

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
Kapitel: Das Tribelhorn-System
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>

Das Tribelhorn-System

Nebst dem Wagen selber gehört zu einem Tribelhorn auch die geeignete Lademöglichkeit. Das Gros der Kunden verfügt dazu über eigenen Strom oder aber über einen Anschluss an ein örtliches Elektrizitätsnetz. Dieses liefert Wechselstrom, wie er sich nach 1895 rasch durchgesetzt hat. Das Laden von Bleiakкумуляtoren erfordert jedoch Gleichstrom. Es gilt, den Wechselstrom vom Netz in Gleichstrom umzuwandeln. Dies geschieht mit einem Umformer. Das ist nichts anderes als ein Wechselstrom-Elektromotor, der einen Gleichstrom-Dynamo antreibt – Gleichrichter sind noch unbekannt.

Aggregate der BBC

Tribelhorn verwendet Aggregate der BBC, welche er mit seinem eigenen Schalttableau ergänzt. Mittels Zeitschaltuhr können die Energiespeicher direkt im Fahrzeug über eine Ladebuchse aufgeladen werden. Später konstruiert Tribelhorn einen Ladeau-

tomaten, der den Vorgang beendet, sobald der Akkumulator keinen Strom mehr aufnimmt.

Als der Starkstrominspektor von Basel beim Wagen 2 des «Allgemeinen Konsumverein Basel» bemängelt, dass sein Ladekabel als stromführender Teil über freiliegende Steckstifte verfüge, erläutert Tribelhorn sein System: Sobald der Stecker gezogen wird und kein Strom mehr fliesst, schaltet der Ladeautomat aus.

Für Kunden mit einem grösseren Bedarf an Reichweite und für Wartungszwecke liefert Tribelhorn ein geeignetes Wechselsystem mit speziellem Hubwagen für die schweren Akkumulatoren. Auffällig ist, dass, ähnlich wie die Bedienung der Wagen, auch der Ladevorgang durch Tribelhorn so einfach und leicht handhabbar wie möglich gestaltet wird. Es reichen wenige Handgriffe, um ein Fahrzeug nach seinem Einsatz für den folgenden Tag wieder einsatzbereit zu machen.



Eptinger-Wagen und Ladestation kurz nach der Auslieferung im Jahr 1918.



Ladestationen in der Deutschschweiz

Doch auch die Energieversorgung unterwegs versucht Tribelhorn zu lösen. Um das Jahr 1912 nennt er seinen Kunden 24 Ladestationen, vornehmlich in der Deutschschweiz, zur Verfügung der Elektrofahrer:

Aarau	Kantonale Krankenanstalt (Die erste Kundin für einen Tribelhorn-Krankewagen, 1910)
-------	--

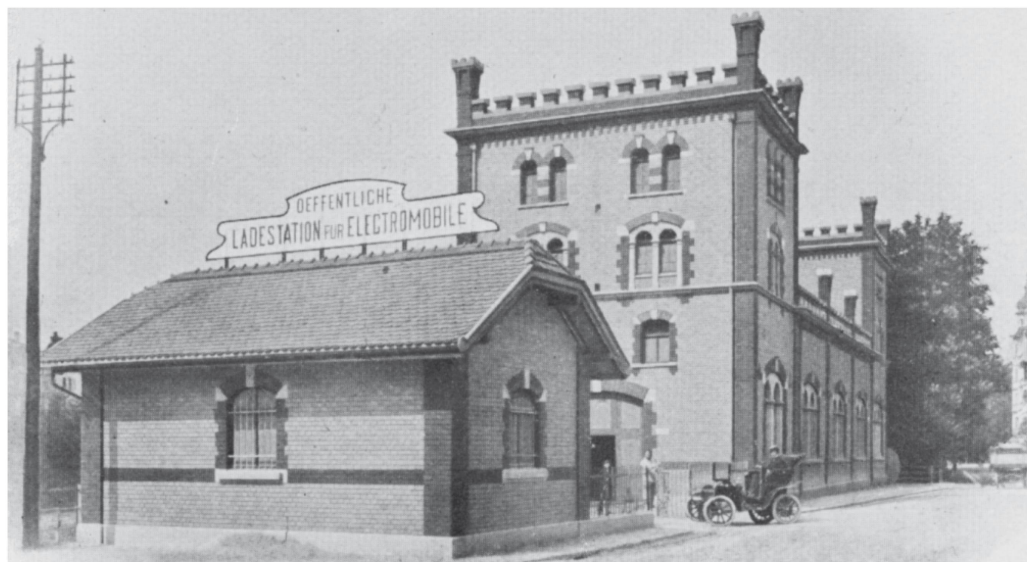
Aegeri	Hotel Brücke
Amsteg	Elektrizitätswerk
Aeugstertal/ Hausen am Albis/ Mett- menstetten	Seidenfabrik T. Zürrer
Bern	Elektrizitätswerk
Brugg	Hotel Central (Remise)
Bürglen	Elektrizitätswerk
Ermatingen	Elektrizitätswerk
Feldbach	Fabrik Tribelhorn
Horgen	Elektrizitätswerk
Liestal	Elektrizitätswerk
Lindau	Elektrizitätswerk
Luzern	Elektrizitätswerk Rathausen
Rapperswil	Hotel Du Lac
St. Gallen	Elektrizitätswerk
Romanshorn	B. Hauser-Oswald
Stäfa	Elektrizitätswerk
Weesen	Herr Furrer
Wetzikon	Elektrizitätswerk
Winterthur	A.G. Denzler, Autogarage
Wildeggen	Dr. H. Bickel
Wil	Elektrizitätswerk
Zug	Elektrizitätswerk
Zürich	Elektrizitätswerk Selnau

Die letzte betriebsfähige Tribelhorn-Ladestation der Mineralquellen Eptingen befindet sich in der Garage in Sissach. Aufgrund strengerer Sicherheitsvorschriften wanderte die Anlage in einen verschliessbaren Kasten (vgl. S. 39).



