

Urlaub und Freizeit in der DDR

Menschen die täglich ihre Arbeit verrichten, brauchen eine Auszeit, um sich von den täglichen Lasten und Pflichten zu erholen. Hubert Rein hat für die Juni-Ausgabe der Fan-Zeitschrift "Supertrabi" in einem Beitrag in die Zeit des real existierenden Sozialismus zurückgeblickt...

Urlaub war und ist die schönste Zeit des Jahres und auch die Staats- und Parteigremien sorgten dafür, dass alle Bürger der ehemaligen DDR in den Genuss von Freizeit - und Erholungsangeboten gelangen konnten.

Bereits vor der offiziellen Gründung der DDR am 7. Oktober 1949, wurde am 20.03.1947 der Feriendienst des FDGB (Freier Deutscher Gewerkschaftsbund) ins Leben gerufen. Der gewerkschaftliche Feriendienst war in den 40 Jahren des Bestehens der DDR der größte Tourismusanbieter gefolgt von den Staatlichen Campingplätzen, dem Reisebüro der DDR und dem Jugendreisebüro der FDJ.

Zahlreiche Ferienheime und Campingplätze entstanden vom Thüringer Wald bis an die Ostsee. Drei Urlauberschiffe (MS "Völkerfreundschaft", MS "Fritz Heckert", MS "Arkona" waren für den FDGB Feriendienst auf allen Meeren der Welt unterwegs. Urlauber aber reisten auch in der ehemaligen DDR mit Flugzeugen der Staatlichen Fluggesellschaft Interflug, mit Reisebussen der verschiedenen Volkseigenen Betriebe des Kraftverkehrs oder privaten Fuhrunternehmen und mit den Zügen der Deutschen Reichsbahn. Legendär sind heute die damals modernen Urlaubsreiszüge der DR von der Baureihe VT 18.06 "Bauart Görlitz", von denen acht Zugeinheiten gebaut wurden.

Da viele Bürger auch den Privaturlaub auf Campingplätzen und in der Natur sehr schätzten, begann unmittelbar nach der Gründung der DDR verstärkt auch die Produktion von Freizeit- und Campingartikeln. Die Nachfrage nach Zelten, Zeltanhängern, Booten und Campinganhängern verschiedener Größen, entwickelte sich sehr rasch und konnte oft nicht umfassend befriedigt werden. Bereits 1951 stellte die in Dresden ansässige Firma von Richard Nagerusch den Luxuswohnwagen "Brilliant" auf der Leipziger Messe aus, der mit Erfolg auch im westlichen Ausland verkauft wurde. Ein derartiger historischer Luxuswohnwagen passend zum Beispiel zu einem PKW Sachsenring P 240 dürfte den heutigen Betrachtern in Staunen versetzen.

Aber auch Max Würdig aus Bad Dübener Heide und Wilhelm Luther aus Weferling konstruierten und bauten in ihren kleinen Firmen sehr schöne und dem Zeitgeist entsprechende Wohnwagen. Max Würdig schaffte mit seinem Würdig 301 (dem sog. Dübener Ei), der stark an die Formgestaltung im Automobilbau der 1930er Jahre erinnert und nach meiner privaten Auffassung heute zu den wahren Freizeitklassikern zählt, einen leichten, praktischen und bezahlbaren Campinganhänger. Seine unverwechselbare Ursprungsform fand als RetroProjekt lange nach dem Untergang der DDR im modernen Wohnwagenbau eine Wiederverwendung.





Besonders interessant für Trabantbesitzer war auch die Produktpalette an Campinganhängern (LC 9 - 200, LC 9 - 285, Aller 300, Aller 340), welche in der PGH "Heimstolz" mit Sitz in Weferling in der Nähe von Haldesleben unter der Federführung von Wilhelm Luther hergestellt wurde. Ein wahrer "Blickfang" auf heutigen Oldtimertreffen ist z. B. ein Gespann bestehend aus einem Trabant P 50 und einem LC (Luther Camping) 9 - 200. Dieser Winzling auf seinen 2 Rädern des Motorrollers Berlin Troll zeigt in beeindruckender Weise, dass Glück und Freizeitvergnügen auch in der kleinsten Behausung zu finden ist.

Obwohl die ehemalige DDR ein relativ kleines Land war, ohne nennenswerte Rohstoffvorkommen und erheblichen Reparationsleistungen in Folge des zweiten Weltkrieges an die damalige UdSSR, bemühten sich viele Menschen im täglichen Arbeitsprozess, die gesetzten Pläne auch zu erfüllen. Neue Werkstoffe und davon abhängige Technologien wurden in die Produktionsprozesse eingeführt.

Materialien wie Sprelacart und besonders GFK Polyesterharz bestimmten ab Anfang der 1970er Jahre auch das Erscheinungsbild der Campinganhänger der DDR. Die ursprünglichen Holzaufbauten mit einer Außenhaut aus Holzfaser, gegebenenfalls mit Aluminium überzogen, gehörten der Vergangenheit an. Neue Fahrgestelle mit auflaufgebremsten Drehstabachsen und modernen Kunststoffkarossen, mit Strom - und Gasversorgung, Heizung und zweckmäßigen

Vorzelten, steigerten das Kaufinteresse. Im westlichen Ausland ließ sich besonders gut, über die Münchner Campingfirma "Fritz Berger", der in der Oberlausitz von 1975 -1980 produzierte Intercamp JC 355 L bzw. LB und bis 1990/91 der Intercamp 440 verkaufen. Allerdings musste der Name Intercamp in Oase umgewandelt werden.

Nach der Wende 1989, kam das Interesse an Campinganhängern aus der ehemaligen DDR zum Erliegen. Auf den ehemaligen staatlichen Campingplätzen, welche nun privatisiert waren, überwogen die Westanhänger und viele Ostfahrzeuge wurden für wenig Geld verschleudert. Besonders der sehr leichte Kunststoffanhänger Queck Junior fand bei Trike/Quad-Fahrern aus der alten BRD einen begehrlichen Absatz.

Eine Rückbesinnung auf die vielfältige und bunte Campingkultur in der ehemaligen DDR setzte erst Jahre später ein, nachdem Trabant & Co. schon längst Kultstatus besaßen. Auch die Mitglieder des Ost Klassiker Klubs in Wolframshausen bewahrten erst Pkw und Motorräder aus der vergangenen Ostproduktion, bevor sie sich dem Thema der ostdeutschen Zelt- und Campinganhänger mit Erfolg und auch mit viel Spaß widmeten.

Hubert W. E. Rein