

100 Jahre AB Aerotransport (ABA)

von Dr. Thomas Müller

Hugo Junkers hatte sich bereits seit 1921 bemüht, für sein Verkehrsflugzeug F 13 Kunden in Schweden zu gewinnen. Zwei kurzlebige schwedische Fluggesellschaften, die das Muster im Jahr 1921 zwischen Malmö und Hamburg bzw. Stockholm und Tallinn verwendeten, scheiterten an der fehlenden Bereitschaft der schwedischen Regierung zur Subventionierung der Verbindungen. Eine Wende brachte erst der schwedische Leutnant Carl Florman. Er war Flugzeugführer der schwedischen Luftstreitkräfte, studierte in Deutschland und den USA Flugzeugbau und war Luftfahrt-Sachverständiger beim schwedischen Militär-Attaché in London. Gemeinsam mit seinem Bruder Adrian verfolgte er die Vision eines zivilen Luftverkehrs in Schweden. Neben einem soliden Stammkapital sollte sich eine Fluggesellschaft auf verbindliche Zusagen für Subventionen verlassen können. Florman hatte gute Kontakte zur schwedischen Cervin Bank, die ihm eine Beteiligung zusagte, obwohl solche Investitionen zu jener Zeit als hoch riskant galten. Nachdem der Minister für Kommunikation keine Subventionen in Aussicht stellen konnte, zeigte sich der Postminister an einer Flugverbindung von Malmö nach Hamburg interessiert. Als eine Vereinbarung mit dem Postministerium vorlag, die eine gute Gewinnmarge erwarten ließ, war der Weg zur Gründung einer Fluggesellschaft frei.

Obwohl Florman bereits mit De Havilland über die Lieferung des Musters D.H.50 verhandelt hatte, gelang es Walter Hauck als Bevollmächtigtem der Firma Junkers, die Konkurrenz auszuschalten, indem er die sofortige Verfügbarkeit von 2 F 13 und eine Beteiligung von Junkers an der Gesellschaft zusagen konnte. Am 27. März 1924 folgte die Gründung der AB Aerotransport (ABA), an der Junkers einen Anteil von 58% hielt. Junkers steuerte 2 mit Schwimmern ausgerüstete F 13 bei, drei BMW-Motoren und unterstützte die Gesellschaft in technischen und betrieblichen Belangen. Damit die Gesellschaft nach außen hin schwedisch blieb, schloss Junkers eine Treuhandvereinbarung mit Florman, der formal dessen Anteile hielt. In Wahrheit war ABA eine mehrheitlich deutsche Gesellschaft, zumal sich die Anteile von Junkers bis 1930 auf 85% erhöht hatten.



Am 10. Mai 1924 trafen die beiden F 13 „Kreuzschnabel“ und „Schleiereule“ in Stockholm ein. ^{1,2} Einer der ersten Fluggäste war der schwedische Ministerpräsident Ernst Trygger, der während eines Rundfluges am 18. Mai die schwedische Hauptstadt aus einer Höhe von 1000 Metern be-



trachten konnte. Eigentlich sollte die erste Verbindung der neuen Gesellschaft von Malmö nach Hamburg führen. Als jedoch die finnische Aero O/Y die Aufnahme ihrer Route zwischen Helsinki und Stockholm für den 2. Juni 1924 ankündigte, änderte ABA kurzfristig ihre Pläne. Ebenfalls am 2. Juni hob der Pilot Fritz Loose gegen 10:30 Uhr mit der „Schleiereule“ in Stockholm mit dem Flugziel Helsinki ab. In seiner Ansprache aus Anlass dieses Ereignisses sagte nun auch der Minister für Kommunikation Subventionen für den Fall zu, dass die Flüge erfolgreich verlaufen. Der Erstflug wurde – ebenso wie jener der finnischen Aero O/Y – wegen schlechter Wetterbedingungen zu einer Herausforderung. Nach einer ungeplanten Landung auf den Ålandinseln folgte die Ankunft in Helsinki erst nach 21 Stunden am Morgen des Folgetages. Wegen starken Gegenwindes dauerte der Rückflug nach Stockholm 5 Stunden statt der veranschlagten 3 ½ Stunden. Trotzdem wurde die neue Verbindung auf schwedischer und finnischer Seite als Erfolg gefeiert und für viele Jahre im Pool beider Fluggesellschaften betrieben.