Tribelhorn vor dem 5-Tonnen-Kettenwagen des «Allgemeinen Konsumverein Basel» mit seinem Hubwagen zum Akkuwechsel.

Das Elektrizitätswerk Selnau ist zugleich eine «Öffentliche Ladestation für Electromobile».



Selbstsüchtige Luzerner

Als pikantes Detail am Rande sei die Situation im Raum Luzern erwähnt. Die Touristenstadt am Vierwaldstättersee besitzt zwischen 1914 und 1918 die wahrscheinlich höchste Dichte an Tribelhorn-Fahrzeugen überhaupt. Nicht nur, dass fast sämtliche Erstklass-Hotels mindestens einen Elektrowagen betreiben, auch der städtische Werkhof ist mit Elektrolastwagen besetzt. Folglich ist hier eine Vielzahl an Ladestationen vorhanden. Dennoch wird der Privatfahrer nach dem weit ausserhalb der Stadt liegenden Rat-

hausen verwiesen, um sein «Electro» zu laden. Anscheinend war keiner der Luzerner Kunden bereit, anderen Tribelhorn-Fahrern seine Ladestation zur Verfügung zu stellen.

Abhängigkeit von den Zulieferern

Wie bereits erwähnt, ist die Fertigungstiefe in Tribelhorns Fabrik in Feldbach nicht sehr gross. Fast alle Fahrzeugkomponenten werden entweder zugekauft oder gemäss eigenen Konstruktionsplänen extern gebaut. Selbst die Motoren stammen nicht ausschliesslich aus Tribelhorns eige-

Die Getriebegehäuse lässt Tribelhorn auswärts giessen, zum Beispiel bei Oehler in Aarau. Ein Tribelhorn «Truck» bringt um 1920 die angelieferten Teile zur Montage in die Fabrik in Altstetten.



Ladetarif des Elektrizitätswerkes des Kantons Zürich EKZ vom Oktober 1918 / März 1919:

«Ladetarif für elektrische Fahrzeuge»

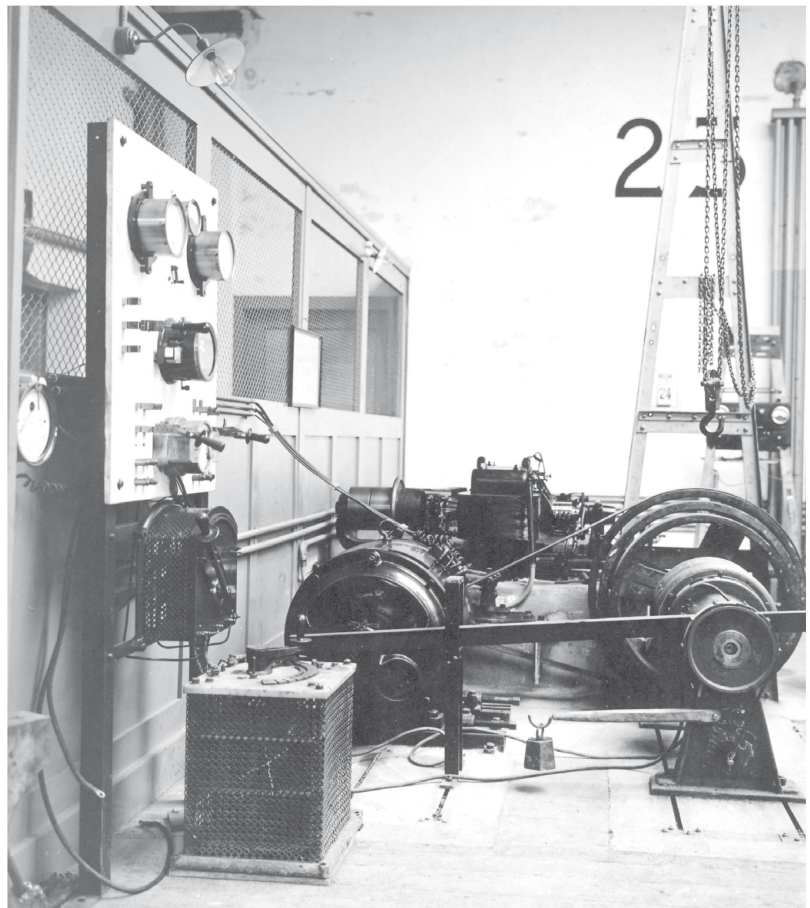
- 25 Ah 3 Fr. / 4 Fr.
- 50 Ah 4.5 Fr. / 6 Fr.
- 75 Ah 6 Fr. / 8 Fr.
- 100 Ah 7.5 Fr. / 10 Fr.

Zuschläge für Ladezeiten im Hochbedarfsbereich (6.45h – 8.15h / 16.45h – 18.15h) - 2 / 3 / 4 / 5 Franken

Zuschlag für in der Nacht herangebrachte Wagen (Nach 9h vor 6h):
- 3 Franken

Aboheftchen zu 150 oder 50 Franken

Einzelladungen 1 Franken Zuschlag



ner Feder. Besonders die Produkte der Basler Firma Meidinger, selbst ein früher Kunde Tribelhorns, stehen in den Zuliefererlisten. Die Firma Spälti in Zürich wickelt Spulen für Tableaux und Anker der Motoren; Trüb, Täuber & Co liefert Volt- und Ampèremeter. In Feldbach erfolgt die Montage und Feinabstimmung, die fertigen Chassis werden danach dem Carrossier zugestellt. Meistens ist das die Firma Geissberger in Zürich, doch finden sich auch Alfred Köng in Basel oder Chiattono im Tessin auf der Liste der Carrosseriebauer. Dieses Vorgehen macht angesichts der stets bescheidenen Produktionszahlen – es entstehen kaum mehr als 50 Wagen im Jahr – Sinn, und es ist bei fast allen Fahrzeugherstellern der damaligen Zeit üblich. Diese hohe Abhängigkeit von den Zulieferern wird in der späteren Geschichte von Tribelhorn Gefahr und Rettung zugleich bedeuten.

