

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: Umwandlung in eine Aktiengesellschaft
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>

Umwandlung in eine Aktiengesellschaft

Im Frühling 1914 wandelt Tribelhorn seine Kommanditgesellschaft in eine AG um, der zunehmende Geschäftserfolg, aber auch die wachsenden Risiken lassen dies ratsam erscheinen. Denn bislang war Tribelhorn Komplementär der Kommanditgesellschaft mit unbeschränkter Haftung. Kommanditär war die Akkumulatorenfabrik Oerlikon. Sie haftete nur in der Höhe ihrer Kommanditsumme, in diesem Fall 30 000 Franken.

Zur ersten Generalversammlung lädt Johann Albert Tribelhorn in den Pfauen am Heimplatz in Zürich. Nicht ganz problemlos ist diese Gründung über die Bühne gegangen, sind doch einige seiner Anleger vom Kriegsausbruch überrascht worden und stecken in einem finanziellen Engpass, wie sich aus den Mahnschreiben Tribelhorns erahnen lässt.

Im ersten Verwaltungsrat der Tribelhorn AG sitzen:

- Frau Sophie Halder, Zollikon
- Herr Director Erwin Hess, Brauerei Wald
- Frau Emil Küenzler, Herrliberg
- Frau Juan Küenzler, Seestrasse 426, Zürich
- Herr Albert Meyer, Schlossgut Meyenberg, Rapperswil
- Herr Director Major Emil Messner, Rosenberg, Feldbach
- Herr Director Hermann Rüegg, Bern
- Dr. Oskar Schmidt, Zürich 18 (Akkufabrik Oerlikon)
- Herr A. Walder-Rüegg, Gemeindeamman, Rüti

Harziges Geschäft an der Landesausstellung

Vom 15. Mai bis 15. Oktober 1914 ist Tribelhorn an der Landesausstellung in Bern präsent, am Stand Nummer 36005, direkt neben demjenigen von Saurer. Sein Vertreter, Herr Rüegg, notiert akribisch jeden Besucher-Kontakt und bewertet ihn sogleich. Zahlreich sind die Anfragen von Bäckern für ein Fahrzeug zur Auslieferung der Backwaren. Der Anfrage einer französischen Grossmolkerei muss aufgrund der grossen Zuführ-Distanzen eine Abfuhr erteilt werden. Ebenso wird von Umbauten von Benzin- auf Elektroantrieb abgeraten. Die Firma Daulté in Biel bestellt daraufhin einen Tribelhorn-Lastwagen. An Tribelhorns Stand stehen ein Milchwagen, ein Hotelomnibus und ein Lastwagen Modell 8.4 Tonnen mit Kettenantrieb. Auch eine Hinterachse mit Motor ist ausgestellt, mit der Tribelhorn eine begehrte Goldmedaille gewinnt.

Den Milchwagen verkauft er im folgenden Jahr der Molkerei Suter-Urech in Weggis für 8 455 Franken, der Lastwagen geht zum Verband Ostschweizer Landwirtschaftlicher Genossenschaften VOLG in Winterthur für 17 000 Franken inklusive Ladestation. Der Hotelomnibus allerdings kann, kriegsbedingt, erst 1920 für 18 000 Franken verkauft werden. Und Herr Rüegg vermerkt in seinen Aufzeichnungen auch die relativ geringen Besucherzahlen am Stand. Das Publikum interessierte sich viel mehr für die «Luxuswagen», wie die Personenwa-

Vielfältiges Angebot an Motoren und Modellen

Um 1914 sieht das Angebot für Motoren und Antriebe bei Tribelhorn folgendermassen aus:

Motoren Tribelhorn

A	3 HP	570 Franken
CV	4 HP	675 Franken
CCV	5 HP	950 Franken
DV	6 HP	1 000 Franken
EV	7.5 HP	1 050 Franken
FV	10 HP	1 200 Franken

Antriebe komplett

Duplex:

Klein mit Motor AV 2 200 Franken

Verstärkt klein mit Motor AV 2 500 Franken

Mittlerer Duplex, Motoren CCV/CGV 3 180 Franken

Grosser Duplex, Motoren DV & EV 4 000 Franken

Direktantriebe

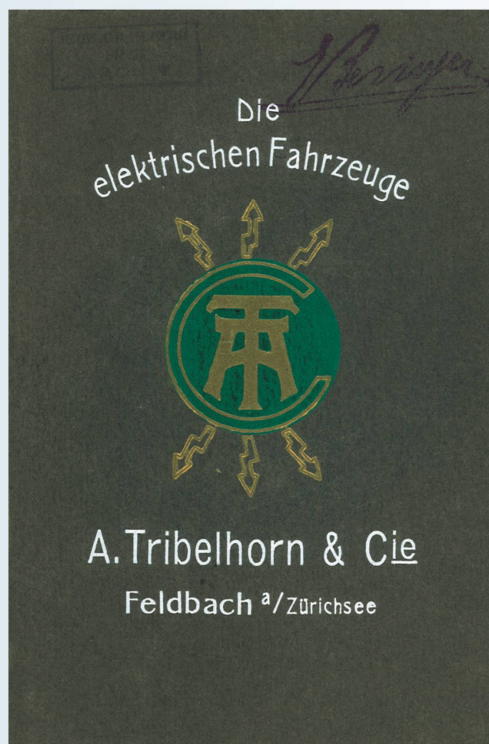
O	2PS	2 200 Franken
I	3PS	2 530 Franken
II	4PS	3 160 Franken
III	5PS	3 800 Franken
IV	Kettenantrieb	3 450 Franken

