

Schilters Erben

Autor(en): **Aschwanden, Erich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **158 (2017)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1030117>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Schilters Erben

Innovative Tüftler in ihren Werkstätten, mutige Bauern in steilen Hängen: Nidwalden ist ein idealer Nährboden für den Landmaschinen-Fahrzeugbau.

Text Erich Aschwanden
Bilder Christian Perret,
Traktorenbau Buchvertrieb GmbH

Wer Ende der 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre im Stanser Niederdorf aufgewachsen ist, hatte in der unmittelbaren Umgebung ein Unternehmen, auf das man so richtig stolz sein konnte: die Maschinenfabrik Schilter & Co. mit ihren markanten Gebäuden an der Stansstaderstrasse. Denn Schilter stellte Produkte her, mit denen man bei den Freunden so richtig schön angeben konnte. Wo immer wir mit unserer Familie im Lande unterwegs waren, erkannten wir die Landmaschinen auf den Berghängen sofort. Natürlich wussten wir auch, ob es sich um einen Schilter Senior, einen Transporter TR 1800 oder einen Ladetraktor LT 1 handelte.

Es war fast ein wenig so, als hätten wir beim Bau dieser technischen Wunderwerke selber mitgewirkt. An einer Tatsache gab es für uns auf jeden Fall nichts zu rütteln: Bessere Technik für die Berglandwirtschaft als die von Schilter gibt es nicht.

Gefährliche Arbeit erleichtert

Diese Einschätzung war absolut richtig. Was immer der geniale Tüftler Thomas Schilter damals auf den Markt brachte, bedeutete eine grosse oder kleine technische Revolution und wurde vom Markt begeistert aufgenommen. Die selbstfahrenden Brückenwagen erleichterten die harte und gefährliche Arbeit der Bergbauern ungemein. Die bisher gebräuchlichen Einachsergefährte sowie Traktoren als Zugmaschinen in Hanglagen hatten ein latentes Sicherheitsrisiko dargestellt. Es kam immer wieder zu tödlichen Unfällen.

Dieses Risiko wurde durch die Erfindungen von Thomas Schilter weitgehend eliminiert. Dank der Innovationen aus Stans konnten die Bergbauern mit Fahrzeugen in steile Hänge fahren, in die sie sich mit Maschinen anderer Hersteller niemals gewagt hätten. Mit spektakulären Fahr-Demons-

trationen in diesem Gelände betrieb Thomas Schilter geschicktes Marketing, das über die Branche hinaus für Schlagzeilen sorgte.

Schmiedgasse wird zur Produktionsstrasse

Wer war dieser Pionier der Mechanisierung der Berglandwirtschaft? Zur Welt gekommen ist Thomas Schilter 1930 als zweitjüngstes Kind einer Grossfamilie in Steinerberg im Kanton Schwyz. Bereits in den frühen Jugendjahren interessierte sich der aufgeweckte Knabe für die Technik von Fahrzeugen und Maschinen und bastelte mit seinen Brüdern an Motoren herum.

Die Anfänge der späteren Fabrik mit gegen 300 Mitarbeitern liegen an der Schmiedgasse 41 in Stans, wohin die Familie Schilter in den 1940er-Jahren aus dem Kanton Schwyz übersiedelt hatte. In den Wintermonaten 1957/58 trat Thomas Schilter mit einer faszinierenden Idee an seine Brüder Josef (Jahrgang 1916) und Karl (Jahrgang 1933) heran. Er wollte für die Bauern, denen er sich stets eng verbunden fühlte, ein selbstfahrendes Transportfahrzeug für die Berglandwirtschaft bauen.

Aus dieser Idee entstand der Lasttraktor Schilter LT 1 mit einem 9 PS 1-Zylinder-Motor. Schon während der Auslieferung der ersten Fahrzeuge im Frühling 1959 mussten die Gebrüder Schilter feststellen, dass ein Allradantrieb unabdingbar war. So konstruierten sie eine Lenktriebachse, bei der die Kraftübertragung auf die Achsschenkel mittels Kegelzahnradern erfolgte.

