2/2024

ROSCHT POSCHT

OBERLÄNDER AUTO-FREUNDE

Inhaltsverzeichnis:

Allgemeines	4
Vorstand	6
Vorwort des Präsidenten	8
Ausfahrt 15. Juni	10
Blackbox	13
Marktplatz	16
Trabi 601	19
Höck bei Biglers	22
Tätigkeitsprogramm	24
Clubfahrzeug	26
Abdankung	35
Schlusswort	36

Clubpost der Oberländer Auto-Freunde

Erscheint 3 mal jährlich: ca. Februar, Juli, November

Clubadresse: Oberländer Autofreunde
Bachgasse 6
3632 Oberstocken
E-Mail: Club@oaf-beo.ch

Redaktionsadresse: redaktion@oaf-beo.ch

OAF-Höck: Jeweils am 1. Montag im Monat,
von Mai bis Oktober, gemäss Jahresprogramm
und Homepage

Jahresbeitrag: Fr. 50.- für Einzelmitglied
Fr. 80.- für Ehe-/Paare,
Jeweils inkl. Clubpost

Bankkonto: Berner Kantonalbank, Thun
IBAN: CH95 0079 0042 3815 3583 4
Lautend auf: Oberländer Autofreunde OAF
3800 Interlaken

Druck: REGIOPRINT, 3612 Steffisburg

Auflage: 105 Exemplare

Redaktionsschluss: Für November-Ausgabe: **12. Oktober 2024**

bekb.ch

BEKB | BCBE

Vorstand

Präsident:	Ingo Bernstein Bachgasse 6 3632 Oberstocken	P: 033 553 41 78
Sekretär:	Beat Sutter Schwandenbadstr. 12c 3612 Steffisburg	P: 033 437 08 34
Kassier:	Heinz Burn Erlenweg 4 3715 Adelboden	P: 033 673 49 64
Obmann Veranstaltungen:	Hans Burn Alte Gasse 3 3704 Krattigen	Mob: 079 279 06 60
Technischer Obmann:	Josef Eichholzer Rothornweg 2 3612 Steffisburg	P: 033 437 03 06
Verantwortlicher Website:	Beat Flück Fasanenweg 11 3613 Steffisburg	Mob: 079 417 83 67
Beisitzer:	Bruno Hügli Bäumbergweg 40 3627 Heimberg	Mob: 079 437 43 70
Redakteur:	Marc Beer Speckhubel 2 3631 Höfen b. Thun	Mob: 079 906 67 81

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Marc Beer, Beat Sutter, Ingo Bernstein, Beat Flück, Hans Burn

GARAGE

RENÉ STRAUBHAAR

079 656 56 60

ZELGSTRASSE 89
3661 UETENDORF

PNEULI.CH

Autoservice
BERNSTEIN
IHR PARTNER RUND UMS AUTO

- Service und Reparaturen an Fahrzeugen markenunabhängig
- Oldtimerservice und Reparaturen
- Restauration und Revision von Bauteilen
- MFK Vorbereitung
- Fahrzeugkonservierung
- Fahrzeugreinigung und Pflege
- Sandstrahlarbeiten

Hofallmendweg 3, 3631 Höfen b. Thun – 033 553 41 78
www.autoservice-bernstein.ch

Vorwort des Präsidenten

Liebe Autofreunde,

liebe Mitglieder

Die Schweiz ist Oldtimer-Land! Nirgends sonst ist die Dichte an Veteranen Fahrzeugen derart hoch. Und dieser Bestand wächst stetig, was wir glücklicherweise in unserem Verein an Neumitgliedern mit Ihren klassischen Fahrzeugen positiv feststellen dürfen. Und diese «Herzlich Willkomme» heissen! Old- und Youngtimer beschäftigen auch mich in meinem Garagenbetrieb wöchentlich immer mehr. Darauf darf ich und bin ich sehr stolz!

Als Jahresauftakt stand die Hauptversammlung auf dem Programm. Nervös wie ich schon immer bin und auch an dieser Versammlung war, habe ich diese mit meinen starken Vorstandsmitgliedern gemeistert! Danke an dieser Stelle an den gesamten Vorstand und eure Arbeit sowie deren Unterstützung! Merci vielmal, bin stolz auf euch!

Wir als gesamter Verein dürfen stolz sein, was wir in den letzten 2 Jahren erreicht haben, dass es den Verein noch so gibt, wie er jetzt aufgestellt ist. Ich darf mich jedoch als stolzer Präsident bezeichnen, weil was meine Vorgänger aufgebaut haben, war schon grandios! Nur aus diesem Grund gibt es uns noch und wir können weiterhin was bewegen!

Ich bedanke mich an dieser Stelle an den gesamten Vorstand für die Arbeit (vergesst bitte nicht, wir machen dies alles freiwillig und gratis! Zudem in unserer Freizeit!). Ausserdem bedanke ich mich bei den «aktiven» Mitgliedern, die immer wieder an den Anlässen teilnehmen!

Geniesst den Sommer und die grossen Fahrten in euren Schätzchen!

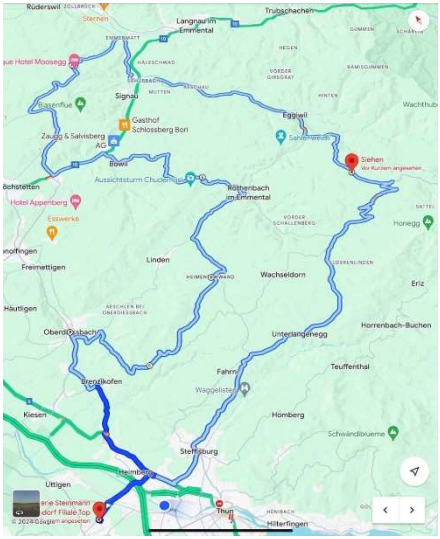
In diesem Sinne,

Euer Präsi Ingo

(Ein kleiner Input von meiner Seite: Wenn Ihr mit irgendwelchen Sachen, mit dem Restaurant, mit uns persönlich etc.. unzufrieden seid, dann bitten wir euch dies vor Versammlungen, Treffen, Ausfahrten uns direkt zu melden! Bzw. einen Antrag zu stellen. Diskussionen wie an einer HV, macht niemanden Spass!)

