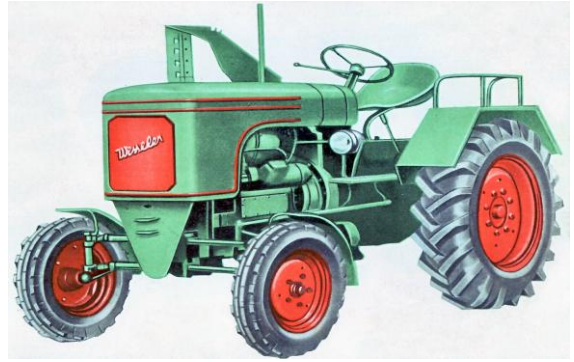


Wesseler

Club Altenberge

Kümpfer 110 A
48341 Altenberge



www.wesseler-club.de

Wesseler

Schlepper- u. Fahrzeugbau

Chronik

**ehem. Produktionsstätte
Wesseler-Ackerschlepper**



© **Franz Sundorf**

Vorstand: ▲ Sprecher: Reinhard Vogelsang ▲ Kasse: Heinrich Kortwinkel ▲ Schriftführer: Franz Sundorf
Gegründet 1999



Wesseler Chronik **Schlepper- und Fahrzeugbau,** **Wesseler-Landtechnik**

Wesseler ♦ über 100 Jahre in Altenberge/Westf.
1879 - 1988

von Franz Sundorf + Reinhard Vogelsang

1. Eine neue Landschmiede entsteht

1879 machen sich zwei Brüder auf den Weg. Der Ältere, Bernhard Wesseler, hatte sich vorgenommen, mit seinem jüngeren Bruder Anton eine eigene Existenz aufzubauen. In der Heimat in Darup hatten beide in der Schmiede des Vaters gelernt und hatten auch stets in der Landwirtschaft mithelfen müssen. Zu einer Landschmiede, wie sie vom Vater in Darup geführt wurde, gehörte zur damaligen Zeit stets auch eine kleine Landwirtschaft für die Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln.

Warum die Brüder ausgerechnet nach Altenberge in die Kümperheide zogen ist nicht überliefert. Auf jeden Fall erwarb Bernhard Wesseler ein Grundstück mit einem kleinen Gebäude, und richtete zunächst eine Schmiede ein. Das Gebäude war zu der Zeit bereits in die alte Katasterkarte eingetragen. Das zweite Standbein war eine kleine angegliederte Landwirtschaft.

Über die Wahl des Standortes kann nur spekuliert werden. Aber die Wahl war offensichtlich wohlüberlegt, denn die Schmiede entwickelte sich recht gut. Bedenkt man die Herkunft der Beiden, so findet man doch einen möglichen Grund für die Standortwahl.

Eine Betrachtung der damaligen Verkehrsverhältnisse zeigt eine Gemeinsamkeit des heimatlichen Standortes in Darup und dem gewählten Standort in der Kümperheide. Beide Standorte liegen an alten Verkehrsstraßen von Münster in Richtung Westen nach Holland. Im südlichen Teil der Kümperheide verläuft der Horstmarer Landweg der auch „Damm“ genannt wurde. Dieser Horstmarer Landweg, wurde vormals durch die in Münster residierenden Kirchenfürsten als Verbindungsweg zwischen Münster und Horstmar genutzt.

Er führte von Münster an Haus Rüschaus vorbei, streifte südlich Nienberge, verlief weiter durch die Kümperheide Richtung Aabauerschaft über die „Hohe Brücke“ über die Steinfurter Aa, Richtung Laer und von dort weiter nach Horstmar. Im weiteren Verlauf ging er dann über in die Verkehrswege Richtung Amsterdam. Er hatte somit mehr als nur eine überregionale Bedeutung. Heute würde man von einem internationalen Verkehrsweg sprechen.

Der moderne Hollandweg wurde die Bundesstraße B 54 bis 1996, dann wurde diese durch die B 54n ersetzt. Die frühere B 54 wurde zur L 510 herabgestuft. Die Bundesstraße B 54 verläuft zwischen dem nördlichen „Münsterweg“ und dem Horstmarer Landweg und beginnt bei Gronau an der Landesgrenze der Niederlande und führt in Nord-Süd-Richtung nach Münster, danach weiter bis Wiesbaden.

Die Straße von Altenberge zur Schmiede Wesseler existierte bei Gründung der Schmiede schon als befestigter Wirtschaftsweg. Die Weiterführung in Richtung Havixbeck war aber noch nicht vorhanden. Der Weg endete bei Schulze Erdel am jetzigen Hof Nürenböcker. Der straßenmäßige Weiterbau nach Havixbeck erfolgte erst gegen 1900. Die Grenze zwischen Altenberge und Havixbeck, bzw. Kreis Steinfurt und bis 1974 Landkreis Münster (danach Kreis Coesfeld) wurde in diesem Bereich durch die Münsterische Aa gebildet.

Ortsgeschichte Altenberge

Die Gemeinde Altenberge liegt nördlich der Universitätsstadt Münster und südlich zur Kreisstadt Steinfurt, 52 Grad 3 Min nördl. Breite und 7 Grad 28 Min östl. Läng, höchste Erhebung des Ortes ist der Paschhügel mit 119 m über NN.

Die Gemeinde Altenberge kann auf eine mehr als 1200-jährige Geschichte zurückblicken. Altenberge gehörte zu den 38 Uppfaren des Bistums Münster und wurde vom hl. Ludgerus (744 -809) oder seinen Nachfolgern gegründet.

Die Dorfgemeinde Altenberge ist wohl dadurch entstanden, dass sich aus den Bauern und Handwerkerständen Bäcker, Metzger, Schreiner, Schmiede u.a. Berufsgruppen im Ortskern um die Kirche ansiedelten.

Die Gemeinde Altenberge zählte am 31.12.1950 ca. 5232 Einwohner, zum 31.12.2009 war die Gemeinde auf 10.992 Einwohner gewachsen.

Aus den Handwerksbetrieben haben sich bedeutende Unternehmen entwickelt. In den Nachkriegsjahren des II WK wuchsen aus zwei Schmieden mit Wesseler und Schmitz renommierte Fahrzeugbauer. Die 1892 von Melchior Schmitz gegründete Schmiede wandelte sich in den 1930-er Jahren vom Handwerksbetrieb zum Fahrzeugbauer. Es wurden Anhänger für die Landwirtschaft und Transportgewerbe gebaut. In 1935 fertigte das Unternehmen den ersten Sattelaufleger und stieg in die Produktion von Kofferaufbauten ein. In den 1950-er Jahren lieferte Schmitz unter dem Namen „Elastic-Fahrzeugbau“ Gummipuffer gefederte Anhängerkupplungen an den Schlepperhersteller Wesseler, auch an den Traktorhersteller Lanz wurden solche Anhängerkupplungen geliefert.

Die Landschmiede

Der Landschmied war überall dort angesiedelt, wo eiserne Gerätschaften hergestellt, geschärft und erneuert werden mußten. Schmieden gab es in den Dörfern, in der Regel im Dorfzentrum. Aber auch auf dem Land und hier an Verkehrsstraßen siedelten sich Schmiedehandwerker an. Schmiede und auch Stellmacher profitierten direkt vom Verkehr mit Pferdeuhwerken.

Versetzen wir uns nun in die Entstehungszeit der Wesseler'schen Schmiede. Die Transporte vor über hundert Jahren wurden mit Pferdeuhwerken bewerkstelligt. Die meisten Wege wurden zu Fuß gegangen, während die längeren Wege etwa von Ort zu Ort oder weiter zu Pferde oder mit Pferdeuhschen erledigt wurden. Die Straßen oder besser gesagt die Wege, waren entsprechend schlecht, da häufig teilweise unbefestigt und durch die Räder der schweren Fuhrwerke stark gefurcht.

Die Arbeiten in der Schmiede begannen häufig in den frühen Morgenstunden und endeten spät am Abend. Das Schmiedefeuer erwärmte und erhellte den meist kleinen Raum. Während der Schmied die handlichen Schmiedestücke direkt am Schmiedefeuer bearbeitete, wurden die großen Werkstücke und Geräte draußen vor der Schmiede erstellt bzw. repariert. Auch der Hufbeschlag erfolgte vor der Schmiede.



*Landschmiede Wesseler Anfang der 50-er Jahre
vor der ehem. Schmiede, danach Büro*

2. Heinrich Wesseler

Wie sich der Handwerksbetrieb in den Folgejahren weiterentwickelte, darüber liegen keine Erkenntnisse vor. Einige Daten aus der Familienchronik geben einen Anhalt über die Erbfolge. 1886 wurde Heinrich Wesseler geboren, der dann mit 25 Jahren 1911 in das Geschäft seines Vaters eintrat. 1913 wurde das Wohnhaus neu gebaut.

Die Mechanisierung in der Landwirtschaft setzte ein. Die Schmiede entwickelte sich nun zu einem landtechnischen Betrieb mit Ladengeschäft für Haushaltswaren und Fahrräder. Dabei wird sich der Kundenkreis bis in die 1930er Jahre, im wesentlichen auf den westlich gelegenen Teil von Altenberge beschränkt haben. Daneben diente der Betrieb einer Landwirtschaft zur Grundversorgung der Familie Wesseler.

Betrachtet man das nähere Umfeld der Schmiede Wesseler, so stellt man fest, daß die nächsten konkurrierenden Schmiedebetriebe nicht allzu weit entfernt waren. In Altenberge selbst waren einige Schmieden zu zählen.

Am Horstmarer Landweg waren in Wesseler Nähe noch zwei weitere Schmieden gelegen. Einmal die Schmiede Ahmann vor der „Hohen Brücke“ in der Aabauerschaft – Billerbeck-Beerlage. Zum anderen die Schmiede Böckenholt in Altenberge, Waltrup.

In Altenberge waren die Schmiedebetriebe Josef Schmitz, woraus das Weltunternehmen Schmitz-Fahrzeugbau (heute Schmitz Cargobull AG) entstand und die Schmieden Lippsmeier, Theile im Dorf und in Hansell die Schmiede Fraune und Kipp. Des weiteren zwei Schmieden in Hohenholte, August Vieth, später Tönne Vieth, und Hermann Volkmar.

Nach der Weltwirtschaftskrise die mit dem Zusammenbruch der New Yorker Börse 1929 begann und 1932 ihren Höhepunkt erreichte, ging es Mitte der 30er Jahre wieder aufwärts. Die Mechanisierung in der Landwirtschaft erhielt durch die Motorisierung einen neuen Aufschwung. Viele Unternehmen erkannten darin ihre Chance.

