Keilriemen-Otto – eine Wedemärker Legende

Otto Lehmann (Foto: Friedel Bernstorf)

Wer kennt eigentlich Keilriemen-Otto noch? Bei den älteren Wedemärkern stellt sich wohl eher die Frage, wer ihn nicht kannte. Wer war dieser Mensch, der mit richtigem Namen Otto Lehmann hieß? Im Zusammenhang mit dem Bau der alten Reichsautobahn, der Strecke 24, die seit 1938 im Bau war, ist er 1940 auf die Wedemark aufmerksam geworden. Damals reifte bei ihm der Entschluss, hier eine Autobahnraststätte zu errichten. Damit begann in der Wedemark eine Ära, die mit Lehmanns Tod im Oktober 2000 nach sechzig Jahren wieder zu Ende war.

In diesem Zusammenhang ein Hinweis vorweg: Auch wenn es sich bei dem früheren Anwesen von Otto Lehmann um eines mit einst überregionaler Bedeutung handelte, ist es mittlerweile fast 20 Jahre her, dass es verkauft wurde und seither privat genutzt wird, was auch für die Zufahrt zu dem Objekt gilt. Dieser Beitrag soll auf keinen Fall dazu anregen, das Grundstück persönlich in Augenschein zu nehmen – im Gegenteil. Dort gibt es heute nichts mehr zu sehen, was noch an das ehemalige Ausflugslokal von Otto Lehmann erinnert. Vieles wurde beseitigt oder verändert. Besucher wären heute enttäuscht, wenn sie mit ihren Jahrzehnte alten Erinnerungen hinkommen würden und nichts mehr von der früheren Urtümlichkeit vorfinden. Die Privatsphäre der heutigen Besitzer ist zu respektieren. Sie haben das Objekt gekauft, um dort in aller Abgeschiedenheit und in Ruhe leben zu können. Als sie es erwarben, hatten sie keine Ahnung, wie es vorher genutzt worden war.

Gleichwohl soll das Wirken des legendären Gastwirtes und seines Lokals nachfolgend aufgearbeitet werden: Also, Otto Lehmanns Vater war gelernter Braumeister, der aus einer Brauerei in Schleife in der Oberlausitz zwischen Cottbus und Bautzen stammte. Aufgrund familiärer Spannungen suchte er sein Glück in der Fremde. Um 1910 verschlug es ihn in die hannoversche Gegend, wo er mit seiner Frau eine Familie gründete. Nach Max und Ewald wurde 1914 der dritte Sohn Otto geboren. Die fünf wohnten in Sehnde/Höver. Der Vater betrieb in Hannover zwei Gaststätten, die nicht klein waren. Eine von ihnen hatte seinerzeit den zweitstärksten Bierumsatz in der Stadt.

Nach der Schule sollte Otto einen soliden Beruf erlernen. So absolvierte er eine Ausbildung zum Gärtner. Als er damit fertig war, bekam er mit voller Wucht die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise 1929/32 mit ihrer extrem hohen Jugendarbeitslosigkeit zu spüren. Otto half in den väterlichen Betrieben aus, kümmerte sich aber auch um Alternativen, da ihm der Aufbau einer eigenen Existenz vorschwebte. Mitte der 1930er Jahre hat er seine Frau Gerda geheiratet. Aus der Ehe gingen drei Kinder hervor: Ursel, Dieter und Gerda. Die Familie wohnte in Hannover/Hainholz in der Nähe des dortigen Bahnhofes. Als das Haus 1940 m Krieg durch einen Bombenangriff schwer beschädigt wurde und unbewohnbar war, waren die drei Kinder ein bis vier Jahre alt. Die Familie benötigte kurzfristig eine neue Bleibe und das möglichst außerhalb der zunehmend unter den Flächenbombardements der Alliierten leidenden Stadt.

Eine Autobahnraststätte mitten im Nichts

Die Idee, eine Autobahnraststätte zu errichten, hatte Lehmann, als er in Hannover am Goetheplatz Pläne zum Reichsautobahnbau eingesehen hatte. Die Strecke verlief von Norden über den Brelinger Berg kommend in langgestrecktem Bogen an der Großen Heide vorbei in Richtung Resse. Lehmanns Entscheidung, im Dreieck Negenborn/Brelingen/Resse fernab jeglicher Bebauung – oder wie es der NDR im April 2017 in einer Moderation bemerkte: Mitten im Nichts – eine Autobahnraststätte zu errichten, mag heute verwegen erscheinen, doch Otto Lehmann hatte damals einen anderen Blickwinkel.

Mit dem Betrieb einer Gaststätte war er ja von Haus aus vertraut. Was ihn bei einer Autobahnraststätte besonders ansprach, war der Umstand, dass die damals nach amerikanischem Vorbild ausdrücklich privat betrieben werden sollten. Ein solches Engagement konnte sich Lehmann sehr gut vorstellen. Er selbst hatte in seiner Sturm- und Drangzeit auch schon mal überlegt, nach Amerika auszuwandern und sich dort im Idealfall vom Tellerwäscher zum Millionär hochzuarbeiten. Mit Familie war das aber schwierig. Und jetzt ergab sich quasi direkt vor seiner Haustür die Gelegenheit, seinen „american dream“ bzw. den „american way of live“ umzusetzen, der geprägt ist durch einen starken Individualismus verbunden mit einer großen Freiheitsliebe sowie dem Streben nach Glück und Wohlstand. Ottos optimistische und kreative Herangehensweise sowie sein persönlicher Einsatz ließ sich ideal mit dem ihm eigenen Pragmatismus kombinieren. Warum sollte ein solcher Start nicht auch in Deutschland gelingen?

Motiv auf einer Ansichtskarte (Sammlung Peter Schulze, B´dorf)

Eine Raststätte an der entstehenden Reichsautobahn, die ihm absehbar viele Gäste bescheren würde, schien dafür ideal. Lehmann begann, nach einem passenden Grundstück zu suchen. Um der angestrebten Ruhe und Naturnähe von Autoreisenden zu genügen, sollte eine solche Raststätte möglichst 300 m von der Autobahntrasse entfernt liegen, um den Reisenden abseits vom Verkehr eine gewisse Ruhe für die Rast zu gewährleisten. Standard für entsprechende Raststätten war damals eine Fläche von 10.000 bis 20.000 qm. Darauf sollten Parkplätze, Freisitze sowie Freizeit- und Sportangebote eingerichtet werden, die insbesondere auch Gäste bei ihrem sonntäglichen Erholungsausflug nutzen konnten. Empfohlen wurden ein Badeteich, diverse Sportgeräte, ein Kinderspielplatz und eine Liegewiese. Ein Brunnen sollte zum Waschen, Rasieren und zur Erfrischung dienen. Die Plätze sollten beschattet sein und über eine „Möglichkeit zum Austreten“ verfügen. Daneben waren Flächen zum Zelten zur Verfügung zu stellen.

Hier kreuzte die Autobahn einen Wanderweg

Der clevere Lehmann entschied sich aber nicht für irgendein Grundstück in Autobahnnähe, sondern für eines, wo die Autobahn einen seit Jahren etablierten Wanderweg kreuzte, der heute in den Fernwanderweg E 1 vom Nordkap bis Sizilien eingebunden ist. Und weil sich die Anforderungen der an Wanderwegen gelegenen Raststätten weitgehend mit den für Autobahnraststätten geforderten deckten, versprach sich Lehmann hier am Kreuzungspunkt des Wanderweges mit der Reichsautobahn lukrative Geschäfte – eigentlich eine geniale Idee.

