

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 74 (2012)
Heft: 6-7

Rubrik: Passion

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: 04.02.2026

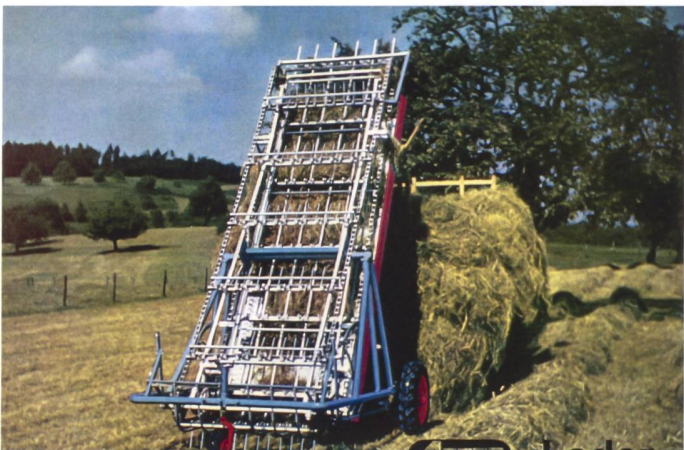
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Handlader beim Eingrasen.



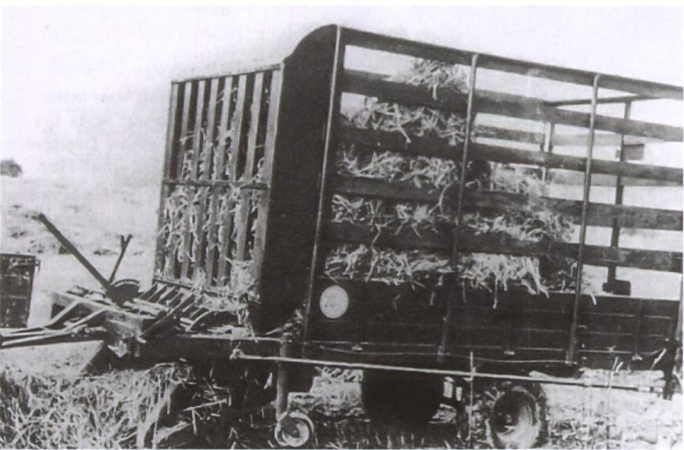
Bucher-Kettenförderer, Prototyp (1957).



Agrar-Fuderlader mit Bodenantrieb.



Bucher-Traktor mit Bucher-Ladewagen 2 S (1962).



Weichel-Ladewagen «Hamster».



Tempo-Lader Agrar



Rapid Cargotrac 30 (1964).



Ladewagen Rapid Spezial an Rapid (10 PS).

Ladewagenstory nahm vor 50 Jahren ihren Anfang

Vor 50 Jahren kamen die ersten Ladewagen auf Schweizer Betriebe. Die neue Technik setzte sich anfangs zögerlich, dann aber in rasantem Tempo durch. Die Meilensteine in der Entwicklung beleuchtet der Landtechniker Paul Müri.

Paul Müri

In der zweiten Hälfte des 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts stellten die Bauern vermehrt auf Graswirtschaft um und intensivierten die Milchwirtschaft. Später verlagerte sich gemäss Plan Wahlen mit dem Ziel der Ernährungssicherung die Hauptstossrichtung auf die Ausdehnung des Ackerbaus. Nach dem Zweiten Weltkrieg schlug das Pendel wieder in Richtung Milchproduktion aus. Dies hiess wiederum mehr Futtertransporte in Form von Grün- und Dürffutter sowie Anwelksilage, Rübenblätter und so fort. Wiesenfutter schneiden, konservieren, laden, abladen und aufschichten bedeutete zeitintensive und beschwerliche Handarbeit.

Die Bilder sind aus Firmenarchiven und aus «Der Traktor und die Landmaschine»

Die älteren Leser werden sich noch an die strenge Zeit der Heuernte erinnern. Lag das Heu nach meist drei Tagen endlich trocken am Schwad, waren mehrere Personen mit dem Aufladen desselben beschäftigt. Doch mehr und mehr fehlten auf den Betrieben die Arbeitskräfte, denn in der Industrie und im Gewerbe konnte man bei kürzeren Arbeitszeiten mehr Geld verdienen.

Engpass Fuder laden

Schon wesentlich früher waren Fuderlader mit Bodenantrieb und nach dem Zweiten Weltkrieg solche mit Zapfwellenantrieb konstruiert und gebaut worden. Das Verteilen auf dem Wagen erforderte aber immer noch schwere Handarbeit von ein oder zwei Personen.