Heinrich Wesseler war als Inhaber eines Handwerks-Betriebes - seit Bestehen der Handwerksrolle der Handwerkskammer Münster - in die Handwerksrolle eingetragen.

Name <u>Heinrich Wesseler</u> (Firma) <u>Heinrich Wesseler</u> geboren am <u>1. Juni 1896</u> ist als Inhaber eines <u>Handwerksbetriebes</u> in die <u>Handwerksrolle</u> eingetragen. Der Inhaber ist zur <u>Führung des Meistertitels</u> <u>in Schmiedehandwerk</u> befugt. Münster, den <u>1. Juni</u> 19<u>35</u> Handwerkskammer zu Münster <u>Dr. Hermann Kahmann</u> Präsident <u>Pirny</u> Syndikus Beglaubigt:	 Eigenhändige Unterschrift <u>Heinrich Wesseler</u> Die Handwerkskarte ist der Handwerkskammer zurückzugeben, wenn der Betrieb eingestellt wird.
--	---

Gebühr RM. 2.—

Handwerkskarte des Schmiede-Meister Heinrich Wesseler



Das Bild zeigt die Mitarbeiter vor der 1909 erweiterten alten Schmiede.
Das Datum der Aufnahme ist nicht bekannt.
In der Mitte ist ein Schlepper in Rahmenbauweise zu erkennen mit aufgebautem Motor.



Bei diesem Vorkriegsschlepper handelt es sich um einen Schlepper in Rahmenbauweise, wie er auch von anderen Herstellern gebaut wurde. Der aufgebaute Motor ist ein liegender Deutz-Dieselmotor mit Verdampfer-Kühlung.

Es kamen bei den Wesseler-Schleppern Motoren verschiedener Hersteller, wie Deutz, MWM, Jaehne und andere, zum Einsatz. Auch unterschiedliche Motortypen wurden gewählt. Es wurden auch auf den Bauernhöfen befindliche stationäre Verdampfermotoren auf die bestellten Traktoren-Fahrgestelle aufgebaut.

Vorkriegsschlepper mit Paul Wißmann

3. Traktorenbau Wesseler vor dem II. WK

Auch Heinrich Wesseler erkannte hierin eine Chance, und baute Mitte 1930 den ersten Schlepper in Rahmenbauweise mit einem aufgebauten Verdampfer Motor für den eigenen Betrieb. Der Betrieb verfügt über moderne Maschinen und einen Stab qualifizierter Facharbeiter. Durch diese Faktoren wurde das Unternehmen zu einem bedeutenden Mittler zwischen Industrie und Landwirtschaft und beeinflusste die Aufwärtsentwicklung des Schlepper- und Fahrzeugbaus bei Wesseler. In den folgenden Jahren wurden Schlepper in ähnlicher Bauart für Landwirte und Transport gebaut, bei denen die zum Teil auf den Höfen vorhandenen Stand-Motoren verbaut wurden.



Schlepper ohne Kühler-Verkleidung



Das Bild zeigt einen Vorkriegsschlepper vor dem Wohnhaus mit angegliedertem Haushaltsgeschäft und Schmiede. Im Fenster hinter dem Lenkrad erkennt man die ausgehängten Kochlöffel.

Der Schlepper ist mit einem wassergekühlten Zweizylinder Deutz-Dieselmotor und dem angeflanschten Prometheus Getriebe bestückt. Das Armaturenbrett ist noch spärlich bestückt und an der Seite unter dem Tank angebracht. Der Sitz ist eine gelochte leicht schalenförmige gewölbte Blechschale, wie er auch an Grasmähern oder ähnlichen von Pferde gezogenen Maschinen üblich war. Die runden Kotflügel haben noch keine Sitzlehne. Der Kühler ist noch unverkleidet. Die halbrunde Haube liegt vorne auf dem Kühler und hinten auf dem Tank auf. Diese Bauweise wurde vor dem II Weltkrieg beibehalten, solange es möglich war Material und Teile zu bekommen. Bis 1940 wurden diese sogenannten Bauernschlepper gebaut.



Ackerschlepper-Produktion 1938

Ackerschlepper-Aufstellung vor der alten Schmiede, später wurde das Gebäude zum Büro umgebaut



Das Bild zeigt einen Wesseler Schlepper im Ernteeinsatz beim Hof Holtkötter in Altenberge, Kümper. Auf dem Traktor Paula Lohrmann, geb. Holtkötter. Die Aufnahme entstand vor dem II. WK.

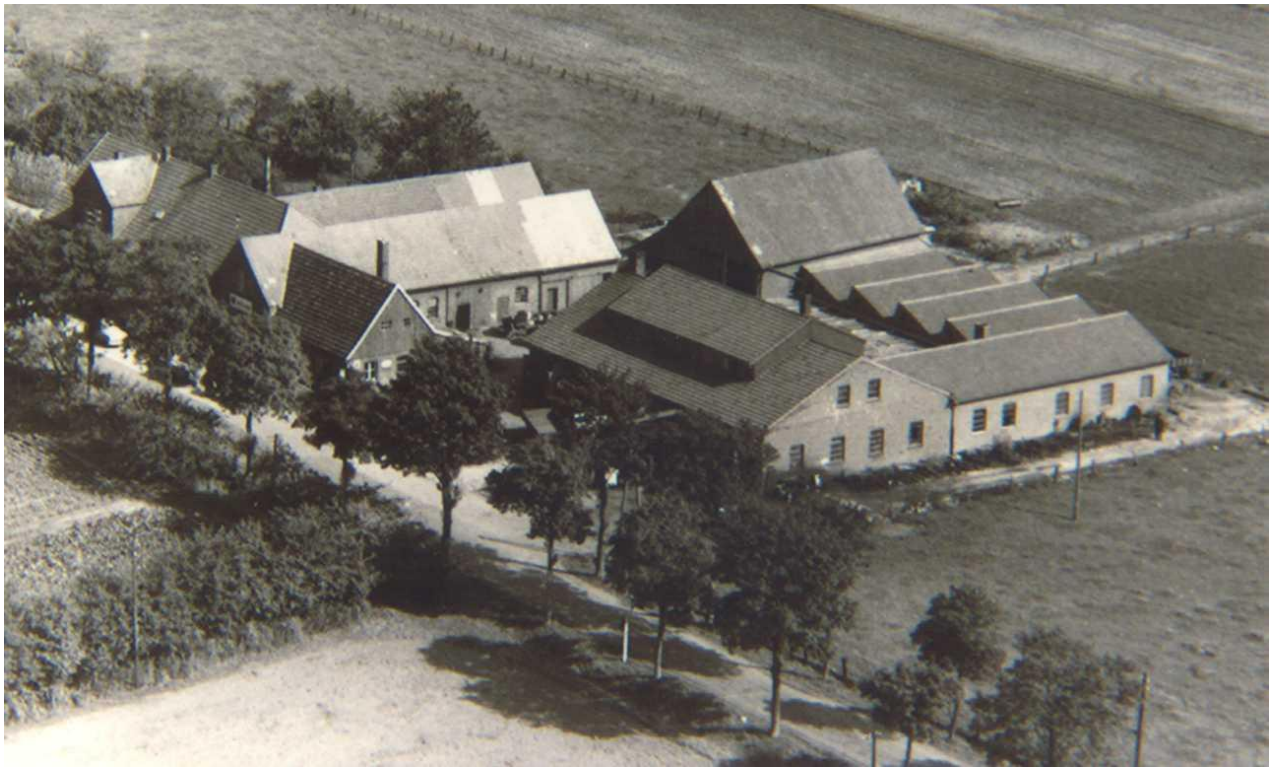
Schlepper in Rahmenbauweise mit aufgebautem Deutz Verdampfer-Motor. Der Motor ist mit dem Zylinderkopf in Richtung Fahrer aufgebaut, angehängt ist ein Mähbinder.

Während des II. WK war der Bezug der Diesel-Motoren und Antriebe eingeschränkt, weil diese für die Rüstung gebraucht wurden. Die Not machte erfinderisch, so dass Motoren mit Holzgas statt mit Diesel oder Benzin angetrieben wurden und es wurden nur ganz wenige Bleche verbaut. Während dieser Zeit wurden ca. 17 Ackerschlepper gebaut. Die Menschen hatten gelernt, aus Schrott brauchbare Maschinenteile zu fertigen, alte vorhandene Schlepper und Fahrzeuge wurden repariert.

Nach Kriegsende 1945 bis zur Währungsreform 1948 war es schwer, an Materialien und Diesel oder Benzin zu kommen. Man tauschte Nahrungsmittel gegen Montagematerialien und Treibstoff, man verwertete alle brauchbaren Teile aus Militärfahrzeugen und defekten Panzern für den Bau von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten.

Doch mit dem Tag der Währungsreform waren die Geschäfte über Nacht wieder voll mit Waren aller Art. Durch die Währungsreform hatten die Leute von Heute auf Morgen wieder Geld. Und so wuchs auch die Nachfrage nach Schleppern schnell und stetig, so dass bald Umbauarbeiten und Erweiterungsarbeiten an den Firmengebäuden nötig waren.

Aus kleinen Anfängen entwickelte Heinr. Wesseler das ehemals weithin bekannte „Wesseler Schlepper- und Fahrzeugbau“ Unternehmen. Zum Produktionsprogramm in den 50er Jahren gehörten u.a. neben dem Schlepperbau, auch die Herstellung von Anhängern und Aufbauten in allen Größen und Ausführungen, sowie Gespann- und Treckeranhänger für die Landwirtschaft und Handel mit Landmaschinen und Haushaltswaren. Darüber hinaus wurden viele Reparaturen an Fahrzeugen aller Art und Landmaschinen durchgeführt.



*Vorne die neue Schmiede aus dem Jahre 1939 und im hinteren Bereich der Anbau mit einer Landmaschinen-Schlosserei aus dem Jahre 1952
Im Hintergrund die Scheune, die ab 1978 durch eine Ausstellungshalle ersetzt wurde.*

4. Traktorenbau nach dem II WK

Schon vor dem II. Weltkrieg waren Schlepper bereits in Rahmenbauweise gebaut worden. Diese waren während der Kriegsjahre so umgebaut worden, dass sie mit Holzgas fuhren. In der Nachkriegszeit wurden die Holzgaskessel wieder heraus montiert und es konnten wieder Dieselmotoren eingebaut werden.

