

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 46 (1987)

Artikel: Alfred Comte (1895-1965)
Autor: Eichenberger, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091085>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

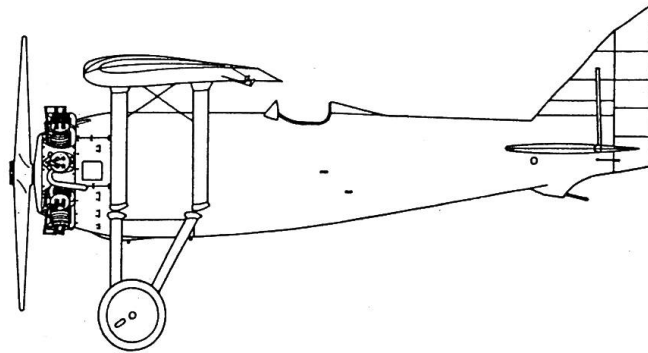
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

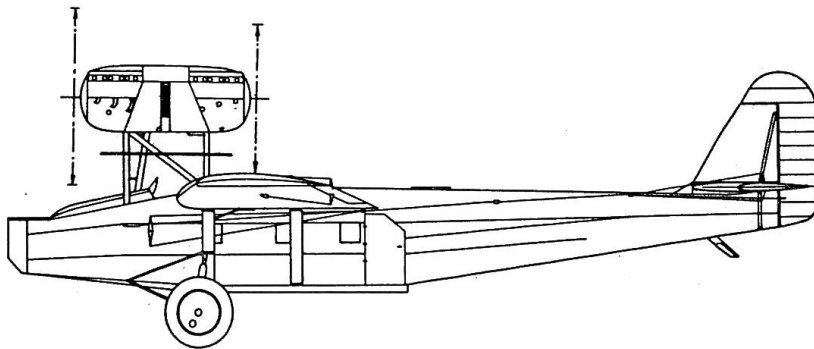
Download PDF: 19.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

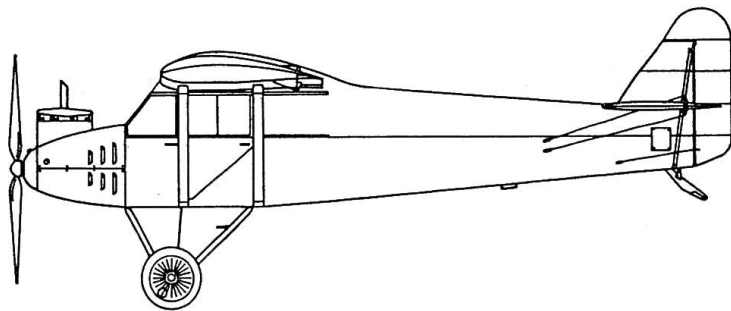
AC-1



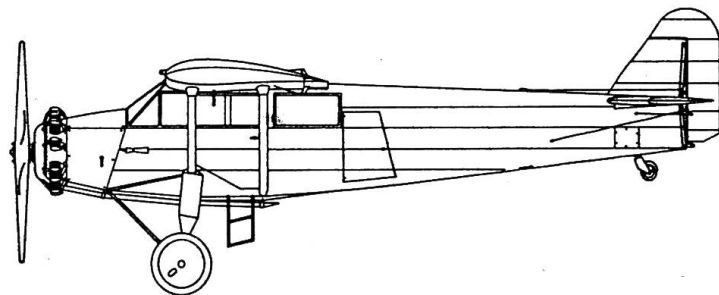
AC-3



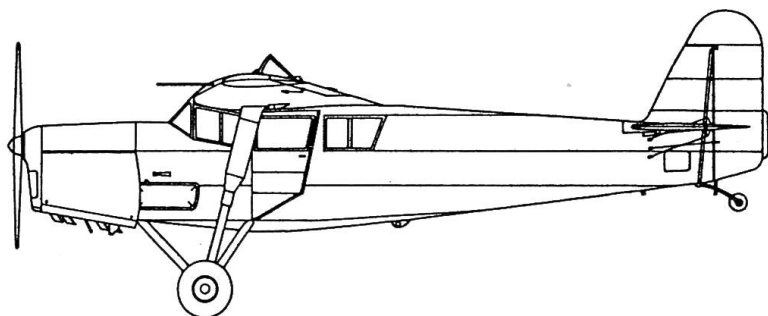
AC-4K



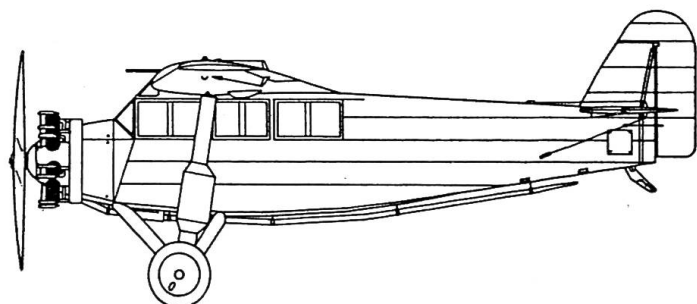
AC-8



AC-12



AC-11



Alfred Comte

(1895–1965)

Roland Eichenberger

Jugendjahre

Alfred Comte wurde am 4. Juni 1895 im Bezirkshauptort Delsberg im damaligen Berner Jura geboren, zu einer Zeit also, als sich die Technik mit Riesenschritten auszubreiten begann. Das Automobil und das Motorrad waren bereits erfunden, die Elektrifizierung dehnte sich aus, und die junge Aviatik begann kurz nach der Jahrhundertwende den Himmel zu erobern.

Alfred Comte, der sich mit fünfzehn Jahren in der Wagnerei seines Bruders Constant ein Motorrad zusammengebastelt hatte, wollte eigentlich Elektrotechniker werden. Nach dem Besuch des Progymnasiums absolvierte er ein Praktikum in einer Fabrik. Doch die regelmässige Tagwache um vier Uhr früh mit anschliessender Bahnfahrt zum Arbeitsort und der obligatorische Besuch der Gewerbeschule in Basel waren auf die Dauer zu anstrengend für ihn. Der Vater, Paul Comte, nahm ihn daher auf sein Stationsbüro, in der Hoffnung, dass vielleicht auch der Jüngste der Familie einmal Bahnbeamter werde, wie er und drei seiner Brüder. Nicht so Alfred Comte: wenn nicht Elektrotechniker, dann wollte er Flieger werden wie sein Schulkollege aus dem Progymnasium, Theodor Borer. Da waren aber noch andere Vorbilder, etwa der Franzose Louis Blériot, der mit seiner Maschine am 25. Juli 1909 den Ärmelkanal bezwang. In der Schweiz waren es hauptsächlich die Aviatiker Ernest Failloubaz aus Avenches mit Schweizerbrevet Nr. 1

und René Grandjean, der schon 1911 mit seinem selbstgebauten Eideckler flog, und natürlich Oskar Bider, der am 24. Januar 1913 als erster die Pyrenäen überflog und am 13. Mai von Bern aus seinen ersten erfolgreichen Alpenflug ausführte. Zu ihnen zu gehören, das war Alfred Comtes Ziel.

Damals musste man nach Frankreich ziehen, dem Mekka der Aviatik, um das Fliegen zu erlernen. Fünfzehnhundert Franken kostete die Ausbildung bei Morane, und ein ebenso grosser Betrag musste für das Bruchrisiko hinterlegt werden. Reise, Unterkunft und Verpflegung waren noch separat zu berappen.

Die Eltern liessen ihren Jüngsten nur ungern und mit gemischten Gefühlen ziehen, denn die Angst, ihn nie wiederzusehen, war gross. Ende August 1913 reiste Alfred Comte mit der Bahn nach Paris und meldete sich unverzüglich bei der Fliegerschule von Morane in Villacoublay; nach ein paar Tagen der Geduldssprobe durfte er mit dem Lernen beginnen. Geflogen wurde damals nur bei gutem Wetter und das nur morgens früh und gegen Abend, bei absoluter Windstille. War kein Flugwetter, trieb er sich in den Hangars herum, machte den Mechanikern Handreichungen oder unterhielt sich mit Piloten.

