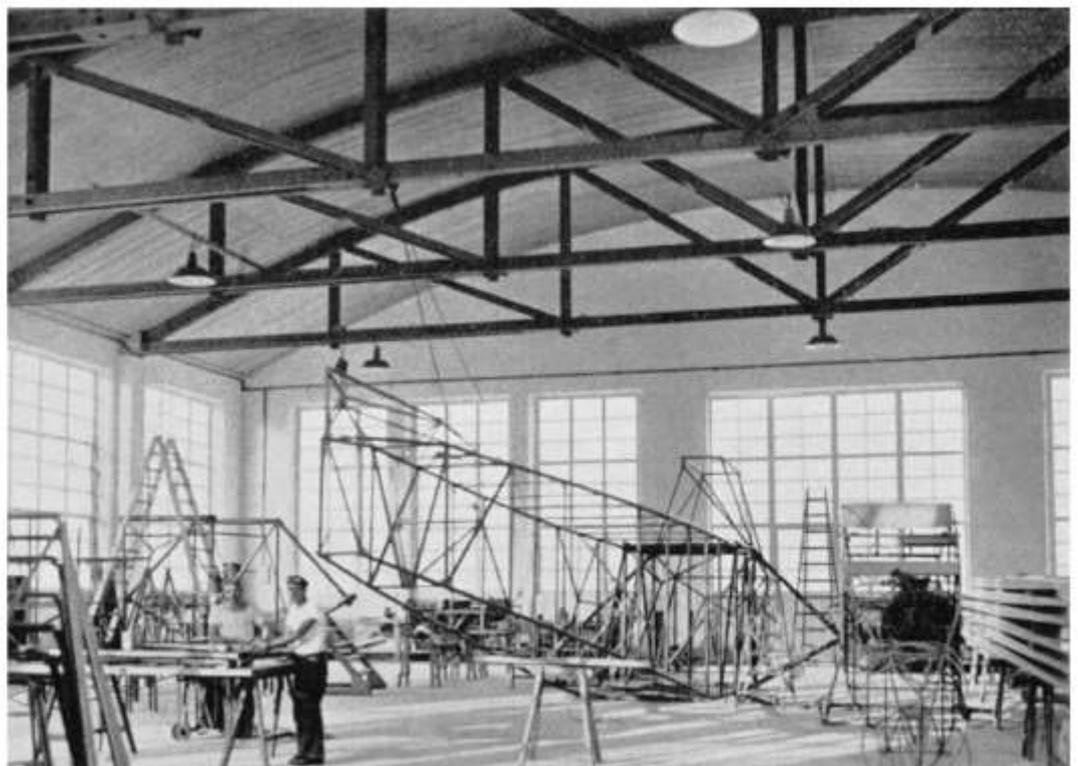


Oberrieden, ehem. Flugzeugfabrik Alfred Comte



Oben: Der Fabrikkomplex vor dem Abbruch. Zustand 1983. Er wurde für die Produktion von Flugzeugen (1920-1935) und Motorrädern (1936-1982) genutzt. Mit Beschriftung «Universal» die 1929 erstellte neue Halle. Rechts anschliessend die ebenfalls 1929 erstellte Erweiterung der (verdeckten) ersten Doppelhalle von 1920.

Rechts: Das Innere der 1929 für den Bau der Transport-Grossflugzeuge «Comte AC-3» erstellten «Fertig-Montage-Halle». Holz-Dachkonstruktion mit einer Spannweite von 26,5 m. Abbildung aus Beiheft 10 zu den Zeitschriften des Schweizerischen Forstvereins, «Vom Holz als Baustoff», Bern 1932, S. 55 (zum Beitrag von H. J. Kaegi, dipl. Bauingenieur, Das Holz im Ingenieurbau).



