

Die Wesseler Ackerschlepper-Fabrik

Landtechnik 1879 – 1988

Ein umfangreicher Artikel
aus dem Jahrbuch Traktoren 2020



Die Wessler Ackerschlepper-Fabrik

Landtechnik 1879–1988

Zwei Brüder machen sich 1879 auf den Weg. Der ältere, Bernhard Wessler, hatte sich vorgenommen, mit seinem jüngeren Bruder Anton eine eigene Existenz aufzubauen. In der Heimat in Darup, heute ein Ortsteil von Nottuln, haben beide in der Schmiede des Vaters gelernt und hatten auch häufig 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.

Warum die Brüder ausgerechnet nach Altenberge in die Kümperheide zogen ist nicht überliefert. Auf

jeden Fall erwarb Bernhard Wessler ein Grundstück mit einem kleinen Gebäude und richtete zunächst eine Schmiede ein. Das Gebäude war damals bereits in die Katasterkarte eingetragen. Das zweite Standbein war eine kleine angegliederte Landwirtschaft. Das Anwesen lag im südwestlichen Außenbereich von Altenberge, in der Bauernschaft Kümper. Die Gemeinde Altenberge zählte 1950 etwa 5.200 Einwohner, heute rund 11.500.

Landschmieden waren 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 an Verkehrsstraßen siedelten sich Schmiedehandwerker an. Versetzen wir uns nun in die Entstehungszeit der Wesslerischen Schmiede. Transporte vor über hundert Jahren wurden mit Pferdefuhrwerken bewerkstelligt. Ansonsten ging man zu Fuß. Längere Wege, etwa von Ort zu Ort oder weiter, wurden mit Pferden oder mit Pferdekutschen zurückgelegt. Die Straßen oder besser gesagt die Wege waren schlecht, da häufig teilweise unbefestigt und durch die Räder schwerer 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



© Franz Sundorf

Die Wessler-Fabrik Ende der 1950er. Die Produktionsräume sind noch vorhanden und wurden unter Denkmalschutz gestellt

handlichen Schmiedestücke direkt am Schmiedefeuer bearbeitete, wurden die großen Werkstücke und Geräte draußen vor der Schmiede erstellt beziehungsweise repariert. Auch der Hufbeschlag erfolgte vor der Schmiede. In Altenberge war übrigens auch die Schmiede Schmitz ansässig, woraus das Unternehmen Schmitz-Anhänger, heute Schmitz Cargobull AG, entstand.

Schmiede Wessler

Wie sich der Handwerksbetrieb nach der Gründung im Jahr 1879 in den Folgejahren weiter entwickelte, darüber liegen wenige Erkenntnisse vor. Einige Daten aus der Familienchronik geben einen Anhaltspunkt über die Entwicklung. Im Jahr 1886 wurde Heinrich Wessler geboren, der dann mit 25 Jahren 1911 in das Geschäft seines Vaters eintrat. Nach Ablegung der Meisterprüfung im Jahr 1912 übernahm er die Land schmiede seines Vaters. Kurz darauf erweiterte er den väterlichen Betrieb zu einer Landmaschinen-Reparaturwerkstatt. 1918 heiratete er seine Frau Antonia,

geb. Stemmer. Der Ehe entsprossen fünf Kinder. Zwei Söhne, Ludger und Paul, übernahmen in den 1960er Jahren die Leitung der Firma. Eine Tochter und dessen Ehemann Josef Lütke Uphues waren auch in der Firma tätig. Als die Mechanisierung in der Landwirtschaft einsetzte, entwickelte sich Wessler zu einem landtechnischen Betrieb mit Ladengeschäft für Haushaltswaren und Fahrräder.

Traktorenbau Wessler in den 1930er Jahren

Auch Heinrich Wessler erkannte in der Motorisierung der Landwirtschaft eine Chance. Mitte der 1930er Jahre vergrößerte er den Betrieb erneut, stellte etwa zwölf Fachkräfte ein und begann mit dem Schlepperbau. Die Schmiede verfügte über moderne Maschinen und einen Stab qualifizierter Facharbeiter. Durch diese Faktoren wurde das Unternehmen zu einem bedeutenden Mittler zwischen Handwerk und Landwirtschaft. Dieses beeinflusste die Aufwärtsentwicklung des Schlepper- und Fahrzeugbaus bei Wessler erheblich.



Handwerkskarte des Schmiede-Meisters Heinrich Wessler

Man begann zu experimentieren und baute Motoren auf Fahrgestelle, zum Teil mit Riemenantrieb. Dazu wurden die bei den Bauern vorhandenen Motoren verschiedener Hersteller, wie Deutz, MWM, Jaehne, Sendling und andere verwendet. Es wurden vor allem die auf den Bauernhöfen vorhandenen stationären Verdampfermotoren mit Wasserkühlung auf die Traktoren-Fahrgestelle montiert. Damit war der Bau von sogenannten Bauernschleppern bei Wesseler eingeleitet. Auf der Kreistierschau in Altenberge stellte Heinrich Wesseler 1938 die weiterentwickelten Schlepper vor. Unter den Bauern fanden die Trecker große Aufmerksamkeit, doch die meisten hielten sich erst mal zurück, sie wollten abwarten, wie sich die Getreideernte auf dem von Traktoren beackerten Flächen entwickeln würde.

In den folgenden Jahren wurden dann die ersten Vierradschlepper ähnlicher Bauart für den Einsatz in der Landwirtschaft und für Transporte gebaut. Die Konstruktion des Antriebs der Ackerschlepper wurde durch den von der Maschinenfabrik Prometheus in Berlin gebauten Treckertrieb ASS 14 ab 1938 erheblich erleichtert. Dadurch bildeten die Hinterachse und das Schleppergetriebe eine Treckerbaugruppe. Zusammen mit dem angeflanschten Motor entstanden die ersten bei Wesseler gebauten sogenannten Ackerschlepper.

Als Schutz gegen drehende Räder und Antriebs- teile wurden über den Hinterrädern Kotflügel verbaut und über Kühler und Tank eine Blechabdeckung montiert. Der Kühler war vorne noch sichtbar. Das Armaturenbrett war noch spärlich bestückt und an der dem Fahrer zugewandten Seite unter dem Tank angebracht. Der Sitz war eine gelochte leicht schalenförmig gewölbte Blechschale, wie er auch an Grasmähern oder ähnlichen von Pferden gezogenen Maschinen üblich war. Die runden Kotflügel hatten noch keine Sitzbügel. Die halbrunde Haube lag 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 Ende der 1930er Jahre wurden diese sogenannten Bauernschlepper gebaut.

Während des zweiten Weltkriegs war der Bezug der Diesel-Motoren, Antriebe und Treibstoffe eingeschränkt, weil diese für die Rüstung gebraucht wurden. Die Not machte erfinderisch, so dass Motoren mit Holzgas angetrieben wurden, statt mit Diesel oder Benzin. Weil viele Materialien für die Rüstung benötigt wurden, war der Bezug von Stahl einge-



Ackerschlepper vor der alten Schmiede, später wurde das Gebäude zum Büro umgebaut, Aufnahme etwa 1938



Vorkriegsschlepper mit Paul Wißmann

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. Außerdem wurden die auf den Bauernhöfen befindlichen stationären Verdampfermotoren auf die bestellten Traktoren-Fahrgestelle aufgebaut.



