

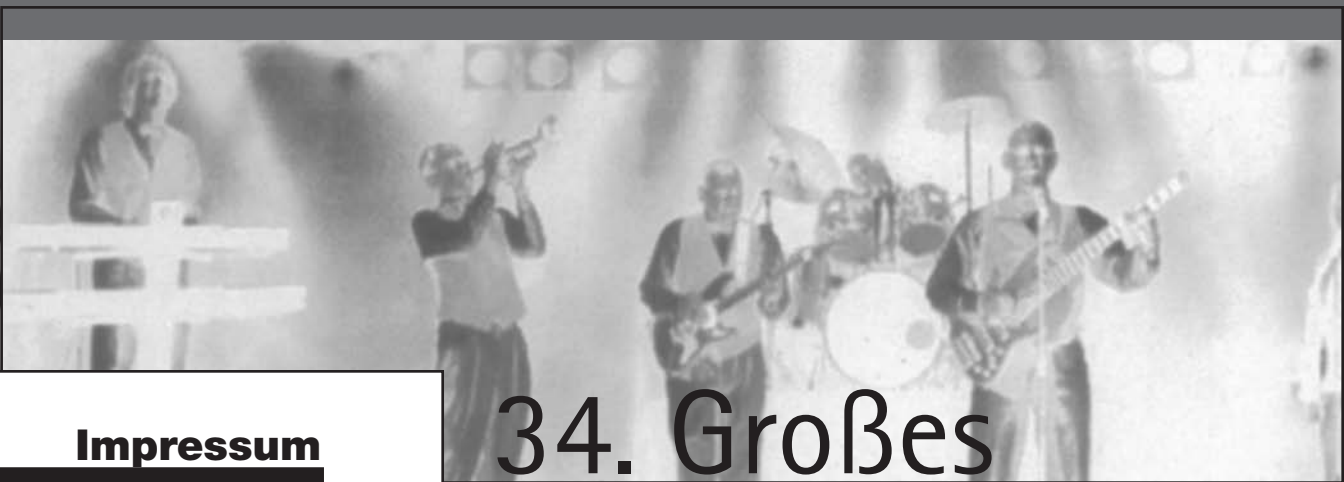


www.VDPolizei.de

15.01.2005,
20.00 Uhr
Rattenfängerhalle
Hameln

POLIZEI - DEIN PARTNER

Gewerkschaft der Polizei
Kreisgruppe Hameln-Pyrmont



34. Großes Polizeifest 2005

Impressum

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Helmut Bläsche, Hameln

Fotos: Die Verfasser
Nachdruck des redaktionellen Teils nur nach
ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

Verlag, Anzeigenwerbung und Gestaltung:
VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Forststraße 3 a • 40721 Hilden
Telefon 02 11/71 04-0
Telefax 02 11/71 04-174
vdp.anzeigenverwaltung@VDPolizei.de

Geschäftsführer:
Bodo Andrae, Lothar Becker
Anzeigenleitung: Michael Schwarz
Gestaltung und Layout: Meike Meyer

Satz und Druck:
DTP • Druck & Display GmbH & Co. KG
© 2005

05/2005/05



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung

Grußworte

Programm

Hamelner Autogeschichte

12

Rückblick

Vorbestellung

Zum diesjährigen Polizeifest heißen wir alle Beamtinnen und Beamten, ihre Gäste und Freunde herzlich willkommen



■ Wieder einmal ist es soweit, seit nunmehr 34 Jahren ist es gute alte Tradition, dass die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises zum Beginn eines neuen Jahres ihre Polizei feiern und mit ihrer Polizei feiern.

Zum diesjährigen Polizeifest heißen wir alle Beamtinnen und Beamten, ihre Gäste und Freunde herzlich willkommen. Das alljährliche Polizeifest gilt nicht nur als Ball-Highlight in unserem Veranstaltungskalender, sondern es ist auch ein wichtiges Parkett der Begegnung. Der unterhaltssame Rahmen fördert zwanglose Gespräche über Alltagsthemen, gemeinsames Lachen und Tanzen, aber auch das ein oder andere fachbezogene Wort und die Information. Alljährlich verstärkt dieses gemeinsame Feiern die Beziehung der Bürger zu Ihrer Polizei - eine Beziehung, die nicht auf diesen Abend beschränkt ist, sondern im Alltag gelebt wird.

Die Polizei kann sich im Landkreis auf eine breite Basis der Sympathie und Akzeptanz in der Bevölkerung stützen, weil Bürger-

nähe hier seit langem groß geschrieben wird. Sicherheitspartnerschaften, Prävention, Drogenberatung und Verkehrserziehung sind nur einige Initiativen, die mit großem Interesse angenommen werden. Damit die Beamtinnen und Beamten in Gefahrensituationen schnell, richtig und umsichtig handeln können, bedarf es nicht nur der hervorragenden Aus- und Weiterbildung, sondern vor allem des Vertrauens und der Unterstützung durch die Bürgerinnen und Bürger.

Das traditionelle Polizeifest ist eine willkommene Gelegenheit, um im Namen von Kreistag und Kreisverwaltung, aber auch stellvertretend für alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Hameln-Pyrmont, den Mitarbeitern der Polizei zu danken. Besonders danken wir Ralf Hermes und seiner Mannschaft, die in monatelanger Arbeit das Polizeifest vorbereitet haben. Wir wünschen den Veranstaltern und allen Gästen frohe und unbeschwerte Stunden auf dem 34. Fest der Polizei.

Karl Heißmeyer
Landrat

Hans-Jürgen Krauß
Oberkreisdirektor



Durch Ihren Dienst tragen Sie ganz erheblich dazu bei, das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung zu erhöhen.