Zuerst übte man das Rollen über das Flugfeld, meistens mit einem «Fluglehrer» und einem sogenannten «Pinguin», dessen Motor zu schwach war, um den Apparat in die Luft zu bringen. Aber in die Luft

ging es dann allein, ohne Fluglehrer; da war man auf sein Gefühl angewiesen. Genau dieses fliegerische Gefühl hatte der nun achtzehnjährige Comte, und nach nur sechseinhalb unfallfreien Flugstunden erreichte er sein Ziel. Das Schweizerbrevet Nr. 43 konnte ihm am 4. Dezember 1913 überreicht werden.

Am 21. September zuvor hatte Comte gesehen, wie der berühmte französische Pilot *Pégoud* über dem Flugfeld von Buc einen Looping ausführte. Für ihn stand fest: Sofort nach Erreichen des Brevets will ich das auch versuchen! Der Versuch gelang tatsächlich, wäre aber Comte beinahe zum Verhängnis geworden, denn er konnte die Maschine erst einige Meter über dem Boden wieder unter seine Kontrolle bringen. Die Pariser Presse brachte das Ereignis in grossen Lettern, ohne zu ahnen, dass es beinahe ein Flug in den Tod gewesen war. Man begann sich in Frankreich für den jungen Schweizer Piloten zu interessieren. Anfangs 1914 wurde Alfred Comte von der

berühmten *Motorenfabrik Gnôme* in Paris eine Stelle als Einflieger angeboten. Freunde rieten ihm ab, aber das Angebot sagte dem jungen Piloten zu, denn jetzt konnte er mit der Fliegerei sein erstes Geld verdienen und war nicht mehr auf elterliche Zuschüsse angewiesen. Jugendlicher Übermut führte zu einem Unfall, der ihn beinahe das Leben kostete. Bei der Ausführung einer Chandelle (Kerze) – einer Figur, bei der man möglichst tief über den ganzen Platz fliegt, um anschliessend senkrecht hochzuziehen – versagte im letzten Moment der Motor, und Comte rutschte über den Flügel ab. Er entstieg den Trümmern ohne Verletzungen.

Sein Arbeitsgebiet blieb weiterhin bei der Firma Gnôme, die ihn nach Russland schicken wollte, um dort 500 Flugzeuge französischer Lizenz einzufliegen. Es kam aber nicht mehr soweit. Am 2. August 1914 rief ihn ein telegraphisches Aufgebot zum Militärdienst in die Schweiz zurück.



*Alfred Comte, 1914, als neunzehnjähriger Adjutant der Fliegertruppe auf dem Beundenfeld in Bern.
Photo: Archiv Alfred Comte jun.*

Militärpilot

Hptm Theodor Real, erster Kommandant der schweizerischen Fliegertruppe, schildert in seinen Memoiren die Ankunft Comtes wie folgt: *«Als letzter klopfte ein junges Bürschchen, noch nicht im Rekrutenalter, bei mir an: es war Comte. Auch dieser wurde ohne lange ärztliche Prüfung in die Pionieruniform gesteckt und zum Armeeflieger erhoben.»* Hier, bei der Fliegerabteilung, begegnete er wieder Oskar Bider, dem er vor dreiviertel Jahren in Villacoublay zum ersten Mal gegenübergestanden hatte, als dieser seinen zweiten Blériot XI abholte und am Weihnachtstag 1913 ohne Zwischenhalt von Paris nach Bern überflog.

Die Piloten, die keinen militärischen Grad besaßen – dazu gehörte auch Alfred Comte – wurden zu Adjutant-Unteroffizieren befördert, um auch Befehle erteilen zu können. Seine Rekrutenschule hat Comte später bei der Infanterie nachgeholt. Anfangs 1916 – die Fliegerabteilung war von Bern nach Dübendorf übersiedelt – ernannte Bider Alfred

Comte zum Fluglehrer. In den folgenden Jahren erlebte er die fragwürdige Flugzeugbeschaffung durch die Kriegstechnische Abteilung (KTA), die Beschaffungsstelle für sämtliches Kriegsmaterial, die später auch sein Schicksal mitbestimmen sollte.

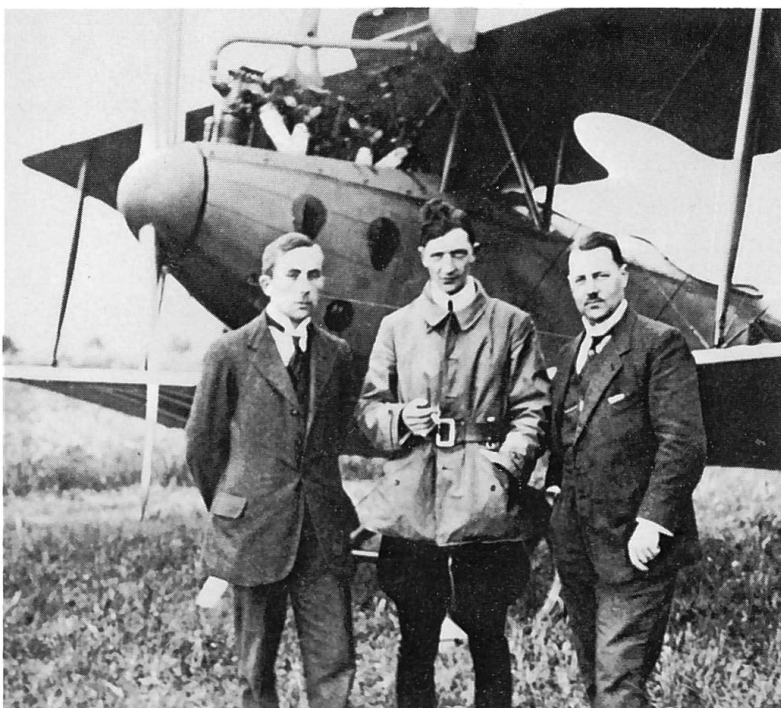
Einige der von Comte ausgebildeten Piloten spielten später entscheidende Rollen in der schweizerischen Militär- oder Zivilaviatik: *M. Cartier, E. Frick, W. Mittelholzer, H. Pillichody, A. Schaedler, B. Zimmermann* und viele andere mehr sind längst in unsere Luftfahrtgeschichte eingegangen. Doch was würde nach dem Ende des grossen Krieges geschehen?

Die Nachkriegszeit

Für Alfred Comte stand fest, dass er das Wissen und Können, das er sich in den vier Jahren Aktivdienst angeeignet hatte, ganz dem Aufbau der Zivilliegerei widmen wollte. In seinem ehemaligen Flugschüler Walter Mittelholzer, der schon während der Aktivdienstzeit durch seine Luftaufnahmen, hauptsächlich der Schweizer Alpen, bekannt geworden war, fand er einen Gleichgesinnten. *Johann Jakob Studer*, Photograph bei der Fliegertruppe, schloss sich Comte und Mittelholzer an. Durch dieses Trio wurde am 1. Februar 1919, knapp drei Monate nach Inkrafttreten des Waffenstillstandes, das erste zivile Luftverkehrsunternehmen der Schweiz gegründet, die *Studer, Mittelholzer und Comte, Aero-Gesellschaft*.

Die Eintragung der Gesellschaft in das Schweizerische Handelsregister erfolgte am 15. April 1919, und am 7. Mai konnte der Zivilflugplatz in Zürich-Schwamendingen auf einem bäuerlichen Anwesen in Betrieb genommen werden. Der Ma-

Die drei Gründer der ersten schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft. Von links nach rechts: W. Mittelholzer, A. Comte und J. J. Studer vor einem L.V.G.-Doppeldecker auf dem Flugplatz Zürich-Schwamendingen. RIA-Photo



schinenpark umfasste einen Hochdecker Kondor E.3 für Akrobatik-Vorführungen und drei Doppeldecker L.V.G. C-V für Passagier- und Photoflüge. Diese Flugzeuge aus ehemaligen deutschen Kriegsbeständen wurden von einem Herrn *Debac* für die junge Firma sehr günstig erworben. Ende September 1919 trat Johann Jakob Studer aus der Gesellschaft aus. Als neues Kollektivmitglied wurde *Dr. Anton Meuli* aufgenommen. Mit diesem Wechsel wurde auch der Firmenname geändert und am 5. November 1919 im Handelsregister eingetragen als: *Comte, Mittelholzer & Co. «Aero», Luftbildverlagsanstalt und Passagierflüge.*

Ziele der Gesellschaft waren:

- regelmässige Beförderung von Passagieren in der ganzen Schweiz, mit Anschluss an die internationalen Fluglinien,
- Posttransporte im Lande und über die Grenzen,
- Aufnahme von Flugbildern in der ganzen Schweiz und Verkauf der Photos an Lehranstalten, Verkehrsvereine, Hotels usw.,
- Sportflüge mit Passagieren,
- Schauflüge (Luftakrobatik).