Vorkriegsschlepper vor dem Wohnhaus mit angegliedertem Haushaltsgeschäft und Schmiede



Mitarbeiter vor der alten Schmiede



Wesseler Schlepper mit Deutz Verdampfermotor im Ernte-einsatz. Die Aufnahme entstand in den 1940er Jahren

schränkt. Während dieser Zeit wurden mehr als ein Dutzend 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 der kleinen Landschmiede entwickelte Heinrich Wesseler ein weithin bekanntes Unternehmen: „Wesseler Schlepper- und Fahrzeugbau“. Zum Produktionsprogramm in den 1950er Jahren gehörten unter anderem neben dem Schlepperbau, auch die Herstellung von Anhängern und Aufbauten in allen Größen und Ausführungen, sowie Gespann- und Treckeranhänger für die Landwirtschaft und das



Wesseler-Schlepper ohne Kühler-Verkleidung vor der alten Werkstatt, im Hintergrund "Fahr" Werbeschild



Landschmiede Wesseler Anfang der 1950er Jahre. Im Hintergrund ist das Gebäude der neuen Schmiede zu erkennen

Transportwesen. Neben dem Handel mit Landmaschinen und Haushaltswaren wurden auch Reparaturen an landwirtschaftlichen Fahrzeugen und an Landmaschinen durchgeführt.

Traktorenbau bei Wesseler nach 1945

Die ersten Schlepper in den 1930er Jahren waren in Rahmenbauweise gebaut worden. Diese wurden zum Teil während der Kriegsjahre so umgebaut, dass sie mit Holzgas fuhren. In der Nachkriegszeit wurden die Holzgaskessel wieder herausmontiert, die Fahrgestelle zur Montage von Dieselmotoren geändert und die verfügbaren Motorenfabrikate eingebaut.

In dieser Zeit begann die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Zugmaschinen. Deshalb wollte Wesseler die Vertretung der Bautz-Werke übernehmen und bestellte eine größere Anzahl Bautz-Traktoren. Diese wurden aber wegen der großen Nachfrage nicht an Wesseler geliefert: Bautz konnte einfach nicht so viele Schlepper bauen und ausliefern, wie nachgefragt wurde. Darum wollte Wesseler anfangs zusätzlich Schlepper der Marken Fahr und Normag verkaufen.

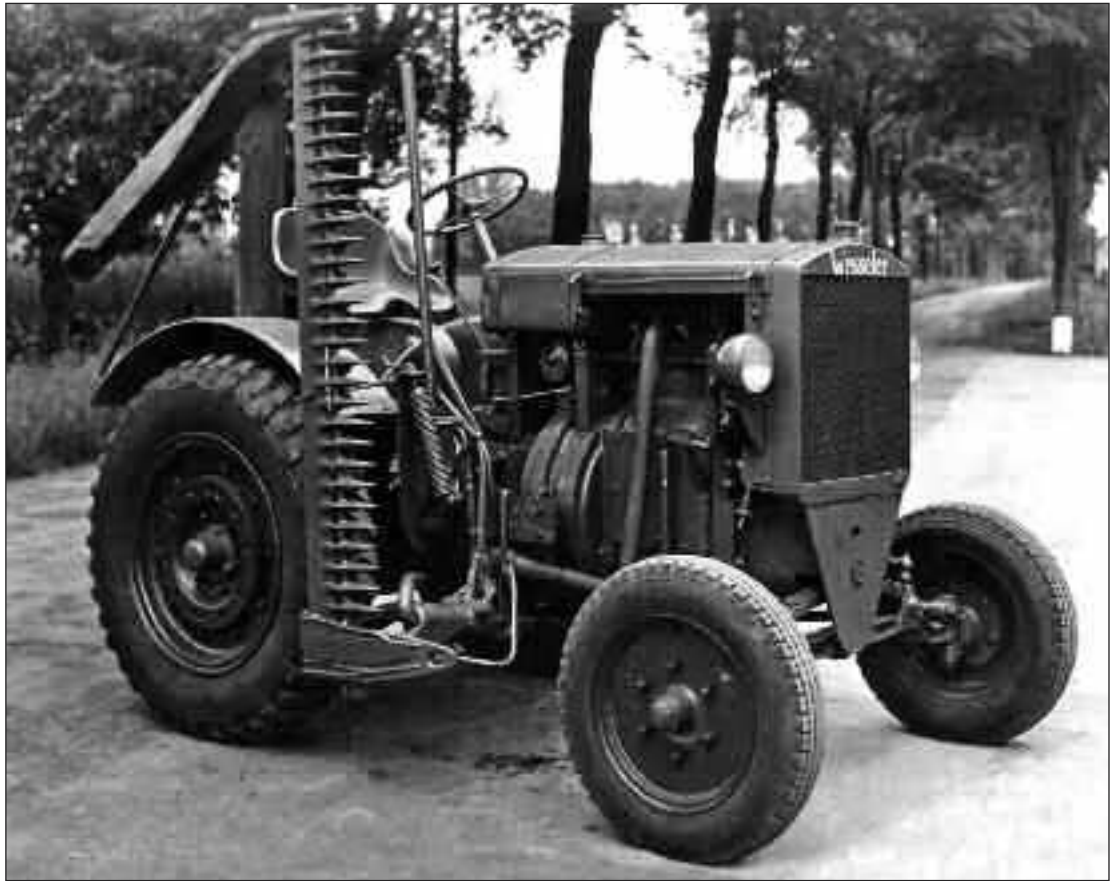
Wegen der langen Lieferfristen bei den Schlepper-Herstellern drängten die Bauern bei Wesseler auf Lieferung der bestellten Schlepper. Die Folge: Heinrich Wesseler begann wieder eine eigene Schlepper-Produktion. Die Landwirte aus der Umgebung wollten wegen des näheren Kundendienstes ohnehin lieber einen Wesseler-Schlepper aus Altenberge kaufen.

Es entstand der erste Wesseler-Schlepper mit 15 PS, dieser wurde an den Bauer Willi Ribbert in Hohenholte geliefert. Gebaut wurde der Schlepper von Willi Laumann und als Lehrling hat Wilhelm Holthaus dabei geholfen. 1949 fand in Frankfurt die 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 Wesseler nach dem zweiten Weltkrieg eingeläutet.

Die Blockbauweise von Wesseler wurde auch bei anderen Schlepper-Herstellern angewendet. Durch einheitliche Flanschmaße von Motoren und Getriebe der verschiedenen Hersteller waren unterschiedliche Kombinationen möglich. Das erleichterte kleinen Schlepper-Firmen ohne eigene Motorherstellung und



Vorführschlepper der Firma Fahr vor der Wesseler-Schmiede



Wesseler-Schlepper mit Zweizylinder MWM-Motor, Baujahr etwa 1949/50, vor der Schmiede auf der Landstraße nach Altenberge. In Blockbauweise angeflanscht ist ein Prometheus Getriebe ASS 14. Der Schlepper ist bereits mit einem tiefen Schalensitz ausgestattet. Ein Seitenmähwerk erweitert den Einsatzbereich des Schleppers. Es gibt noch kein Zugmaul, der Kühler ist vorne noch nicht verkleidet

Triebwerkfertigung den Bau von sogenannten Konfektionsschleppern. Die weiteren Fahrzeugelemente 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 und 1960er Jahre baute Wesseler eine größere Stückzahl leichter und mittlerer Schlepper, von 12 PS bis 56 PS.

Bei Wesseler gab es wenig Bauanleitungen oder Fertigungszeichnungen für den Schlepper- oder Fahrzeugbau. Die Schlepper wurden aufgrund der Erfahrungen gebaut. Der Betriebsleiter Paul Wißmann, hat einige Skizzen erstellt, die sind in einem Heft notiert. Häufig hat er Teile zusammengebastelt und ausprobiert. In der Schlepper-Montage gab es keine Zeichnungen nach denen gearbeitet werden konnte, das

Wissen war in den Köpfen. 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 WLK erstellt hat. Nach dem Konkurs von Wesseler und der Übernahme durch Fiat wurden alle Wesseler-Fertigungszeichnungen und Unterlagen vernichtet.