In der Blütezeit der Feldbacher Fabrik unterhält die Firma ein Büro in

Zürich, nahe am Bellevue an der Ecke Falkenplatz 15/Theaterstrasse 3. Zweck ist nicht nur der Verkauf und Kundenkontakt; der einzige Mitarbeiter, neben einer Sekretärin, hat auch den Auftrag, die Arbeiten bei Geissberger, der letzten Station im Fabrikationsprozess vor der Auslieferung an den Kunden, zu «überwachen».

*Tribelhorns
Motorenprüfstand.*

Standardfertigung mit Individualität

Im Sinne einer rationellen Fertigung ist Tribelhorn zwar stets geneigt, Standard-Typen anzubieten, letzten Endes aber ist fast jeder Wagen individuell auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten. Dies erleichtert heute die Identifikation einzelner Wagen erheblich.

Jeder Motor wird vor dem Einbau «gebremst», wie Tribelhorn es nennt. Das heisst, auf dem Prüfstand werden die Leistungsdaten und Stromaufnahme bei Vor- und Rückwärtslauf ermittelt. Zudem wird die Funkenbil-

dung am Kollektor geprüft. In den «Motor-Trieb Controllen» werden die gemessenen Werte eingetragen.

Ärzte und Grossbürger als Tribelhorn-Kunden

Tribelhorns erste Kunden haben einen direkten Bezug zur elektrischen Energie. Sowohl der erste als auch der zweite abgelieferte Wagen geht an den Direktor eines Elektrizitätswerkes, die Käufer von Tribelhorns Booten verfügen über einen entsprechenden Stromanschluss oder gar über ein eigenes Kraftwerk. Schnell erkennen auch Kundensegmente die Vorzüge des elektrischen Antriebs, bei denen nicht das Fahrerlebnis, der für die Frühzeit typische «Automobilismus» als Hauptzweck im Vordergrund steht. Vielmehr geht es ihnen um das Bewältigen einer bestimmten Wegstrecke, von der Fabrik zum Bahnhof, zu den Kunden oder zu den Patienten.

Es sind denn auch vorwiegend «Selbstfahrer», welche in Feldbach ein Automobil bestellen, allen voran die Ärzte. Sie bilden die Spitze in der Kundenstruktur aller Tribelhorn-Perso-

nenwagen, rund 67 «Ärztewagen» werden zwischen 1907 und 1915 verkauft. Die Vorteile für diese Zielgruppe liegen auf der Hand: Es gibt keine zurückschlagende Andrehkurbel, die Hände bleiben nicht nur unverletzt, sondern auch sauber. Das Auto lässt sich dank Geräuscharmheit und elektrischer Beleuchtung zu jeder Tages- und Nachtzeit fahren, und es ist sofort betriebsbereit, auch im Winter.

Limousinen und Luxuswagen

An zweiter Stelle stehen mit rund 55 Wagen die Phaetons und Double Phaetons, Limousinen und andere «Luxuswagen» wie Landaulets, die Innenlenker «Silure» oder ein «Fiacre Victoria». Dieser wird, wohl aufgrund eines Kontakts in der alten Wahlheimat Argentinien, nach Buenos Aires geliefert.

Tribelhorns grosse Elektrowagen gefallen hierzulande besonders einer etablierten, alteingesessenen Klientel mit Namen wie Sarasin-Alioth in Basel, von Sury in Solothurn, Sprüngli in Kilchberg oder Sulzer-Seiffert in Winterthur. Auch Frauen gehören zu die-

Ein herrschaftliches Tribelhorn-Landaulet um 1910. Grosse Persönlichkeiten entscheiden sich gerne für das weniger auffällige Elektro-Automobil.





ser Kundengruppe. Darunter ist beispielsweise Fanny Moser, welche ihren Wagen, Chassis 101, 1909 im Schloss Au in Wädenswil in Empfang nimmt.

Eine Besonderheit stellen die Double Phaetons mit «Wechselsteuerung» dar. Tribelhorn nennt diesen Wagentyp die «Sulzer-Type». Ähnlich der in der Schweiz besonders beliebten «Chaise», einem Kutschentyp, der sowohl vom Selbstfahrer als auch von einem Kutscher gefahren werden kann, verfügt der Wagen mit Wechselsteuerung über eine Möglichkeit, diesen sowohl von einem Führersitz als auch von der hinteren, der «Herrschaft» reservierten Sitzbank aus zu steuern. Dazu muss einzig die Lenksäule vom Zapfen des Lenkgetriebes abgehoben und an ihre andere Position umgesteckt werden. Was beim Fahren mit Chauffeur als Trennscheibe dient, wird im Selbstfahrermodus zur Windschutzscheibe.

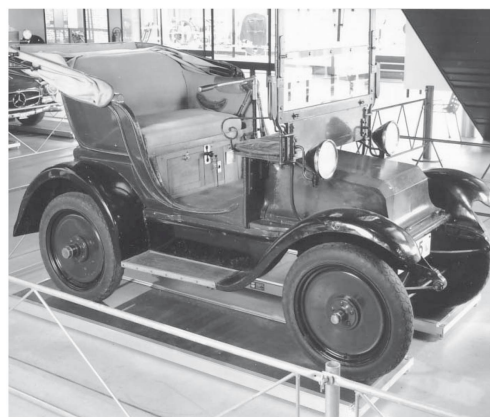
Die «Originalwagen» und Zweisitzer bilden mit rund 45 Exemplaren die dritte Gruppe. Es sind, ebenso wie die Ärztwagen, reine Selbstfahrer, aber gegenüber diesen technisch aufwändiger gebaut (Direkt- oder Duplexantrieb statt Klinken). Einer dieser Wagen (Nr. 59, geliefert 1908 an die Gebrüder Baumann, Federnfabrik in

Rüti) ist erhalten geblieben und war zeitweilig leihweise im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellt.