Die nächsten 3 Junkers F 13 wurden Ende Juni 1924 nach Malmö geliefert, so dass die Verbindung nach Hamburg wie ursprünglich geplant am 1. Juli 1924 aufgenommen werden konnte. Auf dem kurzen Abschnitt zwischen Malmö und Kopenhagen richtete ABA einen „Shuttle“ („Pendeln“) ein. Nach dem erfolgreichen Start reichte ABA beim Kommunikationsministerium Subventionsanträge für neue Strecken von Malmö nach Warnemünde, Göteborg, Oslo sowie von Hamburg nach Amsterdam und von Stockholm nach Luleå ein. Das Ministerium bewilligte jedoch lediglich Zuschüsse für die bestehenden Routen nach Helsinki und Hamburg einschließlich deren Verlängerung bis Amsterdam. Mit diesen Mitteln war die Beschaffung von dreimotorigen Junkers G 24 möglich, die in Schweden montiert wurden. /3,4/ Am 25. Januar 1925 hatte Junkers im schwedischen Limhamn die Niederlassung „AB Flygindustri“ gegründet, an der er über schwedische Strohmänner 82% der Anteile hielt. Die ersten 3 G 24 trafen im Mai



1925 ein, so dass ab dem 15. Mai 1925 die Linie Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Amsterdam bedient werden konnte. Sie war die weltweit erste mit dreimotorigen Flugzeugen bediente Route und wurde als „Scandinavian Air Express“ beworben. In Amsterdam bestanden Anschlüsse nach London und Paris.



Enttäuschend verlief eine am 1. Juli 1926 eröffnete Strecke von Malmö über Kopenhagen nach Göteborg. Ursprünglich sollte diese bis Oslo geführt werden, was wegen fehlender finanzieller Zusagen jedoch unterblieb. Die als „Västkusten“ („Westküste“) beworbene Verbindung wurde nach gut einem Jahr wieder eingestellt. Erfolgreicher war eine im April 1926 im Pool mit Luft

Hansa betriebene Verbindung nach Berlin. Mittlerweile hatte sich die Zahl der Junkers G 24 **/5/** auf 6 erhöht, mit denen die F 13 auf der Helsinki-Strecke abgelöst werden konnte.

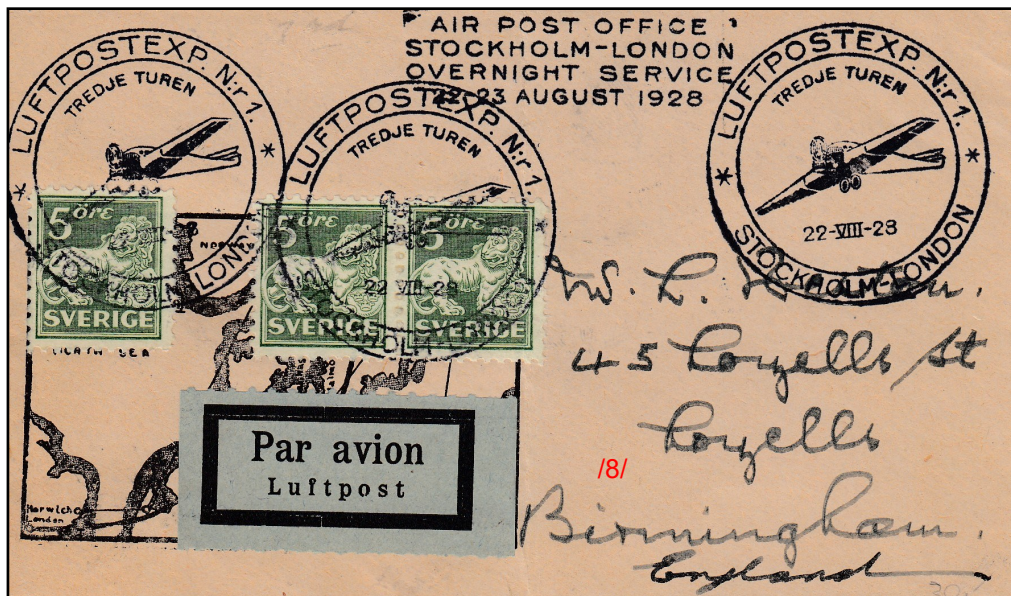
Einen Meilenstein markierte der 18. Juni 1928, als die Junkers F 13 mit dem Kennzeichen S-AAAC auf dem Militärflugplatz Barkarby bei Stockholm zu einem nächtlichen Postflug nach London startete, der über Malmö,