In dieser Zeit begann stetig wieder die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Zugmaschinen. Im Nachbarort Havixbeck gab es eine Deutz-Vertretung und in Münster eine Fahr-Vertretung. Daraufhin bemühte sich die Fa. Heinr. Wesseler um den Verkauf von Bautz-Schlepper, siehe Bild mit Bautz-Schlepper vor der Halle Münsterland. auf Seite 11.



Vorderansicht Schmiede und Landmaschinen-Reparatur unter Denkmalschutz, jetzt Museum

Diese wurden aber wegen Beschaffungsproblem nicht (kurzfristig) geliefert. Darum verkaufte Wesseler nach dem II. WK anfangs zusätzlich Schlepper anderer Marken, z. B. Fahr (Fa. Brinkmann – Münster), siehe Foto mit einem „Fahr-Schlepper“ vor der neuen Schmiede. Nach Aussage von Zeitzeugen wurden auch „Normag“ aus der Fabrik in Hattingen/Ruhr verkauft. Aber auch bei diesen Herstellern gab es lange Lieferzeiten.



Vorführschlepper der Fa. Fahr vor der Wesseler-Schmiede

Wesseler Schlepperbau

Allgemein gab es nach dem II. WK eine große Nachfrage nach Schleppern zur Motorisierung der Landwirtschaft, dabei gab es lange Lieferfristen bei den Schlepper-Herstellern. Derweil drängten die Bauern bei Wesseler auf Lieferung der bestellten Schlepper und weil sehr lange Lieferzeiten bei den anderen Schlepper-Herstellern bestanden, begann Heinrich Wesseler 1949 wieder eine eigene Schlepper-Produktion. Es entstand ein 22 Ps Schlepper mit MWM-Motor. Die Landwirte aus der Umgebung wollten wegen des näheren Kundendienstes lieber einen Wesseler-Schlepper aus Altenberge kaufen.

Die ersten Wesseler-Schlepper wurden geliefert an: den Schnaps-Brenner Geuker-Wiedemann in Altenberge und an Willi Ribbert aus Hohenholte. Dieser Schlepper war von Willi Laumann gebaut worden und Wilhelm Holthaus hatte ihm dabei geholfen.

1949 fand in Frankfurt eine große Ausstellung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft (DLG) statt, auf der Wesseler die ersten MWM-Motoren kaufte. Damit war der Beginn des Schlepperbaus mit MWM-Motoren bei der Fa. Wesseler nach dem II. WK eingeläutet.

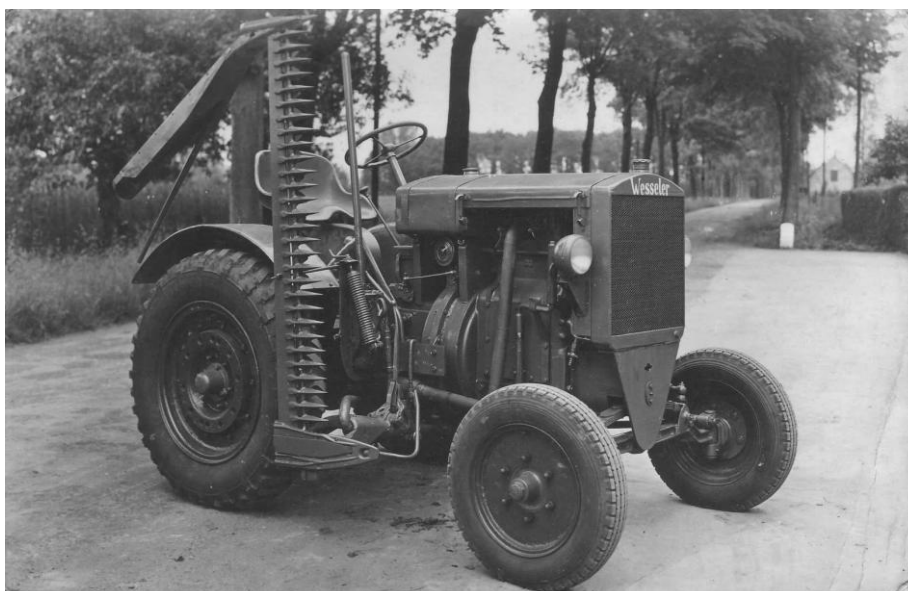
Die Blockbauweise die Wesseler anwendete, hatte sich auch bei anderen Herstellern bereits durchgesetzt. Durch einheitliche Flanschmaße von Motoren und Getriebe der verschiedenen Hersteller waren unterschiedliche Kombinationen möglich. Das erleichterte kleinen Schlepper-Firmen ohne eigene Triebwerkfertigung den Bau von sogenannten Konfektionsschleppern. Die Bauelemente und Blechteile wurden entweder zugekauft oder selbst hergestellt.

In den Anfangsjahren wurden die Schlepper nach Kundenauftrag gebaut, später erfolgte die Fertigung der Schlepper auch auf Vorrat. Im weiteren Verlauf der 1950er Jahre baute Wessler eine größere Stückzahl leichter und mittlerer Schlepper.



Bautz-Schlepper, Wessler-Ausstellung Halle Münsterland

Das nachstehende Bild zeigt einen Wessler-Schlepper mit einem wassergekühlten MWM Motor mit zwei Zylindern, vor der Schmiede auf der Landstraße nach Altenberge. In Blockbauweise angeflanscht ist ein Prometheus Getriebe. Dieser Schlepper ist bereits mit einem tiefen Schalensitz ausgestattet. Ein Seitenmähwerk erweitert den Einsatzbereich des Schleppers. Vorne gibt es noch kein Zugmaul. Der Kühler ist vorne noch nicht verkleidet.



Schlepper mit Zweizylinder MWM-Motor, Baujahr etwa 1949/1950

Bei Wessler gab es wenig Bauanleitungen oder Fertigungszeichnungen für den Schlepper- oder Fahrzeugbau. Häufig mussten die Lehrlinge im Rahmen ihrer Ausbildung von den Prototypen entsprechende Werkstatt-Zeichnungen erstellen. Heribert Kreft, der 1955 eine Werkstatt-Lehre begann, erinnert sich, dass er Zeichnungen vom Geräteträger WLG erstellt hat.

Mitarbeiter

Die Gesamtbelegschaft bestand zu Erfolgszeiten aus bis zu 120 Mitarbeitern. Im Büro waren im Laufe der Zeit drei verschiedene Mitarbeiter für die Finanzen zuständig. Die Belegschaft stammte zum größten Teil aus Altenberge und Umgebung. Einige kamen aber auch von weiter her, z.B. aus Bremen, Laken (Belgien), Trier und von der Mosel.. Sie waren in der Nachbarschaft oder direkt im Wohnhaus von Heinrich Wesseler untergebracht.

Konstrukteur und Fertigungsleiter in der Schlepper-Montage war Paul Wißmann, der seine Rolle bei Wesseler als "Tüftler und Mädchen" für alles beschreibt. Er begann als Lehrling in den 1940er Jahren bei Wesseler und blieb viele Jahrzehnte bis zu seiner Rente bei der Firma. Für die Fertigung gab es am Anfang wenige Konstruktions-Unterlagen, es wurde ausprobiert, ob sich produktiv etwas umsetzen ließ oder nicht. Es existiert ein Heft, in dem Paul Wißmann verschiedene Zeichnungen zusammengestellt hat. Jedoch diente es weniger als Vorlage für die Produktion und Montage der Baugruppen, sondern mehr für die Entwicklung neuer Konstruktionsideen.

Ein wichtiger Mitarbeiter für den Beginn des Schlepperbaus war Heinrich Uhlmann. Er arbeitete bereits vor dem Krieg bei Wesseler. Obwohl er keine Meisterprüfung abgelegt hatte, war er als Meister im Betrieb beschäftigt. Er hatte Kenntnisse in allen Bereichen der Landmaschinen und war für die Auslieferung, Inbetriebnahme und Reparatur zuständig.

Für die Mitarbeiter stellte Heinrich Wesseler Grund und Boden als Bauland in unmittelbarer Nähe zur Fabrik zur Verfügung. Heinrich Uhlmann baute dort bereits vor dem II. WK ein Einfamilienwohnhaus. Bis in die 1960er Jahre errichteten vier weitere Mitarbeiter auf diesen Flächen am Horstmarer Landweg ihre Wohnhäuser. Anfang der 60-er Jahre wurden zusätzlich zwei Vier-Familienhäuser gebaut, die dann von den Beschäftigten der Firma Wesseler bezogen werden konnten.

Die Firma Wesseler hat nach der Währungsreform zwischen 150 und 180 Lehrlinge ausgebildet. Jahresweise waren es bis zu vier oder fünf Lehrlinge beschäftigt. Die Ausbildung zum Landmaschinenschlosser dauerte damals 3 ½ Jahre.

Zu den Zeiten mit hoher Schlepper-Fertigung und Ausbau der Landmaschinensparte waren bei Wesseler fünf Meister eingestellt. In der Schlepper-Reparatur, am Schmiedefeuer, in den Werkstatt-Bereichen für die Landmaschinen- und Mähdrescher-Reparatur und für die Schlepper-Montage.



Schlepper mit Transportanhänger, Baujahr etwa um 1950

Aber nicht nur im Hinblick auf die Motoren wandelten sich die Modelle. Es gab auch eine Fortentwicklung der Sitze, Armaturen und Motorhauben. Letztere veränderte sich in der Länge und deckte auch den Kühler oder Ventilator ab. Die Motorhaube wurde durch sogenannte Sicken gegen Vibration stabilisiert. Ab Mitte der 1950er Jahre wurden die fertigungstechnisch aufwendigen Sicken durch Aluminium-Zierleisten ersetzt, im Inland erhielten diese ein rotes Einlegegummi. Die Farbe bei den Wesseler-Schleppern änderte sich vom blau-grau zum Wesseler-Grün.

Neben der gesamten Blechabwicklung für die Motorhaube, Armaturenbrett oder den Tank wurden auch die Kotflügel bei Wesseler selbst gefertigt. Das Zwischenstück für die Aufnahme der Kupplung zwischen Motor und Getriebe wurde ebenfalls bei Wesseler gefertigt. Als einer der ersten Schlepperhersteller verbesserte Wesseler Anfang der 1950er Jahre die Schleppersicherheit, indem die Firma bei den Konfektionsschleppern ein langes Zwischenstück zwischen Motor und Getriebe einbaute. Dadurch erreichte man eine günstigere Schwerpunktlage und eine höhere Kippsicherheit bei angehängten Arbeitsgeräten.

