

Stillstand ist Rückgang

Chronik des Fahrzeugbaus Wellmeyer in Bad Laer

Das kleine Örtchen Laer am Rande des Teutoburger Waldes, etwa auf der Hälfte zwischen Münster und Osnabrück gelegen und heute als Kurort unter dem Namen Bad Laer bekannt, ist zum Ende des 19. Jahrhunderts geprägt von Landwirtschaft und von einigen wenigen Kleinunternehmen, die Kalk und Sand aus dem Boden holen. So findet die Hufbeschlag- und Wagenschmiede Wellmeyer, die

ihren Betrieb am Dorfrand ansiedelt, guten Zuspruch. Das Ende des ersten Weltkrieges bedeutet auch das Ende des bislang so „idyllischen“ Handwerks, das Ende der kreativen Einzelanfertigungen ohne terminlichen Zeitdruck, das Ende einer beschaulichen Arbeitsgestaltung, bei der man ohne Probleme auch einmal einen Frühschoppen zu Arbeitsbeginn einschieben konnte. Maschinen ersetzen die zeitaufwändige Handarbeit. Auch die Landwirtschaft erhält durch die Mechanisierung ein neues Gesicht. Gefragt sind jetzt Betriebe, die die neuen Maschinen warten und reparieren können. So wendet sich die Firma Wellmeyer verstärkt dem Bereich der landwirtschaftlichen Maschinen und Geräte zu und bietet Pflüge, Kartoffelquetschen und sonstige mechanische Apparaturen an. Auch komplette Fahrzeuge, vorwiegend Anhänger für Schlepper und Lastwagen stehen ab Mitte der zwanziger Jahre im Programm.



**WILHELM WELLMAYER
FAHRZEUGBAU**



Fordson Traktor mit Anhängern von W. Wellmeyer



Der Wellmeyer-Betrieb in den fünfziger Jahren



Kipper mit horizontal geteilter Bordwand aus den fünfziger Jahren

Traditionell arbeiten alle Söhne in der Firma. Sohn Wilhelm zieht es hinaus in die „weite Welt“, und das bedeutet damals die Großstadt Münster, wo er bei der bekannten Fahrzeugbau-Firma Kiffe eine Anstellung findet. In Münster besucht er auch die Meisterschule in Abendkursen und legt am 24. Mai 1928 die Meisterprüfung im Schmiedehandwerk ab. Als er nach Laer zurückkehrt, macht er sich 1931 mit einer eigenen Werkstatt

selbständig. Nur drei Häuser entfernt vom väterlichen Betrieb gründet Wilhelm Wellmeyer eine Huf- und Wagenschmiede, in der er auch Reparaturen an landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten durchführt. So kommt es, dass noch heute in dem kleinen Ort zwei eigenständige Firmen mit dem Namen Wellmeyer existieren und sogar beide im Fahrzeugbau tätig sind: am historischen Platz im Ortszentrum ist dies die Firma Heinrich Wellmeyer und draußen im weiträumigen Industriegelände die Firma Wilhelm Wellmeyer Fahrzeugbau GmbH & Co KG, mit deren Entwicklung sich dieser Bericht beschäftigt.

Wilhelm Wellmeyer hatte sich bereits im väterlichen Betrieb für den Fahrzeugbau eingesetzt. In sei-



Dreiseitenkipper mit Zwillingbereifung rundum zu Beginn der fünfziger Jahre



12-Tonner (zwei 6 t-Achsen) für den Landhandel mit vorgespanntem Unimog



12 t-Fernverkehrspritsche



Dreiachser für den Fernverkehr

ner eigenen Firma muss er aus Platzgründen zunächst kurztreten und sich auf Reparaturen beschränken, doch sobald die ersten Kunden mit dem Wunsch nach einem speziellen Wagen an ihn herantreten, macht er sich an die Konstruktion eigener Entwürfe. Etwa 1933/34 wird der Fahrzeugbau offiziell aufgenommen, wobei Anhänger und Lastwagenaufbauten den Schwerpunkt bilden, anfangs für landwirtschaftliche Zwecke, bald aber für Transportaufgaben aller Art.