Kopenhagen, Hamburg und Amsterdam führte. **/6,7,8/** Das Flugzeug mit dem Kennzeichen S-AAAC war mit einem Posthorn versehen worden und trug die Aufschrift „Night Air Mail Stockholm-London“. Es war zuvor bei AB Flygindustri mit Landelichtern, Blindfluginstrumenten und einem Postabteil ausgerüstet worden. Die Landung in London ist für

den Folgetag um 9:30 Uhr belegt. Bis 1937 fanden die nächtlichen Postflüge nur in den Sommermonaten statt, bevor sie auf ganzjährigen Betrieb umgestellt wurden. Seit Mai 1930 war Hannover zum kontinentalen Drehkreis für Luftpost geworden, wohin seither auch ABA ihre Postflüge führte, für die zu- meist eine eigens hierfür beschaffte Junkers W 33 Verwendung fand. **/9/**





Im Jahr 1930 bemängelte die schwedische Regierung die Abhängigkeit der ABA vom Hersteller Junkers. Die Auswahl neuer Flugzeugtypen sollten ausschließlich nach den Kriterien der Eignung und des Preises vorgenommen werden. Die Anteile von Junkers konnten in der Folge zumeist von schwedischen Banken und Versicherungen übernommen werden. Gleichwohl blieb ABA auch in den Folgejahren ein treuer Kunde der Junkers-Werke. Am 5. Dezember 1931 unterzeichnete die Gesellschaft einen Kaufvertrag über eine Ju 52/3m zum Preis von 225.000 RM. Nach Luft Hansa und Aero O/Y war ABA die dritte Fluggesellschaft, die sich für dieses Muster entschieden hatte. Die Endmontage erfolgte wiederum in Schweden, die Kabine gestaltete ein schwedischer Innenarchitekt. Am 29. August 1932 ging die auf den Namen „Södermanland“ getaufte Ju 52 auf ihren ersten Linienflug von Malmö nach Amsterdam. Nachdem in Travemünde Schwimmer angebracht waren, wurde sie nach Stockholm überführt und über den Sommer auf der Route nach Helsinki eingesetzt. /10/ Im Winter stationierte ABA das Flaggschiff wieder nach Malmö um, wo es auf der Route nach Amsterdam Verwendung fand.