An der Kreuzung der Autobahn mit dem Wanderweg E1 errichtete Otto Lehmann seine Raststätte

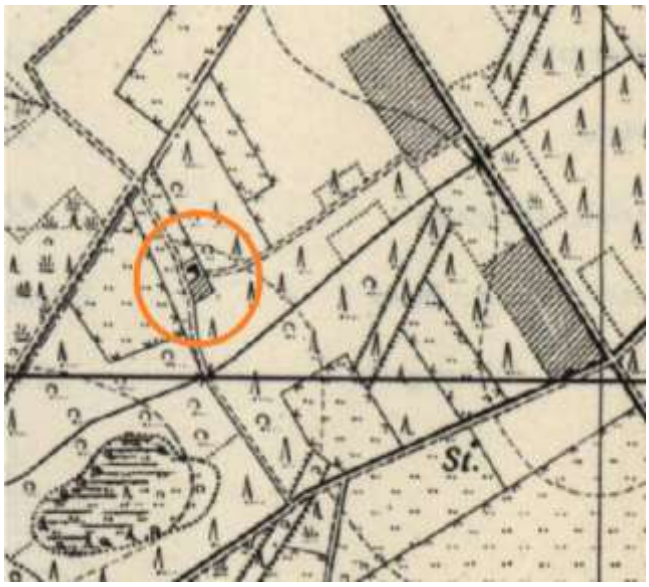
Der vom Steinhuder Meer über Scharrel zwischen dem Helstorfer und dem Otternhagener Moor durch von Westen über den Scharreler Weg heranführende Wanderweg sollte damals ab der Großen Heide bis zu der zwischen Negenborn und Brelingen geplanten Autobahnanschlussstelle dem Verlauf der im Bau befindlichen Autobahn folgen und sie dort queren. Lehmanns Blick fiel deshalb auf ein Grundstück 400 m nördlich des Scharreler Weges, das den idealen Abstand zur Autobahn hatte und an welchem der Wanderweg nach seiner Umlegung direkt vorbeilaufen sollte. Es lag westlich der heutigen Brelinger Heidelbeerplantage und gehörte Ferdinand Alms aus Negenborn. Für den kam das Interesse an dem Grundstück gerade zur rechten Zeit, denn er war kurz zuvor unverschuldet in Not geraten, weil er im Rahmen einer an einen Verwandten gegebenen Bürgschaft in Anspruch genommen worden war. Alms konnte insofern Geld gut gebrauchen. Für ihn lag das Stück Land recht weit entfernt und war am ehesten entbehrlich. Bald waren er und Lehmann sich handelseinig, so dass das Grundstück den Besitzer wechseln konnte.

Einer der wohl schönsten Wegweiser am E 1 an der Resser Straße/Ecke Scharreler Weg beim Waldeseck. Leider schlecht zu lesen: Es werden die Richtungen Bodensee und Flensburg angegeben. (Foto: Frederik Martens, Negenborn)

Dieser Wanderweg, der in Deutschland über rund 1.900 km von Flensburg bis zum Bodensee verläuft und mit einem weißen Kreuz auf schwarzem Grund markiert ist, hat in unserer Gegend heute eine eher geringe Bedeutung. Als Otto Lehmann sein Geschäftsmodell um 1940 entwickelte, hatte Wandern in Deutschland jedoch einen recht hohen Stellenwert. Während der Weimarer Republik war der gesetzliche Urlaubsanspruch in den 1920er Jahren auf jährlich rund 10 bezahlte Urlaubstage angestiegen. Mit mehr Urlaub hatten insbesondere auch Arbeitnehmer mit ihren Familien mehr Zeit fürs Wandern, womit in diesem Sektor die Angebote stiegen. In der Folge erstarkten damals in Deutschland die Naturfreunde- und die Wandervogelbewegung. Das ging auch an der Wedemark nicht vorbei. Gekrönt wurde die Entwicklung hier 1922 mit dem Bau des Naturfreundehauses am Lönssee, mit dem Wanderern eine komfortable Unterkunft geboten wurde.

Der Streckenverlauf von Müden bis Hameln (Foto: Frederik Martens, Negenborn)

Als der Urlaubsanspruch in den 1930er Jahren auf rund 20 bezahlte Urlaubstage nochmal verdoppelt und auch der 1. Mai ab 1933 als Tag der Arbeit zum Feiertag erhoben worden war, stieg die Nachfrage und damit auch das Angebot an Wanderwegen und entsprechenden Unterkünften. Die nationalsozialistische Organisation „Kraft durch Freude“(KdF) hatte damals die Aufgabe, geeignete Urlaubsangebote zu vermitteln – zu Fuß, mit dem Auto, Bus und Bahn sowie mit dem Schiff. Damals entstanden Superlative, wie beispielsweise der Kreuzfahrtriese Willhelm Gustloff, der neben 450 Besatzungsmitgliedern knapp 1.500 Kreuzfahrern Platz bot, oder die gigantische Ferienanlage des Seebades Prora auf Rügen mit 10.000 Zimmern für 20.000 Gäste, aber eben auch Bauten von geringerer Dimension, wie Otto Lehmann seine Raststätte errichtet hat.



Messtischblatt aus den 1940er Jahren mit eingezeichneter Trasse und markierter Raststätte am Heidebruch

Als Anbindung an die Autobahn war hier ein einseitiger Behelfsanschluss ohne Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrstreifen vorgesehen – damals eine Anschlussstelle dritter Klasse. Über eine gepflasterte Befestigung zwischen den Fahrstreifen konnten Fahrzeuge auch die Gegenfahrbahn erreichen. Solche Behelfsanschlüsse waren später in der Bundespublik bis in die 1970er Jahre gebräuchlich.

Der Krieg verzögerte die Fertigstellung der Autobahn

Mehrere Bauern aus den umliegenden Dörfern halfen Lehmann damals beim Bau seiner Raststätte, indem sie mit Pferd bzw. Trecker und Wagen Baumaterial zur Baustelle transportierten. Ende 1941 waren die Arbeiten soweit abgeschlossen, dass die Familie Lehmann hätte einziehen können. Wegen einer schweren Blutvergiftung fiel Otto jedoch gerade jetzt aus und verbrachte fast ein ganzes Jahr im Krankenhaus. Seine Frau fühlte sich mit der Situation überfordert und orientierte sich zurück nach Hannover. Die drei kleinen Kinder kamen zur Pflege zu Familie Becker in Brelingen an der Bennemühlener Straße. Von dort holte sie der Vater nach seiner Genesung 1942 mit einem Handwagen ab. Der Sohn Dieter erinnert sich noch gut daran, dass der Wagen von einem Hundegespann gezogen wurde.

Bevor in Lehmanns Lokal der Ansturm der Gäste kommen konnte, musste erst einmal der Krieg beendet sein und die Autobahn fertiggebaut werden. Nach dem Motto „Die Hoffnung stirbt zuletzt“ ging Otto Lehmann nach dem 1945 für Deutschland verlorenen Krieg weiter davon aus, dass die begonnene Autobahn irgendwann fertiggestellt und der Wanderweg wie geplant verlegt würde. Schließlich war schon viel Geld in das Autobahnprojekt geflossen. Bis kurz vor Resse waren die Bäume gefällt, die Stuken gerodet und die Trasse in ihren Grundzügen mit Füllboden vom Brelinger Berg unterfüttert.

Die Wanderer nahmen die Raststätte gut an, auch wenn sie jetzt nicht direkt am Wanderweg lag. Viele wanderten auch auf der brachliegenden Autobahntrasse, obwohl dort auflaufende Birken und Kiefern zunehmend den Weg versperrten. Als die damals noch junge Bundesrepublik 1950 die Verlegung der Nord-/Südautobahn, der heutigen A 7, nach Osten beschlossen hat, erhielten Lehmanns Autobahnträume einen ersten Dämpfer. Zum Glück stieg die Zahl der Wandersleute in der Anfang der 1950er Jahre beginnenden Wirtschaftswunderzeit spürbar an. Das brachte ihm viele Gäste. Der Traum von der Autobahn war aber noch nicht endgültig zerplatzt, denn jahrelang war noch geplant, den bei Lehmanns Raststätte vorbeiführenden Autobahnabschnitt fertig zu bauen und als Eckverbindung von der heutigen A 7 zur A 2 zu nutzen.

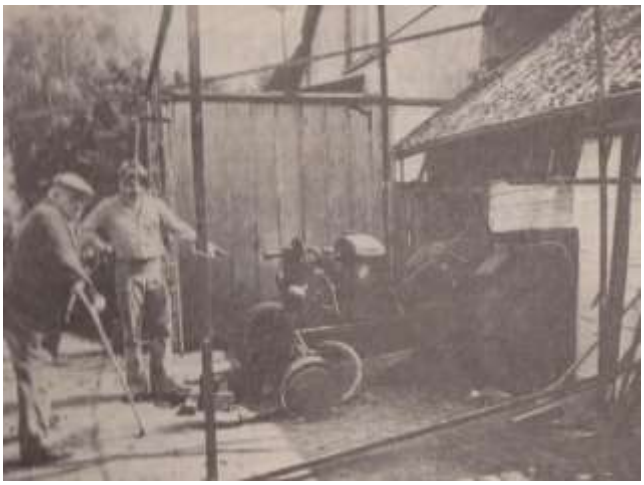
Das Lokal um 1960 auf einer Ansichtskarte (Sammlung Peter Schulze, Bissendorf)

Otto Otto Lehmann 1994 bei seinem 80. Geburtstag mit dem kleinen Jakob Rehmer (Foto: Jürgen Rehmer, Hannover)

Den Namen des über Jahrzehnte überregional bekannten Ausflugslokales „Zum schönen Heidebruch“ hatte Otto Lehmann passend zur Landschaft gewählt. Es lag im Grenzgebiet von Großer Heide und Resser Hartbruch. Der Name stand auf Ansichtskarten und auf großen Hinweistafeln, die Otto Lehmann in Brelingen und an den Zufahrten von der Resser Straße her aufgestellt hatte. Da es bei ihm stets unkonventionell zuging und er mit seinem besonderen Charme und seiner Herzlichkeit in der urigen Atmosphäre den Zeitgeist traf und insofern auch viele Gäste ansprach, hat sich das Lokal über Jahrzehnte den Status einer weit über die Grenzen der Wedemark hinaus bekannten Kultkneipe erworben.