■ Zunächst möchte ich den Beamtinnen und Beamten der Polizei auch auf diesem Wege für ihren Einsatz danken. Es ist eine Tätigkeit, die nicht immer einfach ist. Oft ist sie mit Gefahren verbunden, mit Anstrengungen und Belastungen. Durch Ihren Dienst tragen Sie ganz erheblich dazu bei, das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung zu erhöhen. Und es ist nicht nur ein Gefühl von Sicherheit – das belegen die Zahlen der Kriminalitätsstatistik. Vor allem auch die Zahl der Delikte, die Kriminalitätsfurcht verbreiten, ist zurückgegangen. In Hameln lässt es sich sicher leben – das ist der Eindruck eines großen Teils der Bevölkerung,

Das wird sich auch durch die Polizeireform nicht ändern. Die Verschmelzung von Inspektionen soll noch schlagkräftigere Dienststellen schaffen. So soll ein speziell ausgebildetes Tatort-Team in jeder Schicht des Einsatz- und Streifendienstes zur Verfügung stehen. Geplant ist auch, ein Präventionsteam zu bilden, dem der Beauftragte für Jugendsachen, der Beauftragte für Kriminalprävention und der Verkehrssicherheitsberater angehören. Dadurch können Kompetenzen gebündelt werden.

Die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt sind stolz auf ihre Polizei. Eine Gelegenheit, das auch zum Ausdruck zu bringen,

ist das 34. Polizeifest. Ich danke der Gewerkschaft der Polizei, Kreisgruppe Hameln-Pyrmont, für die Vorbereitung des Festes. Der Veranstaltung wünsche ich den verdienten Erfolg und allen, die dabei sind, viel Freude!

Klaus Arnecke
Oberbürgermeister der Stadt Hameln

Rückblickend kann man sicherlich ohne Übertreibung feststellen, dass diese Veranstaltung zu den erfolgreichsten ihrer Art in ganz Deutschland zählt



■ Herzlich willkommen zum „34. Großen Polizeifest“ in Hameln. Mein Gruß gilt allen Gästen, Mitwirkenden und den Organisatoren.

Verehrte Gäste, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden zunehmend schwieriger. Darum freue ich mich umso mehr, dass Sie auch in diesem Jahr wieder zu „Ihrer Polizei“ gekommen sind. Das Polizeifest in Hameln ist fester Bestandteil des hiesigen Veranstaltungskalenders. Rückblickend kann man sicherlich ohne Übertreibung feststellen, dass diese Veranstaltung zu den erfolgreichsten ihrer Art in ganz Deutschland zählt. Für diese Kontinuität und der damit verbundenen unterstützten Öffentlichkeitsarbeit für die örtliche Polizei bedanke ich mich recht herzlich.

Sehr geehrte Damen und Herren, auch für die Polizei in Niedersachsen hat sich nach dem Regierungswechsel im Jahre 2003 vieles verändert. Mit einer umfassenden Organisationsreform soll insbesondere die Kriminalitätsbekämpfung optimiert werden. Durch die Verschlan-
kung von Führungsebenen ist beabsichtigt, mehr Personal für die Stärkung der Flächenpräsenz freizusetzen, um so noch zielorientierter und flexibler dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung entsprechen zu können. Im Zuge dieser Reform sind die beiden Landkreise Hameln-Pyromont und Holzminden zu einer Polizeiinspektion zusammengefasst worden.

Verehrte Gäste, Sie leben in einer der sichersten Regionen Niedersachsens. Dieses soll auch in der

Zukunft so sein. Und damit Ihre Polizei weiterhin so erfolgreich arbeiten kann, bitte ich um Ihre Unterstützung. Ihre Aktivitäten in kommunalen Präventionsgremien sowie das couragierte Handeln des Einzelnen macht uns gemeinsam erfolgreich. Hinsehen und Handeln sind Merkmale von gelebter Zivilcourage; dazu möchte ich sie auch zukünftig auffordern. Ich wünsche Ihnen allen am heutigen Abend viel Spaß und Vergnügen. Erfreuen Sie sich am vielfältigen und interessanten Showprogramm.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Wiesendorf'.

Bernd Wiesendorf
Leiter Polizeiinspektion



Gute Polizeiarbeit vor Ort hat ihre erste und wichtigste Grundlage durch die handelnden Kollegen auf der Straße

■ Am 29. Oktober 2004 schoss ein drogensüchtiger und alkoholierter Fahrradfahrer beim großen Laternenumzug der DEWEZET mit mehr als 1.500 Teilnehmern zweimal mit einer (wie sich erst später herausstellte) Gaspistole über die Köpfe der Mädchen und Jungen hinweg. Der Polizeibeamte, der den Umzug zu Verkehrssicherungszwecken begleitete, stellte sich dem Täter in den Weg und wurde angefahren. So gelang es, zusammen mit Passanten, die Person unschädlich zu machen und festzunehmen. Für den Kollegen wandelte sich binnen Sekunden ein alltäglicher Routineeinsatz in eine risikoreiche Situation. Dennoch – jeder Polizist, jede Polizeibeamtin kennt dieses Risiko und auch vergleichbare Situationen. Diese gehören zu unserem Beruf und wir werden für die Konfliktbewältigung bezahlt. Beispielhaft aber war das Zusammenspiel mit den umstehenden und aktiv werden-

den Passanten. Hier wurde nicht weggehen, sondern zugegriffen. Hand in Hand kam man gemeinsam in einer schwierigen Lage zum Erfolg.

