

Wesseler's Großer

Berichte aus der Produktion des WL 345

Vor einigen Jahren unternahm ich den Versuch, an dieser Stelle in loser Folge eine Serie von Schlepper-Porträts zu zeichnen – Arbeitstitel: „Die großen Schlepper der kleinen Hersteller“. Damit ist punktgenau ausgedrückt, worum es mir dabei ging und geht. Auf dem Historischen Feldtag in Nordhorn wurde ich im vorigen Jahr wieder einmal fündig. Gesehen hatte ich den Wesseler WL 345 E wohl schon ein, zwei Mal vorher, aber 2011 gelang es mir, Kontakt zum Besitzer zu bekommen. Und damit stieß ich sozusagen ins Zentrum der gar nicht so kleinen Wesseler-Gemeinde vor.

Zunächst aber ein paar Bemerkungen zu dieser Marke, die eine detailliertere Darstellung verdient und in absehbarer Zeit an dieser Stelle sicher auch erhalten wird. Anfang der fünfziger Jahre entstand in Altenberge/Westfalen aus einer Schmiede eine kleine Schlepperfabrik mit bis zu 100 Beschäftigten. Nach Angaben von Heinz Bockstette, einem ehemaligen Mitarbeiter, wurden von ca. 1948/49 bis ca. 1962 etwa 3.600 Traktoren gebaut, von denen nach einer früheren Recherche von Klaus Herrmann im Jahr 1963, also

kurz nach der endgültigen Produktionseinstellung, noch 1.201 Exemplare zugelassen waren – immerhin ein beachtliches Drittel der Gesamtstückzahl. Die Schlepperfertigung war immer rein handwerklich angelegt, ein Fließband gab es in Altenberge nie! Das Programm, das sich an den Wünschen einer Kundschaft ausrichtete, die überwiegend aus dem Münsterland stammte, umfasste eine recht breit gefächerte Leistungspalette von 12 bis 40/45 PS, 1956 ergänzt von dem beachtlichen Geräteträger „Ackermeister“. Nur wenige Fahrzeuge standen auf Halde, überwiegend wurde auf Bestellung produziert, wenn ein Kunde direkt oder ein Vertreter aus der Region einen entsprechenden Wink gab. Das ging so einigermaßen, bis steigende Anforderungen an die Motorleistung sowie Wünsche nach Regelhydraulik u. ä. technische Neuerungen eine halbwegs wirtschaftliche Produktion unmöglich machten.



Stolz sind Mensch und Maschine: Heinz Bockstette und sein 345.

Wie in alten Zeiten: So wie die Restaurierer den Wesseler behandelten, wurde er einst auch gebaut – mit viel Handarbeit! ►

Die Wesseler waren echte Konfektionsschlepper: Achsen, Elektrik, später die hydraulischen Kraftheber (Bosch/ZF), Lenkungen (ZF) u. a. Teile wurden eingekauft, die Motoren stammten ausnahmslos von MWM, Getriebe wiederum überwiegend von ZF. Immer hatte man einige Motoren- und Getriebe-Modelle auf Lager für die verschiedenen Schlepper-Typen, mit der Fertigung konnte schnell begonnen werden. Für diese Teile musste Heinrich Wesseler Vorkasse leisten. Etwa 50 – 80 Schlepper wurden innerhalb eines Jahres hergestellt. Die Bauzeit eines in reiner Handarbeit gefertigten Schleppers betrug ca. 10 – 14 Arbeitstage. Unter den Mitarbeitern gab es Spezialisten für die einzelnen Typen, die in Gruppen zusammenarbeiteten.

Heinz Bockstette, wie sein Sohn Stefan heute aktives Mitglied der Wesseler-Freunde, die das sehenswerte Schlepper- und Geräte-Museum Altenberge betreiben, lässt den 345 E seinen Lebenslauf selbst erzählen: „Bestellt wurde ich im Oktober 1962. Der Geselle und ein Lehrling holten Motor und Getriebe in die Montagehalle, wo sie auf Böcken gelagert wurden, die Montage konnte beginnen. Zunächst wurde noch ein für meinen Typ passendes Zwischenstück aus Stahlblech angefertigt, ein viereckiger, langer Kasten zwischen Kupplungsglocke und Getriebe, durch den quer zwei Wellen für Kupplungs- und Bremspedale und längs die Antriebswelle zur Hinterachse verlaufen. Dieses Zwischenstück ermöglichte für mich und die anderen Wesseler-Trecker unterschiedliche Radstände. Ich fand das genial!

Nach dieser Maßanfertigung wurden die Messingbuchsen für das Ausrücklager der Kupplung eingepasst, dann wurden mein Motor und mein Getriebe miteinander verschraubt. Weitere Teile für meinen Maßanzug waren Tank und Achsträger für die Vorderachse. Beide wurden sofort an den richtigen Stellen montiert. Danach wurde aus einer Blechtafel (2,5 – 3 mm) meine Motorhaube nach Schablone geschnitten, von Hand über ein Model gebogen und autogen geschweißt. Damit ich Luft holen konnte, wurden Lüftungsgitter eingepasst, die fertige Haube wurde montiert: Allmählich war zu erkennen, dass ich ein großer Schlepper werden sollte.



Mit Rost, ohne Typenbezeichnung: So kam der 345 nach Hause.



An die Arbeit: Die Fitness-Kur kann beginnen.



