersten Motorflug. 1912 gelang ihm die erste Postbeförderung mit einem Grade-Flugzeug nach Brück. Borkheide hat sich damit fest in Annalen der Luftfahrtgeschichte eingeschrieben.

20 Jahre nach dem Mauerfall symbolisiert die IL 18 für Peter Schulze aber auch das Ende der Interflug. Wenige Monate nach der Überführung der Maschine war die DDR-Fluglinie liquidiert worden. *Mit einigen Kollegen habe ich dann die IL-18 Air Cargo als Nachfolgegesellschaft gegründet.* Am 1. November 1991 nannte sich die Gesellschaft in *Berline* um. Anfangs lief es gut. Schulze flog Touristen nach Griechenland und Autoteile von Portugal nach Stuttgart. Wenige Jahre später war dennoch Schluss, weil die großen Airlines den kleinen Konkurrenten vom Markt haben wollten. Der Konkurs der Gesellschaft erfolgte am 28. Oktober 1994. Einige Monate später transportierte Schulze noch Geschäftsreisende mit Kleinflugzeugen durch die Gegend. Dann, nach 39 Jahren Fliegerei. Legte er den Steuerknüppel endgültig aus der Hand.