

Ingenieur schraubte an Hamelns Ruf

Warum Ernst Lehmann ein Denkmal gesetzt wurde / Selve-Werke verschifften Autos in die ganze Welt

VON FABIAN GRÄFLICH

Hamel. „Autostadt Hameln“ – unter diesem Slogan könnte die Stadt heute weltweit Anerkennung genießen. Womöglich haben drei geschichtliche Ereignisse dazu geführt, dass daraus nichts geworden ist. Ein Denkmal an der Walther-von-Selve-Straße/Ecke Werftstraße in Hamelns Industriegebiet Süd erinnert an eine Zeit, in der ein hiesiges Unternehmen noch Autos in alle Welt exportierte – zeitweise wurden pro Jahr über 800 Fahrzeuge in Hameln gefertigt. Sogar Abnehmer in Russland, den Vereinigten Staaten und in Australien vertrauten auf die beständige Qualität der Selve-Automobilwerke. „Ein Denkmal, das an diese Zeit erinnert, wurde aber erst Mitte der 1980er Jahre aufgestellt“, sagt Reinhard Burkhard vom Hamelner Automobil-Museum. „Da war Hameln längst keine Autostadt mehr.“

Eines dieser drei Ereignisse lässt sich auf den hiesigen Autofabriken zurückführen, der von 1918 bis 1929 Kraftfahrzeuge gefertigt hat: Die westfälischen Selve-Automobilwerke GmbH siedelten sich 1918 in Hameln an und übernahmen zur damaligen Zeit die Hallen der Norddeutschen Automobilwerke, die 1917 ihre Produktion eingestellt hatten. Selve-Geschäftsführer Walther Freiherr von Selve stellte gleich zu Betriebsbeginn Ingenieur und Rennfahrer Dr. Ernst Lehmann ein, der später Werksdirektor wurde. Er bekam die Aufgabe, als Erster serienmäßig Automotoren mit seinen Leichtmetallkolben zu fertigen, wie es im Ausstellungskatalog „Triumph der Luxusklasse“ von Eckhard Trox zu lesen ist.

Den Auftrag erfüllt Lehmann mit Erfolg: Bereits 1921 laufen in Hameln die ersten Fahrzeuge mit der hauseigenen Motoren-



Ein Denkmal für einen großen Hamelner – an der Walther-von-Selve-Straße/Ecke Werftstraße erinnert dieser Stein mit aufgesetzten Autowrack an Selve-Direktor und Rennfahrer Dr. Ernst Lehmann.

Dana

technik vom Band. Der Vierzylinder mit dem Namen „Vmax“ hatte 20 PS und schaffte es, auf bis zu 70 Kilometer pro Stunde zu beschleunigen.

Bekannt wurden die Selve-Fahrzeuge durch ihre hochwertige Verarbeitung und ausdauernde Haltbarkeit. Von Hameln aus belieferte das Unternehmen nicht nur Privatleute: In den 1920er-Jahren bestand ein Großteil der Taxiflotte Hannovers aus Selve-Selecta-Fahrzeugen. Doch damit nicht genug: Autos aus dem Hamelner Werk fuhren auch Rennen. In der Eilenriede in Hannover ging Lehmann selbst an den Start, und die Dewezet hielt diese Momente bildlich fest.

Sportlich gab es von dem Zeitpunkt an viel über Lehmann zu berichten. Sein Rennwagen bekam den Spitznamen „Blauer Teufel“, aber auch unter „Blauer Schrecken“ wurde sein metallic-blauer Selve-Flitzer bekannt. Mit bis zu 100 Kilome-



Selve-Direktor Dr. Ernst Lehmann beim Rennen in der Eilenriede.

tern pro Stunde jagte Lehmann von Pokal zu Pokal.

Mit seinen Ingenieursfähigkeiten und seinem sportlichen Erfolg verhalf er Selve zu Ruhm. Der Stadt Hameln verhalf er dazu, als Autostadt in die Geschichte einzugehen. Doch der Ruf Autostadt währte nur kurz: Lehmann kam im Mai 1924 bei einem Autounfall ums Leben. „Es war sein erster Trainingstag für ein Rennen in der Senne bei Bielefeld. Ein

Steinhaufen ist ihm zum Verhängnis geworden – er hat ein Ausweichmanöver nicht überlebt“, sagt Burkhard.

Den Verlust seines Direktors und Chefkonstruktors war ein Schock für die Selve-Werke Hameln. 1925 blieben die Anteilseigner der aus der GmbH hervorgegangenen AG erstmals ohne Dividende – der Gewinn fiel im unteren fünfstelligen Bereich gering aus. Mit guter Auftragslage aber nur weiterhin

schmaler Gewinnmarge hielt sich Selve bis kurz vor Weihnachten 1929 in Hameln. Dann verkündete Freiherr von Selve seinen über 750 Mitarbeitern am Standort die Hiobsbotschaft: „Ich sehe mich genötigt, den Betrieb stillzulegen. Dafür gibt es wirtschaftliche Gründe. Auch mangelt es an Betriebsmitteln.“ Dass sein Unternehmen mit Hauptsitz in Westfalen unter hohen Schulden zu leiden hatte und dringend frisches Kapital benötigte, war sicher ein weiterer Grund, meint Autor Eckhart Trox. Selbst gefüllte Auftragsbücher konnten die Schließung nicht verhindern. 1930 wurde das Gelände verkauft.

Neben des frühen Unfalldes von Lehmann, der vermutlich Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des Kraftfahrzeugbauers nahm, gab es zwei weitere Gründe, die Hameln den Weg zur beständigen Autostadt abschnitten: Der Rat der Stadt verhinderte die Übernahme des Selve-Geländes durch Volkswagen einmal Anfang der 1930er und zum zweiten Mal 1946.

Was steckt dahinter?