Und noch eins zeigt das Beispiel. Gute Polizeiarbeit vor Ort hat ihre erste und wichtigste Grundlage durch die handelnden Kollegen auf der Straße. Bei allen Planspielen, Umorganisationsüberlegungen in den Stäben und aktenordnerweise beschriebenen Papieren entscheidet sich hier Erfolg oder Misserfolg polizeilicher Arbeit.

Als Gewerkschaft der Polizei wollen wir nicht müde werden, uns für gute Arbeitsbedingungen und auch eine vernünftige Bezahlung der Kolleginnen und Kollegen einzusetzen. Dazu gehört Transparenz, Verständnis und Einblick in den Arbeitsalltag. Nirgendwo besser bekommt man dieses als in einem persönlichem Gespräch. Daher wünschen wir Ihnen für dieses 34. große Polizeifest wieder viele

gute Unterhaltungen – über alle Tische und Rangfolgen hinweg. Lassen Sie uns die Chance nutzen, neue Leute kennenzulernen und auch das Gespräch mit den Entscheidungsträgern in Politik und bei der Polizei zu suchen.

Viel Spaß dabei und natürlich auch mit dem Programm und der Musik der Time Live Band wünscht Ihre GdP-Kreisgruppe Hameln-Pyrmont.

Ralf Hermes
Gewerkschaft der Polizei
Kreisgruppe Hameln-Pyrmont



Gewerkschaft der Polizei
Kreisgruppe Hameln-Pyrmont

Programm

SAMMY TAVALIS

MODERATION UND ENTERTAINMENT

MARC MARELL

**UND EVELYN
MAGIE- UND ILLUSION**

ROLLESCOS

ROLLSCHUH- /KINIEPERCHSHOW

MISS TINA

TRAPEZDARBIETUNG

TIME LIVE BAND

**DIE SHOWBAND BEGLEITET DAS
PROGRAMM UND SPIELT ZUM TANZ**

Wir wünschen allen Besuchern
des heutigen Festabends frohe
Stunden in beschwingter und
heiterer Atmosphäre.



SAMMY TAVALIS

COMEDY DER EXTRAKLASSE

Comedy ist vielfältig - so wie die Wandlungsfähigkeit von Sammy Tavalis. Mit Vorliebe für Slapstick und lauten Humor, verflochten mit magisch-poetischen Exkursionen, präsentiert er ein Programm für Auge, Ohr und Geist, das auf überraschend unterschiedliche Weise das gleiche Ziel verfolgt: Ein Attentat auf's Zwerchfell.



MARC MARELL UND EVELYN

MAGIE-SHOW

Der Zauberkünstler serviert mit seiner Assistentin einen Cocktail magischer Extravaganzen
Zauberhafte Unterhaltung mit Charme und Eleganz -
Exklusive Manipulationen





ROLLESCOS

ROLLSCHUHDARBIETUNG

Die perfekte Beherrschung der Rollschuhkunst wird Sie in diesem glanzvollen Programm verzaubern.



MISS TINA

ARTISTIK AM TRAPEZ

Traumhafte Grazie im asiatischen Ring präsentiert die bezaubernde Artistin – einmal klassisch schön oder als Katze von Cats – das Musical



TIME LIVE BAND

INTERNATIONALE TANZMUSIK

Die 5 Musiker und ihre charmante Sängerin sorgen mit einem breit gefächerten Programm von Rock, Pop und Oldies über Countrymusik bis hin zur Tanzmusik mit viel Flexibilität für gute Stimmung





Selve Prototyp - Frontantrieb, Tiefbetrahmen, Motor 3 l, Selecta

HAMELNER AUTOGESCHICHTE

Vorwort

Seit mehr als 20 Jahren haben der Motor Veteranen Club Hameln und der Förderverein der Fahrzeuggeschichte Hameln e. V. das Ziel, sich nicht nur um die Geschichte der Hamelner Fahrzeugindustrie zu kümmern, sondern zu gegebener Zeit auch ein entsprechendes Museum zu errichten. Letzteres war nach dem Anfangserfolg mit dem „Sperberkauf“ sicher ein sehr, sehr hoch gestecktes Ziel!

■ Trotz aller Aktivitäten zeigte sich doch, dass der „Rattenfänger“ eigentlich keinen Stern neben sich duldete. Unter schwersten Bedingungen und Opfern schafften wir, dass der Sperber schließlich nach 7 Jahren abbezahlt war - unser Eigentum!

Auch war er von uns zwischenzeitlich in Eigenleistung und mit Unterstützung einiger Hamelner Firmen komplett restauriert worden. Gleichzeitig haben wir uns um die Hamelner Automobilgeschichte gekümmert und im Laufe der Zeit bis heute über 20 Hamelner Fahrzeuge in der Welt geortet. Beim Durchstöbern von Unterlagen aus aller Welt hat sich uns ein fast lückenloses Bild um fast alle Fahrzeugtypen aus Hameln ergeben und worauf wir alle stolz sein können - die Hamelner Autogesichte hat mit ihren Erfindungen weltweit Zeichen gesetzt, die heute noch Gültigkeit haben, aber allgemein nicht bekannt sind. Darüber aber zu einem anderen Zeitpunkt. Wir nutzten jede Gelegenheit um unse-

ren Zielen näher zu kommen. Ziele, wie in der Pfortmühle und in den Pavillons am Bürgergarten waren nicht aus Gründen der Vernunft, sondern aus mangelnder Lobby nicht durchzusetzen. Auch schlug trotz vorheriger Zusagen der Kauf des Selvefahrzeuges aus Schweden 1997 fehl. Trotz der großen Enttäuschungen gaben wir nicht auf!