Damit war der Durchbruch geglückt, und die kleine Firma wurde von Bestellungen nur so überrollt. Aufgrund der grossen Nachfrage für das trotz aller Neuerungen günstige Produkt verwandelte sich die schmale Schmiedgasse in eine Produktionsstrasse, wo die Transporter zusammengesetzt wurden.

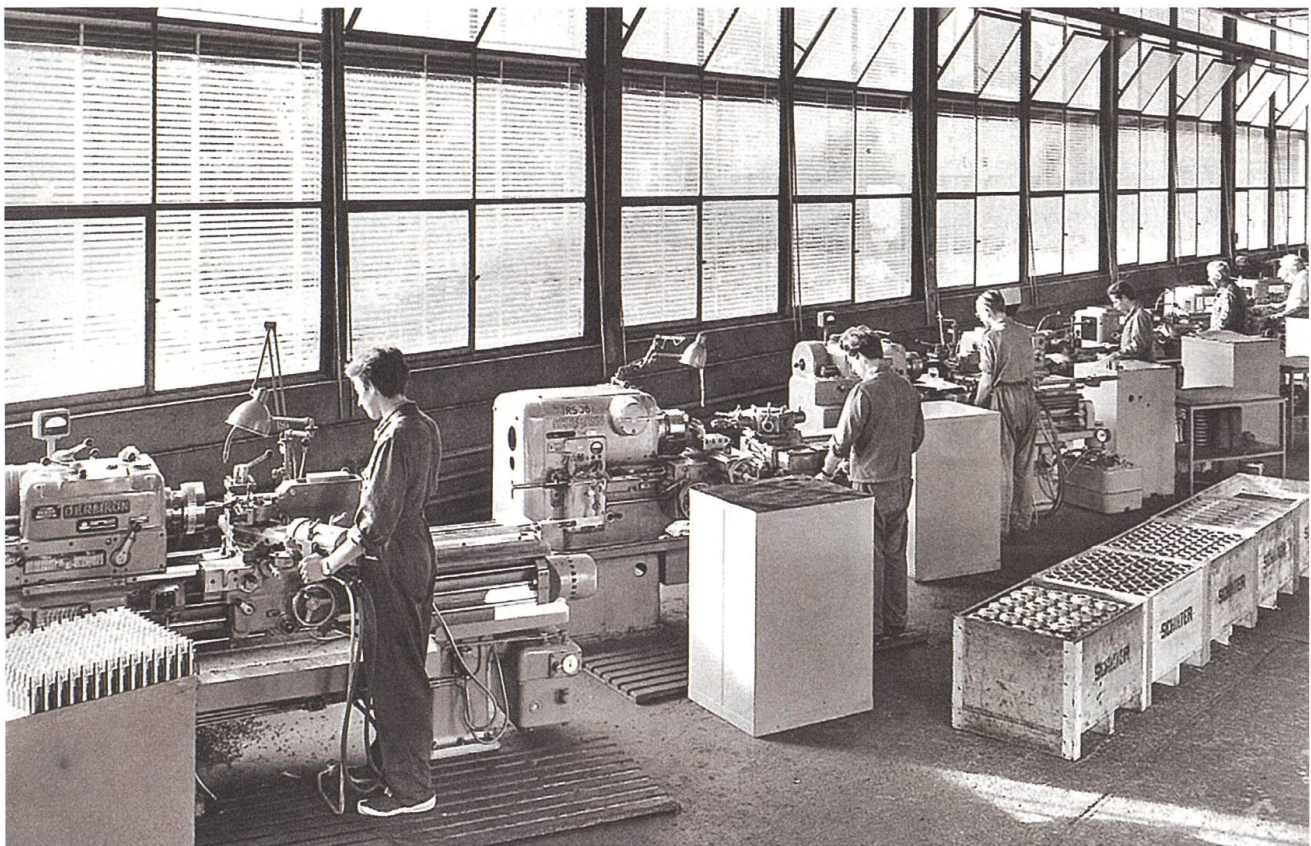
Während den Wintermonaten 1959/60 wurde ein Fabrikneubau an der Stansstaderstrasse realisiert, wo Serien von 70 bis 100 Stück des Lasttraktors produziert wurden. Dem genialen Tüftler Thomas Schilter gingen die Ideen nicht aus. Den



Dank Thomas Schilter wurde der Arbeitsaufwand der Bergbauern wesentlich erleichtert.