Auf Wunsch lieferte Wesseler auch die Schlepper mit Speichenrädern. Als Zubehör konnten passende Gitterräder bestellt werden, die Wesseler selbst fertigte. Die Gitterräder verringern den Bodendruck und verhindern das Rutschen der Antriebsräder bei starker Zugleistung auf Bodenflächen.



*Wesseler-Schlepper auf dem elterlichen Hof von Florent Vanderper 1956,
Wesseler-Vertreter in Lichtervelde/Belgien*

5 Fabrikgebäude und Anlagen

Die ersten Schlepper wurden noch in der alten Landschmiede gebaut, die 1909 erweitert worden ist. In dem Gebäudetrakt befand sich auch ein Ladengeschäft mit Haushaltswaren, Fahrräder und Eisenwaren.

Neue Schmiede

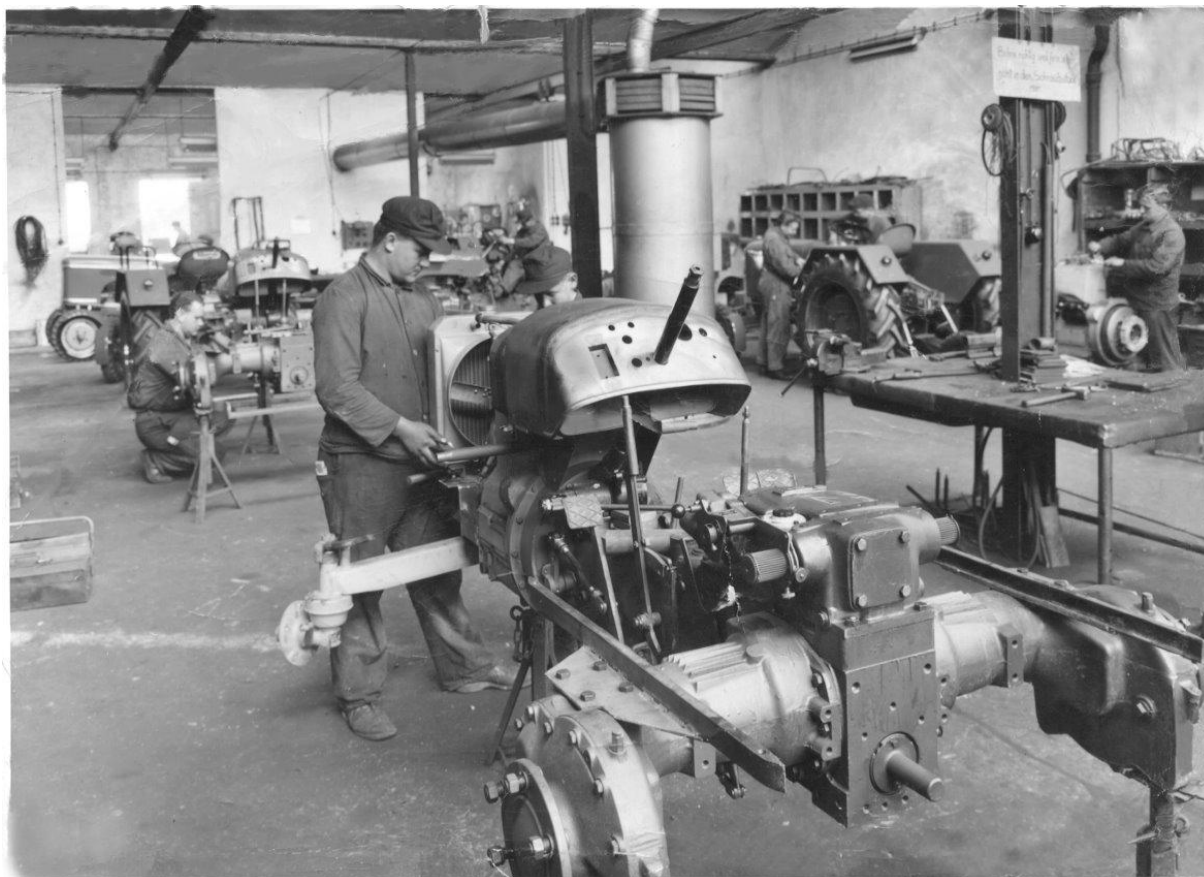
Bedingt durch den Schlepper- und Fahrzeugbaubau und dem allgemein eingetretenen Aufschwung und Auflagen der Arbeitssicherheit entschloss sich Heinrich Wesseler zum Bau, einer neuen größeren und helleren Schmiede. **Der Neubau** erfolgte 1939 durch den Bauunternehmer Theodor Bußkamp, Beerlage-Holthausen.

Der Neubau war erforderlich weil der Altbau nicht mehr der Deutschen Arbeitsfront – D.A.F. genügte und einen Abstand von nur 5.00 m zur Straße aufwies, auch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt hat den veralteten Betrieb bemängelt. Die heutige Schmiede entspricht den Planungen der damaligen Zeit. Das Sprengwerk mit Ständern wurde durch die Zimmerei Tigger erstellt, wie sich der Betriebsinhaber Willi Tigger, Zimmerei in Altenberge-Waltrup, anlässlich des ersten Wesseler-Treffens 1999 in der Schmiede erinnerte. Der Abstand der neuen Schmiede zur Straßenachse wurde vom Gewerbeaufsichtsamt mit 20.00 m vorgegeben.

Landmaschinen-Schlosserei

Durch die starke Nachfrage nach Schleppern, Anhängern und Landmaschinen in der Landwirtschaft wurden weitere Werkstattflächen benötigt. Die Errichtung einer Schlosserei (später Schlepper-Montagehalle) wird mit Schreiben vom November 1951 durch den Bauunternehmer Wilhelm Busskamp, Laer-Holthausen, für Herrn Heinrich Wessler beantragt. Die Baugenehmigung datiert vom 11. Januar 1952, die Rohbauabnahme vom 11. Februar und die Gebrauchsabnahme vom 17. Juli 1952.

Die Schlosserei wurde mit Zunahme des Schlepperbaus als Produktionshalle ausgerüstet. Meist standen sechs Schlepper in der Wessler-Produktionshalle – in zwei Reihen jeweils drei hintereinander - an denen parallel gearbeitet wurde. Jeder Arbeiter baute einen Schlepper von Anfang bis Ende komplett fertig. Das dauerte unterschiedlich lang, weil ab und zu bei der Montage und beim Zusammenbau Teile fehlten. Die Montage und der Zusammenbau der Konfektion-Schlepper erfolgte in der Hochkonjunktur im Zweischichtbetrieb in der Fertigung.



Fertigung in der Wessler Produktionshalle

Schlepper-Reparaturhalle

Der dritte größere Bauteil der Wessler-Fabrik wird von dem Dortmunder Architekten Karl-Heinz Friedrich als Schlepper-Reparaturhalle und Verlängerung der Schlepper-Produktionshalle geplant. Auf der Grundlage dieser Unterlagen vom September 1959 wird die Baugenehmigung am 13. November 1959 erteilt, die Fertigstellung wird für den März 1961 nachgewiesen. Durch die zusätzliche Überbauung des Zwischenbereiches zwischen Schmiede und Schlosserei entstand ein geschlossener Baukörper.

Büro- und Mitarbeiteräume

Die alten Landschmiede aus dem Jahre 1909, mit Stallungen und Haushaltswarengeschäft wurde für die Nutzung als Büroräume und als Umkleide- sowie Aufenthaltsraum für Mitarbeiter umgebaut.

Ausstellungshalle, Parkplatz

Die Bauvoranfrage von März 1966 zur Errichtung einer Ausstellungshalle auf dem westlich der Landstraße L 874 gelegenen Grundstück wird in der Folgezeit negativ beschieden. Im Jahre 1985 wird dann auf einem Teil des Grundstückes allerdings die Anlage eines Parkplatzes genehmigt.

LKW-Garagen und Ausstellungshalle

Im Jahre 1971 erfolgte die Errichtung von LKW-Garagen. Die früher landw. genutzte Scheune war bereits zur Nutzung für die Fabrik umgewidmet worden und wurde Im Jahre 1978 für die immer größer werdenden Landmaschinen durch eine Ausstellungshalle ersetzt. Dann erfolgte 1981 eine Erweiterung der Ausstellungshalle und bei den LKW-Garagen wurden zwei weitere Stellplätze angebaut.



Ausstellungstand der Fa. Wesseler an der Halle Münsterland in Münster



Wesseler-Ausstellung 1955 in Münster/Westf.

6. Wesseler Ackerschlepper

In umsatzstarken Zeiten – zwischen 1955 und 1962 – baute Wesseler an jedem Arbeitstag einen Schlepper. Die beste Produktionsleistung lag weit über 30 Ackerschlepper im Monat. Während 1948 ungefähr zehn Leute beschäftigt waren, arbeiteten in diesen Jahren um die 120 Mitarbeiter für die Firma, davon allein 80 bis 90 Personen in der Produktion, zeitweise wurde in der Fertigung im Zweischicht-Betrieb gearbeitet.

Die Fa. Wesseler stellte auf vielen Ausstellungen ihre Erzeugnisse und Entwicklungen im Fahrzeug- und Schlepperbau vor. Auf der 1952 in Köln stattfindende DLG-Ausstellung überraschte die Firma Wesseler mit einem umfangreichen Bauprogramm:

Auf der 42. DLG Wander-Ausstellung 1953 in Köln präsentierte Wesseler 6 Wesseler-Schlepper in der Leistungsgröße von 12 bis 40 Ps in den Ausführungen mit wassergekühlten MWM-Motoren. Wesseler bot ab 1953 auch luftgekühlten MWM-Motoren für die Ackerschlepper an.

In die Modelle W15 und W 17 gelangte das ZP-Getriebe A5 , in die W 24-Modelle das ZP A 8 zum Einbau. Bei den größeren Typen verfügten W 28 und W 32 über das Prometheus-Getriebe Model ASS 145, das es einer Fünfgangausführung bis 20,5 km/h und als Zehngangvariante hingegen zu 32,5 km/h Höchstgeschwindigkeit gab. Anfang der 50er Jahre wirkte im WL 36 ein Prometheus-Getriebe ASS114 und im W 40 das ZF A 16 mit fünf Vorwärtsgängen. Gegen Aufpreis konnte das Letztere mit vier Vorwärts-Kriechgeschwindigkeiten zwischen 0,3 und 2,9 km/h bestückt werden. Ab 1953/4 wurden nur noch Getriebe der Fa. ZF eingebaut.