Dank ruhigem Lauf und dem Fehlen von Abgasen sind Elektrofahrzeuge besonders prädestiniert als Krankenwagen. 1910 wird ein erstes Exemplar nach Aarau geliefert, die Maschinenfabrik Oerlikon besitzt einen eigenen Wagen, das Asyl Männedorf, die Stadt Schaffhausen, die Gemeinde Wädenswil und allen voran die Stadt Zürich, die 1911, 1913, 1915 und noch 1918 je eine elektrische Ambulanz in Feldbach bestellt.

Fahrkurs für Chauffeure

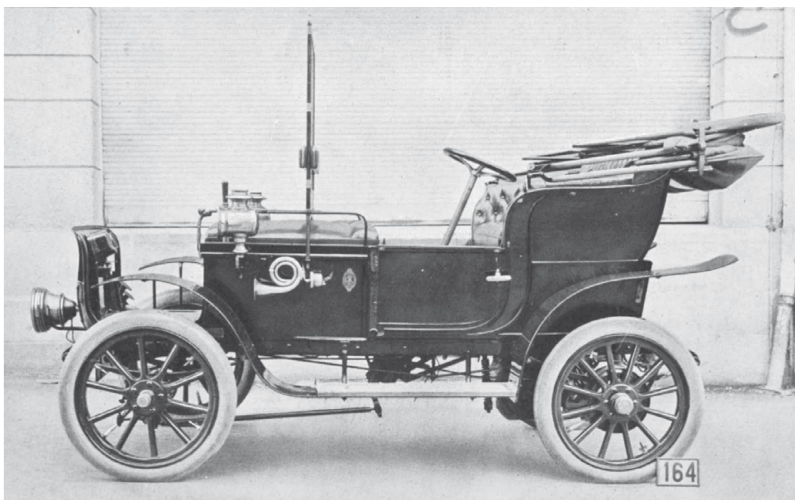
Tribelhorn offeriert seinen Kunden einen unentgeltlichen Fahrkurs für Chauffeure von drei bis vier Tagen Dauer. Für praktische Fahrübungen darf die Gemeindegrenze von Hombrechtikon jedoch nicht überschritten



Elektrischer Krankenwagen für Wädenswil. Die Trage ist mit zwei Blattfedern zusätzlich gefedert und zeigt in Fahrtrichtung.

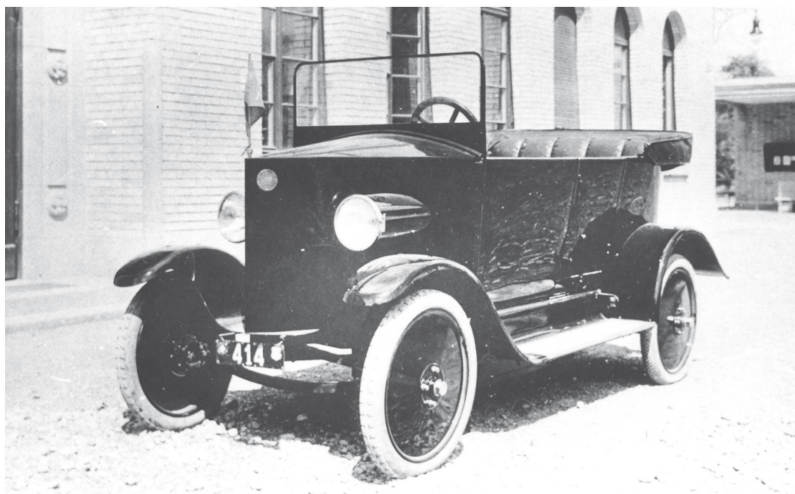
*Bild unten:
Der Wagen Nr. 59 von 1908 ist erhalten geblieben und damit der älteste erhaltene Tribelhorn. Er steht heute im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.*

*Bild rechts:
Der «Nautilus» von 1918/19 war der letzte Versuch zum Wiedereinstieg in den Personenwagenbau. Das abgebildete Fahrzeug erhielt vermutlich Eugen Arbenz von der gleichnamigen Motorwagenfabrik.*



Die Fahrpositionen der «Wechselsteuerung»: Auf dem oberen Bild als Chauffeurwagen, unten befindet sich das Lenkrad für den Selbstfahrer hinten.

werden. Nebst der Praxis werden die Chauffeure angehalten, «sich mit der Konstruktion des Autos und dem Fahren bekannt zu machen. Wir empfehlen speziell die Anleitungen zur Behandlung der Batterie zu studieren und sich die Schmier-, Lenk- und Bremsvorrichtungen der Wagen gut erklären



zu lassen.» Sind die Leistungen zufriedenstellend, wird den Chauffeuren ein Zeugnis als «Elektromobilführer» ausgestellt. Dies verrät das Reglement für den Chauffeurfahrkurs in Feldbach vom 11. Dezember 1914.

Versuche mit Dreirädern

Die Zahl der elektrischen Personenwagen nimmt im Verlaufe des Ersten Weltkriegs rasch ab, von 1915 bis 1918 wird kein einziges Exemplar mehr gefertigt. Der Versuch, 1919 wieder mit einem Wagen von bestechend sachlichem Design, dem «Nautilus», in diesen Markt einzusteigen, wird bald aufgegeben.

Wie der «Nautilus» soll auch der «Tank», ein Dreiradwagen, die Tribelhorn-Verkäufe an Private nach 1918 wieder ankurbeln. Als ausgesprochenes Kurzstreckenfahrzeug ist es vor allem für den innerstädtischen Verkehr gedacht. Es entspringt Tribelhorns Überzeugung, so steht es im Bericht an den Verwaltungsrat von 1921, dass sich, nach dem Wiedereinstieg der etablierten Automobilhersteller in die Produktion nach 1918, Grossfahrzeuge kaum mehr absetzen lassen und der elektrische Antrieb mangels Reichweite nicht dem Bedürfnis nach einer billigen Alternative zur teuren Eisenbahn entsprechen könne. So wird auf «Tank»-Basis auch ein leichtes Zustellfahrzeug für die Post konzipiert.

