
Od Autora

Pojazdy jednośladowe z własnym źródłem napędu towarzyszą człowiekowi już ponad 100 lat. Traktowane początkowo jako ekstrawaganckie eksperymenty nielicznej grupy entuzjastów, stały się w niedługim czasie przedmiotem seryjnej produkcji i cieszą się niestąbną powodzią do dnia dzisiejszego. Już pierwsze w pełni użytkowe motocykle, wytwarzane seryjnie na przełomie stuleci, zaspokoili pragnienie sporej grupy zwolenników pojazdów mechanicznych, których nie stać było na kupno o wiele droższego samochodu. Ze względu na różnorodne możliwości zastosowania, motocykle stały się również głównym czynnikiem wpływającym na rozwój taniej, masowej motoryzacji.

Na rozdartych zaborami ziemiach polskich nie istniała zorganizowana produkcja motocykli. Ówcześni „śmiałkowie” czy „nieustraszeni ryzykanci” – jak ich pompatycznie określali niektórzy dziennikarze – dosiadałi w pierwszych latach XX wieku wyłącznie maszyn importowanych, przeważnie angielskich, francuskich lub niemieckich.

Książka dotyczy silnikowych pojazdów jednośladowych zaprojektowanych i wykonanych w Polsce w okresie międzywojennym. Tylko dzięki inżynierom, którzy przed II wojną światową pracowali w krajowej motoryzacji, było możliwe po jej zakończeniu prawie natychmiastowe uruchomienie produkcji w ocalałych zakładach, dzięki nim zostały obsadzone kie-

rownicze stanowiska w pionach konstrukcyjnych, badań technicznych, eksploatacji, a także zaplecza motoryzacji. Dzięki nim było wreszcie możliwe otwarcie specjalistycznych katedr w wyższych uczelniach technicznych. To oni przenosili przedwojenne sprężyste metody pracy i organizacji i, mimo olbrzymich trudności spowodowanych odmienną sytuacją polityczną, realizowali nakreślony program działania. Także przedwojenny średni personel techniczny i robotnicy zakładów motoryzacyjnych stali się najbardziej cenionymi pracownikami odbudowywanych zakładów przemysłowych (nie tylko zresztą motoryzacyjnych) i wychowawcami nowego pokolenia. Praca nad rozwojem motoryzacji, prowadzona w Polsce zwłaszcza w końcu lat trzydziestych, mimo zniszczenia przez niemieckich i sowieckich najeźdźców materialnego dorobku tego okresu, nie poszła na marne i stała się podstawą powojennej produkcji motocyklowej i samochodowej.

Podstawowym źródłem informacji wykorzystanych podczas pisania książki były czasopisma automobilowe i motocyklowe, wydawane zwłaszcza w stolicy. Wiele materiału uzyskano też z prasy codziennej i niefachowej, lecz podane tam wiadomości są często tendencyjne, a więc nie zawsze wiarygodne.

Istotnym i cennym źródłem są dokumenty aparatu administracyjno-gospodarczego oraz dokumenty działalności przedsiębiorstw pro-

dukcyjnych i handlowych, lecz ich zasób jest – ze zrozumiałych względów – bardzo ograniczony. Najważniejszymi w tej grupie są akta zachowane w Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie, dotyczące wytworów Państwowych Zakładów Inżynierii – największego polskiego producenta motocykli różnych typów – oraz tych fabryk prywatnych, które zabiegały o dostawy dla armii. W CAW oraz w londyńskich: Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego oraz Instytucie Józefa Piłsudskiego, a także w d. Wojskowym Instytucie Historycznym, w Muzeum Techniki i Centralnej Bibliotece Wojskowej w Warszawie znaleźć można informacje o wojskowej służbie motocykli, trochę informacji ściśle technicznych oraz akta sprawozdawczo-statystyczne.

Niektóre z tych dokumentów, jak na przykład sprawozdania składane w Głównym Urzędzie Statystycznym, były wykorzystane w powojennych publikacjach. Dużo więcej zachowało się opisów technicznych produkowanych i eksploatowanych w kraju pojazdów. Są to zarówno opisy i rysunki przeznaczone do wewnętrznego użytku producenta lub użytkownika (na przykład wojsko), jak i prospekty handlowo-reklamowe. Duże znaczenie miały relacje osób związanych profesjonalnie z motocyklową motoryzacją (zgromadzone między innymi w zbiorach własnych autora, Muzeum Techniki oraz Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. W. Sikorskiego w Londynie), a także pamiętniki, wspomnienia, listy i kalendarze.

Nie istnieją przedwojenne opracowania o tej tematyce, współczesna zaś, bardzo nieliczna, literatura historyczno-motoryzacyjna to głównie publikacje Autora tej pracy (książkowe, zamieszczone w „Bibliografii”, oraz w periodykach: tygodniku „Motor” i miesięczniku „Młody Technik”) oraz wspomniała książka nestora polskiej motoryzacji inż. Witolda Rychtera – „Moje dwa i cztery kółka” (WKŁ, Warszawa, 1985). W tej sytuacji dużą uwagę poświęciłem analizie konstrukcji zachowanych motocykli (po kilkanaście polskich pojazdów mają w swoich zbiorach

Muzeum Techniki w Warszawie¹⁾, Gdyńskie Muzeum Motoryzacji²⁾, p. Ryszard Wosiński, znany wielkopolski kolekcjoner³⁾, oraz p. Leszek Liszewski z Czerska⁴⁾), gdyż uzyskane informacje techniczne wiele mówią o konstrukcji i sposobie wytwarzania pojazdu.

Trzecie wydanie książki zawiera uzupełnienia prawie w każdym rozdziale. Wprowadzono też niewielkie korekty, uściślające np. datę produkcji. Cieszę się, że dzięki pomocy Rodziny p. Henryka Fabiańskiego udało mi się ustalić historię jego dokonania, podawaną uprzednio w znacznie uproszczonej formie.

Oddając trzecie, dopełnione wydanie książki do rąk Czytelników, proszę o wyrozumiałość – spustoszenia wojenne i czas zrobiły swoje, coraz trudniej jest odtwarzać przeszłość nawet we własnym kraju.

Jan Tarczyński

¹⁾ W zbiorach Muzeum Techniki znajdują się następujące motocykle zbudowane w okresie II Rzeczypospolitej: CWS M 111 z wózkiem bocznym, Sokół 600 RT M 211 z wózkiem (prod. 1935), Sokół 600 RT M 211 solo (mod. 1938), Sokół 500 RS M 311, Sokół 200 M 411, MOJ 130, SHL 98, Podkowa 98, Perkun 98, Perkun 125, Niemen 98 i fragmenty silnika SS-3-MR 98.

²⁾ W zbiorach tego prywatnego muzeum pana Witolda Ciązkowskiego są m.in. motocykle: CWS M 111 (prod. 1934) z wózkiem bocznym, dwa Sokoły 600 RT M 211 (prod. 1936 i 1938) z wózkami, dwa SHL 98 (prod. 1938), MOJ 130 (prod. 1938), Podkowa 98 (prod. 1938) i Tornado z silnikiem SS-3-MR.

³⁾ Pan Ryszard Wosiński ma następujące polskie motocykle: CWS M 111 z wózkiem bocznym (prod. 1934/35), Sokół 600 RT M 211 (prod. 1936) z wózkiem fabrycznym a także firmy „Rzewuski i Spółka”, MOJ 130 (prod. 1937, zmodernizowany), MOJ 130 (prod. 1938), SHL 98, Niemen 125 DV, Niemen 100 DV, Tornado – Sachs, Podkowa 98, Perkun 98, Wul-Gum 98, rower z silnikiem Kempisty 85 oraz silniki: SS-3-LM 98, Malcherek 125 i Malcherek 50 (rowerowy).

⁴⁾ Pan Leszek Liszewski ma motocykle: Sokół 1000 M 111 z wózkiem (prod. 1936), Sokół 600 RT M 211 (prod. 1937), Sokół 500 RS M 311, Sokół 200 M 411, MOJ 130, Tornado – Sachs i Podkowa 98.

