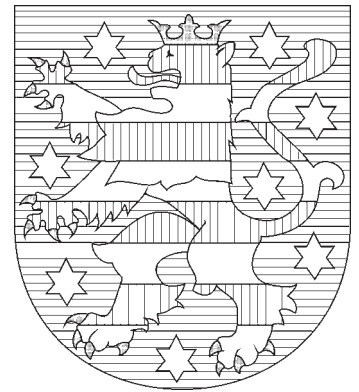


# Thüringer STAATSANZEIGER

Nr. 38/2010

Montag, 20. September 2010

20. Jahrgang



## Jawa – ein motorradtechnischer Quantensprung und seine gesellschaftliche Wirkung

Sie waren wie die ersten Sandkörner im gesellschaftlichen Getriebe der damaligen DDR und wurden nach über 50 Jahren zu einer Legende des Südharzes, die Mitglieder des Nordhäuser Jawa Klubs.

Es sind nun die ergrauten Herren, alle um die 70 Jahre, aber noch sehr vital, welche einst als Rocker auf ihren Motorrädern der tschechischen Marke Jawa, mit schwarzen Helmen und gelben Sternen, die Straßen der DDR befuhren und mit ihrer Erscheinung die Augen der Mädchen aber auch, durch ihr Verhalten, das Auge des Gesetzes auf sich zogen.

Weit, bevor sich im Westen die bekannten Motorradklubs etablierten, entstanden bereits in der 2. Hälfte der 50er Jahre in zahlreichen Orten der ehemaligen DDR, die sogenannten Jawa Klubs. Diese Motorradklubs hatten in der Regel keinen eingetragenen rechtlichen Status, ihre Organisationsstruktur war nur gering ausgebildet und sie besaßen keine politische Bindung. Aber die Klubmitglieder verfügten über ein hohes Maß an Selbstbewusstsein und ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl. Sie waren in der Regel zwischen 18 bis 25 Jahre alt und als Kriegskinder, die nun in den frühen Aufbaujahren der DDR sich beruflich orientierten und Freude am friedlichen Leben empfanden, offen für neue Herausforderungen im privaten Leben.

Ihre damalige jugendliche Vitalität fand gepaart mit der tschechischen Motorradmarke Jawa und insbesondere mit der Neuentwicklung (sogenannte Kiewatschka), welche ab 1954 in Serie ging und bis 1974 produziert wurde, eine leidenschaftliche Verbindung. Kein anderes Motorrad des Ostens konnte zu dieser Zeit auch nur annähernd die optischen, technischen und akustischen Parameter der neuen Jawa, insbesondere der 350 ccm, erreichen und somit die Leidenschaft vieler junger Männer erwecken.

Ein gewisser Wermutstropfen aber entstand beim Blick auf den Kaufpreis von 3 592,00 DM der DDR unter dem Gesichtspunkt der damaligen monatlichen Nettoeinkommen von ca. 350,00 DM der DDR.

(Fortsetzung letzte Seite)



Archivfoto des Nordhäuser Jawa Klubs

Foto: Willi Krenzke

(Fortsetzung von Titelseite)

Trotzdem fand dieser neue Einheitsmotorradtyp nicht nur im Osten, sondern auch in Westeuropa und in Übersee eine breite Käuferschicht.

Die Konstrukteure der damaligen staatlichen Jawa-Werke schufen ein optisch schönes und leistungsfähiges Motorrad, welches mit unterschiedlichen 2-Takt-Motoren (125, 150, 175 u. 250 ccm Einzylinder und 350 ccm Zweizylinder) luftgekühlt ausgestattet war. Ab Baujahr 1958 erfuhren die Motorräder dann eine technische und optische Aufwertung. Die bis dahin verbauten Schwalbenschwanzauspuffe wurden durch die sportlichere Zigarrenform ersetzt, die Motorradleistung der 350 ccm von 16 auf 18 PS erhöht, die Zündschlossanlage vom Tank in ein neu gestaltetes Lampengehäuse verlegt, die Luftfilteranlage hinter die aerodynamische Blechverkleidung unter die nun moderne Sitzbank verbaut und ein neuer sportlicherer Rückstrahler installiert.