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



Schlepper mit Transportanhänger, Baujahr etwa um 1950



Wessler Schlepper mit Speichenrädern ...



... und mit Gitterrädern

rotes Einlegegummi. Diese Aluminium-Zierleisten wurden auch im Fahrzeugbau bei Kofferaufbauten der Lkw-Anhänger bei der Firma Schmitz in Altenberge verwendet. Die Farbe bei den Wesseler-Schleppern änderte sich vom blau-grau zum Wesseler-Grün, entspricht in etwa dem Farbton RAL 6002.

Neben der gesamten Blechabwicklung für die Motorhaube, Armaturen Brett oder den Tank wurden auch die Kotflügel bei Wesseler selbst gefertigt, ebenso das Zwischenstück für die Aufnahme der Kuppelung zwischen Motor und Getriebe. Als einer der ersten Schlepperhersteller verbesserte Wesseler Anfang der 1950er Jahre die Schleppersicherheit, indem bei den Konfektionsschleppern ein langes Zwischenstück zwischen Motor und Getriebe eingebaut und

der Radstand zwischen Vorderachse und Hinterachse vergrößert wurde. Dadurch erreichte man eine günstigere Schwerpunktage und eine verbesserte Kippsicherheit bei angehängten Arbeitsgeräten.

Gussteile wurden bei der Gießerei Jürgens in Emsdetten bezogen, unter anderem Halter für Lichtmaschinen, Gehäuse für Pumpenantrieb, Mähwerk-antrieb, Zwischenplatte zum Getriebe usw.

Auf Wunsch lieferte Wesseler die Schlepper auch 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 weichen Bodenflächen.

Mitarbeiter

Die Gesamtbelegschaft bestand zu Erfolgszeiten aus bis zu 120 Mitarbeitern. Im Büro waren im Lauf der Zeit drei verschiedene Buchhalter für die Finanzen zuständig. Die Belegschaft stammte zum größten Teil aus Altenberge und Umgebung. Einige kamen aber auch von weiter her, zum Beispiel aus Bremen, Thui-ne/NS und von der Mosel. Sie waren in der Nachbarschaft oder direkt im Wohnhaus von Heinrich Wesseler untergebracht.

Ein wichtiger Mitarbeiter für den Beginn des Schlepperbaus war Heinrich Uhlmann. Er arbeitete bereits vor dem Krieg bei Wesseler. Obwohl er keine



Zeitweise waren bei Wesseler etwa 120 Mitarbeiter beschäftigt

Meisterprüfung abgelegt hatte, war er als Meister beschäftigt, ihm oblag die Leitung der Landmaschinen-Reparatur. Er hatte Kenntnisse in der Einzelteilfertigung für den Traktorenbau und in allen Bereichen der Landmaschinen. Er war für die Auslieferung, Inbetriebnahme und Reparatur der Landmaschinen zuständig.

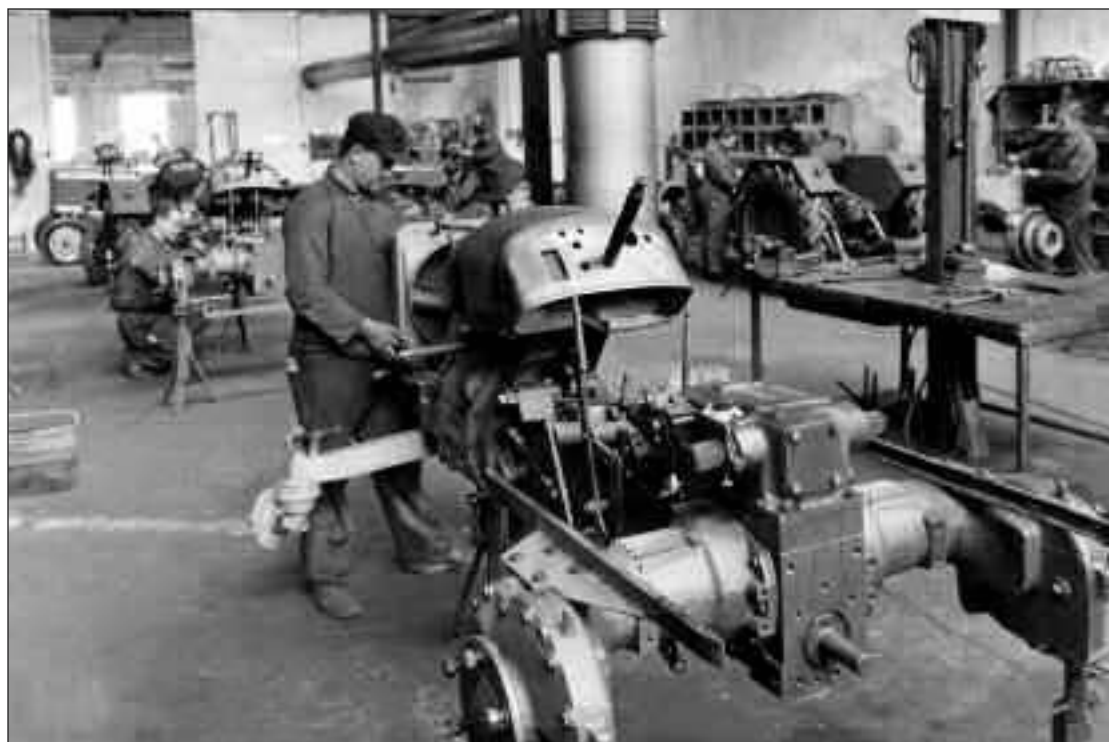
Konstrukteur und Fertigungsleiter in der Schlepper-Montage war Paul Wißmann, der seine Rolle bei Wesseler als "Tüftler und Mädchen für alles" beschreibt. Er begann als Lehrling zum 1. April 1942 bei Wesseler und blieb fünf Jahrzehnte bis zu seiner Rente bei der Firma. Für die Fertigung gab es am Anfang 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 weiterer Zeitzeuge ist Wilhelm Holthaus aus Havixbeck, er begann seine Lehre 1948 bei Wesseler. Nach der Ausbildung war für ein Jahr in einer Hano-mag-Vertretung in Havixbeck, danach ist er wieder zu Wesseler zurückgekehrt. Als Außendienstmechaniker

war er dann bereits 1952 für Wartungs- und Reparaturarbeiten an der Mosel und im Saarland, das damals noch zu Frankreich gehörte.

Für die Mitarbeiter stellte Heinrich Wesseler Grund und Boden als Bauland in unmittelbarer Nähe zur Fabrik, auf der bis dahin landwirtschaftlich genutzten Fläche am Horstmarer Landweg, zur Verfügung. Heinrich Uhlmann baute dort 1935 ein Einfamilienwohnhaus. Bis in die 1960er Jahre errichteten weitere Mitarbeiter auf diesen Flächen am Horstmarer Landweg ihre Wohnhäuser. Von Wesseler wurden Anfang der 1960er Jahre zusätzlich zwei Mietwohnhäuser mit acht Wohneinheiten errichtet, die dann von den Beschäftigten der Firma bezogen werden konnten. Wesseler hat nach der Währungsreform zwischen 150 und 180 Lehrlinge ausgebildet. Jahrgangsweise waren bis zu vier oder fünf Lehrlinge beschäftigt. Die Ausbildung zum Landmaschinenschlosser dauerte damals dreieinhalb Jahre.