Das Absatzgebiet der florierenden Firma umfasst die ortsansässigen Klinker- und Zementwerke, erstreckt sich allerdings auch weit über das Laerer Umland hinaus, bis in die frühindustriellen Zentren Versmold und Sassenberg sowie in den nördlichen Kreis Osnabrück. Vor allem die Versmolder Spediteure wissen die Wellmeyer-Produkte zu schätzen.



16 t-Kipper von etwa 1958



16 t-Pritschenwagen für die Fritz Homann Margarinewerke in Dissen



Dreiseitenkipper für 10 t Gesamtgewicht Ende der fünfziger Jahre

Mit der nationalsozialistischen Machtübernahme muss sich die Firma der von Gottfried Lindner ins Leben gerufenen „Fachgruppe Fahrzeugbau“ anschließen. Innerhalb dieser Gemeinschaft werden die Produktionsschwerpunkte von Berlin aus den einzelnen Mitgliedsunternehmen zugewiesen. Wellmeyer wird in die Produktion des Wehrmachtseinheitsanhängers E 05 integriert. Für dieses Modell ist jedes Detail von der zentralistischen Konstruktionsabteilung vorgeschrieben, jede Bohrung, jedes Knotenblech und jedes Scharnier. Weiterhin werden die Wellmeyer-Anlagen genutzt für den Bau von Schlitten für

Hanomag Garant
Großraumpritsche mit
zweigeteilter Bordwand



Mercedes L 319
Großraum Aufbau
für eine
Sitzmöbelfabrik



Mercedes LP 1113
Viehwagen für den
Viehhändler Uthmann
in Ostbevern





Mercedes L 319 Viehwagen in Sperrholz(!)-Konstruktion



Dreiachs-Dreiseitenkipper für 22 t Gesamtgewicht



Krupp LF 901
für die
Spedition Pflüger
in Lengerich



Henschel HS 140
der Spedition
Augustin in
Meppen mit
langem
Pritschenaufleger
für Spanplatten-
transporte



den Wehrmachtseinsatz in Finnland. Auch U-Boot-Klappen für die Marine und Ackerwagen verlassen die Werkstätten in Laer. Erbeutete Feindfahrzeuge werden bei Wellmeyer zu Sanitäts- oder Transportfahrzeugen umgebaut.

Notdürftig und mit viel Improvisationstalent geht es nach Kriegsende weiter. Bombenzerstörte Lastwagen werden hergerichtet oder aus einer Vielzahl von noch teilweise verwertbaren Teilen zusammengepuzzelt. Ehemalige Heeresfahrzeuge werden für zivile Zwecke umgewidmet. Alles, was rollen kann, wird mobilisiert, um das Transportgewerbe ins Laufen zu bringen. Doch bald läuft das Geschäft wieder und die historische Schmiede wird zu klein. Noch vor der Währungsreform wird 1948 eine neue rund 450 qm große Halle an einer der Ausfallstraßen bezogen. Mit sechs Mitarbeitern stellt Wellmeyer dort Fahrzeugaufbauten und Anhänger aller Art her.

Die Seeböhmischen Gesetze und ihre Auswirkungen schlagen Mitte der fünfziger Jahre voll auf den Fahrzeugbau durch. Speditionen und andere Transportbetriebe halten sich mit Neubeschaffungen und damit mit Aufträgen für die Aufbauhersteller zurück. Jeder wartet ab, ob nicht doch noch eine „höhere Einsicht“ kommt und die restriktiven und existenzbedrohenden Vorschriften über Maße und Gewichte zurückgenommen werden. Die beliebten schweren und nutzlaststarken Dreiachsanhänger dürfen über-

haupt nicht neu zugelassen werden, sondern dürfen nur noch als Altfahrzeuge während einer Übergangszeit eingesetzt werden. Was sollte also einen scharf rechnenden Unternehmer dazu bringen, sich einen Neuwagen zuzulegen, der bedeutend geringere Transportleistung pro Fuhrer erbringt? Die harten Jahre der Unsicherheit überbrückt die Firma Wellmeyer mit „artfremder“ Tätigkeit. Man nutzt die Fertigkeiten in der Metallbearbeitung und stellt Schalungsträger für das Baugewerbe her, die bundesweit vertrieben werden.

