



## 34. Oldtimer- und Teilemarkt Fribourg

### And the winner is . . .



**An der 34. Auflage des Oldtimer- und Teilemarkt in Fribourg hat in diesem Jahr der Trabantclub Schweiz zum 1. Mal teilgenommen. Die Clubshow feierte das 20-jährige Jubiläum. Zu diesem Anlass wurde der Wettbewerb für die originellste Clubdarstellung ausgeschrieben. Dem Trabantclub gelang**

**es den 1. Preis zu erringen. Neben der Auszeichnung gab es einen finanziellen Zustupf in die Clubkasse.**

Die Idee den Trabantclub Schweiz und den Trabant an einer grossen Ausstellung für Oldtimer vorzustellen geisterte schon lange in unseren Köpfen herum. Der jährliche Oldtimer- und Teilemarkt



in Fribourg hat sich dieses Jahr mit der Jubiläumsausgabe der 20. Clubshow angeboten. An solchen Anlässen sieht man viele Besucher, die einfach nur aus Neugier am Samstag oder Sonntag ins Forum Fribourg pilgern. Sie wollen sich schöne, alte Autos ansehen. Eine andere Kategorie Besucher sind die Fachleute und die Schnäppchenjäger. Dieser Teil der Clubshow Besucher sind es auch, die den Trabant von früher kennen, sich an den Trabi als DDR-Volkswagen erinnern. Mit unserer Ausstellung erreichten wir beide Besuchergruppen. Da und dort konnten wir ein Aha-Erlebnis bewirken. Sei es mit einer Vitrine, die Alltagsgegenstände wie Kaffeetassen, zivile und militärische Orden, zeitgenössische Bücher und Autozeitschriften und Ersatzteile für den Trabant zeigte. Oder weckte ein Motor, vor einem Auto aufgebaut, das Interesse der Besucher? So oder so, wir hatten das Interesse beim Publikum geweckt. Eine farbige Schnittzeichnung des Zweitakt-Motors und einige Bücher gaben Auskunft über die Handhabung des kleinen Autos. Die Fahne des Trabantclub Schweiz sowie einige DDR-Fahnen wurden zur Dekoration genutzt. Der Zugang zum Stand war durch zwei massstabgetreue Grenzpfosten in schwarz, rot, gold markiert. Wir versuchten dem geeigneten Besucher auch die politische Situation um den Trabant auf zu zeigen.

Das Interesse war riesig. Am Stand des Trabantclub Schweiz herrschte oft ein grosses Gedränge. Jeder wollte einmal dieses sagenumwobene, in weissblauen Vergangenheits-Rauch gehüllten Auto von nahem sehen. Einmal auf dem Fahrersitz platz nehmen, das Lenkrad in der Hand halten – an unserem Stand war das möglich. Viele bestaunten den kargen Innenraum, der doch alles anbietet was man zum Autofahren

**Ankunft in der Ausstellungshalle, der Aufbau beginnt. . .  
Letzte Politur am Objekt  
Erster „hoher“ Besuch, Dieter Pemsel vom Trabi Team Thüringen überbringt ein Geschenk aus Weimar**

v. oben n. unten



---

**Unser Stand steht, das Volk strömt herbei**  
**Rege Tätigkeit an der Clubbar**  
**Der Trabantclub gewinnt den 1. Preis für den originellsten Stand**  
**Sonntag Abend, die Show ist zu Ende, wir bauen ab**



