

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 75 (2013)
Heft: 10

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: 03.02.2026

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



Josef Henggeler fährt am liebsten mit seinem IH McCormick D-436 von 1961 aus Neuss. (Bilder: Dominik Senn)

Sein erster McCormick versank im Rhein

Er fährt Cars, Lastwagen und Autos, aber am liebsten seinen IH-Traktor McCormick D-436 von 1961: Josef Henggeler aus Unterägeri ist stark mit dem SVLT verbunden.

Dominik Senn

Josef Henggeler aus Unterägeri ZG mit Jahrgang 1937 erzählt gerne aus früheren Zeiten. Als sich in den fünfziger Jahren abzuzeichnen begann, dass er den elterlichen Landwirtschaftsbetrieb mit etwas mehr als einem Dutzend Milchkühen, etwas Ackerbau und Holzarbeiten im Wald übernehmen sollte, setzte er sich mit Mechanisierungsfragen auseinander und kam zum Schluss: Ein Ersatz für den kleinen Meili-Traktor muss her. Im Ägerital ist der Waldanteil hoch, doch fast niemand hat Privatwald. Die Waldungen gehören der Wald- und Flurkooperation Unterägeri und werden von Bauern im Lohn bewirtschaftet, so auch von Henggeler, der mit einem Einachsanhänger vor allem Holz zu den drei nahen Sägewerken führte und im Winter Stämme aus dem Wald schleppte.

Die Fabrik auf der Rheininsel

Damals organisierte die Landmaschinenwerkstätte und Schmitte Anton Bächler in Lindencham in der Umgebung Vorführungen von neuen Traktoren der Marke Inter-

national Harvester Company IHC aus Neuss bei Düsseldorf, welche 1958 zum 50-Jahr-Jubiläum der Firma neue Standardtypen von D-214, D-217, D-440, D-320, D-324, D-430 und D-436 präsentierte. Das Firmengelände war auf einer Rheininsel angelegt. Die Traktoren wurden entweder mittels Eisenbahn über die Brücke oder auf dem Binnenschiffahrtsweg ab Rheinhafen abtransportiert. «Einmal verkaufte Bächler innert einer Woche sieben Traktoren, von denen im Ägerital mancher anzutreffen war», schilderte Josef Henggeler, der sich 1959 zur Anschaffung eines McCormick International Farmall D-430 entschloss, für 14 300 Schweizer Franken, abzuholen bei der Schweizer Niederlassung an der Hohlstrasse 100 in Zürich.

Vom Rhein verschlungen

Doch dazu sollte es nicht kommen. Eines Tages erreichte Henggeler die Nachricht aus Neuss, sein Traktor sei zusammen mit weiteren sechs Exemplaren von den Rheinfluten verschlungen worden. Ein Bahnwa-

gen sei entgleist und hätte die kostbare Fracht ins Wasser gekippt. Zum Trost sei er eingeladen, das Werk besuchen zu kommen. Das liess sich Josef Henggeler nicht zweimal sagen, und zusammen mit Toni Meyer und Christian Blattmann aus Oberägeri, später Präsident der Sektion Zug des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik, besuchte er im Jahre 1960 die deutsche Vorzeigefirma in Neuss. «Das Werk verliessen damals täglich um die 90 Traktoren», erinnerte sich Henggeler, «jede einzelne Nockenwelle und Kurbelwelle war geschmiedet. Die Motorblöcke waren in Drehrahmen gespannt, und die Kolben und nassen Büchsen wurden von oben her eingepasst, die Pleuelstangen von unten her. Jede Schraube wurde kontrolliert und mit Farbe besprüht, wenn sie richtig sass.» Als Ersatz für den «abgetauchten» Traktor wurde nach drei Wochen ein D-430 geliefert, der zweieinhalb Jahre lang auf Josef Henggeler's Betrieb arbeitete. 1961 erhielt er gegen Aufpreis von 2500 Franken einen 1425 kg schweren D-436, nach dem

Von IHC über Case-IH zu CNH Global und zu McCormick

Die International Harvester Company (IHC) entstand 1902 aus dem Zusammenschluss der führenden Landtechnikfirmen McCormick und Deering mit drei anderen US-amerikanischen Landmaschinenherstellern; McCormick hatte damals schon eine über 50-jährige Firmengeschichte hinter sich. Die IHC hatte ihren Sitz in Chicago (Illinois, USA) und war der erste Full-Liner in der Landtechnik. Im Jahre 1908 wurde die deutsche Tochtergesellschaft IHC in Neuss am Rhein gegründet.