Zamiast wstępu

Zanim przedstawię historię motocykli produkowanych w II Rzeczypospolitej, proponuję krótkie spojrzenie na fragment jednośladowego „klimatu” ówczesnej Polski. Myślę, że najlepiej przybliży ten nastrój prawdziwy motocyklista tamtych dni, mój starszy przyjaciel Stanisław Roliński. Stasio nie był znanym konstruktorem, nie działał społecznie na tym polu, nie miał też osiągnięć sportowych. Był hobbistą, a jego życie „wpisane” było bez reszty w motocykle. Gdy w latach siedemdziesiątych powrócił do kraju z USA, miejsca swego powojennego osiedlenia, był przez długi czas konsultantem stołecznego Muzeum Techniki. Pomagał także m.in. inżynierowi Witoldowi Rychterowi w tworzeniu pomnikowej pracy pt. „Dzieje samochodu” i współpracował z inżynierem Tadeuszem Heryngiem, byłem szefem Oddziału Motocykli Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie, a po wojnie znanym rzeczoznawcą motocyklowym. Na polu historyczno-motoryzacyjnym działał zresztą do niedawna (zm. 1999 r.), wspomagając autora tej książki w publicystycznych poczynaniach. Motocyklowy życiorys Stanisława, sporządzony pod wpływem Jego opowieści, tak bardzo zbliżony do działań niejednego z Czytelników, a przy tym świetnie oddający niepowtarzalną atmosferę okresu międzywojennego, wart jest przypomnienia.

Opowiadał Stanisław Roliński:

Mój pierwszy kontakt z motocyklem nastąpił bardzo wcześnie, bo w piątym roku życia i to

pośrednio – przez ciężarówkę. Było lato 1920 roku, stałem na balkonie naszego mieszkania przy ul. Pięknej w Warszawie, obserwując ruch uliczny. Raptem donośny sygnał i huk motoru – pod balkonem zatrzymał się 3-tonowy Packard z wojskową obsługą. Takiej gratki nie mogłem przepuścić i chociaż wiedziałem, że postój potrwa długo (ciężarówka przyjechała do magazynu prowiantowego oddziałów lotniczych stacjonujących na Lotnisku Mokotowskim przy ul. Puławskiej, który znajdował się w piwnicy naszego domu), szybko zbiegłem na dół. Szofer grzebał coś przy silniku, lecz nie odpędził pętającego się malucha. Zostałem wywindowany na twardą ławkę szoferską, mogłem „pokierować” i potrafić. Szczyt szczęścia! Żołnierze obdarowali mnie różnymi specjałami z USA – do dziś pamiętam smak czekolady – o które trudno było w Warszawie podczas wojny z Rosją Sowiecką i ... pojechaliśmy. To już podwójny szczyt szczęścia, zwłaszcza, że jazda w otwartej „kabinie” kierowcy dostarczała dodatkowego efektu – byłem widziany! Packard grzmiał po bruku twardym masywowym ogumieniem, a przechodnie uśmiechali się do mnie, niektórzy nawet machali. Dziś myślę, że te machania i uśmiechy spowodowane były raczej litością – oto frontowa sierota przygarnięta przez żołnierza pełni służbę wraz z nim – lecz wówczas nawet nie spostrzegłem, jak przejechaliśmy bramę lotniska. Moi opiekunowie wysiedli przed hangarem a mnie zaintry-



Harley-Davidson w służbie poczty. Takie same wózki boczne ze skrzynią miały wprowadzone później polskie CWS-y i Sokoły 1000

gowały... motocykle. Nieopodal stały dwie maszyny z bocznymi wózkami, żywo przypominającymi blaszane tódeczki, które puszczałem w sadzawkach Ogrodu Ujazdowskiego. Wlażłem do jednej „tódeczki” i już nie wyszedłem, aż przed domem i to po odbyciu rundy po lotnisku. Żołnierz, który odwiózł mnie do rodziców załagodził burzę, jaka zebrała się nad moją głową. Na lotnisko biegałem później ze starszymi kolegami – oni popatrzeć na samoloty, a ja na motocykle i samochody, których tam było pełno. Dowiedziałem się, że „mój” pierwszy motocykl to amerykański Harley-Davidson, tak zwana „tysiączka” z 1916 roku, jeden z najpopularniejszych wówczas w wojsku. Wożono mnie po Polach Mokotowskich, wybierałem ciężkie Harleje i Indiany, jakoś nie ciągnęło

mnie do „anglików” (Triumph, BSA, Sunbeam) i „niemców” (Wanderer, Brennabor etc.), które szybko nauczyłem się rozpoznawać już z daleka po „gangu” silnika. Podpatrywałem kierowców i mechaników – muszę powiedzieć nieskromnie, że już jako dziesięcioletek byłem dobrze obeznany z motocyklem i budową jego mechanizmów. „Nagroda” przyszła niespodziewanie. Na rogu ulic Wspólnej i dzisiejszej Emilii Plater dwóch studentów politechniki biedziło się nad dwucylindrową widlastą pięćsetką angielskiej marki Rex-Acme. „Nawaliła” uszczelka pod pokrywą rozrządu, wyciekał olej, byli bezradni. Wpadłem do mieszkania mojego dziadka – na szczęście mieszkał w pobliżu – złapałem twardy papier rysunkowy, nożyczki... i po kłopotcie. Studenci chcieli mi kupić

słodczy, gdy odmówiłem, zreflektowali się i oczywiście zaproponowali „... to wsiadaj, mały, z tyłu”. Pokręciliśmy się trochę po śródmieściu, to była frajda! Ten sam motocykl spotkałem parę miesięcy później na Filtrowej, moi „koledzy” uczyli jeździć innych studentów. I znowu nie mieli szczęścia. Trafił się cwaniaczek na zdezelowanym rowerze, podjechał blisko, podciął motocyklistę a ten – uczeń – nie umiał opanować maszyny. Motor się przewrócił, zaś rowerzysta umknął ze złotym, kieszonkowym zegarkiem niefortunnego kursanta.

Nie mogę powiedzieć, gdzie i kiedy nauczyłem się jeździć. Przyszło to jakoś samo z siebie – to ten, to tamten „dał się przejechać”, trochę pomógł ojciec mojego szkolnego kolegi, takśówkarz na „Peugeocie”, pan Kapuściński. Pamiętam za to doskonale pierwszą dłuższą samodzielną jazdę; rozstłonecznione Bielany,

wówczas pod Warszawą, i ja, czerwony z emocji czternastolatek, podrzucany na wertepach przez „cud-maszynę”, Harleya-Davidsona 1200 cm³ z bocznym wózkiem, z warsztatu braci Lambert przy ul. Okólnik 3 na Powiślu, gdzie miałem „pomagać”. Gutek Lambert, złoty chłop, uwierzył w moje jeździeckie umiejętności i na pierwszy „start” dał nowy motocykl, bodajże nawet klienta. To „pomaganie” w kilku warsztatach motocyklowych zabierało wprowadzie czas przeznaczony na odrabianie lekcji, ale jako szesnastoletni chłopak bez pudła mogłem rozpoznać każdy defekt. Bardzo lubiłem te zgadywanki, a czytając modne wówczas groszowe powieści detektywistyczne, traktowałem je trochę jak kryminalne zgadywanki, zaś rozwiązanie znajdowałem drogą „dedukcji”. „Kolekcjonowałem” jazdy na pożyczonych motocyklach – im większy „cudak” tym lepsza zabawa. Zostało mi to i później, gdy miałem