Probefahrt – wahrhaftig über Stock und Stein – mit einem Prototyp des Typs 1000.



Dank modernstem Maschinenpark konnten sämtliche Teile im eigenen Haus hergestellt werden.

nächsten grossen Durchbruch für die Mechanisierung der Berglandwirtschaft bedeutete der Transporter Schilter TR2500. Schilter erkannte, dass die häufigen Überschlüge von Fahrzeugen auf deren Bauart mit einem Zentralrohrrahmen zurückzuführen waren. In den Wintermonaten 1968/69 tüftelten die Schilter-Konstrukteure an einem Fahrzeug mit einer völlig neuen Chassis-Bauart, wie sie bisher bei keinem allradgetriebenen Landwirtschaftsfahrzeug zu sehen war. Dieses sogenannte Zwilling-Chassis wurde später standardmässig in viele weitere Modelle eingebaut.

Qualität beginnt zu leiden

Doch wie es bei genialen Erfindern so oft der Fall ist, verliefen die Entwicklung von stets neuen Produkten und der Aufbau der Firmenstrukturen nicht parallel. Die noch immer als Kommanditgesellschaft bestehende Maschinenfabrik Schilter gedieh nach aussen hin prächtig und bezog 1969 im Stanser Galgenried eine zweite moderne Ferti-

gungsanlage. Mit dem Prototyp des Universaltraktors UT brachte das Unternehmen im (zu) hohen Rhythmus ein weiteres, technisch bahnbrechendes Produkt auf den Markt.

Daneben lief die Serienproduktion von inzwischen rund zehn verschiedenen Traktortypen weiter. Unter dem hohen Druck begannen die Mitarbeiter und letztlich die vorher so geschätzte Schilter-Qualität zu leiden. Es häuften sich die Reklamationen von unzufriedenen Käufern. Die Entwicklungskosten für den UT liefen aus dem Ruder, die Bankschulden schossen in ungeahnte Höhen. Dazu kam die sich anbahnende Umstrukturierung der schweizerischen Landwirtschaft.

In Anbetracht der sich zuspitzenden Lage suchte das Kader der Firma zuerst das Gespräch mit Thomas Schilter, dann mit dem Bankrat der Nidwaldner Kantonalbank (NKB). Beides erfolglos. Fünf leitende Angestellte verliessen unzufrieden innerhalb eines halben Jahres 1971/72 das Unternehmen. Die Verkaufszahlen brachen ein und die

Schulden bei der Bank wuchsen weiter an. 1975 übernahm die NKB schliesslich die Firma. Doch es gehört nicht zu den Aufgaben einer Bank, eine Firma für Landmaschinen zu führen.

Mit dem Unternehmen Müller Martini AG aus Zofingen fand die Kantonalbank schliesslich einen neuen Besitzer, der grosse Teile der Belegschaft, die meisten Maschinen sowie Gebäude und Landreserven übernahm. Der Verkauf kam jedoch unter Inkaufnahme von hohen Verlusten zustande, sodass die NKB dem Kanton während mehreren Jahren keine Gewinne mehr ablieferte. Thomas Schilter gründete 1978 eine neue Firma und produzierte mit einer kleinen Belegschaft weiterhin Transporter, darunter den «Dachs», der in direkter Konkurrenz zu den Produkten der Schilter AG stand.

«Mein Herz schlägt für Schilter»

Ungewöhnlich ist nicht nur die Geschichte der Schilter-Maschinenfabrik, einzigartig ist auch die Wertschätzung, ja fast Verehrung, die die Transporter und Traktoren mehr als 40 Jahre nach dem unrühmlichen Ende noch geniessen. Gemäss Beat Nietlispach, dem Präsidenten des Schweizer Schilterclubs, sind immer noch rund 6000 Fahrzeuge eingelöst. Unter anderem ist der Schilter mit der Chassis-Nummer 2 noch im Einsatz. Dazu kommen zahlreiche Fahrzeuge, die auf der Alp für kleinere Arbeiten eingesetzt werden oder in Scheunen herumstehen und allenfalls als Ersatzteillager dienen. Nietlispach selber besitzt acht verschiedene Modelle, die auf seinem Bauernhof immer noch arbeiten dürfen, «wenn auch nicht mehr so streng», wie der Landwirt aus Goldingen im Kanton St. Gallen sagt.