braucht. Selbst den Blick in den Kofferraum konnten sich viele Besucher nicht verkneifen. Die anwesenden Mitglieder des Trabantclub gaben geduldig und sicher Auskunft. Wenn das Gespräch dann etwas länger dauerte und das Interesse gross war konnte sich der Interessent an die Bar setzen und ein Glas Rotkäppchen oder Vita-Cola trinken. Viele Besucher beschränkten sich aber darauf die angebotenen Faltblätter und Karten aus dem Ständer zu nehmen und dabei ein oder zwei Ampelmännchen aus Fruchtgummi in den Mund zu schieben. Für das junge Publikum waren Bastelbögen mit dem Modell des New-Trabi aufgelegt und dieses Angebot kam bei den Bastlern gut an. Eine grosse Freude war die Anreise von fünf Mitgliedern des Trabi-Teams-Thüringen. Schon am Freitag sind sie in einem Kleinbus angereist. Dieser Besuch gab uns Gelegenheit mit den deutschen Freunden zusammen zum Essen zu gehen und ihre Ansicht über unsere Ausstellung zu erfahren. Die Thüringer äusserten sich sehr positiv über die Aufmachung des Club-Standes. Sie waren des Lobes voll. Die ganze Aufmachung des Oldtimer- und Teilemarkt war für sie unerwartet. Nicht nur die Grösse des Angebots und der Ausstellerfläche sondern auch der Publikumsaufmarsch hat sie erstaunt.

Dass die Präsentation des Trabantclub Schweiz in Fribourg zu einem solch grossen Erfolg geworden ist verdanken wir vielen Mitgliedern des Vereins. Die grosse Vorarbeit der Organisatoren und die Mithilfe beim Transport und Standbau sowie die Mitarbeit einiger Mitglieder am Stand haben mitgeholfen dieses Jahres-Highlight zu gestalten. An alle, die in irgend einer Form daran mitgearbeitet haben herzlichen Dank. Reinhard Müller

---

---

## **zusammen tun. . .**

Viele kennen das Gefühl an einem tollen Anlass, einer interessanten Ausstellung oder bei einem guten Essen einsam zu sein. Der Anlass kann noch so gut sein, ohne Gesellschaft wirkt er immer etwas langweilig. Früher, am Lagerfeuer mit Klampfe und Vollmond, alleine kam keine Stimmung auf. Die Lieder klangen hohl und fad, die Nacht wirkte kalt und öde. Um eine romantische Vollmondnacht in der Erinnerung zu behalten waren mindestens zwei Personen nötig. Aber das sind andere Geschichten.

Keinem Mitglied eines so exklusiven Vereins wie dem Trabantclub Schweiz soll dieses Gefühl des alleine Fahrens je aufkommen. Keiner muss solo an ein Treffen rattern, nur weil er keine Möglichkeit hatte einen oder mehrere Trabi-fahrer von der Wichtigkeit seiner Reise zu überzeugen. Speziell heutzutage, bei all den Kommunikationsmöglichkeiten mit Post, Telefon und Internet sind die potenziellen Trabantfahrer gut zu erreichen. Selbst wenn keine Hilfsmittel vorhanden sind, gibt es Möglichkeiten. Man kann sich zum Beispiel an den Präsidenten wenden. Mit ihm zusammen kann man eine Einladung zur langen Fahrt über ein Wochenende an einen weit entfernten Ort erarbeiten und per Sammelmil an die Mitglieder versenden. Man muss dann nur noch die eingehenden Anmeldungen abwarten und diese beantworten. Ich bin überzeugt, es werden so viele Mitfahrende sein, man kann die Autos in der Schlange kaum zählen.

Niemand muss alleine zu einem Treffen unterwegs sein, nur weil er seine Pläne nicht weiter geben konnte. Gerne übernehme ich diese kleine Werbearbeit.

Wir gehen zusammen auf grosse Fahrt!  
Bis dann Reinhard

## **9. Westerzgebirgisches Trabant- und IFA Treffen, Pfingsten 2008**

Pittiplatsch & Heinz auf den Weg gen Erzgebirge



Wir schreiben das Jahr 2008, genau gesagt den 8. Mai. Vor unserem Heim stehen Pittiplatsch und Heinz startklar, um den grossen Weg in das sächsische Beierfeld bei Annaberg-Buchholz in Angriff zu nehmen. Es ist 22.00 Uhr, und beide Gefährten starten stolz ihre kleinvolumigen Aggregate und tukern los. Inzwischen sind Pittiplatsch und Heinz nach 12 Stunden Fahrt, mit mehreren Pausen, endlich in Ihrer Geburtsstadt Zwickau angekommen. Team Ricola II und III beschlossen für das bevorstehende 9. Westerzgebirgische Trabant- und IFA Treffen, sich noch mit diversen Verpflegungsmitteln



---

einzu decken. Aber wer sind eigentlich Team Ricola II und III? Das sind Andreas & Cinzia (Trabantclub.ch) und Katlen & Norbert (noch Einzelkämpfer).