OBERRIEDEN

Usser Scheller, Seestrasse 95/97

Ehemalige Flugzeugfabrik Vers. Nr. 103, 105

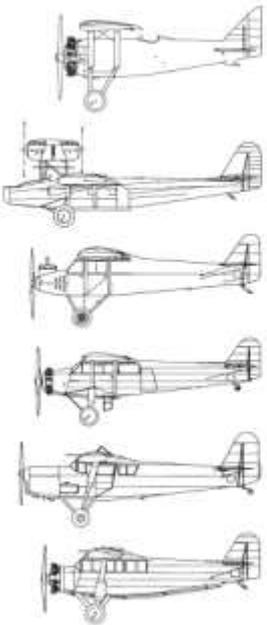
Die bau-, kultur- und verkehrsgeschichtlich einzigartige Fabrikanlage wurde 1988 leider abgebrochen.



Die 1920 erstellte Doppelhalle mit Vorplatz und Ab-
laufbahnen für Flugboote.
Links die Yachtwerf Faul.
Zustand 1921 (Bild aus
Dok. 5).

ZEITAFEL

- 1920 Doppelte gewölbte Flugzeug-Montage-Halle und Reparaturwerkstätte, erbaut von der Baufirma Fietz & Leuthold, Zürich, im Auftrag der auf dem Nachbargrundstück - bereits auf Horgener Boden - domizilierten Yachtwerf J. Faul für Alfred Comte (1895-1965) aus Delsberg. Er eröffnet am 8. Januar 1920 die «Alfred Comte, Luftverkehr- und Sportfliegerschule, Horgen» (Schule in Dübendorf, Luftverkehr-Flugboote in Oberrieden).
- 1921 Die Gebäude gehen in den Besitz von Comte über.
- 1923 Teilumbau des Hangars zur Werkstatt für die Fabrikation von Flugzeugteilen und zur Revision von ganzen Flugzeugen.
- 1924 Ausschreibung im Anzeiger des Bezirkes Horgen betr. Neubau einer Fertig-Montage-Halle. Grund dafür war die Arbeit an Kampfflugzeugen für Bolivien.
- 1926 Die Belegschaft umfasst 20-25 Personen.
- 1926 Lohner-Flugboote verkehren auf der Seenfluglinie Zürich-Luzern-Interlaken.
- 1926 Eintragung der Flugzeugfabrik ins Handelsregister.
- 1927 Provisorische hölzerne Bürobaracke für Zeichner und Techniker, welche 1929 auf dem Gelände verlegt und vergrössert wird; Anbau für «Duraluminbehandlung», erstellt durch die mechanische Zimmerei Peter Müller, Horgen.
- 1929 Nach Plänen von Architekt Otto Honegger (1876-1934), Zürich, wird die Halle von 1920 mit zwei Oblichtern versehen, östlich und südlich (Magazin) erweitert und ein grosser westlicher Neubau (Fertig-Montage-Halle für den Bau der Transport-Grossflugzeuge Comte AC-3) erstellt. Vor letzterem wird das Seeufer aufgefüllt. Neuer Firmenname: «Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik».
- 1935 Am 3. August erfolgt die Fabrikschliessung und damit Aufgabe der Flugzeugproduktion infolge der Wirtschaftskrise. In Oberrieden waren bis dahin 48 verschiedene Typen von Sport-, Transport- und Militärflugzeugen erstellt worden. Ein Flugzeug AC-4 Gentleman von 1930 befindet sich im Fliegermuseum Dübendorf; ein gleiches wurde 1981 als Swissair-Museumsflugzeug wieder immatrikuliert; ein weiteres befindet sich im Verkehrshaus Luzern. Comte eröffnet 1937 in Dübendorf eine Fliegerschule.
- 1936 Die 1932 gegründete Einzelfirma «Dr. Antonio Vedova, Universal-Motorräder Willisau» verlegt ihr Domizil in die ehemalige Flugzeughalle, wo sie bis 1962 Motorräder produziert.
- 1948 Die schon 1929 geplante Erweiterung seewärts der ersten Flugzeughalle wird in Form von zwei provisorischen Militärbaracken verwirklicht.
- 1966 Einrichtung eines Giessereibetriebs mit Kamin für die Öfen in der einen Montagehalle von 1920, unter Einzug von Zwischendecken.
- 1976 Einstöckiger Ausstellungstrakt an der Seestrasse vor der Halle von 1929.
- 1982 Die Firma «Universal» AG verlegt ihr Domizil nach Schübelbach/SZ.
- 1983 Am 25. Juni Aufstellung des Gedenksteins (roter Zuger Findling mit Bronzetafel) für Comte neben den ehemaligen Flugzeughallen durch die Vereinigung Pro Oberrieden: «Alfred Comte 1895-1965, Pionier des Flugzeugbaus in Oberrieden 1921-1935».
- 1987 Positiver Vorentscheid der Gemeinde für eine Neuüberbauung des Areals.
- 1988 Augenschein der kantonalen Denkmalpflegekommission am 2. Februar.
- 1988 Abbruch zugunsten von Bürogebäuden.