Runde durch das Emmental

Bei wolkenverhangenem Himmel und unsicherer Wetterprognose versammelten sich immerhin sechs Fahrzeuge auf dem Parkplatz der Confiserie Steinmann. Nach kurzer Routenerklärung durch den Organisator Beat Flück ging es los via Oberdiessbach über die Panoramastrasse mit theoretisch bester Bergsicht (wenn es keine Wolken gehabt hätte) nach Bleiken und weiter zum ersten Foto-Stopp zum Chuderhüsi.



Weiter ging's auf die Moosegg, wo wir nochmals alle Fahrzeuge zum Foto-Shooting aufstellten. Bereits kamen erste Gelüste nach einem Zvieri auf, so dass wir zügig via Eggiwil zum Zvieri-Stopp im Restaurant Siehen mit seinen ausserordentlich feinen und grossen Meringuen aufbrachen.

Le Mans Start

Zur Feier des Tages bzw. des gleichzeitig stattfindenden 24-Stunden-Rennens von Le Mans übten wir noch ein paar mal den legendären Le-Mans-Start, bevor wir individuell nach Hause fuhren - n.B. ohne einen Tropf Regen erwischt zu haben.

PANORAMA
GARAGE UNTERSEEN

Marken-unabhängig!
Ihr Fachmann auch für Veteranen- und Oldtimer-Fahrzeuge

Panorama-Garage
Seestrasse 67
CH-3800 Unterseen

Telefon +41 (0)33 821 17 17
Telefax +41 (0)33 821 00 96
panorama-garage@bluewin.ch

CARROSSERIE
BOLOGNESI 25 JAHRE

AEBNIT 83C 3614 UNTERLANGENEGG TEL. 033 453 27 70
bolognesi.ch

ECHTES LEDER

Jürg Zeller
Gerberei – Fellhandel
Zelgstrasse 21, 3612 Steffisburg
Tel. 033 437 21 45

Wir verarbeiten und verkaufen sämtliche Leder und Felle!

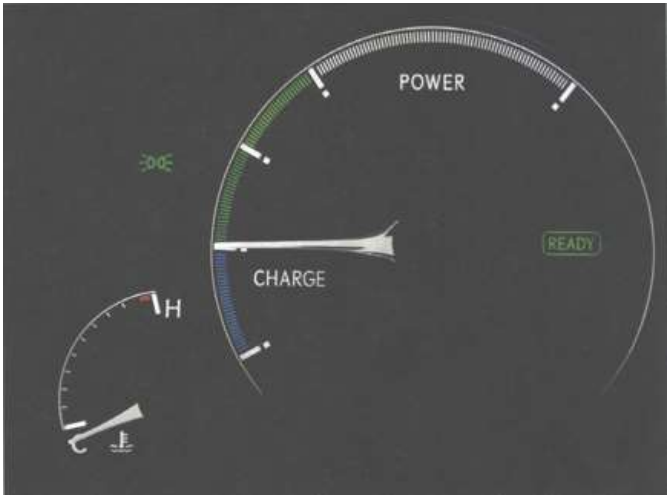
saxer IMMOBILIEN
saxer VERWALTUNGEN
Ihr Familienbetrieb am Thunersee seit 2001

033 227 27 00
saxerimmo.ch
info@saxerimmo.ch

Schluss mit der Blackbox E-Autobatterie

Wer sich ein gebrauchtes Elektroauto anschaffen oder sein eigenes verkaufen möchte, muss wissen, wie gut die Batterie in Schuss ist. Ihre verbleibende Leistung bestimmt - analog zum Alter und zu den gefahrenen Kilometern bei Autos mit Verbrennungsmotor zu einem Grossteil den Wert des Fahrzeugs.

Die Kapazität der Batterie eines Elektroautos nimmt durch den Gebrauch und die Alterung mit der Zeit ab. Gerade das beliebte Schnellladen, aber auch das Aufladen bis zur vollständigen Batteriekapazität beeinflussen den Zustand einer Batterie negativ.

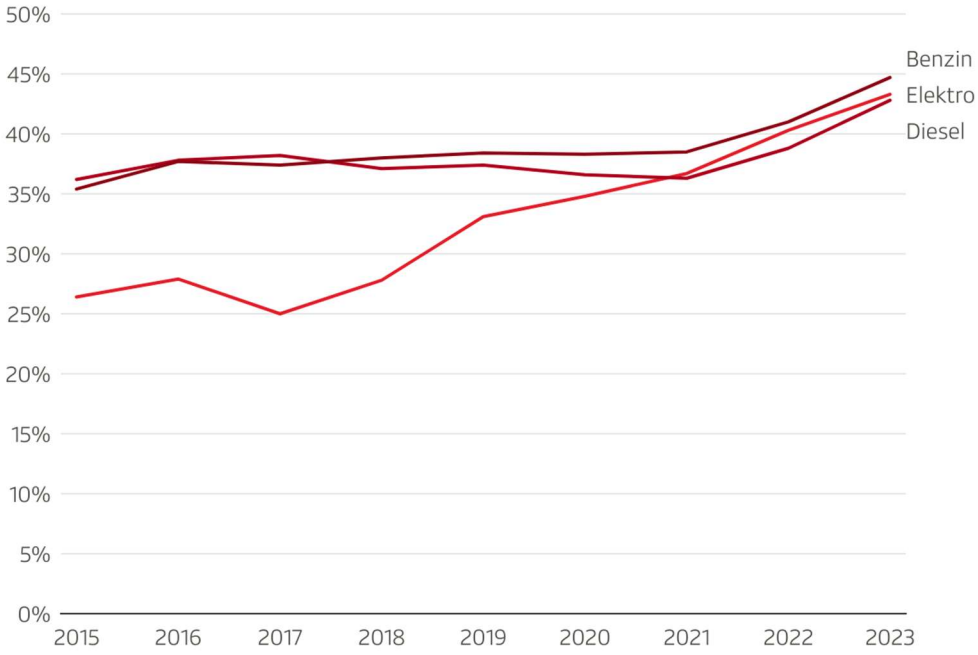


Doch viele Fahrerinnen und Fahrer von Elektroautos wissen nicht, wie es um den Gesundheitszustand ihrer Batterie steht. Um Licht ins Dunkel zu bringen, bietet die AXA ihren Kundinnen und Kunden neu vereinfacht und zu vergünstigten Konditionen Zugang zu einem bewahrten Testverfahren.