Seinen ersten Schilter hat Nietlispach (Jahrgang 1974) im Alter von 16 Jahren gekauft. «Seither schlägt mein Herz für Schilter», sagt er. Es ist die Einfachheit der Fahrzeuge, bei denen die Besitzer praktisch alles selber flicken können, die ihn sofort überzeugt hat. Dazu kam die «Ringläufigkeit» der Maschinen. Nach wie vor ist Nietlispach

begeistert von der Technik wie Zwillings-Chassis oder Allrad-Lenkung, die in den 1960er- und 1970er-Jahren bahnbrechend war. Die damals revolutionären Neuerungen würden, wenn auch in moderner Form, auch noch in die heutigen Landmaschinen eingebaut.

Wenn der Ausdruck nicht so abgegriffen wäre, könnte man sagen: Schilter ist Kult. Der Schilterclub, der Fanartikel wie T-Shirts, Mützen und sogar Kissen vertreibt, zählt zwischen 30 bis 40 aktive Mitglieder, die teilweise bis zu zehn Stück der legendären Fahrzeuge aus Stans besitzen. Jedes Jahr finden im ganzen Land vom Emmental bis nach Graubünden mehrere Schiltertreffen statt, die von lokalen Organisatoren durchgeführt werden. Im kommenden Herbst ist der Schilterclub wieder selber an der Reihe, feiert er doch in Rothenturm sein zwanzigjähriges Bestehen. Mit einer Rekordauffahrt von historischen Fahrzeugen ist zu rechnen.

Fast schon höhere Weihen haben die Schilter-Fahrzeuge 2012 durch eine Ausstellung im schweizerischen Verkehrshaus in Luzern erhalten. Die Autoren Manuel Gemperle und Hermann Wyss haben der Marke Schilter 2007 mit einem akribisch recherchierten und reich bebilderten Buch ein gedrucktes Denkmal gesetzt.

Vertrauen wieder hergestellt

Was ist heute übrig geblieben vom einstigen Vorzeigeunternehmen Schilter? Rein äusserlich nicht viel. Wo früher das Stammwerk stand, wurde eine Wohnsiedlung errichtet. Doch sowohl technisch wie auch personell wirkt die von Schilter geweckte Innovationskraft weiter. Nidwalden ist heutzutage ein kleiner, aber umso feinerer Produktionsstandort für den Landmaschinen-Fahrzeugbau. Einen Exponenten finden wir bei der Fadenbrücke in Buochs, wo die Schiltrac Fahrzeugbau GmbH ihren Sitz hat. Der Firmenname verrät, auf welche Wurzeln die Ursprünge des Unternehmens zurückgehen. Josef Barmettler, der Vater des heutigen Mitinhabers Peter Barmettler, arbeitete in

den Glanzzeiten für Schilter. Nach der Liquidation konnte er 1993 die Patente der Konkurs gegangenen Firma von der NKB erwerben und begann, eigene Fahrzeuge zu entwickeln. Der Start war dabei keineswegs einfach, wie sich sein Sohn erinnert: «Schilter hatte in seiner letzten Phase einen grossen Imageverlust erlitten. Es galt zuerst das verlorene Vertrauen der Kundschaft wieder zu gewinnen.»

«Alpenporsche» als Prunkstück

Doch diese Schwierigkeiten sind längst überwunden. In der hart umkämpften Landmaschinen-Branche ist Schiltrac neben Aebi zum Nischenplayer geworden, der sich einen hervorragenden Namen geschaffen hat. Seine High-tech-Produkte verkauft der Hersteller inzwischen europaweit. Das Prunkstück des Unternehmens ist der Transporter Eurotrans Modell 6150. Mit seiner abgerundeten Führerkabine ist das bullig wirkende Fahrzeug ein absoluter Hingucker.