Aber unsere stete Arbeit brachte auch Früchte: Wir verfügen heute über ein sehr gutes Archiv, wodurch wir in der Lage sind, jedes Hamelner Fahrzeug nach Typ und Jahrgang zu identifizieren. Vor zwei Jahren konnten wir unser 2. Fahrzeug, einen Colibri, in Schweden käuflich erwerben. Der Erwerb eines 3. Fahrzeuges ist in große Nähe gerückt!

Drei Hamelner Fahrzeuge und dazu noch zwei bis drei Leihgaben zuzüglich mehrerer Motoren usw. - wäre das nicht schon ein schöner Anfang für ein Hamelner Automuseum?

Bereits vor vielen Jahren fragte Dr. Jobst Dietz, ob wir nicht im Hefehof mit seiner

Hilfe ein Automuseum einrichten wollten. Der Grund lag darin, dass er 1. ein besonderes Interesse an Hamelns Industriegeschichte hat (neben dem Hefemuseum und dem Sperber wird bereits ein ehemaliger Webstuhl der Firma Besmer ausgestellt) und 2. im Gelände des Hefehofes der größte Teil der Karosserien für die Hamelner Autoindustrie durch die Firma Burkart & Günter, spätere Burkart Werke AG gebaut wurden. Diese Firma gehörte mit ihren 5 - 600 Mitarbeitern seinerzeit zu den ganz großen Karosseriebauunternehmen Deutschlands.

Jetzt, liebe Leser, soll das Automuseum in absehbarer Zukunft Wirklichkeit werden - also keine Fantasterei, sondern eine vom Hefehof unterstützte Wirklichkeit! Jetzt gilt es also die Öffentlichkeit zu mobilisieren! Die Einrichtung und Unterhaltung des Museums, die Restaurierung des Colbris und weiterer Fahrzeuge sowie die Gestaltung einer jährlich rotierenden Ausstellung erfordern nicht nur sehr viel Einsatz, sondern auch viel Geld. Wenn Sie uns, liebe Leser, nicht nur ideell, sondern auch durch kleine Spenden oder vielleicht sogar eine Mitgliedschaft (niedriger Jahresbeitrag) im Förderverein der Fahrzeuggeschichte Hameln e. V., Postfach 10 07 34, Telefon 0 51 51 / 4 20 33 unterstützen, werden wir ein kleines, aber wegen seiner Konzeption besonderes Automuseum einrichten, welches sicher in Fachkreisen in ganz Deutschland Beachtung finden wird!! Es müsste doch möglich sein, neben dem „Rattenfänger“ eine zweite Attraktivität in Hameln zu haben. Fest steht heute schon, dass nach der Museumseröffnung die Automobilhistorische Gesellschaft e. V., in der neben bedeutenden deutschen Historikern alle deutschen Automobilwerke Mitglied sind, ihre Jahreshauptversammlung in

Hameln durchführen wird. Das zeigt, welche Bedeutung man in Fachkreisen der Hamelner Automobilgeschichte beimisst. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen der nachfolgenden kurz gefassten, aber nicht uninteressanten Hamelner Automobilgeschichte!

Die Norddeutschen Automobilwerke Hameln

Die Norddeutschen Automobilwerke (NAW) wurden im Jahre 1907 in Hameln gegründet. Bereits im März 1908 verließen die ersten Fahrzeuge - es handelte sich um die zweizylindrigen Kolibri - die zwischenzeitlich erbaute Fabrik in der Werftstraße. Der Motor dieser Wagen hatte zunächst 436 cm³ und leistete 3,6 PS, seine Spitzengeschwindigkeit betrug 25 -30 km/h.

Wie damals üblich, stellten auch die Norddeutschen Automobilwerke nur das fahrbare Chassis mit dem kompletten Antrieb her, die Karosserien entstanden in der Frühzeit des Automobils in der Regel bei selbständigen Karosseriewerken. Der Herstellungsaufwand und die notwendige Belegschaft für die Herstellung der Fahrzeugplattform und der Karosserie war meist gleich groß, die Autos trugen aber im Allgemeinen nur den Namen des Fahrzeugherstellers, nicht den des Karosseriewerks. Trotzdem trug auch die jeweilige Karosseriefabrik mit der Gestaltung und Fertigung der Karosserie einen großen Anteil zum Erfolg oder Misserfolg eines Wagens bei.

Die Karosserien des Kolibri wurden zu Beginn der Produktion noch in Berlin gefertigt, ab 1909 übernahm aber eine Hamelner Fabrik die Fertigung aller Serienkarosserien der Norddeutschen Automobilwerke. Hierüber wird an späterer Stelle dieser Chronik noch ausführlich berichtet.

Schon im Jahre 1909 erhielt der Motor des Kolibri durch eine Hubraumvergrößerung auf 950 cm³ eine Leistungssteigerung auf 8 PS. Ab 1910 wurde ein Vierzylindermotor mit 1.296 cm³ und einer Leistung von 11 PS verbaut. 1911 folgte durch eine weitere Hubraumvergrößerung auf 1.544 cm³ eine Leistungssteigerung auf 15 PS.

Während der Kolibri in dieser Version in den nächsten Jahren bis auf kleinere Karosserieretuschen unverändert weitergebaut wurde, dienten die beiden Motorversionen mit 1.300 und 1.600 cm³ in leicht leistungssteigerter Ausführung als Grund-

lage für einen neuen, größeren Fahrzeugtyp, den Sperber, der ab 1911 produziert wurde. Dieser Wagen war zunächst mit dem 1.296 cm³-Motor mit 12 bzw. 14 PS oder mit einem 1.570 cm³-Motor mit 16 bzw. 18 PS Leistung ausgerüstet. Während die 1.300 cm³-Version eine Spitzengeschwindigkeit von 55-60 km/h erreichte, lag die Höchstgeschwindigkeit der 1.600 cm³-Version bei über 70 km/h. Dies war für die damalige Zeit eine enorme Leistung, zumal auch die Lebensdauer und Zuverlässigkeit des Wagens deutlich über dem Durchschnitt der damals vergleichbaren Fahrzeuge lag.