Z naszych motocyklowych tras – na Indianie (po prawej) Zbigniew Strzemień



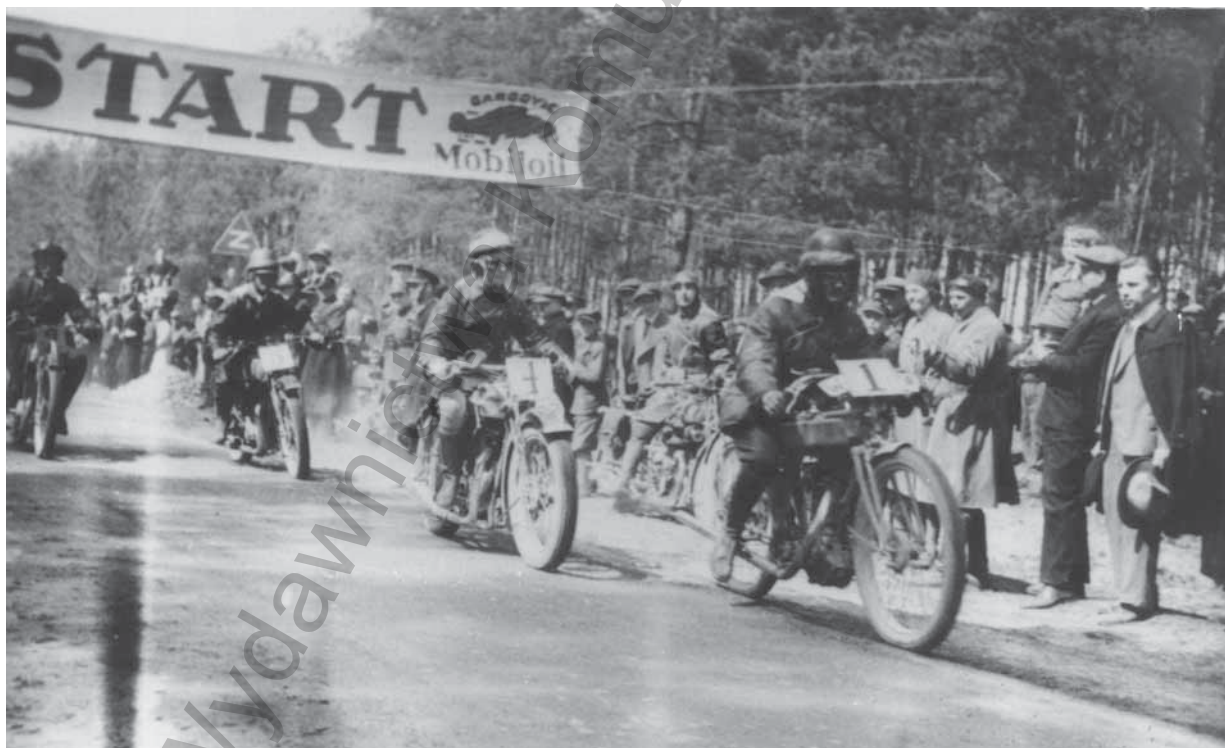
W 1930 roku pod Zegrzem koło Warszawy – Jerzy Mara (na AJS) próbuje, czy Wisła głęboka. Na brzegu Indian

już własne pojazdy. Najmilej wspominam krótką wieczorną przejażdżkę po ... Ogrodzie Saskim na wspinałym austriackim Puchu 500 (z dwucylindrowym, widlastym silnikiem), pożyczonym od przygodnych motocyklistów, którym pomagałem „znaleźć” iskrę. Maszyna była niewiarygodnie cicha, zaś moje 17 lat podsunęło kuszący pomysł – podjedź z tyłu do spacerującej pary zakochanych i naciśnij przycisk elektrycznego sygnału. Dźwięk zbliżony do przedśmiertelnego rżenia osła, jaki wydobywał się z blaszanej trąby sygnału (marki nomen-omen „Blackhorn”, czyli „czarny róg”) w różnych miejscach parku, spowodował żywą reakcję policji. Kilku zasapanych stróżów prawa uganiało się za mną po alejkach gwizdząc przeraźliwie. Wyniosłem się więc z ogrodu, pozostawiając jako jedyny ślad wyjątkowo

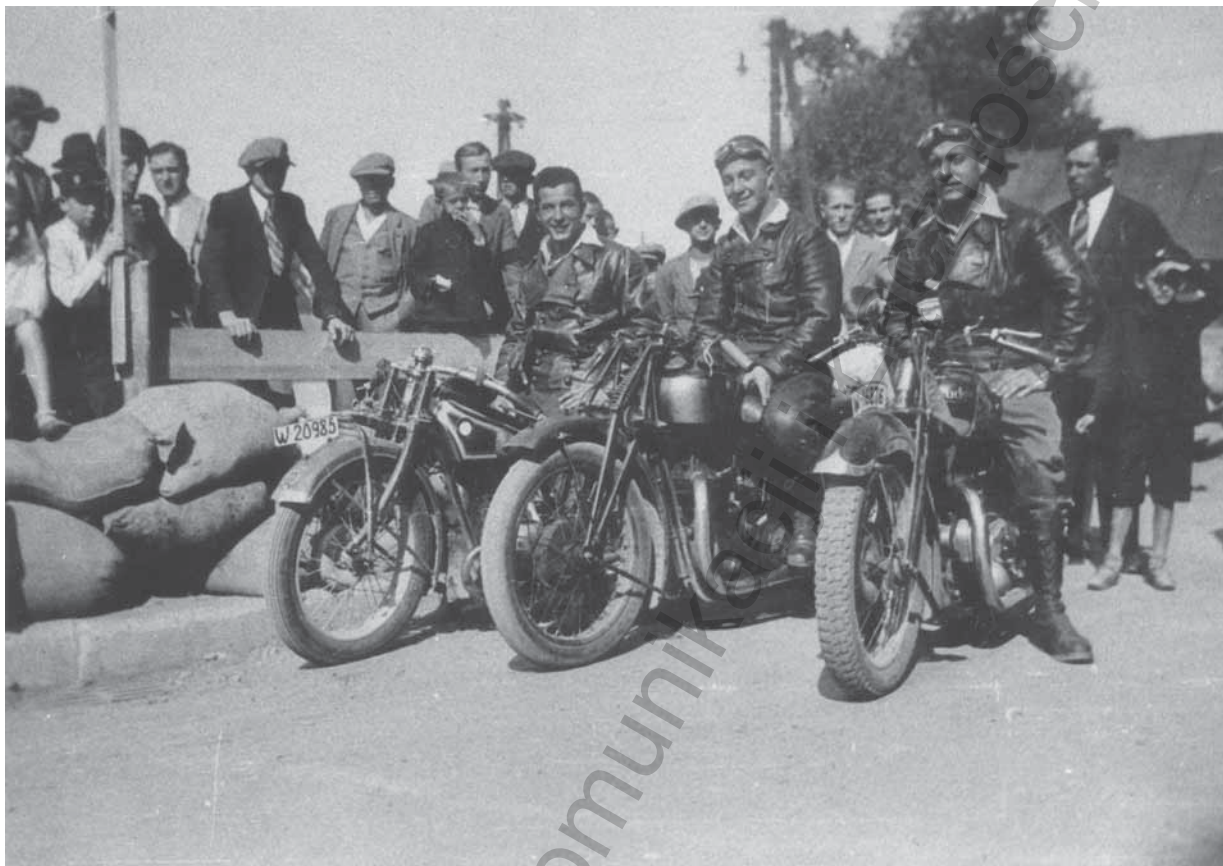
„tłusty” smrodek spalin. „Przeżyłem” jeszcze jedną akcję policyjną tym razem już jako obserwator. W letnie niedzielne popołudnie 1936 roku siedziałem – w miłym damskim towarzystwie – w ogródku kawiarni „Honoratka” w Alejach Ujazdowskich (dziś przebiega w tym miejscu Trasa Łazienkowska), wtem od strony Belwederu słysząc dobrze rozkręcone silniki motocyklowe. Dźwięki nakładają się, trudno poznać co jedzie. Wyskakują na ulicę: wielki, czerwony „anglik” Matchless 600, z czterocylindrowym widlastym silnikiem ze wspólną głowicą, ucieka przed policyjnym Harleyem-Davidsonem 1000 cm³, który wyraźnie siedział mu na kółku. Wąsaty starszy przodownik potężnie dmucha w gwizdek. Sytuacja niecodzienna: gwar, szum, przechodnie zatrzymują się, sypią się komentarze. Raptem z alei