Tribelhorn-Wagentypen

Angesichts der Vielfalt beim Angebot führt Tribelhorn um 1914 einige Grundtypen mit Richtpreisen in seinen Katalogen:

Personenwagen:

Im Prospekt «Luxus Automobil» für Selbstfahrer findet sich nach 1914 das Modell 1. Die Kosten für das Chassis betragen 6 500 Franken, für eine Zweisitzer-Carosserie «A» wird ein Mehrpreis von 850 Franken gefordert. Bis 9 900 Franken kostet der Typ 1, wenn er mit einer offenen Carrosserie «Typ C» geliefert wird. Chassisdimensionen:



nen: 1 750 mm Radstand und 1 200 mm Spur. Das Modell 2 verfügt über 2 500 mm Radstand und 1 320 mm Spur. 8 750 Franken werden für das Chassis veranschlagt, dazu addieren sich beispielsweise 2 250 Franken für eine Carrosserie D «Double Phaeton». Gegen 15 000 Franken schlägt eine Limousine «Silure» mit der Innenlenker-Carosserie des Typs «E» zu Buche. Ebenso ist auf dem Chassis «2» ein Landulet (Typ «F») erhältlich, auch wenn faktisch davon weniger als fünf Stück hergestellt wurden.

Nutzfahrzeuge:

Der Prospekt «Das Elektromobil als Nutzwagen» nennt eine ganze Palette von Wagen für vielfältigste Aufgaben: Für Lasten um 500–600 kg das Modell 3, wie es der SBB nach Luzern geliefert wurde. Das Modell 4: Es hat dieselbe Tragkraft, ist aber ein Frontlenker mit möglicher Steuerung von aussen. Ein Beispiel dafür ist der Milchwagen von Weggis. Modell 5: Postfourgon 1

Tribelhorns Drucksachen sind stets sehr aufwändig und ansprechend gestaltet. Der mehrfarbig bedruckte Umschlag diente zum Überreichen von Prospektmaterial.

Tonne. Modell 6: Lastwagen 1–1.5 Tonnen wie für die Akkumulatorenfabrik Oerlikon. Modell 7: Lastwagen 3 Tonnen wie für das Sägewerk G. Bucheli. Modell 8: Lastwagen 4 Tonnen wie für die Brunnenverwaltung Eptingen. Modell 9: 5–6 Tonnen wie der Sprengwagen Nr. 3 für Zürich. Modell 12: Hotel-Omnibus «Typ Kandersteg». Gleich vier Häuser bestellen 1913 zeitgleich denselben Wagentyp. Modell 13: Typ H wird an das Hotel Schweizerhof geliefert.

Die Modellpalette um 1919 führt noch zwei Personenwagentypen:

«Tank» Spezial-Antrieb 100–150 kg, erhältlich als Personenwagen oder Fourgon:

- Mod. 1	Voiture 2 Plätze: «Viel gelieferter Wagen, auch nach Deutschland»
- Mod. 2	Auto 4–6 Plätze «Silure»
- Mod. 3	300–600 kg Typ SBB

- Mod. 4	600–800 kg, Typ Molkerei Weggis mit Bergtrieb	9 700 Fr.
- Mod. 5	1 Tonne	11 000 Fr.
- Mod. 6	1–2 Tonnen	14 500 Fr.
- Mod. 7	3–4 Tonnen	18 000 Fr.
- Mod. 8	4–5 Tonnen	20 000 Fr.
- Mod. 9	5 Tonnen	22 500 Fr.

Dazu werden Leistungsangaben wie folgt festgehalten:

Geschwindigkeiten durchschnittlich/entsprechende Reichweiten (RW):

Luxuswagen	22–30 km/h RW 60–100 km
Liefer- und Krankenwagen	18–22 km/h RW 60–90 km
Kleine Lastwagen	15–20 km/h RW 60–80 km
Grosse Lastwagen	12–18 km/h RW 40–70 km
Omnibusse	17–21 km/h RW 60–90 km

Das Modell 3 für Nutzlasten bis 600 kg dient hier als leichter Lieferwagen der SBB, aufgenommen beim Bahnhofplatz in Luzern.



gen gemeinhin genannt werden. Davon zeigt Tribelhorn aber keinen, ein Grund mag im Ausstellungskonzept gelegen haben. Vor die Wahl gestellt, entschied sich Tribelhorn offenbar für die Nutzfahrzeuge. Der Kriegsausbruch sorgt für chaotische Zustände. Zunächst bleiben die Gäste weg, dann wird auch das Standpersonal für den Aktivdienst mobilisiert. Zeitweise denkt man ans Zusammenpacken. Und natürlich tauchen Fragen auf, wie sich das Geschäft im und mit dem Krieg entwickeln würde.

Erster Weltkrieg bereitet Sorgen

In einem Brief an Albert Meyer, Schlossgut Meienberg Rapperswil, am 23. Juli 1915 meint Tribelhorn, das erste Halbjahr 1914 sei als Folge der Umwandlung der Kommanditgesellschaft in eine AG und die Neuorganisation gehemmt worden. Er stecke in einer schwierigen Geschäftslage seit Kriegsausbruch und habe wenig zu erwarten, hoffe aber auf Behördenbestellungen und private Aufträge. Er könne jedoch «nichts machen, weil Krieg». Die Situation bewegt Tribelhorn dazu zu zweifeln, ob «die jahrelangen Anstrengungen doch zu Erfolg führen werden». Tatsächlich endet das erste volle Kriegsjahr 1915 kaum schlechter als das Vorjahr. Die Produktion bleibt mit rund zwei Dutzend Wagen etwa gleich. Die sinkenden Verkäufe für Personen-Automobile können durch die zunehmend geordneten Lastwagen wettgemacht werden.

Ein Gefährt ganz anderer Art erinnert sich die «Fabrik Elektrischer Fahrzeuge» in diesem zweiten Kriegsjahr: einen elektrischen Rollstuhl! Tribelhorn rechnet damit, diesen in grösseren Stückzahlen an Veteranenheime und -organisationen verkaufen zu können. So schreibt er zum Beispiel auch an die deutsche Kaiserin als Schirmherrin des Roten Kreuzes im



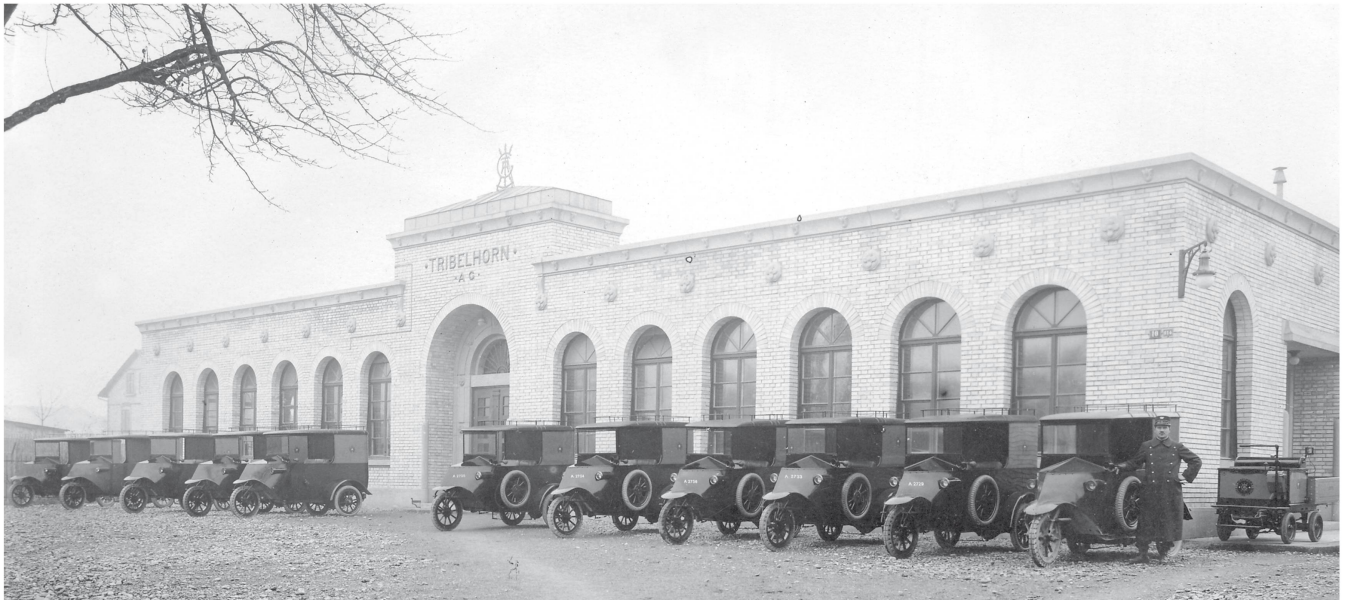
Deutschen Reich. Ein Rollstuhl geht nach Berlin, einer nach Wien und ein dritter nach London. Vier weitere bleiben in der Schweiz. Der Preis von 1500 Franken ist offenbar zu hoch.

Erfolg mit Nutzfahrzeugen

Während der Kriegsjahre finden sich viele der wichtigsten Schweizer Industriebetriebe auf Tribelhorns Kundenliste: Sulzer Winterthur, Maschinenfabrik Oerlikon, die BBC in Baden, Sandoz, die CIBA, viele Textilunternehmen, diverse Konsumvereine, der VOLG. Aber auch Stadtverwaltungen, die SBB und insbesondere die Post zählen zu den Kunden. Der Postdirektion von Zürich hatte der findige Unternehmer Tribelhorn bereits 1913 einen ersten Fourgon, Chassis 224 inklusive Ladestation, kostenlos zur Erprobung zur Verfügung gestellt.

Mit den stetig steigenden Fertigungszahlen scheint es, dass sich das elektrische Strassenfahrzeug in der

Der elektrische Rollstuhl erscheint 1915. Trotz Briefen an alle kriegführenden Nachbarländer bleiben die Bestellungen aus. Es entstehen nur sieben Exemplare.



Die neue Fabrik in Altstetten; Tribelhorn ist auf dem Höhepunkt seines Erfolgs.

Schweiz einen festen Platz erobert. In Städten wie Zürich oder Luzern, wo viele Hotels, zahlreiche Firmen, besonders im Lieferdienst tätige, die Stadtverwaltung und die Post oder SBB auf Tribelhorn-Wagen vertrauen, muss gegen Ende des Ersten Weltkriegs deren Summen ein vertrautes Geräusch, ihr typisches Aussehen ein alltägliches Bild geworden sein.

Umzug in die Stadt

Tribelhorns Erfolg bewegt ihn 1918 zu einem entscheidenden Schritt: Die Produktion in Feldbach soll aufgegeben und in Altstetten, in der Nähe der Motorwagenfabrik Arbenz, eine neue Fabrik gebaut werden. Arbenz ist mittlerweile grösster Aktionär der Tribelhorn AG geworden, und diese bezieht das Gros der Fahrzeugkomponenten bei seiner Fabrik in Albisrieden.

Für 114 397.80 Franken kauft Tribelhorn das entsprechende Grundstück von der Arbenz AG, hinzu kommen die Ausgaben für:

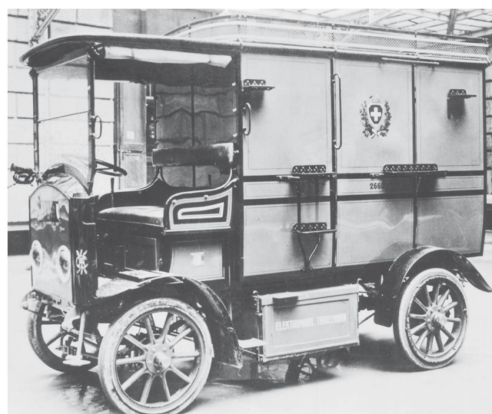
Erdarbeiten	50 926.95 Fr.
Neubau	320 177.90 Fr.
Heizung	30 348.50 Fr.
Maschinen	28 689.60 Fr.

Die Gesamtauslagen belaufen sich schliesslich auf eine Summe von 562 059.85 Franken. Ein stattliches Fabrikgebäude bietet neu Platz für annähernd 100 Arbeiter. Der Umzug ist der Höhepunkt in der Firmengeschichte der Tribelhorn AG. Mit einem Umsatz von 1 129 139.20 Fr. und über 44 Fahrzeuglieferungen hat das Unternehmen bei Kriegsende ein glänzendes Geschäftsjahr hinter sich.

Tribelhorn-Fahrzeuge mit Leitungstrom

Am 4. Januar 1912 hatte die erste Trolleybuslinie der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen. Sie führte von Fribourg nach Posieux, später bis nach Farvagny. Zur Anwendung gelangten Fahrzeuge, elektrische Ausrüstungen und Stromversorgung nach dem Patent «Mercédès Electrique Stoll» der Daimler Motorengesellschaft in der

Tribelhorn Postfourgon (Nr. 1 Chassis 224, 1914), der erste einer Vielzahl von elektrischen Fahrzeugen im Dienste der Post.





Schnee und Matsch im Winter und der Staub der Kiesstrasse im Sommer machten den Originalmotoren den Garaus. Tribelhorn liefert zuverlässigeren Ersatz.

Wiener Neustadt (Austro-Daimler). Ferdinand Porsche war hier nach dem Weggang von der Firma Lohner 1906 Entwicklungsleiter geworden. Damit ist es kein Zufall, dass auch an den drei Bussen und dem für Gütertransporte vorgesehenen Lastwagen Radnabenmotoren, wie sie Porsche erstmals konstruiert hatte, zu finden waren. Doch sie erwiesen sich als mangelhaft und waren den Belastungen durch Erschütterungen, Staub und Feuchtigkeit nicht gewachsen.

So ergibt sich für Johann Albert Tribelhorn eine Geschäftsperspektive – er kann die Fahrzeuge zwischen 1917 und 1920 mit je zwei Motoren eigener Bauart und einer Kraftübertragung mittels Kette ausrüsten. Tribelhorn's Motoren von je ca. 18–25 PS Leistung sind sowohl staub- als auch spritzwassergeschützt und sind nun – mitgefedert – am Chassis aufgehängt. Sie werden bis zur Umstellung des Betriebs auf Autobusse 1932 zuverlässig im Einsatz bleiben.

«Geleislose Bahn»

Die Abhängigkeit der Schweiz von ausländischen Energielieferungen, vor allem von Kohle, wird im Ersten Weltkrieg augenfällig. Der Treibstoffmangel führt ausgerechnet bei den Bauarbeiten für ein Elektrizitätskraftwerk zur Konstruktion der wohl aussergewöhnlichsten Tribelhorn-Fahrzeuge.

Um die ungehinderte Fortsetzung der Bauarbeiten für das Kraftwerk Mühleberg der Bernischen Kraftwerke BKW im Jahr 1918 zu sichern, hat deren Ingenieur L. Thormann eine ungewöhnliche Idee: Statt auf die Kapazitäten der Akkumulatoren zu vertrauen, soll eine Fahrleitung auf der rund 6.5 Kilometer langen Strecke erstellt werden, aus der die Motoren der Elektrolastwagen gespeist werden. Für die Stromzufuhr wird eine Installation nach dem Patent «Mercédès Electrique-Stoll» gewählt. Zur anfänglichen Verwunderung der ansässigen Bevölkerung säumen alsbald Masten

*Fotohalt der Geleiselo-
sen Bahn Gümmenen
- Mühleberg. Albert
Tribelhorn steht rechts
vor dem mit 500V
Gleichstrom betriebe-
nen Lastwagen an der
6.5 Kilometer langen
Strecke.*



die gesamte Strecke, und auf der Bau-
stelle Aumatt wird eigens eine Umfor-
merstation errichtet, die aus dem
Wechselstrom der vorbeiführenden
Leitung Hagneck-Kallnach-Spiez den
erforderlichen Gleichstrom liefert.

Das System lässt erkennen, warum
sich der Begriff «Trolley» für Elektri-
sche Omnibusse etabliert hat: Auf den
beiden Leitungen fährt ein kleiner Wa-
gen als Stromabnehmer, der «Trolley»,
der am entsprechenden Anschlusska-
bel hinterhergeführt wird. Tribelhorn
liefert Ende 1918 dazu zwei Lastwa-
gen mit 18 PS-Motoren der entspre-
chenden Betriebsspannung von 500
Volt. Zusammen mit einem reinen
Akku-Schlepper beläuft sich dieser
Auftrag auf die stolze Gesamtsumme

von 87 950 Franken. Diese Installation
bleibt bis zum 1. Oktober 1922 in Be-
trieb, nachdem die Anlage bereits am
29. April en Bloc in der Schweizer
Bauzeitung zum Kauf angeboten wor-
den war. Sie bleibt die einzige ihrer
Art in der Schweiz.

Mit «Trucks» und «Tanks» in die Nachkriegszeit

Tribelhorns guter Geschäftsgang setzt
sich 1919 fort. Mit fast 50 Fahrzeugen
erreicht er einen neuen Produktions-
rekord. Erstmals sind darunter zwei
völlig neue Fahrzeugkonzepte zu fin-
den: Die «Trucks» und die «Tanks». Ers-
tere sind nichts anderes als die bis
heute bekannten Industriekarren und
-schlepper, mit letzteren versucht Tri-

*Serienproduktion
für die Post, der
grösste Einzelauftrag
der Tribelhorn AG.*





Die Schweizerische Post ist während Jahrzehnten die wichtigste Betreiberin elektrischer Strassenfahrzeuge im Land.

belhorn, ein einfach zu bauendes und zu bedienendes Fahrzeug für den Kurzstreckenverkehr Privaten, Firmen und öffentlichen Institutionen anzubieten. Nach ersten Versuchen der Oberpostdirektion mit je einem Fahrzeug in Zürich und Genf, wo die Dreiräder ab Frühling 1919 im Zustelldienst und zur Briefkastenentleerung eingesetzt werden, erhält die Tribelhorn AG am 10. August 1920 ihren grössten je ausgeführten Auftrag: Auf nicht weniger als 274 008 Franken beläuft sich die Bestellung von 28 weiteren Post-Dreirädern, sechs davon werden mit einem Zweigang-Duplexgetriebe als Sonderversion geordert.

Auch an Privatkunden wird eine kleine Serie von elektrischen Dreiradwagen ausgeliefert, darunter sind mehrere Kundinnen. Der Wagen Nr. 405 etwa geht im September 1920 an ein Fräulein Kuster in Rheineck. Es sind dies für einen längeren Zeitraum die letzten Personen-Elektromobile aus der Schweiz.

1920 wird mit 68 Auslieferungen das Spitzenjahr der Tribelhorn AG. Nicht nur der Postauftrag für die 30 Dreiräder, auch die Fertigstellung von sieben grossen Post-Fourgons lassen die Entwicklung einer Kundenstruktur erkennen, die für die Zukunft des

Elektromobils in der Schweiz typisch sein wird.

Die Krise zeichnet sich ab

Tribelhorn erkennt in der Nachkriegszeit korrekt, dass er gegen das Benzinauto auf Dauer nicht würde bestehen können. Wie er an der GV vom 15. Dezember 1921 dem Verwaltungsrat gegenüber erklärt, sucht er sich deshalb in der Nachkriegszeit verstärkt Bereiche, in denen ihn das Benzinauto nicht konkurrenzieren kann, zum Beispiel direkt in der Fabrikhalle. Hierfür adaptiert er eine amerikanische Idee, die «Trucks» in Form des elektrischen Plattformwagens. Durch den Wandel hin zu deren industrieller Fertigung verspricht sich Tribelhorn ein kosteneffizienteres Arbeiten.

Statt wie bisher für jeden Kunden ein auf dessen Bedürfnisse zugeschnittenes Fahrzeug einzeln zu bauen, will er drei «Truck»-Grundtypen fertigen und diese erst dann für Spezialaufgaben adaptieren. Laut eigener Feststellung ist er jedoch kaum zwei Jahre später bereits bei fünf spezifischen Ausführungen angelangt und muss erkennen, dass ihm das Marktvolumen zur Aufnahme von standardisiert gefertigten Fahrzeugen in der Schweiz fehlt. Der Exportmarkt

fällt im Zuge der allgemeinen Wirtschaftskrise gleich gänzlich weg.

«Luxuswagen» als öffentliches Ärgernis

Die Schweiz galt in der Frühphase des Automobils als autofeindlich, allerdings mit regional sehr unterschiedlicher Ausprägung. So kann der Kanton Genf vor 1914 als das eigentliche Schweizerische Automobilzentrum angesehen werden. In Graubünden hingegen gilt bis 1925 ein allgemeines Fahrverbot für Motorwagen. Doch nicht nur regional, auch bezogen auf die Funktion der Motorfahrzeuge gibt es markante Wahrnehmungsunterschiede. Während der Personenwagen als elitär-aristokratisches Vergnügungsmittel Einzelner gesehen wird, baut der motorisierte Güterverkehr relativ rasch Vertrauen auf und erfährt Akzeptanz. Denn er ist für die Allgemeinheit nutzbringend und damit «demokratisch».

Dem privaten Benzinauto hingegen wird der Nutzwert weitgehend abgesprochen – entsprechend seiner anfänglich komplexen Natur und Defektanfälligkeit nicht ganz zu unrecht.

*Schlepper Typ «A»
von 1919 im
Versuch der SBB.*



Es sind besonders die Staubplage, das unverhoffte Auftauchen und die Unnahbarkeit seiner Insassen – im offenen Wagen tief verumumt und durch die Geschwindigkeit entrückt – die wenig Sympathien wecken, besonders auf dem Land. Das Fahren aus Vergnügen ist verpönt, normale Automobile werden mit Betonung auf dem Verschwenderischen als «Luxuswagen» bezeichnet: Sie sind ein öffentliches Ärgernis. Diesen Vorbehalten entgegenzutreten und bei der Bevölkerung Verständnis zu wecken, ist das Ziel der sich formierenden Automobilclubs – neben der Pflege gesellschaftlicher Ereignisse, des sportlichen Wettkampfs, der Entdeckerfreude und der Verfeinerung der Fahrkunst.

Unspektakuläre Elektroautos

Elektroautos hingegen verkörpern wenig Heroisches. Sie sind weder komplex zu bedienen noch schnell. Frauen können ebenso damit fahren – ein leider noch bis vor kurzem kolportiertes Klischee für «Einfachheit», vor allem in der Werbung. Selbst elektrische Nutzfahrzeuge werden von «Laien», nicht von Mechanikern gesteuert. Die Elektrofahrer sind dementsprechend auch nicht die Könige der Landstrassen. Im Gegenteil, zu meist trifft man die geräuscharmen, gemächlich dahinfahrenden Stromwagen in den Städten und Industrievororten. Es wundert wenig, dass die Elektrofahrer deshalb weitgehend unorganisiert sind. Viele Probleme der frühen Automobilisten treffen für diese gar nicht erst zu.

Gleichzeitig ist der Auftritt der Elektroautos nicht spektakulär, sondern dezent. Autofahren als Verkörperung eines Lebensgefühls, als Sport und gesellschaftliches Ereignis findet beim Elektromobil nicht statt. Statt dessen ist das Elektrofahrzeug zu Beginn des 20. Jahrhunderts vielfach tatsächlich

ein Transportmittel, dessen Fahrer und Fahrerinnen fahren «müssen». Das beste Beispiel hierzu ist der Ärzewagen. Dessen Fahrt wird als zweckdienlich angesehen und ist darum akzeptiert.

Altmodisch, langsam und teuer?

Mit der Anerkennung und zunehmenden Akzeptanz des motorisierten Strassenverkehrs nach 1918 treten die früheren Argumente, die für den Elektrowagen sprechen, zunehmend in den Hintergrund. Die Ressentiments gegenüber dem Benzinauto schlagen um in die kritische Betrachtung der «Elektros». In Frage gestellt werden nun plötzlich die Kosten, die Reichweite und das limitierte Tempo – alles Themen, die den Diskurs um das Elektroauto bis heute dominieren.

Die vier Tribelhorn-Krankenwagen der Stadt Zürich beispielsweise werden, nach einer kurzen Debatte über Unterhalts- und Betriebskosten sowie die damit erzielten Erlöse, 1922 durch Benziner ersetzt. Fortan gelten Elektrowagen als altmodisch, langsam und teuer. Und Kostenwahrheit ist kaum ein Thema. Einerseits erweisen sich die hohen Investitionskosten für die Anschaffung von Wagen, Ladestation und Batterien als Nachteil. Ande-

rerseits fällt der Vergleich der nackten Leistungsdaten stets zu Ungunsten des Elektromobils aus. Dies lässt dem elektrischen Strassenfahrzeug kaum mehr Chancen.

