

**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:** Rettung aus Oerlikon : die EFAG startet  
**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>**

# Rettung aus Oerlikon: Die EFAG startet

*«Fräulein Tribelhorn»  
hilft bis zu ihrer  
Heirat mit Max Eugen  
Fehr 1930 im Betrieb  
des Vaters.*

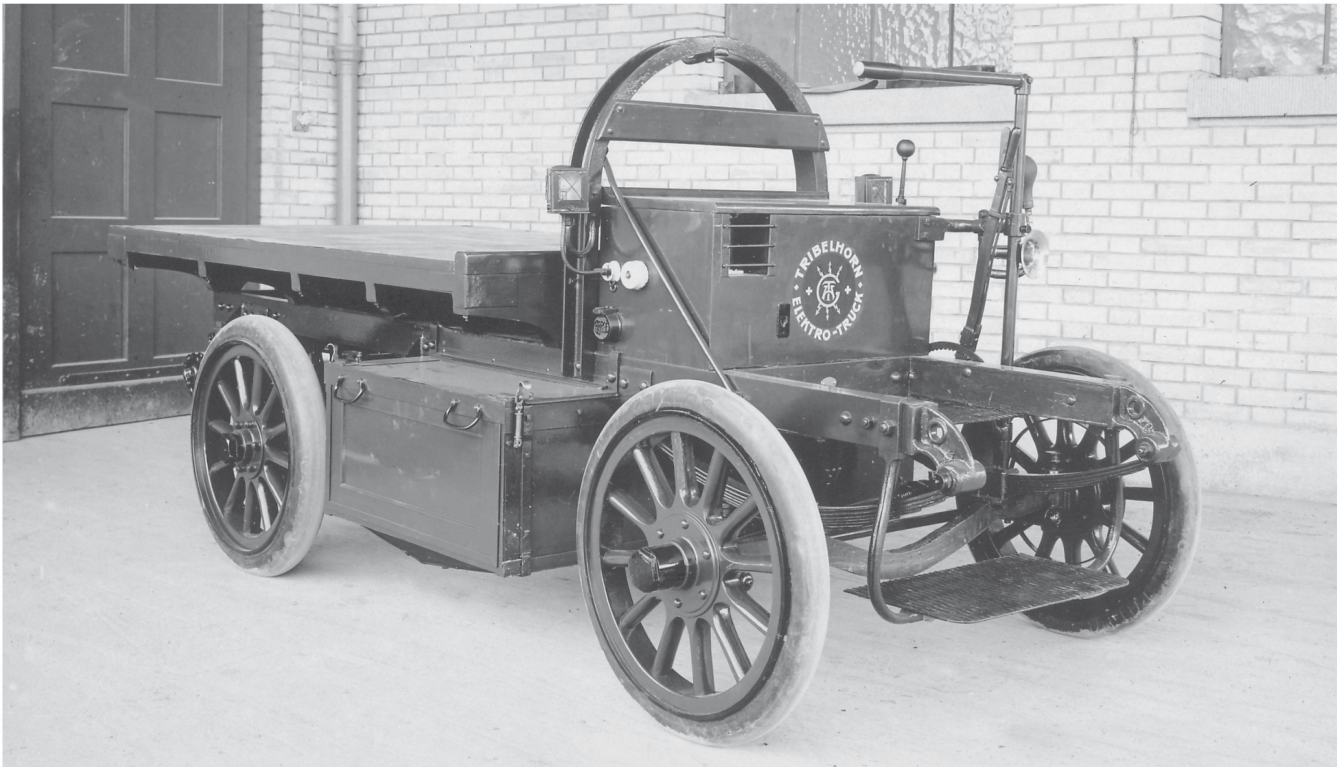
Am 6. April 1922 erfolgt die Streichung der Tribelhorn AG aus der eidgenössischen Fabrikliste, nach der Einstellung der Arbeiten. Zur Jahresmitte 1922 wird das Geschäft mit der Akkumulatorenfabrik abgeschlossen und die Tribelhorn AG kann im folgenden Frühling 1923 als liquidiert aus dem Handelsregister gelöscht werden, ohne Konkurs. Die Nachfolgerin heisst schlicht «Elektrische Fahrzeuge AG EFAG». Schnell ist klar, dass die Räumlichkeiten der ehemaligen Tribelhorn AG viel zu gross dimensioniert sind. Mit einem bescheidenen Werkstatt-Raum bei der Auto Franz AG an der Badenerstrasse 313 in Zürich wird diesem Umstand abgeholfen. Am 12. August 1922 ist das neue Domizil bezogen. Es müssen 45 Ladungen zu je fünf Tonnen Material transportiert werden. Die Umzugskosten werden mit 1757 Franken beziffert. Einiges Material wird auf Tribelhorns persönlichen Wunsch hin direkt bei der Akkumulatorenfabrik Oerlikon eingelagert.