Von dem in einer besonders stark nachgefragten Leistungsklasse angesiedelten 24-PS-Schlepper W 24 gab es neben der wassergekühlten Ausführung ab 1953 eine als WL 24 bezeichnete zusätzliche luftgekühlte Motorvariante. Damit konnten die Kunden zwischen den beiden Kühlungsvarianten wählen. Alle wichtigen Schlepperbauteile wie MWM-Motoren, Getriebe, Räder, Achsen, Kühler, Lenkung, usw. bezog die Firma Wesseler von Zulieferern. Die übrigen Schlepperteile wie: Motorhaube, Kotflügel, Tank, Armaturenbrett und Kupplungsgehäuse mit Zwischenstück zum Getriebe wurden durch Wesseler gefertigt.



Wesseler Messestand in Hamm 1955

Sämtliche Fahrzeuge unterschieden sich äußerlich, sieht man einmal von ihrer unterschiedlichen Größe ab, kaum. Sie wurden ab 1953 nach gleichem Baumuster hergestellt und hatten damit einen hohen Wiedererkennungswert. Ein hervortretendes Merkmal war die große Bodenfreiheit der Wesseler-Traktoren die mindesten 400 mm (bei den Modellen W 17 und WL 36) bis hin zu 540 mm (bei den Typen W 28 und W 32) betrug.

Ein Teil der Schlepper verfügte über eine im Gesenk geschmiedete pendelnd aufgehängte Zentral- oder Portalvorderachse der Fa. BPW aus Wiehl.

Für die Schlepper gab es eine 6 Volt-Beleuchtungsanlage und in der weiteren Entwicklung eine komplette 12 Volt-Licht- und Anlassanlage von Bosch mit Batterie. Die Schlepper waren ausgestattet mit vorderem Zugmaul, sowie hinten in Gummipuffer gelagerte verstell- und drehbar ausgeführte Anhängerkupplung, Hersteller war die Fa. Elastic-Fahrzeugbau (Schmitz-Anhänger) in Altenberge/Westf. Hinterradkotflügel mit beidseitigen Beifahrer-Sitzbügel und Zubehör-Werkzeug. Sonderzubehör bestand beispielsweise aus Riemenscheibe, Mähwerk mit mechanischer oder hydraulischer Aushebung, Wetterdach mit Windschutzscheibe und Scheibenwischer, hydraulischem Bosch-Dreipunktkraftheber, Vorderradkotflügel und Ballastgewichten.

Für die größeren Typen konnten zusätzlich Druckluftbremsanlage, Heck-Seilwinde und Motorzapfwelle bezogen werden. Es entstanden durchaus zuverlässige und tüchtige Zugtraktoren, die sich durch Robustheit und guter Verarbeitungsqualität auszeichneten.

Entwicklung der Modelle

Im Laufe der Jahre baute Wesseler verschiedene Modelle mit unterschiedlichen PS. Die ersten Schlepper-Serien der Nachkriegszeit fuhren mit 12, 15 und 17 PS. Wesseler baute wasser- und luftgekühlte Schlepper-Ausführungen mit MWM- Motoren, die PS-Abstufungen wurden von der Fa. Wesseler variabel gehandhabt und dem Kundenwunsch angepasst. Es wurden Schlepper-Modelle von 12 Ps bis zur stärksten Ausführung mit **56 PS** angeboten.

Auf der 46. DLG Wanderausstellung 1960 in Köln präsentierte Wessler sechs Schlepper-Typen und zwar die luftgekühlten Schlepper, ein **WL 15 E** mit 15 Ps, ein **WL 20 E** mit 20 Ps, ein **WL 26 E** mit 26 Ps, ein **WL 230 E** mit 30 Ps, ein **WL 40 E** mit 40 Ps und ein **WL 45 E** mit 45 Ps. Alle Schlepper waren mit MWM-Motoren und ZF-Getriebe ausgestattet.



Zeitweise waren bei der Fa. Wessler ca. 120 Mitarbeiter beschäftigt



Wessler Schlepper W 456 mit 56 Ps auf der Landmaschinen-Ausstellung in Hamm 1964

Aufgrund von Kundennachfragen wurden zwischen 1957 – 1962 Schmalspurschlepper „WLS“ gebaut, die besonders in Landschaftsgärtnereien, Baumschulen, Weinberge und in den Plantagen zum Einsatz kamen und für diesen Zweck sehr schmal gebaut worden sind. Der Leistungsbereich lag zwischen 12 und 30 Ps.



Schmalspur-Wesseler "Feldmeister" WLS 24

Schmalspur-Schlepper WLS (luftgekühlt)

Der vorstehend abgebildete Schmalspur-Wesseler WLS 24 mit 24 Ps, Baujahr 1957, konnte im Oktober 2012 in den Niederlanden erworben werden. Nach einer Restauration soll er im Schlepper-Museum die Bandbreite der Wesseler-Produktion verdeutlichen.

Geräteträger WLG (luftgekühlt)

Wesseler baute neben den gewöhnlichen Schleppern auch ab 1955/56 Geräteträger „WLG“ mit einem Mittelholm in den Leistungs-Bereichen von 12 bis 30 Ps.





Wesseler Geräteträger WLK auf der landwirtschaftlichen Ausstellung in Hamm

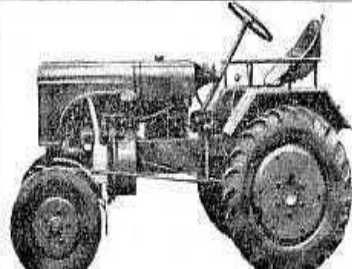


Stand 493 H. Wesseler O.H.G., Schlepper & Fahrzeugbau, Altenberge, Westfalen, Kümper 46

6 „Wesseler“-Dieselschlepper m. Anbaugeräte

Typ	PS	Gew. kg	Länge mm	Breite mm	Höhe mm	Radstand mm	Spurw. mm	Bodentreib. mm	Verkaufs- pr. DM
W 12	12	790	2400	1430	1600	1600	1250	420	5 255,—
W 15	15	1050	2470	1440	1600	1620	1250	410	6 500,—
W 20	20	1250	2460	1470	1560	1630	1250	410	7 745,—
W 24	24	1470	2600	1520	1700	1700	1250	360	8 585,—
W 28	28	1600	2720	1520	1700	1800	1250	360	9 300,—
W 40	40	1960	2900	1580	1770	1900	1250	370	11 490,—

Technische Daten u. Preise unverbindl.



Wesseler
Dieselschlepper
12, 15, 20, 24, 28 und 40 PS
H. WESSELER O. H. G.
Schlepper- und Fahrzeugbau
Altenberge/Westf.
Ausstellungsgelände Block C Nr. 493



Stand 370 **Société Stafor, Remiremont (Vosges),**
11, Rue Jules Ferry, Tel. 3.51 u. 3.52 Remiremont

Motormäher
Einachsschlepper
Umbaueinachsschlepper

Stand 371 **H. Wesseler oHG., Schlepper- und Fahrzeugbau,**
Altenberge (Westf.), Kümper 46,
Tel. Altenberge 2 79

	Gew. kg	Preis DM
„Wesseler“-Schlepper Typ WL 15 E, mit luftgekühltem 1-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor 15 PS, bei 2200 U/min, Hubraum 1040 ccm, Getriebe m. 9 Vorwärtsgängen, davon 3 Kriechgänge und 3 Rückwärtsgänge, Bereifung vorne 4.00×16 AS, hinten 7×30 oder 8×28 AS, Achsabstand 1770 mm in serienmäßiger Ausführung	800	
„Wesseler“-Schlepper Typ WL 20 E, mit luftgekühltem 2-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, 20 PS, bei 2200 U/min, Hubraum 1400 ccm, Getriebe m. 5 Vorwärtsgängen, 1 Kriechgang u. 1 Rückwärtsgang, Bereifg. vorne 4.50×16 AS, hinten 8×32 AS oder 10×28 AS, Achsabstand 1900 mm, in serienmäßiger Ausführung	1050	
„Wesseler“-Schlepper Typ WL 26 E, mit luftgekühltem 2-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, 26 PS, bei 2000 U/min, Hubraum 2080 ccm, Getriebe mit 5 Vorwärtsgängen, 1 Kriechgang u. 1 Rückwärtsgang, Bereifung, vorne 5.00×16 AS, hinten 10×28 od. 8×32 AS, Achsabstand 2055 mm, in serienmäßiger Ausführung	1325	
„Wesseler“-Schlepper Typ WL 230 E, mit luftgekühltem 2-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, 30 PS, bei 2200 U/min, Hubraum 2080 ccm, Getriebe m. 8 Vorwärtsgängen, dav. 2 Kriechgängen, 4 Rückwärtsgänge, Bereifung, vorne 5.50×16 AS, hinten 10×28 oder 11×28 AS, Achsabstand 2050 mm, in serienmäßiger Ausführung	1390	
„Wesseler“-Schlepper Typ WL 40 E, mit luftgekühltem 3-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, 38 bis 40 PS, bei 2000 U/min, Hubraum 3120 ccm, Getriebe m. 8 Vorwärtsgäng., 2 Kriechgäng., 4 Rückwärtsgängen, Bereifung, vorne 6.00×16 AS, hinten 11×32 AS, Achsabstand 2125 mm, in serienmäßiger Ausführung	1800	
„Wesseler“-Schlepper Typ WL 45 E, mit luftgekühltem 3-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, 45 PS, bei 2200 U/min, Hubraum 3120 ccm, Getriebe m.		



Auslieferung der Schlepper mit eigenem LKW



Abwicklung der Formalitäten bei der Zollstation an der Grenze zu Belgien

Die Fa. Wesseler hatte in Deutschland eigene Niederlassungen und Stützpunkte. Diese gab es im Münsterland in Saerbeck und für kurze Zeit auch in Nottuln.



Die Fa. Krone in Spelle vertrieb in den 1950er und Anfang der 1960er Jahre auch Wesseler-Schlepper, die vor allem in der Region Niedersachsen und Niederlande verkauft wurden. Die Fa. Fritzen in Coesfeld exportierte eine beachtliche Anzahl von Wesseler-Schleppern in die Niederlande, die zum Teil unter dem Namen "Westfalia Dieseltractor" vertrieben wurden.

Für den Bereich an der Mosel in Rheinland Pfalz und im Saarland gab es Stützpunkt-Händler oder Vertreter. An der Mittel-Mosel war Alfons Voss als Vertreter in Rachtig ansässig, der als Schmied bei der Fa. Lipsmeier in Altenberge gearbeitet hatte. In Trier war die Fa. Hausberger ein Vertriebspartner und in Saarbrücken gab es die Generalvertretung P. Peter GmbH.