Szucha wypada – prawie na zderzenie z Mat-chlessem – drugi policjant na Harleyu i cała trójka wali środkiem Alej w stronę Zamku. Już chciałem wskoczyć na siodło mojego Harleya-Davidsona model 45 z 1930 roku (siedemsetpięćdziesiątka z wózkiem) aby wyruszyć za nimi, gdy z bardzo nadąsanych dziewczęcych ust usłyszałem oburzone: Stasiu! Jak możesz!? Nie mogłem. Wróciłem do kawiarni. W poniedziałek rano wyczytałem w „Kurierku” szczegóły akcji: student, syn bogatego przemysłowca założył się z przyjaciółmi że trasę Wilanów–Zamek pokona w... dwadzieścia minut. Przegrał i to podwójnie, bo trafił do sądu za „opór stawiany policji”. W następną niedzielę, lecz nie w środku dnia, a o 5 rano, gdy ruch uliczny prawie nie istniał, przysmyczyłem się do tego „rekordu” na Harleyu z odjętym wózkiem. Udało się bez problemu, dziwili się tylko dozorczy polewający wodą chodniki Nowego Świata. Wracając do „cudaków” – nie będę mówił, co ujeżdżałem, bo to cała litania, zaś pojazdy

w sumie typowe dla owego okresu i opisane już w wielu książkach. Wspomnę o tych, które najbardziej utkwiły mi w pamięci. Motocykle pocztowe (Harley, później polskie CWS M 55 i CWS M 111) z wózkami bocznymi w kształcie pudła z wiekiem pojawiły się w Warszawie, gdy miałem jakieś 10–12 lat. Trudno było ubłagać pocztowca, aby na skrzyni przewiózł pasażera. Gdy jednak zgodził się na jednego, z bramy wyskakiwała cała ferajna, ładowała się na wieko i nie schodzili dopóki nie przejechał kilkudziesięciu metrów. Sztuki tej nie można było dokonywać w motocyklowych taksówkach, które pojawiły się w latach 1926–28. Po prostu wózek boczny, który pełnił rolę jednoosobowej kabiny pasażerskiej był zbyt dobrze obudowany, a drzwiczki często zamknięte na klucz. Próbowaliśmy – Harley 1200 kusił potężnie – nie udało się, a właściciel skłął nas od ostatnich. Czasami można było „wyżebrać” króciutki spacer w dwuosobowym wózku bocznym policyjnych Harley-Davidsonów 1200,



Wyścig w Strudze w 1931 roku (?). Z numerem „1” Tadeusz Heryng na francuskim motocyklu Alcyon, z numerem „4” Janina Loteczowska na angielskim BSA



Zespół Polskiego Klubu Motocyklowego przed wyścigami w Tarnowie. Zawodnicy: Telechan, Jakubowski, Tomaszewski

które dość często patrolowały miasto w dwu lub trzyosobowej obsadzie. Dodam, że obok wózków z miejscami ułożonymi jedno za drugim, widziałem także – w prywatnych rękach – szerokie gondole z miejscami obok siebie. Lubiałem oglądać defilady wojskowe. Zawsze pokazywano motocyklistów, czasami – jak w czasie uroczystości 3 Maja w 1933 roku – w sposób nieco humorystyczny. Defiladę obserwowałem stojąc po tej samej stronie Placu Piłsudskiego co trybuna rządowa, lecz bliżej ulicy Senatorskiej. Motocykle – solo, bez wózków bocznych – posuwały się w trzech równoległych kolumnach. W pierwszej, najbliższej stanowiska Prezydenta Rzeczypospolitej Ignacego Mościckiego, jechały najnowsze nabytki Wojska Polskiego, w drugiej nieco już bardziej wysłużone zaś w trzeciej

najstarsze, z końca I wojny światowej. Publiczność nie zwracała uwagi na ten sprytny podział i klaskała jak szalona. Aplauz widzów wzbudzały także jadące w oddzielnej grupie motocykle z bocznymi wózkami w kształcie platformki, wyposażonej w ciężki karabin maszynowy na trójnożnej podstawie. Uzbrojenie nadawało pojazdom bardzo groźny wygląd, lecz ich wartość bojowa była wielce problematyczna. Napęd tylko na jedno koło i duża masa motocykla z 3-osobową obsadą oraz ckm-u z osprzętem znacznie utrudniały jazdę terenową. Gawieź nie wnikała jednak w takie szczegóły – zbliżone pojazdy widziała przecież w kinach, w kronikach Polskiej Agencji Telegraficznej pokazujących często manewry obcych armii – i cieszyła się, że i nasze wojsko jest w nie wyposażone.

W lecie 1938 roku wyrwałem się do Bydgoszczy, zachęcany anonsami prasowymi o mającej się tam odbyć „rewii potęgi zbrojnej Polski”. Siedziałem wygodnie na trybunach dla publiczności – bilet za jedyne 75 groszy – i gapilem się z zachwytem. Rzeczywiście było na co popatrzeć. Nie mówię o piechocie i kawalerii, bo to nie moja „parafia”, ale takiego nasycenia wojskowymi pojazdami nie widziałem jeszcze nigdy. Jeźdźły czołgi, wspaniałe polskie 7 TP z napędem dieslowskim, przeciwlotnicze działa samobieżne (na podwoziach samochodów ciężarowych – przyp. red.) i inna zmotoryzowana artyleria, motorowe kolumny saperów, samochodowe radiostacje i podobne cuda na kołach i gąsienicach, lecz ja wypatrywałem motocyklistów. I tu niespodzianka – po wspomnianych już motocyklowych „cekaemiarzach” ukazały się dwa plutony polskich Sokołów 1000, a na gondolach ich

bocznych wózków szczyrzyły ryjki ręczne karabiny maszynowe, zamocowane obrotowo. To mi zaimponowało: lekkie, proste, łatwe do obsługi i zdemontowania. Już później, w niewoli niemieckiej, dowiedziałem się od kolegów z batalionów pancernych, gdzie używano motocykli z rkm-ami, że to rozwiązanie sprawdziło się całkowicie w walkach wrześnieowych.

Chodziłem też na zawody motocyklowe, szczególnie okraszone uczestnictwem bardzo przystojnej zawodniczki Polskiego Klubu Motocyklowego, pani Janki Loteckowej. Pojechałem nawet kiedyś wąskotorową ciuchcią do Strugi, gdy ścigała się na świetnej BSA. Z innych imprez pamiętam dobrze o dwa lata wcześniejszy od wyścigu w Strudze rajd motocyklowy po ulicach Warszawy, zorganizowany przez redakcję czasopisma „Autolot” w 1930 roku. Pamiętam go z dwóch powodów: po pierwsze po raz pierwszy widziałem polskie CWS M 55



Motocykliści z Polskiego Klubu Motocyklowego na Placu Zamkowym w Warszawie

– jeden z nich, z numerem startowym „14” prowadzony przez porucznika Kawalca, okazał się mocno pechowy i nie dojechał do mety, po drugie po raz pierwszy wpadło mi w oko hasło reklamowe Melchiora Wańkowicza „Cukier krzepi”, które warszawska publiczność uzupełniła rymem „Wódka lepiej”.

Teraz o moich motocyklach. Pierwszy złożyłem sobie mając 17 lat. Od znajomego tramwajarza kupiłem za śmieszłą kwotę 20 zł całkiem jeszcze nienajgorszy silnik jednocylindrowy Motosacoche 200, szwajcarskiej produkcji. Ramę, koła i osprzęt nabyłem przy ulicy Kredytowej 16, w „Salonie Okazyjnych Motocykli” Jurka Wegenki, któremu też „pomagałem”. Zmontowałem, trochę pojeździłem i zamieniłem w znanej firmie „B. Wahren” przy Świętokrzyskiej na... rower wyścigowy tej marki. Na rowerze już nie jeździłem. Sprzedałem i natychmiast

wytargowałem za grosze starego Indian 750. Części niezbędne do remontu kupiłem u Braci Lambert po mocno zniżkowej cenie. Tak rozpocząłem motocyklowy handel. Kupowałem, remontowałem i sprzedawałem. Szło mi całkiem nieźle. W początku 1938 roku miałem do sprzedania 15 motocykli. Pamiętam świetną angielską Velocette 350, z silnikiem górnozaworowym z rozrządem z tzw. wałkiem królewskim, nowoczesny BMW 500 z widelcem teleskopowym przedniego koła (woziłem nim, a raczej w jego bocznym wózku, znajome dziewczęta na zamiejskie spacerzy) i jak wszystkie niemieckie motocykle bardzo solidnie wykonany, kilka moich ulubionych Indian Scout i Police Scout, Harley-Davidson 750, angielskie: górnozaworowy Norton 500, „górny” AJS 350 oraz „dolna” BSA 350, na której uczyłem jeździć różnych znajomków. Cały ten „majdan” po-



CWS-y M 55 i członkowie sekcji campingowej Polskiego Klubu Motocyklowego. Dębe koło Warszawy, czerwiec 1932 roku

został w piwnicy domu Wilcza 2, gdy w 1938 roku dostałem powołanie do służby wojskowej.