Der unabhängige und Herstellerübergreifende Test des Anbieters AVILOO vergleicht die tatsächlich nutzbare Energie mit der Energiemenge, die im Neuzustand vorhanden ist, und bestimmt so den Gesundheitszustand und die verbleibende Reichweite der Batterie. Interessenten von Occasions-Elektro-Autos müssen damit nicht mehr die Katze im Sack kaufen, wodurch sich auch der Verkauf vereinfacht. Klarheit erhalten auch Autohalte- rinnen und -halter. die ihr Fahrzeug aus dem Leasing auskaufen oder ganz generell den Zustand der E-Batterie prüfen möchten: Der Service ist fur alle Kundinnen und Kunden erhältlich. die bei der AXA ein Elektroauto versichert haben.

Der Wert von E-Occasionen ist deutlich gestiegen

Restwertentwicklung für ein 4-jähriges Fahrzeug mit 40'000 Km, in Prozent



Grafik: SRF News • Quelle: Auto-i-Dat

Inspirierende Geschenkideen und Souvenirs mit regionalem Bezug finden Sie in der Thuner Innenstadt
thuncity.ch/spezialitaeten

thuncity.ch/geschenkkarten
Die Karte kann online bestellt oder in diversen Innenstadt-Geschäften gekauft werden

THUNCITY

Lädele u gniesse ir Thuner Innestadt

THUN CITY

Im Herzen der Stadt Thun laden über 300 Geschäfte und Restaurants zu einem attraktiven Shopping- und Genuss-Erlebnis ein!

Liebe Vereinsmitglieder,

Wir freuen uns, euch unseren neuen Marktplatz für Old- und Youngtimerteile sowie Fahrzeuge in unserer RoschtPoscht vorzustellen. Dieses neue Angebot soll euch helfen, die passenden Teile und Fahrzeuge zu finden oder zu verkaufen und den Austausch unter den Mitgliedern zu fördern.

Wie funktioniert es?

1. **Anzeigen erstellen:**

- **Bilder:**
  Präsentiert eure Teile oder Fahrzeuge mit aussagekräftigen Bildern.
- **Titel und Kurzbeschreibung:**
  Gebt eurer Anzeige einen prägnanten Titel und eine kurze, prägnante Beschreibung.
- **Eigenschaften angeben**:
  Listet die wichtigsten Eigenschaften und Details des Artikels auf, wie z.B. Baujahr, Zustand, Marke und Modell.
- **Kontaktinformationen:**
  Gebt eure Telefonnummer und Adresse an, damit Interessenten euch direkt kontaktieren können.

2. **Daten an Marktplatz Mail:**

- Sendet die Daten und Bildersammlung an **Marktplatz@oaf-beo.ch**
- In der folgenden Roschtposcht könnt ihr dann die Inserate des Vereins durchstöbern.

Beispiel Marktplatz:

Fahrzeuge:

Cadillac Fleetwood Eldorado

Jg	:	1969
MfK	:	03.2021 Veteran
Km	:	44’xxxkm
Preis	:	24’500CHF
Motor	:	8 Zyl.-V-motor
Hubraum	:	7728ccm
Leistung	:	209kW/284PS

Verkäufer : Marc Beer, 079 906 67 81, beer-automobile@outlook.com

Jaguar Mk7 M Saloon

Jg	:	1955
MfK	:	05.2024 Veteran
Km	:	120’xxxkm
Preis	:	26’400CHF
Motor	:	6 Zyl.-Reihenmotor
Hubraum	:	3400ccm
Leistung	:	190PS

Verkäufer : Marc Beer, 079 906 67 81, beer-automobile@outlook.com

Auch auf **weite Sicht**
die richtigen Partner

WWW.BURNAG.CH TELEFON 033 673 81 81

holzbau burn ag

burn & künzi ag

burn architektur
ingenieur ag

burn bauinvest ag

bauen mit **BURN**

LEXWORK

Alexander Schlub

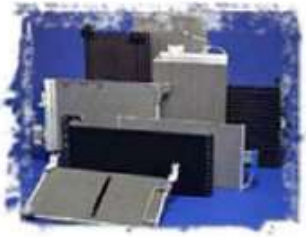
Glütschbachstrasse 43B
3661 Uetendorf
Telefax +41 (0)33 336 77 14
Natel + 41 (0)79 429 46 64
Em@il: schlub@bluewin.ch

Qualitätsarbeit
an Ihrem Fahrzeug

Kühlerspenglerei

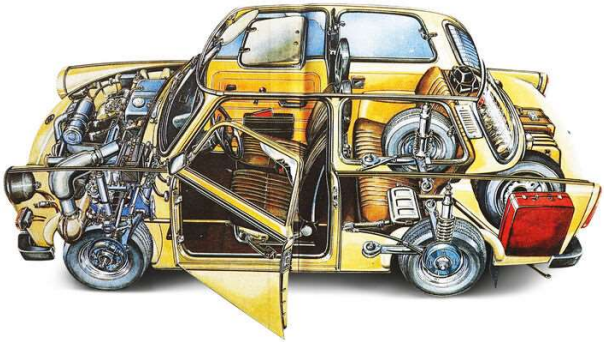
Mechanisches
Motorentuning

Herstellung und Entwicklung
von Einrichtungen
und Apparaten



LEXWORK

Der Trabi wird 60



Sechzig Jahre. Junge, Junge, wir gratulieren Dir, unserem kleinen Freund, dem Trabant 601. Was haben wir mit ihm und er mit uns nicht alles erlebt in den letzten sechzig Jahren.