Weitere Möglichkeiten, das Laden in der Futterente zu mechanisieren, boten

Häcksler und auch Niederdruck-Ballenpressen. Die Maschinen dazu konnten sich jedoch nur grössere Betriebe oder Lohnunternehmer leisten. Häcksler waren allerdings für das tägliche Eingrasen wegen der Erwärmung ungeeignet, und Heu wurde stark zerschlagen.

Die Idee

Weil der Fuderlader schon existierte, war es eigentlich naheliegend, diesen mit einem Transportwagen zu kombinieren. Es dauerte dennoch viele Jahre, bis sich die Idee durchsetzte. Dann aber wurde der Ladewagen schon bald auch für kleinere und mittlere Betriebe erschwinglich. Erstmals gelang es, im Einmannbetrieb den Ladevorgang, den Transport und das Abladen von Gras, Heu, Silage und Stroh zu gewährleisten. Zudem erwiesen sich die Ladewagen als einigermaßen hang-



Pöttinger steigt «erst» 1963 in die Ladewagenproduktion ein, ist aber heute die Nummer 1!



Mistzetter mit Ladeaufsatz.



Bucher-Versuchs-Ladewagen (1943).

tauglich. Der Arbeitsaufwand verminderte sich auf rund einen Zehntel der vormaligen Handarbeit.

Mit Fug und Recht kann man sagen, der Ladewagen gehört zu einer der bedeutendsten Errungenschaften der jüngeren landtechnischen Entwicklung.

Wer hat den Ladewagen erfunden?

Allgemein gilt Ernst Weichel aus Heiningen (Baden-Württemberg), Mitbegründer des organisch-biologischen Landbaus, als Erfinder des Ladewagens. Er übernimmt nach dem Abitur und fünf Jahren Kriegsdienst den elterlichen Hof (16 ha) und setzt von Anfang an auf neue Ideen. So stellt er im Jahre 1960 den ersten Prototypen an der damaligen DLG-Ausstellung in Köln vor, stösst damit aber auf geringes Interesse. Trotzdem muss er später für sein Patent der Untenbefüllung sehr lange kämpfen. Erste Lizenznehmer sind Steyr und Hagedorn.

Auf der DLG-Ausstellung in München stellen 1962 schon fünf Ladewagenfirmen aus und zwei Jahre später sind es in Hannover schon deren 40, unter ihnen auch die Firma Rapid. Sie präsentiert als Weltneuheit den Selbstfahrladewagen Cargotrac 30. Nach anfänglichen Zweifeln lassen sich die Landwirte rasch von den Vorteilen des Ladewagens überzeugen.

Ladewagenbau in der Schweiz

Wenig bekannt ist, dass Bucher-Guyer schon 1943 einen Prototyp gebaut hat. Daran wird ab 1956 wieder gearbeitet, und 1957 erhält Bucher-Guyer ein erstes

Patent für eine mit dem Kratzboden mitlaufende Rückwand. Weitere Patente folgen, und 1962 erscheint der bekannte Bucher 2-S-Ladewagen. Damit ist Bucher nebst Weichel und Agrar einer der ersten Ladewagenhersteller überhaupt. Agrar lässt 1958 den ersten Ladewagen mit umlaufendem Kettenförderer ohne Pickup patentieren. Auch andere Firmen und Tüftler haben schon seit Längerem am Ladewagenkonzept geprübelt, z.B. auch der Luzerner Lambert Moos.

Allerdings handelt es sich meist um Systeme mit Obenbefüllung, während Weichel die Untenbefüllung erfindet, womit eine starke Verdichtung ermöglicht wird. Um Kosten zu sparen, werden während einiger Jahre auch Miststreueraggregate passend zum Ladewagen angeboten und umgekehrt.

Mit dem Laden ist es nicht getan

Zwar war nun die Ladearbeit von einer Person zu bewerkstelligen, aber das Weiterbefördern am Hof, insbesondere bei Welkheu, bedeutete ohne Kran oder Fuderaufzug nach wie vor Schwerarbeit. Meist mussten Frauen, Kinder und alte Leute das Gebläse beschicken. Die Situation verbesserte sich erst, als man die Ladewagen mit einem Schneidwerk ausüstete. Dosiereinrichtungen und Dosiergeräte brachten zusätzliche Erleichterung.

Perspektiven

In den letzten Jahren hat der Ladewagen durch den Felddhäcksler Konkurrenz erhalten, weil mit der Umstellung auf Ganzjahressilage statt Eingrasen einerseits kurz

Denkwürdige Strickhof-Vorführung



Weichel-Ladewagen «Hamster» zeigt sein Leistungsvermögen

An einer Lade-Vorführung für Grün- und Dürrfutter am Strickhof nehmen am 31. Juli 1962 bei heissem Sommerwetter über 1000 Landwirte teil. Zuerst werden die Ladeschwaden gezogen und dann die verschiedenen Lade-Möglichkeiten gezeigt. Fuderlader, Nieder- und Hochdruckpressen, Frontlader und Felddhäcksler kommen zum Einsatz. Zum Abschluss der Vorführung werden noch ein Presszetter (Walzenaufbereiter) und der 1961 vorgestellte Kreiselheuer von Fahr gezeigt.