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



Fertigung in der Wesseler Produktionshalle, im Vordergrund Dieter Jiresch als Schlosser



Vorderansicht Schmelze und Landmaschinen-Reparatur, heute ist hier das Schlepper & Geräte Museum untergebracht

Fabrikgebäude und Anlagen

Die ersten Schlepper wurden noch in der alten Land-schmelze gebaut, die 1909 errichtet worden ist. Bedingt durch den Schlepper- und Fahrzeugbau mit dem allgemein eingetretenen Aufschwung und wegen der Auflagen des Amtes für Arbeitssicherheit entschloss sich Heinrich Wesseler 1939 zum Bau einer neuen, größeren und helleren Schmelze. Der Neubau erfolgte 1939 durch den Bauunternehmer Theodor Bußkamp, Beerlage-Holthausen.

Durch die starke Nachfrage nach Schleppern, Anhängern und Landmaschinen wurden weitere Werkstattflächen benötigt. Deshalb erfolgte 1952 die Errichtung einer Schlosserei. Die Schlosserei wurde mit Zunahme des Schlepperbaus als Produktionshalle ausgerüstet. Dort standen meist sechs Schlepper 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 erfolgten in der Hochkonjunktur im Zweischichtbetrieb.

Der dritte größere Bauteil der Wesseler-Fabrik wird als Schlepper-Reparaturhalle und Verlängerung der Schlepper-Produktionshalle geplant, die Fertigstellung ist für den März 1961 nachgewiesen. Durch die zusätzliche Überbauung des Zwischenbereiches

zwischen Schmelze und Schlosserei entstand ein geschlossener Baukörper.

Die alte Landschmelze aus dem Jahr 1909, mit Stallungen und Haushaltswarengeschäft wurde in den 1950er Jahren zur Nutzung mit Büroräumen und als Umkleide- sowie Aufenthaltsraum für Mitarbeiter umgebaut.

Mit der Übernahme der Fiat-Vertretung ab dem 1. Januar 1966 wollte man die Hallenflächen für Ausstellungen der Traktoren und Landmaschinen vergrößern. Die Bauvoranfrage von März 1966 zur Errichtung einer Ausstellungshalle auf dem westlich der Landstraße L 874 gelegenen Grundstück wurde vom Kreis Steinfurt negativ beschieden.

Da die Flächen um die Betriebsgebäude für die Aufstellung von Landmaschinen und Traktoren benötigt wurden, stellte man einen Antrag zum Bau eines Parkplatzes für Kunden und Beschäftigte auf einem Teil des landwirtschaftlich genutzten Grundstücks entlang der Landstraße, gegenüber der Fabrik. Der Bau des Parkplatzes wurde 1985 vom Kreis Steinfurt genehmigt.

1971 erfolgte die Errichtung von Lkw-Garagen. Die früher landwirtschaftlich genutzte Scheune war bereits zur Nutzung für die Landmaschinen-Firma umgewidmet worden und wurde im Jahr 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.

Wesseler Ackerschlepper

In umsatzstarken Zeiten – zwischen 1957 und 1962 – baute Wesseler an jedem Arbeitstag einen Schlepper. Die beste Produktionsleistung lag bei über 30 Ackerschleppern 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.

In den Wesseler Traktoren wurden bis Anfang der 1950er Jahre Getriebe der Firma Prometheus GmbH aus Berlin-Alt Reinickendorf einbaut. Die ersten Traktoren erhielten das Getriebe ASS 14. Bei den größeren Typen verfügten die W 28 und W 32 über das Prometheus-Getriebe Model ASS 145, das es in einer Fünfgang-Ausführung bis 20,5 km/h und als Zehngangvariante hingegen bis zu 32,5 km/h Höchstgeschwindigkeit gab. Anfang der 1950er Jahre wirkte im W L 36 ein Prometheus-Getriebe ASS 114. Da Berlin in der sowjetischen Besatzungszone lag, wurde der Bezug und Transport der Prometheus-Getriebe nach dem zweiten Weltkrieg immer schwieriger. Die Materialversorgung und Einhaltung der Lieferzeiten bei Prometheus war in der russischen Besatzungszone schwierig. Auch die Transporte mit

der Zollabwicklung führten zunehmend zu unkalkulierbaren Lieferzeiten.

Da ZF in Passau ein neues Werk für Traktor-Antriebe gebaut hatte, bezog man ab 1953/54 nur noch Getriebe der Firma ZF aus Passau. In den Wesseler-Modellen W15 und W 17 wurde das ZF-Getriebe A5 eingebaut. In die W 24-Modelle kam das ZF A 8 Getriebe zum Einsatz und im W 40 wurde das ZF A 16 mit fünf Vorwärtsgängen verbaut. Gegen Aufpreis konnte das Letztere mit vier Vorwärts-Kriechgeschwindigkeiten zwischen 0,3 und 2,9 km/h bestückt werden.

Die Vorderachsen der Wesseler Schlepper wurden in einer Schweißkonstruktion als Vorderachsträger eingebaut. Es wurden unter anderem Achsen der Firmen Otto Sauer Achsenfabrik „SAE“ aus Kleinberg/Spessart eingebaut. Es wurden auch starre Achsen oder im Gesenk geschmiedete pendelnd aufgehängte Zentral- oder Portalvorderachsen der Firma Bergische Achsenfabrik BPW aus Wiehl 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



Wesseler Ackerschlepper auf einem Messestand in Hamm 1955



Wesseler Ackerschlepper W 456 mit 56 PS auf der Landmaschinen-Ausstellung in Hamm 1964

wichtigen Schlepperbauteile wie Motoren, Getriebe, Räder, Achsen, Kühler, Lenkung, usw. bezog Wesseler von Zulieferern. Die übrigen Schlepperteile wie: Motorhaube, Kotflügel, Tank, Armaturenbrett und Kupplungsgehäuse mit Zwischenstück zum Getriebe wurden durch Wesseler gefertigt oder nach Vorgabe von Wesseler bei Zulieferern bezogen.

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 mindestens 400 mm (bei den Modellen W 17 und WL 36) bis hin zu 540 mm (bei den Typen W 28 und W 32) betrug.

Im Lauf 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 Wesseler variabel gehandhabt und dem Kundenwunsch angepasst. Es wurden Schlepper-Modelle von 12 PS bis zur stärksten Ausführung mit 56 PS angeboten.



Schmalspur-Wesseler Feldmeister WLS 24, vor und nach der Restaurierung. Der 24 PS ist aus dem Baujahr 1957





Schmalspur-
Wesseler
Feldmeister
WLS 24 aus dem
Baujahr 1957

Wesseler Parade in
Nordhorn



Wesseler
ACKERMEISTER

Geräteträger und
Schlepper zugleich

18 PS 12 PS



luftgekühlt leistungsfähig und vielseitig verwendbar

Wesseler Geräteträger, mit einem Mittelholm



Wesseler Geräteträger mit Hackrahmen



Wessler Geräteträger WLГ, Markenname „Ackermeister“, auf einer landwirtschaftlichen Ausstellung in Hamm

Die Schlepper waren ausgestattet mit vorderem Zugmaul sowie eine hinten in Gummipuffer gelagerte verstell- und drehbar ausgeführte Anhängerkupplung. Hersteller war die Firma Elastic-Fahrzeugbau in Altenberge. Später wurden typgeprüfte Anhängerkupplungen anderer Hersteller angebaut. Für die Schlepper gab es erst eine 6 Volt-Beleuchtungsanlage. Der Motor wurde mit einer Handandrehkurbel gestartet. Im Zuge der weiteren Entwicklung wurde eine 12 Volt Batterieanlage mit mehr Leistungsvermögen eingebaut. Damit wurde die Beleuchtungsanlage für Zugmaschine und Anhänger verbessert. Die Trecker konnten jetzt mit einem elektrischen Anlasser von Bosch über Batterie gestartet werden.