Lehmann als Pionier bei der Stromerzeugung

Weil es dort auf dem Gelände keinen Stromanschluss gab, hat Lehmann seinen eigenen Strom erzeugt. An Ideen und kreativen Konzepten mangelte es dem findigen Autodidakten nie. Dafür hatte er draußen an einem Schuppen meist einen Schlepper stehen, mit dem er per Zapfwelle und Keilriemen einen am Heck angebauten aus einem alten Flugzeug stammenden Stromgenerator antrieb. Anfangs reichte das, um alte Autobatterien aufzuladen und das Lokal mit einer 12-Volt-Gleichstromanlage zu versorgen. Dass die Helligkeit der Funzeln spät-abends bei zur Neige gehendem Strom verblasste, störte niemanden – im Gegenteil, es wurde besinnlicher und das vor allem dann, wenn sich Otto Lehmann ans Klavier setzte oder auf seinem Schifferklavier spielte und die Gesellschaft bei Kerzenschein mit seinem Geklimper unterhielt. Es waren zwar auch mehrere Gaslampen im Gastraum installiert, die aus dem neben dem Haus stehenden Gastank gespeist wurden, aber davon wurde eher weniger Gebrauch gemacht – da war Otto knauserig. Außerdem versprühte dieses Licht nur wenig Atmosphäre.



Hinten auf dem Hof trieb ein alter Trecker den Stromgenerator an (Foto: Michael Hemme, HAZ)

Später war es mit der Stromversorgung nach der Umrüstung auf 24 Volt etwas besser. Aber die Ansprüche stiegen weiter und Lehmann rüstete auf 220 Volt Wechselstrom hoch. Den brauchte er vor allem, um die Küchengeräte anzutreiben, die die Handarbeit immer mehr erleichterten. Entsprechendes Wissen in Sachen Elektrotechnik stimmte er gern mit Gästen ab, die mehr Ahnung davon hatten als er. Stunden- und tagelang tüftelte und schraubte er mit ihnen, bis es passte. Irgendwo auf dem Gelände fand sich immer die benötigte Technik aus Altmaterial, mit dem die Anlage mehr schlecht als recht funktionierte. Immer, wenn das Licht

flackerte, erklärte der umtriebige Gastwirt – ein wahrer Meister der Improvisation – das mit der wechselnden Stromrichtung und dem Einbau noch nicht synchronisierter Transistoren. Dass er von der Funktionsweise eines Transistors überhaupt keine Ahnung hatte, störte die wenigsten Gäste.

Weil die Keilriemen des Stromgeneratorantriebes immer gerade dann rutschten oder defekt waren, wenn im Lokal viel Betrieb herrschte und Otto Lehmann ihn spannen oder austauschen musste, wurde ihm irgendwann der Beiname „Keilriemen-Otto“ verliehen. Ausgediente Keilriemen warf er keineswegs weg – sie konnten immer noch beispielsweise als Zaumzeug für seinen Esel dienen, der damit an einem Pfahl angebunden wurde.

Neben dem schlepperbetriebenen Stromgenerator experimentierte Lehmann auch mit einem zur Stromerzeugung an einen Generator angeschlossenen Wasserrad, welches er in den südlich an seinem Grundstück vorbeifließenden Bach gehängt hatte. Wegen der geringen Fließgeschwindigkeit des Wassers war der Wirkungsgrad jedoch nur gering, weshalb er dieses Projekt schon bald wieder aufgab. Auch einen Göpel setzte Lehmann ein. Zu dessen Antrieb hatte er sich den Esel zugelegt. Der lief im Kreis und zog einen an einer zentralen Achse befestigten Hebel, der über ein Getriebe eine horizontal zum Generator führende Welle in Drehung versetzte. Auch mit einem selbstgebastelten Windrad experimentierte Lehmann. Zur Stromgewinnung hatte er es auf einem Mast befestigt, den er umlegen konnte. Als Flügel dienten auf einer Fahrradfelge montierte schräg gestellte Paddel von Paddelbooten. Weil die Felge zum Teil verrostet war, kam es, dass die mit Sektkorken selbstgebastelten Schleifringe mal Kontakt hatten und mal nicht. Weil eigentlich nie ausreichend Zeit für einen Probelauf war, mussten die Gäste abends damit vorlieb nehmen, dass die Beleuchtung im Lokal mit schöner Regelmäßigkeit aufflackerte und wieder verblasste. Mancher fühlte sich an einen Leuchtturm an der Küste erinnert.

Besser wurde es später mit einem gekauften Windrad, wie es aus dem Wilden Westen Amerikas bekannt war. Das überragte die umstehenden Bäume um einiges und war auch von der Resser Straße aus gut zu sehen. Lehmann setzte es im Rahmen eines ausgeklügelten Energiekonzeptes ein. Zum einen trieb es einen Stromgenerator an und wenn kein Strom gebraucht wurde, aber der Wind gut wehte, wurde es zum Wasserpumpen genutzt. Dazu hatte Lehmann neben seinem Badeteich auf höherem Niveau ein Wasserbecken angelegt, in das er mit Hilfe des Windrades Wasser aus dem Badeteich hochpumpte. Bei Bedarf floss das Wasser aus dem oberen Becken über das Wasserrad, das vorher im Bach eingesetzt war, zurück in den unteren Badeteich. Dann wurde mit dem am Wasserrad angeschlossenen Stromgenerator Strom erzeugt.

Um sein Lokal zu heizen, hatte Lehmann auch einmal den Kühler eines Schleppermotors mit Rohren an die Heizkörper im Lokal angeschlossen. Dieses Wärmekonzept verwarf er allerdings bald wieder, weil es wenig effizient war und die Verwendung von Heizgas dem schwankenden Wärmebedarf besser angepasst werden konnte. Insofern war Otto Lehmann sowohl bei der Kraft-Wärme-Kopplung als auch bei der Stromerzeugung aus regenerativen Energien recht innovativ und ein Pionier – und das an Land, im Wasser und bei Wind. Ihm mangelte es nie an kreativen Ideen, die er, ohne sich beirren zu lassen, auch irgendwie umzusetzen versuchte.

Der geschäftstüchtige Gastwirt hatte immer viele Ideen

Als bis in die 1960er Jahre sonnabends noch voll gearbeitet wurde, war der Sonntagsausflug der Städter in die Heide allseits beliebt. Auch außerhalb der darauf spezialisierten Gasthäuser waren Tische und Bänke bereitgestellt, an denen man mitgebrachte Brote verspeisen konnte. So war es über Jahrzehnte auch bei Otto Lehmann, dessen Lokal mit seinem großzügigen Kaffeegarten schon bald mehr als nur ein Geheimtipp war.

Der von Bäumen umrahmte Kaffeegarten (Sammlung Peter Schulze, Bissendorf)

Weil die Fertigstellung der Autobahn auf sich warten ließ, suchte Lehmann nach weiteren Möglichkeiten, um sein Einkommen zu erwirtschaften. Was lag am Rand der Großen Heide näher, als dort zünftige Heideblütenfeste zu organisieren? Die kamen in der Wedemark damals an mehreren Orten in Mode – so auch am Lönssee und in Mellendorf. Bei Keilriemen-Otto entwickelte sich das jeweils im August stattfindende Fest schon bald zum Highlight des Jahres. Jung und Alt feierten mit buntem Programm bei ausgelassener Stimmung. Gemeinsam mit den Flüchtlings- und Heimatvertriebenenfamilien, die nach dem Krieg im ehemaligen Arbeitsdienstlager An der Düpe an der Resser Straße nur 1.400 m von Ottos Raststätte entfernt lebten, was zu Fuß gut zu erreichen war, wurde in der weitläufigen Großen Heide zuvor das violett blühende Heidekraut geschnitten und zu Girlanden und Rundbögen gebunden. Damit wurde die gesamte Zufahrt zur Raststätte vom Scharreler Weg her geschmückt. Die Heideblütenfeste bei Keilriemen-Otto zogen immer hunderte Gäste aus Hannover an und waren auch in der näheren Umgebung sehr beliebt. Für die Flüchtlinge und Heimatvertriebenen, die auch bei der Bedienung der Gäste mithalfen, war es eine gute Gelegenheit, sich in die Gesellschaft einzubringen und Kontakte zu knüpfen, um sich zu integrieren.