Nutzfahrzeuge: ein schleppender Start

Obwohl Tribelhorn 1901 einen Lastwagen als das erste von ihm konstruierte Fahrzeug überhaupt nennt, dauert es fast zehn Jahre, bis diese Fahrzeugkategorie einen namhaften Anteil an der Gesamtproduktion einnimmt. Bis 1907 entsteht überhaupt kein Lastwagen, obwohl in dieser Zeit bereits 13 Personenwagen und sechs Boote gebaut werden. Als erster Kunde be-



Erster Tribelhorn Lastwagen für die Maschinenfabrik Oerlikon MFO von 1907.

stellt die Maschinenfabrik Oerlikon MFO einen schweren Lastwagen. Des- sen besonderes Merkmal ist die feh- lende Motorhaube und die Platzie- rung des Fahrers direkt über der Vor- derachse, mit einem davor liegenden Lenkrad – ein waschechter Frontlen- ker und in der damaligen Zeit höchst ungewöhnlich.

Lastwagenboom im Ersten Weltkrieg

Erst der Erste Weltkrieg verhilft den Tribelhorn-Lastwagen zu einem regel- rechten Boom, ihre Anzahl nimmt ab 1915 sprunghaft zu. Es können hierfür mehrere Gründe genannt werden:

Die Schweizer Industrie profitiert vom kriegführenden Ausland; viele Unternehmen exportieren Waren, die direkt oder indirekt – weil zugunsten der dortigen Rüstungsproduktion ein- gestellt – kriegsbedingt nachgefragt werden.

Der Bedarf, oder besser «Ver- brauch» an Pferden ist in Europa gi- gantisch, diese werden auf den Schlachtfeldern zu Hunderttausenden verschlissen. Und auch in der Schweiz stehen viele Pferde im Aktivdienst der Armee. Die Tiere fehlen nicht nur in

der Landwirtschaft und der Industrie, sondern vor allem auch beim Trans- portgewerbe, den städtischen Institu- tionen für Strassenunterhalt oder Ab- fallentsorgung und für die tägliche Grundversorgung, zum Beispiel für die Ausfuhr von Milch und Frischwa- ren. Zudem steigt der durchschnittli- che Preis für ein Zugpferd von rund 1 600 Franken um 1914 auf minde- stens 2 500 Franken im Jahr 1917.

Fabrikeigener Kran- wagen der Tribelhorn AG um 1912 vor dem Werkstattgebäude in Feldbach. Der Kran leistet wertvolle Dienste und bleibt bis zur Liquidation des Unternehmens 1922 im Einsatz.



Ein Turmwagen (vgl. auch S. 32), unterwegs mit Akku-Strom, aber im Dienst für den Strom aus der Leitung – denjenigen für die «Städtische Strassenbahn Zürich».



Ersatz für die fehlenden Pferde: Schlepper mit zum Anhänger umfunktio- niertem Pferdewagen (mit Kutschbock), der entsprechende Anhäng- Beschlag für die abgesägte Deichsel wurde mit- geliefert. Am Lenkrad Albert Tribelhorn.





Tribelhorn-Wagen sind Schwerarbeiter: Mit Kohlensäcken vollbeladener 4-Tonnen Lastwagen für das Gaswerk Basel um 1915.



Einer von zwei Kehrichtwagen der Stadt Luzern beim Abkippen auf der Deponie im Friedental. Während des Ersten Weltkriegs ersetzen immer häufiger Elektrowagen die fehlenden Pferde.

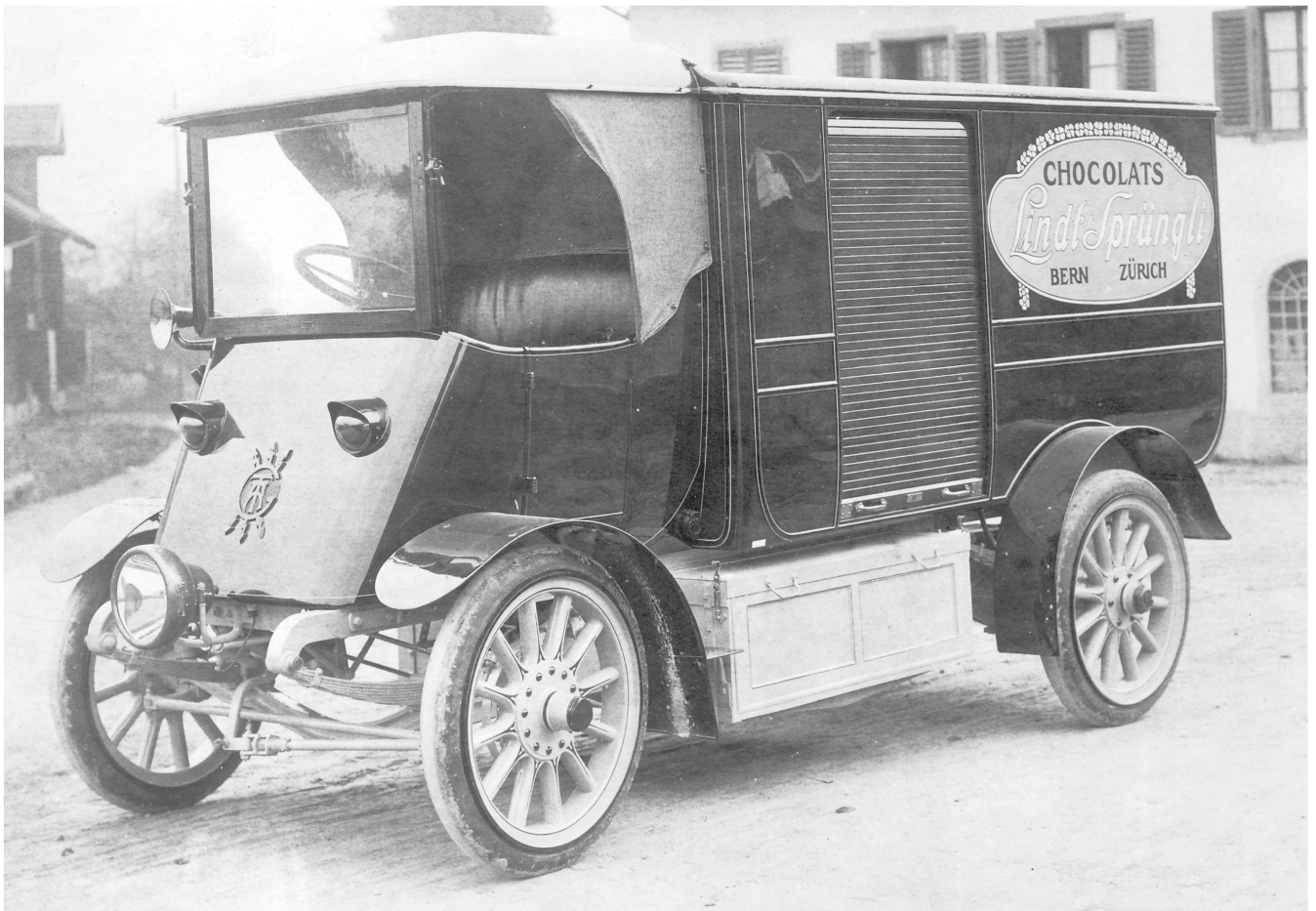
Qualifiziertes Personal ist ebenso gefragt wie unabhkömmlich, viele Arbeitskräfte sind im Aktivdienst der Armee. Den Betrieben werden viel Improvisationskunst und Kreativität in der Besetzung ihrer Arbeitsstellen abverlangt. Weniger Arbeiter haben mehr Arbeit zu leisten. Elektrowagen sind einfach in der Bedienung und lassen sich auch von wenig qualifiziertem Personal lenken. Im Gegensatz zu den Benzinwagenchauffeuren benötigen sie keine mechanische Grundausbildung.