Gotówki nie miałem dużo, zaraz inwestowałem w motocykle. Gdy potrzebowałem pieniężnego zastrzyku „dorabiałem” u Wegenki (woziłem motocykle na komisje wojskowe w celu przyznania im kategorii mobilizacyjnych, odpowiednich do ich stanu technicznego) lub u Braci Lambert (jeździłem po części do Harley-Davidsonów do firmowego przedstawicielstwa „Auto Service” na Nowym Świecie 9, gdzie jako warsztatowiec otrzymywałem je z 3% zniżką). Wpadałem także na Twardą, do warsztatu byłego pułkownika armii carskiej Nikołaja Pastuszenki, który pracował w Urzędzie Miar i Wag, a w warsztacie remontował liczniki (taksometry) do taksówek i szybkościomierze (zwane tachometrami) do samochodów i motocykli. Pamiętam tachometry amerykańskiej marki Corbin, wyskalowane w milach, wielkości dawnych budzików, pobierające napęd od tylnego koła. Miały one dwie wskazówki: jedna pokazywała zawsze aktualną prędkość, druga zaś zatrzymywała się na wskazaniach najwyższej prędkości i wracała do zera po odblokowaniu przyciskiem z lewej strony. Pastuszenko miał starego Royal-Enfielda, z widlastym dwucylindrowym silnikiem o pojemności 740 lub 1000 cm³, już dziś nie pamiętam. Konstrukcja nieco uduchowiona – silnik uruchamiany za pomocą korby działającej poprzez przekładnię umieszczoną pod siodłem, miał napęd łańcuchowy i dwa biegi, które zmieniało się korbką wystającą nad zbiornikiem paliwa – ale nie najgorsza. Psuła się niezbyt często, toteż dużo u Pastuszenki nie zarobiłem. W końcu lat trzydziestych pułkownik używał Enfielda z bocznym wózkiem od polskiego CWS M 111. To były maszyny! Robione głównie dla wojska, nie stały w warsztatach bo nie chciały się psuć! Jak się jakiś trafił u zaprzyjaźnionego mechanika, to zaraz wszyscy go „testowali”, wołano i mnie do tych prób. Jeździłem wtedy pod Wilanów na siekierkowskie piaseczki. Maszyna szła jak burza – to była frajda! Wołałem jednak ich unowocześnioną wersję – Sokoła 1000 M 111. Niby to samo, a jeszcze łatwiejszy w obsłudze i przyjemniejszy w prowadzeniu.

W kręgu moich kumpli motocykl traktowany był często jako środek płatniczy w – jak to się dzisiaj mówi – „obrocie bezgotówkowym”. Był nawet wygodniejszy od czeku, bo zawsze miał pokrycie! Znajomy stolarz przerobił mi piwnicę na elegancki magazyno-warsztat. Dostał za to Ariela 500. Znajomy żydowski krawiec przerobił mi skórzaną motocyklową kurtkę na najnowszy berliński fason kamizelkowego kroju z wieloma suwakami i przefarbował na czerwono, mógł w zamian kupić – z moich zapasów – angielskiego Excelsiora z silnikiem Villersa 100 cm³ (na które nie wymagano prawa jazdy) za niedużą kwotę 150 zł. Takie transakcje przeprowadzaliśmy często, a i gotówkowe z godziwym zarobkiem nie były sporadyczne. Z motocykli można było żyć, a że i hobby i zarobek jednocześnie, to siedziało się w tym od rana do wieczora.

W 1938 roku rozpocząłem służbę wojskową, niestety w piechocie. We wrześniu 1938 roku trafiłem do Korpusu Ochrony Pogranicza. Mój 5 Batalion „Łużki” stał na Wileńszczyźnie – pilnowaliśmy granicy z Sowietami i ze względu na warunki terenowe odbywaliśmy patrole piesze. W batalionie były etatowo dwa samochody marki Polski Fiat: typu 621 (ciężarowy 2,5 tony) i terenowy łazik 508 dla dowódcy. Zacząłem się „kręcić” koło pojazdów, pomagać przy konserwacji i drobniejszych naprawach. Zgadało się coś o moich motocyklach – dostałem zgodę na ściągnięcie jednego z nich do oddziału. Pojechałem do Warszawy i... żał mi się zrobiło moich skarbów. Trafił się Indian Scout z 1924 roku, stary „ślepek” z nieodejmowaną głowicą silnika, ale w bardzo dobrym stanie – kupiłem i kolejną wróciliśmy do Głębokiego. Stamtąd 30 kilometrów po śniegu, często jeszcze nie przetartym a głębokim ponad kolana, już o własnych indianowskich siłach do Łużek, do batalionu. 30 km jechałem prawie 2 godziny. Teraz zaczął się dla mnie złoty okres. Dni w siodle – służba łącznikowa, inspekcyjna – woziłem oficera na kontrole placówek granicznych, gospodarcza i szkoleniowa – uczyłem jeździć oficerów i podoficerów oddziału, wypełniały mi czas całkowicie. Benzyna i oleje wojskowe, okolica piękna, Indian bezawaryjny – sielanka! Niestety skoń-

czyła się po ośmiu miesiącach. Nad ranem 17 września oddziały sowieckie zaatakowały nasze strażnice graniczne, przed południem wycofaliśmy się bez walki w stronę miasteczka Postawy. Jeżdżę na rozpoznanie: Ruskich pełno wszędzie, dosyć dobrze uzbrojeni z artylerią i czołgami, a my – drugi rzut osłonowy KOP, nawet bez etatowej broni przeciwpancernej! Zdecydowano, że przechodzimy na Litwę. Mnie się jednak nie udało. 20 września mój oddział otoczyli Sowieci; trochę postrzelaliśmy i... koniec pieśni. Za dużo ich było i ze wszystkich stron. Plutonowy mówi do mnie:

„Stanisław, ruszaj się, nic tym skur...synom nie oddamy”. Zaczęliśmy niszczyć broń, Indiana położyłem w dołku, odkręciłem benzynę i dla pewności wrzuciłem aż trzy granaty. Nic dla „tych skur...synów” nie zostało! Trafiłem do sowieckiej niewoli, a ci wymienili mnie – jako warszawiaka – z Niemcami. „Szkopy” z kolei zamknęli mnie do obozu na terenie Rzeszy. Przesiedziałem do końca i po wyzwoleniu – na szczęście przez żołnierzy amerykańskich – znowu złapałem się za motocykle. Ale to już zupełnie inna historia i na innym kontynencie.