Die Luftverkehrslinie Zürich–St. Moritz sollte das Kernstück bilden. Daran war auch die bündnerische Hotellerie lebhaft interessiert. «Wegen Schmuggelgefahr» (Grenznähe!) scheiterten die Pläne allerdings an der zuständigen Behörde, dem Eidg. Militärdepartement, dem die zivile Luftfahrt vorläufig unterstellt war. Dennoch konnten bis zum Jahresende an die 420 Flüge durchgeführt und an Flugveranstaltungen rund 650 Passagiere befördert werden. Dabei handelte es sich vorwiegend um Rundflüge, bei denen die Fluggäste ihre Lufttaufe erhielten, denn einen regelmässigen Linienverkehr von und nach der Schweiz gab

es noch nicht. Die nationalen und internationalen Grundlagen dazu mussten erst geschaffen und erarbeitet werden.

Tatsache war, dass bereits zwei weitere Gesellschaften ähnliche Ziele verfolgten wie die «Aero»-Gesellschaft. Die eine war die *Ad Astra Aero* in Zürich mit einem Grundkapital von 300 000 Franken und die andere eine Organisation aus der Westschweiz, die *Avion Tourisme* mit Sitz in Genf und einem Kapital von 18 000 Franken.

Mit der Unterzeichnung der ersten Luftverkehrsabkommen mit England und Frankreich Ende 1919 wurde auch ein neues Amt, das sich spezifisch mit dem Luftverkehr und der zivilen Luftfahrt zu befassen hat, geschaffen: das Eidg. Luftamt (L+A), heute Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Es war dessen erster Direktor, *Arnold Isler*, der 1920 kurz nach seinem Amtsantritt davor warnte, mit einer Handvoll kleiner Gesellschaften mit gleichem Tätigkeitsgebiet und grosser gegenseitiger Konkurrenz den Luftverkehr zu betreiben. Nur eine geschlossene und innerlich starke Gesellschaft könne im kommenden internationalen Luftverkehr mithalten und bestehen. In der Folge fusionierten am 24. Februar und 21. April 1920 die «Aero»-Gesellschaft von Comte und Mittelholzer und die welsche *Avion Tourisme* mit der *Ad Astra Aero*. Alfred Comte wurde bei der *Ad Astra Aero* Pilot und zugleich Chef der Landflugzeuge, und Walter Mittelholzer übernahm die Leitung der Photoabteilung.

Von einem normalen Linienbetrieb war man aber noch weit entfernt. Es folgte ein Jahr mit grossem Verlust – ausgenommen die Photoabteilung –, bis endlich 1922 die erste regelmässige Luftlinie Genf–Zü-

rich–Nürnberg/Fürth in Betrieb genommen werden konnte.

Am 4. März 1920 startete Alfred Comte, als Pilot der Ad Astra Aero, zu einem ersten denkwürdigen und abenteuerlichen Auslandsflug von St. Moritz via Dübendorf nach London. Ein englischer Schauspieler, der in St. Moritz in den Ferien weilte, war dringend nach London gerufen worden. Er bat Comte, der im Engadin Passagierflüge durchführte, ihn nach London zu fliegen, da die Zeit per Bahn und Schiff für diese Reise nicht ausreiche. Der Flug gelang innerhalb von drei Tagen mit vier Notlandungen. Allerdings verliess ihn der Fluggast am Ende des zweiten Tages in Antwerpen, um doch noch mit dem Schiff weiterzureisen.

Für Alfred Comte war der Flug in Antwerpen aber noch nicht zu Ende, so schnell wollte er nicht aufgeben, denn sein Ziel hiess London. So startete er am dritten Tag ohne seinen Passagier Richtung Calais und überquerte dann auf der gleichen Strecke wie 1909 Blériot den Kanal. Bei Folkestone zwang ihn eine geplatzte Wasserleitung zur vierten Notlandung. Aber noch am gleichen Tag erreichte er sein Endziel und bewies, dass eine Luftverbindung Zürich–London, wenn auch mit diver-

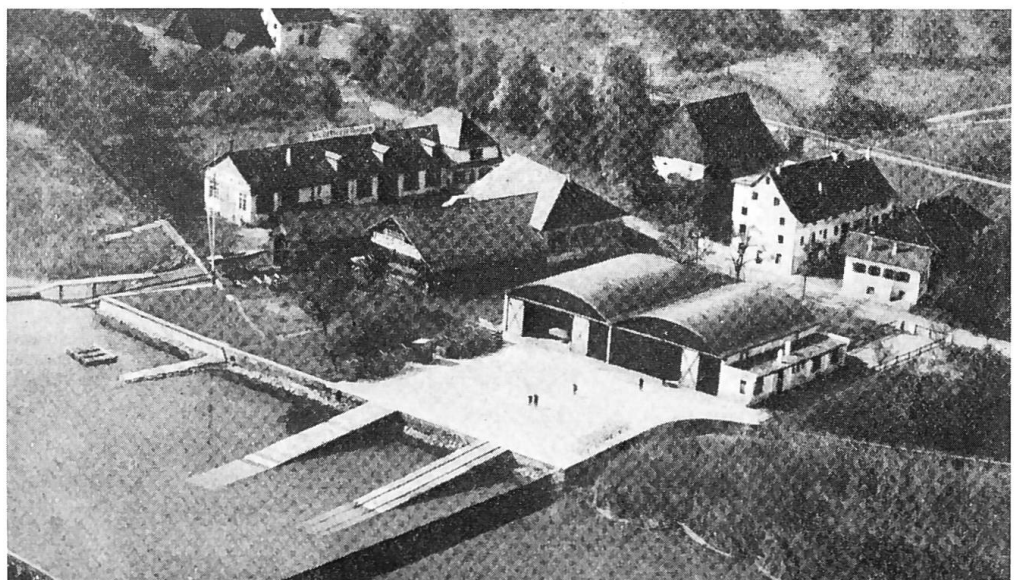
sen Zwischenfällen, möglich war. Den Rückflug trat Comte erst am 30. März an und bewältigte diesen in zwei Tagesetappen, nämlich London–Paris und Paris–Dübendorf.

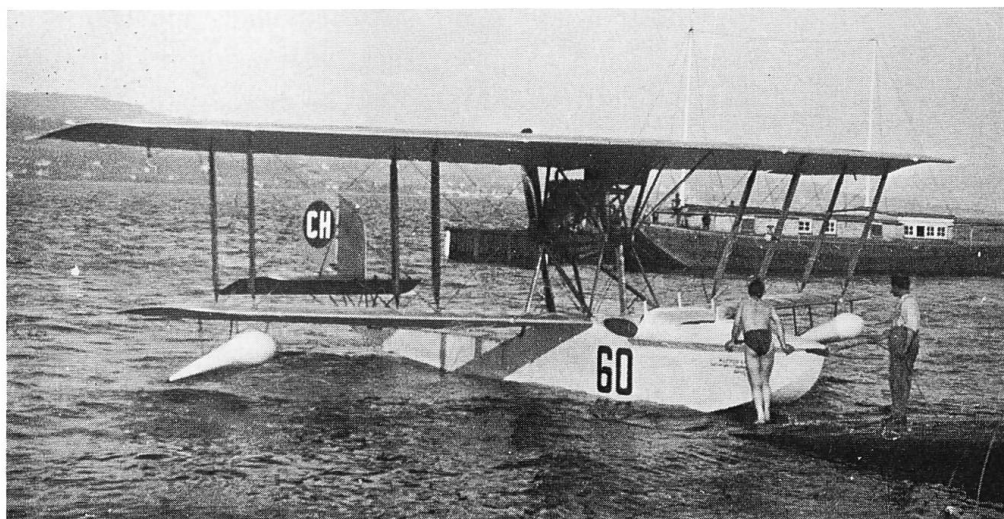
Neue Ziele

Das Arbeitsverhältnis mit der Ad Astra Aero war nur von kurzer Dauer, denn Alfred Comte drängte es zur Selbständigkeit, die ihm durch den flugbegeisterten Freund, den Deutschamerikaner *Becker*, auch ermöglicht wurde. Bereits am 8. Dezember – neun Monate nach der Übernahme der «Aero»-Gesellschaft durch die Ad Astra Aero – konnte er die *Alfred Comte, Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen*, ins Handelsregister eintragen lassen. Dabei entstanden zwei Standorte, nämlich Dübendorf mit der Sportfliegerschule und den drei Wild-Schulflugzeugen sowie Oberrieden am Zürichsee, wo die sechs Lohner-Flugboote für den «Luftverkehr» ihre Basis hatten. Als Hangar diente eine von der *Yachtwerft Faul* in Horgen erstellte Montagehalle mit einer Grundfläche von zweimal 16,00×20,00 m und angebauter Werkstatt.