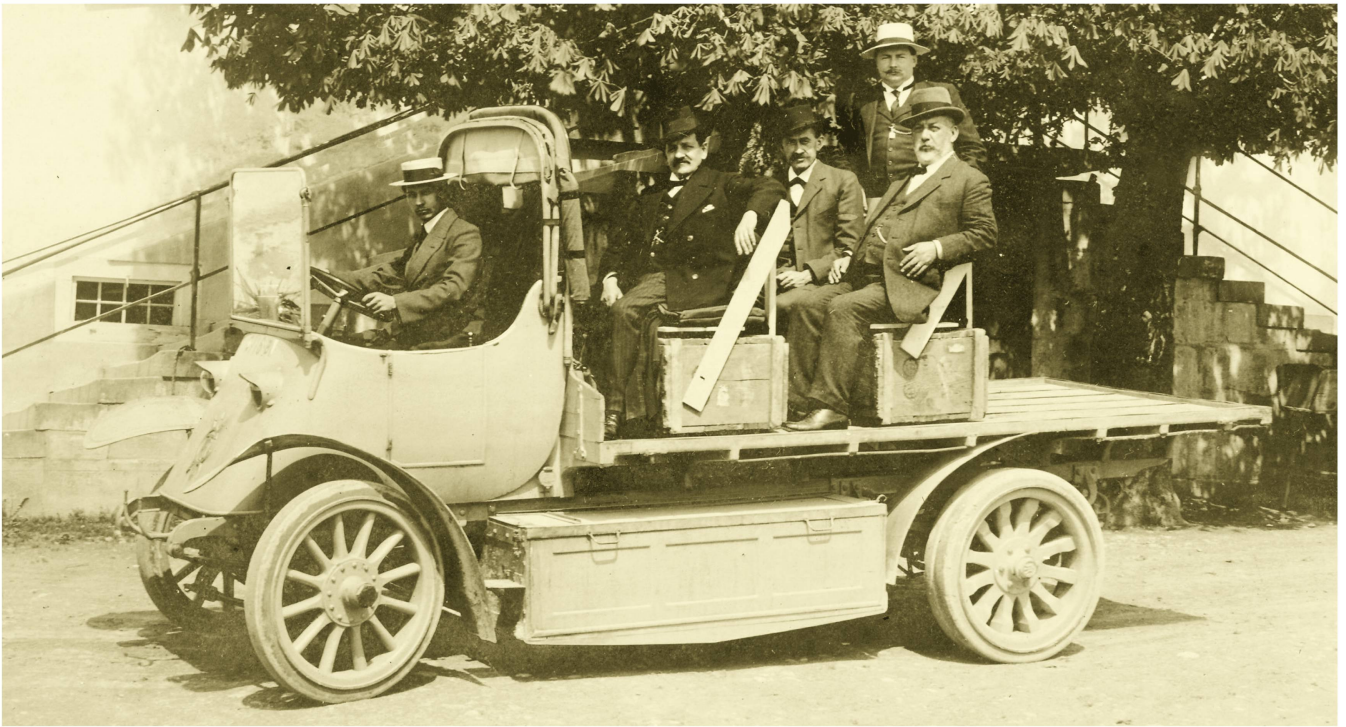
Allein auf weiter Flur

Elektroautos haben keine Lobby. Obwohl die Schweizer Energiewirtschaft ein Interesse am Absatz ihres elektrischen Stromes hat, ist sie doch weit davon entfernt, ernsthaft dem Elektrowagen unter die Arme zu greifen. Dabei könnte der stets im Überfluss verfügbare Nachtstrom ideal zum Laden verwendet werden. Doch die zu erwartende Zunahme des Stromverbrauchs ist zu gering. Ausserdem wird die Förderung des elektrischen Stroms als Energieträger lieber anderswo vorangetrieben, vor allem in den Haushalten, wo das elektrische Bügeln und Kochen mehr Verbrauchspotenzial versprechen.

Zudem ist Tribelhorn nach wie vor der einzige Anbieter dieser Sorte Auto. Und auch seine eigene Vertriebsstruktur hilft ihm wenig. Ohne ein Händlernetz ist es ihm nahezu unmöglich, Mitstreiter in eigener Sache zu gewinnen. Doch im Glauben, das Publikum wolle lieber direkt in der Fabrik bestellen, hat er versäumt, ein solches Ver-



Entgegen allen Trends stets ein treuer Kunde: Die SBB-Kreisdirektion II präsentiert 1927 ihren Elektro-Fuhrpark hinter der ehemaligen «Fröschenburg» in Luzern.



*Taten statt Worte:
Tribelhorn – auf der
mittleren «Sitzbank» –
führt die Leistungs-
fähigkeit seiner
Wagen persönlich
vor. Immer häufiger
aber engagiert er
sich vergebens.*

triebsnetz aufzubauen. Nach dem Ersten Weltkrieg ist es nun nicht mehr möglich, dies nachzuholen.

Elektro im Abseits

Das sich formierende Automobilgewerbe beschäftigt sich mittlerweile ausschliesslich mit Benzinautomobilen. Das E-Auto ist nach 1918 nicht nur uninteressant, es verkörpert geradezu die Antithese dessen, was als fortschrittlich und modern angesehen wird. Wer elektrisch unterwegs ist, steht im Abseits des gesellschaftlichen Geschehens.

Das elektrische Auto wird bestenfalls noch als Arbeitstier akzeptiert und besetzt nur noch einige ihm zugewiesene Nischen im Kurzstreckenverkehr und bei den Regiebetrieben wie PTT oder SBB. Allgemeine Aufmerksamkeit erregt es kaum mehr, das Gros der Publizität erzeugt Tribelhorn mit eigenen PR-Aktivitäten, doch auch diese zeigen weitaus weniger Resultate als noch in den Kriegsjahren.