Die Fa. Heinr. Wesseler OHG hatte einen beachtlichen Exportanteil bei ihrer Schlepperfertigung. Der Export in die Niederlande erfolgte über Importeure, die den Wesseler-Schleppern eine andere Typ-Bezeichnung gaben. Nach Belgien erfolgte der Export über den Vertreter "Florent Vanderper" in Lichterfelde und vorher über die Importfirma "DeCupere" oder über die Fa. "Timmermanns" in Belgien. Vereinzelte Exporte gingen in die Länder Argentinien, Frankreich, Italien, Luxemburg und Sudan. Die Angabe stammen aus den Original-Produktions-Unterlagen und aus zuverlässigen Quellen.

Export nach Niederlande und Belgien

Wesseler-Schlepper-Bezeichnung:

Vertreter oder Importeur

Feldmeister	C.C.V. Landbouwbelang, Roermond in Holland
Ackermeister Dieseltraktoren	Gebr. Timmermanns, Brabant in Belgien
Westfalia Dieseltractor	Roefs' Machinenhandel, Venlo in Holland
Vewema Diesel	Vewema N.V. Gorinchem in Holland
Wesseler-Benz Dieseltraktoren	Vanderper Florent, Lichtervelde in Belgien

In den Jahren ab 1953 wurde auf Initiative der Firma „Dutch Ford Dealers“ in Gorinchen, Niederlande die Wesseler-Dieselschlepper unter dem Namen „Vewema“ eingeführt und diese wurden in einem "blauen" (Ford ähnlichen) Farbton lackiert.

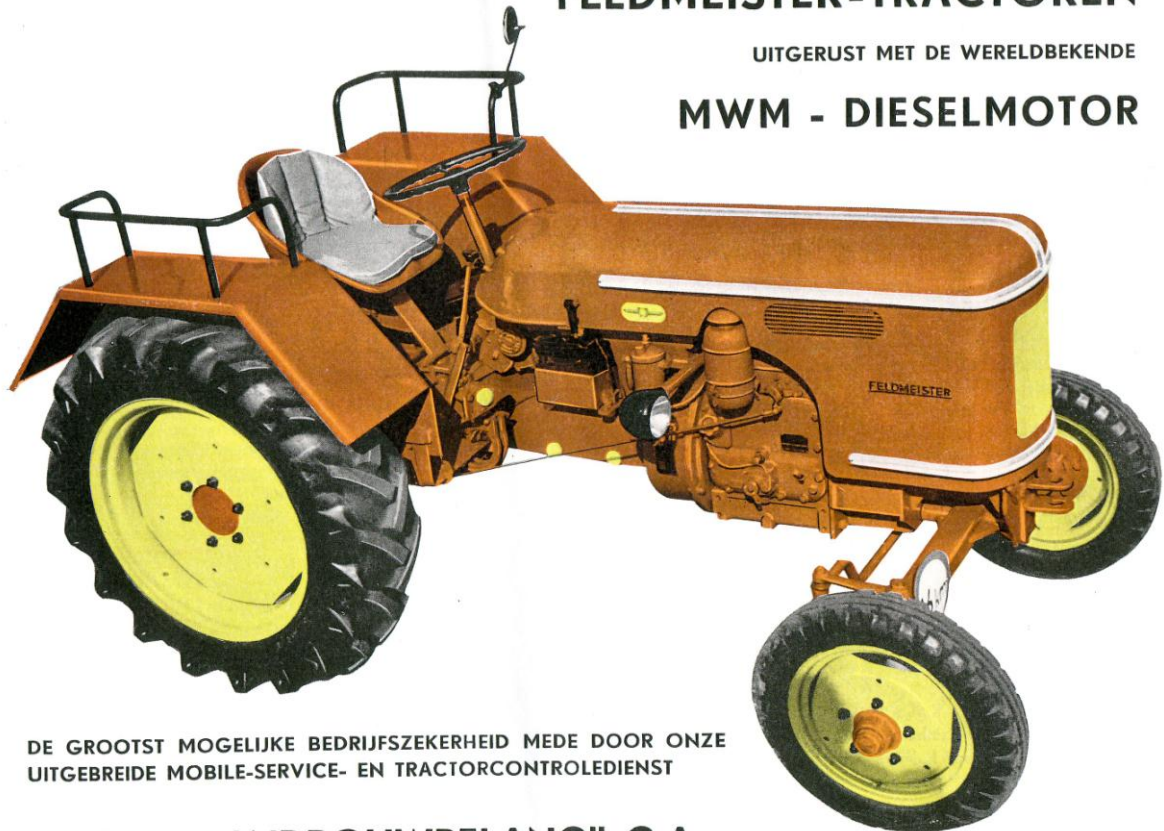
Die Fa. C.C.V. Landbouwbelang, Roermond, die Fa. Zwegers in Echt und die Fa. LTB Haarlem/Alkmaar in Holland importierten die Wesseler-Dieselschlepper mit der Bezeichnung „Feldmeister“ und verlangten eine spezielle Lackierung. Die Felgen wurden in der Farbe „Gelb“ und der Schlepper in der Farbe „Orange“ lackiert, die in etwa der Nationalfarbe von Holland entspricht.



FELDMEISTER-TRACTOREN

UITGERUST MET DE WERELDBEKENDE

MWM - DIESELMOTOR



DE GROOTST MOGELIJKE BEDRIJFSZEKERHEID MEDE DOOR ONZE
UITGEBREIDE MOBILE-SERVICE- EN TRACTORCONTROLEDIENST

C.C.V. „LANDBOUWBELANG” G.A.
ROERMOND

ACKERMEISTER
DIESELTRAKTOREN

Commissie van Advies voor de
Mechanische van de Landbouw
in de Overzeese Gebieden
WAGeningen

MAAT 1956

WATER OF LUCHTAFKOELING

*Een passende traktor
voor ieder bedrijf!*

TYPE 12 W. of L. * TYPE 17/18 W. * TYPE 24/26 W. of L.

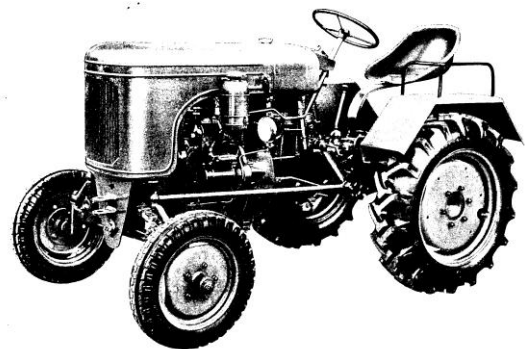
BIJZONDERSTE VOORDELEN VAN EEN
"ACKERMEISTER, DIESEL-TRACTOR.

1. Mogelijke aanpassing van voorwiel- en of wagensandrijving
2. M.W.M. Benz. viertakt dieselmotor. De meest gebruikte
dieselmotor, die gemakkelijk en goedkope aanschal-
ling van wisselstukken.
3. Zeer grote bouwenruimte, die een gemakkelijke aanpassing
van landbouwwerktuigen, ook tussen de wielen, toelaat.
4. Zeer kleine draaicirkel, zelfs zonder rem, dank zij de dubbele
stuurarmen, één voor ieder wiel.
5. Verrijgbaar met of zonder krachtig hydraulisch hefstoel
en 3 puntophanging.
6. Het hefstoel kan in werking gebracht worden, zelfs als de
motor onthoupt is, daar de pomp afzonderlijk wordt aan-
gedreven.
7. Op aanvraag kunnen ook VERLAAGDE modellen voor
boomgaard geleverd worden.

GEBR. TIMMERMANS p.v.b.a.
HEUVELSTRAAT, 17-18, O. L. Vr. TIELT (Brabant)
Telefoon 208 St-Joris-Winge
ALLEENINVOERERS VOOR BELGIË

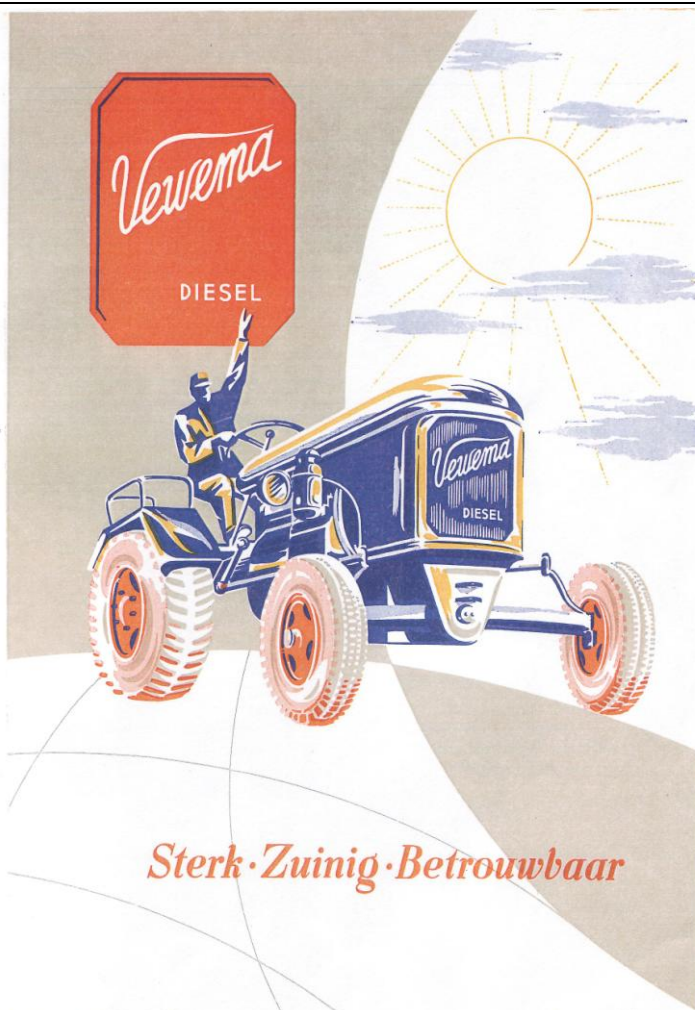
Westfalia

dieseltractor



Luchtgekoeld 12 pk
Watergekoeld 15 pk
17 pk
24 pk
28 pk

Importeur: Roefs' Machinenhandel, Venlo in Holland



In den Jahren ab 1953 wurde auf Initiative der Firma „Dutch Ford Dealers“ in Gorinchen Niederlande, die Wesseler-Dieselschlepper unter dem Namen „Vewema“ eingeführt.