Das mag auch der Grund sein, weshalb die Firma in der Gemeinde Horgen eingetragen wurde. Die

Die Hallen in Oberrieden mit dem Vorplatz und den Ablaufbahnen für die Lohner-Flugboote. Aufnahme Frühjahr 1921





Ein Lohner-Flugboot, wie es für die Seenfluglinie Zürich–Luzern–Interlaken eingesetzt wurde.

Yachtwerft Faul – sie besteht heute noch – liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Horgen, die von Comte gemietete Halle aber auf dem Gemeindegebiet von Oberrieden.

Der Flugzeugpark wurde 1921 durch den Ankauf eines Fokker D.VII als persönliches Akrobatikflugzeug von Alfred Comte erweitert. Auch das Verkehrsflugzeug Sablatnig P.3 wurde erworben für einen wöchentlich zweimal zu fliegenden Postdienst zwischen Zürich und Konstanz. Die Strecke blieb Projekt, denn die Zeit für solche Flüge war noch nicht gekommen, und ausserdem waren die Distanzen doch zu kurz. Ebenfalls 1921 stiessen noch ein L.V.G. C-VI und ein Halberstadt C-V aus Deutschland zum Flugzeugpark, gefolgt von einer englischen de Havilland DH-9, der 1922 zwei weitere Maschinen des gleichen Typs folgten. Diese Flugzeuge stammten alle aus Heeresbeständen des Ersten Weltkrieges und wurden für den Transport von 2–3 Passagieren, in offenen Sitzen, eingerichtet. Für einen Linienverkehr waren die Maschinen nicht geeignet; sie leisteten aber bei der Durchführung von Flugtagen recht gute Dienste.

Mit den Flugbooten aus Oberrieden wurden in den Sommermonaten Flugtage mit Rundflugmöglichkei-

ten durchgeführt, speziell im Gebiet der Zentralschweiz, denn die Seen boten ausgezeichnete Start- und Landemöglichkeiten. Mit den Landflugzeugen besuchte man Orte wie Engelberg, Nidau, Brugg. Dabei bildete das von Alfred Comte meisterhaft geflogene Kunstflug-Programm fast immer den Höhepunkt des Tages.

Mitte 1922 trat Becker aus der Firma aus. Ihm folgte *Ernst Frick*, ein versierter Pilot, der schon bei der Gründung der Ad Astra Aero massgeblich beteiligt gewesen war.

Auf Anregung und mit Unterstützung der *Gesellschaft zur Förderung des Luftverkehrs* konnte während der Zeit vom 21. Juni bis 10. September 1926 versuchsweise die Seenfluglinie Zürich–Luzern–Interlaken in Betrieb genommen werden. Da aber nur 8000 Franken an Subventionen aufgebracht werden konnten, musste die Zahl der Flüge zwischen Luzern und Interlaken von vornherein stark eingeschränkt werden. Auf der Strecke Zürich–Luzern konnten 61 und auf der Verlängerung Luzern–Interlaken 29 Retourflüge geflogen werden mit total 201 zahlenden Passagieren. Eine Wiederaufnahme des Betriebes für 1927 war vorgesehen, scheiterte aber an den fehlenden Finanzen. Zudem besass die Firma

Comte zu dieser Zeit nur noch zwei Lohner-Flugboote.

Der Schritt zum Flugzeugbau

In den Wintermonaten wurde praktisch nicht geflogen, und bei Schlechtwetterperioden musste der Flugbetrieb ebenfalls eingestellt werden. Um diese finanziell schlechten Zeiten zu überbrücken, ging Comte 1923 zur Fabrikation von Flugzeugteilen und zur Revision von ganzen Flugzeugen über. Ein Teil der Flugzeughalle in Oberrieden wurde in eine weitere Werkstatt umgebaut und mit Maschinen und Werkbänken ausgerüstet.

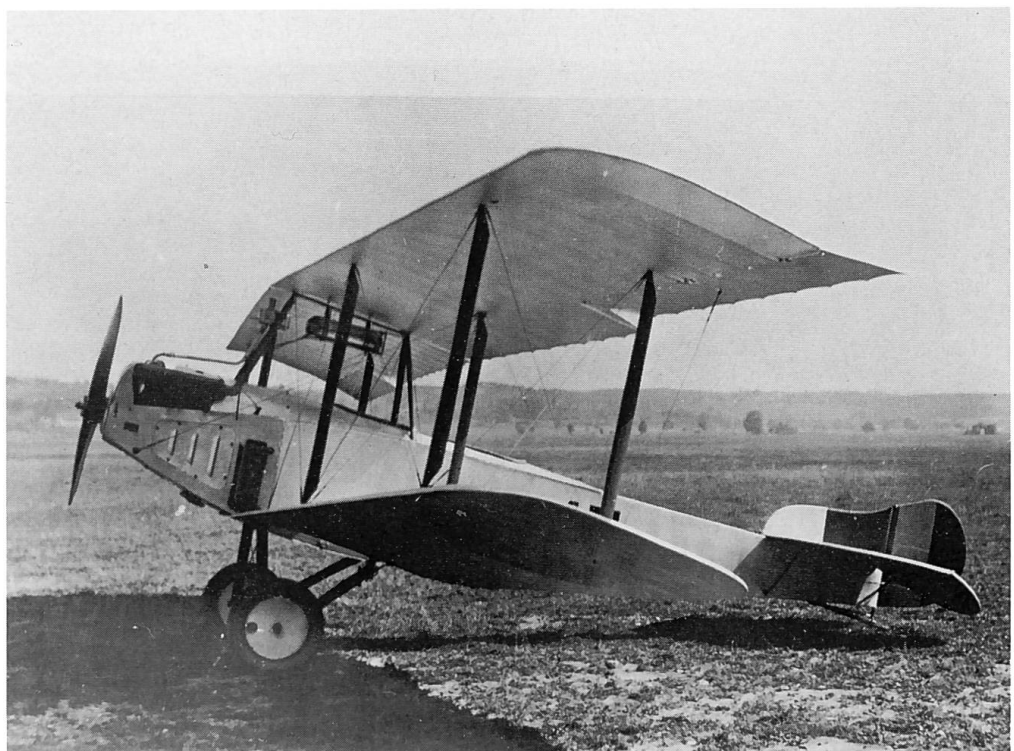
Comte erhielt von China einen Auftrag zum Bau von drei Schulflugzeugen Wild, dem gleichen Typ, wie ihn die Armee verwendete, sowie für die Revision von je drei Flugzeugen Hanriot und Fokker D.VII. Dank den guten Beziehungen zur damaligen Eidg. Flugplatzdirektion Dübendorf wurden ihm 1924 die Beschaffung und die Revision von fünf Jagdflugzeugen Fokker D.VII übertragen. Diese Maschine war eines

der besten deutschen Jagdflugzeuge aus dem Ersten Weltkrieg und sehr gefragt, obschon die interalliierte Kontrollkommission ausdrücklich deren Vernichtung verlangt hatte. Comte vermittelte übrigens schon 1921 den Ankauf von zehn solchen Flugzeugen für unsere Fliegertruppe.