Die Hinterradkotflügel waren beidseitig mit Beifahrer-Sitzbügel ausgestattet und als Zubehör wurde ein Werkzeugsatz mitgeliefert. Das Sonderzubehör bestand beispielsweise aus Riemenscheibe, Mähwerk mit mechanischer oder hydraulischer Aushebung, Wetterdach mit Windschutzscheibe und Scheibenwischer, hydraulischem Bosch-Dreipunktkraftheber, Vorderradkotflügel und Ballastgewichten. Für die Moselregion konnten die Wessler-Trecker mit einer Seilwinde für Transportarbeiten in den Weinbergen ausgerüstet werden. Für die größeren Typen konnten zusätzlich Druckluftbremsanlagen und Motorzapfwellen bezogen werden. Es entstanden durchaus zu-

verlässige und tüchtige Zugtraktoren, die sich durch Robustheit und guter Verarbeitungsqualität auszeichneten. 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.

Aufgrund von Kundennachfragen wurden ab 1956 Schmalspurschlepper „WLS“ gebaut, die besonders in Landschaftsgärtnereien, Baumschulen und Plantagen eingesetzt wurden. Neben Deutschland wurden viele nach Belgien und Niederlande geliefert. Der Leistungsbereich der Schmalspurschlepper WLS lag zwischen 12 und 30 PS. Für die Arbeit in Plantagen und Baumschulen kann der vordere Radstand der Schmalspurschlepper mehrfach zwischen 980-1310 mm verstellt werden.

Wessler baute neben den gewöhnlichen Schleppern auch ab 1955 Geräteträger „WLГ“ mit einem Mittelholm aus einem Vierkant-Profil, in der Leistung von 12 bis 30 PS. Für diese Produktreihe wurde der Markenname „Ackermeister“ verwendet. Der Geräteträger konnte nach Abnahme der Ladepritsche mit Frontlader ausgerüstet werden. Unter dem Mittelholm konnten Bearbeitungsgeräte angebaut werden.



Mit der Spedition Fehrenkötter aus Ladbergen geht es vom Schlepper- und Gerätemuseum in Altenberge ...





... zu einem Schleppertreffen nach Kröv im Moselland





Wesseler-Schlepper WL 40 (40 PS) Baujahr 1958



Ältere Version des Wesseler Aufklebers bis etwa 1954/1955



Wesseler Aufkleber bis etwa 1960



Wesseler Aufkleber ab etwa 1960 mit Filiale Saarbeck

Messen und Ausstellungen

Wessler nutzte die regionalen Märkte in Münster und Hamm, die DLG Wanderausstellungen und die Ausstellungen und Messen im Ausland, um ihre Schlepper bekannt zu machen, unter anderem auch in den Benelux-Ländern und in Frankreich.

Auf der 1953 in Köln stattfindenden DLG-Ausstellung überraschte Wessler mit einem umfangreichen Bauprogramm: Sechs Wessler-Schlepper in der Leistungsgröße von 12 bis 40 PS, in den Ausführungen mit wassergekühlten MWM-Motoren. Wessler bot ab 1953 auch luftgekühlte MWM-Motoren für die Ackerschlepper mit der Typbezeichnung „WL“.

Stand 423 H. Wessler OHG, Schlepper & Industriemaschinen, Ackerbaugesellschaft, Wesseler, Schlepper AG

H. Wessler OHG, Schlepper & Industriemaschinen, Ackerbaugesellschaft, Wesseler, Schlepper AG									
Typ	PS	Preis	Leist.	Preis	Leist.	Preis	Leist.	Preis	Leist.
WL 12	12	9800	2800	1400	1600	2200	420	2 250,-	
WL 15	15	10500	3000	1450	1650	2250	410	2 350,-	
WL 24	24	12500	3400	1475	1675	2250	410	2 750,-	
WL 34	34	14500	3800	1500	1700	2300	380	3 000,-	
WL 36	36	14800	3900	1520	1720	2350	380	3 100,-	
WL 40	40	15000	4000	1550	1750	2400	370	3 150,-	

Technische Daten & Preise unverbindlich

Eintrag im amtlichen Schauverzeichnis 1953



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



Filialen und Vertretungen

Wesseler hatte in Deutschland eigene Niederlassungen und Stützpunkte. Diese gab es im Münsterland in Saerbeck und für kurze Zeit auch in Nottuln. Nach Niedersachsen wurden von 1951 bis 1966 etwa 175 Wesseler-Schlepper geliefert, unter anderem an die Firma Laake in Thuine, zeitweise waren drei Laake Brüder bei der Firma Wesseler beschäftigt.

Ein wichtiger Schlepper-Händler war die Firma Krone in Spelle, sie vertrieb über 60 Wesseler-Schlepper, vor allem in den Regionen Niedersachsen und zum Teil auch nach Holland.

Die Firma Fritzen in Coesfeld exportierte eine beachtliche Anzahl von Wesseler-Schleppern ins Westmünsterland und nach Holland, die zum Teil unter dem Namen "Westfalia" vertrieben wurden.

Die Firma Waldemar Hausberger hatte ab Juli 1953 die Generalvertretung der Wesseler-Traktoren

für die Regierungsbezirke Trier und Koblenz übernommen.

Aloys Voss von der Schmiede und Schlosserei aus Rachtig, der in Altenberge bei der Firma Lipsmeier als Schmied gearbeitet und dadurch Kontakt zu Wesseler hatte, erhielt nach seiner Rückkehr an die Mosel den Verkauf der Wesseler-Schlepper für den Bereich Mittel-Mosel.

Weitere Wesseler-Vertretungen hatten die Firmen Wilhelm Müllers in Rheydt, Wirtz in Gangelt und Weitz in Linnich übernommen.

Insgesamt wurden in den Bereich Rheinland Pfalz, vor allem im Bereich der Mosel, von 1951 bis 1966 etwa 300 Wesseler-Schlepper geliefert.

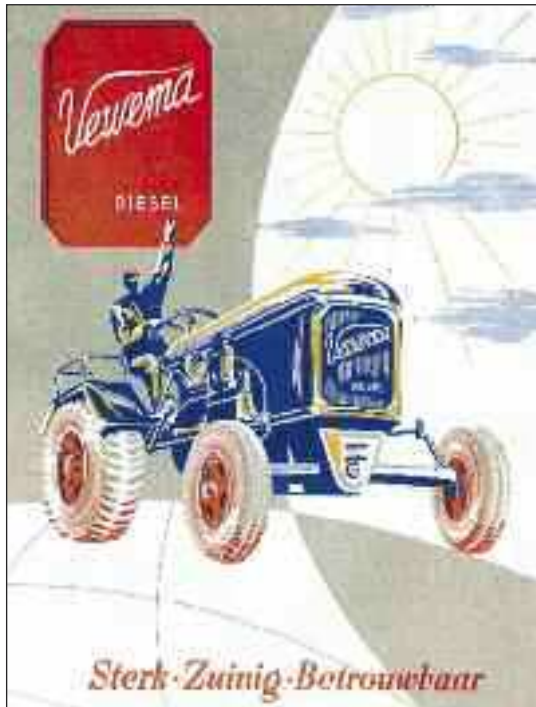
Für das Saarland wurde der Generalvertretung P. Peter GmbH, Ackerschlepper und Geräte, Saarbrücken, der Verkauf der Wesseler-Schlepper übertragen. Von 1956 bis 1966 wurden etwa 60 Wesseler Traktoren ins Saarland geliefert.