Mit einem breiten Repertoire an Marsch- und Volksliedern heizte der Negenborner Spielmannszug damals die Stimmung bei den Festen an und verdiente sich damit etwas Geld. Das Verhältnis zum Wirt entwickelte sich schließlich so gut, dass der Spielmannszug auch seine donnerstags stattfindenden Übungsabende oftmals zu Keilriemen-Otto verlegte. Dann marschierten über 30 Musiker ihre Lieder spielend von Negenborn über den Hühnerberg oder fuhren mit Trecker und Wagen dorthin und traten für ein kleines Taschengeld auf. Auch das zog viele Gäste an, denn die Stimmung war immer großartig. Als 1956 die letzten Flüchtlinge aus dem Lager ausgezogen waren und damit bei den Heideblütenfesten viele helfende Hände fehlten, ließ das Interesse daran Ende der 1950er Jahre nach. Als Anfang der 1960er Jahre auch keine Unterstützung mehr vom Negenborner Spielmannszug kam, weil der damals wegen Nachwuchsmangel aufgelöst wurde, fehlte ein weiteres Zugpferd und das Heideblütenfest kam zum Erliegen.

Neben seiner Raststätte hat der umtriebige Lehmann in der Hannoverschen Südstadt in der Bremstraße noch einen Laden für Brot, Obst, Gemüse, Eier und andere Artikel, die im täglichen Leben gebraucht wurden, betrieben. Daneben hatte er auch einen Marktstand auf dem Klagesmarkt, wenn dort der Wochenmarkt abgehalten wurde. Das Brot bezog Lehmann von der Bäckerei Rehbock aus Helstorf, während er Obst und Gemüse aus dem heimischen Garten und Eier von den eigenen Hühnern beisteuerte. Die waren damals nicht nur glücklich, sondern überglücklich. Es war nämlich auch ein Hahn dabei, der die Schar zusammenhielt und vor Raubwild warnte. Für Obst und Gemüse hatte der gelernte Gärtner auf seinem Gelände mehrere Reihen mit verschiedenen Obstbäumen und Beerensträuchern gepflanzt und einen großen Gemüsegarten angelegt. Die Angebotspalette rundete er durch Zukäufe ab. Sein Motto lautete: „Ist der Handel noch so klein, bringt er mehr als Arbeit ein.“ Es gab eigentlich nichts, was Otto nicht besorgen konnte.

Seine drei Kinder zog Lehmann allein auf. Er legte großen Wert darauf, dass sie schon früh selbständig waren. Anders wäre sein Pensum auch nicht zu bewältigen gewesen. Und um das zu schaffen, halfen sie ihm tüchtig mit. Nachdem sie anfangs die Schule in Resse besuchten, wechselten sie bald nach Brelingen. In der Regel gingen sie zu Fuß dorthin – gelegentlich nutzten sie auch das Pferd, aber dazu unten mehr. Als die drei Kinder in den 1950er Jahren einer nach dem anderen mit 14 oder 15 Jahren die Schule beendeten, fand Ursel eine Anstellung bei Pelikan in Hannover, Dieter lernte Bäcker bei Rehbock in Helstorf und Gerda war bei Ernst Lindmüller (ErLi-Reisen) in Mellendorf im Haushalt und in der Buchhaltung tätig.

Geschäftstüchtig wie Lehmann war, kaufte er sich in den 1950er Jahren einen VW-Bus, mit dem er, immer wenn es seine Zeit zuließ, Auswanderer von Berlin nach Bremerhaven gefahren hat, von wo sie per Schiff in ihr Zielland gebracht wurden. Und das in einer Zeit, in der weder die heutige A 7 noch die A 27 nach Bremerhaven gebaut waren. Damals fuhr man auf der B 6. Koordiniert hat die Touren die Mitfahrzentrale in der Knochenhauerstraße in Hannover. Im Zusammenhang mit diesen Fahrten hat Otto auch seine zweite Frau Waltraud kennengelernt. Sie stammte aus einer kinderreichen Familie und hatte acht Geschwister. Mehrere von ihnen sind damals nach Amerika ausgewandert. 1960 haben Otto und Waltraud geheiratet. Da war Otto 45 Jahre alt. Mit beider sturmfesten und erdverwachsenen Art passten sie gut zusammen.

1957 zerplatzte der Traum von der Autobahn

Sie wussten damals, dass ihnen harte Zeiten bevorstanden. 1957 hatte nämlich die Bundesrepublik auf Betreiben der Stadt Hannover und des Flughafens Hannover-Langenhagen beschlossen, die Eckverbindung von der heutigen A 7 zur A 2 näher an die Stadt und den Flughafen heranzulegen – zunächst nördlich und später südlich vom Flughafen. In den 1970er Jahren wurde diese Eckverbindung als A 352 gebaut. Die Umlegung bedeutete für Lehmanns das endgültige Aus für das Lokal als Autobahnraststätte. Wenn Otto später auf das Autobahnprojekt angesprochen wurde, antwortete er: „Dass Hitler den Krieg nicht gewinnen konnte, das hatte ich mir gedacht. Dass aber die bereits begonnene Autobahn hier nicht zu Ende gebaut würde, das hätte ich nicht gedacht."

Die Raststätte lag jetzt rund 10 km von der heutigen Autobahn A 7 entfernt. Lehmann blieb nichts anderes übrig, als seine übrigen Engagements auszubauen und sich auf die Gäste zu konzentrieren, die der dann doch nicht wie geplant verlegte Wanderweg brachte und daneben auf Erholung suchende Tagesgäste aus Hannover. Beim Wandern von Quartier zu Quartier waren Lehmanns Pensionszimmer zum Übernachten mit Frühstück gut ausgelastet. Wer nur über einen schmaleren Geldbeutel verfügte und ein kleines Zelt im Gepäck hatte, schlug das zum Schlafen auf dem Außengelände auf. Insbesondere an den Wochenenden war hier Treffpunkt für viele Gäste, die gern Naherholungsziele ansteuerten und so in die Wedemark kamen – bei gutem Wetter auch mit dem Fahrrad. An den Wochenenden, insbesondere an den langen Oster- und Pfingstwochenenden, aber auch an Himmelfahrt und dem 17. Juni (von 1954 bis 1990 Tag der deutschen Einheit), standen nicht selten über einhundert Fahrräder vor Ort.

Im Lokal wurde für jeden Geschmack etwas geboten. (Sammlung Peter Schulze, Bissendorf)

Das Lokal war weit über die Grenzen der Wedemark bekannt

Weil es dort recht unkonventionell und gediegen zuging, war Lehmanns Lokal auch bei vielen Wedemärkern beliebt. Je nach Wetterlage gingen sie zu Fuß oder fuhren mit dem Auto, dem Moped, dem Motorrad und auch dem Fahrrad dorthin. Auch viele Gesellschaftsjagden der Brelinger, Negenborner und Resser Jäger fanden hier ihren feuchtfröhlichen Abschluss. Mit dem Jägerlatein seiner Jagdgäste konnte Otto Lehmann durchaus mithalten. Seine blühende Fantasie und kreative Ausgestaltung der Wahrheit war allgemein bekannt und allseits beliebt. Auch ein Teil der Brelinger Dorfpolitik wurde damals bei ihm ausgekungelt. So manche Sitzung dauerte bis in die frühen Morgenstunden, wenn es schon wieder hell wurde. Es sind Fälle bekannt, wo Ehefrauen ihre Männer nach einer durchzechten Nacht morgens um 9.00 Uhr oder 10.00 Uhr bei Keilriemen-Otto abgeholt haben.

