

Jawa for ever

Sonntag, 07. Februar 2010, 10:59 Uhr

Sie wurden zu einer Legende, die ehemaligen Mitglieder des Nordhäuser Jawa Klubs aus den 50-iger Jahren. Jeden Monat treffen sich einige der ehemaligen Mitglieder des Nordhäuser Jawa Klubs in ihrem Stammlokal und dies seit 50 Jahren. Dazu in Ihrer nnz ein etwas ungewöhnlicher Rückblick von Hubert W. Rein...

Es sind nun die ergrauten Herren, alle um die 70 Jahre, aber noch sehr vital, welche einst als Rocker auf ihren Motorrädern der Marke Jawa , mit schwarzen Helmen und gelben Sternen, die Straßen der DDR befuhren und damit besonders die Augen der holden Weiblichkeit aber auch das Auge des Gesetzes auf sich zogen. Weit, bevor sich im Westen die Motorradklubs der Hells-Angels bzw. der Banditos etablierten, entstanden bereits in der 2 Hälfte der 50-iger Jahren in zahlreichen Orten wie z. B. auch in Nordhausen und Wolframshausen, die sog. Jawa Klubs.

Diese Motorrad Klubs im Osten hatten in der Regel keinen rechtlichen Status und auch nur eine bescheidene Organisationsstruktur. Aber die Mitglieder verfügten über ein gewisses Maß an Selbstbewusstsein und entwickelten daraus in ihren Klubs ein ausgeprägtes Zusammengehörigkeitsgefühl.

Die Klubmitglieder waren männlich, Frauen waren nur auf dem Sozius zu gelassen, was sich aber in späteren Jahren änderte. Sie waren im Alter zwischen 18-25 Jahren und als ehemalige Kriegskinder, die nun in den frühen Aufbaujahren der DDR sich beruflich orientierten und Freude am friedlichen Leben empfanden, suchten in ihrer Freizeit nach Herausforderungen und den gewissen Nervenkitzel.



Eine Legende lebt (Foto: Hubert W. Rein)

Zu den Mitgliedern des ersten Nordhäuser Jawa Klubs gehörten u. a. Paul Wiederhold, Willi Krenzke, Peter Fiedler, Dieter Katzer (+) und Achim



Eine Legende lebt (Foto: Hubert W. Rein)

Drittel, um hier nur einige Namen zu nennen. Ihre damalige jugendliche Vitalität fand gepaart mit der tschechischen Motorradmarke Jawa und insbesondere mit der Neuentwicklung der Jawa (sog. Kiewatschka), welche 1954 in Serie ging und bis 1974 produziert wurde, eine leidenschaftliche Verbindung.

Kein anderes Motorrad im Osten, ob es die polnische Junak, die ungarische Panonia, die russische Molotow oder die Ostdeutsche EMW, AWO, BK oder ES war, konnten auch nur annähernd die optischen, technischen und akustischen Parameter der Jawa insbesondere der 350 ccm erreichen und somit den Traum vieler junger Männer erfüllen.

Ein gewisser Wehrmutstropfen bei diesem Traum aber bestand im Anschaffungspreis von 3592 DM der DDR unter dem Gesichtspunkt der noch bescheidenen Einkommen von einem durchschnittlichen Nettoverdienst in den 50iger Jahren von 350,-, 400,- DM der DDR. Trotzdem fand dieser Einheitsmotorradtyp im Osten aber auch im Westen und sogar in Überseeländern, seine Käufer.

Die Konstrukteure dieses motorradtechnischen Quantensprunges waren Ingenieure der staatlichen Jawa Werke in Prag und später auch in Tynec nad Sazavou. Sie schufen ein optisch schönes, sportliches und akustisch wirkungsvolles Motorrad, welches mit einer unterschiedlichen Motorisierung 2 Takt (125, 150, 175 ccm Einzylinder, 250 ccm Ein- und Zweizylinder sowie 350 ccm Zweizylinder) luftgekühlt ausgestattet war und somit eine breite Käuferschicht erreichte.

Ab Bj. 1958 erfuhren die Maschinen dann eine technische und optische Aufwertung. Die bis dahin verbauten Schwalbenschwanzauspuffe wurden durch die sportlichere Zigarrenform ersetzt, die Motorleistung 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 modernere Sitzbank verbaut und ein völlig neuer sportlicherer Rückstrahler installiert.