Seit 1932 experimentierte ABA erstmals mit Mustern von Fokker, wobei es aber jeweils nur bei Einzelbestellungen blieb. Den Anfang machte im Februar 1932 eine F.XII, gefolgt von einer F.VIII im Oktober 1934. Das größte Flugzeug von Fokker war jedoch die F.XXII „Lappland“ mit dem Kennzeichen SE-ABA, die mit einer Verzögerung von fast einem Jahr am 5. März 1935 geliefert wurde. /11/ Am 1. April 1935 saß der ABA-Chefpilot Gunnar Lindner am Steuer und führte sie auf ihrem Erstflug von Malmö nach Amsterdam. Als am 8. September 1935 in Turku der erste finnische Landflugplatz eröffnet wurde, ist die „Lappland“ auf dem aus diesem Anlass kreierten Beleg abgebildet. /12/ Es ist jedoch nicht überliefert, dass sie an jenem Tag aus Anlass der Feierlichkeiten in Turku zugegen war. Das Muster bereitete der Gesellschaft nur wenig Freude. Bereits am 24. September 1935 wurde sie wieder zu Fokker zur Vornahme zahlreicher technischer Modifikationen überführt. Erst am 16. April 1936 kehrte sie in den Linieneinsatz zurück, wo sie am 9. Juni 1936 kurz nach dem Start in Malmö ein jähes Ende fand. Nachdem sämtliche 4 Motoren ausgefallen waren, konnte der Pilot nur noch auf einem nahe gelegenen Gehöft notlanden, wo der Rumpf nach der Kollision mit einem Stallgebäude auseinanderbrach. Ein Passagier verlor bei dieser Bruchlandung sein Leben. Es war nach knapp 12 Jahren der erste Todesfall in der Firmengeschichte der ABA.



War die „Södermanland“ für nahezu 4 Jahre die einzige Ju 52 in der Flotte der ABA, folgten 1936/37 noch 5 weitere. Nachdem Stockholm im Mai 1936 in Bromma einen zeitgemäßen Flughafen mit asphaltierter Piste erhalten hatte, waren die Wasserflugzeuge bald obsolet. /13/ Lediglich für die Route nach Helsinki mussten sie noch bis Dezember 1936 vorgehalten werden, ehe auch dort in Malmi ein Landflughafen eröffnet wurde. /14/ Gleiches galt für die am 1. Juli 1933 eröffnete Route nach Visby auf Gotland, der ersten rein innerschwedischen Verbindung. Sie wurde bis 1939 nur in der Sommersaison von Ende Juni bis Ende August betrieben und mit dem Slogan „Flyg och bada“ („Fliege und bade“) beworben. In der Saison nutzten pro Woche rund 200 Passagiere die Verbindung für einen Ausflug nach Gotland. Die zweite Ju 52 flog erstmals am 2. April 1936 von Malmö über Kopenhagen nach Berlin. Mit der Eröffnung des Flughafens in Bromma war Stockholm neuer Ausgangspunkt der Linie nach Amsterdam, von wo mittlerweile Anschlussverbindungen nach Doncaster und Liverpool bestanden. /15/ Bereits am 3. Oktober 1936 wurde die Route allerdings wieder auf den bisherigen Ausgangsort Malmö zurückverlegt.