Als Gastwirt besaß Otto Lehmann eine außergewöhnliche Herzlichkeit und hatte die Gabe, seine Gäste zum Ausgeben immer wieder neuer Runden zu animieren, wobei er gern ein Glas mittrank, welches sich dann selbstverständlich auf der Rechnung der Gäste wiederfand. Wenn zwei Personen für sich Bier bestellten, fragte er schon mal provokativ, ob die beiden etwa allein trinken wollten. Flugs wurden drei Bier bestellt – für ihn eins mit. Und wenn die Rechnung beispielsweise auf 16,80 DM lautete, nahm der geschäftstüchtige Otto dem Gast die Frage der Höhe des Trinkgeldes mit den Worten ab: „Ein guter Gast gibt 20,- Mark“. Das war es den Gästen aber auch wert. Ein frisch gezapftes Wülfeler Bier, das Lehmann mit Hilfe eines Autokühlers mit Wasser aus dem hauseigenen Brunnen gekühlt hatte, war ein Genuss. Er selbst schwor daneben auf Steinhäger zum innerlichen Einreiben oder auf Alten Brelinger Weizenkorn, den ihm Hermann Martens von der Brelinger Kornbrennerei persönlich vorbeibrachte. Coca-Cola, nach dem Krieg auch Besatzer-Brause genannt, verkaufte Lehmann nur ungern. Da räumte er unumwunden ein, dass er daran nicht genug verdienen würde.

Keilriemen-Otto im Innenhof seines Lokals (Foto: Michael Hemme, HAZ)

Bekannt war Ottos Lokal auch dafür, dass man dort noch spätabends oder nachts ein Bier bekam, wenn andere längst geschlossen hatten. Auch wenn Lehmann schon abgeschlossen hatte, nahm er es keinem übel, wenn er durch freundliches Hupen aus dem Schlaf gerissen

wurde. Er öffnete dann oben sein Schlafzimmerfenster und fragte, wie viele sie wären. Ab vier Personen begab er sich mit Pantoffeln nach unten und öffnete seine Gaststätte wieder. Wenn jetzt jeder Gast eine Runde Bier ausgab – jeweils für Otto eins mit – waren das 20 Bier und für den gefälligen Wirt blieb so manche Mark hängen.

Keilriemen-Otto war immer für alle möglichen Späße zu haben. Als es in den 1970er Jahren bei der jungen Generation modern war, Autos tiefer zu legen, um sie schnittiger aussehen zu lassen, wurde in seiner Kneipe die Idee geboren, einen kompletten VW-Käfer ganze 2 m tiefer zu legen. Auf dem Grundstück war etwas abseits schnell ein Platz gefunden, wo ein paar Männer ein entsprechendes Loch gegraben haben. Otto half mit seinem betriebseigenen seilzugbetriebenen Fuchs-Bagger mit und hiefte den Käfer mit dem Bagger zum Abschluss ins Loch. Anschließend kreiste eine Flasche mit gekühltem Steinhäger, um auf die gelungene Aktion anzustoßen. Dann wurde das Loch mit Erde wieder verfüllt. Im Laufe der Jahre folgten weitere Kapriolen und der tiefer gelegte Käfer war bald vergessen.

Es gab aber auch Gelegenheiten, bei denen Autos hier höher gelegt wurden. So kam es öfter vor, dass Zechkumpane beim Schönen Heidebruch tüchtig einen gebechert hatten – Fahrer ebenso, wie Mitfahrer. In frühen Jahren kam bei einigen Gästen immer mal wieder die Idee auf, anderen Gästen einen Streich zu spielen und ihre PKWs aufzubocken. Material dafür lag dort genügend herum. Wenn ein davon betroffener die Rückfahrt antreten wollte, fiel ihm sein präpariertes Auto mit den in der Luft hängenden Antriebsrädern zunächst nicht auf. Er stieg ein, legte den ersten Gang ein und dann den zweiten, aber das Auto bewegte sich nicht. Der Fahrer stieg aus, ging einmal ums Auto, setzte sich wieder rein und versuchte ein zweites Mal, loszufahren – erneut vergeblich. Oft bemerkte er erst dann das Manko, bemühte seine Mitfahrer, das Auto mit ihm wieder auf die Beine zu stellen und trat anschließend mit ihnen die Heimreise an. Alkoholkontrollen durch die Polizei waren damals noch eher selten. 1953 wurde zwar eine Alkoholgrenze im Blut eingeführt, aber die lag für die meisten mit 1,5 Promille auf erträglichem Niveau. Erst als ab 1973 eine Alkoholgrenze von 0,8 Promille griff, wurden auch die Messungen intensiviert. Als der Wert 2001 auf 0,5 Promille gesenkt wurde, war Keilriemen-Otto bereits Geschichte.

Ein Krückstock war Ottos ständiger Begleiter

Wegen einer Fußheberschwäche war Otto Lehmann beim Gehen Jahrzehnte auf einen Krückstock angewiesen. Das war wahrscheinlich der Blutvergiftung geschuldet, mit der er sich 1941/42 über Monate rumschlug. Nachdem sich seine erste Frau von der Familie getrennt hatte, schob er ihr die Schuld an der starken Beeinträchtigung zu und sprach davon, sie hätte ihn damals vergiftet – mit Pilzen, Rattengift oder sonst etwas.

Weil er längere Strecken nicht zu Fuß bewältigen konnte, gehörte ein Pferd, genauer ein Schimmel, und ein gummibereiften Anhänger lange zu Lehmanns Fahrzeugpark. Ein Problem war nämlich die Hauptanbindung des Lokals über den Scharreler Weg, der früher nur wenig befestigt war. Lange musste hier Kies oder Mineralgemisch als Tragschicht reichen, die aber immer wieder aufriss. Otto hat sich oft und lange um eine durchgehende Asphaltierung des Scharreler Weges bis zur Resser Straße bemüht, die Realisierung aber leider nicht mehr erlebt. Bei ungünstiger Witterung war der Weg früher insbesondere im Winter oft so verschlammt, dass er nicht befahrbar war. Wenn Lehmann geschäftlich in Hannover zu tun

Ein Krückstock war Ottos ständiger Begleiter – hier als 80jähriger (Foto Jürgen Rehmer, Hannover)

hatte, stellte er seinen PKW über Nacht bei Wöhlers in Ohlenbostel oder bei Otto Grese in Negenborn ab. Von dort holten seine Kinder ihn mit Pferd und Wagen ab. Am drauffolgenden Morgen brachten sie ihn mit dem Pferdegespann wieder zum Auto und fuhren von dort weiter nach Brelingen zur Schule. Gelegentlich ritten die Kinder mit dem Pferd auch zur Schule.

Den jüngeren Gästen diente das Pferd auch zum Reiten und zum Streicheln auf der dem Lokal benachbarten Wiese. Manchmal lieh Lehmann es auch seinen Gästen aus, wenn die zu viel Alkohol genossen hatten und kein Auto mehr fahren durften bzw. konnten, damit sie nach Hause reiten konnten. Das Pferd haben die Gäste am nächsten Tag zurückgebracht, wenn sie ihr Auto abholten. Es gab auch den einen und anderen Gast, der das Pferd mitbedacht hat, wenn er eine Runde Bier oder Korn ausgab. Dann bekam auch das Pferd davon ein Glas voll ab. Als es in betagtem Alter an Koliken litt, kurierte Lehmann die mit einer Portion Altem Brelinger Korn. Im Wechsel bekam das Pferd einen eingeschenkt, dann Otto einen und den nächsten wieder das Pferd – bis Otto neben dem Pferd einschlief. Als er am nächsten Morgen vom Pferd durch Anstupsen geweckt wurde, war für beide die Welt wieder in Ordnung.

Immer wenn Otto etwas zu schweißen oder zu löten hatte, fuhr er mit seinem Trecker – der erste war ein Lanz-Bulldog – zur Schmiede von Ferdinand Alms in Negenborn oder zur Schmiede von Heinrich Platte in Brelingen. Deshalb brauchte er jeweils zwei einsatzfähige Trecker, und zwar einen zur Stromgewinnung und den anderen für tägliche Einsätze. Weil sie immer schon recht betagt waren, wenn Lehmann sie übernahm, war ihre Einsatzdauer bei ihm begrenzt. So kamen im Laufe der Zeit immer welche dazu, für die die Bauern keine Verwendung mehr hatten. Es begann mit dem bereits erwähnten Lanz-Bulldog und es folgten Güldner, Kramer-Dreirad, Porsche, Fendt Dieselross, Deutz, mehrere Hanomags, John Deere, Eicher-Geräteträger und weitere. Weil Lehmann sich auch von kaputten Treckern nur selten trennen konnte, stieg ihre Anzahl auf dem Gelände immer weiter an. Auch wenn sie alle unter freiem Himmel standen, konnten sie immer noch als Ersatzteillager dienen. Er gehörte zu der Generation, die nichts wegwerfen konnte.

