

SCADTA, ERFOLGREICHES UNTERNEHMEN VON KURZER DAUER

WAS WAREN DIE GRÜNDE, WARUM SCADTA, EIN ERFOLGREICHES
UNTERNEHMEN, NUR EINE KURZFRISTIGE ENTWICKLUNG HATTE?

GESCHICHTE

Gtd514

WORTZAHL: 3355

INHALT

<i>EINLEITUNG.....</i>	<i>3</i>
<i>WIE WAREN DIE ANFÄNGE DES FLUGWESENS IN KOLUMBIEN UND WIE WURDE SCADTA SO ERFOLGREICH?</i>	<i>5</i>
<i>WELCHE ROLLE SPIELTEN DIE EINZELNEN SPIELER IN IHREM KAMPF UM DIE SCADTA?</i>	<i>11</i>
<i>DEUTSCHLAND.....</i>	<i>11</i>
<i>VEREINIGTE STAATEN</i>	<i>13</i>
<i>PAN AM.....</i>	<i>15</i>
<i>KOLUMBIEN</i>	<i>16</i>
<i>SCHLUSSFOLGERUNG</i>	<i>19</i>
<i>BIBLIOGRAPHIE</i>	<i>22</i>

EINLEITUNG

Aus der Geschichte von Barranquilla wurde nach dem Ersten Weltkrieg ein sehr wichtiger Meilenstein markiert, 1919 wurde die Deutsche-Colombo Gesellschaft Scadta für den Lufttransport von fünf Kolumbianern und drei Deutschen gegründet, ein erfolgreiches Unternehmen, das Kolumbien den Titel der zweiten kommerziellen Fluggesellschaft der Welt nach der niederländischen Fluggesellschaft KLM¹ verlieh.

Das Wachstum von Scadta war so groß, dass es sofort die Aufmerksamkeit von zwei Großmächten erregte, die historisch gesehen gegeneinander konkurrierten: Deutschland und die Vereinigten Staaten. Im Jahre 1927 wurde die private Fluggesellschaft Pan Am² gegründet und trat sofort zusammen mit dem kolumbianischen Staat, der sie als sein eigenes Unternehmen betrachtete, in das Spiel ein.

Es war also ein Unternehmen mit vier Konkurrenten. Scadta bewegte sich zwischen politischen, strategischen, finanziellen und kommerziellen Interessen. Im Jahre 1940 endete Scadta mit der Fusion mit der kolumbianischen Fluggesellschaft SACO³, aus der die Fluggesellschaft AVIANCA⁴ hervorging.

Aus der Erfolgsgeschichte von Scadta ergibt sich eine große Frage, und das wird zum Ziel dieser Forschung: **Was waren die Gründe, warum Scadta, ein erfolgreiches**

¹ KLM ist das Akronym für Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, üblicherweise Royal Dutch Airlines genannt, gegründet am 9. Oktober 1919.

² Pan American World Airways, die wichtigste internationale Fluggesellschaft für die Vereinigten Staaten, wurde 1927 gegründet und 1991 geschlossen.

³ SACO, Colombian Air Service, gegründet 1933 mit privatem und kolumbianischem Regierungskapital.

⁴ AVIANCA S. A., derzeit Aerovías del Continente Americano, ehemals Aerovías Nacionales de Colombia

Unternehmen, nur eine kurzfristige Entwicklung hatte? Um diese Frage zu beantworten, werde ich die Forschung in zwei Teile unterteilen.

Im ersten Teil werde ich versuchen, die Anfänge des Flugwesens in Kolumbien und der wachsenden Erfolg von Scadta zu erklären.

Diese Frage, die Teil der ersten großen Frage ist, und die mich in dem berühmten Satz des französischen Historikers Pierre Vilar unterstützt: "Man muss die Vergangenheit verstehen, um die Gegenwart zu kennen"⁵, Ich werde eine Darstellung über den Sektor in der Zeit vor Scadta, die Anfänge des Unternehmens und die Beziehungen mit dem Land zu beschreiben. Im zweiten Teil werde ich versuchen, die Frage: welche Rolle die einzelnen Spieler in ihrem Kampf um die Herrschaft von Scadta spielten, zu beantworten, In diesem Abschnitt werde ich erklären, wie die Entwicklung des Unternehmens in der Mitte von vier großen Akteuren war, die es nach ihren großen Erfolgen haben wollten. Ich werde die Interessen jedes einzelnen Konkurrenten zeigen und wie jeder seine eigenen Interessen vertrat und wie das schließlich Scadta beendete.

Die Forschung ist auf schriftlichen Informationen aus Büchern, Zeitschriften, Recherchen, Gegenüberstellungen und Interviews mit Menschen begründet, die sich in diesem Bereich bewegen, und mit Angehörigen von Mitarbeitern als Darsteller, Informationen aus dem Internet.

⁵ Ich bezeichne die Gegenwart als die Zeit, in der Scadta zu Ende geht.

Die Primärquellen wurden mittels vorhandener historiographischer⁶ Forschung vergleichend untersucht und auch nach der Validität der Quelle bewertet.

Wie waren die Anfänge des Flugwesens in Kolumbien und wie wurde Scadta so erfolgreich?

Im September 1919 gründete eine Gruppe von Antioquia-Geschäftsleuten unter der Leitung von Guillermo Echavarria die kolumbianische Fluggesellschaft (CCNA), deren Hauptzweck es war, regelmäßige kommerzielle Flüge zwischen Puerto Berrio-Honda und Medellín sowie Bogotá zu unterhalten.

Bei den eingesetzten Flugzeugen handelte es sich um französische Doppeldecker Farman F40⁷ aus Holz und Leinwand, also Materialien, die für die klimatischen Bedingungen und die Topographie des Landes ungeeignet waren.

Der Betrieb dieses Unternehmens war sehr kurz, weil mehrere seiner Flugzeuge durch schlechtes Wetter beschädigt wurden und menschliche und wirtschaftliche Verluste verursachten.

Bei Scadta beginnt die Geschichte damit, dass der Reiseveranstalter Werner Kammerer, Vertreter einer deutschen Triebwerksfabrik, in Bogotá die Idee der Gründung eines gemischten Luftfahrtunternehmens zwischen Kolumbianern und Deutschen vorschlug, aber seine Idee wurde nicht akzeptiert, die herrschende Klasse und die Zentralregierung waren vorsichtig und

⁶ Geschichtsschreibung ist die schriftliche Aufzeichnung der Geschichte, das Schreiben der eigenen Vergangenheit

⁷ Der Farman F40 ist ein französischer Doppeldecker, der von den Farman-Brüdern entworfen und hergestellt wurde, wobei er hauptsächlich zur Beobachtung verwendet wurde.

misstrauisch gegenüber der neuen Technologie und zogen es vor, auf den Bau öffentlicher Infrastrukturen zu setzen, darunter die Eisenbahn, die sie für den Transport landwirtschaftlicher Produkte plante.

Kammerer wechselte nach Barranquilla und Ernesto Cortisoz, ein Geschäftsführer aus Barranquilla, griff die Idee auf und beteiligte sich aktiv an der Gründung des Unternehmens. Schließlich trafen sich am 5. Dezember 1919 fünf Kolumbianer (Cristóbal Restrepo, Rafael M. Palacios, Jacobo Correa, Arístides Noguera und Ernesto Cortisoz) und drei Deutsche (Werner Kämmerer, Alberto Tietjen, Stuart Hosie) und vor einem Notar begann Scadta als Firma und Unternehmen.

Zwei der Faktoren, die Scadta am meisten zum Erfolg verhalfen, waren die Einstellung deutscher Piloten, die infolge des ersten Weltkriegs arbeitslos wurden, und die erfolgreiche Auswahl der Flugzeugflotte.

Sie waren ursprünglich in Deutschland hergestellte Eindecker-Wasserflugzeuge (Junker F-13) aus Stahl, die für die meteorologischen Eigenschaften von Barranquilla modifiziert wurden.

Die Anfänge von Scadta waren nicht ganz einfach: Als Unternehmen hatte Scadta nicht nur Schwierigkeiten, seine Ausrüstung an die topographischen Gegebenheiten des Landes anzupassen, sondern auch in vielen Fällen finanzielle Probleme, weil es an Investoren mangelte, die sie unterstützen konnten.

Mit den ersten Flugzeugen, die das Unternehmen erworben hatte, mussten technische Probleme korrigiert werden, die Kraftstoffqualität in Kolumbien war nicht ausreichend für

diese Anwendung und erzeugte eine Motorüberhitzung. die Lösung war die Anpassung des Kühlers eines Automotors.

Die Überquerung wurde ohne eine Navigationskarte durchgeführt, es gab keine Kenntnis Kolumbiens und seine Topographie war kompliziert, so dass sie auf die Idee kamen, dem Fluss Magdalena zu folgen. Sie stellten auch Treibstofftanks in einer bestimmten Entfernung auf, weil die Tanks in den Flugzeugen nur eine geringe Kapazität hatten und die Absicht bestand, lange Strecken zurückzulegen. Auf der anderen Seite machte der Mangel an Ersatzteilen die Lösung noch schwieriger.

Erst bis zum 26. August 1920 wurden die ersten Flugtests und im September desselben Jahres wurde der Erstflug Barranquilla - Puerto Berrio erfolgreich durchgeführt. Ihre Absicht war es, in der Hauptstadt anzukommen, und auf ihrem harten Weg mussten sie zahlreiche Probleme überwinden, die sie zwangen, technische Unterbrechungen der korrektiven Reparaturen vorzunehmen.

Am Ende haben sie ihr Ziel erreicht, indem sie im Dezember desselben Jahres im Beisein von mehr als zwanzigtausend Menschen einen Geldpreis von der Kreuzung bekommen haben.

Die internationale Wirtschaftskrise von 1920⁸ traf das Unternehmen hart, doch 1921 wurde ein neues Mitglied, der vielleicht wichtigste in der Geschichte von Scadta, der

⁸ Kurze Wirtschaftskrise (1920-1921) als Folge der Nachkriegszeit, hervorgerufen durch die Umstellung der Wirtschaftssysteme auf die Erfordernisse einer Friedensphase.

österreichische Aristokrat Peter von Bauer, zum Mehrheitsgesellschafter und führte Scadta in eine Erfolgsphase.

Aus den bekannten historischen Daten von Scadta (siehe Tabelle 1) lässt sich ersehen, dass Scadta seit seiner Einführung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine steigende lineare Wachstumsrate aufwies, wobei letztere die größte Bedeutung und das höchste Einkommen aufwies (siehe Grafik 1).

Tabelle 1.

Scadtas Daten⁹

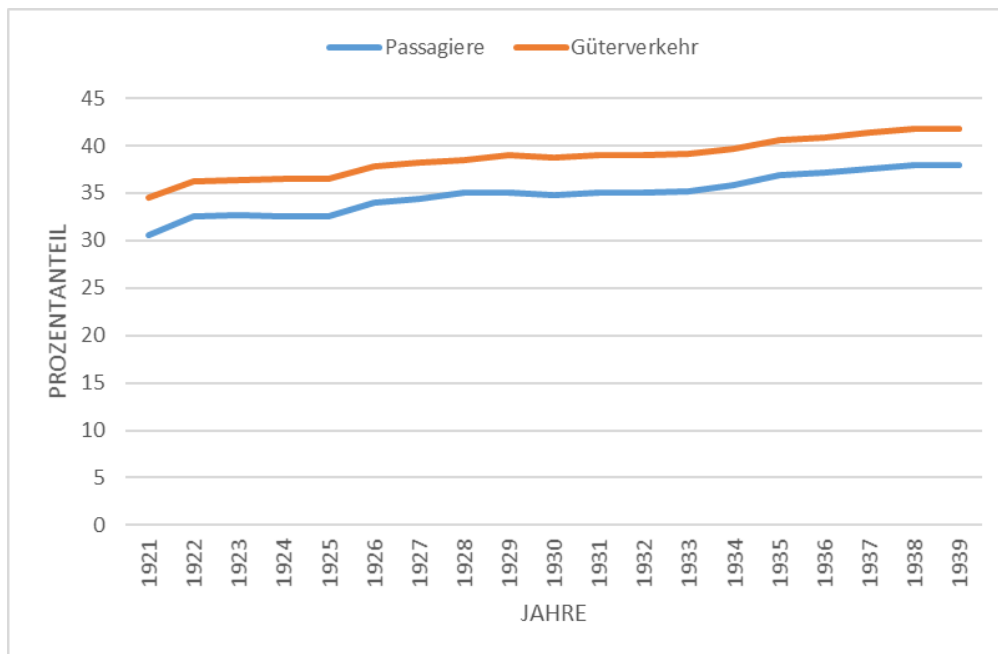
Jahre	gefahrte Kilometer	Passagiere	Güterverkehr
1920	4.325	12	850
1921	86.342	379	30.210
1922	206.000	1.137	82.450
1923	296.700	1.318	92.640
1924	271.250	1.084	103.670
1925	293.100	1.134	108.470
1926	486.300	2.729	248.490
1927	527.300	3.905	345.500
1928	929.350	6.056	426.165
1929	1.268.703	6.578	671.435
1930	1.171.393	4.791	502.723
1931	998.843	5.660	590.926
1932	1.008.581	6.274	624.302
1933	1.024.105	6.685	709.991
1934	1.305.040	11.043	1.075.818
1935	1.669.664	22.505	2.049.097
1936	1.883.288	28.363	2.679.455
1937	2.916.479	42.590	4.046.409
1938	3.466.815	54.969	5.415.024
1939	3.739.840	54.621	5.659.545

Quelle: Braden an das Außenministerium, Washington, 9. Dezember 1939

⁹ Quelle: Braden to the Ministry of Foreign Affairs, Washington, 9. Dezember 1939, in Nara, RG 84, Foreign Service Posts of the Department of State, Colombia, Bogotá Embassy, General Files, 1936-1939, Box 60, 1939, 879.6, Scadta, Indexed. Für weitere Daten siehe " La Scadta solo registra 20 accidentes en veinte años", El Tiempo, 12. Dezember 1939.

Grafik 1.

Jährliche Wachstumsrate der Zahl der beförderten Fluggäste und der beförderten Güter in kg pro Jahr.



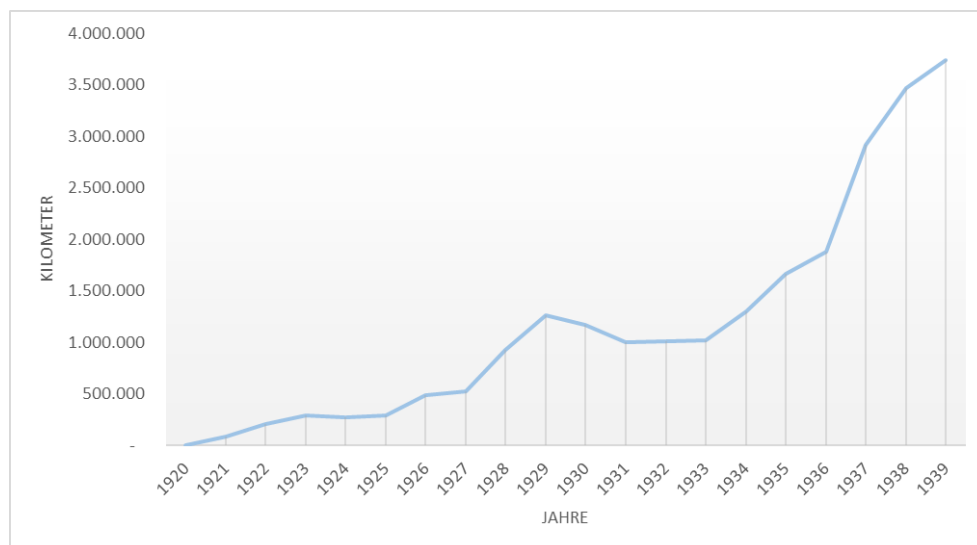
Eine Analyse derselben Tabelle zeigt auch, dass die geflogenen Kilometer von Jahr zu Jahr ansteigen (siehe Grafik 2), mit einem Wendepunkt im Jahr 1929, wo ein deutlicher Anstieg aufgrund der Tatsache festgestellt wird, dass Scadta zu dieser Zeit seine Dienste auf Ecuador, Venezuela und Panama ausdehnte, von 527.300 km im Jahr 1927 bis zu 1.268.703 km im Jahr 1929. Ein Rückgang der Werte ist allerdings zwischen 1930 und 1933, aufgrund der Weltwirtschaftskrise und des Krieges mit Peru zu sehen.

Ab 1934 war dann ein beschleunigtes Wachstum zu beobachten, als das Unternehmen in Infrastruktur und Ausrüstung investierte, neue Büros eröffnete und einen neuen Flughafen in

Cartago¹⁰ einweihte. Die Zahlen belegen ein erfolgreiches Unternehmen, das 1920 mit einer jährlichen Reichweite von 4.325 km begann und im letzten Jahr seines Bestehens mit einer jährlichen Reichweite von 3.739.840 km, 54.621 Passagiere und 5.659.545 kg von Güterverkehr endete. Darüber hinaus entspricht die durchschnittliche Wachstumsrate¹¹ in der Betriebszeit 28 % der zurückgelegten Kilometer, 41 % im Personenverkehr und 40 % im Güterverkehr¹².

Grafik 2.

Kilometer, die Scadta zwischen 1920 und 1939 zurückgelegt hat.



Schließlich und nicht weniger wichtig, wie der Autor des Buches „La Alemania nacionalsocialista, La Scadta y la Aviación Colombiana en la Década de 1930“ formulierte, um

¹⁰ Kolumbianische Gemeinde nördlich von Valle del Cauca.

¹¹ Die Wachstumsrate, ist die Rate, die das Wachstum oder die Abnahme einer Variablen ausdrückt, zum Beispiel, für diesen speziellen Fall, ist die Beziehung, die zwischen dem Wachstum oder Rückgang von einem Jahr in Bezug auf das vorherige Jahr der zurückgelegten Kilometer besteht, Passagiere und Güterverkehr transportiert.

¹² Eine jährliche Wachstumsrate von 28% für ein Dienstleistungsunternehmen ist eine Errungenschaft, auf die jeder wetten möchte. Je höher die Wachstumsrate, desto höher das Einkommen und desto höher die Rentabilität.

die Firma Scadta hervorzuheben: Sie beschäftigte lokale Arbeitskräfte. 1939 beschäftigte Scadta 872 Mitarbeiter, davon 719 Kolumbianer, gefolgt von 127 Deutschen und dem Rest aus dem Ausland. Eine sehr hohe Zahl bei der die damaligen Bevölkerungsgröße.

Welche Rolle spielten die einzelnen Spieler in ihrem Kampf um die Scadta?

Deutschland

Wie gesagt, Scadta, ein erfolgreiches Unternehmen, erregte auch die Aufmerksamkeit der deutschen Regierung, ein Unternehmen mit deutschem Kapital, Ausrüstung, Ersatzteilen und Arbeitskräften, die es wie ihr eigenes fühlen ließ.

„Es war nicht ungewöhnlich, dass Scadta seine Verbindung zu Deutschland aufrechterhielt. Ihre Verhandlungen während der Weimarer Republik waren herzlich, positiv und fruchtbar, und sie sahen es als Chance, erfahrenes Flugpersonal in Reserve zu halten, ohne den Friedensvertrag zu verletzen, insbesondere für Nationalisten, die davon träumten, den Vertrag gründlich zu revidieren“ Mendoza, C (2013). Weimar war jedoch vorsichtig mit den Entwicklungen und Fortschritten der Scadta und riet ihnen, gegenüber den Amerikanern Vorsicht walten zu lassen.

Als die Nationalsozialisten des Dritten Reiches an die Macht kamen, wuchs das Interesse an der Luftfahrt sofort. Sie gründeten das Reichsluftfahrtministerium mit dem Ziel, alles, was diese Technologie und seine Unternehmen betraf, unabhängig davon, ob es sich um den Staat handelte oder ob es privat war, zu kontrollieren .

„Das Ministerium war dasjenige, das Entscheidungen über den Verkauf von Ausrüstung, Ressourcen und Personalunterstützung getroffen hat. Doch sein Interesse und sein Versuch der Kontrolle in Kolumbien kam erst in den späten 1930er Jahren, ein Jahrzehnt nach der Wachstums- und Unternehmeroffensive der Scadta. Berlin kam zu spät“ (Bosemberg, 2015, S. 44).

Viele Versuche einzugreifen wurden damals durch die deutsche Regierung unternommen, eine der wichtigsten war, als 1936 der Sekretär des Luftfahrtministeriums Muehlig-Hofmann eintraf, um das Unternehmen zu kontrollieren. Er sagte zu Peter von Bauer, dass Deutschland bereit sei, ihn weiterhin zu unterstützen, wenn er die Situation mit den Amerikanern klärte¹³ und eine Partnerschaft mit der Lufthansa empfehlen würde¹⁴.

1938, als Österreich 1938 dem Dritten Reich beitrug und von Bauer automatisch deutscher Staatsbürger wurde, teilte ihm das Luftfahrtministerium mit, dass es die Mehrheit der Aktien des Unternehmens erwerben wolle, und Bauer täuschte es, indem er angab, dass er 70 % der Aktien und Pan Am nur 30 % der Aktien besitze und dass es ein Gesetz über die Verstaatlichung von Unternehmen in Kolumbien gebe¹⁵, das geändert werden müsste, um die Lufthansa einzubeziehen.

Von Bauer gelang es, sein Geheimnis zu bewahren, Deutschland konnte sich nicht einmal vor Beginn des Zweiten Weltkriegs Mitte 1939 bei der Fluggesellschaft positionieren.

¹³ Deutschland wusste nichts von dem Scadta-Geschäft mit Pan am

¹⁴ Luftfahrtunternehmen des deutschen Staates 100% bis 1953

¹⁵ Das Gesetz 89 besagt unter anderem, dass 51% der Anteile an Unternehmen in Kolumbien von Kolumbianern gehalten werden sollten.

Auch wenn Deutschland in bestimmte Bereiche des Unternehmens eingreifen konnte, hatte es nie die Kontrolle. Scadta erhielt keine Subventionen und stand auch nicht auf der Liste der begünstigten Unternehmen mit dem Kauf von Billigflugzeugen, die Nazi-Deutschland gründete.

Ein weiterer Brief den von Bauer 1941 in Barranquilla geschrieben hat, beschreibt, dass er 1942 das Abkommen mit Pan Am beenden würde, eine weitere Täuschung der NS-Regierung.

Vereinigte Staaten

Scadta, ein erfolgreiches Unternehmen, erregte sofort die Aufmerksamkeit der Vereinigten Staaten, die über den Expansionsdrang von Scadta besorgt waren, das sie als Nazi-Unternehmen sahen. Die USA planten daher, die deutsche Präsenz in Kolumbien anzugreifen und zu beenden, sei es aus wirtschaftlichen oder expansionistischen Interessen, äußerten aber immer die Idee, dass es sich um eine Angelegenheit der nationalen Sicherheit handelte, denn sie sahen mit Widerwillen die deutschen Piloten, die Flugzeuge fliegen und Luftaufnahmen von Staatsgebiet machten, aus Angst, diese könnten den Panamakanal bombardieren.

Dagegen spricht jedoch, dass die amerikanische Regierung ihren strategischen Angriff einleitete, als sie Scadta den Zugang zum Land verweigerte und von Anfang an Pan Am unterstützte, das eine direkte Konkurrenz von Scadta war. Auch als sie Pan am wirtschaftliche Subventionen gewähren und ihm die Gewährung exklusiver Postbeförderungsrechte an Panama zugute kommen ließen.

Scadta richtete sein Interesse auf den Süden des amerikanischen Kontinents und schaffte es, eine Route zu etablieren, die Buenaventura¹⁶ mit Guayaquil¹⁷ verband.

Die Vereinigten Staaten nutzten die Politik als Waffe. Scadta überlebte den ersten Angriff.

Als Deutschland 1938 in Österreich einmarschiert und der Zweite Weltkrieg¹⁸ begann, schlugen die Vereinigten Staaten schließlich die Scadta, indem sie Dr. Spruille Braden¹⁹, der für den letzten Schlag verantwortlich war, nach Kolumbien schickten. Er war ein einflussreicher Politiker in der Regierung von Präsident Santos²⁰ und nutzte jede Gelegenheit, um Scadtas Fortschritt zu bremsen.

Die Weltlage war der Auslöser, denn im März 1939 beschlossen das Außenministerium der Vereinigten Staaten, Braden und die Pan Am, die Deutschen, die für die Scadta arbeiteten, zu entlassen, Dies ist möglich, weil 1931 Peter von Bauer 84% der Anteile von Scadta an Pan am bei einer privaten Versammlung verkauft hat. Die erzeugten Kosten wurden von der US-Regierung getragen.

Die Entlassung der Deutschen erfolgte in zwei Schritten, die Empfehlung eines hochrangigen Pan-Am-Beamten war, die deutschen Flieger nicht sofort zu entfernen, weil sie die kolumbianische Geographie kannten und die Amerikaner nicht genügend Pilotenpersonal

¹⁶ Bezirk und Hafen von Kolumbien im Departement Valle de Cauca.

¹⁷ Offiziell ist Santiago de Guayaquil die größte und bevölkerungsreichste Stadt der Republik Ecuador.

¹⁸ Der Zweite Weltkrieg wurde ausgelöst, als Deutschland zwischen 1939 und 1945 in Polen einmarschierte.

¹⁹ Erster US-Botschafter in Kolumbien, es wird von ihm gesagt, dass er eine Person von hartem Charakter, von imperialistischem Denken, Repräsentant der Hard Line war.

²⁰ Eduardo Santos Präsident der Republik Kolumbien zwischen 1938 und 1942, Liberaler, strategischer Verbündeter der Vereinigten Staaten von Amerika

hatten. Anfang 1940 wurden die Geschäftsführer, darunter von Bauer, entlassen. Mitte Juni 1940 wurden alle deutschen Mitarbeiter in den Ruhestand versetzt.

Aus diesem Spiel gingen die USA als Sieger hervor, zuerst konnte der Panamakanal vor der Nazi-Bedrohung durch De-Germanisierung geschützt werden. Zweitens gelang es USA, Scadta und alles, was die Deutschen betraf, zu liquidieren. Drittens erreichte sie eine wirtschaftliche Dominanz über die Region.

Pan Am

Es war ein so harte, Wettkampf, dass, 1931 als von Bauer in den Vereinigten Staaten ankam, um Flugzeuge von der Ford-Fabrik zu kaufen, diese auf Instruktionen von Pan Am ablehnte und von der amerikanischen Regierung orchestriert wurde. Von Bauer, der sich in die Enge getrieben und seine Investitionen gefährdet sah, entschied sich, 84% der Aktien an Pan am zu verkaufen, angeführt vom Geschäftsmann und Gründer John Trippe.

Die Vereinigten Staaten und Pan Am erzielten einen Sieg über Deutschland. Aber nicht alles war negativ für von Bauer, er erhielt die Finanzierung für die Firma, deren Mitgesellschafter er war. Pan Am vermittelte ein Darlehen der Import Export Bank²¹, einigte sich darauf, wer in welchem Luftraum flog und stimmte zu, dass Bauer an der Spitze von Scadta bleiben würde. Er behielt sein Stimmrecht, das Unternehmen würde weiterhin keinerlei Änderungen erleiden und vor allem sollte der Pakt geheim bleiben.

²¹ Credit Agency für die Vereinigten Staaten, ihre Aufgabe ist es, die amerikanischen Exporte zu unterstützen.

„Es gab mehrere Gründe für von Bauers Geschäftsbeziehungen mit Trippe, erstens hatte Pan Am die Unterstützung der amerikanischen Regierung, die ihn immer mehr stärkte. Zweitens: Scadta brauchte Geld für die Modernisierung, und es war nicht möglich, Geld in Kolumbien oder Europa zu sammeln. Drittens erhielt Scadta keine Finanzierung oder Subvention von Deutschland. Viertens war die amerikanische Regierung entschlossen, die Tür zu schließen“. Bosemberg (2015)

Kolumbien

Mit der Entstehung des neuen Luftfahrtunternehmens Scadta hat sich das Land nicht nur an die Spitze der modernen Technologie gesetzt, sondern sich auch der globalisierten Welt gezeigt. Scadta gab Kolumbien den Stolz, nach dem niederländischen Luftfahrtunternehmen KLM die zweite kommerzielle Fluggesellschaft der Welt zu haben. Scadta stärkte die wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen zwischen Deutschen und Kolumbianern, stärkte die Beziehungen zwischen den verschiedenen Regionen Kolumbiens, indem sie die Reisezeit zwischen den Städten verkürzte und sie mit der Hauptstadt verband, wodurch Kolumbien modernisiert wurde. Das Land nahm als zivilisiertes Land an der Weltwirtschaft teil und gleichzeitig wurde der nationalistische Stolz gestärkt.

Seine Akzeptanz war so groß, dass die kolumbianische Regierung zahlreiche Verträge mit dem Unternehmen unterzeichnete, darunter ein exklusiver Vertrag über den Lufttransport von Postsendungen im Jahr 1920, der 1932 erneuert wurde, Luftbildaufnahmen der verschiedenen Regionen Kolumbiens und topographische Vermessungen.

Seine Teilnahme und Unterstützung der kolumbianischen Regierung während des Krieges mit Peru²² war ein wesentlicher Bestandteil des Erfolges, die Kriegssituation und die Zusammenarbeit mit Scadta führte zur Modernisierung der kolumbianischen Militärluftfahrt und der kommerziellen Luftfahrt²³.

Bei der Einweihung des Militärstützpunktes Palanquero 1933 wurden mehrere Deutsche mit der höchsten Auszeichnung der kolumbianischen Regierung "Cruz de Boyacá"²⁴ für ihre Arbeit während des Krieges mit Peru ausgezeichnet.

Die Beziehungen von Scadta zu den damaligen Präsidenten waren sehr herzlich und kooperativ. Allerdings hatte die kolumbianische Regierung immer wieder bewiesen dass sie Fähigkeit besaß, Scadta zu kontrollieren. So führten sie Gesetze wie das Gesetz 126 von 1919²⁵ und das Gesetz 89 von 1938²⁶ mit dem Ziel alles zu überwachen, was mit Flugplatzdiensten, Flugrouten, Flugfunkverbindungen, Meteorologie, Personenüberwachung, Material und Einrichtungen für die Flugsicherung zusammenhängt.

Später gab es einen Rückgang der Beziehungen zu Deutschland während der Regierungen der Präsidenten Lopez Pumarejo²⁷ und Eduardo Santos²⁸. Santos ergriff strenge

²² Es begann am 1. September 1932, als Peru in Leticia einmarschierte und endete am 24. Mai 1934 mit der Unterzeichnung des Protokolls über Frieden, Freundschaft und Zusammenarbeit.