Anfänglich stiess dieses für Schiltrac typisch gewordene Design bei vielen Bauern, die sich kantige Linien gewöhnt waren, nicht gerade auf Begeisterung. Doch die extreme Geländetauglichkeit, kombiniert mit einer starken Motorleistung, wirkte schon bald überzeugend. Mit einer Leistung von 175 PS, einem 6-Zylinder-Deutz-Motor sowie einem 3fach-Shift-Getriebe bringt die Version Agro ganz schön Power auf den Boden.

Der Name ist nicht offiziell, aber inzwischen wird der Eurotrans als «Alpenporsche» bezeichnet, und in der Branche weiss jeder, dass damit das Hightech-Fahrzeug aus der Buochser Werkstatt gemeint ist. Jährlich werden zwölf bis zwanzig dieser Transporter gebaut. Insgesamt sind in Buochs 15 Mitarbeiter beschäftigt, die auf vier Firmen aufgeteilt sind. Die Peter Barmettler Fahrzeuge und Service GmbHs (zwei Firmen) verkaufen und reparieren Landmaschinen und Traktoren, wie dies einige Konkurrenten im Kanton Nidwalden auch tun. Die Rofina GmbH hat sich auf das Rohr- und Profilbiegen hauptsächlich im Fahr-



zeugbau spezialisiert. Unter anderem liefert sie die Rohre für die Führerkabine des Eurotrans, der von der vierten Firma, der Schiltrac Fahrzeugbau GmbH, produziert wird.

Ein Bergler auf dem Flughafen Zürich

Eigentlich müsste der Begriff «Alpenporsche» inzwischen mit dem Label «Kommunalporsche» ergänzt werden, sind doch die Schiltrac-Fahrzeuge immer häufiger im Flachland unterwegs. Die Idee, das geländegängige Fahrzeug mit einer Nutzlast von 6 bis 8 Tonnen auch für die Kommundienste einzusetzen, kam von unerwarteter Seite. 2012 kamen an der Land- und Forstwirtschaftsmesse Agrama zwei Herren auf Peter Barmettler zu und



In der Werkstätte von Schiltrac ist Präzisionsarbeit gefragt.

erklärten: «Genau den Eurotrans brauchen wir für den Winterdienst auf dem Flughafen Zürich.» Wie es sich für einen agilen Nischenplayer gehört, fackelte die Schiltrac GmbH nicht lange und machte sich sofort an die Arbeit.

Nach diversen Sonderschichten der Belegschaft war der Kraxler innert neun Monaten zum Flughafenmitarbeiter umgebaut. Diese sehr kurze Lieferzeit konnte realisiert werden, weil der Transporter vom Kabelstrang über die Programmierung der Software, den Getriebe-, Kabinen- und Chassisbau bis zur Endmontage in der Produktionsstätte an der Fadenbrücke gefertigt wird. Das Testfahrzeug war noch in Landwirtschafts-Grün gehalten. Seit der Wintersaison 2014 sorgen zwei

neue Schiltrac Eurotrans CTV in «Kommunalgelb» dafür, dass Herr und Frau Schweizer auch bei Schnee und Eis in die weite Welt fliegen können. Inzwischen sind Schiltrac-Fahrzeuge für die Elektrizitätswerke Zermatt und diverse andere Gemeinden in der Schweiz tätig.

Aus den Bergen in die Fläche

Der langfristige und diversifizierte Erfolg des kleinen Produzenten ist darauf zurückzuführen, dass bei Schiltrac seit jeher langfristig gedacht und geplant wird. Ende der 1990er-Jahre zeichneten sich gemäss Peter Barmettler bei den Landwirtschaftsmaschinen zwei Trends ab. Zum einen verlangten die Kunden immer mehr Leistungen