Den Motor des Lanz-Bulldog hat Lehmann später zusammen mit Heinrich Platte in einen Opel P4 eingebaut, der mit Motorschaden ausgefallen war. Mit dem gewaltigen für einen Bulldog typischen vorn aus der Motorhaube herausragenden Auspuff war das Gefährt für einen PKW nicht nur von einzigartigem Klang, sondern auch optisch eine abenteuerliche Konstruktion,

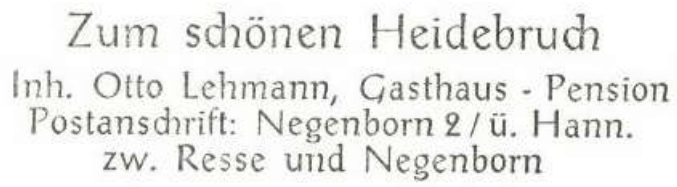
Opel P4 mit charakteristischem Auspuff (Fotomontage Verfasser)

Die aber funktionierte. Immer wenn Otto Lehmann sich mit seinem schon von weitem zu hörenden und wegen seiner Rauchwolke auch nicht zu übersehenden Bulldog-PKW dem Polizisten näherte, der auf dem Engelbostler Damm/Ecke Sandstraße (heute Kopernikusstraße) den Verkehr regelte, sorgte der dafür, dass Lehmann auf dem Weg zu seinen Verkaufsständen stets ohne anzuhalten durchfahren konnte. Wenn er diese Geschichte später erzählte, betonte Otto stets, dass die bevorzugte Behandlung seines Gefährts in Hannover das Vorbild für die Einführung einer Grünen Welle gewesen sei, mit der der Verkehrsfluss ab den 1970er Jahren optimiert wurde. Als das Auto irgendwann streikte, war der Schaden schließlich so hoch, dass eine Reparatur nicht mehr lohnte. Der Lanz-Motor lief aber noch. Lehmann baute ihn aus und verkaufte ihn an jemanden, der damit noch viele Jahre eine stationäre Holzsäge antrieb.

Im Lokal herrschte eine urige Atmosphäre

Das Lokal war aus allen Himmelsrichtungen zu erreichen. Die offizielle Zuwegung war vom Scharreler Weg her, der Brelingen mit der Resser Straße beim Waldeseck verbindet. Die Zuwegung verlief mehrere hundert Meter über die Grundstücke benachbarter Grundeigentümer, weshalb Otto Lehmann sich in den 1950er Jahren entsprechende Überfahrtsrechte gesichert hat. Daneben gab es noch zwei Verbindungen über Realverbandswege. Der eine bog von der Negenborner Siedlung Hühnerberg kommend vor der Brelinger Heidelbeerplantage ein und erreichte die Gaststätte nach wenigen hundert Metern. Der zweite bog von der Resser Straße gegenüber vom ehemaligen R.A.D.-Lager An der Düpe ab und traf nach einer Biegung auf das Lehmann´sche Anwesen. Diese Verbindung wurde insbesondere genutzt, als Mitte der 1960er Jahre die überregionale Gasleitung unter dem Scharreler Weg eingerichtet worden ist und der Weg nicht befahrbar war. Später nahm das Interesse an der Verbindung von der Düpe her wieder ab. Sie wurde nicht mehr ausgebessert und in den 1970er Jahren schließlich aufgegeben.

Gemäß Stempel lautete die offizielle Postadresse um 1960:



Stempelaufdruck auf der Rückseite der Ansichtskarte
(Sammlung Peter Schulze, Bissendorf)

Otto Lehmanns Anwesen lag in der Brelinger Gemarkung direkt an der Grenze zur Negenborner. Wie es der Firmenstempel verrät, erfolgte die postalische Versorgung von der Poststelle Negenborn her. Bei der amtlichen Bezeichnung als „Negenborn 2“ handelte es sich um die an der Landstraße zwischen Negenborn und Resse im Wald gelegenen Häuser.

Viele Jahre holte Lehmann seine Gäste sogar aus Hannover ab und brachte sie abends wieder zurück. Dafür hatte er sich günstig einen ausgedienten alten Reisebus gekauft. Als er ihn später ausgemustert hat, stellte er ihn am Rand seines Geländes ab, baute die Sitze aus und funktionierte ihn kurzerhand zum Hühnerstall um. Einen Teil der Sitzbänke schraubte er auf

dem Fußboden des Gastraumes fest, wo sie seinen Gästen noch viele Jahre als Sitzgelegenheiten dienten.

Und es gab viele weitere Kuriositäten in dem originell eingerichteten Gastraum. Eindrucksvoll war in späteren Jahren der über dem Klavier aufgehängte präparierte hellgraue Kopf des Schimmels, der oben mehrfach anklang und der in seinem Leben viel erlebt hatte. Das Pferd wurde 32 Jahre alt. Neben dem Pferdekopf, dessen Farbe im Laufe der Jahre immer mehr zu einem durch Zigarettenrauch bzw. Nikotin vergilbten Ton wechselte, hing ein eingerahmter Zeitungsartikel, der zum Ausdruck brachte, dass es sich eigentlich um ein Ponny handelte und zwar das damals älteste in Deutschland. Gut möglich, dass die Realität etwas gedehnt wurde, aber Keilriemen-Otto hatte es mal wieder geschafft, in die Zeitung zu kommen, was zumindest kostenlose Werbung für ihn war.

An der Wand schräg gegenüber hing ein Zepter, also ein Herrschaftsstab, der angab, wer hier das Sagen hatte. Bei Ottos Zepter handelte es sich allerdings nicht um einen prachtvollen blank geputzten Stab aus mit Edelsteinen verziertem wertvollem Metall, wie es von Herrschern bekannt ist, sondern um ein altes ausgedientes leicht angerostetes Küchenmesser mit breiter Klinge und angetrockneter lehmiger Erde drauf, welches von einer ziemlich kaputten oben offenen Holzschublade mit Blechboden umrahmt war. Unter die Klinge ist ein Foto von zwei Fahrzeugen geklemmt, die draußen auf dem Hof standen – ein deutlicher Hinweis auf sein Reich: Ein alter Trecker und ein in die Jahre gekommener durchgerosteter orangefarbener VW K70 neben einem teilweise umgefallenen Zaun. Auch dieses Zepter war typisch für Keilriemen-Otto, der es verstand, etwas mit geringstem Aufwand in Szene zu setzen. Für alle, die mit dem rostigen Messer in dem alten Holzkasten an der Wand nichts anfangen konnten, war es unten auf dem Brett auf einer weißen Farbmarkierung notiert: Zepter. Jürgen Rehmer aus der hannoverschen Nordstadt, einer von Ottos Technikberatern in den 1980/90er Jahren, hat das Teil bei der Auflösung des Anwesens nach Ottos Tod gesichert und verwahrt es seitdem.

Ottos Zepter
(Sammlung Jürgen Rehmer, Hannover)

Oben in einer Ecke des Gastraumes befand sich ein Drahtverschlag für dort nistende Schwalben. die im Sommerhalbjahr durch eine Maueröffnung ständig ein- und ausflogen, so dass die Gäste auch drinnen immer etwas zu bestaunen hatten. Bevor das Gesundheitsamt den Verschlag mit Brettern als festen Boden zum Schutz der Gäste anordnete, flogen die Schwalben im Lokal frei herum. In der Gaststube war es insbesondere im Winter, wenn es draußen ungemütlich und kalt war, ein typischer Anblick, wenn Otto einen Tisch in einer Ecke reserviert hatte, um dort den Motor eines seiner Fahrzeuge zu zerlegen und zu reinigen.

Auch draußen gab es viel anzusehen

Zum Pinkeln mussten die Männer lange nach draußen gehen zu einer an einer Bretterwand angebrachten Rinne – eine mit leichtem Gefälle geneigte alte Dachrinne, die hinter der Wand irgendwo im Nichts endete. Auf dem Hof liefen neben einem Hund und einer Katze auch Hühner und Gänse herum. Sogar zwei Pfauen hatte sich Otto zugelegt; die sollten Ratten vertreiben. Draußen neben dem Eingang zum Kaffeegarten hin waren in einer Art Wintergarten mehrere Papageien untergebracht. Das Domizil hatte sich Lehmann aus alten Fenstern selbst gebaut, die er von einem Tischler bekommen hatte, der sich in den 1970er Jahren darauf spezialisiert hatte, in älteren Häusern in die Jahre gekommene Holzfenster gegen neue Kunststofffenster auszuwechseln. Auch der Esel, der oben bereits anklang, gehörte lange zu den Attraktionen. Sein Name war Josef. Auch er wurde über 30 Jahre alt. In dieser Zeit wurde er von Gästen öfter benutzt, um im beduseltem Zustand nach Hause zu reiten. Weil Esel recht störrisch sein können und den Worten ihres Reiters nicht immer gehorchen, blieb auch Lehmanns Esel hin und wieder irgendwo auf einem Nachhauseweg stehen. Wenn der fröhliche Zecher seinen Weg dann allein zu Fuß fortsetzte, hieß es am nächsten Tag, der Esel sei entführt worden. Anschließend wurden die Kinder losgeschickt, ihn zu suchen.