Die Prospekte der Importeure sind z. T. archiviert in der:

Agrar-Universität in Wageningen.
Bibliotheek Wageningen UR Library

Droeendaalsesteeg 2
NL-6708 PB Wageningen
Telefon: 0031-317-48270
Building 102 (gebaude 102) (2e oder 3e Stock)

Internet: www.wur.nl
e-mail: speccoll.library@wur.nl



Prospekte des Wesseler-Vertreters in Lichtervelde / Belgien

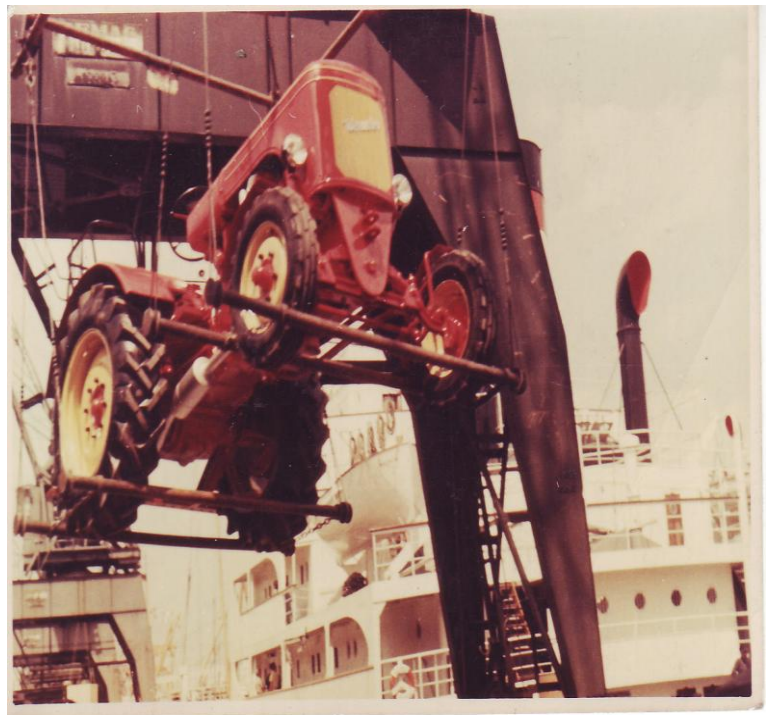


Wesseler-Schlepper auf der Ausstellung „Agricole“ 1957 in Toulouse/Frankreich

Auch nach Frankreich gab es Exporte. 1957 wurden die Wesseler Schlepper-Typen WL 12, WL 18 und WL 24 von der Fa. Motrag in Paris bestellt, siehe Seite 28 – dort ist eine Kopie aus der Produktionsliste abgebildet.

Export

Verladung eines
Wesseler-Schleppers
im Hamburger Hafen
für den Export nach
Argentinien



**Kaufen Sie nicht nur einen Schlepper —
kaufen Sie Leistung!**

Die neue Wesseler-Reihe bedeutet eine besondere Leistung im modernen Schlepperbau. Die einzelnen Typen haben viele gemeinsame Konstruktionsmerkmale, so daß mit Recht von einer „Reihe“ gesprochen werden darf. Kundendienst und Ersatzteillieferung sind dadurch vereinfacht.

Außerdem haben Wesseler-Schlepper eine lange Lebensdauer und einen guten **Wiederverkaufswert**. Auch diesen Vorzug soll man beim Kauf bedenken.

Für den fortschrittlichen Landwirt ergeben sich wesentliche Vorteile, die gerade für die Praxis von großer Bedeutung sind.

Wenden Sie sich vertrauensvoll an:

H. Wesseler OHG. Schlepperbau

4401 ALTENBERGE/WESTF.

Fernruf (0 25 05) 276 und 279

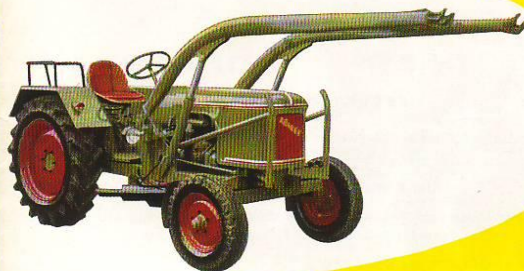
Überreicht durch:

15. Juli 1965

Wesseler

DIESELSCHLEPPER

22 - 56 PS



GERÄTETRÄGER 27 PS



ein restaurierter Wesseler-Schlepper mit 40 Ps, Baujahr 1958



ältere Versionen der Wesseler-Firmen Aufkleber

																35
F.Nr.:	F.Typ.:	M.Type:	M.Nr.:	G.Type:	gung:	Udr.:	G.Nr.:	Achs. Typ.:	Bereit. Vorn.:	Fung. hinten:	Lebda. Typ.:	Abn. Dat.:	Hfz. B.Nr.:	Ausl. Datum:	Kunden:	Vertreter:
7/7301	W 12	KD 12 E	4051/564	A5/5	min	K	32298	A12U1-N	4.50x16	9x24 EL 10 011	—	—	—	12.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7302	W 12	KD 211 Z	4055/474	A5/5	min	K	32296	A12U1-N	4.50x16	10x24 EL 10 011	—	—	—	12.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7303	W 12	KD 211 Z	4055/470	A5/5	min	K	32294	A12U1-N	4.50x16	10x24 EL 10 011	—	—	—	12.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7304	W 18	KD 211 Z	4055/920	A5/5	min	K	32294	A12U1-N	4.50x16	10x24 EL 10 011	—	—	—	12.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7305	W 18	KD 211 Z	4055/464	A5/5	min	K	32297	A12U1-N	4.50x16	10x24 EL 10 011	—	—	—	12.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7306	W 24	KD 12 Z	4052/434	A8/6	ja	F	6863	TL 605	5.00x16	10x28 EL 25 001	—	—	—	12.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7307	W 18	AKD 311 Z	4064/598	A5/5	min	K	32295	A12U1-N	5.00x16	9x24 EL 10 011	10.1.57	8186005	19.1.57	Th. Hötting, Oltmansbeek	—	—
7/7308	W 24	AKD 112 Z	4068/1030	A8/6	min	F	6674	TL 605	5.00x16	10x28 EL 15 114	10.1.57	8186006	24.1.57	Franz Kammann, Hohenstein	—	—
7/7309	W 24	AKD 112 Z	4068/184	A8/6	ja	F	747	TL 605	5.00x16	10x28 EL 15 114	10.1.57	8186007	17.1.57	Bernh. Krosz, Sijssels/Hamm	—	—
7/7310	W 24	AKD 112 Z	4046/1273	A8/6	ja	F	747	TL 605	5.00x16	10x28 EL 15 114	10.1.57	8186008	24.1.57	Hahnbrügge, Molen	Roche	—
7/7311	W 18	KD 211 Z	4055/1475	A5/5	min	K	32921	A12U1-N	4.50x16	10x24 EL 10 011	—	—	—	31.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7312	W 18	KD 211 Z	4055/1474	A5/5	min	K	32924	A12U1-N	4.50x16	10x24 EL 10 011	—	—	—	31.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7313	W 18	KD 211 Z	4055/1477	A5/6	ja	B	2331	UC 16U-1	4.50x16	8x32 EL 10 011	—	—	—	31.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7314	W 18	KD 211 Z	4055/1476	A5/5	min	K	32919	A12U1-N	4.50x16	10x24 EL 10 011	—	—	—	31.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7315	W 24	KD 12 Z	4052/436	A8/6	ja	F	747	TL 605	5.00x16	8x32 EL 15 114	—	—	—	31.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7316	W 24	KD 12 Z	4052/440	A8/6	ja	F	7887	TL 605	5.00x16	10x28 EL 15 114	—	—	—	31.1.57	CCV, Roermond, Holland	—
7/7317	W 18	AKD 311 Z	4064/597	A5/5	min	K	32920	A12U1-N	4.50x16	9x24 EL 10 011	31.1.57	8186012	15.2.57	Deiter, Saarlouis	—	—
7/7318	W 18	AKD 311 Z	4064/595	A5/5	min	K	32923	A12U1-N	4.50x16	8x32 EL 10 011	31.1.57	8186013	13.2.57	Orver, Hohenstein/Westf.	—	—
7/7319	W 24	AKD 112 Z	4068/1272	A8/6	ja	F	7887	TL 605	5.00x16	10x28 EL 15 114	31.1.57	8186014	8.2.57	Hermann Kohan, Dülmen	—	—
7/7320	W 24	AKD 112 Z	4068/182	A8/6	min	F	—	TL 605	5.00x16	10x28 EL 15 114	—	—	—	14.2.57	Florent Vandenberg, Lichtenveld	—
7/7321	W 30	KDW 415 Z	4078/667N	A55/45	ja	A	1500 Ugm	TL 905	5.50x16	11x28 A55/45	—	—	—	14.2.57	Florent Vandenberg, Lichtenveld	—
7/7322	W 30	KDW 415 Z	4033/162N	A55/45	ja	A	1500 Ugm	TL 905	5.50x16	11x28 A55/45	—	—	—	14.2.57	Florent Vandenberg, Lichtenveld	—
7/7323	W 36	AKD 112 D	4072/178	A 10	ja	A	—	TL 605	6.00x16	11x28	—	—	—	15.2.57	Gbr. Zimmermann, Belgien	—
7/7324	W 12	AKD 112 E	4056/1113	A 4	ja	A	—	A12U1-N	4.00x16	8x24 EL 80 045LR	14.2.57	8186019	18.2.57	Deiter J. m.b.H. Saarlouis	—	X
7/7325	W 18	AKD 311 Z	4078/199	A5/5	min	K	34388	A12U1-N	4.50x16	9x24 EL 10 011	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—
7/7326	W 18	AKD 311 Z	4064/596	A5/5	min	K	34389	A12U1-N	4.50x16	9x24 EL 10 011	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—
7/7327	W 18	AKD 311 Z	4078/197	A5/5	min	H	34390	A12U1-N	4.50x16	8x32 EL 10 011	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—
7/7328	W 12	AKD 112 E	4056/1092	A 4	min	A	2170	A12U1-N	4.50x16	8x24 EL 80 045LR	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—
7/7329	W 12	AKD 112 E	4056/1095	A 4	min	A	2171	A12U1-N	4.50x16	8x24 EL 80 045LR	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—
7/7330	W 12	AKD 112 E	4056/1091	A 4	min	A	2172	A12U1-N	4.50x16	7x30 EL 80 045LR	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—
7/7331	W 24	AKD 112 Z	4068/1032	A8/6	min	F	6866	TL 605	5.50x16	10x28 EL 15 114	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—
7/7332	W 24	AKD 112 Z	4075/2864	A8/6	min	F	6867	TL 605	5.50x16	10x28 EL 15 114	—	—	—	25.2.57	Motrag, Paris	—



Einladung

zum

Tag der offenen Tür

im Betrieb Altenberge

Samstag, 24. März 1979 Sonntag, 25. März 1979

Die perfekte Landmaschinen-Schau;

Ackerschlepper, Mähdrescher, Feldhäcksler,
Bunkerhäcksler, Hochdruck- und Rundballenpressen.
Maschinen und Geräte für Saat, Düngung, Pflege,
Pflanzenschutz, Transport und Ernte.
Einrichtungen und Maschinen für Hof- und Innenwirtschaft.

