



Junkers F 13 „Iguasso“ der Sindicato Condor

## Deutscher Luftverkehr in Südamerika

**Nach dem Ersten Weltkrieg entwickelten sich in Südamerika mehrere Luftverkehrsgesellschaften unter deutschem Einfluss.**

**Den Anfang machte die kolumbianische SCADTA, die größte und bedeutendste aber war die Lufthansa-Tochter Sindicato Condor.**

Die deutschen Luftfahrtaktivitäten in Südamerika begannen bereits kurz nach dem Ersten Weltkrieg. Im Dezember 1919 wurde in Kolumbien die Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) gegründet. Ihr erster Geschäftsführer wurde der Kaufmann Albert Tietjen. Man bestellte zwei Junkers F 13 mit Schwimmern und gewann den Piloten Fritz Wilhelm Hammer, der von nun an maßgeblich die Luftverkehrsgeschichte Südamerikas mitschrieb, sowie den Ingenieur Wilhelm Schnurbusch. Wenig später kommt mit Hellmuth von Krohn ein weiterer Pilot. Man hatte sich vorgenommen, die im Landesinnern gelegene Hauptstadt Bogotá mit der Küstenstadt Barranquilla zu verbinden. Die Flugstrecke sollte den Magdalenaenstrom entlang führen. Nach Versuchsflügen, die bereits Girardot und auch Bogotá erreichten, konnte 1921 der Linienverkehr zwischen der Küstenstadt und Girardot aufgenommen werden.

Inzwischen hatte der österreichische Geograph Dr. Peter Paul von Bauer sein ganzes Vermögen in die Gesellschaft inve-

stiert und deren Leitung übernommen. Die Konzession der Regierung war mit dem Recht verbunden, eine Flugpost zu betreiben und die dazugehörigen Briefmarken herauszugeben. Die SCADTA betrieb nun sechs F 13. Mit der Aufnahme des Verkehrs verringerte sich die Postlaufzeit von Europa nach Bogotá von vier auf zwei Wochen. Die Gesellschaft verlängerte in der Folge ihre Strecke über Girardot bis Neiva und verband die zweite Hafenstadt am Karibischen Meer, Cartagena, mit Barranquilla.

Am 5. Mai 1925 gründete die SCADTA gemeinsam mit dem Deutschen Aero-Lloyd in Brasilien eine Studiengesellschaft, das Condor Syndicat. Wieder gehörte Fritz W. Hammer zu den Initiatoren. Zum einen ging es um die Ausweitung des inneramerikanischen Luftverkehrs, zum anderen bereits um einen Brückenkopf für eine Verbindung über den Südatlantik. 1925 kamen zwei Flugboote von Dornier, die jetzt erstmals in Südamerika flogen, noch ein Jahr bevor Ramon Franco seinen Südatlantikflug absolvierte. Mit der „Atlantico“ und der



„Pacífico“, wie die beiden Maschinen programmatisch benannt wurden, begannen Versuchsflüge bei der SCADTA. Einer der Piloten war Freiherr von Buddenbrock, der spätere Atlantik-Flugbetriebsleiter der Lufthansa.

Beide Wale starteten im August 1925 zu einem Erkundungsflug, der reichlich einen Monat später in Havanna sein Ende fand. Nach erfolgreicher Streckenerkundung über Costarica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala und Mexiko ließ sich die Einrichtung eines kontinentalen Nord-Süd-Verkehrs nicht verwirklichen, da die USA dazu keine Genehmigung erteilte. Ab 23. November 1927 kam eine weitere Strecke mit Wasserflugzeugen hinzu, die von Barranquilla über 1.200 km an die Pazifikküste nach Buenaventura führte. Sie musste einen Umweg nehmen, da wiederum die USA mit einer Verweigerung des Überflugs von Panama Schwierigkeiten bereitete. So führte sie nach Turbo im Golf von Uraba, folgte dann dem Fluss Atrato nach Süden bis Quibdo, um dann entlang des Flussbettes des San Juan bis zum Ziel zu führen. Neun Stunden Flugzeit brachten die Einsparung von Tagesmärschen. 1927 wurden 527.000 Flugkilometer zurückgelegt und 2.667 Passagiere sowie 26,61 t Post befördert. Im Jahre 1928 wurde das Streckennetz der SCADTA, die inzwischen vier Junkers W 34 und eine W 33 erhielt, nach Ecuador, Peru und Panama ausgeweitet. 1930 gelang es dann der Pan American Airways, die Konkurrenzgesellschaft zu erwerben. 1940 wurde sie dann in Avianca (Aerovias Nacionales de Columbia) umbenannt, unter dem sie als wohl älteste Airline noch heute fliegt.