Während der Kolibri bis zum 1. Weltkrieg in vollem Umfang und in durchaus beachtlichen Stückzahlen weitergebaut wurde, sorgte eine große Nachfrage dafür, dass parallel die Produktion des Sperbers kompetent in die Höhe schnellte. Verantwortlich dafür war die sehr gute Leistung des Wagens, gepaart mit einer für die damalige Zeit unglaublichen Zuverlässigkeit. Der Sperber nahm erfolgreich selbst an den schwersten Zuverlässigkeitsfahrten teil. Er beendete z. B. die Fahrt von Odessa nach Moskau mit ca. 800 km schlechtesten Wegstrecke als Zweitplatzierte vor erheblich größeren und leistungsfähigeren Fahrzeugen wie Mercedes. Gerade seine Zuverlässigkeit führte dazu, dass er in vielen nicht so dicht besiedelten Ländern in Skandinavien und Osteuropa sehr gut verkauft wurde.

Mit dem Modell 1914 erfuhr der Sperber einige grundsätzliche technische Änderungen: Hatte das bisherige Modell 4 Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang, so begnügte man sich jetzt mit nur 3 Vorwärtsgängen und dem Rückwärtsgang. Außerdem wurden Chassis und Karosserie des Wagens verlängert, wodurch sich das Fahrzeuggewicht erhöhte. Zum Ausgleich wurde die Leistung des 1.600 cm³-Motors auf 20 PS erhöht. Die Hinterachse wurde anders geführt, der Kühler wurde verändert und erhielt einen durch eine Lüfterkupplung betriebenen Ventilator. Der Benzintank wurde hinter die Rücklehne der Vordersitze verlegt. Außerdem erhielt das Fahrzeug an der Innenseite der Spritzwand - für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen gut erkennbar - eine Motorölstandsanzeige.

Kurz nach Beginn des Ersten Weltkriegs musste die PKW-Produktion eingestellt werden, lediglich der Sperber wurde noch in begrenzten Stückzahlen als Lastwagenversion für das Heer produziert.

Die Selve-Werke

Im Jahre 1917 wurden die Norddeutschen Automobilwerke von der Familie Selve übernommen, deren Fabrik in Altena seinerzeit der größte Zulieferbetrieb der euro-



Selve Rennsportwagen - 2l, Baujahr 1925, 60 PS



Sperber - BBaujahr 1911/12



Kolibri - Baujahr 1908, 2 Zylinder, 436 ccm, 3,6 PS

päischen Automobilindustrie war. Da es keine wirtschaftlichen Gründe für den Verkauf des Werks gab - die Firma stand finanziell bestens da - nimmt man private Gründe des Hauptaktionärs als ausschlaggebend für die Verkaufsentscheidung an. Seitens des Hauses Selve scheint wohl in erster Linie der Wunsch, den von Selve erfundenen Aluminiumkolben in einem künftigen Serienwagen einzusetzen, das Motiv für den Erwerb des Automobilwerks gewesen zu sein.

Nach Kriegsende wurde einerseits die PKW-Produktion mit den bewährten Sperber-Modellen - jetzt unter dem Namen Selve, mit verändertem Kühler und einigen anderen Retuschen - wieder aufgenommen, gleichzeitig holte man aber den Konstrukteur Ernst Lehmann nach Hameln, der zuvor bei Metallurgie in Belgien tätig gewesen war. Dieser betrieb mit Nachdruck die völlige Neuentwicklung des „2-Liter-Selve“.

Im Herbst 1920 war es dann soweit: Der erste Serienwagen mit Aluminiumkolben, der Selve „8/28“ verließ das Werk! Üblicherweise gab damals die erste Zahl der Typbezeichnung die Hubraumgröße in Steuer-PS an (1 Steuer-PS = 250 cm³), die Zahl nach dem Schrägstrich nannte die offiziell angegebene Motorleistung. Der damals modernste Serienmotor der Welt verlieh dem Serienfahrzeug in seiner stärksten Ausführung eine Spitzengeschwindigkeit von knapp 100 km/h, ohne dass die Käufer, wie es bei einer solchen Leistung sonst üblich war, Einbußen in Bezug auf Lebensdauer und Zuverlässigkeit hinnehmen mussten.

Die Leistung der in Serie produzierten Sportausführung wurde in den Jahren 1921 bis 1924 von 40 auf 50 PS gesteigert. Damit wurde das Fahrzeug zu einem der Favoriten der damals üblichen Rennen, besonders der so genannten „Bergrennen“, z. B. das berühmte Klausenpassrennen. Leider verunglückte der bei der Belegschaft sehr beliebte technische Direktor Lehmann im Jahre 1924 bei einem Renntraining in der Senne durch einen Fehler der Streckenposten tödlich. Dies war ein schwerer Schlag für die Firma Selve - war er doch der technische Vater dieser in jeder Hinsicht so erfolgreichen Fahrzeuggeneration.