Nachdem beide Teams sich mit festen und flüssigen Nahrungsmitteln eingedeckt hatten, ging es auf zum Endspurt. Das diesjährige Erzgebirgetreffen fand nach 8 Jahren das erste Mal auf einem anderen Platz statt, nachdem der letztjährige zum Wasserschutzgebiet erklärt worden ist. Dies machte sich auch am Samstag etwas negativ bemerkbar. Denn mehr als 100 Fahrzeuge haben den Weg zu diesem Platz gefunden, der nicht viel grösser ist als 1 ½ Fussballfelder. Doch bekanntlich rücken Freunde ja immer etwas näher zusammen. Nicht nur der Trabi war dort vertreten,



sondern auch alle bekannten Ostfahrzeuge. Den Höhepunkt machte jedoch wie jedes Jahr, der mit viel Gedöns und Rauch auftretende dreiachsige Ural mit Kofferaufbau im Originalzustand aus. Das diesjährige Rahmenprogramm war eine gelungene Sache. Ausser Fahrzeugbewertungen, Orientierungsfahrt und Trabi – 10 – Kampf, wurde auch an der Abendunterhaltung nicht gespart. Nebenbei durfte man auch an das Wohl des Lieblingen denken und sich mit Ersatzteilen aller Art zu erschwinglichen Preisen eindecken.

Am letzten Tag gab es noch eine kleine

Zugabe. Der regionale Skoda-Club tauchte spontan mit ca. 10 Fahrzeugen auf. Ein letztes Mal wurde die Kamera gezückt, um auch dieses Bild fest zu halten. Aber dann war wirklich fertig, leider. Heinz war gestärkt und bestätigt, was an seinem ersten Pokal für die weiteste Anreise lag. Pittiplatsch hingegen war ein wenig eingeschnappt da er dieses Jahr ohne nach Hause fuhr.

Um 9.00 Uhr morgens starteten beide wieder ihre 2-Taktaggregate und fuhren los. Doch die Rückreise sollte nicht so problemlos von dannen gehen wie die Hinfahrt. So verlor Pittiplatsch schon nach den ersten 10km seinen rechten Lampenring, der jedoch nach einer kleineren Suchaktion im Feld wieder gefunden und montiert wurde. War das eine Warnung? Nichts ahnend fuhren Team Ricola II und III weiter Richtung Süden. Kaum auf der Autobahn wurden wir auch schon von einem Schweizer Reisebus überholt, und dies war nicht der letzte. Insgesamt 6 Schweizer Reisebusse überholten uns, und machten rein zufällig genau an der gleichen Tankstelle Rast wo wir rasteten. Wie es halt so ist, musste man auch dort wieder auf jede Frage eine Antwort haben und sich für diverse Familienalben zur Schau stellen. Dies fanden wir alle sehr lustig, und so machten wir uns mit Pittiplatsch und Heinz wieder auf den Weg. Es war nicht mehr lange



