

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: Hans Weiss und die NEFAG : Neuanfang und Eigenständigkeit
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: 26.04.2026

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

Hans Weiss und die NEFAG: Neuanfang und Eigenständigkeit

*Mit Leib und Seele
ein Promoter des
elektrischen Fahr-
zeuges: Hans Weiss
(1899-1972).*



Mitte der 1930er-Jahre haben sich die Kräfteverhältnisse im relativ kleinen Schweizer Markt für elektrische Fahrzeuge verschoben. Mit der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen SIG und Leon Tribelhorn's neuer Wirkungsstätte, der Firma Oehler in Aarau, sind der EFAG zwei mächtige Konkurrenten erwachsen. Die Akkumulatorenfabrik Oerlikon als Besitzerin der EFAG beliefert beide Unternehmen, entweder direkt für deren Elektrofahrzeuge oder aber für andere Anwendungen.

Dieser Umstand gibt insbesondere in Aarau Anlass zu Kritik. Einerseits werden die Geschäftsbeziehungen dadurch belastet, dass der Akkumulatorenfabrik Oerlikon Preistreiberei vorgeworfen wird: Die hohen Akkupreise verhinderten den Verkauf von Elektrowagen, heisst es. Gleichzeitig stören sich die beiden Grosskunden an dem

Umstand, dass sie von ihrem Lieferanten über die EFAG direkt konkurrenziert werden. Der Akkumulatorenfabrik Oerlikon wird deshalb nahegelegt, sich vom Elektrofahrzeugbau zu trennen, wenn sie als Lieferant im Geschäft bleiben wolle.

Eine elegante Lösung

In der Folge findet sich eine äusserst elegante Lösung: Direktor Hans Weiss, der geschickte Verkäufer, versierte Techniker und Konstrukteur mit hervorragendem Sinn für das Geschäft, kauft im Herbst 1937 die EFAG für 45 000 Franken. Diese Summe errechnet sich aus 28 000 Franken für Waren, 16 000 Franken für den relativ neuen Maschinenpark und 1 000 Franken für Büro-Möbilien. Als Betriebskapital verkauft Weiss seine Obligationen der Basellandschaftlichen Hypothekenbank und lässt 5 000 Franken auf das Postcheckkonto der Firma überweisen, womit diese über 50 000 Franken Kapital verfügt. Am 8. September 1937 wird am bestehenden Firmensitz die «Neue Elektrische Fahrzeuge AG – NEFAG» eingetragen. Ein Doppelbrief der Akkumulatorenfabrik und der NEFAG macht die Kunden am 30. September 1937 auf die veränderten Besitzverhältnisse aufmerksam. Die Halle an der Gubelhangstrasse 6 wird fortan im Mietverhältnis weiter genutzt.

Das erste Geschäftsjahr der NEFAG endet zwar mit einem Verlust von 5 903.08 Franken, doch noch vor Jahresende sind bereits drei Fahrzeuge



Innenansicht der NEFAG-Produktionshalle mit zwei fertigen Lastwagen für die Brauerei Hürlimann, 1939.

unter dem neuen Namen fertiggestellt. Allerdings werden daran aus Sparsamkeit noch alte Schilder angebracht. Weiss schreibt seinem Bruder zu Weihnachten 1937, dass er ihm «aus verständlichen Gründen» kein Weihnachtsgeschenk machen könne. Sich selber gönne er jedoch eine Rechenmaschine, führt er schalkhaft an.

Lohnende Investition

Diese Investition wird sich lohnen: Schon 1938 kann Weiss auf seiner neuen Rechenmaschine einen Gewinn von 1 042.97 Franken aufaddieren – fortan wird die NEFAG in der Gewinnzone bleiben.

Hans Weiss ist Unternehmer mit Leib und Seele. Er lebt vor seiner Heirat sehr bescheiden in Untermiete an der Regensbergstrasse 123 und ist privat damit bestens «versorgt», wie seine Familie berichtet. «Mit der Firma verheiratet», kommentierte dies der Schwiegersohn von Hans Weiss' Bruder, Dr. Karl Friedrich, gegenüber dem Autor.

An der Landesausstellung 1939 zeigt die NEFAG einen der neuen Elektro-Lastwagen der Brauerei Hürlimann, einem der langjährigsten Kun-

den der Firma. Hans Weiss hält hier einen Vortrag über die Vorteile des elektrischen Fahrzeuges. Es ist kein Zufall, dass einmal mehr der Antrieb mittels einheimischer Energie Aufmerksamkeit findet. Denn der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im September 1939 verhilft dem Elektroauto erneut zu besonderem Auftrieb.