Die von Alfred Comte in Oberrieden gebauten Flugzeugtypen (Bilder aus Dok. 5). Von oben nach unten:

- AC-1 (1926-1927),
- AC-3 (1928-1930),
- AC-4K (1927-1930,
- AC-8 (1930),
- AC-12 (1931),
- AC-11 (1928-1931).

ABBRUCH 1988

Die Flugzeugfabrik Comte, deren Areal unmittelbar an der Gemeindegrenze Oberrieden/Horgen lag, war ein kultur- bzw. verkehrsgeschichtliches Baudenkmal. Für die Pionierzeit des Flugwesens in der Schweiz war der Gebäudekomplex eine der wenigen noch bestehenden Erinnerungsstätten. Obschon sich Denkmalpflegekreise für die Erhaltung einsetzten und die Denkmalpflegekommission des Kantons Zürich am 2. Februar 1988 einen Augenschein vornahm, hatten diese Bemühungen keinen Erfolg.

Alfred Comte (1895-1965), Flugbrevet 1913, Militärpilot und Fluglehrer in Dübendorf 1914-1918 sowie Akrobatikflieger, ist eine Pionierfigur der zürcherischen und schweizerischen Aviatikgeschichte. Er war Mitbegründer des ersten zivilen Luftverkehrsunternehmens in der Schweiz, der «Studer, Mittelholzer und Comte Aero-Gesellschaft» (später «Comte, Mittelholzer & Co., Aero, Luftbildverlagsanstalt und Passagierflüge»), welche am 7. Mai 1919 auf dem Zivlflugplatz Zürich-Schwamendingen den Betrieb aufnahm. 1920 fusionierte das Unternehmen mit der «Ad Astra Aero». Comte trat aus und eröffnete seinen Betrieb in Oberrieden (vgl. Zeittafel). Am 12. Juli 1920 erschien im Anzeiger des Bezirkes Horgen die Ausschreibung der ersten Baustapen. Die Hangars und die Werkstätte werden im Genehmigungsgesuch an die Direktion der Volkswirtschaft, Fabrikinspektorat Zürich vom 16. August 1920 (StAZ) wie folgt beschrieben:

«Das Mauerwerk führt bis unters Dach, ist aufgebaut auf einem Fundament und gestützt durch Pfosten aus armiertem Beton. Die Zwischenwände sind gemauert und bestehen aus Cementstein. Der Fussboden ist mit einem Cementbelag versehen. Die Dachkonstruktion entspricht dem System Hetzer und die Decke ist von Klebekies. Die Halle soll dazu dienen, vier Wasserflugzeuge aufzunehmen. Die Werkstätte ist für allfällige Reparaturen geplant. Die Bureauräume sind zugleich als Ankleideraum für Piloten gedacht.»