Exporte der Schlepper aus der Wesseler-Fabrik

Wesseler hatte bei den Schleppern einen beachtlichen Exportanteil von über 30 Prozent. Der Export erfolgte über Generalvertretungen in den jeweiligen Ländern. Dazu wurden nach gegenseitigen Besuchen und Verhandlungen entsprechende Verträge abgeschlossen.

Der Export in die Niederlande erfolgte fast immer über Importeure, dabei erhielten Wesseler-Schleppern einen anderen Schlepper-Handelsmarken-Namen. Es wurden fast 800 Schlepper nach Holland geliefert. In den Jahren ab 1953 wurden auf Initiative der Firmengruppe „Dutch Ford Dealers“ die Wesseler-Dieselschlepper unter dem Markennamen

Vewema eingeführt und in einem blauen Fordson ähnlichen Farbton lackiert. Importeure waren unter anderem die Fordfirmen Vewema N.V. in Gorinchen und die Firma Witvliet – Ford-Dealer in Middelharnis – Holland. Die Firmen Zwegers in Echt, danach die Firma C.C.V. Landbouwbelaag, Roermond, und zum Schluss die Firma LTB Haarlem/Alkmaar hatten als alleinige Importeure die Generalvertretung der Wesseler-Schlepper für Holland. Sie importierten die Wesseler-Dieselschlepper unter der Bezeichnung Feldmeister. Diese erhielten eine andere Lackierung als die deutsche Ausführung. Die Felgen wurden in Gelb und die Schlepper in Orange lackiert, ähnlich der Nationalfarbe von Holland.



Prospekt Vewema



Importeur: Roefs' Machinenhandel, Venlo in Holland

Wesseler-Schlepper-Markennamen Vertreter oder Importeur

Feldmeister Tractoren

- Goudland Zwegers, Echt in Holland
- Coöperatieve Centrale Vereniging (C.C.V.) Landbouwbelaag G.A., Roermond in Holland
- LTB Haarlem, Alkmaar in Holland
- Vewema N.V., Gorinchem in Holland
- Firma Witvliet, Ford-Dealer, Middelharnis
- Roefs' Machinenhandel, Venlo in Holland

Vewema Diesel

VEWEMA Diesel-Tractoren

Westfalia Dieseltractor



Auslieferung der Schlepper mit eigenem Lkw



Abwicklung der Zollformalitäten bei einer Grenzstation in Belgien

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

Prospekt Feldmeister von CCV Roermond 40

Nach Belgien erfolgte der Export von 1951 bis 1966, es wurden etwa 170 Wesseler-Schlepper nach Belgien ausgeführt. Der erste Vertrag mit einem Importeur für Belgien wurde mit der Importfirma DeCuper in Lichtervelde Anfang der 1950er Jahre abgeschlossen. Im April 1956 wurde dann Herrn Florent Vanderper die Vertretung für die Wesseler-Schlepper für den Bereich Westflandern übertragen. Er war häufig mit Landwirten aus Belgien zu Verkaufsgesprächen in Altenberge. Nach Einstellung der Wesseler-Produktion hat er die Vertretung für Fendt-Schlepper in der Region übernommen. Der Firma Gebr. Timmermans, Tiel wurde ab 1955 die Generalvertretung für den Verkauf von Ackermeister-Dieselschleppern in Belgien übertragen. Im Mai 1958 wurde schriftlich vereinbart, dass Timmermanns den Alleinverkauf der Schmalspurschlepper für Belgien

übertragen wird, bei einer Mindestabnahme von 25-30 Schmalspurschleppern jährlich. 1960 wurde mit der Firma De Cupere in Lichtervelde ein neuer Vertrag geschlossen, der die Firma zum Verkauf der Wesseler-Schlepper für Belgien, außer Westflandern, und Luxemburg mit dem Markennamen Ackermeister berechnete.

Exporte nach Frankreich gab es 1957. Bestellt wurden von der Firma Motrag in Paris die Wesseler Schlepper-Typen WL 12, WL 18 und WL 24. An die Firma Hemmen in Luxemburg wurden die Wesseler Typen W 12 und W 24 geliefert.

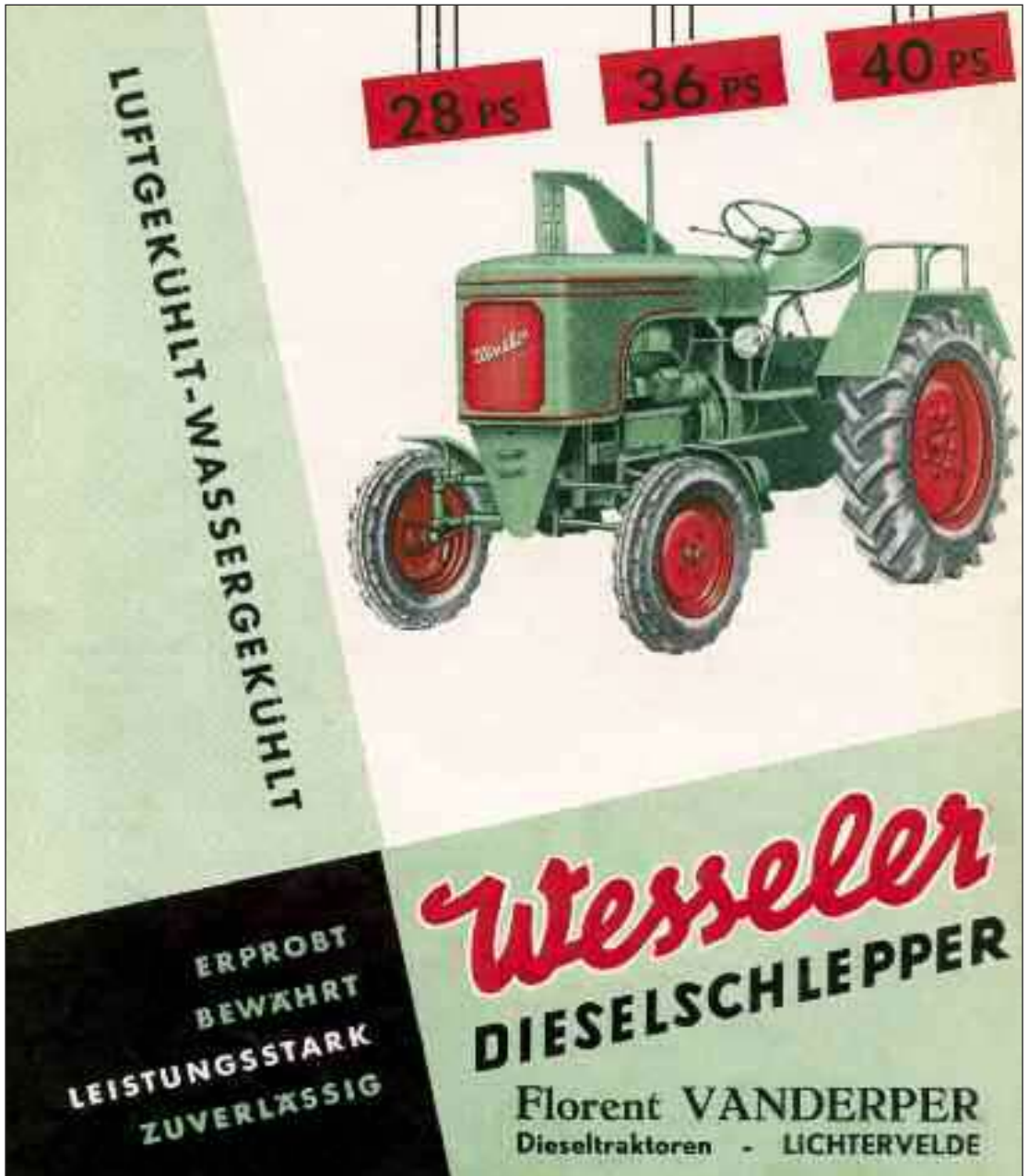
Von der Firma Boden & Haao Export-Import in Bremen wurde ein Wesseler-Schlepper Typ W 40 zum Sudan exportiert. Ein Feldmeister-Schlepper wurde im Hamburger Hafen für den Export nach Argentinien verladen.