Die Geschichte wiederholt sich

Es ist wiederum die Kombination verschiedener Ursachen, die zwischen 1939 und 1945 zu einer Hochblüte der elektrischen Fahrzeuge führt: Der Personalmangel durch die Mobilmachung erfordert den Einsatz effizienterer Mittel in der Industrie, der Treibstoffmangel drängt zur Umstellung auf alternative Antriebsformen und die Requirierung vieler Nutzfahrzeuge empfiehlt den Ersatz mit einem für die Armee uninteressanten Wagen. Allerdings unterstehen auch die Elektrofahrzeuge den Fahrbeschränkungen, welche vom Bund ab 1941 erlassen werden.

Für die NEFAG eröffnen sich ungeahnte Möglichkeiten. Sind es 1939 erst neun Fahrzeuge, so schnell ihre Zahl im folgenden Jahr auf 31 Stück. Rund 50 Mitarbeiter wird Hans Weiss in den

Einer der Hürlimann-Wagen an der Landi 1939 als Botschafter für Schweizer Bier.

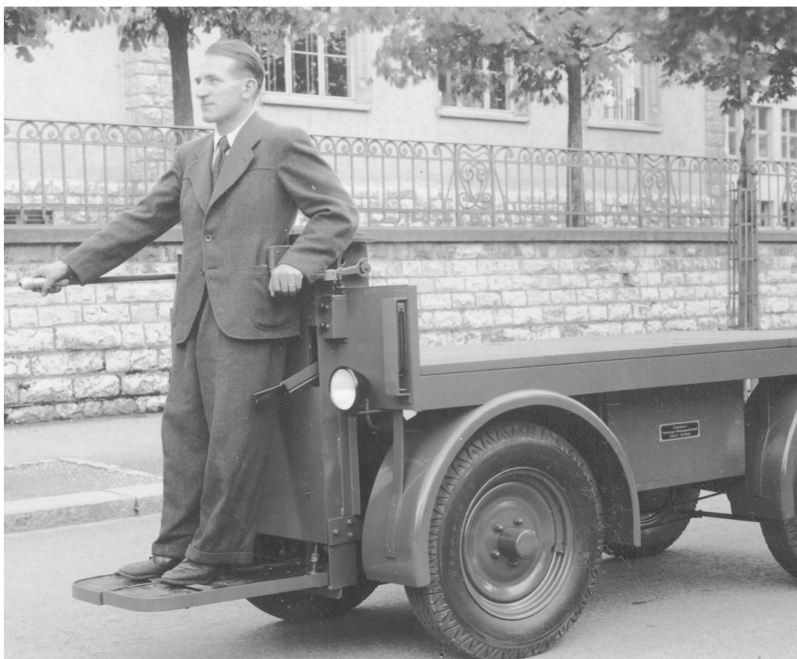


Kriegsjahren beschäftigen. Den Umsatz kann er dabei markant steigern, von 138 495.05 Franken im Jahr 1938 auf 503 049.05 Franken im Spitzenjahr 1941. Während des ganzen Krieges erzielt die NEFAG jedes Jahr einen Mindestumsatz von über 300 000 Franken.

Bau von Lieferwagen

Nebst der Fabrikation von Industriefahrzeugen beginnen die Strassenfahrzeuge wieder eine wichtigere Rolle zu spielen. Es werden vorwiegend kleinere Lieferwagen konstruiert, die «Führersitzwagen». Für die Landis & Gyr beispielsweise baut die NEFAG eine hochmoderne Ausführung als Doppelkabine mit Brücke.

Die auffallend grossen Räder des Plattformwagens von 1941 beantworten weniger eine Frage des Nutzens als vielmehr der Verfügbarkeit.



Diese Aufbauform wird erst rund zehn Jahre später in Form des VW Transporters allgemein gültig werden. Ein schwieriges Thema sind während der Kriegsdauer die Reifen. Deren Mangel trifft das elektrische Automobil in besonderer Weise, da sein im Vergleich zum Benziner viel höheres Eigengewicht die Pneu arg in Anspruch nimmt. Oft genug wird deshalb der ganze Wagen um die Reifen herum konstruiert.

Vereinzelt vorgenommene Umbauten von Benzin-Personenwagen belegen die Not ebenso: Der Peugeot 301-Lieferwagen der Brann AG, einem Warenhaus in Zürich, wiegt mit Batterien leer über 2.5 Tonnen, rund 1000 kg mehr als das zulässige Gesamtgewicht des entsprechenden Serienwagens mit Benzinmotor. Hinzu kommt die eher bescheidene Nutzlast von 400 kg. Der Wagen wird von 1941 bis 1944 eingesetzt und danach abgebrochen, weil dessen Reifen dringend für ein anderes Fahrzeug benötigt werden.