für die Zusatzgeräte, zum anderen wurden von der Politik die ersten Auflagen in Sachen Luftreinhaltung erlassen. In dieser Situation setzten Josef und Peter Barmettler grössere Motoren mit Partikelfiltern ein. 2009 setzten sie schliesslich auf eine neue Strategie: Schiltrac produzierte ein Fahrzeug, das nach wie vor geländegängig sein sollte. Gleichzeitig sollte die Neuentwicklung über viel mehr Kraft verfügen, um gleichzeitig als Transporter und Landwirtschaftsfahrzeug eingesetzt werden zu können. Etwas überspitzt gesagt: Der Schiltrac tastete sich aus den steilen Hängen Nidwaldens in die grossflächigen Gebiete vor. Dieser Strategiewechsel war durchaus mit Risiko behaftet, wurden doch die neuen Fahrzeuge bei der traditionellen Berglandwirtschaft skeptisch betrachtet. «Manchmal ist man als Produzent mit gewissen Innovationen zu früh auf dem Markt, wie das auch Schilter passiert ist», sagt Verkaufsleiter Peter Barmettler. Im Fall von Schiltrac dauerte es zwar ein Weilchen, doch inzwischen sind die Landwirtschaftsfahrzeuge «Made in Buochs»

vor allem in Gebieten in der Ostschweiz unterwegs, wo es grössere Flächen möglichst rationell durch wenig Personal zu bewirtschaften gilt. Zudem wird der Bereich Kommunalfahrzeuge ständig wichtiger. Die Idee, die Eigenschaften von Landwirtschaftsfahrzeugen für den Einsatz in Gemeinden zu nutzen, ist übrigens nicht neu. Auch die Firma Schilter baute diverse solcher Spezialfahrzeuge.

Vor dem Sprung auf die Insel

Seit 2016 hält der Eurotrans, was sein Name bereits andeutet: Er ist europäisch. Um ihre Fahrzeuge auch ausserhalb der Schweizer Grenze verkaufen zu können, hat die Schiltrac GmbH den aufwendigen Zertifizierungsprozess durch den TÜV Süd durchlaufen, der alle Prozesse in der Produktionsstätte minutiös geprüft hat. Es waren harte Wochen für die Mitarbeiter des Unternehmens. Doch es hat sich gelohnt. Die Chancen stehen gut, dass moderne Landwirtschaftstechnik aus Nidwalden schon bald in einigen Gebieten



Peter Barmettler, VR-Präsident von Schiltrac, hat in Grossbritannien Grosses vor.

von Grossbritannien unterwegs ist. Im September 2016 war Peter Barmettler mit einem Eurotrans-Ladewagen auf Demonstrationstour in Schottland. Auf brachliegenden Landschaften in Grossbritannien hat sich nämlich der Adlerfarn grossflächig ausgebreitet – mit verheerenden Folgen. Auf nicht genutzten Landwirtschaftsflächen begünstigt das Überhandnehmen der giftigen Pflanze Hangrutsche und bringt den Wasserhaushalt aus dem Gleichgewicht.

Dieser Problempflanze wollen die Umweltbehörden der betroffenen Gemeinden nun zu Leibe rücken. Den Eurotrans haben sie dabei als potenzielles Fahrzeug für den Einsatz auf dem unwegsamen und weitläufigen Gelände entdeckt. «Der Sprung auf die Insel ist für uns eine grosse Chance, die wir packen wollten», gibt sich Barmettler optimistisch.

Erster Schilter-Lehrling

Nur rund zwei Kilometer Aawasser-aufwärts von der Fadenbrücke hat ein anderer Landmaschinen-

Spezialist seinen Sitz: Schallberger Fahrzeuge und Maschinen-Center. Auch die Leo Schallberger AG, die 2014 ihr 40-jähriges Bestehen feiern konnte, verfügt über direkte historische Verbindungen zur ehemaligen Maschinenfabrik Schilter. Firmengründer Leo Schallberger senior war nämlich 1960 der erste Lehrling, den Thomas Schilter in seinem Betrieb ausbildete. Als im Laufe der Jahre der Druck auf die Produktivität ständig stieg und die Pflege der Qualität immer mehr in den Hintergrund rückte, verliess er wie viele andere bis anhin treue Mitarbeiter die Firma und machte sich 1974 selbstständig. Am Wilrank in Oberdorf gründete Schallberger senior einen kleinen Betrieb, der aufgrund des sich rasch einstellenden Erfolgs schnell grösser wurde und heute ein florierendes KMU an der Riedenstrasse 40 ist. Die Firma beruht inzwischen auf vier Standbeinen, was für eine grosse Flexibilität und ein breites Angebot an Dienstleistungen und Produkten sorgt. Angefangen hat alles klassisch mit dem Verkauf und Service von Landtechnik. Wurden



Für den «Alpenporsche» bedeuten auch steilste Hänge kein Problem.