In den Urlaub hat er uns gefahren, klaglos mit Dachgepäck und Sonnenschirm an die Ostsee und mit Lebensmitteln vollgepackt auch an den Balaton. Poliert und geschmiert, gewaschen und gewartet haben wir ihn, damit er ein langes Leben hat, denn wir wussten: einen neuen gibt es frühestens in zehn Jahren.
Liebespaaren diente er als erste sturmfreie Bude und wenn es neun Monate später ernst wurde, brachte er die werdende Mutter in die Klinik und fuhr die frisch gebackene Familie wieder zurück nach Hause. Baumaterial für die Datsche, kein Problem mit dem HP hinten dran. So glücklich waren sie, die Trabibesitzer, wenn sie denn endlich einen Trabant ihr Eigen nennen durften.
Gebraucht wechselten die Trabanten für mehr als den Neupreis den Besitzer. Hauptsache, man hatte einen. Bis, ja, bis sich 1989 die Grenzen öffneten und die Westautos lockten. Am Straßenrand einsam stehengelassen hat man sie, in Tschechien und Ungarn, für die Flucht in das gelobte Land, wo Milch und Honig fließen sollten. Die, die geblieben sind, rollten nach dem 9. November ’89 das erste Mal mit dem treuen Begleiter in den Westen. Nach Bayern, Hessen und nach Niedersachsen und auch die Reeperbahn in Hamburg lernten seine männlichen Besitzer durch ihn kennen.

Nichts hat er uns krummgenommen, immer blieb er unser treuer Kamerad. Treu geblieben ist er auch sich selber. Außen über fünfundzwanzig Jahre nahezu unverändert, aber in Details weiterentwickelt und ständig verbessert. International war er schon lange nicht mehr konkurrenzfähig, aber in seinem Heimatland gab es stets zu wenige von den kleinen „Plastebombern". Was nicht ganz richtig ist, denn schon Anfang 1990 hätte man ihn ohne Wartezeiten sofort mitnehmen können. „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben", so ähnlich hatte es Michail Gorbatschow bereits ausgedrückt, in anderem Zusammenhang natürlich. Das amerikanische „Time Magazine" wählte den Trabant 1989 zum „Auto des Jahres" und als am 17. Januar 1991 der Film „Go Trabi Go" mit Wolfgang Stumph als Udo Struutz in die Kinos kam, wurde der 601 als Schorsch über Nacht zum Filmstar. Und sorgte dafür, die Klischees über West und Ostdeutsche humorvoll und doch deutlich auf die Leinwand zu bringen. Vom Serienanlauf am 1. Juni 1964 bis zu seinem Ende am 25. Juli 1990 verließen 2.818.547 Trabant 601 die Montagehallen des VEB Sachsenring. „Die Liebe höret nimmer auf", steht im ersten Brief an die Korinther.

1964: Bandmontage der ersten Trabant P 601 im VEB Automobilwerk Zwickau. Im Hintergrund werden parallel noch die Vorgängermodelle P 600 Universal gefertigt. Foto: Archiv Malchow

Für viele menschliche Beziehungen und auch für den Trabi gilt das jedoch nicht. Entsorgt im Container hat man ihn oder für einen Kasten Bier verscherbelt. Doch ein Trabant stirbt nicht so einfach. Denn irgendwann wurde sie doch wiederentdeckt, die Liebe zum kleinen Zweitakter mit anfangs 23 und später 26 PS. Während bis 2014 die Zulassungszahlen in Deutschland jedes Jahr gesunken waren, steigen diese nun seit zehn Jahren Jahr für Jahr. Mittlerweile sind wieder 40.826 Trabant und damit 10.000 mehr als 2014 auf Deutschlands Straßen unterwegs. Und glaubt man den Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes, sind davon runde 28.300 Trabant 601. Die im Ausland eingelösten Trabis noch nicht eingerechnet. Nicht viele vielleicht, aber dieses eine Prozent von allen je gebauten 601ern wird wieder geliebt und gehütet. Und wenn 34 Jahre nach Produktionsende die Zulassungszahlen weiter steigen, kommt das nicht einem Wunder gleich? Vielleicht ist ja doch was dran. «die Liebe höret nimmer auf». (Quelle Supertrabi)

Einladung zum Fliesau Höck bei Biglers

Liebe Vereinsmitglieder,

es ist wieder soweit! Der Fliesau Höck bei Biglers steht vor der Tür und wir freuen uns, euch herzlich dazu einzuladen.

Datum: 2. August 2024

Nach einer längeren Pause findet der Fliesau Höck nun wieder wie früher statt – ein Anlass, der vielen von uns in bester Erinnerung geblieben ist. Um die Tradition fortzuführen, wird der Höck auch dieses Mal ohne Catering organisiert. Das bedeutet, dass jeder Teilnehmer selbst für seine Verpflegung sorgen sollte. Bringt also eure Lieblingssnacks und Getränke mit, um den Abend in geselliger Runde zu genießen.

Um sicherzustellen, dass alles gut organisiert ist, bitten wir euch, euch bis spätestens eine Woche vorher, also bis zum 26. Juli 2024, bei Hans Burn anzumelden. Eure rechtzeitige Anmeldung hilft uns, den Event bestmöglich zu planen.

Anmeldung bei: Hans Burn
079 279 06 60

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen und einen schönen gemeinsamen Höck, bei dem wir in gemütlicher Atmosphäre zusammenkommen und uns austauschen können.