Wessler-Schlepper-Markenname

Wessler Dieselschlepper
Ackermeister Dieseltraktoren
Wessler-Benz Dieseltraktoren
Wessler Dieselschlepper

Vertreter oder Importeur

Firma Etienne Decuyper, Lichtervelde / Belgien (bis 1956)
Gebrüder Timmermanns, Brabant in Belgien
Firma Florent Vanderper, Lichtervelde in Belgien (ab 1956)
Firma Etienne Decuyper, Lichtervelde / Belgien (ab 1960)



Prospekt des Wessler-Vertreters in Lichtervelde/Belgien

Wesseler

Schlepper- und Fahrzeugbau

H. WESSELER & H.G. ALTENBERGE (WESTF.)

Firma

Gebr. Timmermanns P.V.B.A.

Pielt/Balden
Heuvelstraat 17-18



Fernat Nr. 279 Altenberge
Bent: Spar- und Caribskone Altenberge
Schleifloch 30

Altenberge (Westf.)

am 28. Mai 1958
Bo/H.

Nachtrag zu unserem Vertrag vom 11.1.1957

6) Hiermit übertragen wir Ihnen den Alleinverkauf der Schmal-
spurschlepper für Belgien, und zwar unter der Bedingung,
daß bis jährlich von uns 25-30 Schlepper abnehmen.

Der erste Zeitpunkt der Abnahme geht bis Ende 1959.

Zur Einhaltung einer kurzfristigen Lieferzeit geben Sie
uns jeweils größere Abnahmeaufträge von ca. 10 Stück Schmal-
spurschleppern herein.

Dieser Nachtragsvertrag geht auf mindestens 5 Jahre, also
bis Ende 1961.

Im übrigen gelten die Vertragsbestimmungen aus unserem Ver-
trag vom 11.1.1957 Paragraph 1-5.



Export: Verladung eines Schleppers mit Feldmeister-Lackierung im Hamburger Hafen für den Export nach Argentinien

ACKERMEISTER
DIESELTRAKTOREN

WATER OF LUCHTAFKOELING

Can passende Traktor
voor ieder bedrijf?

TYPE 12 W 11 L • TYPE 17 H 11 L • TYPE 24 H 11 L

1. Beschleunigung des Traktors in 10 Sekunden auf 10 km/h.
2. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
3. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
4. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
5. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
6. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
7. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
8. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
9. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.
10. Bei 10 km/h. 1000 U/min. Drehmoment 100 kgm.

LEER, TIMMERMANNS B.V.A.
Nieuw-Amstel, Afd. H. O. M. 1947 (Werkst.)
Telefoon: 100 1-100-100
Aankomsttijd: 100 1-100-100

Timmermanns, Importeur für Belgien

WESSELER-BENZ
DIESELTRAKTOREN

PRIJS-COURANT 59 D.

15-20-25-30-40-50-60 P.K.
LICHTERVELDE

**ALDEN
INVOER** **VANDERPER FLORENT**
STATENSTRAAT 70
LICHTERVELDE
Tel. 720/95

Importeur in West-Belgien



Für den Export:
Vewema W 17 (17 PS)
Baujahr 1953

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.

Unternehmensdaten der Firma Wessler

Bis 1957 war Heinrich Wessler als Betriebsinhaber persönlich haftender Unternehmer. Ab 1957 wurde von Heinrich Wessler die Unternehmensform OHG gewählt. Das Kürzel OHG wurde von den Mitarbeitern in die Aussage „ohne Heinrich geht's nicht“ interpretiert. Nach dem Tod von Heinrich Wessler und mit dem Übergang auf die Söhne Ludger und Paul Wessler wurde das Unternehmen ab 21. Juli 1966 als KG (Kommanditgesellschaft) geführt.

Die Abmeldung der KG erfolgte am 5. Februar 1988 mit der Eröffnung des Konkursverfahrens beim Amtsgericht in Steinfurt, dieses führte dann zum Erlöschen der Wessler KG.

Nachfolgefirmen

Als Hauptgläubiger übernahm der Traktorenhersteller Fiat den Landmaschinenhandel und mietete die Betriebsgebäude von der Familie Wessler. Die neue Handelsfirma in Altenberge wurde unter der Bezeichnung „Fiat“ und später unter „Fiatagri Niederlassung Münsterland“ geführt.

Die Fiatagri GmbH aus Heilbronn verkaufte 1994 den Landmaschinenhandel Altenberge an die Firma Beinecke aus Bissendorf, die bereits an anderen Standorten Traktoren von Fiat vertrieb. 1995 meldete Beinecke Insolvenz an.

Ab 26. Oktober 1995 wurde der Betrieb unter der neuen Firmierung „Agrartechnik Altenberge GmbH“ weitergeführt. Drei Mitarbeiter der bisherigen Firmen Wessler/Fiat/Beinecke gründeten als Gesellschafter die Agrartechnik Altenberge GmbH: Paul Holtkötter, Karl-Heinz Schulze-Isfort und Alfons Buller.



Heinrich Wessler OHG – Schlepperbau ehemalige Produktionsstätte in Altenberge

Das Wachstum des Unternehmens und die immer größer werdenden Landmaschinen ließen die angemieteten Wessler-Betriebsanlagen zu klein werden. Deshalb entschlossen sich die Gesellschafter für den Hauptbetrieb in Altenberge eine neue Betriebsanlage zu bauen. Auf einem Grundstück mit fast 13.000 m² im Gewerbegebiet Kümper der Gemeinde Altenberge wurden zwei Gebäudekomplexe mit etwa 4700 m² errichtet. Der Umzug in den Neubau am Ortsrand von Altenberge erfolgte im Jahre 2003.

Nach dem Tod von Paul Holtkötter im Jahre 1996 übernahmen die beiden verbleibenden Gesellschafter dessen Anteil. Im Jahr 2007 schied Alfons Buller als Gesellschafter aus dem Unternehmen aus. Dessen Anteil wurde vom verbleibenden Gesellschafter Karl-Heinz Schulze-Isfort übernommen.

Denkmalschutz für Wessler-Produktionsstätte

Das Baudenkmal besteht im Wesentlichen aus folgenden Baukörpern:

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

Anders als bei anderen Treckermuseen geht es hier vorrangig um die Geschichte eines Betriebes mit vorhandenen Original-Produktionsräumen. Wessler war Teil eines Phänomens, das in den 1950er und 1960er Jahren aufblühte: dem Konfektionsschlepperbau. Am Betrieb Wessler lässt sich die ganze Geschichte darstellen. Von der handbetriebenen bis zur technisierten Landwirtschaft, von den Anfängen



Einladung

zum

Tag der offenen Tür

im Betrieb Altenberge

Samstag, 24. März 1979

Sonntag, 25. März 1979

Die perfekte Landmaschinen-Schau:

Ackerschlepper, Mähdrescher, Feldhäckler,
Bunkerhäckler, 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.

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



Heinrich Wesseler 1889-1955



Ackerschlepper-Produktion 1906



Ludwig Wesseler



Erwin Götzel

Paul Wesseler

Aufbauend auf den Leistungen der Vorfahren und gestützt auf die Auswahl führender Fabrikate mit internationalem Ruf konnte der Kundendienst ständig vergrößert werden. Baufache 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 errichtet.