Bewirtung Tombola Sonderangebote

100 Jahre
Wesseler
Landtechnik

100 Jahre Wesseler Landtechnik

Als Bernhard Wesseler in jungen Jahren den Beginn des landtechnischen Zeitalters voraussah, gründete er 1879 einen der ersten Landmaschinen-Fachbetriebe des Münsterlandes.

Zielstrebig baute sein Sohn Heinrich, der 1912 die Nachfolge antrat, das Werk seines Vaters aus und schaffte damit die Grundlage zur weiteren Entwicklung.

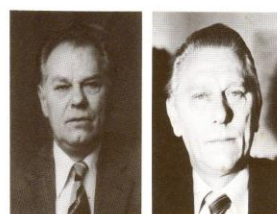


Heinrich Wesseler 1886-1966



Ackerschlepper-Produktion 1936

Ihr zuverlässiger und



Ludwig Wesseler

Firmeninhaber

Paul Wesseler

Aufbauend auf den Leistungen der Vorfahren und gestützt auf die Auswahl führender Fabrikate mit internationalem Ruf konnte der Kundenkreis ständig vergrößert werden. Bauliche Erweiterungen und gleichzeitige Modernisierung aller Betriebszweige mußten den steigenden Anforderungen unserer Kunden gerecht werden.

1966 wurde unser Verkaufsgebiet erweitert und zur besseren Betreuung der Kunden außerhalb des Hausgebiets die Filiale Saarbeck eröffnet.

Unternehmerisches Handeln allein war nicht der Grund für die stetige Entwicklung unseres Betriebes. Dazu haben der ständig wachsende Kundenkreis und der zuverlässige Einsatz unserer Mitarbeiter entscheidend beigetragen. Daher danken wir allen, die uns über Jahre und Jahrzehnte die Treue gehalten haben.



G. Wesseler

P. Wesseler

Am 06.06.1967 wurde der zuletzt montierte Wesseler-Ackerschlepper Typ WL 222 mit einem MWM-Motor AKD 1105 Z, mit 22 Ps und mit einem ZF-Getriebe A6/6 an Wilhelm Baakmann in Altenberge-Entrup mit der Fahrgestell-Nr. 67/20341 geliefert.

Heinrich Wesseler begann 1936 mit dem Bau der ersten Bauernschlepper, bis zur Auslieferung des letzten Ackerschlepper im Jahre 1967 wurden ca. 3600 Wesseler-Schlepper (Quelle: Jubiläums-Einladung 1979 zu 100 Jahre Wesseler Landtechnik, siehe auch Seite 30) gebaut, als Vierrad-Ackerschlepper, als Schmalspurschlepper und als Geräteträger.

Die Wesseler-Ackerschlepper wurden vorwiegend in vier Absatzregionen in Deutschland geliefert, hauptsächlich in Westfalen mit 48% der Produktion, nach Niedersachsen mit 7,2%, zur Mosel/Rheinlandpfalz gingen ca. 6,7% und ins Saarland ca. 2% der Produktion. Hauptabnahmeländer im Ausland waren Holland mit 27% und Belgien mit 6,9%. In andere Regionen und Staaten gingen dann noch ca. 2% der Schlepperfertigung.

Anfang der sechziger zeichnete sich ein Rückgang der Bestellungen ab. Die Wesseler-Schlepper waren wegen des hohen Anteils an Handarbeit nicht mehr wettbewerbsfähig. Die Firmenleitung tat sich mit der Umstellung von Handarbeit in kostengünstige moderne Fertigungsverfahren und Fertigungsmaschinen schwer.

Mit der abschwächenden Nachfrage nach Wesseler Ackerschlepper übernahm die Fa. Wesseler Landtechnik 1966 die Vertretung des Traktoren-Hersteller "Fiat" aus Italien.

Unser Bestreben:

jederzeit modernste Technik anzubieten, die auf die Erfordernisse der heimischen Landwirtschaft abgestimmt ist. Wir produ-

zierten bereits 1936 Acker-
schlepper und erreichten
eine Fertigung von 3.600
Stück. Als Vertreter füh-
render Landmaschinen-
hersteller verkauften wir
mehrere 1.000 Land-
maschinen verschieden-
ster Art.

Ein Beweis des Vertrauens
und der Anerkennung für
unseren Betrieb. Wir haben
damit einen maßgebenden
Anteil zur Mechanisierung
der Landwirtschaft im
Münsterland geleistet.



Bereits im ersten Jahr der Partnerschaft 1966 mit Fiat verkaufte die Fa. Wesseler ca. 100 FIAT-Ackerschlepper. Zum Tag der offenen Tür im April 1983 berichtete die Fa. Wesseler über 17 Jahre Partnerschaft mit der Firma Fiat-Landmaschinen.

1500 von uns verkaufte Fiat-Schlepper im Münsterland. Ein Beweis des Vertrauens.

17 Jahre Partnerschaft mit Fiat:

Seit 1966 vertreten wir exklusiv das Fiat-Programm. Inzwischen laufen in vielen hundert Betrieben im Münsterland Fiat-Schlepper als zuverlässige Helfer in der Landwirtschaft.

Heute sind Fiat-Schlepper zur Nr. 1 in Europa aufgestiegen und bei Allradschleppern führend in der westlichen Welt.

Durch Kauf und Mehrbeteiligungen an führenden Landmaschinenwerken bietet Fiat ein vollständiges Programm hochwertiger Landmaschinen. Diese Tatsachen geben uns und allen Landwirten, die sich schon für Fiat-Landmaschinen entschieden haben, alle Sicherheiten, die nur ein leistungsfähiger Partner mit weltweitem Vertrieb bieten kann.

Wir möchten Sie daher zu einem unverbindlichen Informationsbesuch auf unserem Betriebsgelände einladen. Damit können Sie sich über das erweiterte Fiat-Programm und unsere Leistungsfähigkeit als Partner der Landwirtschaft überzeugen.



**Ludger Wesseler
Paul Wesseler**

Unternehmen-Rechtsform Amtsgericht Steinfurt

Bis 1957 war Heinrich Wesseler als Betriebsinhaber persönlich haftender Unternehmer. Ab 1957 wurde von Heinrich Wesseler die Unternehmensform O.H.G. gewählt. Das Kürzel OHG wurde von den Mitarbeitern in die Aussage "ohne Heinrich geht's nicht" interpretiert. Die Fa. Wesseler wurde nach dem Tod von Heinrich Wesseler durch den Erbübergang auf die Söhne Ludger und Paul Wesseler ab 21.7.1966 als KG (Kommanditgesellschaft) geführt.

Beim Amtsgericht Steinfurt (früher Burgsteinfurt) gibt es einen HR-Eintrag (HR-Nr. A390) in dem die Wechsel der Unternehmensformen und sonstige Rechtsverhältnisse gelistet sind. Nach der Umwandlung von der O.H.G. in eine KG am 3.8.1966 wurde das Unternehmen unter HR-Nr. A1289 beim Amtsgericht geführt.

Die Abmeldung der KG erfolgte am 05.02.1988 mit der Eröffnung des Konkursverfahren, diese führte dann 1991 zum Erlöschen der Firma "Wesseler".

Wesseler-Produktionsstätte unter Denkmalschutz

Das Baudenkmal besteht im Wesentlichen aus folgenden Baukörpern:

1. Schmiede von 1939
2. Landmaschinenschlosserei von 1952
3. Anbau von 1959
4. Zwischenbau

Zum Denkmalwert:

Aus Sicht der Denkmalpflege in Westfalen handelt es sich bei dem vorstehend beschriebenen Objekt um ein Baudenkmal im Sinn des § 2.1 DSchG NW, an dessen Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht.

Ein öffentliches Interesse besteht dann, wenn die Sache bedeutend ist u.a. für die Geschichte des Menschen und / oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse.

Die Bedeutung für die Geschichte des Menschen besteht deshalb, weil an diesem Standort aus einer ländlichen Schmiede ein Gewerbebetrieb entwickelt wurde, der zu Blütezeiten bis zu 120 Mitarbeiter beschäftigte.

Ferner ist die Bedeutung für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse darin zu sehen, weil die Entwicklung von Ackerschleppern nachhaltig die Mechanisierung in der Landwirtschaft beeinflusste. Dabei ist zu berücksichtigen, dass schon Mitte der 1930er Jahre erste Schlepper gebaut und verkauft wurden. Dies zu einer Zeit, in der die regionale Landwirtschaft noch traditionell mit Pferden arbeitete.

Für die Erhaltung und Nutzung liegen u. a. wissenschaftliche Gründe vor. Dies deshalb, weil an und mit diesem Gewerbebetrieb die wirtschaftliche Entwicklung Altenberges dokumentiert werden kann.

Die Wesseler-Fabrik wurde am 17.05.2010 als Baudenkmal mit der Nr. 56 in die Denkmalliste der Gemeinde Altenberge eingetragen.

Literatur und Quellen:

Bauakten der Gemeinde Altenberge

Münsterland, Magazin für Freizeit, Kultur und Wirtschaft, Heft 4, Winter 2007, Steinfurt

Stening, Karl-Heinz, Unruhige Zeiten, Altenberge in Krieg und Umbruch, Altenberge 1994



Luftbild

Die rot umrandete Wesseler-Fabrik wurde 2010 unter Denkmalschutz gestellt.

Gegenüber der Fabrik ist der Parkplatz an der anderen Seite der Landstraße zu sehen.



ehem. Produktionsstätte
Fa. Heinr. Wesseler OHG ♦ Schlepperbau
Kümper 110B ♦ 48341 Altenberge

Für Hinweise und Ergänzungen zu dieser Wesseler-Chronik sind wir dankbar.

Alle Angaben ohne Gewähr, alle Rechte vorbehalten.

© Copyright reserved

Stand: Juli 2014

F. Sundorf

Franz Sundorf
1. Vorsitzender

Schlepper- u. Geräte-Museum
Altenberge e.V.