Bereits am 24. Juli 1922 ist der erste Zahltag der EFAG; neun Gehälter zu insgesamt 1553.80 Franken werden ausbezahlt, allerdings gibt es nur fünf Festanstellungen: Albert Tribelhorn als Direktor, Konstrukteur und Verkäufer, seine Tochter Kitty, das «Fräulein Tribelhorn», als Sekretärin. Hinzu kommen als Werkstattchef der lang-

*Früher EFAG-Lieferwagen um 1923.  
Die Wagen werden  
in der Anfangszeit  
von Mitarbeitern der  
Auto Franz montiert  
und repariert.*





jährige Tribelhorn-Mitarbeiter und ehemalige Chefmonteur Ernst Soland sowie zwei Lehrlinge. Die Mechaniker arbeiten im Stundenlohn und stammen von der Auto Franz AG, von wo sie nach Bedarf hinzugezogen werden können. Ebenso werden Reparaturen und Fahrzeugmontagen durch die Auto Franz AG ausgeführt.

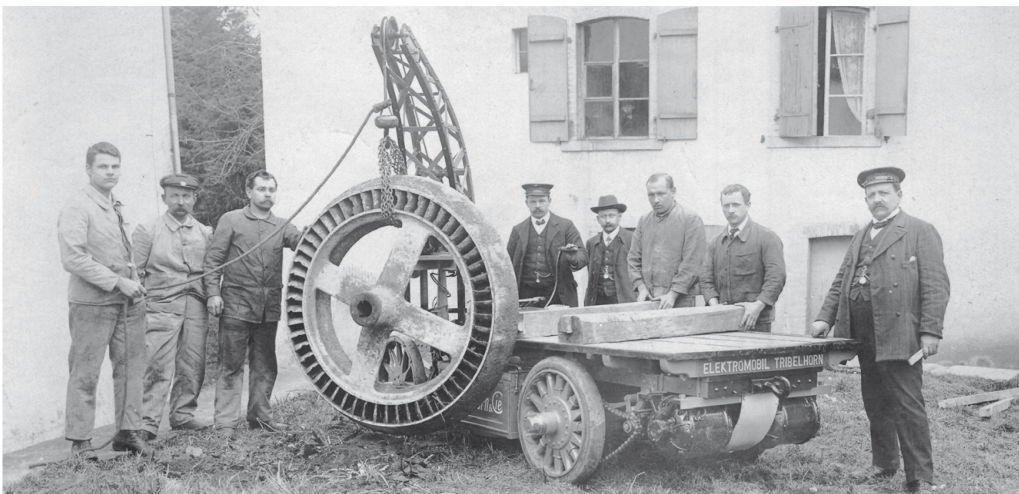
### **Ehrbar, aber immer noch krisengeschüttelt**

Tribelhorn sieht sich zwar in seiner Ehre gerettet: In einem Dankeschreiben an Julius Weber, der ihm eine Stelle angeboten hatte, nennt er sich

glücklich durch den Umstand, dass der (unehrenhafte) Konkurs abgewendet werden konnte. Doch die Situation ist trotzdem höchst schwierig. Tribelhorn errechnet in einem Brief an den EFAG-Verwaltungsrat im Dezember 1922, dass bei einem Aktienkapital von 150 000 Franken pro Monat mindestens 4 000 Franken Umsatz mit Ersatzteilen, 1 750 Franken mit Reparaturen und 9 500 Franken mit Verkäufen erzielt werden müssten.

In der Realität jedoch kann er lediglich bei den Ersatzteilen gute Zahlen vermelden. Die Reparaturen sind unbefriedigend, der Verkauf geht nur

*«Truck» Typ B von 1918; der Wagen ist erhalten geblieben und befindet sich im Besitz der Firma Huber & Suhner.*



*1923 ausrangiert – auch der 1908 stolz präsentierte werkeigene Kranwagen wird mit der Tribelhorn AG liquidiert.*

*Visionäre Idee Tribelhorn's, ein Erfolg für die EFAG: Der Industriekarren, hier ein «Truck» in der ehemaligen Tribelhorn-Fabrik in Altstetten, setzt sich im Verlauf der 1920er-Jahre in der Schweiz durch.*



sehr schleppend voran. Tribelhorn beklagt den Umstand, dass keine Einheitstypen angeboten werden könnten und somit keine rationelle Fertigung möglich sei. Grossfahrzeuge seien überhaupt nicht zu verkaufen, während den Kleinfahrzeugen die geringe Reichweite im Weg stehe. Als Dienstwagen für Handelsreisende wären diese ansonsten eine willkommene Alternative zur teuren Eisenbahn.