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 dürfen wir allen die uns über Jahre und Jahrzehnte die Treue gehalten haben



G. Wesseler

P. Wesseler

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

17 Jahre Partnerschaft mit Fiat:

Seit 1965 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 aufgediegen und bei Altschleppern führend in der westlichen Welt. Durch Kauf und Mietabteilungen an führenden Landmaschinenwerken bietet Fiat ein vollständiges Programm hochwertiger Landmaschinen. Diese Tatsachen geben uns und allen Landwirten, die sich an Fiat-Landmaschinen anschauen haben, die Sicherheit, die nur ein leistungsfähiger Partner mit weltweitem Vertrieb bieten kann. Wir möchten Sie daher zu einem unentgeltlichen 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

Auszug aus Prospekt, Tag der offenen Tür im April 1983

des Schlepperbaus bis zum Ende der Firma – und das am Originalschauplatz. Der Erhalt der Original-Produktionsfabrik für Traktoren dürfte ein Alleinstellungsmerkmal in Deutschland sein.

Um die Geschichte der Firma Wesseler als Teil dieses Phänomens und wichtigen Bestandteil der Region um Altenberge darzustellen, sollen die historischen Räumlichkeiten möglichst ihrer früheren Funktion entsprechend genutzt werden. Aus Sicht der Denkmalpflege in Westfalen handelt es sich bei diesem Objekt um ein Baudenkmal, an dessen Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht. 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.

Schlepper- und Geräte-Museum Altenberge e.V.

Der Verein „Schlepper- und Geräte Museum Altenberge e.V.“ (SGMA) wurde am 6. Dezember 2003 in der 1939 errichtete Schmiede gegründet. Zur Gründungsversammlung erschienen 90 Oldtimer-Liebhaber, ehemalige Wesseler-Mitarbeiter und weitere

Interessierte. Davon haben 61 Personen bei der Gründungsversammlung ihre Beitrittserklärung zum neu gegründeten Verein abgegeben.

Nach dem Auszug der Firma Agrartechnik Anfang 2003 in neue Betriebsgebäude im Gewerbegebiet Altenberge-Kümper wurde nach der Gründung des Vereins SGMA mit dem Aufbau eines Museums für Traktoren, Landmaschinen und Gerätschaften für den bäuerlichen Haushalt begonnen. Im Sommer 2004 war die Museumseröffnung in der ehemaligen Schmiede. Weitere Räume der Wesselerfabrik wurden nach und nach für Museumszwecke angemietet und eingerichtet.

Nach unseren Informationen ist das Schlepper-Museum in Altenberge das einzige Traktoren-Museum in Original-Produktionsräumen in NRW und hat damit ein sogenanntes Alleinstellungsmerkmal.

2012 wurde vom Kreis Steinfurt geäußert, dass aufgrund des langjährigen Umganges mit umweltgefährdenden Stoffen die Entstehung schädlicher Bodenveränderungen und Belastungen der Bausubstanz nicht ausgeschlossen werden könne. 2015 wurde ein Fachunternehmen beauftragt, den belasteten Bodenbereich in der Wesseler-Montagehalle und im Bereich

Unser Bestreben:

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

zieren bereits 1936 Ackerschlepper und erreichten eine Fertigung von 3.500 Stück. Als Vertreter führender Landmaschinenhersteller verkauften wir mehrere 1.000 Landmaschinen verschiedenster Art.

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



Zum Tag der offenen Tür im April 1983 berichtete Wesseler über 17 Jahre Partnerschaft mit Fiat-Landmaschinen

der ehemaligen Tankstelle umweltgerecht zu entsorgen und entsprechend wieder herzustellen. Damit wurde das Objekt als „altlastenfrei“ eingestuft.

Bei Gesprächen über mehrere Jahre mit der Familie Wesseler war diese zum Verkauf der Wesseler-Fabrik an den Verein bereit. Die NRW-Stiftung und der Kreis Steinfurt waren seit 2012 bereit, bei der Finanzierung des Kaufpreises den Verein zu unterstützen, jedoch nur, wenn die Gemeinde Altenberge, als ortszuständig, den Kauf mitfinanziert. Eine verbindliche Finanzierungszusage von der Gemeinde Altenberge konnte der Verein allerdings nicht erhalten. Von der Eigentümer-Familie wurde daher 2017 die Wesselerfabrik an den Mieter der Ausstellungshalle verkauft. Damit sind alle Planungen bezüglich der Einrichtung eines Museums in der kompletten Wesseler-Fabrik hinfällig.

Der Wesseler-Club beziehungsweise der Verein Schlepper- und Geräte-Museum Altenberge e.V. hat mit dem neuen Eigentümer ab 1. Januar 2018 einen Mietvertrag abgeschlossen, der es ermöglicht, einem Teilbereich der unter Denkmalschutz stehenden Wesselerfabrik für Vereinszwecke zu nutzen.

Literatur und Quellen

Literatur und Fabrik-Beschreibungen (nicht veröffentlicht)
 Prospekte der Wesseler-Marken: Feldmeister, Vewema, Ackermeister, Wesseler-Benz Diesel, Westfalia, archiviert in der Agrar-Universität in Wageningen
 Bauakten der Gemeinde Altenberge
 Umweltakten des Kreises Steinfurt
 Museumskonzept 2011 vom Büro „dingedurchdenken“ Dortmund, jetzt Münster
 Kreis Steinfurt, Umweltamt, Schreiben vom 21. April 2016: nach Erdbau-/Sanierungsarbeiten incl. Bauschutt-/Bodenentsorgung gelten die Flurstücke der ehemaligen Schlepperfabrik Wesseler als saniert
 Transkription der Interviews Paul Wißmann, Hedwig Wesseler, Wilhelm Holthaus, Erinnerungen Paula Wesseler
 Merkblatt Vereine: Wesseler – Schlepper und Geräte-Museum Altenberge e.V.
 Wesseler Schlepper-Typschlüssel
 Wesseler Schlepper-Farben und Lackierungen
 Wesseler Übersicht Typbezeichnungen und Markennamen
 Wesseler, gebaute Fabrikationstypen
 Elastic LKW-Anhängerkupplung, Fahrzeugbau-Gerätebau Altenberge/Westf.
 Fahrzeugschein Wesseler WL 20 E, mit Anhängerkupplung „Elastic“
 Verkauf von Fiat-Traktoren 1966 durch Firma Wesseler Altenberge/Westf.
 Kopie, Schreiben an die Mitarbeiter, Agrartechnik GmbH in Altenberge
 Wesselerfabrik, Denkmalwert-Begründung, LWL Münster
 Wesselerfabrik, Denkmal-Eintragung Gemeinde Altenberge
 Ackerschlepper-Hersteller in Nordrhein Westfalen
 LWL Museumsamt für Westfalen, Bewertung der Wesselerfabrik
 Denkmalförderung, NRW-Stiftung, Stellungnahme zum Erwerb Wesselerfabrik
 Presse-Artikel Münsterland Magazin „zwei Schmieden Wesseler – Schmitz“
 Grundriss Wesselerfabrik-Museum
 „Königlicher Münsterländer“ Schmalspurschlepper WLS
 Vertreter, Generalvertretungen
 100 Jahre, Wesseler Landtechnik

Die Wesseler-Chronik und die angegebenen Anlagen und Quellen finden sie auch auf unserer Homepage. Gerne können sie auch beim Wesseler-Club nachfragen.

Für Hinweise und Ergänzungen zu dieser Wesseler-Chronik bin ich dankbar.
 Alle Angaben ohne Gewähr, alle Rechte vorbehalten.
 Franz Sundorf, Walingen 32, D-48329 Havixbeck, Telefon 025 07 – 14 49
 Mail: sundorf@gmail.com