Die sportliche Form wurde durch den typisch roten Jawa-Lack im Wechselspiel mit Chromflächen und den goldenen Linierungen noch besonders betont. Aber auch andere Farben kamen nach den Kundenwünschen zum Einsatz und die Verkaufszahlen waren bemerkenswert.

Die erreichten Verkaufszahlen hatten zur Folge, dass auch die tschechische Zubehörindustrie, insbesondere die Firma Velorex, ein breites Sortiment von Zubehörteilen anbot, wie z. B. die form-schönen Seitenwagen, die einrädigen Anhänger Pav 40/41 sowie verschiedene Verkleidungselemente.

Da das ständig wachsende Kaufinteresse doch sehr zeitnah befriedigt werden konnte und die Motorräder von einer sehr hohen Qualität waren, bildeten sich sehr rasch zahlreiche Jawa Klubs.

In Nordhausen trafen sich alle Gleichgesinnten regelmäßig am bzw. im Central-Cafe des damaligen Filmtheaters „Neue Zeit“ in der Töpferstraße. Dort wurden sämtliche Unternehmungen der Klubmitglieder, seien es technische Dinge an den Fahrzeugen oder Fahrtenplanungen, besprochen.

Da bereits kurz nach der Produktion der Jawa für den privaten Bereich auch ihr Einsatz im nationalen bzw. internationalen Rennsport erfolgte, war natürlich auch das Bestreben der Klubmitglieder ihre Motorräder zu frisieren sehr groß und auch unter Beweis zu stellen. Mehrfach wurden illegale Rennen auf öffentlichen Straßen, insbesondere zwischen Nordhausen und der Ortschaft Petersdorf gefahren, an denen sich auch fremde Jawa-Fahrer aus anderen Regionen gern beteiligten.

Der damaligen Verkehrspolizei blieben die Aktionen des Nordhäuser Klubs nicht verborgen, aber eine Verhinderung dieser Rennen war ihr nicht immer möglich. Am 12.07.1961 war wieder ein solches Rennen angesetzt. An den Start gingen ein Fahrer aus Berlin mit seiner 350er und ein Klubmitglied aus Nordhausen. Entgegen der üblichen Rennverläufe endete dieser Wettbewerb kurz vor der Ziellinie im Beisein aller Klubmitglieder mit einem tragischen Unfall bei dem 2 Personen getötet wurden.

Für die anwesenden Klubmitglieder und Freunde war dies der Schock ihres jungen Lebens. Der Unfall wurde dann mit Bezug auf „Hugo Leichtsinn“ unter Zurschaustellung der Unfallmaschinen öffentlich ausgewertet, allen beteiligten Klubmitgliedern wurden danach die Führerscheine sofort entzogen.

Nachdem sich die Klubmitglieder von dem Schock erholt hatten und sie sich vom Staat durch den Führerscheinentzug ungerecht behandelt fühlten, forderten sie lautstark die Rückgabe. Da die Verkehrspolizei dieser Aufforderung nicht nachkam, zog der Klub in einer öffentlichen Protestaktion durch die Kreisstadt zum damaligen Kreisgericht von Nordhausen und forderten die Aushändigung

## **Jawa – ein motorrad- technischer Quantensprung und seine gesellschaftliche Wirkung**

Gisela Husemann Verlag e. Kfr.  
Wartburgstraße 6, 99817 Eisenach  
PVSt, Deutsche Post AG, Entgelt bezahlt

**F 11297**

ihrer Papiere. Die damaligen Behörden ließen durch ein Einsatzkommando der Sicherheitsorgane die Protestaktion auflösen, nach einiger Zeit erhielten die Betroffenen unter Auflagen ihre Papiere zurück. Von diesem Zeitpunkt an wurden sämtliche Aktivitäten des Klubs überwacht und es entstanden allmählich in der DDR, insbesondere auch in Nordhausen, staatlich geprägte Organisationen um das Interesse am Motorsport in gewisse vorgegebene Bahnen zu lenken.