---

lustig, da Heinz anfang zu nörgeln. Leistungsabfall war die Diagnose, was wir mit einer Verschnaufpause zu bekämpfen pflegten. Doch Heinz erholte sich nicht mehr richtig. Immer wieder mussten wir rasten, um in dieser Hitze den beiden Erholung zu gönnen. Doch es kam wie es kommen musste. Heinz fiel ganz aus. Da galt es für uns das Werkzeug auszupacken und Heinz ein paar neue Zylinderkopfdichtungen auf der Autobahn zu verpassen. Heinz war



nach dieser Operation genesen, und wir fuhren weiter, jedoch nicht lange. Pittiplatsch meinte nach einer Weile sich mit dem grossen Westblech messen zu wollen, und begann nur noch Gas zu geben egal was sein Fahrer machen wollte. Nach dem Drehen des Zündschlüssels und dem Ausrollen auf dem Pannestreifen konnte man auch diese Miesere begutachten. Die Rückholfeder des Vergasers war gebrochen und musste unter schwierigen Bedingungen ersetzt werden. Aber auch dies wurde gemeistert und Pittiplatsch suchte seinen Freund, den er nach knapp 3km in einer Umweltzone ausfindig machte. Dies war beiden sehr peinlich. Beide machten sich im Eilzugtempo von dannen. Die weitere Reise verlief zum Glück aller Beteiligten wieder problemlos und hatte nach ca. 15 Stunden in der heimatlichen Garage ihr Ende gefunden. Gerne fahren wir im nächsten Jahr wieder an dieses Treffen. Für die Organisatoren wird es das 10. Treffen sein, das wahrscheinlich ein grösseres Unterfangen darstellen wird.

Norbert, Pittiplatsch und Andreas

Andreas Liebezeit, Clubmitglied

---

**Es war einmal**

**Mein Trabi!  
Eine Fata-Morgana;  
die Wirklichkeit wurde!**

Sie beginnt wie im Märchen. Es war einmal:

Es hat begonnen mit meiner Grundausbildung als Mechaniker /Automechaniker auf dem Lande: Schmerikon Mischbetrieb; Was haben wir alles und

über alles die Mechanik in den Griff bekommen. Auch die DKW Vertretung. Ausbildung Lastwagenmechaniker 2 Jahre Deutschland inklusive 4 Semester Konstrukteurschule. Diese Ausbildung wurde bei Brixner-Motorenwerke in Stuttgart durchgezogen.

Ich hatte die Möglichkeit im Angestelltenverhältnis die Tentakel auszustrecken, mit der Überzeugung, mich selbständig zu machen.

Mein Arbeitgeber hatte ein offenes Ohr.

---

---

Er sagte zu mir: Hans ich will dich in meiner Nähe haben. Ich baue für dich eine Halle die du von mir mieten kannst. So wurde ich Selbständigerwerbender am 1.02.1972.

Mein Betrieb hatte den Namen Kommunalfahrzeug AG, und lautete auf meine Frau und mich.

Wir waren auf Dienstleistungsbetrieb ausgerichtet.(Entsorgungsgeräte) Kehrichtfahrzeuge, Aufbauten, Unikate, Presscontainer und Hydraulische Spezialitäten.

Und jetzt beginnt die Geschichte des Trabant.



Die Presscontainer konnten mit einem WE-LA-KI Gerät, aufmontiert auf einem Lastwagen vor Ort aufgezo-gen und in der Verbrennungsanlage im Ankippsystem entleert werden.

Ich hatte Beziehung zu Tschechien eine Firma baute solche Geräte. Wir kauften von ihnen viele Geräte. Auch mussten wir wegen der schlechten Qualität einige Male nach Zlinn fahren. Auch verlangten wir, mehr Qualität und die Liefertermine besser einzuhalten.

In dieser Region gabs noch Trabis wie rote Läuse. Bei einem Nachtessen, im Gespräch fragte ich den Unternehmer: „Ernst, du könntes für mich einen Trabi besorgen den wir in einem Presscontainer in die Schweiz bringen“. Aber

bitte den Zustand so gut wie möglich. Mein Trabi kam im September 2001 mit einem Transport von zwei Press-containern zu mir. Mit meinem Händlerschild konnte ich sofort Fahrten unternehmen. Mit was beginnen wir zuerst?