Hasen mit Hörnern, von denen Lehmann gelegentlich erzählte, die nachtaktiv seien und die es nur dort in der näheren Umgebung geben würde, hat jedoch nie ein Gast zu Gesicht bekommen. Aber für die urige Atmosphäre, die reichliche Abwechslung und für seine kreativ ausgestalteten Erzählungen liebten seine Gäste Keilriemen-Otto. Beim Erfinden von Geschichten hatte der moderne Münchhausen immer eine blühende Fantasie. So manchen seiner Gäste, gern auch kleinen Kindern, band er mit dem ihm eigenen Lächeln auf den Lippen einen Bären auf und sie genossen das. Er ließ sich von dem Spruch leiten, eine starke Behauptung ist besser, als ein schwacher Beweis. So kam es auch zu der Aussage, er würde seinen Strom über Satellit bekommen. Damit bei deren Umlaufbahn um die Erde keine Unwucht entsteht, würde er einmal im Jahr zum Nordpol fahren, um die Erdachse zu schmieren.

Klein trifft Groß – die alten Trecker übten auf kleine Kinder einen besonderen Reiz aus (Foto Jürgen Rehmer, Hannover)

Wegen der Vielfalt der Tiere und der überall auf dem Gelände herumstehenden alten Technik war das Lokal insbesondere auch bei jungen Familien mit Kindern beliebt. Hier wurde es nie langweilig. Es gab immer etwas anzuschauen und auch viele Gegenstände, auf denen die Kinder mit Spielkameraden herumturnen durften, während die Eltern im Kaffeegarten oder der Gaststube in Ruhe Kaffee und Kuchen oder ein kühles Helles genießen konnten. Und die Kinder, die in den 1950er Jahren mit ihren Eltern hier gewesen sind, kamen eine Generation später in den 1970er Jahren mit ihren Kindern wieder hierher. Das Lokal und sein Wirt waren schließlich zeitlos.

Die Küche war Waltrauds Reich

Waltraud Lehmann
mit Otto 40 Jahre verheiratet
(Foto Friedel Bernstorf, Brelingen)

Bekannt war das Lokal am Schönen Heidebruch nicht zuletzt auch wegen der üppigen selbstgebackenen Torten und dick belegten Wurstbrote, die es dort gab. Die Küche fiel in Waltrauds Zuständigkeitsbereich. Sie hielt Otto den Rücken frei und war eher der ruhende Pol. Sie kredenzte Kaffee, Tee, Brote und Kuchen bzw. Torten. Besonders begehrt waren ihre Schinkenbrote, die mit einem ausgesprochen milden Schinken großzügig belegt waren. Was das Tortenbacken anbetraf, war Waltraud ein wahrer Meister und die Gäste schwärmen bis heute davon. Unschlagbar waren insbesondere ihre Käse- und Obsttorten, die sie saisonabhängig gebacken hat. Wenn es spontan sein musste, war Apfelkuchen am ehesten zuzubereiten, denn Äpfel sind lange lagerfähig. Begehrt war aber auch ihre Erdbeertorte. Die Erdbeeren kamen, wie auch anderes Obst und frisches Gemüse, aus dem hauseigenen Garten, dessen Pflege Otto unterstand. Seine Ausbildung zum Gärtner sollte nicht umsonst gewesen sein. Hinsichtlich der Käsetorten gibt es *war* Familien in der Wedemark, die Waltrauds Rezept noch heute nachbacken. Im Alter ließen ihre Backkünste allerdings gelegentlich etwas nach. Schließlich war sie nicht nur wie auch Otto sturmfest, sondern auch trinkfest. Da kam es schon mal vor, dass Gäste ihre Tortenstücke danach bestellten, wie Waltrauts Perücke saß, die sie im Alter aufsetzte. War sie verrutscht, sprach das dafür, dass sie zuvor etwas zu tief ins Glas geschaut hatte mit dem Ergebnis, dass die Torten dann doch nicht ganz so gerieten, wie man es sonst gewohnt war.

Ab den 1970er Jahren ließen die Kräfte nach

Es war nicht zu übersehen, dass der Wander- und Ausflugsverkehr bei Keilriemen-Otto ab den 1970er Jahren immer rückläufiger wurde. An manchen Tagen in den 1980er Jahren kam nur die Polizei vorbei – ein Duo, welches das Lokal auf seiner Routinefahrt durch die Wedemark mit schöner Regelmäßigkeit nachmittags unauffällig über den Negenborner Hühnerberg von hinten ansteuerte. Nach gut einer Stunde fuhren die Beamten wieder zurück. Ansonsten fanden immer weniger Gäste das versteckt liegende Lokal, was letztlich auch an dem gebrochenen und zunehmend gebrechlichen Otto lag, bei dem mit seiner Schwerbeschädigung von zuletzt 80% auch die für einen Gastwirt erforderliche Dynamik nachließ.

Irgendwann wurde das Musikangebot um einen Kassettenrekorder und ein Sammelsurium an Kassetten erweitert. Zum Repertoire gehörten auch Gunter Gabriel mit seinen Fernfahrer-Song vom 30-Tonner Diesel, die Band Kraftwerk mit ihrem Song „Autobahn“ und später die Hamburger Country-Band Truckstop mit dem Titel „Der wilde, wilde Westen – fängt gleich hinter Hamburg an – in einem Studio in Maschen – gleich bei der Autobahn …“. Das war Ottos Welt. Es erinnerte ihn an alte Zeiten, als noch geplant war, die Autobahn an seiner Raststätte vorbeizuführen.

Weil sich die Vorlieben der Gesellschaft im Laufe der Jahrzehnte änderten, fanden immer weniger Gäste den Schönen Heidebruch. Wie Keilriemen-Otto 1940 mit der Idee, hier eine Autobahnraststätte zu errichten, der Zeit voraus war, so hatte sie ihn mittlerweile überholt. Und seine Kinder gingen ihre eigenen Wege. Sie hatten kein Interesse, hier weiterzumachen oder hier zu wohnen, denn inzwischen hatten alle drei lukrative und sichere Arbeitsplätze im VW-Werk in Hannover/Stöcken. So plätscherten die Jahre dahin.

Sowohl Waltraud wie auch Otto pflegten immer gute Kontakte zu Waltrauds Geschwistern, die nach Amerika ausgewandert waren. Und um selbst noch ein Stück weit am amerikanischen Lebensstil teilzuhaben, schwebte Otto der Kauf eines amerikanischen Straßenkreuzers vor – nicht zu groß und wegen seiner Beinbeschwerden mit Automatik. Anfang der 1980er Jahre setzten die beiden den Traum um und flogen nach Amerika. Nach dem Besuch von Waltrauds Geschwistern ging es nach Detroit zum Ford-Werk, wo sich Otto einen roten Ford Fairmont zulegte. Bevor sie das Auto im Werk in Empfang nahmen, gönnten sie sich noch eine Ausflugsfahrt auf dem nahegelegenen Eriesee, wo Otto bei einer Havarie fast über Bord gegangen wäre, zum Glück in letzter Sekunde aber davor bewahrt wurde – so zumindest seine späteren Ausführungen dazu. Seine Zuhörer mussten für sich entscheiden, was Wahrheit und was Dichtung war. Das galt auch für die Erzählung, er hätte das Auto auf dem Landweg über die Beringstraße selbst nach Europa gefahren. Nun denn. Die Leuchten und Blinker des Autos hat Otto zu Hause mit allerlei Improvisationstalent und Teilen alter ausgedienter auf seinem Anwesen herumstehenden Autos so umgestaltet, dass sie den Anforderungen des deutschen TÜV entsprachen.

