

Zeitschrift: Jahrheft / Zürcher Unterländer Museumsverein
Herausgeber: Zürcher Unterländer Museumsverein
Band: 29 (1996-1997)

Artikel: Der Leiterwagen, ein Wagen für schlechte Wege
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095787>

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

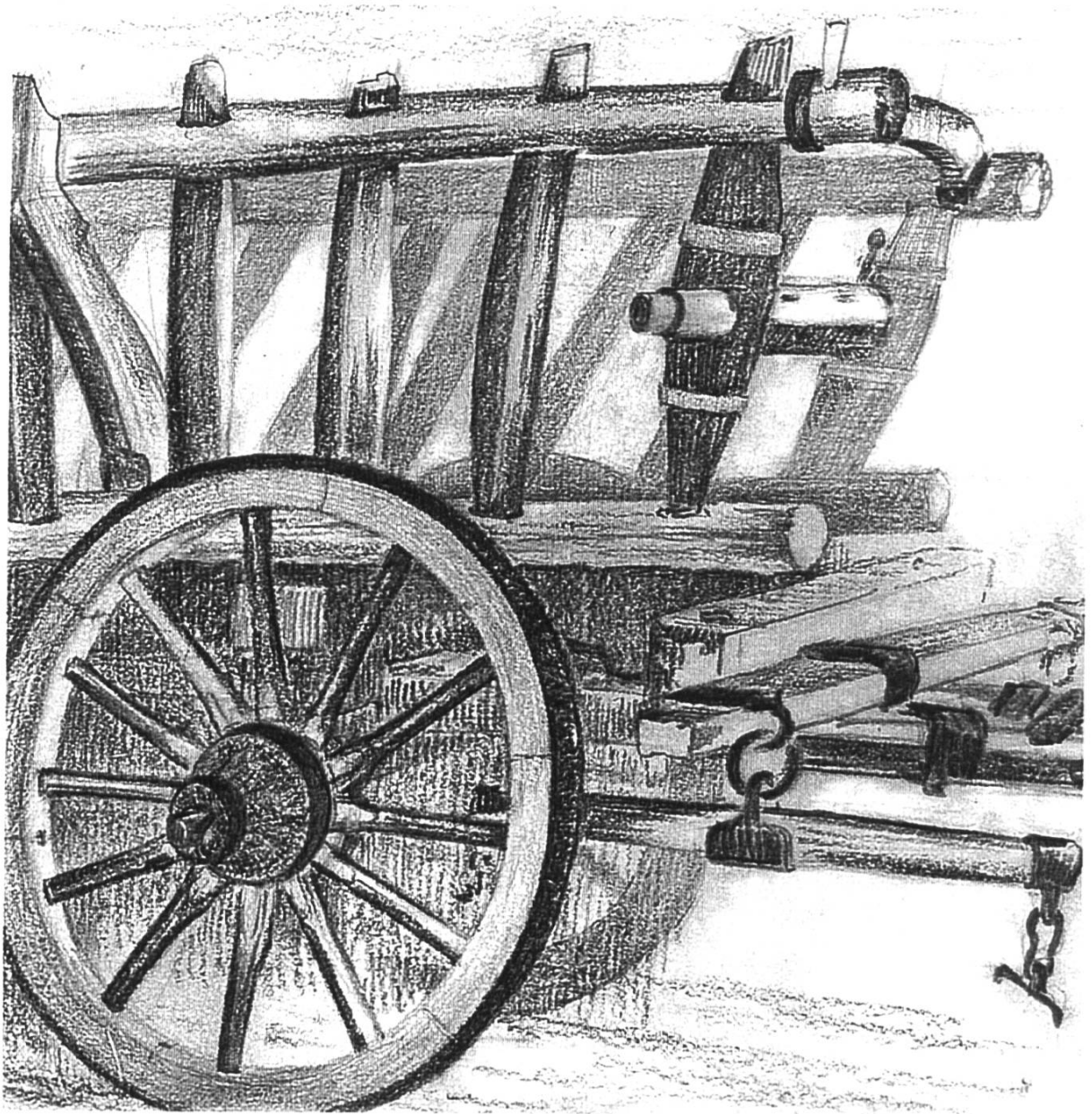
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 27.04.2026

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



Der Leiterwagen, ein Wagen für schlechte Wege

Karl Merki (1898-1985) aus Niederweningen hat den Leiterwagen dem Museum geschenkt. Sein Vater hat ihn noch vor 1900 von der Familie Bachmann im Steig gekauft. Der Wagen dürfte um 1850 von ansässigen Handwerkern, Wagner und Schmied gebaut worden sein. In gelegentlichem Gebrauch war der Wagen bis in die 60er Jahre, zuletzt nur noch für Arbeiten, bei welchen der ganze Wagenpark benötigt wurde. Seine Eigenheiten sind: Grosse Räder, breite Spur, schmale Ladefläche, im Mittelalter durch Strohpolster noch weiter verringert, Ladefläche tief, unmittelbar über den Achsen und eine gewisse Verwindbarkeit zwischen Vorder- und Hinterachse. Heute würden wir sagen ein Gelände- oder off road Fahrzeug, ein Vehikel für schlechte Wege. Der Leiterwagen war denn auch das typische Transportfahrzeug des Mittelalters, gezogen von Kühen oder Ochsen.

Erst gegen Mitte des letzten Jahrhunderts als die Kantone begannen "chaussierte Commerz Strassen", etwa unseren Kantonsstrassen entsprechend, zu bauen kam der Brückenwagen mit seiner breiten, hoch liegenden Ladefläche auf. Obschon für die Verhältnisse auf dem Land, für die schlechten Wege eigentlich nicht geeignet, was zahlreiche umgekippte Fuder vor Augen führten, war er bald auch in der Landwirtschaft der bevorzugte Wagen. Auf- und abladen gingen leichter, die Brücke konnte gegen Benne und Güllenfass getauscht werden und wer wollte schon beim Neuen nicht mitmachen.

Zurück zum Leiterwagen: Das faszinierende an diesem urtümlich wirkenden fünf Meter langen Wagen ist, dass es diesen Typ mit vielen übereinstimmenden Merkmalen der Konstruktion seit keltischer Zeit, d.h. seit rund 2500 Jahren gibt. Die Kelten waren Meister in allem was mit Pferd und Wagen zu tun hatte und dazu hervorragende, kreative Handwerker. Dies zeigen zahlreiche Funde (z.B. vollständiges Speichenrad aus La Tène) und die Ergebnisse neuer Untersuchungen. Auch das Fachvokabular stammt von den Kelten und ist zum Teil über das Latein der Römer in unsere Sprache übergegangen (Bänne, Charre).

Siehe auch:

Schlatter, Walter (1986): Leiterwagen und Brückenwagen,
in 24. Jahrheft des Zürcher Unterländer Museumsvereins