Der ebenfalls umgebaute amerikanische Graham für den Direktor der EPA fährt mit seinen gut 3.2 Tonnen Leergewicht auf extra hart gepumpten Firestone-Reifen. Deren Hersteller erlaubt bei einer Belastung von gegen 1000 kg pro Pneu nicht mehr als 50 km/h Fahrgeschwindigkeit.



Rolls-Royce in der Elektroversion

Den wohl augenfälligsten Umbau erhält, ebenfalls 1941, ein Transporter des bekannten Hotels Baur au Lac in Zürich. Verständlich, dass ein rauchender Holzvergaser keine Alternative für das fehlende Benzin darstellt, wenn es gilt, standesgemässen Transport für die noblen Gäste zu gewährleisten. So wird der hauseigene Rolls-Royce Phantom bei der NEFAG kurzerhand seines seidenweich laufenden Benzinmotors beraubt und dieser durch einen mindestens so geräuscharmen 7 PS-Elektromotor von 80 Volt und 65 Ampère ersetzt. Der gesamte Antriebsstrang bleibt ansonsten erhalten, inklusive 4-Gang-Schaltgetriebe. Die Umbaukosten betragen 13280 Franken samt Batterie von 40 Zellen. Der Wagen wird am 13. November 1941 zugelassen.

Ebenfalls umgebaut werden ein Ford-Zweitürer der frühen 1930er-Jahre, ein Chrysler-Coupé und zwei Essex, einer davon zum Eigengebrauch der NEFAG. Besitzer Hans Weiss fuhr vor dem Krieg Fiat, dann Steyr – als normale Benziner.

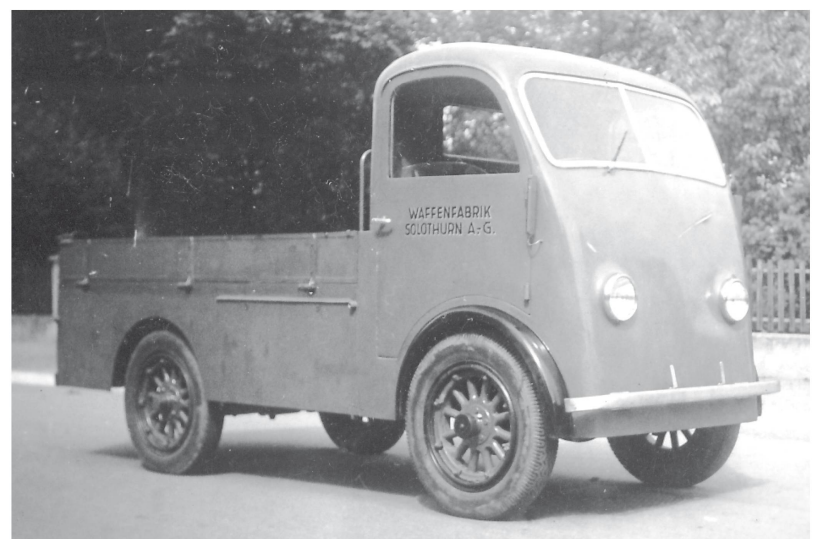
Wiederverwertung als Prinzip

Doch die NEFAG baut nicht nur bestehende Autos um, alte Chassis werden ebenso «wiederverwertet». Der ansonsten sehr modern gestaltete Lieferwagen der Waffenfabrik Solothurn rollt beispielsweise auf auffälligen Holzrädern mit entsprechenden Hochdruckreifen aus den frühen 1920er-Jahren.

Der bereits erwähnte Lieferwagen mit Doppelkabine für Landis & Gyr wiederum baut auf einem alten Minerva-Chassis auf. Die Vorderachse stammt von Chevrolet, während das Getriebe ebenfalls amerikanischer

Ein Schwergewicht mit 10 PS: Der «Graham» von 1936 wiegt nach dem Umbau 1941 3.2 Tonnen. Die Akkus verstecken sich unter der «Motorhaube» und im vergrösserten Kofferraum.

Neubau auf einem (ur)alten PW-Chassis: der Lieferwagen der Waffenfabrik Solothurn von 1943.



Aus dem Fotoalbum der NEFAG: PTT-Dreiradschlepper Typ T 5040 pE und Vierradschlepper mit Berggetriebe TR 5047 E. In Gebrauch von 1972-1975. Das «E» steht für die neue, elektronische Impulssteuerung.