Der umherstehende Schrott wurde entsorgt

Kurz nachdem 1989 die innerdeutsche Grenze geöffnet wurde, initiierte Otto Anfang der 1990er Jahre die Spurensuche nach der früheren im Familienbesitz befindlichen Brauerei in Schleife/Oberlausitz, aus der sein Vater stammte. Wegen seiner Beinbeschwerden war Otto selbst allerdings nicht dort. Es hätte auch wenig gebracht, denn die Lehmann´sche Brauerei war schon lange vorher dem Erdboden gleich gemacht.

Wie Otto seinen Ami-Schlitten liebte, schwor Waltraud auf ihren Chinesen – einen gelben Opel Ascona, mit dem die beiden 1995 anlässlich ihres 35. Hochzeitstages für einige Tage verreisten. Als sie zurückkamen, begann bald darauf das Unheil. Der Landkreis Hannover, genauer das Amt für Abfall, schickte Post, denn mittlerweile wurde das Thema Umweltschutz in der Bevölkerung immer höher angesiedelt und machte auch vor Keilriemen-Otto nicht halt. Die relative Unordnung auf dem Gelände gefiel nicht jedem. Möglicherweise hatte ihn auch jemand beim Landkreis angeschwärzt – jedenfalls sollte der umtriebige Bastler, der für alles noch irgendwie eine Verwendung sah, seinen verstreut auf dem Gelände abgestellten Schrott entsorgen.

Insbesondere ging es um diverse alte Autowracks – mehrere VW Käfer, zwei VW K 70, ein Mercedes und weitere. Dazu kamen Getriebe, Achsen, Motoren, Zapfwellen, ein LKW, der Fuchs-Bagger, ein zweiter Bagger, mehrere Trecker und diverses Kleinmaterial, wie Kotflügel, Türen und Hauben von Autos, aber auch das in die Jahre gekommene Windrad, welches mitsamt Gittermast bei einem heftigen Sturm umgefallen war. Es erübrigt sich, zu erwähnen, dass alles starken Rost angesetzt hatte. Doch der war nicht der eigentliche Stein des Anstoßes, sondern die Angst vor auslaufendem Motoren- und Getriebeöl.

Lehmann wurde aufgetragen, die Gegenstände innerhalb einer festgesetzten Frist zu entsorgen. Ansonsten wurde ihm eine Strafe angedroht, wobei der Streitwert recht hoch angesetzt war. Ob es tatsächlich die 77.000,- DM gewesen sind, die Lehmann einem hannoverschen Lokalreporter nannte, der es so abdruckte, ist nicht gesichert. Bei einer monatlichen Rente von etwas über 1.000,- DM und immer weniger zahlenden Gästen wäre für ihn aber auch eine deutlich geringere Summe nicht zu stemmen gewesen. In dem hannoverschen Blättchen stand die Überschrift: „Landkreis will Keilriemen-Otto den Strom abdrehen.“ Wer Keilriemen-Otto war, wussten die meisten Leser des Blättchens damals noch. Im Artikel wurde beschrieben, dass es eine Zumutung für den alten Mann wäre, alles das zu entsorgen, was seiner Stromversorgung diente. Weil die Angaben in dem Artikel den Bogen damals ziemlich überspannten, zeigte der Landkreis kein Erbarmen und forderte eine Gegendarstellung, die einige Tage später abgedruckt wurde.

Schweren Herzens knickte Keilriemen-Otto schließlich ein. Das hätte er wohl nicht getan, wenn er noch jünger gewesen wäre. Da wäre ihm bestimmt noch einiges eingefallen, aber im Alter ließ sein Elan nach. Schon bald waren elf alte Trecker, zwei VW-Busse, der alte Reisebus, der als Hühnerstall diente und diverse PKWs von örtlichen Altmetallhändlern abtransportiert. Die ganzen Umstände und der Verlust der ihm ans Herz gewachsenen Gegenstände, die andere als Schrott bezeichneten und deren Sammlung ein gewisses Messi-Syndrom zugrunde gelegen haben mag, die für ihn aber noch einen Wert hatten, brachen dem alten Mann das Herz. Der hannoversche Radiosender FFN griff das Thema damals auf und sprach im Studio mit Keilriemen-Otto und von ihm als Wedemarks erstem Aussteiger. Dabei wurde auch bemerkt, dass solch skurille Typen leider aussterben würden.

Jetzt wird aufgeräumt (Foto: Jürgen Rehmer, Honnover)

Den Magirus-Deutz-LKW durfte Otto noch behalten. Mit ihm hatte er über Jahrzehnte Kies in die immer wieder aufreißenden Löcher in seiner Zufahrt und auch auf dem Scharreler Weg gefahren, damit seine Gäste ihn bzw. sein Lokal erreichen konnten. Zum Einebnen der Fahrbahn hatte er einen Eisenträger mit Ketten an den LKW gehängt. Bei der Argumentation, den LKW behalten zu dürfen, hat ihm geholfen, dass sich kurz zuvor ein LKW auf seiner Zufahrt festgefahren hatte, der seinen Gastank füllen sollte. Und auch einen Bagger durfte er noch behalten und zwar den, der seinerzeit zum Antrieb des Stromgenerators diente. Eine nach der Aufräumaktion amtlicherseits durchgeführte Grundstücksbegehung erbrachte, dass nirgends auf dem Gelände eine Verschmutzung durch Ölreste festgestellt wurde. War alles nur Schikane? Egal. Keilriemen-Otto war jedenfalls anschließend nicht mehr der Alte.

Mit Ottos Tod war endgültig Schluss

Mit Ottos Tod im Alter von 86 Jahren lief das Lokal Zum Schönen Heidebruch im Oktober 2000 schließlich aus. Fast sechs Jahrzehnte hatte er hier gewirkt. Weil sich Keilriemen-Otto eine anonyme Urnenbestattung auf dem Brelinger Friedhof gewünscht hatte, gibt es kein Grab, welches noch an ihn erinnern würde. Als bald nach seinem Tod auch seine Frau Waltraud starb bzw. sich das Leben nahm, weil sie ohne Otto nicht weiterleben wollte, haben Ottos Kinder das Areal mit dem einst als Autobahnraststätte geplanten Ausflugslokal verkauft. Um das Objekt für den Verkauf herzurichten, wurden Grundstück und Gebäude konsequent entrümpelt. Der präparierte Pferdekopf, das Klavier, das Zepter und alles andere kam weg.

Damit gibt es dort nichts mehr, was dazu anregen könnte, dem Grundstück aufgrund alter Erinnerungen heute noch einen Besuch abzustatten. Das Anwesen dient seit seinem Verkauf privaten Wohnzwecken, was es zu respektieren gilt. Die heutigen Besitzer erwarten verständlicherweise nur Besuch, den sie kennen und den sie selbst eingeladen haben.

Einen Stromanschluss hat das Grundstück bis heute nicht. Der war früher exorbitant teuer und ist es heute immer noch. Bei einer Entfernung zum nächsten Verteilerkasten am Scharreler Weg von über 1.000 m kommen schnell mehrere zigtausend Euro Anschlusskosten zusammen, womit dieses Unterfangen unrentabel ist. Deshalb erfolgt die Stromversorgung dort nach wie vor mit einem Notstromaggregat. Die Käufer haben das Anwesen nach ihren Vorstellungen und Bedürfnissen umgestaltet. Sie waren dabei auch auf einiges gefasst. Dass sie allerdings bei der Erneuerung der Kleinkläranlage auf dem Grundstück auf den hier früher einmal um 2 m tiefergelegten VW-Käfer stießen, hat sie dann aber doch überrascht.

Ohne den legendären Keilriemen-Otto und seinen Schönen Heidebruch wäre das Leben in der Wedemark damals langweiliger gewesen, doch alles hat seine Zeit. Zur Abrundung und zum Schluss möchte ich mich bei all denen bedanken, insbesondere bei Dieter Lehmann und Jürgen Rehmer, die mich mit Informationen oder Fotos über Keilriemen-Otto versorgt haben, die ich vorher noch nicht kannte. Ich hoffe, dass ich alles richtig eingeordnet habe.

Mir ist bewusst, dass diese Abhandlung wissenschaftlichen Ansprüchen nur eingeschränkt entspricht. Einige Situationen habe ich damals selbst erlebt. Die weit meisten Informationen aber habe ich aus persönlichen Gesprächen mit Zeitzeugen erhalten, die bereits verstorben sind oder auch noch leben, die aber großen Wert darauf legen, dass sie nicht mit Namen genannt werden, um nicht in Verdacht zu geraten, als hätten sie ihre Freizeit überwiegend mit Zechgelagen in der Keipe von Keilriemen-Otto verbracht.

Eckhard Martens, Negenborn im November 2020