Bei der EFAG sind noch im Mai 1923 folgende Fahrzeuge aus dem «Nachlass» der Tribelhorn AG auf Lager:

- fünf Lastwagen 1 Tonne
- vier Lastwagen 2.5 Tonnen
- ein Lastwagen 3–4 Tonnen
- zwei Lastwagen 4–5 Tonnen

Zudem stehen diverse Occasionen zur Disposition: drei Schlepper, ein weiterer mit Seilwinde, ein kleiner Kranwagen – vermutlich von der alten Fabrik – zwei Dreiräder «Tank», einer davon wohl der ehemalige Firmenwagen, ein Phaeton und diverse Ladestationen.

### **Auf kleiner Flamme**

Die Zukunft, so hat Tribelhorn richtig erkannt, würde den elektrischen Industriefahrzeugen gehören. Allerdings war es der Tribelhorn AG nicht mehr vergönnt, ihr neues Produkt in

grösseren Zahlen abzusetzen; knapp 20 «Trucks» der Serie A sind verzeichnet – einer davon richtungsweisend für die SBB. Hinzu kommen zwei grössere «B»-Wagen, einer ist bei der Firma Huber & Suhner bis heute erhalten geblieben.

Angesichts des bescheidenen Neuanfangs mit der EFAG an der Badenerstrasse 313 ist es wenig verwunderlich, dass nicht nur die bestehenden Tribelhorn-Typen weitergebaut, sondern auch das entsprechende Prospektmaterial 1:1 übernommen wird. Auch die EFAG wirbt mit den Tribelhorn-«Trucks», auf den abgebildeten Fahrzeugen prangt weiterhin das Logo der alten Firma.

Ebenso werden weitere Dreiräder ausgeliefert, sowohl an die Post wie auch an Private und Firmen; die Stückzahlen sind allerdings nicht präzise zu eruieren. Tribelhorn's akribisch geführte «Chassis- und Motorkontrolle», worin er Kunden, Wagentyp, Wagen- und Motornummer sowie technische Details aufführt, wird nur noch sporadisch ergänzt, doch immerhin weiter genutzt. Selbst die Wagennummern werden aufgelistet.

Offenbar braucht das kleine Unternehmen Zeit, um sich neu zu konsolidieren und wieder geregelte Abläufe zu etablieren.

Am 31. Oktober 1923 lässt Tribelhorn den Verwaltungsrat anfragen, ob er überhaupt noch Aufträge annehmen sollte, da es ihm an Betriebsmitteln fehle. Die EFAG beschäftigt noch drei feste Mitarbeiter. Immerhin, diese erzielen – mit Hilfe der von der Auto Franz «zugemieteten» Monteure – bis Jahresende 197000 Franken Umsatz. Doch es werden nur gerade einmal neun Fahrzeuge abgeliefert.

Die gesamten Finanzen der EFAG liegen in der Verantwortung der Akkumulatorenfabrik Oerlikon. Jede Transaktion wird hier abgewickelt. Von der Badenerstrasse 313 treffen, insbesondere für die 14-täglichen Zahltage, jeweils die entsprechenden Anfragen zur Auszahlung ein. Die EFAG ist als solche defizitär, aber sie generiert mit jedem abgelieferten Fahrzeug für die AFO neue Kunden. Sowohl bei der Erstausrüstung mit Akkumulatoren, bei Serviceverträgen zur Batteriewartung, als auch bei einem allfälligen Ersatz kommt die Akkumulatorenfabrik auf ihre Kosten. Nur so lässt sich der einseitige Geldfluss von Oerlikon an die Badenerstrasse erklären.

### **Es geht wieder aufwärts**

Erst ab Mai 1924 darf Johann Albert Tribelhorn den Mitarbeiterbestand

wieder sukzessive ausbauen. Ab dem 30. Mai 1924 arbeiten nunmehr wieder ausschliesslich Arbeiter der EFAG an den entsprechenden Fahrzeugen. «Der Verkehr mit der Franz AG durch unsere Arbeiterschaft wird aufgehoben». Die Belegschaft steigt auf acht Personen im Mai und beträgt im Dezember 1924 bereits 14 Mitarbeiter. Ab dem 15. Dezember 1924 unterliegt die EFAG dann auch wieder dem Fabrikgesetz.