Herkunft ist, von Warner Brothers. Die Carrosserie liefert die Firma Brunner in Zürich.

Die NEFAG bleibt ebenfalls den Schienenfahrzeugen treu, für verschiedene Réduit-Bauten kann Weiss entsprechende Stollen- und Feldbahnlokomotiven liefern. Einen besonderen Erfolg feiert das Unternehmen 1943 mit der Ablieferung von sechs Schienentraktoren an die SBB Kreisdirektion II. Sie generieren mit 167 302 Franken fast die Hälfte des Jahresumsatzes von 390 164.30 Franken.

Vom Strassen- zum Spezialfahrzeug

Wie abzusehen war, ist spätestens nach dem Ende der Benzinrationierung die kurze Erfolgswelle der Elektroautomobile vorbei, auch wenn die NEFAG noch 1952 einen letzten Elektrolieferwagen in Auftrag nehmen kann. Fortan dominieren Spezialfahrzeuge und ganz besonders Schlepper

und Plattformwagen für die SBB und die PTT die Produktion.

Die Vermutung des ACS-Cluborgans «Auto» vom 15.05.1942, nach dem Krieg liessen sich sicherlich viele Elektromobile exportieren, bewahrheitet sich nicht.

Hingegen führen die guten Beziehungen von Hans Weiss zur Oberpostdirektion zu einer guten, langjährigen Geschäftsbeziehung. Das elektrische Fahrzeug hat bei der Post jahrzehntelang einen besonders engagierten Fürsprecher: Herr Bähler, ein Mitarbeiter im Automobildienst der Post, verweist bereits in einer Arbeit von 1942 auf die besonderen Vorteile des elektrischen Fahrzeugbetriebs. Zehn Jahre später, am 11. März 1952, erwähnt Hans Weiss in einem Brief an einen Bekannten allerdings die Probleme der Post mit Fahrzeugen der SIG und von Seitz. Gleichzeitig äussert er sich besorgt über den Weggang Bählers und dessen Ersatz mit einem

Herrn Burkhard, welcher angeblich dem Elektrowagen weniger gut gesonnen sei. Dass das Wohlwollen der Post dennoch nach wie vor gross war, kommt im gleichen Brief zum Ausdruck: Es ist von gelieferten Zustellwagen die Rede, für welche die PTT erst ein Einsatzgebiet suchen müssten. Zwischen 1939 und 1963 werden der PTT laut Weiss 133 Fahrzeuge geliefert. Zu diesen kommt bis 1981 nochmals eine grössere Anzahl hinzu.

Klein, aber fein

Die NEFAG führt, bei allen Neuentwicklungen, auch Tribelhorn's Erbe fort: Noch 1948 und 1950 werden je ein Elektrokarren und ein Schlepper nach alter Tribelhorn-Truck-Bauweise ausgeliefert. Auch die Leistungskurven der verschiedenen Motoren werden durchgängig entsprechend seinen Aufzeichnungen erstellt – von 1908 bis 1976. Selbst die Chassisnummern setzen Tribelhorn's Nummerierungen fort.

Doch die Zahl der hergestellten Fahrzeuge der NEFAG nimmt im Verlauf der 1950er-Jahre immer mehr ab. Sind es 1955 noch 31, werden 1959 nur noch 10 Wagen gebaut. Wie Hans Weiss' Ehefrau Margrit Weiss später notiert, will sich ihr Mann nur noch solventen Kunden widmen. Sein Anliegen ist es, die Firma zwar zu verkleinern, aber gleichzeitig rentabler zu betreiben. Eine Rechnung, die aufgehen wird, schreibt doch die NEFAG höhere Gewinne denn je.

1969 lässt Hans Weiss in Dietlikon eine Halle errichten, als Geldanlage und allfälliger Ersatz für den Fall einer



Kündigung der alten Halle bei der Akkumulatorenfabrik Oerlikon. Diese wird jedoch nie eine Fahrzeugproduktion beherbergen.

1972 stirbt Hans Weiss, der unermüdliche Schaffer und erfolgreiche Patron, im Alter von 73 Jahren. Über 43 Jahre lang propagierte er das elektrische Fahrzeug aus innerster Überzeugung. Dass die Firma NEFAG auch nach dem Tod von Hans Weiss erfolgreich weiter existieren wird, erscheint unwahrscheinlich. Doch es findet sich alsbald eine überraschende Nachfolge: Hans Weiss' Ehefrau Margrit!

*Bild oben:
Schlepper Ta 3050
für Gugelmann,
Roggwil, 1950.*

*Bild unten:
Truck 4048 für die
Porzellanfabrik
Langenthal, 1948.*