Hans Otto Honegger (1876-1934), der Architekt der Bauten von 1929, genoss im Raum Zürich bereits einiges Ansehen durch seine Bauten (Villen in Zürich und Umgebung; Gebäude der Schweizerischen Volksbank, Bahnhofstrasse 53-55, Zürich, 1921-1925, mit Hans W. Moser). Er hatte die Ecole des Beaux-Arts in Paris besucht und dort auch sein Diplom erlangt. Mit dem Bau der Flughalle wagte Honegger den Schritt zum Neuen Bauen. Ungewöhnlich für ihn ist die Auseinandersetzung mit der Industriearchitektur überhaupt, richteten sich doch seine Vorstellungen und Ideale sehr stark nach Vorbildern der Feudalarchitektur des 19. Jahrhunderts mit hohen künstlerischen Ansprüchen im formalen Bereich. Innerhalb seines Gesamt-Oeuvres nahm die Flughalle als Bauaufgabe in ihrer Gestaltung eine hervorragende Position ein.

Wie der Kontakt zu Alfred Comte zustande kam, ist nicht klar. Jedenfalls hatten beide Beziehungen zu Paris. Comte hatte 1913 die Fliegerschule Morane-Saulnier in Villacoublay besucht. Das Fundament der ersten Montage-Halle in Oberrieden wie auch die Erweiterung von 1929 basierte auf einem einfachen, rechteckigen Grundschema. Auffällig und zugleich charakteristisch waren die beiden gegen den See und gegen die Strasse hin vorgeblendeten Scheinfassaden des Erweiterungstraktes, die durch ein abschliessendes, leicht vorkragendes Backsteingesimse begrenzt wurden und in dieser Weise ein Flachdach vortäuschten. Dahinter verbarg sich ein gewölbtes Blechdach. Die Fensterfronten waren mittels Walzeisenprofilen und -stützen mehrfach in quadratförmige Scheiben unterteilt. Die Umfassungsmauern waren laut Baubeschreibung von 1928 ganz in Backstein vorgesehen; der ausgeführte Bau war aber mindestens teilweise mit weissem Mörtel verputzt, ausgenommen die trennend und zugleich dekorativ in Erscheinung tretenden Sichtbacksteinflächen zwischen den einzelnen, grossflächig angelegten Metallfenstern. Möglicherweise entschloss man sich, in Angleichung an den bereits bestehenden Bau, für eine massive Vermauerung mit Zementstein und verblendete die Fassaden zwischen den Fensterpartien mit Sichtbackstein, der in einen holländischen Mauerverband eingebunden war. Eine einfache Rollschicht mit Blechabdeckung bildete die Fensterbank. Die weiten, analog zu den seitlichen Fenstern doppelt verglasten Eisentore gegen die See- und Strassenseite liessen sich vorschriftsgemäss nach aussen öffnen.

Die innere Hallendecke war mit Holz verschalt und stellte eine Holz-Fachwerk-Binder-Konstruktion

tion dar, die auf Mauerpfeilern gelagert war. Der Betonboden war mit einem Zementüberzug beschichtet. An den Arbeitsplätzen waren laut Vorschrift zur Isolation Holzläden ebenerdig in den Betonboden eingelassen. Sonst wirkte der Innenraum warm durch die Holzverschalung und hell wegen der grossen Fensterflächen. Gemäss Baubeschreibung von 1928 waren die Innenwände mit hydraulischem Mörtel verputzt.

Die Holzverarbeitung in der Innenausstattung eines Zweckbaus hatte zu jener Zeit bereits Tradition. Die erste Bahnhofhalle in Zürich und alle Werkhallen von Escher-Wyss, sogar ihre grosse Montagehalle von 1873, waren Holzkonstruktionen. Holz blieb in der Schweiz auch während der ganzen industriellen Revolution wichtiges Baumaterial. Honeggers Deckenkonstruktion stand in dieser Kontinuität des regionalen Industriebaus.

Scheinfassaden, wie sie hier beidseitig den Gebäudeabschluss bildeten, wurden beim Bau von repräsentativen «barocken Industrieschlössern» gegen Ende des 19. Jahrhundert erneut ins architektonische Vokabular aufgenommen. Hier wurde mit einer Scheinfassade, die als modernes Flachdach gelesen werden konnte, das gewölbte Dach der Halle cachiert. Der bereits im bestehenden Gebäude vorgegebene Bautyp des französischen Hangars wurde weitergepflegt; man erinnere sich an die Bauten des Flughafens in Le Bourget bei Paris. Honegger zitierte so nicht nur Konstruktionsweisen, Materialien und Bauformen des modernen Industriebaus allgemein, er brachte auch Anklänge an die neuzeitliche Flughafenarchitektur.