Ein weiterer Auftrag der Flugplatzdirektion Dübendorf umfasste den Bau von Tragflächen für die Flugzeuge Haefeli DH-3, DH-5 und Fokker D.VII und die Generalrevision an mehreren Beobachterflugzeugen DH-5. Auch die Ad Astra Aero trat als Auftraggeber in Erscheinung: Zwei L.V.G. Flugzeuge wurden Comte für eine komplette Überholung anvertraut. 1925/26 kam im Auftrag der neugegründeten *Basler Luftverkehrs AG «Balair»* der anspruchsvolle Umbau einer Tragfläche Fokker F. II in eine solche des Typs F. III.

In dieser Zeit war die Belegschaft mit Mechanikern, Schlossern, Schreibern usw. auf 20–25 Mann angewachsen.

Wild-Schulflugzeug, wie es 1926 in drei Exemplaren für Kolumbien gebaut wurde.



In den zwanziger Jahren hielten sich zwei schweizerische Militärmis- sionen in den südamerikanischen Staaten Bolivien und Kolumbien auf, um dort beim Aufbau der Mili- täraviatik mitzuhelfen. *Hptm Henry Pillichody* und Chefmechaniker *Ru- bin* reisten anfangs August 1924 nach Kolumbien, mit ihnen ein Wild- Schulflugzeug, das in den Eidg. Kon- struktionswerkstätten (K+W) Thun speziell für diese Mission gebaut worden war. Durch Vermittlung von *Hptm Pillichody* erhielt *Comte* 1926 den Auftrag zum Bau von drei weite- ren Wild-Schulflugzeugen, ausgerüs- tet mit einem 185-PS-Hispano-Mo- tor und etwas grösseren Tragflä- chen. Eine dieser Maschinen wurde am 28. Januar 1928 von *Charles A. Lindbergh* geflogen. Wie er die Ma- schine beurteilte, zeigt sein Schrei- ben, das er am Tag danach *Hptm Pil- lichody* überreichte. Es ehrt nicht nur den Konstrukteur *Robert Wild*, sondern auch den Hersteller *Alfred Comte*.

«*Major Henry Pillichody,*
I wish to express my appreciation for
your very great assistance during my

visit to Bogota and also for the flight
in your plane which impressed me
with its flying characteristic at this alti-
tude.

Sincerely
Charles A. Lindbergh»

Comte erhielt dann 1927 einen zweiten Auftrag aus Kolumbien für die Herstellung von acht Kampf- und Beobachtungsflugzeugen Typ *Wild X*. Ingenieur *Robert Wild* war für das ganze Konzept und die Konstruk- tionsunterlagen und *Alfred Comte* für den Bau und die termingerechte Ablieferung verantwortlich.

Anerkennung, aber auch finan- zielle Unterstützung brachte 1928 der Auftrag vom Kommando des Fliegerwaffenplatzes *Dübendorf* zum Nachbau von acht Trainings- flugzeugen *Fokker D.VII*, die zur Ausbildung von Jagdflugzeugpiloten dienten. Dem Kommando war sehr daran gelegen, dass die Firma *Comte* weiterbestehen konnte, obschon ihm seit 1927 untersagt war, an diese Firma Aufträge zu vergeben, die in den *K+W Thun* ausgeführt werden konnten.

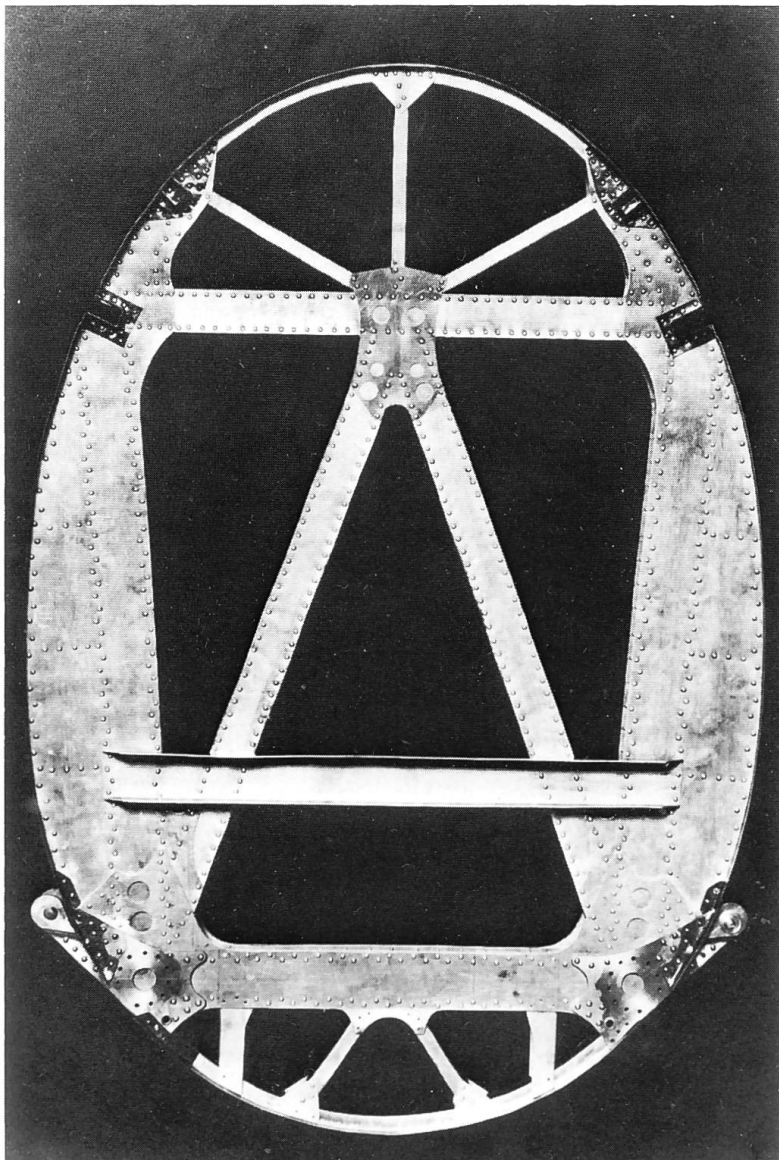


Das zweisitzige Kampf- und Beobach- tungsflugzeug Wild X wurde für Kolumbien in acht Exemplaren hergestellt.

Eigene Konstruktionen

Als immer noch aktiver Militärpilot kannte Alfred Comte die Misere, die bei der Beschaffung von neuen Flugzeugen für die Fliegertruppe herrschte. Das von den K+W Thun gebaute Beobachterflugzeug Haefeli DH-5 war beim Erscheinen der ersten Serienmaschine bereits veraltet, und die neuen Flugzeuge der M-Serie machten wenig Fortschritte. Nach dem Scheitern dieses Programmes wurde die Entwicklung eigener Flugzeuge in den K+W Thun eingestellt. Statt dessen holte man 1926 den französischen Konstrukteur *Emile Dewoitine* mit seinem Stab nach Thun. Comte, der diese Entwicklung aufmerksam verfolgte, hatte 1925 den jungen Ingenieur

AC-1 Jagdflugzeug,
Konstruktion des
Haupttrumpfspantes in
Aluminium



Henri Fierz engagiert, der bereits einige Jahre im amerikanischen Flugzeugbau tätig gewesen war, unter anderem bei den damals führenden Firmen *Curtiss* und *Douglas* sowie beim Motorenhersteller *Pakkard*. Ihm folgte etwas später der Ingenieur *Emil Schätti* für Berechnungen und Versuche. Schätti war vorher bei *Fokker* in Holland tätig gewesen.

AC-1*)

1926 wurde mit dem Bau der ersten Eigenkonstruktion AC-1 begonnen, eines Jagdflugzeugs in Metallbauweise, bei dem die Flügel und das Leitwerk aber noch mit Stoff bespannt waren. Der Erstflug erfolgte im April 1927, und Comte bot den AC-1 der Fliegertruppe zur Prüfung und zum Kauf an, hatte aber nicht mit der KTA gerechnet. Diese versuchte nämlich mit allen Mitteln, dass Comte nicht zum Zuge kam, denn schliesslich hatte sie ja Dewoitine engagiert, der in Thun das Muster D.27 baute, welches aber erst im Juni 1928 zum Jungfernflug starten konnte. Die KTA bemängelte am AC-1, dass die Sichtverhältnisse ungenügend und die Tragflächen zu schwach seien. Die Piloten der Flugplatzdirektion Dübendorf, die den AC-1 auch geflogen hatten, beanstandeten die dem D.27 gegenüber etwas geringere Leistung, rühmten aber die Wendigkeit und die ausgezeichneten Sichtverhältnisse...

Der KTA ging es bei ihrer Begründung allein darum, ihren Regiebetrieb K+W Thun zu stützen, um dort die Arbeitsplätze zu sichern. Der AC-1 blieb schliesslich auf der Strecke, wurde aber von der Armee

*) Die im folgenden fehlenden Typen-Nummern betreffen nichtgebaute Projekte.



angekauft und diente jahrelang als Höhentrainingsflugzeug. Allerdings wurde ihm von der KTA ein anderes Tragwerk verpasst, um den Vorwurf der zu schwachen Flügel zu rechtfertigen.

Aber noch vor der Übernahme durch die Armee stellte *Hptm Luzius Bärtsch* am 19. November 1928 mit 9890 m über Meer einen neuen Schweizer Höhenrekord auf.

AC-3

Im Februar 1929 vermittelte das Mitglied der Schweizerischen Militärkommission in Bolivien, *Oblt Ph. Vacano*, den Auftrag für drei Trans-

port- und Kampfflugzeuge AC-3. Die Entwurfsgrundlagen dazu waren schon in der ersten Hälfte des Jahres 1928 in der Firma Comte bereitgestellt worden; sie sahen unter anderem verschiedene Triebwerke vor. Um den Bau dieser Flugzeuge bei einer Spannweite von 26,00 m und einer Höhe von 6,00 m überhaupt bewältigen zu können, musste neben dem bestehenden Werk eine neue Montagehalle errichtet werden.

Der erste AC-3 startete am 22. Februar 1930 in Dübendorf zu seinem ersten Flug. Neben der normalen Flugerprobung flogen Flugkapitän *Ernst Nyffenegger* und Walter Mit-

Die erste Eigenkonstruktion: das Jagdflugzeug Comte AC-1

telholzer den AC-3 verschiedene Male bis auf eine Höhe von 7500 m über Meer.

Die Maschinen erreichten ihr Bestimmungsländ nie, da in Bolivien ein Machtwechsel stattgefunden hatte und die neue Regierung die Abnahme der Flugzeuge verweigerte.

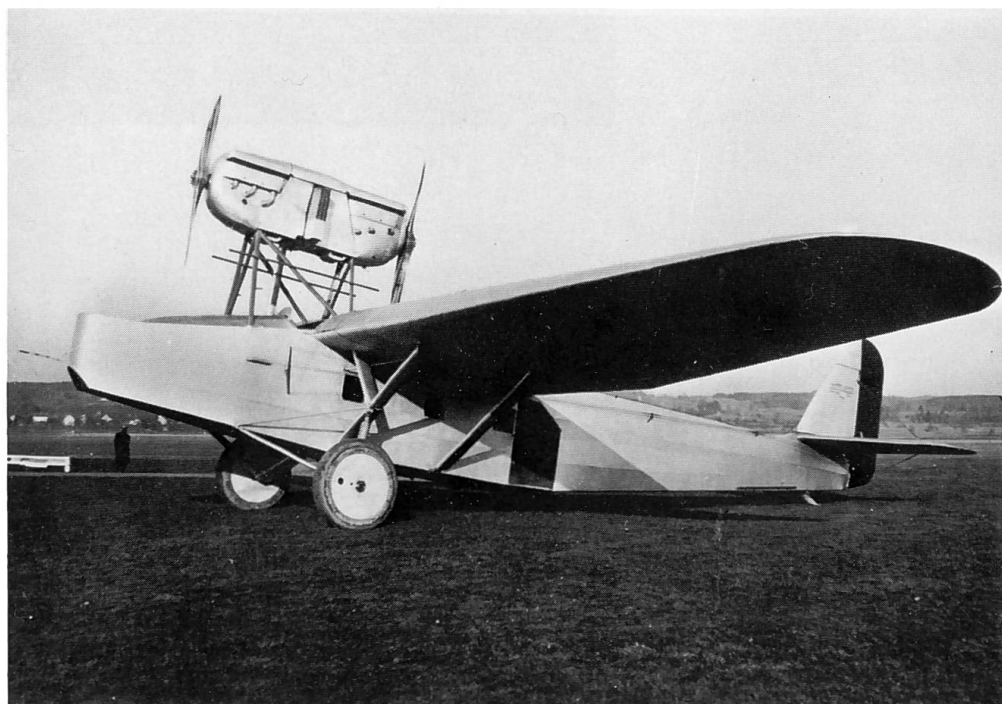
Jahrelang standen die flugbereite Maschine und die zwei halbfertigen Maschinen AC-3 in Dübendorf herum, bevor sie endgültig zu Schrott erklärt wurden.

Der AC-3 ist übrigens bis heute das grösste Flugzeug schweizerischer Konstruktion geblieben.



oben:
Für den Bau der
Grossflugzeuge Comte
AC-3 musste 1929 eine
neue Halle, links im
Bild, aufgestellt werden.
Photo: Robert
Ernst

unten:
Das Transportflugzeug
AC-3 ist bis heute das
grösste Flugzeug
schweizerischer Kon-
struktion geblieben.



*Der AC-4K vor dem
Indienflug mit Käser
und Imhof*



*Die erste Serien-
maschine des Comte
AC-4/1928 Gentleman*

AC-4

1927 bat der junge Sportflieger O. Käser seinen ehemaligen Fluglehrer Alfred Comte, ihm ein geeignetes Flugzeug zu bauen, mit dem er den Atlantik von Osten nach Westen überfliegen könne. Comte lehnte ab, machte Käser aber den Vorschlag, ihm ein kleines zweisitziges Kabinen-Sportflugzeug zu bauen, mit dem er in kleineren und grösseren

Etappen über Land nach Osten fliegen könne. Solche Flüge würden sein Können und seine Ausdauer auch beweisen. Käser akzeptierte den Vorschlag, der dann zum Bau des AC-4K (Käser) führte. Als Vorbild für Breite und Höhe der Kabine diente Comtes Wagen, ein Fiat 509.

Am 11. September 1928 starteten O. Käser und sein Freund G. Imhof von Dübendorf aus zu einem Indien-



Der AC-4/1930 Gentleman, wie er sich 1930 präsentierte.



Der AC-4/1930, CH-262/HB-IKO, wurde 1930 von der Ad Astra Aero gekauft und ging 1931 an die Swissair. Nach einem längeren Auslandsaufenthalt kehrte die Maschine in die Schweiz zurück und wurde von der Swissair zu ihrem 50-Jahr-Jubiläum flugtüchtig restauriert.

flug. Nach diversen Zwischenfällen und einer grösseren Reparatur erreichten sie am 27. Dezember 1928 Bombay. Mitte Januar des folgenden Jahres wurde der AC-4K demontiert und per Schiff nach Marseille transportiert. Von dort aus flogen sie am 24. Februar im Direktflug nach Dübendorf.

Comte legte von diesem Typ eine Serie von fünf Stück auf, allerdings unter der Bezeichnung AC-4/1928

Gentleman. Eine weitere, verbesserte Fünfer-Serie wurde mit AC-4/1930 Gentleman bezeichnet. Aus dieser sind heute noch die drei folgenden Flugzeuge vorhanden:

AC-4/1930 HB-USI Fliegermuseum Dübendorf

AC-4/1930 HB-IKO Swissair Zürich, flugtauglich

AC-4/1930 HB-KIL Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.



AC-8

Das sechsplätzige Kleinverkehrsflugzeug AC-8 machte am 17. Mai 1930 seinen Erstflug. Erstaunlich ist, dass die *Flugplatz-Genossenschaft Aviatik beider Basel* den AC-8 vom Reissbrett weg kaufte, ohne dass vorher ein Prototyp geflogen wäre. Es folgten noch die Aufträge der *Alpar AG Bern* und der *Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft St. Gallen* für je ein Flugzeug.

AC-11

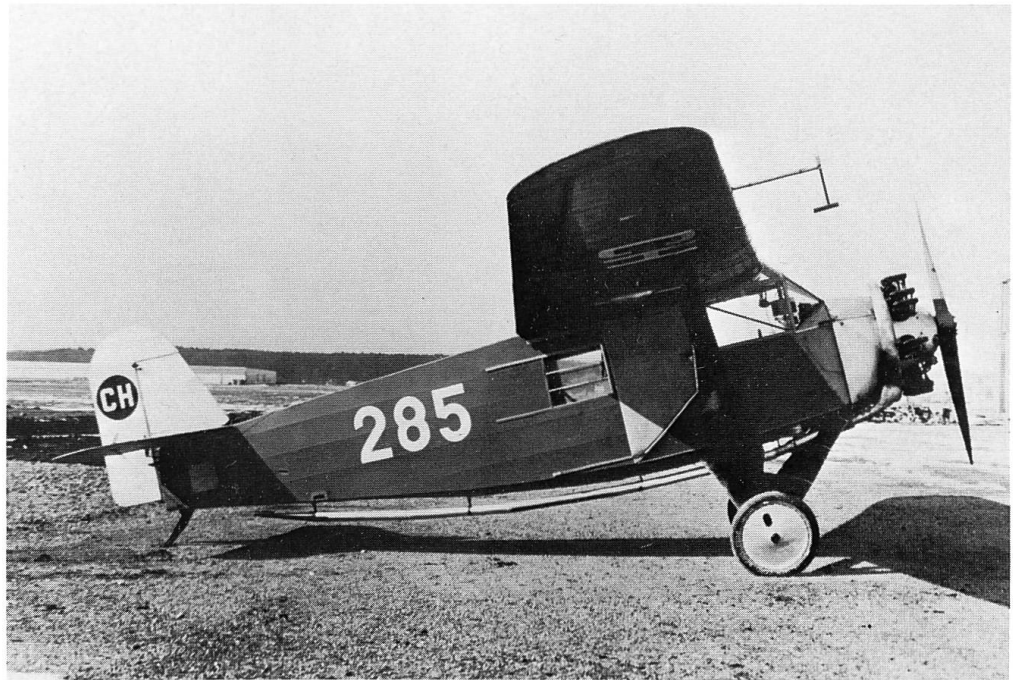
Bis gegen Ende der zwanziger Jahre benützten die Eidg. Landestopographie und die Eidg. Vermessungsdirektion für ihre Luftbildvermessungen jeweils Flugzeuge der Fliegertruppe. Angesichts der erhöhten Ansprüche und der umfangreicheren neuen Aufnahmegeräte musste ein spezielles Vermessungsflugzeug angeschafft werden.

Im Oktober 1928 lud die KTA verschiedene Flugzeugfabriken, darunter auch Alfred Comte, zur Offertenstellung ein. Die Firma Comte ging dann sofort an die Projektierung, aber auch gleich an den Bau des AC-11V (Vermessung), ohne einen offiziellen Auftrag erhalten zu haben. Im Herbst 1931 begannen die Flugversuche und damit die Auseinandersetzungen mit der KTA, die bereits 1929 bei den *Bayrischen Flugzeugwerken BFW* ein Vermessungsflugzeug in Auftrag gegeben hatte. Comte versuchte vergebens, den AC-11V der Eidgenossenschaft zu verkaufen. Als massgebende Stelle beanstandete die KTA die Belastungsproben und vor allem die zu hohe Minimalgeschwindigkeit für die Luftaufnahmen.

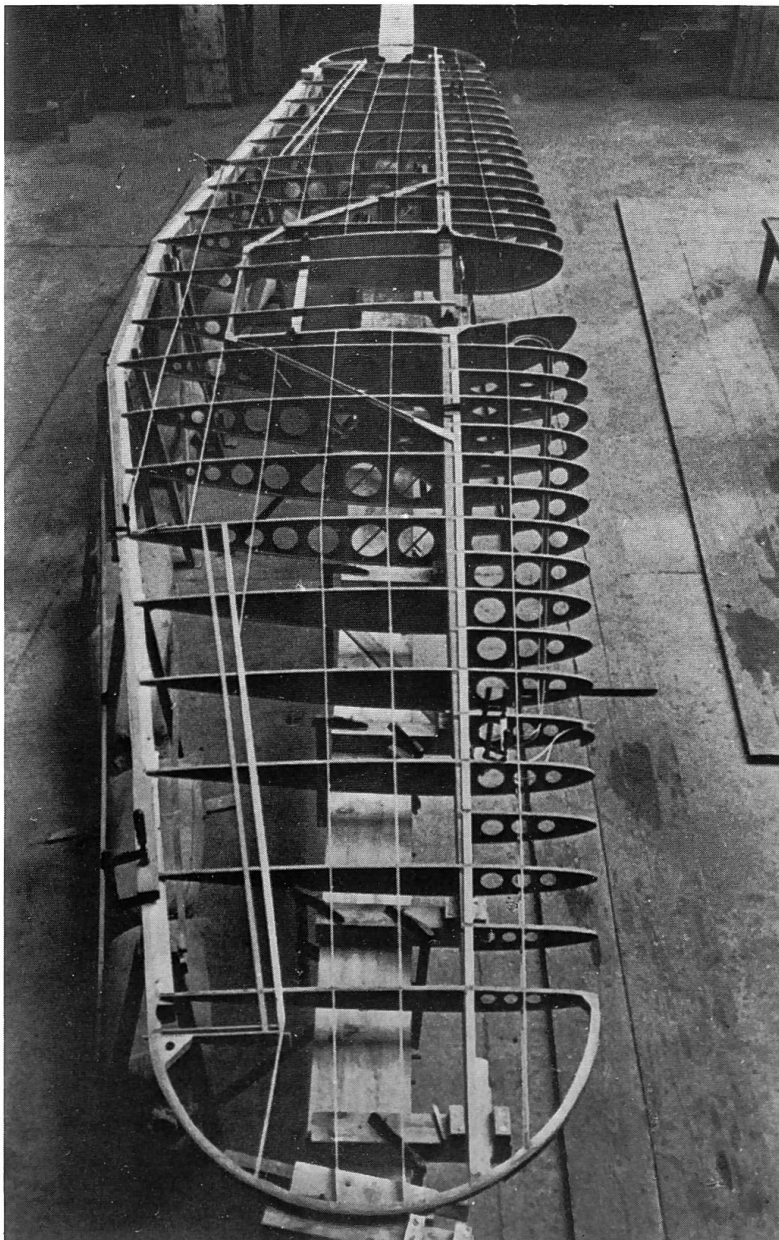
Es war dann schliesslich die Stadt Lausanne, die 1934 den AC-11 nach dem Umbau in ein Passagierflugzeug

Line-up der drei AC-8. Von vorn nach hinten: CH-280/HB-ABU der Aviatik beider Basel, CH-282 der Aero-Gesellschaft St. Gallen und CH-189/HB-ALA der Alpar AG Bern

Das Vermessungsflugzeug Comte AC-11V



Flügelkonstruktion des AC-12E



erwarb, um damit Krankentransporte, Rund- und Taxiflüge auszuführen.

Mitten im Zweiten Weltkrieg erinnerte man sich wieder an den AC-11, denn eine Vermessungsmaschine war ausgefallen und musste ersetzt werden. In der Zeit vom 20. Juli 1943 bis 2. Mai 1945 stand der AC-11 im Dienste der Eidg. Landestopographie. Nach der Belastungsprobe wurde nicht mehr gefragt und die anfänglich zu hohe Minimalgeschwindigkeit wurde jetzt akzeptiert.

AC-12/AC-12E

Nach den Plänen der KTA sollte Comte einen grösseren Auftrag zum Bau von Bestandteilen für Fokker-C.VE-Flugzeuge erhalten, die für die Fliegertruppe neu beschafft wurden. Da sich die Auftragserteilung aber immer mehr in die Länge zog, befasste man sich bei Comte ab 1931 mit der Entwicklung eines neuen Sport- und Reiseflugzeuges, des AC-12. Von der aufgelegten Zehner-Serie konnten aber nur drei Maschinen fertiggestellt werden, da der Bau mit dem Eintreffen des Fokker-Auftrages unterbrochen werden musste.