Nach all diesen Fahrten wusste ich; dass die Reparaturarbeiten beim Kopf beginnen mussten. Wir haben das Antriebspaket ausgebaut und die Lenkung zerlegt. Sie hatte doch soviel Spiel, dass man mit guter Brille zwischen dem Spaltmass den „Blick“ lesen konnte. Ich begann mit der Lenkung und dem Antrieb links und rechts. Mein Trabi hat noch Antriebswellen mit Gleitsteinen. Linke und rechte Antriebswelle mit Gleitsteinen ersetzt. Es wurden ganze Achskörper ersetzt. Linke und rechte Lager, Dichtungen, Manchetten sowie die tollen Anpressfedern. Da man die Feder schon lange kennt, hätte sie für diesen Einsatz aus rostfreiem Material erstellt werden müssen. Federn dieser Art wurden im Automobilbau schon sehr früh eingesetzt. Es hatte schon die Gotthard-Kutsche Blattfedern.

---

**Auch diese Autos gehörten zu meinem Oldtimer-Fuhrpark.**





---

Selbstverständlich hatte auch das Lenkrad einen Speichenriss und wurde ersetzt.

Bremsen am Trabi was ist das? Die Bremsschilde die benutze ich weiter. Alle anderen Einheiten wurden ersetzt.



Bremszylinder alle ersetzt. Bremsbeläge original. Bremsleitungen wurden neu eingezogen. Hauptbremszylinder musste auf Ausführung Zwei-Kreis umgebaut werden. Das grösste waren die neuen Bremstrommeln. An der Vorderachse hatten die Trommeln kurze Schlitz, welche sicher zu einer Bremsentstaubung beigetragen haben. Als gut ausgebildeter Mechaniker weiss ich: Eine Bremstrommel in dieser Form kommt durch vieles Bremsen enorm schnell zum Eier und zur Überhitzung. In der Nähe meiner ex Werkstatt hat ein Kollege Teleskopstossdämpfer fabriziert. Er hat mir vier Stück aus seinem Programm mit Abweichungen (Hub 3mm) für ein paar Franken verkauft. Die Kupplungsscheibe wurde bei der Firma Derendinger instandgestellt. Der Austauschmotor den ich von Deutschland bekam, hatte ein tiefnachgeschliffenes Schwungrad.

Die Elektrikkabel wurden nicht ersetzt aber die Scheinwerfereinsätze und Kabelverbindungen überall wo an diesem Fahrzeug ein Licht brennen musste, wurde aus diesem maroden Zustand erlöst und neu erstellt.

Die Sitze wurden mit neuen Ueberzügen ausgestattet, auch die Auspuff-

anlage total ersetzt.

Danach kam das Lackieren. Diesen Auftrag habe ich meiner Tochter übertragen. Die Lackierung wurde bei der Firma Dürsterler, Spritzwerk Unterengstringen ausgeführt.

Bei dieser grossen Arbeit wurde auch das Getriebe im Austausch von Deutschland ersetzt. Das ausgewechselte Getriebe wurde zurückbehalten. Nach diesem Aufwand konnte ich mit dem Händlerschild Probefahrten und Passfahrten durchführen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist alles gut gegangen.

Ich hatte in den meisten Fällen zwei markante Mitfahrer. Dies sind Jonny Leeman und Cyrill Philippe.

Geser Sepp und Reinhard Müller haben mich gefragt, kommst du mit für eine Woche nach Dresden.

Zu dieser Zeit haben wir den Betrieb nach 35 Jahren aufgelöst. Ich habe ja gesagt und suchte einen Mitfahrer. Cyrill konnte ich begeistern und so starteten wir ab der Autobahn Raststätte Kemptal. Wir fuhren über Oesterreich auf der Autobahn. Nach einiger Zeit streikte der Austauschmotor mit dem ich bis zu diesem Zeitpunkt 3'000 Km gefahren bin. Die angeforderte Pannenhilfe konnte auch nichts ausrichten. Geser Sepp hatte gute Beziehung zu einer Trabi Werkstätte im Raum Dresden. Der sagte mir: „Ich habe dir einen guten Motor“. Dieser wurde eingebaut und läuft tadellos. Die Tage in und um Dresden waren sehr schön, trotz Motorschaden.