Autosattlerei T. Probst

Thomas Probst
dipl. Carrosserie-Sattlermeister

Bernstrasse 22 b
3110 Münsingen
Natel 079 211 70 89
www.autosattler.ch

Telefon 031 721 35 00
tom@autosattler.ch

amsportcars

Beat Amacher, Inhaber

HONDA Service & Parts
Obereigasse 44a
3812 Wilderswil
Tel. +41(0)33 822 77 22
Fax +41(0)33 822 77 49
Mob. +41(0)79 356 06 60
info@amsportcars.ch
www.amsportcars.ch

HONDA Sport

Kurort für Young- und Oldtimer
in Uetendorf

tsa tom schädler automobile

079 668 63 88 www.tsautomobile.ch

25 JAHRE

regio/print ag

Wir gestalten mit Leidenschaft und nehmen Ihnen den Druck ab.
Wir beraten Sie gerne: 033 437 07 67 · info@regioprint.ch · 3612 Steffisburg
www.regioprint.ch

Tätigkeitsprogramm

Juli

Datum: 20.07.2024
Zeit: 14:00
Treffpunkt: Confiserie Steinmann, Uetendorf
Organisator: Beat Sutter

August

Fliesauhöck
Datum: 02.08.2024
Zeit: 18:00
Treffpunkt: bei Biglers
Organisator: Kurt&Margrit Bigler

Kleine Ausfahrt
Datum: 17.08.2024
Zeit: 14:00
Treffpunkt: Confiserie Steinmann, Uetendorf
Organisator: Heinz Burn

September

Höck
Datum: 02.09.2024
Zeit: 14:00
Treffpunkt: Confiserie Steinmann, Uetendorf
Organisator: Beat Sutter

Charity Drive
Datum: 21.09.2024
Zeit: 14:00
Treffpunkt: Confiserie Steinmann, Uetendorf
Organisator: Beat Sutter / Ingo Bernstein

Herbstausfahrt
Datum: 29.09.2024
Zeit: 14:00
Treffpunkt: Confiserie Steinmann, Uetendorf
Organisator: Beat Sutter

Tätigkeitsprogramm

Oktober

Höck

Datum:	07.10.2024
Zeit:	18:00
Treffpunkt:	Hölziweg 5 3665 Wattenwil
Organisator:	Ursula Kyburz

Kleine Ausfahrt

Datum:	19.10.2024
Zeit:	14:00
Treffpunkt:	Confiserie Steinmann, Uetendorf
Organisator:	Beat Flück

Dezember

Chlousä-Höck

Datum:	1.12.2024
Zeit:	10:00

Dübener Ei 302

Marke	:	Dübener
Typ	:	Ei 302
Baujahr	:	1989
Karosserie	:	Wohnwagen
Gesamtgewicht	:	400kg
Leergewicht	:	330kg
Bremsart	:	Ungebremst

Das Liebesnest, die neue Errungenschaft des Präsidenten

(eine Geschichte von Klaus Zwingenberger)

Der Camping-Anhänger Würdig 301, das ,,Dübener Ei", war ein Stück kleine Freiheit in Zeiten strenger Herbergsvorschriften. Als ich mein ,,Ei", gern auch Wanderniere" genannt, am Heiligen Abend 1976 auf dem Wege von Berlin ins elterliche Limbach-Oberfrohna unüblicherweise direkt beim Hersteller, dem ,,VEB Campingwohnwagen Bad Düben" abholte, wuselte eine ältere Dame durchs Haus und übergab mir Papiere und Anhänger, nachdem ich 5.335 Mark hingeblättert hatte. Was ich damals weder wusste noch ahnte: Ich hatte es mit einer der Frauen zu tun, die 40 Jahre zuvor der Anlass für die Entwicklung dieses Anhängers gewesen waren. Und das kam so:

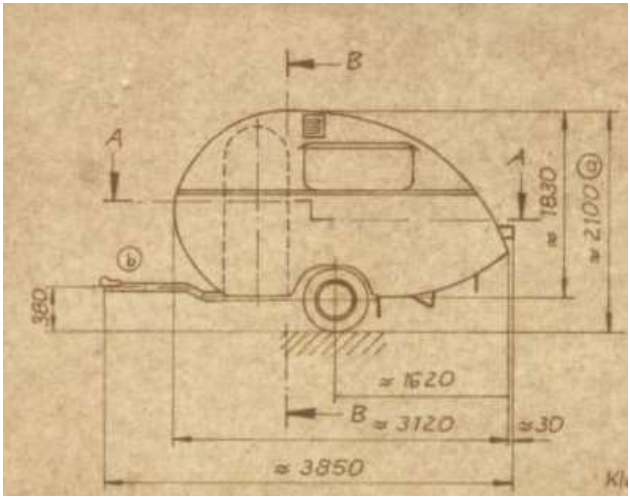
Am 29. August 1885 erblickte im sächsischen Döbern Max Würdig das Licht der Welt. Er wurde Schmied und Schlosser, verdiente sein Geld im Tachometerbau in Leipzig. Nach kurzer Arbeitslosigkeit gründete er eine Firma, die aus Kriegsresten leichte motorisierte Dreirä- der herstellte. Die Stückzahlen wuchsen. Das kleine Unternehmen platzte aus allen Nähten. Nach mehrfachen Umzügen landete Max Würdig im nahen Bad Düben, wo er den Saal einer ehemaligen Gastwirtschaft zur Produktionsstätte für Motordreiräder, Möbel- und Lastenanhänger umfunktionierte. Neben diesen Produkten, die ihm reichlich Butter aufs Brot brachten, liebte er auch das Reisen und die Frauen. Weil er aber nicht nur mit seiner Angetrauten auf Reisen gehen wollte, blieben ihm und seiner jeweiligen Begleiterin meist die Hoteltüren verschlossen. Zu jener Zeit mussten Mann und Frau, wenn sie in einem Zimmer gemeinsam übernachten wollten, nachweisen, dass sie verheiratet waren- und zwar miteinander. Diesen Nachweis konnte Max Würdig in diesen Fällen nicht erbringen. Der ständigen Verhinderung seiner Schäfernächte müde, erfand er 1937 kurzerhand den Wochenendanhänger", den er an seinen PKW anhängte. Eine der wechselnden weiblichen Mitreisenden war seine Sekretärin Ida J., die mir knapp 40 Jahre später mein „Ei" übergab. Max Würdig war schon 1967 verstorben. Ende der dreißiger Jahre hatte er nicht nur diesen einen Anhänger gebaut, sondern sich an weiteren ähnlichen Modellen versucht und diese auch verkauft. Daraus hätte schon damals eine Kleinserienproduktion entstehen können, wäre nicht der nächste Krieg dazwischengekommen. Zwei Vorkriegsanhänger überlebten den Zweiten Weltkrieg, an dessen Ende die Firma durch Artillerietreffer schwere Schäden erlitt. Die Anhänger tauschte Max Würdig mit dem Zirkus Althoff gegen Lebensmittel, konkret: Heringe. In den Folgejahren hielt sich seine Firma mit Kleinreparaturen an Fahrzeugen aller Art und an Pferdewagen über Wasser. Das Geschäft nahm einen Umfang an, der den Behörden Anlass gab, ihm die günstige Handwerkersteuer zu verweigern und ihn als Produktionsbetrieb einzustufen, was eine deutliche steuerliche Mehrbelastung bedeutete. Max Würdig gab auf, wollte unter diesen Bedingungen nicht weitermachen. Sein Sohn Karl-Bernhard über nahm, erhielt nach langem Kampf eine Gewerbeerlaubnis und suchte nach einer Geschäftsidee, weil das Hauptprodukt Pferdewagen immer weniger nachgefragt wurde. Würdig Junior meinte, fortsetzen zu können, was sein Vater in