Leo André Schallberger kann mit seinem Traditionsunternehmen zuversichtlich in die Zukunft schauen.

früher in erster Linie Schilter- und Deutz-Traktoren vertrieben, so sind es heute Maschinen der Marken Aebi und New Holland. Das zweite und momentan am stärksten wachsende Geschäft ist der Handel mit Nutzfahrzeugen der Marke Iveco, wie Geschäftsinhaber Leo André Schallberger, seit dem Jahr 2000 Alleininhaber und Firmenchef der Schallberger AG, bei unserem Besuch erzählt.

Einen Namen geschaffen hat sich Schallberger auch dank seiner guten Serviceleistungen, auch für Kommunal- & Arealpflege, für die er die Produkte verschiedener Hersteller vertreibt. Beim vierten Standbein handelt es sich um ein in Eigenregie entwickeltes Pumpfass für die Landwirtschaft. Insgesamt sind an den drei Standorten Oberdorf, Schattdorf und Sarnen über 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Für mehr Sicherheit

Wie Schilter und Schiltrac zeichnet sich auch Schallberger dadurch aus, dass das Unternehmen

akribisch auf die Wünsche seiner Kunden eingeht. Dies gilt nicht nur für die Verkaufsberatung und den Service, sondern auch für die Erfüllung von besonderen Wünschen. Eine solche Anforderung steht auch am Anfang des Schallberger-Pumpfasses. In früheren Jahren kam es immer wieder zu Unfällen, weil in steilen Hanglagen Güllenfässer kippten.

Der Grund für diese Unglücke ist, dass Fahrzeuge mit einem grossen Flüssigkeitstank einen hohen Schwerpunkt haben. Kommt es in der Schräglage zu abrupten Gewichtsverlagerungen, kann dies dazu führen, dass der Transporter umkippt. Diesen Sicherheitsmangel wollte Leo Schallberger beheben. 1993 hatte er den rettenden Einfall, wie man den Schwerpunkt des Fasses tiefer legen könnte. Er und sein Team «untertunnelten» die Pumpfässer, wodurch eine Schneckenpumpe unter dem Fass eingebaut werden kann. Das Fass liegt nun tiefer auf dem Transporter. «Eigentlich ist es eine simple Idee, aber eine mit grosser Wirkung», sagt sein Sohn Leo André Schallberger.



Die Eigenkonstruktion Schallberger-Pumpfass ist ein Verkaufsschlager.

Schon bei Thomas Schilter war es das Eingehen auf die spezifischen Bedürfnisse der Bergbauern gewesen, die zu technischen Durchbrüchen geführt hatten.

Ein durchaus erwünschter Nebeneffekt dieser Erfindung war die Tatsache, dass der Betrieb dadurch in den eher schwachen Monaten ab August besser ausgelastet werden konnte. Seit der Mitte der 1990er-Jahre wurde das Schallberger-Pumpfass ständig verbessert und damit die Sicherheit für die Bauern weiter erhöht.

Die Fässer aus Polyester lässt man von der Firma Faserplast in Wil SG produzieren. In Schallbergers Werkstatt werden die Fässer mit einem Fassungsvermögen von 2500 bis 5000 Litern modifiziert, teilweise mit Schleppschlauchverteilern ausgerüstet und auf den Transporter des Kunden montiert. Ein kleines Team unter der Leitung von Sepp Odermatt führt alle Arbeiten selber aus. Insbesondere werden in der Fahrzeugschlosserei die Um- und Unterbauten bei den unterschiedlichen Transportern vorgenommen.