Das Ende der Tribelhorn AG

Am 15. Dezember 1921 lädt Johann Albert Tribelhorn in der Fabrik zur Or-

dentlichen Generalversammlung ein. Die Zeiten stehen schlecht, Tribelhorn hat im Vorfeld den Verwaltungsrat darauf hingewiesen, dass das Jahr 1921 desaströs begonnen habe. So hat er diverse Wagen auf Lager, die mangels Beschäftigung auf Vorrat gebaut wurden. In der Fabrik hat sich die Anzahl der Arbeiter im Vergleich zu 1918, unmittelbar nach dem Umzug nach Altstetten, mehr als halbiert.

Wie Protokolle der Arbeiterkommissionssitzungen zeigen, versucht Tribelhorn in dieser Situation weitgehend, harte Beschlüsse des Verwaltungsrates abzufedern oder dafür zumindest Verständnis zu generieren. Aber offene Rechnungen von Zulieferern, ein gewichtiger Faktor bei Tribelhorns geringer Fertigungstiefe, blockieren selbst die Arbeiten für die spärlichen Neubestellungen. Und die nun überdimensionierte Infrastruktur belastet die Firma zusätzlich. Grossaufträge wie die Bestellung von 30 Dreirädern für die Postbetriebe von 1920 sind keine mehr eingegangen. Und gegen das elektrische Automobil sprechen im Zuge des Sparwillens der öffentlichen Stellen dessen hohe Inves-

tionskosten gegenüber einer Alternative mit Benzinantrieb.

Schulden und Entlassungen

An der GV sind 14 Aktionäre mit insgesamt 1874 Stimmen zugegen. Die Fakten sprechen für sich: Das Aktienkapital beträgt 1000000 Franken, hinzu kommen Hypotheken in der Höhe von 900000 Franken; noch Mitte 1921 hatte die Tribelhorn AG eine zweite Hypothek über 400000 Franken von Arbenz erhalten. Den Banken schuldet die Firma 419158.52 Franken, bei den Kreditoren steht die Fabrik in Altstetten mit 268187.17 Franken in der Kreide. Die Arbeiterzahl beträgt zu Jahresende zwar nur noch ein Drittel des ursprünglichen Bestandes – bereits im Dezember 1920 waren statt rund 100 nur noch 75 Mann am Arbeiten. Doch können aufgrund des laufenden Auftrages der Post nicht rasch genug die notwendigen Entlassungen ausgesprochen werden, auch wenn man die Krise bereits vor Augen hat. Zudem fällt der Auftrag der Post kleiner als erwartet aus. Im Februar 1921 werden dann 30 % der verbliebenen Arbeiter (im Stundenlohn) und 50 % der Angestellten (im Fixlohn) entlassen. Während fünf Monaten verläuft das Geschäftsjahr 1921 ohne jeglichen Bestellungseingang, auch das Auslandsgeschäft ist inexistent. Nach Bereinigung der Materialwerte (Lagerwaren) beträgt der erwirtschaftete Verlust 871 754.70 Franken.

Die Stimmenmehrheit der Aktionäre verweigert dem Vorstand die Décharge, auch Albert Tribelhorn lehnt sie ab. Grund dafür ist die zweite Hypothek von Arbenz. Es wird Gläubigerbegünstigung vermutet, denn es ist bekannt, dass auch der Nutzfahrzeughersteller im benachbarten Albisrieden in Schwierigkeiten steckt. Offenbar versuchte die Firma mit der Trans-

aktion Geld ins (vermeintlich) Trockene zu bringen. Verwaltungsratspräsident Gottfried Arbenz sowie Eugen Arbenz treten zurück, ebenso Prokurist Leuthold. Über die Motorwagenfabrik Arbenz wird am 16. Dezember 1921, einen Tag nach der Generalversammlung der Tribelhorn AG, der Konkurs eröffnet.

Kurz vor dem Konkurs

Auch die Tribelhorn AG ist von der Pleite nicht mehr weit entfernt. Albert Tribelhorn droht ein veritabler Scherbenhaufen. Verzweifelt wendet er sich bis Mitte Dezember 1921 an seine Gläubiger, Partner und Mitstreiter und meldet Übernahmegespräche mit folgenden Firmen und Personen:

- Konsul Pfenniger, Industrieller in Mühlhausen. Besprochen wird eine Verlegung der Firma ins Elsass oder Eröffnung einer Filiale.
- William Cruchon, mit ihm wird die Gründung einer britischen Verkaufsgesellschaft oder eines Zweigwerks in Frankreich diskutiert.
- A. Hürlimann, Brauerei Zürich
- Walter Ritter, Beteiligung
- August Meili, Beteiligung
- Dr. Oskar Schmidt, AFO Oerlikon
- Fritz Meyer, Basel, Edison Konzern
- BERNA AG, Olten
- weitere Grossfirmen
- Banken und Aktionäre

Doch die Krisengespräche bringen keine Lösung. Denn die Gesprächspartner stecken entweder selber in Schwierigkeiten oder es fehlt das Vertrauen in das elektrische Automobil generell. Die Rettung erfolgt schliesslich in letzter Minute: Die Akkumulatorenfabrik Oerlikon, einer der wichtigsten Kreditoren, erklärt sich bereit, die Geschäfte und Verpflichtungen der Tribelhorn AG zu übernehmen.