Eine Legende lebt (Foto: Hubert W. Rein)

Die sportliche Form wurde durch den typisch roten Jawa- Lack im Wechselspiel mit Chromflächen und den goldenen Linierungen besonders betont. Aber auch andere Farben, wie schwarz, grau, blau, weiß oder grün für die Militärausführungen, kamen zum Einsatz. Mit diesem Aussehen und mit der sportlichen Leistung stiegen die Verkaufszahlen rapide in die Höhe, allein in die damalige DDR wurde bis 1959 insgesamt 100 000 Motorräder verkauft.

Dieser Verkaufserfolg wiederum hatte zur Folge, dass auch die tschechische Zubehörindustrie, insbesondere die Firma Velorex, ein breites Sortiment von Zubehörteilen anbot, wie z.B. die sehr formschönen Seitenwagen, die Anhänger Pav 40/41 sowie verschiedene Verkleidungselemente.

Da das ständig wachsende Kaufinteresse doch sehr zeitnah auch befriedigt werden konnte und die Motorräder von einer sehr guten Qualität waren, abgesehen von dem einen oder anderen Kolbenklemmer bei den 350-ziger Typen, besonders bei Überhitzung, bildeten sich sehr rasch die Jawa Klubs.

In Nordhausen trafen sich alle gleich Gesinnten regelmäßig in jeder Woche am bzw. im Central-Cafe des damaligen Filmtheaters „Neue Zeit“ in der Töpferstraße. Dort war bei Musik, Getränken und Eis natürlich das vorherrschende Thema die Jawa. Gemeinsam mit den Vertretern des weiblichen Geschlechtes wurden dort die Wochenend- bzw. aber auch die gemeinsamen Urlaubsfahrten geplant, welche an die Ostsee und in die östlichen Nachbarländer führten.

Die Jawa war ein sportliches Motorrad mit einem damalig hervorragenden Fahrkomfort insbesondere im täglichen Gebrauch. Aber auch im nationalen und internationalen Rennsport wurden viele Siege mit dieser Marke eingefahren und dies reizte natürlich auch viele junge Fahrer, welche u.a. auch Mitglieder des ADMV der DDR waren, im normalen Straßenverkehr über die Stränge zu schlagen.

Mehrfach wurden im Nordhäuser Jawa Klub illegale Rennen zwischen Nordhausen und Petersdorf gefahren, denn jeder Jawa Besitzer war bestrebt, dass seine Maschine optisch wie auch leistungsmäßig die anderen Fahrzeuge in den Schatten stellte. So wurden mit zum Teil erheblichen Aufwand die Motoren frisiert und verchromte bzw. veränderte Teile montiert.

Der damaligen Verkehrspolizei (genannt auch die weißen Mäuse) war dieses Streben nicht verborgen geblieben. Was die illegalen Rennen betraf, konnten diese jedoch durch die Polizei nicht immer verhindert werden. Am 12.07.1961 war wieder ein solches Rennen bei den Nordhäusern angesetzt. An den Start gingen ein Jawa Fahrer aus Berlin, der angeblich in Nordhausen zu Gast war und das Nordhäuser Klubmitglied Dieter Katzer.

Start des illegalen Rennens war die Talsohle der Straße zwischen Nordhausen und der Ortschaft Petersdorf am Abzweig zur späteren Stadion der jungen Naturforscher. Von dort aus den etwas nach links gezogenen Berg hinauf bis zur Ziellinie auf dem Bergkamm mit dem Abzweig zu der Gaststätte „Harzrigi“. An diesem Tag endete das Rennen kurz vor dem Ziel mit zwei Toten. Ein unbeteiligter Motorradfahrer, welcher aus Richtung Petersdorf kam prallte mit dem Nordhäuser Klubmitglied frontal zusammen.

Für die anwesenden Klubmitglieder und Freunde war dies der Schock ihres jungen Lebens. Der Unfall wurde dann mit Bezug auf „Hugo Leichtsin“ u. a. durch das öffentliche Ausstellen der Unfallmaschinen sehr bekannt. Die Reaktion der damaligen Sicherheitsorgane erfolgte unmittelbar auf das Geschehen in der Form, dass jedes Klubmitglied, seine Fahrerlaubnis entzogen bekam.

Nachdem sich die Klubmitglieder von dem unmittelbaren Schrecken erholt hatten, forderten sie die Rückgabe ihrer eingezogenen Papiere. Da die Verkehrspolizei dieser Aufforderung nicht nachkommen wollte, zogen die Klubmitglieder in einer Art Protestaktion zum damaligen Kreisgericht und forderten lautstark ihre Papiere zurück. Nachdem diese Protestaktion dann durch ein Einsatzkommando der Polizei beendet und eine gewisse Wartefrist abgelaufen war, wurden die Papiere ihren Eigentümern unter Auflagen zurückgegeben. Von diesem Zeitpunkt an wurden die Aktivitäten des Klubs verstärkt überwacht. Bei gemeinsamen Klubausfahrten wurde eine Begleitkraft der Verkehrspolizei in Person von Heinz Raubrecht bereitgestellt.