den dreißiger Jahren begonnen hatte. So entstanden ab 1958 wieder Anhänger in Bad Düben. Jetzt unter dem moderneren Begriff „Campinganhänger", die längere und auch seriösere Aufenthalte möglich machen sollten als nur schnelle Wochenendausflüge. Die Kleinserienproduktion stellte eine enorme Herausforderung dar. Private Betriebe blieben in der DDR ohne Förderung. Der sozialistische Staat machte ihnen das Wirtschaftsleben schwer. Immer fehlte etwas und immer waren diese Betriebe die letzten, die etwas bekamen. Das galt etwa für bilanzierte Teile wie Zugrohre, Stossdämpfer oder Sperrholz. Es bedurfte hohen Organisationstalents, Geschicks zu Tauschgeschäften und Mutes zu mehr oder minder direkten Bestechungen der Zulieferer, um den Betrieb am Laufen zu halten. Der junge Würdig schaffte es, beschäftigte bald zwölf Mitarbeiter und erreichte damit die Obergrenze, die man solchen Betrieben zugestand. Trotzdem wurde die Firma 1972 wegen volkswirtschaftlicher Wichtigkeit" verstaatlicht. Karl-Bernhard Würdig wehrte sich vehement und fügte sich erst, als ihm das Material gestrichen wurde. Als Trost blieb ihm, dass er als Betriebsdirektor eingesetzt wurde und dafür sorgen konnte, dass bis 1990 jährlich 60 bis 90 «Dübener Eier», wie der Volksmund bald dichtete, das sozialistische Campingwesen der DDR bereicherten. Am Ende sollen es rund 2000 Wagen gewesen sein, die in die neue Zeit wechselten. Wo und in welchen Zustand mein «Ei» die Wende erlebte, blieb mir unbekannt. Ich verkaufte es schon 1990 und stieg auf ein Autodachzelt von Müller um. Wenn in den fünfziger und auch noch in den sechziger Jahren jemand in der DDR an Camping dachte, dann an Wohnwagen zu allerletzt. Zelten war angesagt. Die relativ großen Kofferräume der PKW-Trabant und Wartburg schluckten einiges an Zeltleinewand und Zubehör, manches wanderte auf den Dachgepäckträger und schließlich nutzten viele die weitverbreiteten Lastenanhänger, um die komplette Zeltausrüstung an die Ostsee oder auch ans Schwarze Meer zu bugsieren. Wer unbedingt auch im Urlaub ein festes, aber mobiles Dach über dem Kopf haben wollte, musste es sich selbst bauen. Die Industrie bot nur Krumen für die Wohnwagen-Hungrigen. Aus Bautzen kamen ab 1960 die Modelle C1 bis C5, den Weferlinger LC 9 gab es ab 1966, beides leichte Anhänger auch für den Trabant. Die deutlich schwereren Dresdener Nagetusch-Wohnwagen ab 1958 liessen sich praktisch nur mit kräftigeren PKW ziehen, die für den Privatgebrauch kaum zur Verfügung standen. In diese Situation hinein starteten zwei Varianten als Zwischenlösung aus Zeltleinewand und Festwand: Die Olbernhauer Reihe Campifix/Klappfix/Camptourist ab 1959 und eben das „Dübener Ei" als „Zeltaufsteiger". Es bot stabile Wände und ein festes Dach, verlangte aber in seiner nackten Grundvariante, dass man Luftmatratze, Campingtisch und eine Propangaskochanlage mitbrachte oder Polster, Tisch und Kocher als Zusatzausstattung extra orderte. Und wenn's gemütlich werden sollte auch Gardinen.

Der erste Gedanke an einen DDR-Wohn-/Campingwagen für die Werktätigen musste den Kilogramm gelten, die er selbst auf die Waage brachte und die er zudem als Nutzmasse mitnehmen durfte, um am Ende die höchstzulässige Gesamtmasse nicht zu überschreiten, die das Hauptzugfahrzeug Trabant vorgab. Das waren 300 kg für ungebremste Anhänger. Als dann in den siebziger Jahren die kleinen CT-5, CT-6 und QEK Junior auch mit Bremse zu haben waren, durfte der Trabant sie mit 400 kg ziehen. In diesem Lichte gesehen passte das Dübener Ei" zum PKW-Bestand der DDR, erlaubte es doch selbst in der isolierten Ausführung 301-2, hinter dem Trabant mit Duplexbremse wenigstens 30 kg im Anhänger mitnehmen zu dürfen. Lief er hinter einem Mittelklassewagen wie dem Wartburg oder den importierten Viertaktern, die außer dem Saporoshez alle mindestens 440 ungebremste Kilo ziehen durften, dann stellten die 130 kg Nutzmasse fast schon einen Luxus dar.