Im Jahre 1911 erfolgte die Aufnahme der selbstständigen Produktion von McCormick-Erntemaschinen, 1918 die Einführung der serienmässigen Zapfwelle bei den Traktoren und 1925 die Einführung der legendären Farmall-Traktoren. 1951 kam der erste in

Neuss konstruierte Dieselmotor im DF 25 zum Einsatz, ab 1956 serienmässig das neue Agromatic-Getriebe.

1970 zählte die IH-Weltorganisation mit allen Gesellschaften weltweit 46 Werke mit 100 000 Mitarbeitern und mit je rund fünf Millionen gebauten Traktoren und Lastwagen. IHC stellte auch Geländewagen her, darunter den International Scout, der zwischen 1976 und 1982 vom Schweizer Automobilhersteller Monteverdi mit einer eleganten Karosserie versehen und als Monteverdi Safari über 1000 Mal verkauft wurde. 1985 übernahm die Tenneco Company (Houston, Texas, USA) weltweit die Landtechniksparte der IHC. IHC wurde mit dem Tenneco-Tochterunternehmen J.I. Case Co. (Racine, Wisconsin, USA) zu Case-IH fusioniert.

Eine «Neugeburt» erlebte McCormick, die Firma, die 1902 mit drei anderen damals zur IHC verschmolzen wurde: Die Firma wurde im Jahre 2001 neu gegründet, nachdem ein Jahr zuvor Case-IH mit New Holland fusioniert hatte, um CNH Global zu gründen. Im Zuge dieser Fusion wurde das Doncaster-Werk von Case-IHC an Landini aus Italien verkauft. Hier sollten noch zwei Jahre lang der Case CX, MC-X und die Maxxum-Traktoren gebaut und in Europa unter «McCormick» verkauft werden, bis McCormick anschliessend eigene Traktoren zu bauen begann. Der erste neue McCormick, ein CX90 mit Perkinsmotor, rollte Anfang Januar 2001 in Doncaster vom Band, 2002 gefolgt vom Maxxum MTX, der eine eigene Version des Maxxum war und in fünf Modellen von 110 bis 175 PS herauskam.



Die Verbundenheit mit dem SVLT zeigt sich in der Plakette an der Traktorfront.

Auslaufen des D-440 im 1961 der stärkste Traktor aus dem Neusser Bauprogramm mit Vierzylinder-Motor IHC DD148 Vorkammer-Diesel mit 2434 cm³ Hubraum und 36 PS Leistung. In der Zeit von 1959 bis 1962 sind davon 7243 Stück gebaut worden.

Die IH-Agromatic

Er besitzt eine Dreipunktaufhängung, eine breite Ackerschne, eine Dreipunkt-Winde, eine gefederte Vorderachse und serienmässig das Agromatic-Getriebe mit acht Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen sowie 20 km/h Spitzengeschwindigkeit. Der Agromatic-Hebel ist neben dem Sitz unten links. Die Mittelstellung ist neutral. Man kann ohne die Kupplung zu betätigen oder zu schalten von den Strassen- in die Ackergänge wechseln, allerdings andersherum nicht. Die Vorteile des Agromatic: Der Traktor kann stufenlos



Der D-436 mit seiner breiten Ackerschne ist zwar ein Oldtimer, fährt aber jahraus, jahrein Arbeitseinsätze.

verlangsamt oder angehalten werden, und zwar jeweils bei voller Zapfwellendrehzahl. Das Getriebe bietet auch mehr Sicherheit bei Gefällstrecken durch einfaches Überwechseln in die Ackergänge.

«Ein schöner Traktor»

Die Übergabe des Traktors erfolgte noch mit Handschlag und einem «viel Glück und gute Fahrt» des Direktors in Zürich. Gleich am ersten Tag auf dem Hof, am 12. Oktober 1961, ging es auf den Acker und mit Frontlader in den Wald. Damals kostete der Liter Diesel 36 Rappen. Josef Henggeler fährt den McCormick heute noch. Er ist noch keine Minute des Kaufs reuig. «Es ist ein schöner Traktor, komplett, zäh und gibt eine gute Leistung ab. Ich hatte bis heute keine Probleme mit ihm, auch keine Reparaturen, ausser den üblichen Verschleiss teilen. Und wichtig: Originale Ersatzteile sind bis heute zu haben.» 1971 gab er seinen Landwirtschaftsbetrieb auf, «er war zu klein», sagte