Wilhelm Wellmeyer Junior wird in der väterlichen Firma groß, absolviert dort eine Schmiede-Lehre und übernimmt nach Rückkehr von der Meisterschule in Lüneburg 1960 die Leitung des Betriebes. Zum gleichen Zeitpunkt zieht sich Seniorchef Wilhelm Wellmeyer aus dem aktiven Geschehen zurück und verpachtet die Betriebsanlagen an seinen Sohn.

Bald ist das ehemals so geräumige Werkstattgebäude wieder zu klein und Wellmeyer baut 1966 weitere 500 qm Produktionsfläche an und schafft erstmals einen eigenständigen Bürotrakt. Getreu seinem Motto „Stillstand ist Rückgang“ führt Wellmeyer nach einem weiteren Jahrzehnt einen Radikalschnitt durch. Rund um den bisherigen Betrieb sind inzwischen Wohnhäuser hochgezogen und eine Erweiterung ist nicht mehr möglich. So bebaut der agile Unternehmer ein 30 000 qm großes Grundstück „auf der



Mercedes LP 1113 Autotransporter mit „Schwalbennest“-Schlafkabine hinter dem serienmäßigen Fahrerhaus



Büssing Commodore U der Spedition Mussmann in Sassenberg mit W. Wellmeyer Dreiachs-Anhänger

grünen Wiese“ am Rande des neu erschlossenen Industriegebietes von Bad Laer mit einer geräumigen Werkshalle mit zwei Hallenschiffen. Hier ist endlich genügend Platz für eine industrielle Fertigung. 1979 erfolgt der Komplettumzug an den neuen Standort. Die alte Werkstatt wird aufgegeben. 1990 ist der nächste Erweiterungsschritt fällig. Von nun an stehen etwa 5000 qm Produktionsflächen, die komplett mit Kränen ausgestattet sind, für die Fertigung zur Verfügung. Eine eigene Lackierhalle und ein Verwaltungstrakt schließen sich an.

Die deutsche Einheit beschert dem Laerer Unternehmen eine Tochter in Sachsen-Anhalt. Hier übernimmt Wellmeyer 1991 in Dardesheim einen Teil des ehemaligen Kreisbetriebes für Landtechnik Halberstadt. Auf dem Gelände wurden bis dahin landwirtschaftliche Fahrzeuge hergestellt und gewartet. Anfang 2000 werden in Osnabrück die Räumlichkeiten des traditionellen Fahrzeugbaubetriebes Lienemann von Wellmeyer übernommen und als Dienstleistungsangebot im Reparaturbereich weitergeführt.

Gebaut wird bei Wellmeyer fast alles, was der Kunde wünscht. Die Produktpalette beinhaltet alle Fahrzeuge für Speditionen und das Baugewerbe: Pritschenaufbauten, -anhänger und -aufleger, Sonderausführungen mit Ladetechnik und Ladebordwände. Gefertigt werden auch Kippaufbauten, -anhänger und -aufleger, Zentralachs-Kippanhänger, Kippauflie-

ger als Dreiseiten- oder Hinterkipplmulde, in konventioneller oder halbrunder Form. Zum Fertigungsprogramm gehören auch Autotransporter, Ballastanhänger für Autokrane, Auflieger mit Zwangslenkung, schwere Gesteins- und Schrottmulden-Auflieger, Wechselbrücken und Wechselbrückenanhänger und Umsetzer-Fahrzeuge für dieses Logistik-System. Im Bereich der Nutzfahrzeugfederungen werden eigene Blattfeder- und hydropneumatische Federungssysteme entwickelt. Als Patent angemeldet wird ein Niveaueingleich, der das Abkippen auch auf schrägem Untergrund ermöglicht.