Habe auch alle Belege über Ersatzteile die *ich hier besser nicht aufführe*.

Mein Trabi hat den Oldtimereintrag seit 22. 01. 2007. Diese Geschichte hat sich so zugetragen wie sie von mir beschrieben ist.

Hans Keigel, Clubmitglied

---



---

Aus der Presse. . .

### **Ein Trabi mit Botschaft**

Ungewöhnliches Diplomaten-Gefährt auf den Strassen Budapests.

Er muss so etwas wie ein Querdenker sein, und das in einem Metier, das mehr als andere im Ruf steht, von protokolларisch vorgeschriebenen Umgangsformen geprägt zu sein. Dies werden sich wohl die Gäste sagen, wenn sie von Steve Fisher; dem stellvertretenden



Missionschef der britischen Botschaft in Budapest, im Wagen seiner Wahl durch Ungarns Hauptstadt gefahren werden. Besagter Wagen nämlich ist ein Gefährt, das man in diplomatischem Kontext nicht unbedingt erwarten würde: ein knallgrüner Trabi. Wie dem Internet-Portal politics.hu zu entnehmen ist, könnte es sich um den einzigen Trabi

der Welt mit diplomatischen Kennzeichen handeln. Die Vorstellung, dass ein Repräsentant einer ausländischen Staatsmacht mit einem solchen Gefährt würde herumfahren wollen, wo doch mit Diplomaten sonst meist Edelmarken assoziiert werden, irritiert offenbar auch die ungarischen Polizisten. Und zwar so sehr, dass Fisher, wie es auf der Website heisst, oft zur Seite gewinkt wird, damit die Ordnungshüter abklären können, ob die Kontrollschider echt seien oder sich da jemand eine dreiste Fälschung erlaubt habe. Fishers Gründe, sich einen Trabi anzuschaffen, sind dabei durchaus einleuchtend. Er sagte sich, das Auto sei handlich für den verstopften Stadtverkehr, habe eine eigene Individualität, und Reparaturen würden wohl nicht allzu viel kosten. Gegen einen Kaufpreis von 600 Franken und Reparaturkosten über die letzten anderthalb Jahre von 250 Franken lässt sich tatsächlich nicht viel einwenden. Und das Auto kann erst noch etwas, was wohl keine der besseren, stärkeren und moderneren Karossen seiner Berufskollegen fertigbringt - dem Betrachter unwillkürlich ein Schmunzeln entlocken. Weshalb Fisher seinen Trabi, wenn immer möglich, auch für Fahrten mit Gästen lieber einsetzt als seinen offiziellen Dienstwagen. Diplomat Fisher und sein Trabi.

---

### **Damals in der DDR**

„Schüsse auf Erich Honecker“  
**oder Das Attentat das keines war**

Was wirklich geschah am 31. Dezember 1982 gegen 14 Uhr, wissen bis heute nur die Beamten, die dabei waren. Zwei Wochen später war der

Zwischenfall auf Honeckers Jagdausflug in die Schorfheide dem Magazin „Stern“ eine Titelgeschichte wert. Unter der Ueberschrift „Das Attentat“ berichtete DDR-Korrespondent Dieter Bub von einem Paul Essling, den „die kalte Wut“ packte, als er die Kolonne sah. 31.12.1982, 11:30h, Klosterfelde. Der angebliche „Attentäter“ Paul Essling, von Beruf Ofensetzer, erscheint in sei-

---

nem Haus, um zu telefonieren. Seine Mutter, die gerade das Essen vorbereitet hatte, wundert sich nicht, dass er einfach mit seinem dunkelgrünen Lada 1300 davonfährt.



31.12.1982, etwa zur gleichen Zeit, Liebermannstrasse Berlin Weissensee. Zwei Offiziere des Ministeriums für Staatssicherheit, steigen in einen Volvo 164SE. Sie sind im „Sicherungsdienst der Verkehrspolizei im Rahmen des Personenschutzes führender Repräsentanten von Partei und Regierung“.