Mit der Gründung der Luft Hansa wurden die Anteile des Deutschen Aero-Lloyd am Condor Syndicat an diese übertragen. Sie übernahm Ende des Jahres auch die Geschäftsführung des Unternehmens. Zuvor hatte sie sich schon bei der Süd-

amerikareise des ehemaligen deutschen Reichskanzlers Dr. Hans Luther engagiert, der dem Luftverkehr sehr aufgeschlossen gegenüberstand. Wieder war es Fritz W. Hammer, der die Organisation in den Händen hielt.

Während des fünfmonatigen Unternehmens, bei dem 8.500 Flugkilometer zurückgelegt wurden, verhandelte Dr. Luther erfolgreich über eine Verkehrslizenz in Brasilien. Ab 26. Januar 1927 durfte das Condor Syndicat Personen und Luftpost auf der Küstenstrecke Rio de Janeiro-Porto Alegre befördern. Am 23. Mai folgte eine weitere Verbindung von Rio de Janeiro nach Rio Grande do Sul an der uruguayischen Grenze. In diesem Jahr kamen zwei weitere Dornier-Wale über die Luft Hansa in den südamerikanischen Küstendienst.



Emblem der SCADTA

Am 7. Mai 1927 entstand eine weitere südamerikanische Fluggesellschaft im brasilianischen Staat Rio Grande do Sul, die Empresa de Viacao Aérea Rio Grandense S.A. (Varig). Die Sindicato Condor hielt 21 % des Aktienkapitals.

Die Varig übernahm bereits am 22. Mai die Strecke Porto Alegre-Pelotas-Rio Grande von Condor, einschließlich Flugzeugen und Besatzungen, dann auch einen Saison-Seebädderdienst jeweils von Januar bis März von Porto Alegre über Tramandahy nach Torres. Sie verfügte über eine Dornier Merkur als Wasserflugzeug und einen Wal. Geleitet wurde sie von dem Deutschen Otto Ernst Meyer, dem als technischer Berater und Flugzeugführer Rudolf Cramer von Clausbruch beigegeben war. In der Folge waren von deutscher Seite im Direktorium neben Meyer Walter Peschel als technischer Direktor, Hammer als Delegierter Direktor sowie Freiherr von Buddenbrock und Max Sauer als stellvertretende Direktoren. Das Sindicato Condor stellte

zur Jahresmitte seine Aktivitäten ein und ging in Liquidation.

Während in Deutschland Verhandlungen zwischen der Luft Hansa und der Schifffahrt liefen, die den künftigen Transozeandienst für sich zu reklamieren suchte und damit die Entwicklung bremste, entschloss sich der Arbeitsausschuss der Luft Hansa im September 1927, die Aktivitäten des Condor Syndicats weiterzuführen.

Dabei entschied man sich dafür, die Einflussgebiete zur SCADTA abzugrenzen. Kolumbien, Venezuela, Guayana, Trinidad, die Karibik und die Staaten an der südamerikanischen Westküste sollte ihr Revier werden. Der Nachfolger des Condor Syndicats erhielt Brasilien und Südamerika ohne dessen Westküste. Hier wollte man den Anschlussverkehr nach Europa direkt in der Hand behalten.