Unabhängig vom Treibstoffmangel

Und natürlich macht sich gegen Mitte des Krieges auch der Treibstoffmangel bemerkbar. Das Mischen verschiede-

ner Treibstoffarten wie Leicht- oder Schwerbenzin, Petrol und Alkohol führt zu kaum mehr zündfähigen Gemischen, welche nicht nur den Startvorgang erschweren (meistens wird dazu noch von Hand gekurbelt), sondern auch die Leistung vermindern und die Reparaturanfälligkeit erhöhen.

War der Benzinpreis bereits vor 1914 stetig angestiegen, gibt es gegen Kriegsende zumeist gar keinen Treibstoff mehr. Die Reaktion der Schweizer Energiewirtschaft – der Ausbau der Stromversorgung wie auch der Beschluss zur Elektrifizierung der SBB – im Zuge dieses Versorgungsnotstandes sind bekannt. Es ist also kein Wunder, dass das elektrische Auto-



Nicht nur ein zuverlässiger Transporter, sondern auch ein guter Werbeträger; der Lieferwagen für Lindt & Sprüngli, Kilchberg.

mobil und damit Tribelhorn von dieser Situation ebenfalls profitieren.

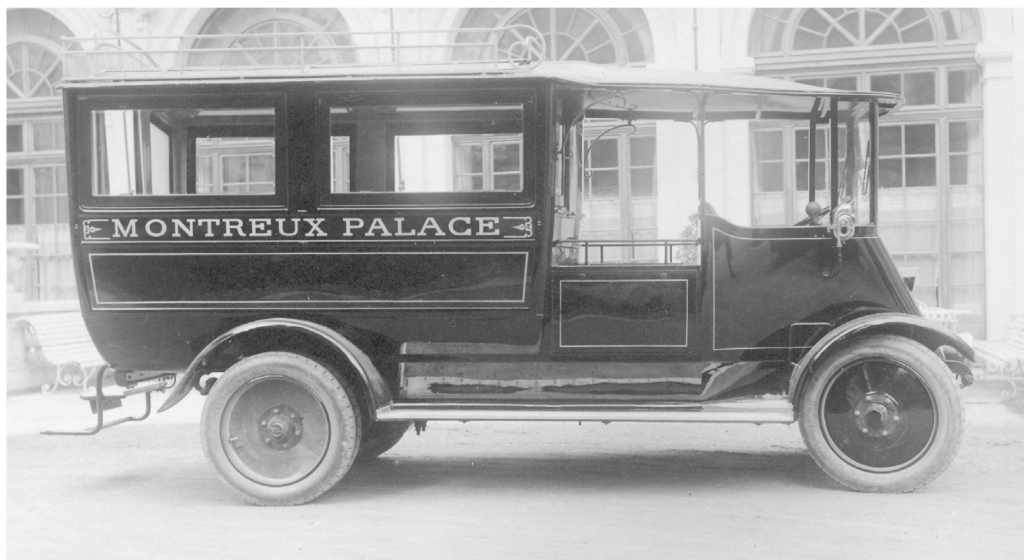
Das Gros der Transportleistungen übernimmt die Bahn. Deren dichtes Netz erlaubt es, innerhalb kurzer Distanzen einen entsprechenden Umschlagsort zu erreichen. Der Elektrolastwagen dient deshalb zum grössten Teil als Zubringer zur Eisenbahn, gelegentlich zur Verbindung zweier Werke oder zur Verteilung bei lokalen Kunden. Ein Beispiel: Der erhalten gebliebene Kettenwagen der Mineralquelle Eptingen diente zum Transport des Wassers von Eptingen zur Abfüllerei und Verteilzentrale am Sitz in Sissach.

Auch die Behörden werden auf den Elektrowagen aufmerksam. Denn in einigen Städten verursacht der Pferdewagen Engpässe in der Müllentsorgung. Zudem verlangt die stärkere Beanspruchung der Strassen durch die Automobile einen intensiveren Unterhalt. Die zumeist unbefestigten Chausseen müssen gegen die Staub-

bildung mit Wasser besprengt werden.