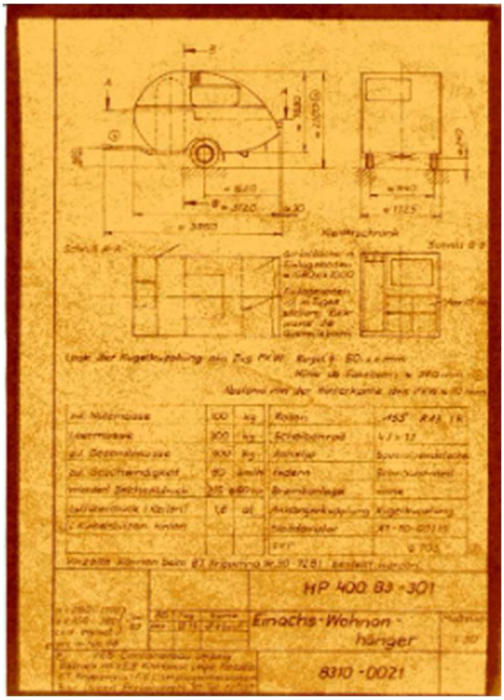
INNEN GRÖBER ALS AUSSEN

Diesen Spruch kann sich das Ei gut und gerne auf seine Schale schreiben. Der Raum wird äusserst geschickt genutzt. Sein wichtigster Teil, die Liegefläche von 2,00 m x 1,66 m reicht für drei Personen (man bedenke, dass Menschen früher meist weniger Körperfülle einbrachten als heute), zwei schlafen äußerst bequem. Für Bettzeug, Kleidung und Kleinkram aller Art hält das Ei das gesamte Heck vor: Oben einen Wandschrank, in der Mitte (hinter der Rückwand der Sitzgruppe) einen Bettzeugkasten und unten einen „Keller" für grösseres Küchengerät oder eine Waschschüssel. Der Bug bietet einen Kleiderschrank über die gesamte Innenhöhe und einen Küchenschrank mit Arbeitsplatte, in deren Ausschnitt Platz fürs Kochen ist. Das Unterteil kann eine 5 kg-Gasflasche nebst diversem Kochgeschirr und ein kleiner Wasserbehälter füllen. Was braucht der Mensch mehr? Ach ja, den aufrechten Gang bzw. Stand. Mit dem ist es für große Leute schlecht bestellt, die Innenhöhe beträgt im Stehbereich nur 1,78 m, was aber nur dann zum Rückenproblem wird, wenn ein vorbereitungsaufwendiges Essen zubereitet werden soll.



Das Stalltürprinzip, also die Möglichkeit, den oberen Teil der Aussentür separat öffnen zu können, sorgt gemeinsam mit Entlüftungsklappen und aufschiebbaren Seitenfenstern auch beim Kochen für gute Luft. Der Teil der Innenluft, der in der Ausführung Würdig 301-2 in den doppelten Seitenwänden zwischen Waben gefangen gehalten wird, dient als Wärmeisolierung. Die Wirkung bleibt begrenzt, macht das doppelwandige „Ei" aber wohnlicher als die unisolierte Variante 301-1 oder den Plaste-Campinganhänger QEK Junior. Die Abende und Nächte im „Ei" erinnern auch deshalb mehr ans Zelten, weil es (Schwach-)Strom nur über die Bordbatterie des PKW bezieht und auf einen 220 V-Anschluss ganz verzichtet. Petroleum- und Taschenlampen sind angesagt. Keine Frage: Solch eine fahrbare Hütte verfügt natürlich nicht über Kühlschrank, Toilette oder Heizung. Ein Zentralrohr mit Kupplungskopf, Haltebügel, fester und klappbarer Stütze, Pendelachsen, Schraubenfedern, Stossdämpfern und Rädern mit der Trabantbereifung 5.20-13 bilden das Fahrgestell des Campingwagens.

Wer das ,,Ei" nicht mit einem Trabant ziehen wollte, konnte sich auch Räder in der Dimension des Zugwagens anschrauben lassen, um nur ein Ersatzrad mitführen zu müssen. Nicht mit dem Aufbau verbunden sind zwei weitere in der Höhe verstellbare Stützböcke, die den Wagen im Stand nach hinten abstützen. Das aufgesetzte Holzgerüst trägt die Hartpapier-/Sperrholzplatten, die unter dem Dach mit Polystyrolstreifen und Piatherm isoliert sind. Die Nachkriegseier unterscheiden sich weder optisch noch technisch wesentlich von den Vorkriegsexemplaren. Nach wie vor lagen keine Konstruktionspläne, keine Zeichnungen vor. Gebaut wurde frei Hand". Im Laufe der Jahre entstanden dann Zeichnungen, die jedoch auch wieder variabel umgesetzt wurden - je nach Materiallage. Ein prägendes Bauelement der Vorkriegsmodelle mit der Bezeichnung Würdig 300" war eine 5,30 m lange Hartfaserplatte für Dach, Bug und Heck, vorn und hinten in unterschiedlichen Radien bis zur Grundplatte gebogen. Die Nachkriegsmodelle blieben im Bug rund, liefen jedoch im Heck spitz aus. Und die Dachhaut setzte sich nun aus drei Teilen zusammen. Grund für das spitze Heck war die geringere Biegsamkeit der DDR-Platten, die den kleinen Heckradius der Vorkriegsmodelle nicht mehr zuliessen. Für den Anstrich standen vorgegebene Mengen weiße (Aussenhaut) und schwarze (Fahrgestell) Farbe zur Verfügung. Ein leicht schwankender Verbrauch der schwarzen Farbe führte zu einem unterschiedlichen Rest, der zum Abtönen der weißen Farbe genutzt wurde und die einen Anhänger etwas heller und die anderen etwas dunkler auf die Straße entließ. Bis in die siebziger Jahre fertigte die Firma Wugk in Sprotta Vorzelte und die Polster. Später gehörten diese Teile zu Würdigs Verkaufsprogramm, indem er sie bei Kleinbetrieben oder Handwerkern zukaufte.