Heute arbeiten vier Wellmeyer-Männer in dem Familienunternehmen. Neben Seniorchef Wilhelm II sind dies Wilhelm III. als Techniker und Fahrzeugbaumeister, Siegfried als Diplom-Kaufmann und Andreas als Schmiedemeister, die gemeinsam die Traditionsfirma ins neue Jahrtausend führen. Der Pflege des Nutzfahrzeugerbes fühlt sich besonders Wilhelm Sen. verbunden, der auf zahlreichen Veteranentreffen mit seinem restaurierten Krupp LD 3,5 M 42 mit Junkers-Diesel oder einem wiederhergerichteten Mercedes O 3500 Bus auftaucht und in seiner Scheune eine große Zahl von unrenovierten Nutzfahrzeugen bewahrt hat, die noch auf ihre „Wiedergeburt“ warten.

Alle Fotos: Archiv Wilhelm Wellmeyer

Ich danke den Herren Wilhelm und Siegfried Wellmeyer, die mich mit vielfältigen Informationen und Bildmaterial großzügig unterstützten.



Henschel H 140 AK (Gesamtgewicht 14,6 t) mit W. Wellmeyer Dreiseitenkipper in Stahlkonstruktion



Henschel HS 22 TK Ganzstahlkipper. Zu diesem Zeitpunkt ist diese Konzeption noch eine Besonderheit. Selbst der größere Konkurrent Meiller liefert nur mit Blech verkleidete Holzböden.



Henschel HS 16 TAK Allrad-Dreiseitenkipper mit HIAB-Ladekran



Henschel H 261 AK mit Stahlkipper



Henschel HS 16 HAK
Allrad-Stahlreiseitenkipper
mit automatischem
Rückwandverschluss für den
Einsatz beim Bau der neuen
Autobahn A 1 „Hansa-Linie“



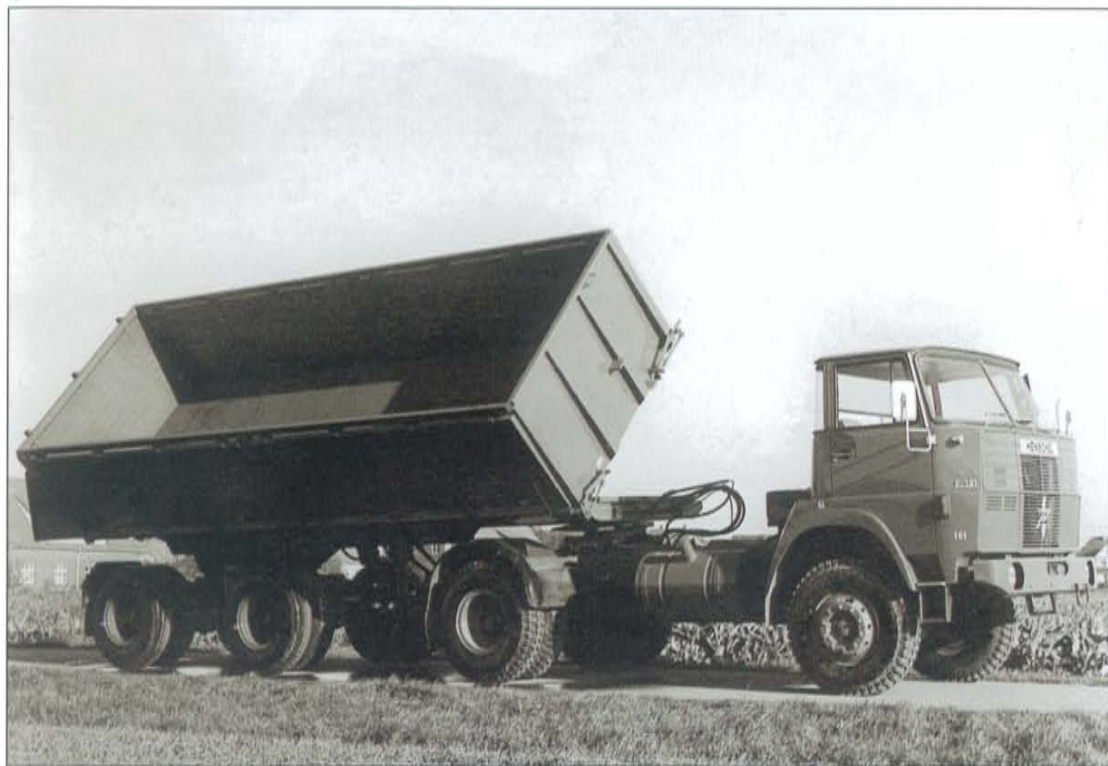
Henschel HS 19 HAS
in überschwerer Exportausführung
mit 13 t-Hinterachse und
Allradantrieb
(Dreiseitenkippaufleger:
W. Wellmeyer)