Omnibusse für Hotels

1907 verkauft Tribelhorn einen ersten Omnibus an das Hotel Cecil in Lausanne. In den beiden folgenden Jahren verlassen jeweils deren drei die Fabrik. Er beliefert Häuser in der ganzen Schweiz und im benachbarten Ausland – entsprechend den hohen Anschaffungskosten vorwiegend Luxus-Hotels. Der Schweizer Tourismus boomt in den letzten Jahren der «Belle Epoque», und die Innovationsfreude in diesem Wirtschaftsbereich schlägt sich auch im Erfolg von Tribelhorns Hotelbussen nieder. Nach sieben verkauften Wagen 1910 und fünf im Jahr 1911 explodieren 1912 die Verkaufszahlen geradezu: Fünfzehn Wagen können abgesetzt werden, das Gros davon in einer einzigen Tourismusdestination: in Luzern. Die Häuser Gemmi, Grand Hotel, Bären und Vic-



Die elektrischen Hotelbusse sind beliebt bei Hoteliers in der ganzen Schweiz. Hier ist ein Omnibus für das Hotel Palace in Montreux zu sehen.

toria in Kandersteg erhalten 1914 nach einer Sammelbestellung sogar alle denselben Omnibus-Typ.

Kaum ein Haus von Rang und Namen in Luzern, das nicht einen oder gleich mehrere Tribelhorn-Wagen besässe: Das Hotel Rössli, Hotel National, Hotel Palace, Hotel Eden, Hotel Wilder Mann, Hotel Montana, Hotel Tivoli, Hotel Beau Rivage, Hotel Schwanen, Hotel Du Lac und das Hotel Schweizerhof, alle ordern sie mindestens einen Wagen. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Die Hotelomnibusse verkehren meistens nur zwischen dem Bahnhof oder der Schiffsanlegestelle und dem Hotel. Die Distanzen sind also eher kurz. Der elektrische Antrieb macht die Wagen

sowohl bedienerfreundlich wie zuverlässig. Die Chauffeure rekrutieren sich, wie das Beispiel des Hotels Schweizerhof zeigt, zumeist aus den bisherigen Kutschern der Pferdeomnibusse.

Mit dem Ersten Weltkrieg findet diese Entwicklung aber ein abruptes Ende. Wohl werden noch bis Jahresende mehrere Wagen ausgeliefert, doch geraten einige Hoteliers wegen der durch den Kriegsbeginn vorzeitig beendeten Sommersaison 1914 in Zahlungsschwierigkeiten.

Das Ende einer Ära

Nach dem Krieg werden nurmehr zwei neue Omnibusse geliefert. Einen erhält das Kurhaus Richenthal 1920 –



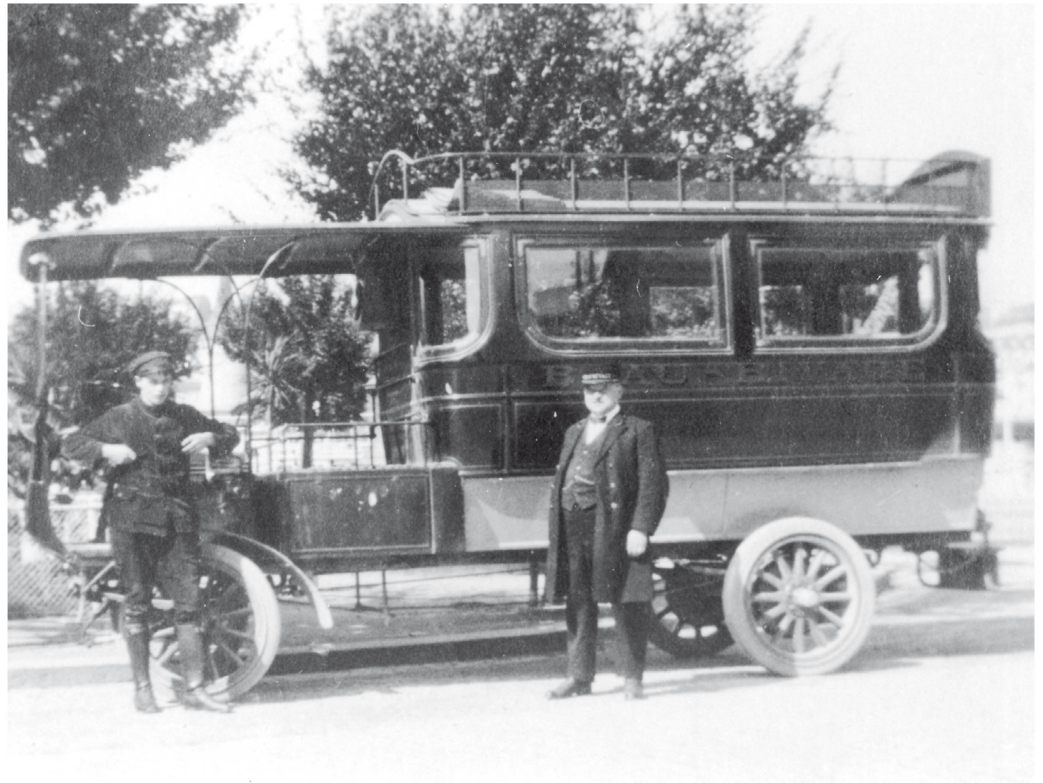
Luzerns versammelte «Tribelhörner»: Noch fehlt der Wagen des Hotels Schweizerhof. Die Besitzerfamilie Hauser liess sich etwas Zeit, diese Neuerung ebenfalls einzuführen.

der Wagen wird übrigens über Luzern auf der Strasse ins Luzerner Hinterland gefahren. Den letzten Wagen erhält am 11. März 1922 das Hotel Montreux Palace. Insgesamt wurden ungefähr 53 Busse ausgeliefert.