er. Der Dieselliterpreis war inzwischen auf 70 Rappen angestiegen. Und auch die Zahl der Familienmitglieder wuchs: Vier Kinder zog er mit seiner Gattin Elsi gross. Beruflich sattelte Henggeler auf Lastwagenfahren und 1973 auf Carfahren in ganz Europa um. Das macht er bis heute – vierzig Jahre lang, zuerst für Albisser in Unterägeri und seit der Pensionierung für Zugerland-Reisen. «Ich bin auch mit der SVLT-Sektion Zug bis heute verbunden, für die ich jahrelang die Verbandsreisen nach Dänemark, Deutschland und Italien fuhr.» Der Traktor bleibt trotz der Aufgabe der Landwirtschaft viel im Einsatz, für Schneeräumungen, für Bedürfnisse des Pächters, für Gülletransporte, für Futterrübentransporte und natürlich für Waldarbeiten, denn Josef Henggeler besitzt noch eigenen Wald und bereitet Chemieholz auf. Für den D-436 ist auch in Zukunft gesorgt, denn Henggeler Sohn René ist Landmaschinenmechaniker und ebenfalls stolz auf den praktischen Oldtimer. ■



Der Ausstellungsverantwortliche Ueli Fehlmann zwischen seinen beiden Deutz-Oldtimern auf dem Festgelände in Möriken. (Bilder: Dominik Senn)

Oldtimer-Traktoren-«Slow-up»

Nach vier Jahren war es wieder so weit: Das 8. Internationale Oldtimer-Traktortreffen vereinigte vom 23. bis 25. August über 800 Oldtimer-Traktoren und Tausende von Besuchern im aargauischen Möriken. An der Oldtimer-Ausstellung achten die Veranstalter auf Qualität.

Dominik Senn

«Ich bin rundum zufrieden mit der achten Ausgabe des Oldtimer-Traktortreffens», sagte der Ausstellungsverantwortliche Ueli Fehlmann, der zusammen mit dem Betreuer Festwirtschaft Köbi Gebhard und dem Leiter Administration Pascal Furer das Organisationskomitee bildete und über den reibungslosen Einsatz der rund 350 Helferinnen und Helfer der Oldtimerfreunde Chestenberg wachte. «Über 800 Oldtimer-Traktoren und weitere rund 100 Fahrzeuge sind in Möriken aufgefahren, etwa gleich viele wie 2009. Ich wage sogar zu behaupten, dass wir die Tausendergrenze geritzt hätten, wäre der Anlass nicht von mehreren heftigen Regenschauern heimgesucht worden.»

Bis und mit Jahrgang 1967

Wie er betonte, geht es aber nicht um Masse, sondern um Klasse: «Wir haben die Hauptausstellung auf Oldtimer-Trak-

toren bis und mit 1967 beschränkt.» Um jedoch auch Landmaschinenmechaniker-Lehrlingen und anderen Tüftlern Gelegenheit zu bieten, ihre restaurierten Stücke zu präsentieren, seien in einer eigenen Ausstellung auch Fahrzeuge ab Jahrgang 1968 zugelassen worden.

Vorfürhungen Publikumsmagnet

Wie Fehlmann der Schweizer Landtechnik sagte, kommt allein wegen der alten Traktoren kaum jemand mehr an solche Ausstellungen. Publikumsmagnete sind die Vorfürhungen und Demonstrationen alter Landtechnik. So war es auch diesmal wieder. Oldtimer zogen Pflüge, eggten, säten und rückten Baumstämme. Ein Lanz mit Baujahr 1899 betrieb via Lederriementransmission eine Holzspaltmaschine der «Landmaschinen- & Werkzeugfabrik A.-G., H. Bossart» in Reiden LU. Dahinter drosch eine Dreschmaschine von

Aebi & Co Burgdorf Weizengarben, betrieben von einem Dampflokomobil. Die Dreschmaschine gehört den Freunden alter Landmaschinen Region Aargau (Falra), deren Mitglieder das Traktortreffen jeweils tatkräftig unterstützen. Im Mittelpunkt stand das «Locomobil» der Marke Escherwyss & Cie. ZH mit Baujahr 1876, das gehörig unter Dampf gesetzt wurde, um die grosse Dampfsäge zu betreiben, welche ganze Baumstämme aufsägte.