Mercedes LPS 2224 mit W. Wellmeyer Dreiseitenkippaufleger



Magirus Saturn
6x6 Dreiseiten-
kipper mit
Holzbordwänden



Henschel F 161 AS mit W. Wellmeyer Dreiseiten-Kippauflieger



Mercedes LPS 2026 „Tatzelwurm“ als Fernverkehrszug



MAN 19.230 DFS 6x4 Steintransporter



Magirus
230 D 22 F 6x4
für 22 t Gesamtgewicht. Da am Heck ein Ladekran montiert ist, entwickelte W. Wellmeyer einen Wechselaufbau, der zur Seite hin ausschließbar und so austauschbar ist.



Henschel HS 22 TS
in der Version mit Kippkabine. Der W. Wellmeyer-Steintransporter für die Firma Schmitz in Ibbenbüren ist ausgerüstet mit einem Heckladegerät System Hulo. Dieses niederländische Produkt wird am Ende des Aufliegers montiert und durch einen eigenen Hatz-Motor angetrieben.



MAN 19.230 DFK
Dreiseitenkipper

„Tatzelwurm“
von Henschel:
F 221 S 2 mit
zwei gelenkten
Achsen



Mercedes LAS 1623 und Henschel F 191 AS, beide mit Kippaufliegern von W. Wellmeyer



Magirus 310 D 16 FAS mit Allradantrieb und Stahl-Dreiseitenkipper von W. Wellmeyer



Dreiseiten-
Stahlkipper
auf Henschel
F 261 AK



Henschel F 191 AS mit
Dreiseiten-Kippauflieger



Magirus 22
Tonner-Allrad
mit Stahlkipper



Mercedes LAS 1623
Allrad mit Stahl-
Dreiseitenkipp-Auflieger



Mercedes
LP 1519
Autotransporter
mit Schlafkabine
hinter dem
feststehenden
Fahrerhaus



Mercedes
LP-Modell
mit kippbarem
Planenaufbau



Fernverkehrs-Dreiachser mit Hamburger Verdeck



Hanomag-Henschel F 221 S von etwa 1973 mit Hinterkipp-Auflieger und Frontpresse



Mercedes LAK 2624 für Kohletransporte im Ibbenbürener Steinkohlerevier



Scania LB 111 Dreiseitenkipper-Zug



MAN-Büssing 16.320 mit stehendem 320 PS-Motor und Hinterkipp-Auflieger von W. Wellmeyer



Mercedes LPK 1632 Dreiseitenkipper-Zug



FIAT 170 NC Sattelzug für einen Betonsteinbetrieb. Der vordere Teil des Aufliegers ist als Zweiseitenkipper konzipiert und der hintere Kasten als Dreiseitenkipper. Dazwischen ist ein Ladekran montiert.



Mercedes LPS 2032 mit zwei lenkenden Achsen. Der Auflieger besitzt zwei separat bedienbare Kippbrücken.



Magirus 256 D 16 AK mit Hinterkippmulde für ein Kalksteinwerk



Trotz seiner imposanten Länge ist dieser Sattelzug durch zwei mittlenkende Aufliegerachsen und zwei lenkbare Achsen an der Magirus-Zugmaschine extrem wendig.



Einseitenkipper für
Kalkwerke in Paderborn
auf Scania T 113 E
mit 320 PS-Motor



Auch
Glastrans-
porter als
Innenlader
wurden bei
Wellmeyer
gefertigt





Dreiseitenkipper auf Scania T 113 H mit 360 PS



Hinterkipper mit Frontstempel auf MAN 30.321 VFK