²³ Donadío weist darauf hin, dass die Deutschen in diesem Krieg zusammen mit der kolumbianischen Regierung die in Lateinamerika unerreichte moderne kolumbianische Militärluftfahrt gründeten: "Die Piloten, die fast alle Deutschen waren, gehörten zur Scadta, die seit ihrer Gründung nur einen kolumbianischen Flieger ausbildete" (Donadío 2002:204,238-239).

²⁴ La Cruz de Boyacá, die höchste Auszeichnung, die die Republik Kolumbien an Armeeeoffiziere, bedeutende Bürger und wichtige Persönlichkeiten aus den Nachbarländern verliehen hat.

²⁵ Durch welche Maßnahmen die Luftfahrt diktiert wird und die Militärschule entsteht.

²⁶ Aus dem nationalen Luftraum, zentralisierte Kontrolle der Luftfahrt in der Generaldirektion für Zivilluftfahrt, unterzeichnet von Präsident Alfonso Lopez

²⁷ Präsident der Republik Kolumbien in den Jahren 1934-1938 konzentrierte er sich auf die Lösung der internen Probleme des Landes und entfernte sich von den engen Beziehungen zu Deutschland

Maßnahmen gegen die Deutschen in Kolumbien und schloss mehrere ihrer Schulen und Betriebe, wie zum Beispiel: die deutsche Nachrichtenagentur Transocean, ließ die Vermögenswerte und Geschäfte der Deutschen in Kolumbien kontrollieren.

Die Wirtschaftliche Beziehungen gingen aber aus mehreren Gründen zurück. Erstens, die Präsidenten der Zeit zwischen 1930 und 1942 standen den Vereinigten Staaten sehr nahe. Zweitens, die waren hoch Importkosten deutscher Produkte aufgrund der geographischen Lage beider Länder. Drittens, die geographische Nähe und der damit leichtere Handel mit den Amerikanern. Viertens: Die kolumbianische Regierung tendierte zur Demokratie und distanzierte sich zunehmend von der politischen Ideologie des Nationalsozialismus, Kolumbien experimentierte mit den Lehren des klassischen Liberalismus, und für die faschistischen Vorstellungen Deutschlands war kein Platz.

Der Konkurrenzkampf zwischen Amerikanern und Deutschen half Kolumbien dabei, das auch einen Anteil an den Scadta-Aktien zu bekommen. Die Regierung fürchtete jedoch, dass das Unternehmen Probleme in seiner Tätigkeit haben könnte, wollte keinen Bankrott oder Repressalien der deutschen Arbeiter in Scadta oder dass die Luftfahrt unter amerikanische Kontrolle geriet.

Die kolumbianische Regierung gründete Avianca mit dem Ziel, Scadta mit La Saco zu verschmelzen, diese zu verstaatlichen und für sich zu nutzen. Kolumbien entschied urteilte im Gesetz 89, dass 40% der Anteile für die Regierung Kolumbiens, 20% für Kolumbianer von

²⁸ Präsident der Republik Kolumbien in den Jahren 1938-1942, seine Beziehung zu den Vereinigten Staaten war näher als mit Deutschland, er berührte die Zeit, in der die Scadta endlich endet

Geburt und die restlichen 40% für Pan Am und Ausländer verstaatlicht wurden. „ Bis 1944 hatte Kolumbien kein Geld, um seine 40% zu decken, so dass nur 6% übrig blieben, Pan Am mit 64% und die restlichen 20% für andere Kolumbianer“ (Bosemberg, 2015, S.120). Kolumbien hatte Scadta verloren, die Vereinigten Staaten und Pan Am hatte gewonnen.

Schlussfolgerung

Das Unternehmen Scadta war erfolgreich, weil es schnell verstand, dass Kolumbien seine Kommunikationssysteme verbessern musste, um sich in die Weltwirtschaft zu integrieren, und zugleich es seine Technologie an die raue Geographie des kolumbianischen Geländes und die klimatischen Bedingungen anpassen musste.

Die Technologie und Rekrutierung deutscher Mitarbeiter, die Führung und Vision der Führungskräfte, allen voran Peter von Bauer, und die Dynamik der wirtschaftlichen Expansion waren zweifellos Schlüsselfaktoren für den Erfolg und Ende des Unternehmens.

Als Scadta auf der Suche nach internationalen Märkten die Grenzen überschritt, erregte es die Aufmerksamkeit der Vereinigten Staaten und Deutschlands, das erste sah es als Bedrohung und das zweite sah es als Chance, sein auf diese Technologie spezialisiertes Personal zu aktivieren und in Kolumbien Einfluss zu nehmen.

Einerseits stammten die Flugzeuge, Ersatzteile und das Personal von Scadta ursprünglich aus Deutschland, so dass seine Verbundenheit mit Scadta immer sehr eng war, seine Beziehungen zu den Regierungen der Weimarer Republik war herzlich und kooperativ, und die

Rückendeckung der deutschen Regierung für Scadta währte so lange, wie sie vorsichtig mit ihren Bewegungen war, um die Amerikaner nicht zu beleidigen. Mit dem Beginn des Dritten Reiches wurde die Beschaffung von Material, Ersatzteilen und Flugzeugen schwierig, Deutschland räumte seinen internen Bedürfnissen Vorrang ein. Kolumbien hatte keine Entwicklung, um zu helfen. Scadta versuchte, seine technologischen Bedürfnisse bei den Vereinigten Staaten zu befriedigen, aber das hat ihm am Ende geschadet.

