Historie Jawa klubu Praha sahá hluboko do šerých dob panování komoušů v naší zemi, do časů, kdy většina čtenářů těchto nesourodých hámotin existovala v značně prenatálním stavu.V době, kdy jen zlehka a pozvolně začaly na světlo světa vyplývat krvavé hrůzy panování bolšána, kdy se přeci jen trochu a značně nesměle začala zvedat hmotná úroveň lidí a lidé tím začali mít větší zájem o společně prožitého koníčka. Tedy, adresně, na přelomu padesátých a šedesátých let minulého století, přesněji na jaře roku 1961 se parta převážně Žižkováků holdujících jízdě na motorkách a v autech značky Minor domluvila na založení specializovaného automotoklubu. Tenkráte to ale nebyla až tak jednoduchá věc jako dneska. Vše bylo kontrolováno a byl vyžadován souhlas mnoha povolaných i nepovolaných, od místních komoušů všech stupňů až po rezolutní sbor žižkovských domovnic. Existovala tenkrát taková organizace, Svazarm se jmenovala, a ta bděla a ovládala nejen motoristy (a potažmo motorkáře), ale třeba i potápěče, vodáky, radisty a ostatní sporty, zvané tehdejší nomenklaturou "technické".



Po oznámení v tehdejším tisku se 5. května 1961 sešlo v budově tehdejšího (i dnešního)

Automotoklubu v Opletalově ulici v Praze 2 přibližně 120 motoristů na ustavující schůzi, která založila organizaci pod názvem JAWA-MINOR klub Praha. Nový spolek samozřejmě mohl vzniknout jen pod ochrannou "tatíka" Svazarmu. Naštěstí jeho tehdejší obvodní žižkovský náčelník měl k motoristům vztah zvaný pozitivní a tak nic podstatného nebránilo v jeho založení. Světe div se, ale díky shodě okolností se našlo i několik značně zdevastovaných "nebytových prostor" a tak bylo dokonce i možno si vybrat. Rada moudrých zvolila trosky rozpadlých kůlen a stavební proluky na železničním pozemku těsně u západního portálu vítkovského tunelu, v zadním traktu typického žižkovského činžáku. Obvodní podnik bytového hospodářství vznikajícímu klubu tyhle prostory "přiklepl" a tak se mohli "otcové zakladatelé" vrhnout na budování a opravy. Již v této "zakladatelské" fázi se brzy ukázalo, že jedna mohutná organizace není to pravé ořechové, no a že lepší bude rozdělit ji na automobilovou a motocyklovou část, které budou samozřejmě spolupracovat a společně vzdělávat prostory v Koněvově 61. Proto 6. června téhož roku se původní klub rozdělil na dva pod názvy JAWA klub Praha a MINOR klub Praha. Tohle datum je následně považováno za datum založení Jaweče.



Hlavní činností v počátcích bylo zabydlení se ve zvetšelých a zdevastovaných prostorách, což si vyžádalo mnoho úsilí a samozřejmě času, kterého však bylo jaksi dost. Inu, budovatelské nadšení a brigádnická činnost byla zcela v duchu doby a nadšení, že se maká "na vlastním", to všechno byly faktory které uspíšily činnost tak, že na podzim již bylo možné se částečně nastěhovat do "svého". Tak trochu to byla i nutnost. Proč? Inu i pro to je nutnost pochopit a uvědomit si reálie dob před čtyřiceti roky.Servisů starajících se o soukromé samohyby bylo poskrovnu, no a těch se specializací na motorky bylo řádově ještě méně. V tehdejší Praze byl vlastně jeden jediný, na Žižkově, kousek od sídla klubu, v Jeseniově ulici. Pro motorky

pracovala jenom jeho část, větší segment se věnoval dvoutaktním automobilům DDR provenience a posléze i dalším méně obvyklým značkám. Motocyklová sekce byla skoro stoprocentně vytížena záručními prohlídkami a opravami nově prodaných mašin, starší stroje se prakticky do opravy nepřijímaly. Kromě toho se ještě dělaly opravy výbrusů a klikovek a to i výměnným způsobem, pakliže měl našinec štěstí či kliku.



Tahle opravdová nouze přirozeně nutila motorkáře se sdružovat a budovat si tzv. svépomocné dílny, určené primárně pro údržbu a opravy strojů členů klubu. Svazarm disponující poměrně nacpanými měšci pomáhal vybavit dílny tím nejnutnějším a potřebným nářadím, vybavením a přípravky. Zbytek (ten větší:-((() byl zcela a jen na privátní aktivitě klubistů. Každý měl někde nějaké ty zájmy, známé či příbuzné, no a tímhle pletivem vztahů se mnohdy dařilo sehnat a splašit nesehnatelné a nesplašitelné.Stejným způsobem se podařilo i zakladatelům Jawa klubu jej v krátké době vybavit vším, čeho bylo k poměrně jednoduché údržbě a opravám tehdejších mašin potřeba. Další pomoc, hlavně co se týkalo některých přípravků a především technické dokumentace, poskytl národní podnik Jawa, respektive jeho vývojový závod sídlící v bývalém Ogaru ve Strašnicích za tratí. Tahle "strašnická spojka" přinesla mnohé užitečné i v následujících dvaceti letech.






43
30
42