In den folgenden Jahren wechselte dann der ursprüngliche Mitgliederbestand und jüngere Jawa Freunde zogen nach. Mitte der 60-iger Jahre ging aber die aktive Zeit des Klubs allmählich auf den Straßen zu Ende. Die Gründungsmitglieder waren zwischenzeitlich in den Ehestand getreten und ihre Jawas hatten sie verkauft um den Hausstand oder eine sog. Familienkutsche erwerben zu können.

Der Mythos der schnellen und schönen 350-ziger oder wie die damalige Szene formulierte, der Araber unter den Hengsten, blieb und erlebte in den 90-iger Jahren eine Renaissance. Aus der Sicht des Autors sprechen dafür 3 Gründe:

Eine verbrauchte Jawa eignete sich in der Regel nicht zum Umbau als Gartentraktor, so wie es vielen ausgedienten EMW, AWO oder Motorrollern die mit Gebläse gekühlten Motoren ausgerüstet waren, erging.

Die Mentalität vieler Ostdeutscher lies es nicht zu, Dinge des täglichen Lebens voreilig zu entsorgen. Besonders wenn an einem Gegenstand freudige Erinnerungen hingen, wurden diese, wenn sie nicht einen anderen praktischen Verwendungszweck fanden, eher eingelagert als vernichtet.

Einige Jahre nach der politischen Wende, entwickelten sich bei vielen, nun ehemaligen Ostdeutschen, Züge eines nicht vorher geahnten Nostalgieverhaltens, bezogen auf Dinge des früheren Lebens in der ehemaligen DDR. Egal ob es das Kinderspielzeug, Freizeitgegenstände oder auch Fahrzeuge waren. So sind die Preise für diese Erinnerungsstücke in den letzten Jahren gewaltig angestiegen. Für eine gut restaurierte Jawa 350, liegt der heutige Preis etwa bei der gleichen Summe wie der damalige Kaufpreis allerdings nicht mehr in DM der DDR sondern in Euro.

Zu diesem Nostalgieverhalten im Osten, und speziell hier im Südharzbereich, kamen Personen ins öffentliche Rampenlicht, die den Mythos Jawa und auch den Gedanken an die Jawa Klubs mit neuen Leben erfüllten. So wurde unter dem Nordhäuser Günter Koch ab Mitte der 90-iger Jahre die erste Interessengemeinschaft Jawa im Landkreis Nordhausen gebildet, welche sehr erfolgreich die nun historischen Fahrzeuge restaurierten und der Öffentlichkeit zu den unterschiedlichsten Anlässen präsentierten. Günter Koch, den man auch als Experten für andere tschechische und ostdeutsche Fahrzeuge bezeichnen kann, sammelte in kurzer Zeit um sich herum eine neue Generation von Jawa Liebhabern. Zu dieser Nachfolge gehörten u. a Stefan Schmelzer, Heiner Brodhuhn und Karl-Heinz Koch.

Auf Initiative des Ost Klassiker Klubs e.V. Wolkramshausen soll nun im Rahmen des traditionellen Oldtimertreffens welches mit der Vergabe des Hünstein -Preises für die besten historischen Ostfahrzeuge bzw. in der neuen Kategorie der getunten Ostklassiker vom 28.05.-30.05.2010 stattfindet ein großes Treffen der verschiedenen Generationen von Jawa Fahrer und Freunde(innen) organisiert werden. Erste Gespräche dazu sind bereits erfolgt, weitere Einzelheiten werden in den kommenden Wochen besprochen und können dann auch im Internet unter: [www.oldtimer – wolkramshausen. de](http://www.oldtimer-wolkramshausen.de) abgerufen werden.

Alle ehemaligen Nordhäuser Klubmitglieder können darüber hinaus Informationen zu dem geplanten Treffen von Paul Wiederhold erhalten.

Hubert W. Rein, Vorsitzender des Ost Klassiker Klubs Wolkramshausen

Autor: nnz

Drucken ...

Alle Texte, Bilder und Grafiken dieser Web-Site unterliegen dem Urheberrechtsschutz.

© 2021 nnz-online.de