ERLEBNISSE

Gekauft hatte ich mir den Würdig-Anhänger, weil ich ihn in der Hauptnutzung für meine redaktionellen Dienstreisen einsetzen wollte. Auf mehrtägigen Fahrten spontan
eine Übernachtung zu finden (kein Telefon, das Internet war noch nicht erfunden, wenig Hotelbetten und Gaststätten) war oft nicht möglich oder zu zeitaufwendig. Ausserdem bin ich kein Hotel-Typ. Ich hatte mir ausgemalt, die zur Verfügung stehende Reisezeit maximal für meine Recherchen, vor allem auch fürs Fotografieren nutzen zu können und sie nicht mit dem Suchen nach einer Übernachtung zu vergeuden. Üblich war, dass wir Redakteure für Recherchereisen entweder den Redaktionswagen, einen Lada 1500, oder unsere privaten PKW nutzten. Ich besass erst einen Wartburg 353, später einen 353 W und zum Schluss einen VW Golf D, die alle über eine Anhängerzugvorrichtung verfügten.

Angesichts der angestrebten Verwendung konnte ich den Bad Dübener Hersteller davon überzeugen, mir ein Ei" ausser der Reihe und schnell, sozusagen am VEB IFA- Vertrieb vorbei, direkt zu verkaufen. Ich musste jedoch schnell feststellen, dass ich zwar keine Zeit verlor, um abends eine Schlafstelle zu finden. Dafür verschlechterten sich aber tagsüber meine Möglichkeiten, spontan anzuhalten, einen freien Platz zu finden (das musste auch mal der Fussweg sein), um schnell einmal ein Foto machen zu können. Da ich auch während der Fahrt fotografierte und dabei nicht immer ganz einfache Fahrmanöver vollziehen musste, wurde der Anhänger für mich bald mehr zur Be- als Entlastung. Auch fürs Parken in der Stadt oder an stark frequentierten sonstigen Zielen erwies sich der Anhänger immer öfter als Hindernis. Mein ,,Ei" fand einen Platz im Schuppen auf meinem Wochenendgrundstück, der Datsche, 50 Kilometer ausserhalb Berlins. Von dort aus setzte ich den Würdig-Anhänger einmal für eine mehrtägige Winterdienstrecherche und fürs Wintercamping mit unterschiedlichen Zugwagen im thüringischen Meyersgrund bei Ilmenau ein.

Es war klar, dass das kleine „Ei" für diesen Zweck nur sehr bedingtcgeeignet war. Aber es ging um Wintercamping generell, worüber ich schreiben wollte. Als Heizung diente mir ein damals für viele Zwecke genutzter Bahnheizkörper. Der Würdig lief unter allen Strassenverhältnissen und hinter jedem PKW völlig problemlos. Man merkte ihn überhaupt nicht. Aus heutiger Sicht verführte das zu Leichtsinn, gerade auf glatten Strassen. Die Motoren der beiden Wartburg und des Golf (50 PS) sowie des Lada 1500 (75 PS) hatten mit dem leichten und kaum beladenen Würdig leichtes Spiel. In Bremsnot geriet ich nie. Auf zwei grossen Campingreisen mit der Familie durfte das Ei seinem eigentlichen Zweck gerecht werden. Einmal folgte der Würdig dem Wartburg von Berlin über Prag bis in die Hohe Tatra und ins südliche Polen. Auf der zweiten Reise waren mit dem Golf ein damals sehr moderner PKW und der sehr antiquierte Campinganhänger gemeinsam zwischen Berlin und Warschau unterwegs. Die beiden Gespanne vertrugen zwei Erwachsene und zwei Kinder plus übliches Campingurlaubsgepäck klaglos. Die Eltern hatten schon Erfahrungen mit noch einfacherem Camping hinter sich (Motorrad mit Zelt und etwas Zubehör). Dieses Zelt teilten sich dann auf einer Fahrt noch einmal die Kinder. Auf der anderen Reise schliefen wir zu viert im Würdig, die Eltern und der Grosse" auf der Liegefläche, die „Kleene" im Fussraum zwischen Liegefläche und Küchenblock. Das ging besser als es sich vielleicht liest.

Dieser Artikel stammt aus einem Magazin für Ost-Oldtimer «die Oktan 79» welche ich seit mehren Jahren abonniert habe. Da ich erst ganz frisch Besitzer eines «Dübener Ei» bin, sind eigene Erlebnisse noch recht rar. Zu jener Zeit war ich noch sehr jung, um selbst so ein «Ei» besitzen zu dürfen. Umso stolzer bin ich jetzt, so ein Liebesnest besitzen zu dürfen. Ich werde euch aber auf dem Laufenden halten. An dieser Stelle, Danke an die Vereinsmitglieder, die mich bei meinem Projekt, so tatkräftig unterstützt haben.

Mit Grüssen Ingo

FELLER GARTENBAU
MURI BERN GSTAAD
TELEFON 031 951 00 53 • WWW.FELLER-GARTENBAU.CH

BEER AUTOMOBILE

www.beer-automobile.ch

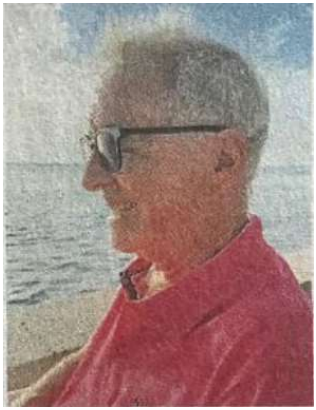
079 906 67 81

Abschied und Dank

Liebe Mitglieder und Freunde der Oberländer Autofreunde,

Mit tiefem Bedauern müssen wir euch mitteilen, dass unser geschätztes Vereinsmitglied Kurth Roth von uns gegangen ist. Sein Verlust hinterlässt eine große Lücke in unserer Gemeinschaft.

Wir werden Kurth als einen Menschen in Erinnerung behalten, der mit viel Leidenschaft und Hingabe gelebt hat. Sein Vermächtnis wird in den Oberländer Autofreunden weiterleben, und wir sind dankbar für die gemeinsamen Erinnerungen, die wir mit ihm teilen durften.



Kurth Roth

28. Februar 1947 – 11. Juni 2024

- Neuer Beisitzer: Bruno Hügli