Damit einher gehen jedoch prekäre Platzverhältnisse, eine «Höhlsituation», wie Sohn Leon Tribelhorn später dazu bemerken wird, denn Mitte 1925 steigt der Mitarbeiterstab weiter, auf 25. Die EFAG stösst an ihre räumlichen Grenzen, obwohl kaum etwas selbst produziert wird. Die meisten Komponenten stammen von Zulieferern, nur die Montage erfolgt vor Ort. Wenig ist über die erste Phase der EFAG an der Badenerstrasse erhalten geblieben, es gibt kaum Fotos und nur wenige Aufzeichnungen. Selbst Dokumente und Briefmappen werden schlicht überdruckt oder unter der alten Aufschrift «Tribelhorn AG – Altstetten» weiterverwendet. Der Bezug zur alten Firma ist gewollt, denn nach wie vor ist Johann Albert Tribelhorn die treibende Kraft.



*Ein durch die EFAG verbessertes Tribelhorn-Dreiradchassis für die Post, fotografiert an der Badenerstrasse 313 in Zürich.*



*Albert Tribelhorn's letzte Kundin: Die Brauerei Hürlimann vertraut jahrzehntelang dem elektrischen Lastwagen.*

### **Der Patron wird viel zu früh abberufen**

Doch am Mittwoch, 4. November 1925, stirbt Tribelhorn, erst 57-jährig, überraschend. War es der Stress oder eine angeschlagene Gesundheit durch seine Versuche mit giftigen Substanzen? Stirbt doch Henri Owen Tudor, der Erfinder des uns noch heute geläufigen Blei-Plattenakkumulators, 1928 an einer chronischen Bleivergiftung. Die EFAG gewährt, laut Anschlag am Schwarzen Brett, den folgenden Montag, 9. November, als freien Tag. So kann die Belegschaft der Beerdigung ihres Patrons beiwohnen. Am selben Tag trifft die Bestellung der Brauerei Hürlimann für zwei neue Lastwagen ein – das letzte Geschäft, das der Pionier des elektrischen Automobils in der Schweiz initiiert hat.

### **Das Verdienst Tribelhorn's**

Mit dem Tod von Johann Albert Tribelhorn geht der Schweiz einer der überzeugtesten Verfechter des elektrischen Automobils verloren. Mit Strom

als seine favorisierte Energieform zunächst schlicht der Logik seines beruflichen Werdegangs folgend, zeigt Tribelhorn angesichts der stetig wachsenden Konkurrenz der Benzinwagen die wirklichen Vorteile des elektrischen Antriebs auf und stellt diese wie kaum ein Zweiter unter Beweis. Nicht mit sportlichen Höchstleistungen will er überzeugen, sondern anhand praktischer Anwendungen und im Bestreben, wirklichen Kundenbedürfnissen gerecht zu werden und so einfach und kostengünstig wie möglich die Fahrt von A nach B zu ermöglichen. Daraus resultiert ein Eindruck von Bescheidenheit, der Tribelhorn's Stellenwert nicht widerspiegelt: In der Fülle ihrer genialen Einfachheit strahlen die technischen Lösungen Tribelhorn's weit heller und vor allem länger, als dies das Gros der zeitgenössischen, stets den aktuellen Moden folgenden Innovationen bei den Benzinwagen es je vermochten.

Umso höher ist an Tribelhorn's Leistung zu bewerten, dass seine persön-

liche Überzeugung nicht in ein blindes Festhalten an einer verlorenen Sache mündet, sondern dass er sich immer wieder den Herausforderungen eines sich wandelnden Umfelds stellt: Die Suche nach Einsatzgebieten, wohin das Benzinauto dem Elektromobil nicht folgen kann, macht Johann Albert Tribelhorn nicht nur zum

Schweizer Pionier für elektrische Automobile, er ist auch der erste Hersteller elektrischer Industriekarren und damit Begründer einer ganzen Fahrzeuggattung in der Schweiz. Noch Jahrzehnte später werden die Nachfolgegesellschaften Tribelhorns von dessen reichem Schaffen profitieren können.



*Tribelhorn mit einem Kettenwagen für das Strasseninspektorat Zürich. Er beliefert nebst zahlreichen Industriebetrieben vor allem die öffentlichen Dienste.*