Aber schon bald hatte man als Ersatz Karl Slevogt, einen der begnadetsten Konstrukteure der Zeit – bis dahin erfolgreich bei den Apollo-Werken in Apolda - gewonnen. Slevogt hatte im selben Jahr in Berlin mit einem von ihm konstruierten Apollo-Stromlinienwagen die gesamte Weltelite seiner Klasse auf der Avus distanziert. Er blieb bis 1928 bei Selve, machte aber auch danach noch durch eine Anzahl wegweisender Konstruktionen für andere Firmen von sich reden. Karl Slevogt gab dem „2-Liter-Selve-Rennsportwagen“ eine stromlinienförmige Karosserie und steigerte die Leistung des Motors auf 60 PS. Mit dieser verbesserten Variante war Selve weiterhin sehr erfolgreich, u. a. 1925 beim Klausenpassrennen. Weil die hochwertigen Wagen nicht zu den billigen Fahrzeugen gehörten, erreichte der Serienwagen zwar nicht die Stückzahlen einer Großserie, er erreichte aber trotzdem gute Verkaufszahlen im In- und Ausland, besonders in Skandinavien.

Doch man hatte Slevogt nicht geholt, um nur bereits Vorhandenes weiterzuentwi-

ckeln. Karl Slevogt, der schon bei Puch und Apollo Geniales geleistet hatte, sollte einen großen Wagen entwickeln. Selve wollte aus Prestigegründen in die Oberklasse.

Karl Slevogt konstruierte zunächst einen seitengesteuerten Sechszylindermotor mit 45 PS. Dieser wurde in das verlängerte Chassis des „2-Liter-Selve“, oder wie er damals hieß, des „8/32“ eingebaut und erhielt die Bezeichnung „11/45“. Sowohl der 8/32 als auch der 11/45 wurden nicht nur als Phaeton, sondern auch als geschlossene Limousine hergestellt. Letztere wurden aufgrund ihrer hohen Zuverlässigkeit und Lebensdauer gern als Taxen eingesetzt.

Eine grundlegende Neukonstruktion war der im Jahre 1927 vorgestellte „12/50“. Mit dieser großen Limousine, die auch als offener Tourer erhältlich war, stieß man erstmals in die „gehobene Klasse“ vor.

Bereits im Jahr 1928 folgten zwei weitere bedeutende neue Modelle: Der dreiachsige allradangetriebene Gelände-Mannschaftswagen und der Selve Selecta, das erste deutsche Auto mit Tiefbetrahmen, ein Fahrzeug der Luxusklasse, dem auf dem damaligen Markt nichts gleichwertiges entgegensetzen war.

Der Selve Selecta wurde zu einem vergleichsweise günstigen Preis ab Werk als viersitzige Limousine, als sechssitzige Pullmannlimousine und als offener Tourer angeboten. Zusätzlich gab es ein sechssitziges Cabriolet, karosiert von der renommierten Firma Baur in Stuttgart. In den zeitgenössischen Testberichten erhielt die Limousine hervorragende Noten. Dieses Fahrzeug setzte Maßstäbe! Obwohl der Wagen bei 3 Litern Hubraum mit 50 PS nicht der Leistungsstärkste seiner Klasse war, lagen seine Stärken in seiner Laufkultur und seinem hervorragenden Drehmoment, das dem Fahrzeug beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen souverän Werte verlieh.

Der Selve Dreiachs-Gelände-Mannschaftswagen erregte ebenfalls internationales Aufsehen! Probeexemplare wurden an die Reichswehr und auch ins Ausland, u. a. in die USA, nach Rußland und nach Südamerika geliefert. Ein Vergleichstest aus den USA, bei dem der Selve-Wagen und ein vergleichbares Modell der Firma Horch getestet wurden, bestätigte seine überragenden Eigenschaften und seine Überlegenheit gegenüber den Konkurrenzprodukten. So war es dem Selve-Wagen bei-

spielsweise möglich, Hindernisse mit mehr als 60% Steigung zu überwinden.

Anfang 1928 schied Direktor Slevogt in der Erprobungsphase eines neuen Motortyps mit Benzineinspritzung aufgrund von Differenzen mit der Geschäftsleitung aus der Firma aus. Sein Nachfolger, Paul Henze, stellte der Öffentlichkeit Anfang 1929 den Prototyp einer frontangetriebenen Limousine auf der Basis des Selve Selecta vor. Wäre dieser technisch und optisch sehr gelungene Wagen in Serie gegangen, so hätte er durchaus als erster großer Frontantriebswagen Geschichte machen können.

Mitte 1929 wurde die Automobilproduktion der Selve Werke überraschend eingestellt. Allgemein war man der Meinung, die Firma Selve sei „pleite“ gegangen, dies ist jedoch nicht richtig! – Bereits 1928 hatten alle deutschen Hersteller größerer Automobile wirtschaftlich schwer zu kämpfen, denn bedingt durch die restriktiven Bestimmungen des Versailler Vertrages (die die deutsche Industrie benachteiligt, weil sie des ausländischen Herstellern ermöglichen, ihre Fahrzeuge steuerfrei auf dem deutschen Markt zu bringen), konnten die amerikanischen Hersteller ihre hubraumstarken Großserienfahrzeuge günstiger anbieten als die in Deutschland produzierten Wagen. Obwohl das Stammhaus der Firma Selve in Altena zu dieser Zeit über mehr Kapital verfügte als die Firma Daimler-Benz, verfügte Frau von Selve, die schon in fortgeschrittenen Alter und von ihrem Mann wegen einer jüngeren Frau verlassen worden war, dass die Autoproduktion im Sommer 1929 einzustellen sei. Offensichtlich schien die traditionelle Fertigung von Maschinenteilen und Zulieferteilen für die Autoindustrie nicht so risikoreich wie die Autofertigung selbst. Man war es anscheinend einfach leid, sich mit der Autoproduktion herumzuärgern und wollte nicht riskieren, das vorhandene Kapital zu verspielen. Bis 1932 wurden noch Autoersatzteile gefertigt.