Auf der anderen Seite war von Bauer in seinem Expansionsdrang immer auf der Suche nach Investoren. Kolumbien hatte nicht genügend Kapital, diese Tatsache ließ ihn nach Europa blicken, aber das Bankgeschäft war aufgrund der damaligen Krise²⁹ schwierig und Bauer richtete seine Aufmerksamkeit auf die Vereinigten Staaten, aber das spielte auch gegen ihn. Die Vereinigten Staaten nutzten die Situation aus und in einem strategischen Manöver im Jahr 1931 hinderten die US-Regierung, das Privatunternehmen Ford und Pan Am Scadta daran, die Flugzeuge und Ausrüstung zu kaufen, die er brauchte, und ließ Scadta die meisten Aktien an die Pan Am verkaufen. Das heißt, Scadta gehörte seit 1931 bereits den Amerikanern.

Peter von Bauer war vielleicht der unberechenbarste und erfolgreichste Mann in Scadta, mit seinem Einfallsreichtum und seiner Diplomatie verstand er es, für Scadta dem Druck aus Deutschland und den Vereinigten Staaten zu entgehen und sich auch vor den Interessen Kolumbiens zu schützen. Seine Beziehung zu John Trippe musste sehr eng sein, zumal es

²⁹ Internationale Wirtschaftskrise der 1920er Jahre und die in den 1930er Jahren mit der Großen Depression dauerte

kommerzielle Verbindungen gab, die es ermöglichten, ihr Abkommen über viele Jahre hinweg zu sichern.

Ohne die Unterstützung Deutschlands, begrenzt durch seine Technologie und sein Herkunftspersonal, seinen Kapitalbedarf, seinen Bedarf an Mannschaften, die Handelsblockade der Vereinigten Staaten, die harte Konkurrenz von Pan Am, die ständige Interventionsabsicht des Dritten Reiches, die ständigen amerikanischen politischen Angriff, die Nähe Kolumbiens zum Panamakanal, den Mangel an kolumbianischem Kapital, ließen Scadta schließlich erliegen, als von Bauer seine Anteile zu Pam Am und den Vereinigten Staaten überließ.

Deutschland hat trotz der fehlenden Kontrolle über das Unternehmen auch wirtschaftliche Vorteile erzielt und das Pilotenpersonal geschult.

Schließlich war für Kolumbien nicht alles negativ, Es machte Scadta zu einem Teil der Geschichte, dem es als zweites Land der Welt gelang, eine kommerzielle Fluggesellschaft zu besitzen. Kolumbien hat sich eine Position in der Welt erobert, zusätzlich zu den zahlreichen Fortschritten, die diese neue Technologie mit sich brachte.

Bibliographie

Bücher

- Mejía, Héctor (1984). Don Gonzalo Mejía, 50 años de Antioquia. Bogotá: El Sello Editoren.
- Gómez, R. (1973). Magdalena rio de Colombia. Bogotá: Kolumbianische Kulturbibliothek.
- Ferro, J., Gómez, I., & Ibarra, O. (2014). Don Gonzalo Mejía, 50 años de Antioquia. Barranquilla, Kolumbien: Universidad del Norte.
- Boy, H. (1955). Una historia con alas. Madrid: Guadarrama.
- Bosemberg, L. (2015). La Alemania nacionalsocialista, La Scadta y la Aviación Colombiana en la Década de 1930. Bogotá: Uniandes.
- Donadío, A. (2002). La guerra contra el Perú. Medellín: Hombre nuevo

Artikel und Magazine

- Vargas, Karim (2011). Historia de la aviación en Colombia. 1911-1950. Bogotá: Credencial
- Parra, Bernardo (1998). Vida Pasión y Muerte de Scadta, Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. Bogotá: Innovar Magazine
- Farías, Alberto (1993). Presencia Alemana en Colombia: “Los Alemanes en la Aviación Colombiana”. Bogotá: Mayr & Cabal.

- Franco, Ricardo (2013). *Barranquilla 200 años*. Bogotá: Consuelo Mendoza Editionen.
- Bauer, P. von. (1998). “Denkschrift von Dr. Peter P. von Bauer, Barranquilla, 1941”, doc. Cit

Zeitungen

- El bautizo del hidroavión “Bogotá”. La imponente ceremonia de ayer. El Tiempo. (1920, 13. Dezember).
- Aviadores condecorados con la Cruz de Boyacá. El Tiempo (1933, 26. August).

Internetseiten

- Meisel Roca, A. (2013). *El Triunfo de SCADTA*. Abgerufen von <https://www.youtube.com/watch?v=DQnrMAkZz38>
- El Tiempo Redaktion (1997). Barranquilla abrió las puertas de la aviación. Tiempo. Abgerufen von <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-528450aus>
- Meisel Roca, A. (o.D.). Volando sobre la ruta de los vapores: los comienzos de Scadta, 1919 - 1930. Abgerufen von <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-290/volando-sobre-la-ruta-de-los-vapores-los-comienzos-de-scadta>
- [Geschichte von Scadta]. (o.D.). Abgerufen von <http://scadta.co/category/historia/>