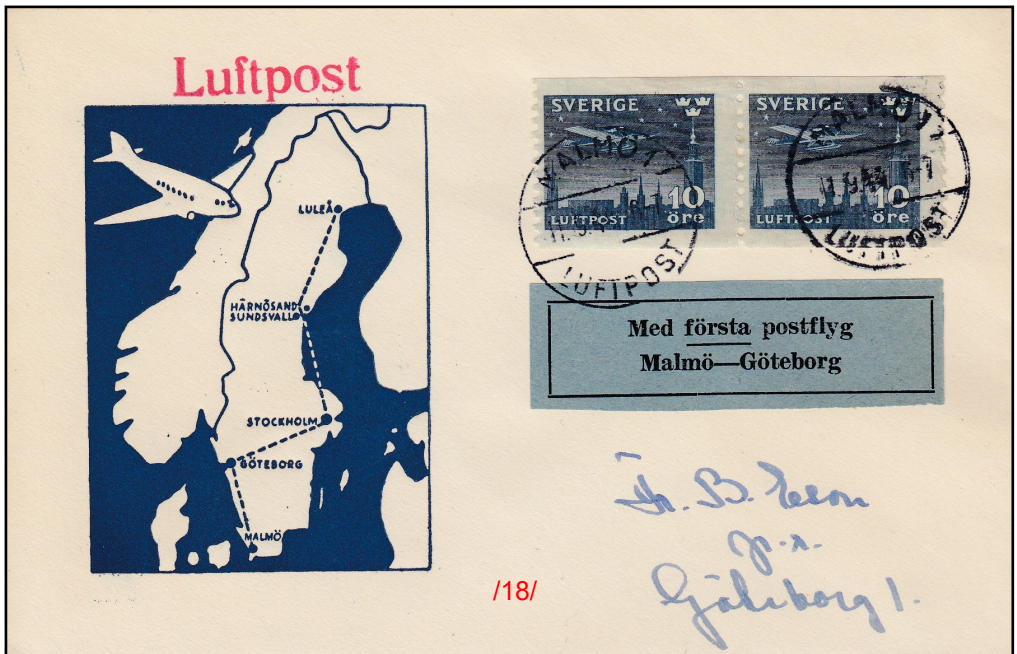
Die erste Ju 52 „Södermanland“ behielt gleichwohl ihre Schwimmer und wurde nach Kopenhagen verlegt, von wo nach einer Unterbrechung von nahezu 10 Jahren die Linie nach Göteborg und Oslo wieder aufgenommen wurde. Dies erfolgte ab dem 3. April 1937 in Kooperation zwischen ABA, der Luft



Hansa und der norwegischen DNL. Gleichzeitig wurde Berlin von Bromma aus erstmals nonstop in 3 Stunden 45 Minuten bedient. /16/ Die letzte neue Verbindung vor Ausbruch des II. Weltkrieges führte ab 1. Juni 1939 von Malmö über Berlin nach Zürich. In Berlin wurde vor dem Weiterflug der Anschluss aus Stockholm abgewartet, das auf diese Weise ebenfalls an Zürich angebunden war. Bis dahin hatten die Junkers-Flugzeuge erstmals ernste Konkurrenz in Gestalt von 3 Douglas DC-3 in der Flotte der ABA erhalten. /17/ Zwischen Juli und September 1937 waren die modernsten amerikanischen Erzeugnisse ausgeliefert worden, die 32 Passagieren Platz boten und die Ju 52 in den Schatten stellten. Gemeinsam mit der sowjetischen Aeroflot eröffnete ABA am 1. Juli 1937 zunächst noch mit Ju 52 eine Verbindung nach Moskau, die über Riga und Welikije Luki führte und als „Kremlin Air Express“ beworben wurde. Unmittelbar nach ihrer Auslieferung übernahmen die DC-3 die Flüge, die eine attraktive Verbindung von Westeuropa in die Sowjetunion waren. In Ost-Westrichtung war ein Flug von Moskau nach London innerhalb eines Tages möglich. Im letzten Friedensjahr 1938 hatte ABA beachtliche 60.046 Passagiere, 494,7 to Fracht und 715,5 to Post befördert.



Mit Ausnahme der Strecke von Berlin nach Zürich konnte ABA ihr Streckennetz auch nach Kriegsausbruch zunächst weiter betreiben. Nachdem jedoch am 26. September 1939 eine DC-3 der KLM auf der gemeinsam mit ABA betriebenen Route nach Amsterdam über der Nordsee beschossen worden war, erhielten die Flugzeuge der ABA einen grell orangefarbenen Anstrich, um sie als zivile Flugzeuge zu kennzeichnen. Die Route durfte zunächst weiter befliegen werden, wobei die deutschen Behörden jedoch darauf bestanden, dass nur Passagiere aus neutralen Ländern, also insbesondere keine Briten oder Franzosen befördert wurden. Helsinki musste am 30. November 1939 nach dem Angriff der Sowjetunion auf Finnland eingestellt werden. Es gab jedoch auch weiterhin Verbindungen nach Finnland, die zwischen Dezember 1939 und März 1940 nach Vaasa führten, um finnische Kinder ins neutrale Schweden in Sicherheit zu bringen.