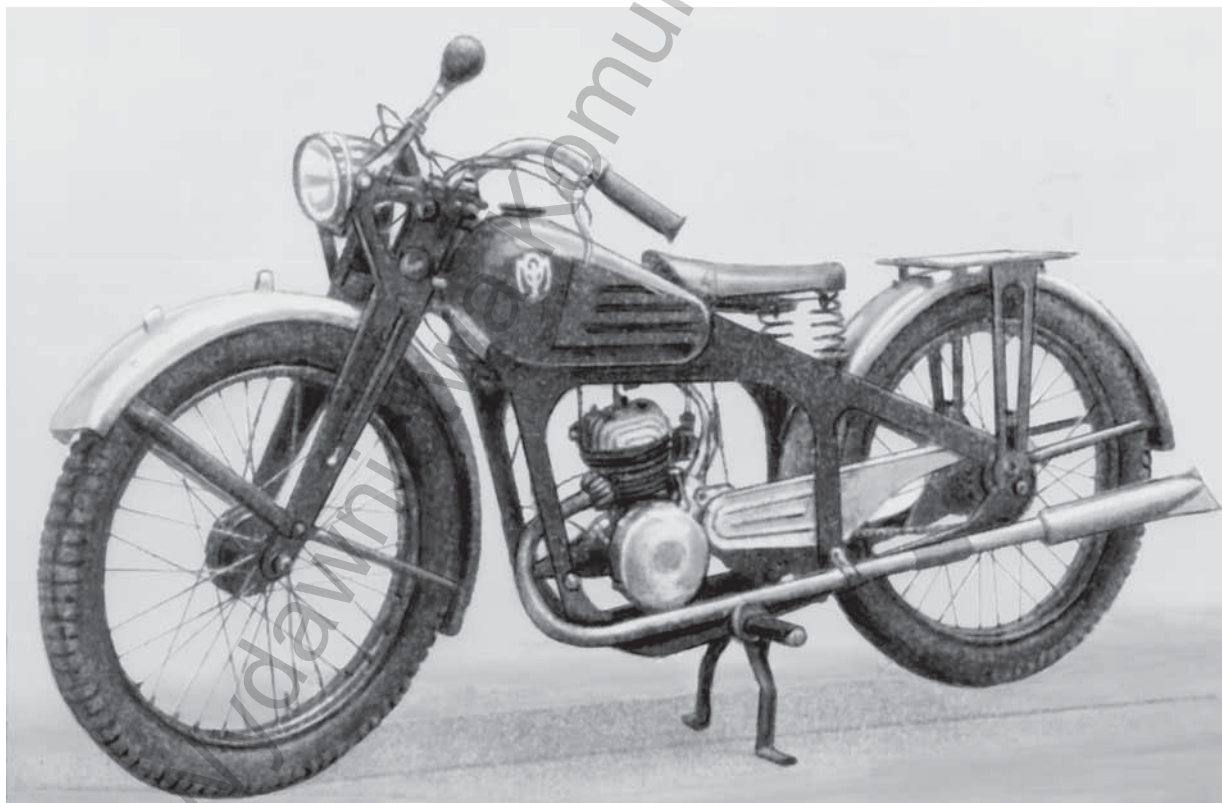
MOJ 130

1937–1939

Wytwórca: FABRYKA MASZYN ORAZ ODLEWNIA ŻELAZA I METALI „MOJ”
INŻ. GUSTAWA RÓŻYCKIEGO
Katowice, ul. ks. Strzybnego 17

Dnia 17 października 1933 roku inż. Gustaw Różycki, absolwent akademii górniczej w austriackim Leoben (a później przedstawiciel na Europę południowo-wschodnią niemieckiej fabryki produkującej sprzęt górniczy marki „Erickhoff”), nabył z licytacji podupadłą katowicką Fabrykę Maszyn i Odlewnię Żeliwa inż. Alfreda Wagnera. Zakład, założony w 1913 roku jako niewielka wytwórnia urządzeń i maszyn dla górnictwa, rozbudowywany nieco od 1919 roku po zakupie przez inż. Wagnera, został w niedługim czasie przekształcony w duże przedsiębiorstwo o bogatym profilu działania.

W 1937 roku zmodernizowano i powiększono o nowe pomieszczenia produkcyjne budynek główny, tworząc także nową kuźnię, warsztaty uczniowskie oraz zaplecze socjalne z łazienką i świetlicą. Zabudowania fabryczne miały około 4000 m² powierzchni użytkowej, cały zaś teren zakładów był prawie dwa razy większy. W końcu tegoż roku 386 pracowników (półtora roku później już 550) wytwarzało tu urządzenia dla górnictwa: wentylatory, kołowroty, windy, kolejki linowe, prądnice, agregaty elektryczne, pompy, dmuchawy, hydrofory, taśmociągi oraz piły spalinowe do drzewa, syreny alarmowe,



MOJ – model z roku 1937



MOJ – model z 1937 roku, zmodernizowany w rok później

rozruszniki elektryczne (ok. 2000 rocznie) do samochodów Polski FIAT produkowanych w PZInż., a także silniki kajakowe, różne odlewy i drobną armaturę do wody, pary i gazu. Należy przypuszczać, że właśnie owe silniczki własnej konstrukcji, pracujące bezawaryjnie w agregatach prądotwórczych, saperskich piłach do drzewa i kajakach, zainspirowały inż. Gustawa Różyckiego do budowy pojazdów jednośladowych. W 1956 roku Ryszard Barnet zanotował (Dziennik Zachodni, 209/1996): „*Motocykle były moją wielką pasją. Miałem sprawnie działającą fabrykę maszyn, która realizowała korzystne kontrakty dla przemysłu górniczego – opowiadał Gustaw Różycki – Gdy tylko mogłem sobie na to pozwolić, uruchomiłem dział produkcji motocykli, którego kierownictwo powierzyłem inż. Karolowi Zuberowi. Z nim też razem opracowałem założenia konstrukcyjne oraz osobiście doglądałem produkcji prototypów. Możliwości kooperantów były wówczas (1936 rok – przyp. Autora) bardzo ograniczone, dlatego prawie*

wszystkie zespoły wytwarzano w mojej fabryce (...). Jedynie silniki do prototypów i pierwszej serii zakupiliśmy u Villiersa...”.

Pierwsze motocykle z krótkiej serii informacyjnej, zapewne ze wspomnianymi brytyjskimi jednostkami napędowymi Villiers 98 (dwusuwowe, o mocy 3 KM przy 3000 obr/min, zblokowane ze skrzynką biegów o 3 przełożeniach), zademonstrowano przedstawicielom prasy w styczniu–lutym 1937 roku, planując jednocześnie wypuszczenie w sierpniu na rynek pierwszej partii (170 ÷ 200 sztuk) „modelu 1937”, z własnym silnikiem o pojemności skokowej 128 cm³. Pojazdy otrzymały nazwę MOJ – pseudonim właściciela wytwórni z czasów działania w Leodium, w studenckiej korporacji. W konstrukcji motocykla widać wyraźny wpływ niemieckich rozwiązań technicznych. Dotyczy to zwłaszcza ciężkiej solidnej ramy (podwójnej, zamkniętej, wykonanej z tłoczonych kształowników o profilu ceowym), wyposażonej w zawieszenie przednie z tłoczonym widelcem tra-

pezowym, resorowanym centralną sprężyną. Zastosowanie tłocznej podwójnej ramy i masywnego widelca przedniego w podwoziu motocykla popularnego mogło wzbudzać pewne zastrzeżenia, związane z wysoką ceną produkcji. Trzeba tu dodać, że w niedługim czasie właśnie z przyczyn ekonomicznych większość niemieckich wytwórni odeszła w produkcji motocykli małolitrażowych od ram tłoczonych. Inż. Różycki potrafił jednak prawidłowo rozwiązać problem kosztów produkcji, gdyż motocykle MOJ wytwarzane w niezmienionej wersji podwoziowej aż do wybuchu drugiej wojny światowej, były sprzedawane za przystępną cenę 950 zł, oczywiście bez strat dla ich wytwórcy. Motocykl miał nowoczesny silnik dwusuwowy, jednocyldrowy, zblokowany ze skrzynką biegów. Koncepcja konstrukcyjna jednostki napędowej była wzorowana na doskonałych niemieckich silnikach Sachs 98. Dzielona obudowa silnika stanowiąca wspólny odlew z obudową skrzynki biegów oraz tłok i głowica cylindra (wyposażona w odprężnik) były wykonane ze stopów lekkich. Cylinder z żeliwa molibdenowego, wał korbowy – kuty, oparty na łożyskach kulkowych szwedzkiej marki SKF. Skrzynka biegów miała tylko dwa przełożenia, co z niezrozumiałych względów w katalogu reklamowym producenta zostało przedstawione jako zaleta. Podobnie jak i w innych krajowych motocyklach eksploatowanych często w trudnych warunkach drogowych, jednostka napędowa motocykla MOJ była od dołu chroniona blaszaną osłoną (o grubości 1 mm) przytwierdzoną do belek ramy.

Instalacja zapłonowa i oświetleniowa była zasilana prądem o napięciu 6–8 V, wytwarzanym w prądnicy-iskrowniku własnej konstrukcji, wbudowanym pod kołem zamachowym silnika. Światła postojowe (przy wyłączonym silniku) czerpały prąd z suchej baterii, umieszczonej niekiedy w obudowie reflektora. Z wytwórni inż. Różyckiego pochodziły również gaźniki. Początkowo stosowano wyroby niemieckiej firmy Graetzin o średnicy gardzieli 14 mm, „... które nie najlepiej nadawały się do zasilania mojego silnika – opowiadał Gustaw Różycki Ryszardowi Barnetowi – więc skonstruowałem własny gaźnik, odpowiednio dostosowany do jego charakterystyki. Przy

wykorzystaniu mojego gaźnika zużycie paliwa spadło z 3,5 do 2,5 litra na 100 km”. Pojazd był w zasadzie jednoosobowy, lecz po założeniu dodatkowego siedła na bagażniku (zabieg dozwolony przez wytwórcę i kodeks drogowy) można było przewozić pasażera.