Im Verlauf der 1920er-Jahre verschwinden die meisten dieser Wagen

wieder aus dem Verkehr, mit einer Ausnahme: Der Omnibus mit Chassis-Nummer 172 hat überlebt. Bekannt als «Mathilde», diente er während Jahrzehnten dem Luzerner Hotel Schweizerhof als Shuttle-Fahrzeug vom Bahnhof zum Erstklass-Haus gleich gegenüber auf der anderen Seeseite.

Ihren Höhepunkt erleben die elektrischen Hotelbusse vor dem Ersten Weltkrieg. Ein grosser Omnibus mit einem stolzen Chauffeur (links) dient den besten Häusern, wie hier dem Hotel Beau Rivage in Luzern 1911, als standesgemässes Transportmittel zum Abholen der noblen Gäste.



Ein typisches Bild in vielen Schweizer Städten und Tourismusorten sind die Hotelbusse vor den Bahnhöfen. Hier der Wagen des Hotels Savoy Baur en Ville vor dem Zürcher Hauptbahnhof (Hotelbus Nr. 245, abgeliefert am 26. Mai 1915 für 17 000 Franken).

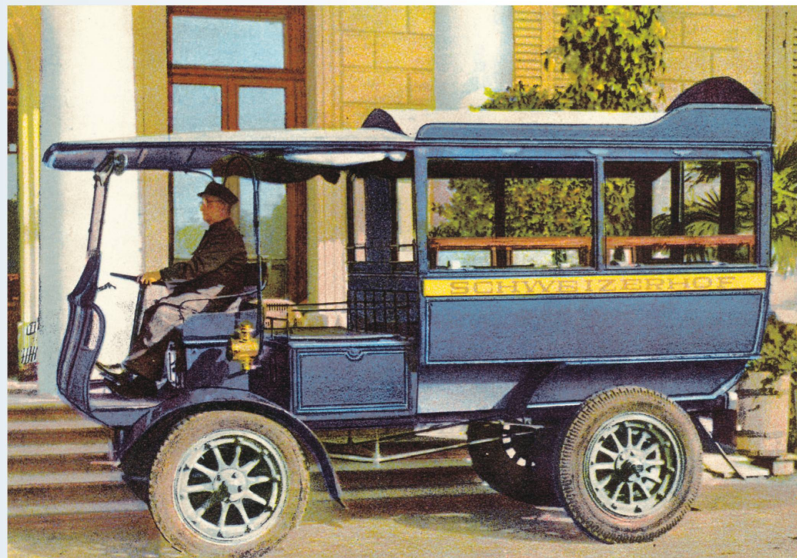


«Mathilde»: Die alte Dame aus dem Hotel Schweizerhof in Luzern

Zwischen 1912 und den 1960er-Jahren gab es kaum eine Postkarte aus Luzern, auf der nicht vor dem Bahnhof, auf der Seebrücke oder vor dem Hotel Schweizerhof ein charakteristisches Fahrzeug zu sehen war: Der Tribelhorn mit der Chassis-Nummer 172, der Hotelbus des ersten Hauses von Luzern, dem Grand-Hotel Schweizerhof. Gemäss Überlieferung in der Besitzerfamilie Hauser stammt der in Luzern allseits bekannte Übername «Mathilde» von einem amerikanischen Gast. Dieser verkündete, der Wagen erinnere ihn irgendwie an seine Tante dieses Namens – bei beiden wisse man nicht, wo vorne und wo hinten sei.

Ab Januar 1912 erstmals im Einsatz, war die «Mathilde» weder der erste noch der einzige Hotelbus seiner Art in Luzern. In einer Zeit, als die meisten Gäste noch mit der Eisenbahn anreisten, stand stets eine ganze Reihe von Hotelfahrzeugen auf dem Bahnhofplatz. Die Hotellerie Luzerns, Tourismus-Kapitale der Schweiz und vor dem Ersten Weltkrieg eines der beliebtesten Reiseziele des Adels und der Wohlhabenden Europas, wollte höchsten Ansprüchen genügen. Dazu gehörte auch der Ersatz der alten Pferdefuhrwerke durch ein modernes Automobil. Doch statt auf ein knatterndes, öltropfendes und bei konservativen Kunden noch immer auf Ablehnung stossendes Benzinauto zu setzen, war die Wahl eines Elektroautos in vielerlei Hinsicht die logischere Entscheidung.

Im Schweizerhof wurde Fuhrmann Julius Meyer bei Tribelhorn in wenigen Tagen vom Pferd auf das Automobil umgeschult. Strom als Energie-



quelle stand dem Haus am Luzerner Quai schon lange zur Verfügung. Das erste öffentliche Kraftwerk der Schweiz, im Thorenberg bei Littau, sorgte bereits seit 1886 für elektrisches Licht im Schweizerhof. Während das Hotel zeitweise noch einen seiner Pferdeomnibusse auf ein Tribelhorn-Chassis setzen liess, hat doch nur der erste Wagen die Zeiten überdauert. Den Luzernern so vertraut wie die Museggtürme oder die Kappellbrücke mit dem Wasserturm, war die «Mathilde» spätestens nach 1945 zwar völlig veraltet, aber sie gehörte einfach dazu. Im Verlaufe der 70er-Jahre wurden ihre Auftritte aber immer seltener. Seit 1989 steht sie als Leihgabe im Verkehrshaus; mit dem Abbruch der alten Garage hatte die «Mathilde» ihr Heim verloren, so dass sie seither ihr Domizil im Verkehrshaus hat. Nach einer Überholung der Elektrik und einer neuen Verdrahtung unter der Federführung des Restauratoren-Teams vom Verkehrshaus, das möglichst viel Originalsubstanz erhalten hat, ist die 100 Jahre alte Dame nach wie vor zugelassen und fahrbereit.

Die «Mathilde» auf einer Postkarte. Vielen älteren Luzernern ist der Bus des Hotels Schweizerhof noch bestens bekannt. Das eigentümliche Fahrzeug gehörte während Jahrzehnten zum Stadtbild.