Das Karosseriewerk Burkart & Günther Da zu Beginn dieses Berichts kurz ausgeführt wurde, dass die Automobilwerke sich auf die Herstellung von Fahrgestellen, Getrieben und Motoreinheiten beschränkten, soll hier noch kurz auf die Geschichte der Hamelner Karosseriewerke eingegangen werden.

In Hameln war es der gebürtige Pfälzer Jacob Burkart, der in seinem Karosserie-

werk den größten Teil der Hamelner Auto-Produktion karossierte. Der junge Unternehmer, der mit der Erfindung einer patentierten Gartenspritze, nach deren Prinzip noch heute die Spritzen der Hobbygärtner gebaut werden, sein erstes Geld verdient hatte, kam im Herbst 1906 nach Hameln. Er gründete hier einen kleinen Fabrikationsbetrieb mit Kupferblechverarbeitung, der schon bald dem Direktor Hartmann der Norddeutschen Automobilwerke Hameln auffiel.

Die Norddeutschen Automobilwerke bezogen die Karosserien für ihre Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt noch aus Berlin, was umständlich und kostenintensiv war. So kamen Herr Hartmann und Jacob Burkart an einem Sonntag im Frühsommer des Jahres 1909 in einem persönlichen Gespräch überein, dass Letzterer eine Probekarosserie für den damals produzierten „Kolibri“ bauen sollte.

Innerhalb von vier Wochen war die Probekarosserie fertig gestellt, und zwar zur völligen Zufriedenheit der Geschäftsleitung, so dass der junge Jacob Burkart den Gesamtauftrag zur Belieferung der Norddeutschen Automobilwerke Hameln erhielt. Da er jedoch nicht genügend Kapital besaß, um einen Betrieb mit ungefähr 30 Beschäftigten aufzubauen, die für die Fertigung einer entsprechenden Zahl an Karosserien notwendig waren, gewann er den Unternehmer Günther als Teilhaber. Bereits kurze Zeit später, noch vor Ende des Jahres 1909 belieferten die Karosserie- und Metallbauwerke Burkart & Günther GmbH die Norddeutschen Automobilwerke Hameln mit Karosserien für das gesamte „Kolibri“-Programm.

Im Jahre 1911 wurde bei Burkart & Günther auch die erste Probekarosserie für den neuen „Sperber“ hergestellt, der noch im gleichen Jahr in Serie ging. Die Gesamtentwicklung des Hamelner Automobilbaus nahm einem so positiven Verlauf, dass die Burkart & Günther Werke auf dem heutigen Hefe- und Spritzgelände nur drei Jahre später bereits knapp 600 Beschäftigte hatten, ebenso viele wie die Fahrzeugfabrik der Norddeutschen Automobilwerke an der Werftstraße.

Zur Erläuterung muss gesagt werden, dass die Karosserien damals im wahrsten Sinne des Wortes von Hand gebaut wurden. Zunächst wurde ein Holzskelett gefertigt, darauf wurden dann vorgefertigte Bleche angelegt, die aus zugeschnit-

tenen Blechplatten durch Dangeln schon annähernd in ihre endgültige Form gebracht worden waren. Zuletzt wurden die Schnittkanten mit Holzleisten verblendet. Selbstverständlich wurden auch die Kotflügel der Fahrzeuge im Karosserie-werk gefertigt. Auch das Innenleben der Karosserien (Verkleidungen, Polsterungen etc.) gehörte zum Karosseriebau ebenso wie das Verdeck, die verschiedenen Windschutzscheiben und die Motorhaube. Lampen, Hupen, Tachometer usw. wurden gegen Aufpreis ebenfalls geliefert, sie stammten aber nicht aus eigener Produktion, sondern wurden von spezialisierten Zulieferfirmen bezogen. Wie bereits im ersten Teil des Textes erwähnt, gab es natürlich für jedes Fahrzeugmodell verschiedene Karosserieaufbauten zu Auswahl, beim Kolibri z. B. eine zweisitzige Sportausführung, einen normalen Zweisitzer mit „Schwiegermattersitz“, ein viersitziges Phaeton (offener Aufbau mit Cabrio-verdeck ohne Seitenscheiben), ein Landulet und einen Lieferwagenaufbau. Vom Sperber gab es außer diesen Varianten noch weitere Karosserieausführungen, nämlich eine verlängerte viersitzige Variante mit zwei Notsitzen zusätzlich und den Lieferwagen sowohl als offenen Pritschenwagen als auch als geschlossenen Kastenwagen.

Während des Ersten Weltkriegs hatten die Burkart & Günther Werke ebenso wie die Norddeutschen Automobilwerke Wehrmachtsaufträge auszuführen, die nur zum Teil im Bereich der Automobilfertigung lagen, denn die gesamte deutsche PKW-Produktion wurde im Jahre 1915 fast vollständig eingestellt. Es entstand lediglich noch eine begrenzte Auflage von Lastwagen für das Heer. Die freigewordenen Produktionskapazitäten wurden mit der Fertigung von kriegswichtigem Material belegt.