*Das dreisitzige Sport- und Reise-
flugzeug AC-12, HB-AXA*



*Comte AC-12E vor dem Europa-
rundflug 1932*



Mit dem AC-12E, der zweiten Maschine der Serie, nahmen der Pilot *P. Straumann* und sein Begleiter *K. Schroeder* am Europarundflug 1932 teil, den sie jedoch wegen Flügelschwingungen vorzeitig abbrechen mussten.

Fokker C.VE / KTA / Schliessung

Die Beziehungen zwischen der KTA und der Firma Comte standen immer unter einem schlechten Stern, denn mit dem Erscheinen einer privaten Flugzeugindustrie mussten die KTA und ihr Regiebetrieb K+W Thun um ihre Vormachtstellung im militärischen Flugzeugbau bangen. Schon 1927 verbot die KTA der Flugplatzdirektion Dübendorf, Aufträge an Comte zu vergeben, die in den K+W Thun ausgeführt werden konnten. Dies führte zu den bereits erwähnten Massnahmen gegen die Firma Comte und ihre Flugzeugtypen. (Ausführlich dargelegt ist dieser Machtkampf in Mettler, Eduard: *Die schweizerische Flugzeugindustrie von den Anfängen bis 1961*; Zürich: Polygraphischer Verlag, 1966.)

Aber auch der «Rapport betreffend die Fabrikation von Flugzeugbestandteilen Fokker C.VE», eine Zusammenstellung über den Briefwechsel und die Sitzungen zwischen der KTA und dem seit 26. Oktober 1929 *Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik*, firmierenden Unternehmen zeigt deutlich, welche Spannungen herrschten.

Comte, der finanziell sicher nie auf Rosen gebettet war, fehlte es ganz einfach an kontinuierlichen Aufträgen und einer Unterstützung durch den Bund oder durch die Zivilaviatik. Erschwerend wirkte sich auch die allgemeine Weltwirtschaftskrise zu Beginn der dreissiger Jahre aus, dazu noch ein Verlust aus dem AC-3-Geschäft.

Am 4. Juni 1930 wurde von den eidgenössischen Räten ein 20-Millionen-Kredit bewilligt für den Bau von 105 Flugzeugen Dewoitine D.27 und Fokker C.VE. Ein erster Kontakt zwischen der KTA und der Firma A. Comte hatte allerdings bereits im Februar 1930 stattgefunden, und Comte war ein grösserer Auftrag in Aussicht gestellt worden. Leider kam ein rechtzeitiger Vertragsabschluss nicht zustande, denn die KTA konnte den Lizenzvertrag mit Fokker erst am 28. September 1931 unterzeichnen. Den Lieferungsvertrag Comte/KTA, im Umfang von 790 000 Fr., unterschrieb Comte erst am 20. Februar 1932. Die finanzielle Lage des Unternehmens hatte sich in der Zwischenzeit derart verschlechtert, dass mit der Schweizerischen Volksbank eine einfache Gesellschaft eingegangen werden musste. Wäre dies nicht geschehen, hätte Comte seine Spezialarbeiter entlassen müssen und so die KTA von einer Auftragserteilung befreit.

Ab April 1932 trafen die ersten Materiallieferungen ein, so dass mit dem Bau der Bestandteile begonnen werden konnte. Fehlende oder unvollständige Unterlagen und verspätete Materialzulieferungen verhinderten einen geordneten Serienbau. Die von der KTA festgesetzten Preise waren zudem so niedrig, dass Comte deshalb mehrere Male vorstellig wurde. Mündlich wurde ihm ein Nachtragskredit zugesichert, aber eine Zahlung erfolgte nie. Die Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik, wurde zahlungsunfähig und musste am 3. August 1935 ihre Tore schliessen.

Neuer Beginn / Zweiter Weltkrieg und nachher

Alfred Comte übernahm dann, bis zum Ausbruch des Zweiten Welt-

krieges, bei der Sektion Zürich des Aero-Clubs der Schweiz die Stelle eines Fluglehrers. Laut den Bestimmungen der Armee durfte Comte, als Folge des Konkurses, keinen Militärdienst mehr leisten. Trotzdem gelangte er bei Kriegsausbruch mit einer Bittschrift an *General Guisan*, der ihn wieder aktivierte und 1943 zum Hauptmann beförderte. So ist Comte wenigstens in dieser Hinsicht etwas Gerechtigkeit widerfahren. Er war der einzige noch aktive Pilot, der schon im Ersten Weltkrieg mit dabei gewesen war.

Bis zu seiner Beförderung war er als Technischer Offizier für den Unterhalt und die Bereitstellung der Flugzeuge verantwortlich. Als Hauptmann führte er dann eine Landsturm-Fliegerkompanie des Armeeflugparkes Dübendorf.

Nach dem Krieg hätte Comte als Zivilangestellter bei der Direktion der Militärflugplätze bleiben können. Das Fliegen und der Fluglehrer in ihm waren aber wiederum stärker. 1946 gründete er erneut eine Flugschule auf dem Flugplatz Spreitenbach. Vier Jahre später ging das Unternehmen in andere Hände über. Das bedeutete den Abschied vom aktiven Flugbetrieb, in dem er mehr



Alfred Comte, um 1960.
Photo: A. Comte jun.

als 170 Schüler – ohne einen fatalen Unfall – ausgebildet, an mindestens 150 Zivil- und Militärmeetings teilgenommen und allein bis 1944 über fünftausend Flugstunden geflogen hatte.

Während längerer Zeit arbeitete Alfred Comte im Dienste der Stadt Zürich; er wurde im Sommer 1953 vom Elektrizitätswerk fest angestellt. Noch vor seinem siebzigsten Geburtstag erkrankte er, ging aber weiterhin seiner Arbeit nach. Am 1. November 1965 wurde er von seinem mit grosser Tapferkeit ertragenen Leiden erlöst.



Dank der Vereinigung «Pro Oberrieden» konnte im Juni 1983 in der Nähe der alten Fabrik ein Gedenkstein für Alfred Comte enthüllt werden.

Zusammenstellung über die gebauten Flugzeuge							
Werk-Nr.	Typ	Erstflug	Immatrikulation		immatrikuliert	exmatrikuliert	Bemerkungen
1	Wild 43	4. 27	CH-174 Armee =	680	29. 07. 27 20. 07. 28	23. 02. 29 24. 10. 41	} geliefert an Kolumbien Höhenrekord 19. 11. 28 = 9890 m
2	Wild 43						
3	Wild 43						
4	AC-1						
5	Wild X	26. 11. 27					} geliefert an Kolumbien
6	Wild X						
7	Wild X						
8	Wild X						
9	Wild X						
10	Wild X						
11	Wild X						
12	Wild X	16. 06. 28	CH-225		09. 07. 28	30. 09. 29	Flug Zürich-Bombay Umbau in WF.21/AC-4
13	AC-4K						
14	AC-4 Gentleman						
15	AC-4 Gentleman						
16	AC-4 Gentleman						
17	AC-4 Gentleman						
18	AC-4 Gentleman						
19	Fokker D.VII						
20	Fokker D.VII						
21	Fokker D.VII						
22	Fokker D.VII	22. 02. 30	CH-300		19. 05. 30	31. 12. 34	} geliefert an die Fliegertruppe
23	Fokker D.VII						
24	Fokker D.VII						
25	Fokker D.VII						
26	Fokker D.VII						
27	AC-3						
28	AC-3						
29	AC-3						
30	AC-8						
31	AC-8						
32	AC-8	17. 05. 30	CH-280 CH-189 CH-282 CH-249	HB-ABU HB-ALA HB-USI	06. 06. 30 27. 06. 30 29. 06. 30 07. 08. 30	19. 05. 56 09. 46 26. 10. 33	Flug n. Konstantinopel
33	AC-4 Gentleman						
34	AC-4 Gentleman						
35	AC-4 Gentleman						
36	AC-4 Gentleman						
37	AC-4 Gentleman						
38	AC-11						
39	AC-12 Moskito						
40	AC-12E						
41	AC-12 Moskito						
42	AC-12 Moskito						
43	AC-12 Moskito						
44	AC-12 Moskito						
45	AC-12 Moskito						
46	AC-12 Moskito						