Ihr Auftrag an diesem Tag: Sie sollen die Fahrt Erich Honeckers von der Waldsiedlung Wandlitz zum Jagdrevier in die Scharfheide begleiten. 31.12.1982, 13 Uhr, Waldsiedlung Wandlitz. Die Offiziere schliessen sich pünktlich mit ihrem Volvo Honeckers Konvoi an. Zwei Citroens (ein Hauptwagen mit dem SED-Chef an Bord und ein begleitender Kommandowagen) fahren vorweg. Der Citroen ist kugelsicher, doch das wissen selbst einige der Sicherheitsleute nicht. Hinter Honecker folgte ein identischer, aber nicht gepanzerter Citroen, am Ende ein Volvo der Volkspolizei. In Wandlitz biegt die Kolonne auf die F109 nach Norden, saust mit den üblichen 90 Km/h durch den Ort und nähert sich einer Kreuzung. Aus Richtung Stolzenhagen schert Essling mit seinem Lada unmittelbar vor dem Hauptwagen ein. Die Kolonne brems stark ab, die Citroens können dann aber den Lada problemlos überholen. Honecker ist also bereits ausser Gefahr,

als die Katastrophe ihren Lauf nimmt. Die beiden Stasi-Offiziere im Volvo erhalten per Funk das Kommando, den „Verkehrsröwy“ zu stoppen. Sie schalten Blaulicht und Sirene ein und versuchen Essling zum Anhalten zu bewegen. Der gibt Gas und zieht mit überhöhter Geschwindigkeit davon. Im Volvo glaubt man, es mit einem Betrunknen zu tun zu haben. Ein entgegenkommender LKW, der wegen Blaulicht und Sirene anhält, versperrt dem Lada die Bahn. Paul Essling, mittelgross mit schwarzer Lederjacke, steht hinter der Fahrertür seines Wagens. Angeblich greift er urplötzlich unter seine Jacke zur Hüfte, zieht eine Pistole und eröffnet das Feuer auf die Offiziere. Der Oberleutnant wird getroffen, sein Kollege im Volvo zieht erst jetzt die 9mm-Makarow und erwidert das Feuer, die Türscheibe des Lada splittert. Essling hebt erneut seine Waffe, richtet sie auf seine Schläfe und drückt ab. Paul Essling ist sofort tot. Der angeschossene Oberleutnant wird in der Klinik des MfS operiert.

31.12.1982, 15:30h, Klosterfelde. Die Untersuchungskommission der Staatssicherheit trifft am Tatort ein. Der Tote liegt noch immer unter einer Decke neben dem Lada.

31.12.1982, abends, Klosterfelde. Die ersten Anwohner in Klosterfelde werden als Zeugen vernommen, die Leiche Esslings wird zur gerichtsmmedizinischen Untersuchung nach Ost-Berlin

### Lada 1300





**Trotz vermeintlichem Attentatsversuch war es für Erich Honecker eine erfolgreiche Neujahrsjagd.**

abtransportiert.

Am Abend war Erich Honecker nichts anzumerken. Die Silvesterfeier verlief wie in den Jahren zuvor. Sekt wurde gereicht und deftiges Essen: Im Jagdhaus „Wildfang“ am idyllischen Pinowsee musste die Haushälterin traditionell Kassler, Käse, Rotwurst und frisches Brot auftischen. Um 22 Uhr dann stieß die Festgemeinschaft fröhlich an - nach Moskauer Zeit hatte das neue Jahr schliesslich begonnen.