Qualität setzt sich durch

Das Nischenprodukt, das rund 10 Prozent zum Firmenumsatz beiträgt, hat sich zum eigentlichen Bestseller entwickelt. Rund 400 Stück der Eigenkonstruktion hat die Schallberger AG in den letzten Jahren ausgeliefert. Nicht wenige der Pumpfässer sind in Österreich, im Südtirol und in Frankreich unterwegs, insbesondere in der Region Hochsavoyen. Es ist die hohe Qualität, die die innovativen, aber nicht ganz billigen Produkte aus Nidwalden auch im europäischen Ausland zum Verkaufsschlager macht. Der Frankenschock im Januar 2015 hat die Situation noch einmal zusätzlich erschwert. Bei einem Preis von 20'000 bis 30'000 Franken pro Pumpfass bedarf es guter Argumente, um auf dem europäischen Markt weiterhin erfolgreich zu bleiben.

Doch Leo André Schallberger und seine Mitarbeiter sind gewillt, sich dieser Herausforderung zu stellen. Mit weiteren Innovationen, etwa beim Antrieb der Pumpe oder bei zusätzlichen hydraulischen Bedienelementen, sieht er durchaus

Potential. Auch soll das Marketing für das Erfolgsprodukt gezielt verstärkt werden.

Erfolgsfaktor Mitarbeiter

Wollen Firmen wie die Schallberger AG und die Schiltrac GmbH auch in Zukunft auf dem hart umkämpften Markt Erfolg haben, kommen ihnen jene Eigenschaften zugute, die sie nicht zuletzt dank ihrer Schilter-Vergangenheit in ihren Genen haben: eine enge Verbundenheit mit der Kundschaft, auf deren Bedürfnisse man schnell, technisch innovativ und wenn es sein muss mit unkonventionellen Neuentwicklungen eingeht.

Ihre Zukunft wird vom sich fortsetzenden Strukturwandel in der Landwirtschaft geprägt sein. «Wir werden zahlenmässig eher weniger Kunden haben, die aber komplexere und leistungsfähigere Maschinen für die Bewirtschaftung ihrer Höfe benötigen», bringt es Schallberger auf den Punkt. Die neue Situation fordert nicht nur die Maschinen, sondern auch den Menschen, sprich die Mitarbeiter – ein nicht zu unterschätzen-

der Teil des Erfolgs der «Landtechnik made in Nidwalden».

Fast hundert Lehrlinge hat die Schallberger AG in den über 40 Jahren ihres Bestehens ausgebildet. Die meisten von ihnen kommen aus der Landwirtschaft selber und sind auf einem Bauernhof aufgewachsen. Sie zeichnen sich durch einen ganz besonderen Geist aus, wie Leo André Schallberger festgestellt hat: «Im Vergleich zu ihren Kameraden in anderen Bereichen und aus städtischen Gebieten sind unsere Lehrlinge viel selbstständiger. Sie haben eine ganz andere Einstellung, man kann sich einfach auf sie verlassen.»

Schallberger hofft, dass der Strukturwandel in der Landwirtschaft dieses enge Zusammenspiel von Kunden, Mitarbeitern und Lieferanten nicht zerstört. Tatsächlich ist eine Lehre als Landmaschinen-Mechaniker ein hervorragendes Sprungbrett. Das weiss man auch bei den Pilatus Flugzeugwerken. Markus Bucher, der CEO des grössten Nidwaldner Unternehmens, hat diesen Beruf erlernt und profitiert noch heute von seiner umfassenden und vielfältigen Ausbildung.

Die Schilter-Story

Von April bis Oktober 2017 zeigt das Nidwaldner Museum in einer Ausstellung die bewegte Geschichte des Stanser Maschinen- und Traktorenbauers Schilter. Das Museum zeigt Aufstieg und Fall des Unternehmens, befragt und filmt Zeitzeugen, zeigt typische Fahrzeuge und vieles mehr. Einen detaillierten Einblick in die Firmengeschichte gewährt das Werk «Thomas Schilter. Pionier der Bergmechanisierung» von Manuel Gemperle und Hermann Wyss, aus dem die Bilder auf den Seiten 117 und 118 stammen. Das Werk ist 2007 im Traktorenbau Buchvertrieb erschienen und nur noch antiquarisch erhältlich.

Erich Aschwanden ist Korrespondent der «Neuen Zürcher Zeitung» für die Zentralschweiz und den Aargau. Der Historiker und Germanist ist in Stans aufgewachsen und lebt in Malers.