Ein naheliegender formaler Vergleich drängt sich auch auf mit dem 1896 errichteten Anbau der 1898 gebauten Seidenwarenfabrik in Säckingen/D von Edwin Näf, Besitz eines Verwandten mütterlicherseits. Es ist anzunehmen, dass Honegger diesen Bau gekannt hat und ihn sogar zum Vorbild nahm für die Flughalle in Oberrieden. Auf derselben Traditionslinie liegt im weiteren Umfeld das Gebäude der 1885 von Ed. Häny übernommenen, ehemaligen Spinnerei in Meilen, die heute als Maschinenfabrik genutzt wird. Auch dort bildet eine vorgeblendete Scheinfassade mit horizontaler Begrenzung die Strassenfront.

Die Scheinfassade ist schliesslich in Amerika bei den Feuerwehrrationen in Columbus (Indiana, 1965) und in New Haven (Connecticut, 1970), der sogenannten «Dixwell Fire Station» von Venturi und Rauch anzutreffen.

Die grossflächigen, durch Walzeisenprofilierung mehrfach unterteilten Metallfenster in Oberrieden, die bandartig aneinander gereiht waren, zeigten die Formensprache des modernen Industriebaus, wie sie etwa an dem im selben Jahr 1929 entstandenen Röstereigebäude der AG Lindt & Sprüngli in Kilchberg des Architekten und Architekturstudierenden Peter Meyer (1894-1984) zum Ausdruck kommt. Die Flughalle Oberrieden war Honeggers einziger Beitrag zum Industriebau geblieben.

Hp. R. (unter Verwendung von Dok. 6 und 7)

DOKUMENTATION

1) Vom Holz als Baustoff, Beiheft 10 zu den Zeitschriften des Schweiz. Forstvereins, 1932, S. 55 (Abbildung des Innenraums). - 2) Roland Eichenberger, Die Flugzeuge von Alfred Comte, Eigenverlag Liebefeld 1968. - 3) Walter R. Bernhard, Unser Oberrieden, Oberrieden 1973, S. 19, 127-129. - 4) Presseberichterstattung 1983: TA 14.1.1983, S. 19 (Universal); TA 27.6.1983, S. 21; NZZ Nr. 147, 27.6.1983, S. 30. - 5) Roland Eichenberger, Alfred Comte, in: Sechs Schweizer Flugpioniere (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik Nr. 46), Zürich 1987, S. 44-63. - 6) Esther Fischer-Lüthi, Die ehemalige Flugzeugfabrik in Oberrieden (1929), in: Architekt Otto Honegger (1876-1934), Schüler der Ecole des Beaux Arts in Paris, Lizentiatsarbeit an der Philosophischen Fakultät I der Universität Zürich, Typoskript 1987, S. 113-122 (ZDA). - 7) Esther Fischer-Lüthi, Oberrieden, Seestrasse 95/97, Ehem. Flughalle Oberrieden, Beleuchtender Bericht, Typoskript Männedorf 1987 (ZDA). - 8) Presseberichterstattung 1988: ZSZ Nr. 9, 13.1.1988, S. 22; TA 12.10.1988, S. 23; AA/Gp Nr. 245, 20.10.1988, S. 25; ABH 28.10.1988, S. 5; NZZ Nr. 255, 1.11.1988, S. 57; ZSZ Nr. 265, 12.11.1988, S. 29.

Lagerbuch der kantonalen Gebäudeversicherung: StAZ RR I 255 c. Vers. Nr. 103, 105.



Rechts die Doppelhalle von 1920, links die Halle von 1929. Photo Robert Ernst, wohl unmittelbar nach der Erweiterung 1929 (Bild aus Dok. 5).