01.01.1983, 10:00h, Militärmedizinische Akademie Bad Saarow. Oberst Medizinalrat Prof. Dr.sc.med. Schmechta untersucht den Körper Esslings. Ihr Ergebnis: Paul Essling habe sich durch einen Nahschuss selbst getötet, charakteristische Merkmale einer „Hinrichtung“ - das wird den Offizieren der Staatssicherheit nach der Wende vorgeworfen - fehlen. Die Aerzte stellten fest, dass Paul Essling 2,5 Promille Alkohol im Blut hatte. Essling war wohlhabend, als Handwerksmeister verdiente man gut in der DDR. Er wohnte auf einem mehrere Hektar grossen Grundstück mit einer Werkstatt, einem Teich und eigenem Reitpferd. Woher Paul Essling die Walther 7,65mm hatte, ist bis heute ein Rätsel. Die Staatssi-

cherheit war sich sicher: DDR-Bürger besitzen keine Waffen!

07.01.1983, DDR. Der Korrespondent de Hamburger „Stern“, Dieter Bub, trifft sich nach einem Telefonat mit einem Informanten der von einem angeblichen Attentat berichtet. Obwohl Dieter Bub wenig beweisen konnte, sorgte die Geschichte für diplomatische Verstimmung zwischen Bonn und Ost-Berlin. Für den Journalisten war es vorerst die letzte Recherche auf DDR-Gebiet. Er wurde des Landes verwiesen. Westliche Radio- und Fernsehsender stürzten sich auf die Attentats Geschichte. Der Eklat war nicht aufzuhalten, obwohl die DDR-Nachrichtenagentur ADN vier Tage später zügig die Falschmeldung westl. Agenten und Pressorgane über einen „Mordversuch an Erich Honecker“ zurückwies. Spätere Nachforschungen gaben dem Allgemeinen Deutschen Nachrichtendienst Recht, als nach der Wende der Fall noch einmal aufgerollt wurde. 1995 kam die Staatsanwaltschaft Neuruppin zu dem Schiuss, dass es sich nicht um ein versuchtes Attentat gehandelt habe. Auch ein anderer strittiger Punkt, nämlich ob sich Essling wirklich selbst getötet hatte oder von einem Beamten erschossen wurde, konnte weitgehend geklärt werden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit handle es sich um einen Selbstmord, so der Abschlussbericht. Doch eine Frage bleibt: Trotz aller persönlichen Probleme - warum drehte Paul Essling regelrecht durch, schoss wild um sich und setzte seinem Leben ein Ende? Dieses Geheimnis hat er mit ins Grab genommen.

---

---

# WIR GRATULIEREN

**Die Mitglieder des Trabantclub Schweiz beglückwünschen die stolzen Eltern, Cinzia Dimilito und Andreas Liebezeit, zur Geburt ihrer Tochter Zoe Valentina. Das jüngste Mitglied der Trabifamilie erblickte am 1. März 2009 das Licht der Welt.**



**Wir wünschen Zoe Valentina ein glückliches Leben und viele unvergessliche Ausfahrten im**

---

## **Treffen und Termine 2009**

### **Frühlingsausfahrt 2009**

Samstag, 06. Juni 2009

Ort nach Einladung. Die Fahrt geht in das Trabimuseum von Clubmitglied Armin Zollinger

### **11. Trabitreffen in Wehr**

in Wehr / Baden

Veranstalter:

IG. Trabifeunde Hochrhein.

21. – 24. Mai 2009 Vatertagstreffen

### **10. Trabant- IFA und Oldtimer-Treffen**

Veranstalter:

Trabi Team Westertal

29. Mai – 1. Juni 2009 in Beierfeld

Infos und News bei [liebezeit@gmx.ch](mailto:liebezeit@gmx.ch)

### **14. Trabitreffen**

#### **Weimar-Sussenborn**

Veranstalter:

Trabi Team Thüringen e.V.

An-/Rückreise mit dem DB-Autozug.

11./12. Juni; Rückfahrt: 14./15. Juni

Programm nach Einladung

### **Erinnerungstreffen 30 Jahre Auto-Dachzelte**

14. – 16. August 2009

Auensee/Leipzig

Infos und News bei [liebezeit@gmx.ch](mailto:liebezeit@gmx.ch)

Weitere Treffen und Termine findest du im Pappenforum unter der Rubrik Treffenecke.

[www.pappenforum.de](http://www.pappenforum.de)

---