Ein folgerichtiger Schritt war dann am 1. Dezember 1927 die Gründung der brasilianischen Luftverkehrsgesellschaft Sindicato Condor Limitada, einer Luft Hansa-Tochter. Ihre Konzession bezog wieder die Luftpost ein und die Herausgabe eigener halbamtlicher Briefmarken. Sie flog die alte Condor-Strecke von Porto Alegre über Florianopolis und Santos nach Rio de Janeiro, also den Anschluss zur Varig-Verbindung, und verfügte über einen Dornier Wal, zwei Junkers Ju G 24 und vier Junkers F 13. Dazu kamen eigene Betriebsanlagen in Rio de Janeiro, Porto Alegre und Bahia. Welche strategische Bedeutung die Sindicato Condor für Deutschland und die Luft Hansa hatte, zeigen die Aufwendungen, die zu decken waren. Den Betriebsaufwendungen von etwa 650.000 RM einschließlich Abschreibungen für Zelle und Motoren in den Jahren 1927 bis 1929 standen Verkehrseinnahmen von 100.000 RM gegenüber. Dazu kamen 500.000 RM Subventionen. Mit diesem Kosten wurde auch das eigene Briefmarken- und Stempelrecht erhalten, das sich ja erst im Europaverkehr voll ausnutzen ließ. ▶



Im Februar 1930 gelang es dann, von Rio de Janeiro aus eine Strecke in den Norden des Landes, nach Natal, einzurichten. Damit gab es eine Verbindung an der brasilianischen Ostküste, eine wesentliche Voraussetzung für den Verkehr über den Südatlantik. Das ermöglichte dann auch, bei der ersten Südamerikafahrt des Luftschiffs LZ 27 „Graf Zeppelin“ im Mai 1930 in Recife die Post zu übernehmen und am Folgetag nach Rio de Janeiro zu fliegen. Von Sao Paulo führte dann noch eine Strecke ins Innere des Landes nach Cuyaba über Tres Lagoas, Campo Grande und Corumba, die finanziell vom Staat Mato Grosso unterstützt wurde. Von hier bestand eine Anschlussverbindung nach Bolivien. Nicht nur bei der Vorbereitung der Seestrecke aus Europa war die französische Lâtecoère bzw. ihre Nachfolgerin Aeropostale eine starke Konkurrenz. Sie verfügten auch in Argentinien über eine feste Position bis hin zur Postlizenz, die den mit der Luft Hansa verbundenen Gesellschaften keinen Flugverkehr in diesem Land ermöglichte. Noch 1933 wurden Anträge des Syndicato Condor mit dem Bemerkten abgelehnt, die Aéropostale arbeite ordentlich. Argentinien, Uruguay, Chile und Bolivien verweigerten sogar eine Postmitgabe bei den Zeppelin-Fahrten dieses Jahres. Die Postmenge in Brasilien war aber inzwischen fast auf des Niveau der gesamten des Vorjahres gestiegen. Erst März 1934 – nach der Aufnahme eines regelmäßigen deutschen Südatlantik-Luftpostverkehrs am 3. Februar und dem Abschluss eines Staatsvertrages zur Zusammenarbeit von Air France und Lufthansa im gleichen Monat – gelang es dann der Syndicato Condor, mit der argentinischen Regierung einen Postvertrag abzuschließen. Die Air France hatte auf das Postmonopol im Rahmen der Zusammenarbeit verzichtet. Im April konnte dann Buenos Aires in das Liniennetz einbezogen werden, ab Juli mit wöchentlichen Flügen. Ein Jahr später folgte dann auch die Weiterführung der Strecke von Buenos Aires nach Santiago de Chile.

Auch die amerikanische Pan American Airways und Nyrbaline drängten als Gewinner einer Ausschreibung in den USA auf den südamerikanischen Markt. Nach einer Westküstenverbindung bis Chile eröffnete Pan American Airways am 26. April 1930 ihre Verbindung nach Buenos Aires, wobei Charles Lindbergh im Cockpit für große Aufmerksamkeit sorgte. Vermerkwürdig ist, dass es in dieser Zeit Verhandlungen zwischen Lufthansa und Pan American Airways gab, die sogar eine gemeinsame Tochter vorsahen.

Sie sollte Brazilian Airways heißen. 1931 wollten die Amerikaner dann nur noch eine gemeinsame Bodendienstgesellschaft in Brasilien, die nach europäischem Muster im Pool betrieben werden sollte. Sie wurde schließlich eingerichtet auch unter Beteiligung der Franzosen. 1937 führte die nationale Gesetzgebung dazu, daß die Lufthansa ab 13. September die Strecke Buenos Aires-Santiago de Chile unter eigener Flagge mit eigenen Besatzungen fliegen musste, ein Jahr später auch die Strecke Rio de Janeiro-Buenos Aires. Am 5. Januar kann aus gleichen Gründen auch die Strecke Natal-Rio dazu. Die Südamerikastrecke war damit eine reine Lufthansa-Strecke geworden. Für Syndicato Condor veränderte sich damit die Streckenführung. Sie betrieb nach wie vor die große Strecke an der brasilianischen Ostküste zwischen Natal und Porto Alegre, die zwischen Rio de Janeiro und Porto Alegre einmal direkt über Santos und Florianopolis, zum andern aber auch über Sao Paulo und Curityba geführt wurde. Sie hatte nach wie vor Anschluss nach Montevideo und Buenos Aires. Während die Lufthansa direkt Rio de Janeiro-Recife-Natal flog, führte die Condor-Strecke längs der Küste über Vitoria, Belmonte, Ilhéos, Bahia, Maceió, Recife, Cabadelo nach Natal. Von hieraus hatte sich inzwischen ein Streckennetz zum Amazonas und ins Landesinnere entwickelt. Es führte über Fortaleza, Parnaíba und Sao Luis nach Belem. Von Parnaíba aus ging es südlich ins Landesinnere über Reparticao, Teresina und Amarante nach Uruçui, dann westlich über Carolina und Imperatriz nach Marabá, von wo auf nördlichem Kurs die Route über Baiao und Cameta nach Belem führte. Neben der schon genannten Inlandlinie nach Cuiabá führte von Corumbá aus eine weitere nördlich der bolivianischen Grenze über Cáceres, Cabixi, Ilha das Flores, Príncipe da Beira, Guajara-Mirim

nach Port Velho. Sie wurde am 15. November 1938 über Labrea, Boca do Acre und Rio Branco nach Xapury verlängert und erschloss damit wesentliche Teile des brasilianischen Ostens.

Damit hatte sich das Netz der Syndicato Condor weit ausgedehnt. Die Gesellschaft, noch immer voll im Besitz der Lufthansa, hatte inzwischen im Geschäftsjahr 1937 das Verhältnis von Eigeneinnahmen zu Beihilfen auf 67,12 : 32,79 % verbessern können. Die Subventionen kamen nach wie vor über die Lufthansa aus den Mitteln des Reichsluftfahrtministeriums und zum kleineren Teil von der brasilianischen Regierung. Nach der Übernahme der gesamten TA 191 durch die Lufthansa sank der Einnahmeanteil der Syndicato Condor allerdings auf 48,66 %, was zu einer schwierigen Finanzlage des Unternehmens führte. Nach wie vor erhielt es aber eine große Unterstützung durch die Mutter, was sich in der Materialpolitik ausdrückte. Neben der Zuführung zahlreicher Ju 52 kamen 1939 auch zwei Focke-Wulf Fw 200, die PP-CBJ (ex D-ASBK) und PP-CBI (ex D-AXFO) in die damit durchaus attraktive Flotte.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde Syndicato Condor ausschließlich brasilianisch geführt. Ein brasilianisches Gesetz, das künftig die Führung des Begriffs Syndicato ausschließlich auf Gewerkschaften beschränkte, führte zur Umbenennung in Servicos Aéreos Condor Ltda. Die Anweisung der amerikanischen Regierung an die Standard Oil Company, der Gesellschaft keine Betriebsstoffe mehr zu liefern, führte Ende 1941 zur Einstellung des Flugbetriebs. Erst Ende 1942 – nun entschädigungslos von der brasilianischen Regierung übernommen – erhielt sie nach erneuter Umbenennung in Servico Aéreo Cruzeiro do Sul Ltda eine Genehmigung zur Wiederaufnahme des Flugdienstes, zunächst zwischen Buenos Aires und Rio de Janeiro. ■

*Karl-Dieter Seifert, Luftfahrtjournalist*