Während des Krieges kaufte Jacob Burkart der Familie Günther ihren Teil der Firma ab, und firmierte danach als Burkart Werke - Karosserie- und Metallbau. Auch nach der Übernahme der Norddeutschen Automobilwerke durch das Haus Selve im Jahre 1917 blieben die Burkart Werke der Erstlieferant für alle Karosserien. Als die Produktionszahlen des 1920 vorgestellten bahnbrechenden „2-Liter-Selve-Wagens“ in den folgenden Jahren unaufhaltsam stiegen, entschloss sich Jacob Burkart, seine Karosseriefertigung nach dem Vorbild

der amerikanischen Ford Modell-T-Produktion künftig am Fließband vorzunehmen. Die aufkommende Inflation und die allgemeine Wirtschaftskrise machten ihm jedoch einen Strich durch die Rechnung. Enttäuscht verkaufte er schließlich seinen Betrieb an eine Waggonbaufirma in Elze. Die Burkart & Günther Werke und später die Burkart Werke haben hochinteressante Karosserien für die Norddeutschen Automobilwerke, für die Selve Werke und in kleineren Stückzahlen auch für andere Automobilhersteller (z. B. Horch) gebaut. Da aber die Hauptabnehmer der Karosserien, die beiden Hamelner Automobilwerke, heute fast in Vergessenheit geraten sind, fehlt in der einschlägigen Fachliteratur jeder Hinweis auf den Hamelner Karosseriebauer. Für die Hamelner Automobilindustrie fertigten die Burkart & Günther Werke und die Burkart Werke aber immerhin ungefähr 20.000 bis 25.000 Karosserien.

Und wie es das Schicksal will. Jacob Burkart übernahm später das Hauptgebäude der ehemaligen Selve Werke, um dort Senf zu produzieren. Seine Firma entwickelte sich zeitweilig zur größten Senffabrik Deutschlands.

Die Chance Volkswagenwerk

Am Rande soll noch erwähnt werden, dass man in den dreißiger Jahren durchaus ernsthaft erwog, das Volkswagenwerk in Hameln zu errichten, da zu der damaligen Zeit die Voraussetzungen, z. B. Lage und Verkehrsanbindung hier ideal schienen. Das Vorhaben scheiterte aber am Hamelner Magistrat, der es damals ablehnte, kostenlos ein Grundstück im Wert von 300.000 bis 400.000 Reichsmark zur Verfügung zu stellen.

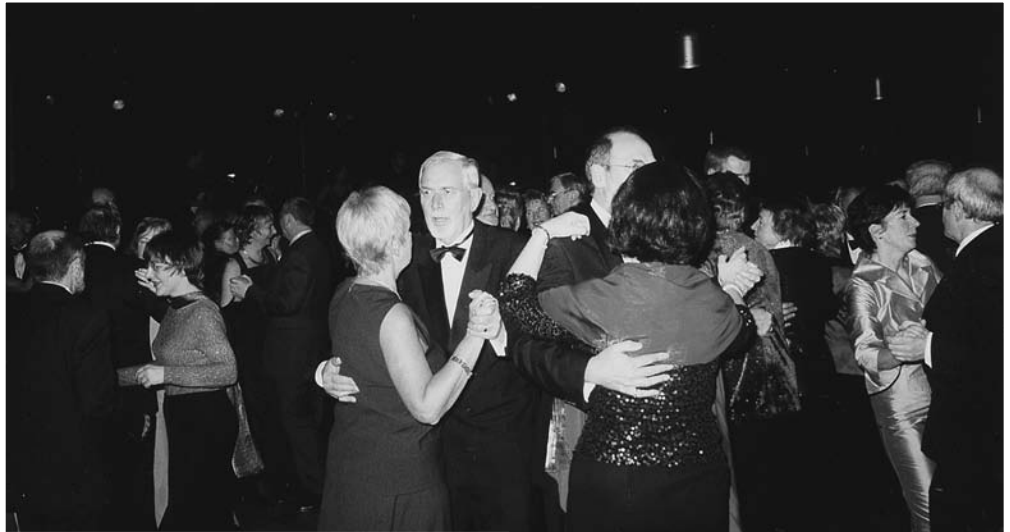
Resümee

Die Hamelner Automobilproduktion zwischen 1907 und 1929 hat mit ihren Erfindungen und Patenten, z. B. der Aluminiumfelge (1919), dem Aluminiumkolben (1920) und der Benzineinspritzung (1927/28) die Geschichte des Automobilbaus maßgeblich beeinflusst, ist aber heute zu Unrecht fast in Vergessenheit geraten. Es ist leider unmöglich, in dieser knappen Form alle herausragenden Leistungen zu schildern. Fest steht aber, dass die Hamelner Automobilindustrie dem Automobil- und Motorenbau beachtliche Impulse gegeben hat.

RÜCKBLICK

auf das 33. Polizeifest







Vorbestellung Polizeiball 2006

Liebe Gäste!

Sollten Sie Interesse haben, am nächsten Polizeifest, welches für Samstag, den **21. Januar 2006** geplant ist wieder dabei zu sein, so würden wir uns über eine frühzeitige schriftliche Anmeldung freuen.

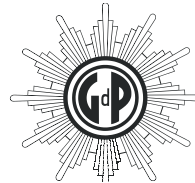
Dazu bitten wir Sie, uns den nachfolgenden Bestellabschnitt zukommen zu lassen. Wir sammeln alle Anmeldungen und werden Sie dann im November über die Platzverteilung informieren.



Bei Fragen rufen Sie mich doch bitte einfach an. Sie erreichen mich unter der Rufnummer: 05151/933-300.

Ralf Hermes

An die
Gewerkschaft der Polizei
Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
z.Hd. Ralf Hermes



Zentralstraße 9
31785 Hameln

Fax: 01212 5 229 17 827
E-Mail: Polizeiball@gdp-hameln.de

Ich bitte hiermit um die Reservierung von Karten für den 35. Polizeiball am 21.01.2006

Name:

Straße:

Ort:

Tel.:

ggf. E-Mail: