

SCADTA – Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aereos

Ein kurzer Einblick in die Geschichte der deutsch-kolumbianischen Fluggesellschaft

Die SCADTA gilt wohl als eine der ersten Luftlinien der Welt, die nach einem wöchentlich funktionierenden Flugplan recht verlässlich arbeitete. Sie war aber die erste ihrer Art, die in den Amerikas (Nord-, Mittel-, und Südamerika) ihren Liniendienst aufnahm. Das soll beileibe nicht die Pioniertaten anderer, vornehmlich nordamerikanischer, Piloten schmälern. Es wurden schon lange vor 1920 speziell in Nordamerika Postflüge durchgeführt, aber eben immer nur von A nach B. Danach gab es manchmal wochenlange Pausen, bevor ein Rückflug von B nach A stattfand. Nicht so bei der SCADTA. Nachdem erste Probe-flüge bei Barranquilla, der heutigen Flusshafenstadt am Rio Magdalena, stattgefunden hatten, wurde ein erster Postflug am 20. Oktober 1920 nach Girardot durchgeführt. Briefe und Marken dieses Fluges sind von SCADTA-Sammlern heiß begehrt. Sie sind erkenntlich an dem so genannten Kolibri-Stempel, mit dem die SCADTA-Marke entwertet wurde.



Die Posthoheit blieb von Anfang an beim kolumbianischen Staat, d.h. die Briefe mussten nach gültigen Tarifen mit Marken der kolumbianischen Post frei gemacht werden. Die SCADTA erhob lediglich mittels eigener Marken einen Luftpostzuschlag. Im Grunde handelt es sich hierbei eigentlich um private Briefmarken, doch galten sie auch beim Postministerium in Kombination mit staatlichen Briefmarken als offizielles Porto. Da Bogotá, die Hauptstadt Kolumbiens, 2600 Meter hoch in den Anden liegt, war Post-, Güter- und Personentransport von der Küste nach dort nur auf dem Flusswege über die Flusshafenstadt Girardot zu erreichen. Mit einer Länge von 1538 Kilometern bereitete der Magdalenenstrom aber eine Unzahl von



Problemen, so dass besonders in der Sommerzeit die Flussschiff-fahrt oft ganze Wochen, ja sogar Monate, verlor.

Fracht und Post wurden noch in den ersten Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts von den karibischen Häfen auf Heckrad-Dampfer verladen und zunächst 1000 Kilometer flussaufwärts transportiert. Dort ging es dann auf dem Landweg 80 Kilometer weiter, da Stromschnellen und Wasserfälle ein Fortkommen auf dem Fluss nicht erlaubten. Danach

wurde alles wieder auf ein Schiff verladen, bis nach Girardot gebracht und von dort ging es per Straße oder Schiene die Berge hinauf bis zu einer Höhe von 2600 Metern nach Bogotá. Weitere Kostbarkeiten für Sammler sind z.B. auch Briefe aus Deutschland aus der Zeit der Inflation des Jahres 1923. Die Laufzeit der Post aus Deutschland verkürzte sich durch den Lufttransport ja beträchtlich, doch mussten die hierfür erforderlichen SCADTA-Marken in Deutschland bei den kolumbianischen Konsulaten gekauft werden, und dort wurden sie selbstverständlich nur gegen Zahlung in stabiler Währung (Dollars) abgegeben. Was die Post nach Kolumbien auf diesem Wege natürlich stark verteuerte. Entsprechende Belege sind daher ziemlich gesucht. Nach dem die SCADTA-Flotte 1920 mit insgesamt 3 Junkers Wasserflugzeugen von Typ F 13 begann, die zerlegt in Kisten das Land erreichten und die man dann in eigener Werkstatt zusammen schraubte, wurde der Flugzeugbestand nach und nach vergrößert. Im August 1925 kamen noch insgesamt 3 Flugboote vom Typ Dornier WAL für US\$ 40.000,- p. Stck. hinzu. Noch später wurden sogar Junkers Maschinen vom Typ Ju 52 (mit Schwimmern) eingesetzt. Hier ist ein Flugtickets von 1940 zu sehen, ausgestellt wenige Wochen vor der Übernahme durch die PAA.



Guarde bien este ticket! En caso de extravío NO SE REEMPLAZA.

SCADTA
SERVICIO DE TRANSPORTES AEREOS

(Cupón de identificación. - No válido para viajar)

Nombre del Pasajero: **Sr. Enrique Orjuela**

De **Bogotá** A **Barranquilla**

Equipaje libre (kg): **-20-** Valor \$ **65.00**

Fecha del vuelo: **Mayo 6/40**

Regist. **Abril 30/40**
(Lugar y fecha de expedición del ticket)

Observaciones:

(Firma autorizada)

Orden de pasaje No. C. T. C. No. Circular No.

Señor Pasajero:
Si Ud. regresare por nuestro servicio en **9** días, utilizando la misma ruta o completando un viaje redondo, y previa entrega del Cupón de identificación de su ticket de ida extendido a la tarifa normal, obtendrá una rebaja del 10% sobre el valor de su ticket de regreso.

PAX 21-1-1906-1-40

Am 12. Juni 1940 übernahm die PAA auf Grund ihrer inzwischen gewonnenen Aktienmehrheit und mit Billigung der US-Regierung, die froh war, die Deutschen aus der Nähe des Panama Kanals entfernt zu haben, die SCADTA, feuerte alle deutschen Mitarbeiter und nannte die Luftlinie fortan AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia). Die kolumbianische Re-

gierung war wegen der Kriegswirren in Europa wirtschaftlich recht stark an USA gefesselt und wagte es natürlich nicht, ein Veto einzulegen. Seit Anfang dieses Jahrhunderts stellte die AVIANCA ihren Betrieb ein, doch gibt es heute eine Nachfolgerin, die sog. New Avianca, die einer brasilianischen Investorgruppe gehört.