Zum Ackern fast zu schade: Der restaurierte Münsterländer.



Hier rollte er einst aus dem Werk: Das Wesseler-Museum in Altenberge.

Für alle Blechteile gab es solche Schablonen. Ähnlich wie die Haube wurden vordere und hintere Kotflügel aus Blech geschnitten, die Rundungen angewalzt und gesickt, Konsolen für die Halterungen gebogen, gebohrt und verschweißt, nachgerichtet und angebaut: alles von Hand! Auch Lenkgetriebe und Hydraulik fanden ihren angestammten Platz, wobei die Gestänge ebenfalls Maßarbeit waren. Schließlich wurden die Vorderräder in die Halle gebracht und angeschraubt, und ich stand endlich auf eigenen Füßen. Diesel und Öl wurden aufgefüllt, mein Motor wurde gestartet und absolvierte klaglos seinen ersten Probelauf.

Nachdem mir eine elektrische Anlage verpasst worden war, erhielt ich endlich mein Outfit, wie man heute sagen würde: Spachteln, Schleifen und Lackieren, dann, nachdem der Lack trocken war, die Feinarbeiten mit Zierleisten, Schriftzügen usw. Ich war komplett und entsprechend stolz auf mich selbst und meine Wesseler-Leute. Kann man mir nicht verdenken, oder? Meine Auslieferung erfolgte bald darauf. Bei meinem ersten Besitzer war ich ca. sieben, beim zweiten noch einmal viereinhalb Jahre. Mein dritter Besitzer war der treueste von allen: ca. 25 Jahre behielt er mich – das macht zusammen fast 37 Jahre in der Landwirtschaft!

Ehrensache, dass ich während dieser ganzen, langen Zeit immer für den Straßenverkehr zugelassen war und nie schlapp machte.

Danach erging es mir nicht mehr so gut. Ich wurde herum geschoben von hier nach dort, zum Schluss landete ich weit weg von meiner Heimat im Raum Amberg! Da kam mir das Internet zu Hilfe: Ich wurde als Oldie bekannt gemacht, und so entdeckte mich mein heutiger Besitzer. Das war der ehemalige Lehrling, der bei meiner Entstehung von Anfang an dabei war und mich genau kannte! Aber er erkannte mich kaum wieder, vergammelt wie ich nun war. Erst durch viel Arbeit konnte er aus mir wieder die Erscheinung machen, die ich heute bin. Dafür werde ich ihm ewig dankbar sein! Es war ein richtiger Festtag, als ich am 20. Mai 2009 wieder dem TÜV vorgestellt wurde. Klar, dass ich sofort polizeiliches Kennzeichen und Plakette erhielt! Seitdem bin ich in bester Gesellschaft, wenn ich an Oldtimer-Treffen und Ausfahrten teilnehme. Übrigens: Das 2. Altenberger Oldtimer-Treffen findet vom 24. – 26. August am Schlepper- und Geräte-Museum Altenberge-Kümper 110 B statt. Ich freue mich schon auf Euch und die anderen Schlepper-Kollegen und -Freunde! Meine technischen Daten könnt Ihr der übersichtlichen Tabelle entnehmen, die hier abgebildet ist.“ Soweit also Heinz Bockstettes Wessler in (fast) eigenen Worten.

Übrigens: einen habe ich noch. Nicht genau der gleiche Typ, sondern eine Leistungsklasse darunter. Dort, wo er jetzt auftauchte, eine echte Überraschung: der WL 230 E von Ortwin Fielicke, den dieser vor drei Jahren erstmals und seitdem regelmäßig beim Wandlitzer Museumsfest im Berliner Umland vorstellte! Auch dieser Wessler stammt aus der letzten halbwegs regulären Bauzeit in Altenberge, aus dem Jahr 1962. Seinen originalen Motor, den MWM AKD 412 Z, der eine Leistung von 30 PS aufwies, musste Fielicke leider austauschen, da er nur noch bedingt als Teilespender dienen konnte. Aber er hatte Glück und fand einen im Prinzip baugleichen Stationärmotor dieses Typs, der ohne Probleme mit Kupplung und allem anderen, was nötig war, zum Fahrzeugmotor umgebaut werden konnte. In unserer Gegend ist diese Rarität ein echter Zugewinn. Auch von ihm noch ein paar Daten zum Vergleich in nebenstehender Tabelle.

Michael Bach



Erster öffentlicher Auftritt: Schlamm-Parken in Nordhorn 2009.



Vom Münsterland in den Barnim: Wessler WL 230 E.

Typenvergleich Wessler

	WL 345 E	WL 230 E
Motor	AKD 412 D	AKD 412 Z
Hub /Bohrung (mm)	105/120	105/120
Hubraum (cm ³)	3.120	2.008
Leistung (PS)	45	30
Drehzahl (U/min)	2.200	2.200
Getriebe (Zahl d. Gänge)	ZF A 210 (8 V/4 R)	ZF A 210 (8 V/4 R)
Getr.-/Motor-/Wegzapfw.	ja	ja
Länge (mm)	3.250	2.960
Breite (mm)	1.600	1.560
Radstand (mm)	2.280	1.985
Bodenfreiheit (mm)	480	410
Eigengewicht (kg)	2.025	1.390
zul. Gesamtgewicht (kg)	2.900	1.800
Bereifung	v. 6.00-20, h. 11-36 o. 13-30	v. 5,50-15, h. 10-28 o. 11-28