50 Jahre Ladewagen

Zu den Höhepunkten gehörte die Sonderschau «50 Jahre Ladewagen». 1962 führte der Strickhof Zürich die ersten drei Ladewagen vor: einen Weichel Hamster, einen Bucher 2S und einen Agrar Tempo; ein Jahr später folgte ein Pöttinger. Aus gegebenem Anlass wurden ein bodenangetriebener Fuderlader (McCormick) und

ein zapfwellengetriebener (John Deere-Lanz) sowie diverse weitere Ladewagen-Oldtimer im Ernteeinsatz gezeigt. Der Ladewagen gehört zu den bedeutendsten Errungenschaften in der Landtechnikgeschichte, denn mit ihm erledigte sich das aufwendige Heuaufladen von Hand oder mit dem Futterlader. Er ermöglichte den Einmannbetrieb.

Eine Berna 4x4

Mit viel Brimborium liess weiter Willi Lüpold, Betriebsleiter der Reinigungsfirma Lüpold AG, ein besonderes Fahrzeug aufahren: eine Berna 4x4 von 1957. Sie diente dem Kanton Aargau damals als Kipper für den Strassenunterhalt. Weil man später ein Kanalreinigungsfahrzeug benötigte, die Regierung jedoch das Geld für die Anschaffung nicht bewilligte, rüstete man die Berna um und stattete sie mit einem Heizöltank aus. Wie Willi Lüpold ausführte, betrugen die Restaurierungskosten 60 000 Franken; 280 Arbeitsstunden seien aufgewendet worden.

Allein 800 Oldtimer-Traktoren

Unter den rund 800 Oldtimer-Traktoren waren auch einige auszumachen, die in Frankreich und Deutschland immatrikuliert sind. Von A wie Agrar bis Z wie Zetor waren die Markenvertreter mit ihren klingenden Namen vertreten, darunter ein auffallend schön hergerichteter Hürlimann 4 HT 50 X von 1935 und ein edler Bühler BG 4 von 1940. Es gab auch spezielle Fahrzeuge, beispielsweise eine Krup-Wischmaschine von 1924, einen Merk-Pullax mit Seilwinde oder einen Mafag-Traktor der Garage Riediker aus Rorbas ZH.



Einem Lanz mit Baujahr 1899 wird mächtig eingefeuert ...



Felix Näf ist mit seinem Hürlimann D100 von 1948 samt Pflug aus Villigen AG angereist; die Kupplung und das Bremspedal befinden sich auf der rechten Seite.

Stampframme von 1969

Wer genügend Mut aufbrachte, durfte sich an der 105 Kilogramm schweren Stampframme von 1969 versuchen. Zu sehen gab es weitere Baumaschinen, Güllefässer und Stationärmotoren. Zum Rahmengeschehen gehörten ein Handwerkermarkt mit Vorführungen der Schmiedefreunde Schöntal, eine Ausstellung von Modelltraktoren des Agro Modell Clubs, Kinderattraktionen, Abendunterhaltungen, Festwirtschaften und der Betrieb der weltgrössten Konzertorgel.

10 000 bis 20 000 Besucher

Der Zuschaueraufmarsch war ebenfalls zufriedenstellend: «Es kamen wieder Tausende. Vor allem am Sonntag sind deutlich mehr gekommen als erwartet», sagte Ueli Fehlmann. Schätzungen seien schwierig, denn üblicherweise werden nur Tickets verkauft, die für alle drei Tage gültig sind;

es dürften gleichwohl zwischen 10 000 und 20 000 Besucherinnen und Besucher gewesen sein, etwa gleich viele wie bei der siebten Auflage.

Häufig Technikfreaks

Fehlmann schätzte auch, dass sich die eine Hälfte aus der Oldtimertechnik-Freakszene rekrutiert, die andere aus Familien aus dem Dorf und der weiteren Umgebung. Das von Blech und Gusseisen dominierte Stelldichein war sichtbar generationenübergreifend, denn die alte Landtechnik vermochte auch viele Junge zu begeistern. Und wie es Gemeindeamman Hans-Jürg Reinhart in seinem Vorwort zum Festführer schrieb, bedeutet das Oldtimer-Traktortreffen für Möriken-Wildegg so etwas wie ein «Slow-up», denn die anreisenden Oldtimer liessen den sonst hektischen Strassenverkehr für einmal viel gemütlicher fließen. ■



... und bald treibt er via Lederriementransmission eine Holzspaltmaschine der «Landmaschinen- & Werkzeugfabrik A.-G., H. Bossart» aus Reiden LU.