Das grösste Interesse aber gilt den drei Ladewagen-Prototypen Agrar-Tempo, «Hamster» und Bucher 2 S. Von da weg tritt der Ladewagen seinen Siegeszug an. 1962 sind auf Schweizer Betrieben erst einige wenige Ladewagen in Betrieb. Bis 1969 steigt die Zahl auf gegen 40 000.



Pferdezug am Ladewagen mit Hilfsmotor

geschnittenes Futter immer wichtiger wurde und andererseits die Weidehaltung mehr Bedeutung bekam. Die Zahl der Firmen im Ladewagenbau hat somit drastisch abgenommen.

Nebst den herkömmlichen Ladewagen, die im Laufe der Jahre weiterentwickelt und im Betrieb komfortabler geworden sind, haben nun wiederum die «Silier- oder Kurzschnittladewagen» als Konkurrenz zu Felddhäckslern an Boden gewonnen. Sie verfügen über Rotorförderorgane und Kurzschnittaggregate mit bis zu 50 Messern und Dosierwalzen. Zudem tragen Steuerungselektronik und Isobus-technologie zur Leistungssteigerung bei. Heute dürften in der Schweiz noch etwa 300 Ladewagen pro Jahr verkauft werden. Die eigene Ladewagenfertigung gab Bucher-Guyer im Jahre 1998 auf. Noch werden aber beim GVS-Agrar äusserst erfolgreich einheimische Ladewagen hergestellt. ■



Motrac entwickelte aus dem Einachser einen Kleintraktor mit Allradantrieb, Vierradlenkung und Vierradbremssen. (Bilder: zVg)



Der Name Schilter steht unbestritten für Pionierleistungen in der Berglandwirtschaft.

Motrac und Schilter im Verkehrshaus in Luzern

Diesen Sommer findet als 4. Folge der Traktorenausstellung eine Einachser-, Traktoren- und Transporterschau der Marken Motrac und Schilter in der Arena des Freigeländes im besucherstärksten Schweizer Museum statt. Organisator ist Franz Morgenegg.

Paul Müri, Gränichen

Die Firma «Motrac – Motormäher und Traktoren AG Zürich» entstand 1937 aus der Franz AG. Diese war mit Motormähern bekannt geworden; dies vor allem mit einem Kleintraktor mit Allradantrieb und Knicklenkung. Nebst Einachsern und Traktoren baute Motrac im Zweiten Weltkrieg Holzgasanlagen, daneben Seilwinden und in den späten 1940er-Jahren Schneefräsen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg schaffte Motrac den Wiedereinstieg bei kleinen und mittleren Traktorgrossen nicht und konzentrierte sich fortan auf das Einachsergeschäft. Dank der jahrelangen Erfahrung im Traktorenbau entwickelte Motrac aus dem Einachser einen Kleintraktor mit Allradantrieb, Vierradlenkung und Vierradbremssen. Trotz wegweisender Entwicklungen musste Motrac jedoch 1969 aufgeben.

Der Name «Schilter» steht unbestritten für Pionierleistungen in der Berglandwirtschaft.

Ab 1959 wurde der erste Schilter-Transporter LT 1 mit einem 1-Zylinder-Motor mit 9 PS gebaut. Mit Selbstfahrladewagen und Transportern feierte die Firma grosse Erfolge. Wegweisend waren auch die UT-Traktoren mit vier gleich grossen Rädern und Allradlenkung in den 1970er-Jahren. Keinen Erfolg hatten hingegen die ST-Traktoren.

Öffnungszeiten

Die Traktorenschau im Gelände des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern dauert vom Samstag, 28. Juli, bis Sonntag, 5. August, und ist täglich geöffnet von 10 bis 18 Uhr.

Nach vielen Auf und Ab stellte Schilter 1991 noch einen Transporter mit Allradlenkung vor. Dennoch kam das Aus für die Schilter Fahrzeugbau AG. Aus dieser entstand die Firma Schiltrac mit Produktionsstandort Buochs, wo inzwischen in 20 Jahren über 700 Schiltrac-Transporter mit innovativer, hochwertiger Technik hergestellt wurden. (siehe auch www.schiltrac.ch) ■



Nach der Ausstellung eines Prototyps LT an der Olma 1967 gingen 150 Bestellungen ein.