

Die Flotte der Swissair (27 und Schluss): Swissair Photo AG

Luftbilder aller Art

Seit ihrer Gründung 1931 – und fast bis zum bitteren Ende – war Swissair auch in der Herstellung von Luftaufnahmen engagiert. Die Swissair Photo AG erlebte ihre Blütezeit von 1960 bis in die frühen 1990er-Jahre, als sie zwei eigene Flugzeuge betrieb. Mit diesem Beitrag endet die Swissair-Flottengeschichte. In der Juli-Ausgabe startet die Crossair-Flotten-Story.

**Rückblick von Daniel Ruhier (Text),
Markus Seiler (Flottenliste) und
Hanspeter Abt (Fotos)**

Gemäss der Eingangsbilanz übernahm die durch die Fusion entstandene Swissair per 1. Januar 1931 von Ad Astra Aero Negative, Photomaterial und Apparate im Wert von 11'938.60 Franken. Diese bildeten das Startkapital der am 30. Juni 1931 gegründeten Tochter «Ad Astra Aero Photo AG». Drei Jahre später änderte sie ihren Namen in «Swissair-Photo A.-G.» Die mit einem partiell liberiertem Aktienkapital von 50'000 Franken ausgestattete Firma bezweckte «Erzeugung und Vertrieb von photographischen Fliegeraufnahmen aller Art, Vornahme von Photo-Flügen, usw.».

Aus offenen Fenstern fotografiert

Die offenen Cockpits und Fenster der Fokker F.VII erlaubten der Swissair in den 1930er-Jahren, diese auch für Fotoflüge einzusetzen; später verwendete sie dafür die Messerschmitt M.18d HB-IME und die Comte AC-4 HB-IKO.

Nach deren Ausscheiden verfügte sie über kein Fotoflugzeug mehr, bis sie Anfang Dezember 1947 als Foto-, Versuchs- und Spezialflugzeug einen Fieseler Storch zum Preis von 66'940 Franken bestellte. Die Anfang Februar 1948 gelieferte erste HB-IKA entsprach ihren Anforderungen jedoch nicht, weshalb Swissair diese noch im selben Monat an den Hersteller in Chocen retournierte. Die am 9. November als zweite HB-IKA in Dübendorf eingetroffene Mraz K-65A ging knapp zwei Jahre später in den Besitz der Lindt & Sprüngli in Kilchberg über.

Eigene Betriebsbewilligung

Eine Kapitalerhöhung auf 100'000 Franken ermöglichte der Swissair-Tochter die Beschaffung eines neuen Vermessungsflugzeugs Dornier Do-27 und die Erweiterung der Aktivitäten zur Aufnahme von Flugbildern für die photographische Herstellung von topografischen Karten und Plänen. Der am 20. März 1959 ab Fabrik gelieferte Hochdecker HB-FAA war mit zwei modernen Fliegerkameras der Firma Wild, Heerbrugg, ausgerüstet; seine

Minimalgeschwindigkeit betrug nur 55 km/h. Da diese Einsätze den Rahmen des Swissair-Flugbetriebs sprengten, erteilte das Luftamt der Swissair-Photo AG am 25. März 1959 eine eigene Allgemeine Betriebsbewilligung für die Ausführung von gewerbsmässigen Flügen im nicht regelmässigen Luftverkehr und eine Zusatzbewilligung für die Ausführung von besonderen Flugaufgaben (Tiefflugbewilligung). Für Fotoflüge mit Handkameras mietete das Unternehmen jeweils die Piper PA-18 Super Cub der Sportfluggruppe des Personals der Swissair, der AVIA Zürich und die J3C Cub der Crossair.

Kein Bundesdarlehen für DC-3

Nach Abschluss der dreijährigen Bewährungsprobe mit Inlandaufträgen sah die Swissair-Photo AG die Ausdehnung ihrer Tätigkeit ins Ausland vor. Für diese Einsätze beabsichtigte sie, den Swissair-DC-3-Frachter HB-IRX zum Vermessungsflugzeug umzubauen, wobei eine temporäre Vercharterung samt Besatzung für Frachtflüge zur Rentabilitätsverbesserung beitragen sollte. Da sie selbst jedoch weder über genügend eigene Mittel, noch von der Swissair zur Verfügung gestellte Reserven verfügte, ersuchte sie den Bund am 6. April 1962 um Bereitstellung der erforderlichen Mittel als zinsloses Darlehen von maximal 1'250'000 Franken zur Übernahme von zwei Swissair-DC-3 und deren Umbau und Ausrüstung zum Vermessungs- und Ersatzflugzeug.

Trotz Unterstützung mehrerer Bundesstellen lehnte der Delegierte für technische Zusammenarbeit das Darlehen, gestützt auf die gemäss Bundesbeschluss vom 13. Juni 1961 vorgesehenen Kredite für die Unterstützung von Entwicklungsländern, ab. Für ihre Auslandsaufträge konnte Swissair-Photo dann ab März 1963 bis April 1965 den von ALAG gecharterten, mit Wild RC80 Kameras ausgerüsteten Pilatus PC-6 Porter HB-FBA einsetzen.



Die Dornier Do 27 HB-FAA hatte Swissair 1959 werksneu gekauft. 34 Jahre später wurde sie verkauft, heute fliegt sie als D-EKUT in Deutschland.

Evaluation eines Twin

Mitte 1969 evaluierte Swissair-Photo AG diverse leistungsfähigere Flugzeugmuster für den weiteren Ausbau ihrer Aktivitäten: Aero Commander 680 und 681 Hawk Commander, Beech Queen Air 80 und King Air 100, BN-2A Islander, Cessna 402A, Dornier Do28D Skyservant, Gates LearJet 24, H.P.137 Jetstream 1, HFB-320 Hansa Jet, Mitsubishi MU-2G, Pilatus PC-6 Turbo Porter, Piper PA-31-300 Turbo Navajo und Short SC.7 Skyvan 3.

Nach Reduktion der Auswahl auf die Beech Queen Air 80 und den Aero Commander 680FL Grand Commander beschaffte Swissair Photo erst anderthalb Jahre später eine 1964 gebaute, zuerst in Deutschland und später in Skandinavien als Taxiflugzeug eingesetzte Beech 65 Queen Air 80. Am 14. Juni 1971 traf die HB-GEY in Zürich ein, wo sie für die neuen Aufgaben als Vermessungsflugzeug umgebaut und mit neuer Bemalung versehen wurde.

Im folgenden Jahr fusionierten Swissair Photo und Weissmann Vermessungen zur Swissair Photo und Vermessungen AG. Die Swissair erhöhte das seit Anfang 1974 wieder vollständig in ihrem Besitz befindliche Aktienkapital von 850'000 Franken 1981 auf zwei Millionen Franken. Für die Fotoflüge über das Himalaya-Gebirge musste Ende 1984 der Learjet 35A SE-DDG gemietet werden, da die Queen Air HB-GEY für Flughöhen über 10'000 Metern nicht geeignet war.

BSF Luftbild GmbH übernimmt

Im Herbst 1993 verkaufte Swissair Photo und Vermessungen AG die 34-jährige Do-27 HB-FAA sowie die rund 30-jährige Queen Air 80 HB-GEY und verzichtete fortan auf den eigenen Flugbetrieb. Mit der 1994 verwirklichten Beteiligung am deutschen Unternehmen



Die 1971 in Dienst gestellte Beech Queen Air der Swissair Photo AG wurde ebenfalls 1993 verkauft. Sie gelangte als PJ-PLB ins Register der niederländischen Antillen, bevor sie 1998 wieder ins US-Register wechselte, wo sie bis zur Ausserdienststellung verblieb.



Vor dem Einbau der Astazou-Turbine wurde der Pilatus PC-6 Porter HB-FBA der ALAG-Alpine Lufttransport AG bis April 1965 mietweise bei Swissair-Photo eingesetzt.

BSF Luftbild GmbH in Berlin, die damals eine Flotte von je zwei Cessna TU206 Turbo Stationair und Cessna 207 Skywagon/Stationair für Foto- und Vermessungsflüge einsetzte, begann die Ablösung vom Swissair-Konzern. Nach einem Management-Buyout änderte

die Firma den Namen Ende Februar 1997 in Swissphoto Vermessung AG. Ein Drittel des Aktienkapitals verblieb im Besitz der Swissair; das ab März 2000 als «Swissphoto AG» eingetragene Unternehmen mutierte schliesslich Ende 2007 zur heutigen «BSF Swissphoto».

Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Swissair Photo AG

FLOTTE

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-FAA	Dornier Do-27Q-4	2024	11/03/1959	28/08/1997	neu von Dornier als Do-27Q-1, gekauft am 23.03.59 für 140'777 Franken, definitiver Eintrag am 25.07.59, Modifikation auf Do-27Q-4 (höheres Abfluggewicht) im März 1960, Verkauf an D. Sulger/Skyfox Aviation (Europe) AG, Obfelden am 09.08.93, an Marco Guscio, Autotransporte, Ambri am 08.03.95 Verkauf an E. Bauer, Lenggenfeld/D als D-EKUT am 25.08.97, immer noch im Einsatz als D-EKUT bei der Sportfluggruppe Leck auf dem Flugplatz Leck/D, westlich von Flensburg
HB-GEY	Beech Queen Air 65-80	LD-148	15/06/1971	03/04/1995	ex N4105U/D-ILGU/SE-EUY/OH-BQB, gekauft von A. Heikkinen OY/AH-Avia via Kungsair AB am 05.03.71, Verkauf an Air Link SA, Genf am 10.09.93, Verkauf an BAC Aero-Leasing NV, Curaçao am 29.08.94, aber erst im April 1995 aus dem HB-Register gelöscht, wurde PJ-PLB, an Diego Gentile, Wilmington/DE als N204CS am 16.04.98, Zulassung verfallen am 30.06.11
HB-FBA	Pilatus PC-6 Porter	523	01/05/1962	03/03/1966	gemietet von Oerlikon Buehrle & Co/ALAG-Alpine Lufttransport AG ab Februar 1963 bis April 1965