W dwuletnim okresie produkcji ulegały zmianom niektóre elementy pojazdu. Dotyczyło to zwłaszcza jednostki napędowej zmodernizowanej w drugiej połowie 1938 roku. W starszym modelu z roku 1937 cylinder silnika miał wydech jednostronny i gaźnik osadzony na długim króćcu dolotowym. Moc silnika, przy stopniu sprężania 5,5:1, wynosiła 3 KM przy 3550 obr/min, a prędkość maksymalna pojazdu dochodziła do 60 km/h.

Pierwsza modernizacja przeprowadzona wiosną 1938 roku dotyczyła systemu sterowania skrzynką biegów i zbiornika paliwa. W miejsce ręcznej zmiany przełożeń zastosowano długą dźwignię nożną, z zatrzaskiem zewnętrznym do blokowania wybranego biegu. Pojazdy miały też zbiornik paliwa o odmiennej, prostszej konstrukcji – zrezygnowano ze stosowanego w pierwszym modelu ośmiolitrowego zbiornika siodłowego, nakładanego na ramę. W nowym chromowanym zbiorniku, wstawionym w ramę mieściło się 10,5 l paliwa (mieszanka benzynowo-olejowa w stosunku 20:1) – ilość ta wystarczała w zupełności do przebycia bez tankowania ponad 400-kilometrowej trasy.

Model „1938”, unowocześniony w drugiej połowie roku, miał cylinder silnika z wydechem dwustronnym i proste rury wydechowe oraz krótki króciec dolotowy. Zmiany w układzie kanałów wylotowych i ssących spowodowały wzrost mocy do 3,5 KM i prędkości maksymalnej do – jak podaje folder fabryczny – „około 70 km/godz., zaś na należycie dotartych i dobrze utrzymanych maszynach można łatwo osiągnąć 80 km/godz.”. Zmieniono też kształt reflektora i wspornika tablicy rejestracyjnej.

Motocykle MOJ były produkowane prawie wyłącznie z części wytwarzanych w Fabryce Maszyn, z niewielkim tylko udziałem krajowych kooperantów i wprost znikomym zastosowaniem elementów importowanych (łożyska toczne oraz łańcuchy napędowe). Budziły zaufanie solidnym i estetycznym wyglądem, cieszyły się też dobrą opinią jako solidne i wytrzymałe.

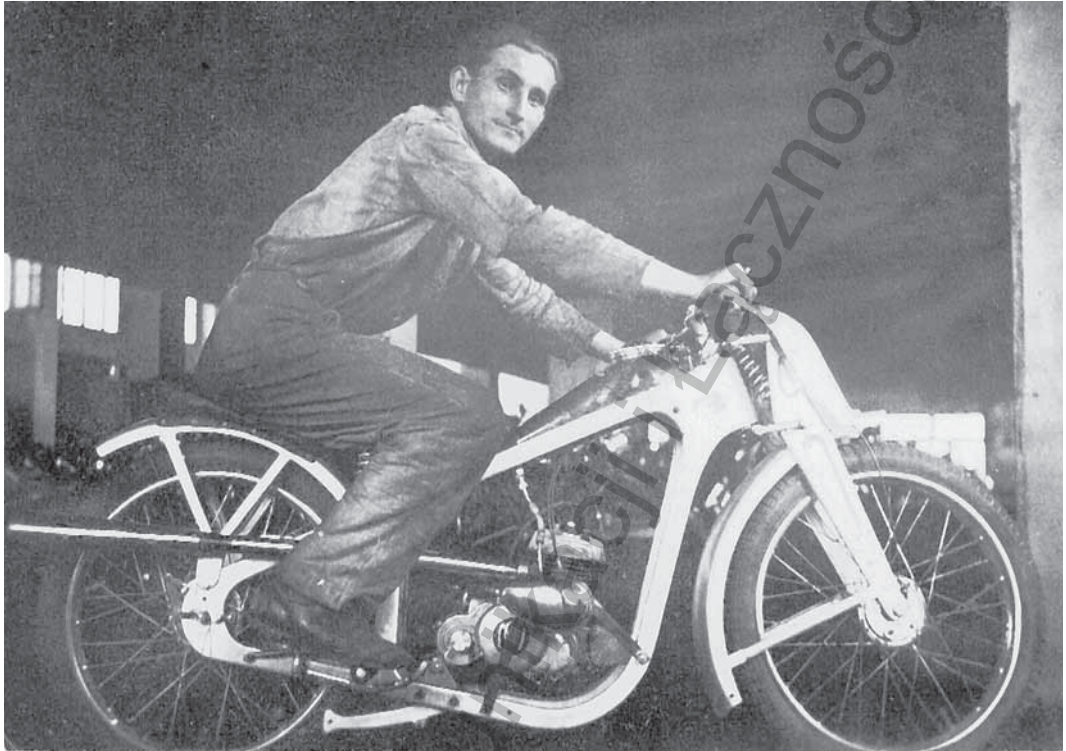
Uczestniczyły w wielu imprezach sportowych, odnosząc sukcesy. Warto więc odnotować trzy najciekawsze.

VIII Rajd Patrolowy Szlakiem Marszałka J. Piłsudskiego, organizowany corocznie na trasie

o długości 2800 km przez stołeczny Wojskowy Klub Sportowy „Legia”, należał do najcięższych imprez motocyklowych w kraju. W lecie 1938 roku, wśród 104 pojazdów startowały po raz pierwszy 3 motocykle MOJ, prowadzone przez



Fabryczny prospekt
motocykli MOJ, model
z 1938 roku



Wyścigowy MOJ 130 lakierowany w kolorze białym

zawodników: Jonzę, Rogowskiego i Franka. Były to zwykłe motocykle typu turystycznego. Jonza jechał na jednym z prototypów, którego przedrajdowy przebieg wynosił 16 tys. km, motocykl zaś Rogowskiego, nowy model z 2 rurami wydechowymi, miał już za sobą dwa poważne wypadki.

Jak informowała ówczesna prasa, motocykle MOJ były sensacją rajdu. Startowały w klasie 250 cm³ (ze względu na nietypową pojemność silnika), dla której najniższą przeciętną prędkość na całej trasie określona warunkami regulaminu wynosiła 40 km/h. Motocykle z Katowic, jak podawał „Przegląd Motocyklowy” z września 1938 roku, „... szły równo i spokojnie, z niewielkim tylko opóźnieniem. Ślęzak Jonza, kierownik patrolu, miał anginę i wysoką temperaturę, która – wskutek emocji – przeszła w czasie rajdu (...). Pracowały bez zarzutu, nic nie nawaliło na całej trasie z wyjątkiem szwedzkiego łożyska SKF, a wszystkie inne części produkcji krajowej okazały się być bardzo dobre”.

Wszystkie motocykle MOJ ukończyły rajd na dobrych, punktowanych miejscach. Najlepszy był wynik Jonzy – średnia prędkość 50 km/h. Komandor rajdu, ppłk Andrzej Meyer, powiedział: „... okazało się, że nasze maszyny równie są najlepszym fabrykatem zagranicznym, że weszły one niejako do rodziny maszyn ekstraklasy (...) Nie tylko myślę o Sokołach 600 i 1000, ale również małe MOJ-e, wykonane całkowicie w kraju zdały egzamin na tak długiej trasie, przychodząc do mety bez defektu. To są ważne dla nas wszystkich zdobycze, bardzo optymistycznie nastrojające. Na taki mały motocykl popularny czekano już od dawna. Przypuszczam, że konstruktorzy MOJ-a skorzystają z doświadczenia rajdowego i dokonując nieznacznych przeróbek, dostarczą naprawdę doskonałego motocykla popularnego...”.