Der Sommerflugplan 1940 der ABA schien noch relative Normalität bei den Flugverbindungen anzukündigen. Diese wurde mit dem deutschen Angriff auf Dänemark und Norwegen am 9. April 1940 jäh zunichte gemacht. Die schwedische Luftwaffe („Flygvapnet“) requirierte 4 der 5 Ju 52 der ABA und auch die Amsterdam-Route war obsolet geworden. Seit 1942 hielt ABA noch eine Verbindung über die Nordsee zu in Schottland gelegenen Basen der Royal Air Force aufrecht. Dies bewahrte die Gesellschaft trotz auffälliger Kennzeichnung ihrer DC-3 als Zivilflugzeuge nicht vor dem Abschuss zweier

Flugzeuge durch deutsche Jagdflugzeuge. Innerhalb Schwedens konnte aber ab dem 11. September 1944 ein Liniennetz etabliert werden, das als „Rijkslinje“ bezeichnet wurde und von Malmö über Göteborg, Stockholm, Sundsvall bis Luleå reichte. /18/ Der tägliche Rundkurs verließ Malmö morgens um 7:00 Uhr, erreichte Luleå um 14:20 Uhr und traf am späten Abend um 23.20 Uhr wieder in Malmö ein.

Nach dem II. Weltkrieg war Schweden in einer wesentlich günstigeren Ausgangsposition als die Nachbarländer Dänemark, Norwegen oder Finnland. Bereits im Sommer 1945 konnte ABA mit DC-3 /19/ Genf, Paris, London, Brüssel und Prag als neue Ziele zu ihrem Streckennetz hinzufügen und die requirierten Ju 52 kehrten von der Luftwaffe in die Flotte zurück. Sie sollten aber keine große Rolle mehr spielen und waren bis Ende 1948 allesamt ausgeschieden. Nur auf den kurzen 10-minütigen Flügen zwischen Malmö und Kopenhagen fanden sie zuletzt noch Verwendung. Obwohl seit 1946 bereits die Scandinavian Airline System (SAS) etabliert war, verfolgte ABA eigene Pläne interkontinentaler Strecken nach Afrika und Asien und hatte ihr Netz bereits 1947 bis Teheran ausgedehnt. Auf schwedischer Seite gehörte allerdings die im Jahr 1943 gegründete SILA dem 1946 entstandenen Konsortium SAS an. Erst als SILA und ABA zu einer Gesellschaft verschmolzen waren, konnten mit Wirkung ab dem 1. Oktober 1950 alle Dienste der skandinavischen Fluggesellschaften auf SAS übertragen werden. ABA war mit 3/7, die dänische DDL und die norwegische DNL mit jeweils 2/7 an der neuen Gesellschaft beteiligt. Damit endete die Geschichte der ABA als eigener Fluggesellschaft nach 26 Jahren. Im Technikmuseum in Stockholm ist bereits seit 1935 eine Junkers F 13 der ABA erhalten und hält die Erinnerung an die Anfänge der Zivilluftfahrt in Schweden wach. Zur weiteren Entwicklung des schwedischen Luftverkehrs verweist der Autor auf seinen Beitrag „75 Jahre Scandinavian Airlines System (SAS)“ in Heft 2/2021.



Literatur:

Andersson, Lennart, Endres, Günter, Mulder, Rob, Ott, Günther: The World's First All Metal Airliner Junkers F 13, Haywards Heath, 2012

Endres, Günter: Royal Vikings, The Saga of Scandinavian Airlines and its Predecessors, Spikkestad/Norwegen, 2020

Wagner, Wolfgang: Hugo Junkers, Pionier der Luftfahrt – seine Flugzeuge, Bonn 1996