

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 93 (2011)

Artikel: Johann Albert Tribelhorn und sein Erbe bei EFAG und NEFAG :
Pioniergeschichte des elektrischen Automobils
Autor: Sigrist, Martin
Vorwort: Elektro-Mobil : ein ewiges Versprechen
Autor: Oberhänsli, This
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095689>

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: 25.04.2026

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

Vorwort

Elektro-Mobil: Ein ewiges Versprechen

«A large number of people interested in stored power are looking forward to a revolution in the generating power of storage batteries, and it is the opinion of many that the long-looked-for, light weight, high capacity battery will soon be discovered.»

Nein, diese Aussage stammt nicht aus der Forschungsabteilung eines grossen Automobilherstellers des 21. Jahrhunderts. Sie stammt von Gardner Dexter Hiscox (1822-1908), dem führenden amerikanischen Technikolumnisten, der sie an der Wende zum 20. Jahrhundert formulierte. Die Elektrotechnik hatte zu jener Zeit gerade erst ein wenig von ihrer angsteinflössenden Mystik verloren, die sämtlichen schwer erklärbaren technischen Innovationen anhaftet.

Das Rennen um die Durchsetzung des «richtigen» Antriebssystems ist um 1900 noch völlig offen, fahren doch in den USA gerade etwa zu je einem Drittel Fahrzeuge mit Dampf-, mit Benzin- oder mit Elektroantrieb durch die Strassen. In New York sind gar die Hälfte aller motorbetriebenen Fahr-

zeuge Elektromobile. Zeitgleich sind in der Schweiz gerade mal 200 Motorfahrzeuge zugelassen, die Hälfte allein in der Stadt Genf.

Die vorliegende Publikation präsentiert erstmals eine Auswertung der umfangreichen Quellen aus dem Firmennachlass der Firmen Tribelhorn, EFAG und NEFAG. So zeigt sie eindrücklich auf, welche Bedeutung die Schweiz im Bereich des frühen elektromobilen Strassenverkehrs einnimmt.

Die erste Blüte des elektromobilen Antriebes ist geprägt vom Kampf der Systeme und vom Erfindungsreichtum seiner Pioniere. Zeitlich lässt sich die Pionierphase grob auf die Jahre von 1880 bis 1920 eingrenzen. Nicht selten finden sich in der internationalen Presse jener Zeit Hinweise auf Entwicklungen von Schweizer Ingenieuren und Konstrukteuren. Ihnen wurde in diesem Bereich eine führende Position zugemessen. Ganz dem Konzept dieser Publikationsreihe entsprechend, beleuchtet auch der vorliegende Band mit den Kapiteln rund um «Tribelhorn» primär die Pionierphase des Elektromobils in der Schweiz.

Nach dem Ersten Weltkrieg hat sich der Innenverbrennungsmotor mit Benzin und bald auch mit Diesel klar durchgesetzt. Das Elektromobil erlebte trotzdem in verschiedenen Nischen eine zweite Blüte zwischen 1920 und 1970. In diesen Jahren gab es zahl- und erfolgreiche Anwendungsgebiete für die Elektromobilität

Das Elektrodreirad als pragmatisches, praktisches und einfaches Fortbewegungsmittel entspricht so gar nicht dem Traum der verwegenen automobilen Welteroberung («Elektro-Tank» Tribelhorn-Dreirad um 1920).



– etwa als Werksfahrzeug bei der Post oder bei der Bahn, als gewerblicher Kleintransporter, beispielsweise zum Ausliefern von Milch, oder gar im weiten Feld des öffentlichen Verkehrs bei den Trolleybussen.

Mit den frühen Erdölkrisen und der Diskussion um das Waldsterben erlebte der elektromobile Antrieb zwischen 1970 und 2000 seine dritte Blüte. Nebst der Suche nach neuen Antriebsformen stand die Idee des Leichtbaues beim Automobil im Vordergrund der Entwicklungen dieser Zeit. Mit der weltweit aufsehenerregenden Durchführung der Tour de Sol zwischen 1985 und 1993 stand dabei die Schweiz im Zentrum des Fachinteresses.

Mit der aktuellen Diskussion rund um neue Mobilitätskonzepte und alternative Antriebe werden die alten Fragen nach den Vor- und Nachteilen der elektromobilen Strassenmobilität wieder aktuell. Dabei stehen Vorteile wie Zuverlässigkeit, Sauberkeit oder einfache Bedienbarkeit Nachteilen wie geringer Reichweite, niedriger Geschwindigkeit oder hohem Gewicht gegenüber.

Aus heutiger Sicht waren zunächst zwei erstaunliche und wenig erkannte Stolperfallen verantwortlich für das Schattendasein des Elektromobils:

Erstens bewirkte die Mühelosigkeit der elektromobilen Fortbewegung einen bis anhin beinahe irreparablen Imageschaden für das Elektrofahrzeug. Wegen fehlender Kompetenzerfordernis verlor der Elektrowagen zu Beginn des 20. Jahrhunderts gegenüber dem Auto mit Explosionsmotor wesentliche Teile seiner Faszination und Abenteuerhaftigkeit. Dem Elektromobil gelang es niemals, dieselbe Strahlkraft an Kompetenz, Reichtum und Macht zu erlangen.

Zweitens ist es der moderne Mensch kaum mehr gewohnt und



Im Kontrast zur Frau am Steuer schwingt im Plakat des Schweizer Autoherstellers Safir (1906-1910) die ganze Macht und Abenteuerlichkeit früher Automobilität mit.

auch nicht bereit dazu, seine Autofahrt vorgängig zu planen. Aber genau dies war für lange Zeit ein integraler Bestandteil des automobilen Strassenverkehrs. Nicht nur, dass Tankgrösse und Anzahl von Tankstellen auch beim Verbrennungsmotor bis vor wenigen Jahrzehnten zu beachten waren; in der Zeit vor dem omnipräsenten Navigationsgerät stellte etwa auch die Orientierung eine spezielle Herausforderung für den Fahrer dar. Die heutige Diskussion um Ladezeiten und Reichweiten, um Lademöglichkeiten oder Batteriewechselstellennetze verweist beim Elektromobil auf einer ganz anderen Ebene auf die Notwendigkeit, vor einer Fahrt wieder planerische Überlegungen anzustellen.

Für die Durchsetzung alternativer Mobilitätssysteme erweisen sich auch solche unausgesprochenen Berührungspunkte als Stolperfallen für die Entwicklung. Fragen rund um die Formen der Mobilität und des künftigen Individualverkehrs sind spannend. Bleiben Sie mobil!

Dr. This Oberhänsli
Konservator Strassenverkehr
Verkehrshaus der Schweiz