So wurden unter dem Nordhäuser Günter Koch und dem Wolframshäuser Peter Hans Trümpert ab Mitte der 90er Jahre die ersten Interessengemeinschaften gebildet, welche sehr erfolgreich die nun historischen Fahrzeuge restaurierten und präsentierten.

Die Wolframshäuser Vereinigung wurde dann 2006, bedingt durch zahlreiche Interessenten in einen eingetragenen gemeinnützigen Verein mit



Restaurierte Jawa 356 mit Vollverkleidung Bj. 1957 und Velorex-Anhänger Pav 40 Foto: Hubert W. Rein

In den folgenden Jahren wechselte, insbesondere durch natürliche Prozesse, der ursprüngliche Mitgliederbestand und jüngere Jawa-Freunde zogen nach. Mitte der 60er Jahre jedoch ging die aktive Zeit des Klubs auf den Straßen zu Ende und Motorsport fand in der Regel beim ADMV, der GST oder in Arbeitsgemeinschaften von volkseigenen Betrieben statt.

Der Mythos der schnellen und schönen 350er Jawa oder, wie die damalige Szene formulierte der Araber unter den Hengsten, blieb und erlebte in den 90er Jahren eine Renaissance.

Dafür waren im Wesentlichen 3 Gründe ausschlaggebend:

1. Eine verbrauchte Jawa eignete sich in der Regel nicht zum Umbau als Gartentraktor, so wie es vielen EMW, AWO mit 4-Takt-Motoren oder den Motorrollern mit 2-Takt-Motoren aber mit Gebläsekühlung erging.
2. Bevor in DDR-Zeiten eine Entsorgung stattfand, wurden viele Dinge doch eher gern eingelagert. Eine Wegwerfgesellschaft war die DDR nicht, eher bestimmte der Mangel Überlegungen einer möglichen Wiederverwendung.
3. Einige Jahre nach der politischen Wende entwickelten sich bei vielen Ostdeutschen Züge eines nicht vorher geahnten Nostalgieverhaltens bezogen auf Dinge des täglichen Lebens und natürlich auch auf Fahrzeuge.

Zu diesem Nostalgieverhalten im Osten, und speziell hier im Südhartzbereich, kamen Personen ins Rampenlicht, die den Mythos Jawa verbunden auch mit den Gedanken an die ehemaligen Klubs durch neue Inhalte ergänzten.

der Bezeichnung „Ost Klassiker Klub e. V. Wolframshausen“ umgewandelt.

Ziel des Vereins ist, die Erhaltung historischer Fahrzeuge des Ostens, welche im Zeitraum von 1949 – 1990 produziert wurden, die Teilnahme an Oldtimerveranstaltungen auch im Ausland und die Beschäftigung mit der Verkehrs- und Motorsportgeschichte der ehemaligen DDR. In dieser Zielsetzung hat auch das einstige Statussymbol der Jugend in den Anfangsjahren der DDR noch immer einen wichtigen Platz. Die Jawa 350 entsprach dem damaligen Drang der Jugend nach Freiheit im Privatleben und auf den Straßen. Es entstand eine neue Lebenseinstellung, die völlig losgelöst war von politischen Themen, welche aber nicht in das einstige politische Umfeld passte. Diese ersten störenden Faktoren bedurften einer dringenden gesellschaftlichen Reglementierung, welche auch in den Folgejahren praktiziert wurde.

Bei der Aufarbeitung der 40 Jahre DDR-Geschichte wurde dieses frühe Phänomen im Arbeiter- und Bauernstaat durch Historiker bisher kaum beachtet. Da aber der Prozess der geschichtlichen Aufarbeitung noch nicht abgeschlossen ist, wäre es wünschenswert, wenn dieser Beitrag nicht nur der Unterhaltung dient, sondern auch eine Anregung für Fachleute sein würde.

Informationen über den Ost Klassiker Klub e. V. Wolframshausen sind im Internet, unter [www.oldtimer-wolframshausen.de](http://www.oldtimer-wolframshausen.de), abrufbar.

Hubert W. Rein  
Vorsitzender des Ost Klassiker Klub e. V.  
Wolframshausen