Dużym sukcesem Jonzy i MOJ-a zakończyła się druga z przykładowo podanych imprez. We wrześniu 1938 roku w wyścigu ulicznym w alei Niepodległości w Warszawie śląski zawodnik zajął w kategorii 125 cm³ (5 okrażeń

po 2400 m) drugie miejsce, osiągając średnią prędkość 66,4 km/h, w sierpniu zaś następnego roku zwyciężył w klasie 130 cm³ w III Rajdzie Tatrzańskim – bardzo trudnej imprezie górskiej. Warto odnotować także fakt, że wiosną 1939 roku powstał w Katowicach Klub Motocyklowy „MOJ”, stworzony przez pracowników Fabryki Maszyn. Klub zgłosił akces do Polskiego Związku motocyklowego i w ramach działań ogólnopolskich rozpoczął prace przygotowawcze do rajdu o „Nagrodę MOJ-a”. Przygotowywano się także do wyścigu ulicznego, planowanego na wrzesień tegoż roku, fundując puchar MOJ-a dla zwycięzcy. Najazd niemiecki uniemożliwił wszelkie działania sportowe – trofeum przetrwało jednak czas wojny i jest dzisiaj (jako dar syna właściciela fabryki) w rękach pewnego inżyniera z Bytomia. Warto wspomnieć, że wyścigowa wersja motocykla MOJ była lakierowana w kolorze białym („zwykłe” pojazdy malowano na czarno) i bardziej usportowiona. W miejscu usuniętego reflektora zastosowano niewielką owiewkę. Skrócono oba błotniki a na tylnym, wzmocnionym, umieszczono gumową poduszkę – siodło kierowcy. Silnik został zamocowany w ramie za pomocą dodatkowych odciągów. Należy przypuszczać, że była to jednostka napędowa o większej mocy – zastosowano gaźnik z odmiennym filtrem powietrza i proste rury wydechowe, bez tłumików.

W przeddzień Świąt Bożego Narodzenia 1937 roku inż. Gustaw Różycki otrzymał miły „prezent” gwiazdkowy. II Wiceminister Spraw Wojskowych zezwolił właśnie tegoż dnia na udzielanie bezprocentowych „zaliczek zwrotnych” spłacanych ratalnie z uposażenia dla wszystkich oficerów broni i służb nabywających motocykle MOJ (oraz Sokół – produkcji PZInż.) – od czerwca następnego roku obniżona cena „dla WPanów Wojskowych” wynosiła 850 zł. To zainteresowanie się armii pojazdami z Katowic zgrabnie wykorzystał właściciel wytwórni, przesyłając Dowódcy Broni Pancernych Ministerstwa Spraw Wojskowych ofertę sprzedaży MOJ-ów wraz z załącznikami: motocyklem i interesującym memoriałem, sporządzonym 29 grudnia 1937 roku.

„Przesyłając WPanom nasz lekki motocykl typu «Moj» pozwalamy sobie przedstawić kilka

uwag, jakie się nam nasuwają, biorąc pod uwagę możliwości używania tego rodzaju motocykla dla celów wojskowych.

Za jeden z najważniejszych względów (...) uważamy ekonomię w wydatkach przy zaopatrzeniu i w używaniu oraz cały szereg zalet taktycznych, które podajemy poniżej. Na dowód gospodarczości tego środka lokomocji pozwalamy sobie przedłożyć przybliżone obliczenie, porównując koszty nabycia i używania motocykla «Moj» z kosztami nabycia i używania konia kawaleryjskiego.

1) Koszt nabycia jednego

konia wynosi ok. zł 500,–

Uprząż, siodło, ekwipunek

konia 400,–

razem: ok. zł 900,–

Koń dopiero po roku bardzo ostrego treningu staje się w pełni zdarnym do użytku kawalerii, co wymaga poważnych dodatkowych kosztów. Koszt nabycia motocykla «Moj», biorąc pod uwagę masową produkcję, wynosi około zł 850,–. Jest zatem niższy, aniżeli koszt nabycia konia kawaleryjskiego.

2) Zalety taktyczne:

a) Możliwości marszowe konnicy normalnie nie przekraczają 40–50 klm na dobę. Przy forsownych marszach można osiągnąć nawet 80–90 klm na dobę, jednak kosztem zmniejszenia wytrzymałości marszowej w dniach następnych. Praktycznie wielodniowy marsz kawalerii 60 klm na dobę uważa się za wyczyn, na który może sobie pozwolić najlepsza kawaleria na świecie. Natomiast przez zastosowanie motocykla «Moj» możliwości marszowe, biorąc pod uwagę, że na szosach motocykl «Moj» może poruszać się z średnią prędkością 30–40 klm na godzinę, na drogach polnych do 25 klm na godzinę, mogą wynieść przy obsadzie motocykla 2-ch ludzi bez żadnego zmęczenia ok. 200 klm, licząc 8–10 godzin marszu na dobę; przy forsownych marszach można osiągnąć 300 klm i więcej na dobę.

b) Motocykl «Moj» waży ok. 70 kg, może być zatem z łatwością przenoszony

przez napotykanie w terenie przeszkody, co stanowi dla niego ważną zaletę, szczególnie w stosunku do motocykla ciężkiego.

- c) Koń nosi tylko jednego żołnierza, podczas gdy motocykl «Moj» może wieźć 2-ch ludzi w pełnym rynsztunku bojowym. Zalety konia jako środka bojowego (atak) nie bierzemy pod uwagę ze względu na czysto teoretyczną możliwość zastosowania ataku kawaleryjskiego przy obecnej taktyce wojennej, operującej bronią nowoczesną.
- d) Oddział złożony ze 150 kawalerzystów może użyć w boju w akcji bezpośredniej najwyżej 2/3 części żołnierzy, tzn. ok. 100 żołnierzy, gdyż 1/3 pozostać musi jako straż i obsługa przy koniach. Natomiast oddział złożony ze 150 motocykli posiada obsadę 300 żołnierzy, przy czym do akcji bezpośredniej w boju można użyć 298 ludzi pozostawiając dla osłony motocykli 2-ch ludzi. Jakie znaczenie posiada to z punktu widzenia taktyki wojskowej, nie potrzebujemy bliżej wyjaśniać.
- e) Oddział motocykli zużywa środki napędowe będąc tylko w marszu i w pracy, podczas gdy konnica spotrzebytuje na swoje utrzymanie stale bardzo poważne ilości środków żywności, także i będąc w spoczynku.
- f) Oddział motocykli «Moj» z pełnymi benzyny zbiornikami o zawartości na motocykl ok. 9 litrów, biorąc pod uwagę zużycie benzyny 2,6–3 litrów na 100 klm, ma możliwość poruszania się bez potrzeby zaopatrywania się w środki pędne na przestrzeni 300 klm. Łatwo jest te zdolności marszowe powiększyć, przydzielając samochody ze zbiornikami benzyny. Kawaleria nie wytrzymuje w tym wypadku żadnego porównania.
- g) Siła ognia oddziału motocykli «Moj», którą łatwo jest wzmocnić środkami innej broni zmotoryzowanej, jak czołgi, motocykle z ciężkimi karabinami maszynowymi, posiada wprost nieograniczone możliwości zastosowania taktycznego, biorąc pod uwagę ilość żoł-

nierzy, których można użyć do akcji bezpośredniej oraz ich uzbrojenie np. karabiny maszynowe.

- h) Oddział motocykli «Moj» nie zmniejsza szybkości broni pancernej towarzyszącej, jak to ma miejsce, jeśli kawaleria jej towarzyszy.
- i) W razie strat, na oddział kawalerii spada wielka troska zaopiekowania się materiałem końskim pozostałym po rannych i zabitych. Natomiast w oddziale motocyklowym dopiero po straceniu więcej jak 50% obsady mogą powstać trudności z pozostałym po rannych i zabitych sprzętem motocyklowym. Jak wiadomo, strata w boju w wysokości 50% należy do nadzwyczajnych wypadków.
- j) Łatwość nauczenia się jazdy na motocyklach «Moj», wskutek wbudowania do nich silnika łatwego w obsłudze i w uruchamianiu, pozwala na stworzenie oddziałów motocyklowych w dużo szybszym tempie, aniżeli oddziałów konnicy, gdzie jazda konna wymaga długomiesięcznego bardzo intensywnie prowadzonego treningu.
- k) Łatwość nabycia motocykla «Moj» wskutek niskiej ceny przez ludność cywilną, ułatwia stworzenie oddziałów rezerwy zmotoryzowanych w czasie pokoju wśród ludności państwa, ze wszystkimi związanymi z tym zaletami.

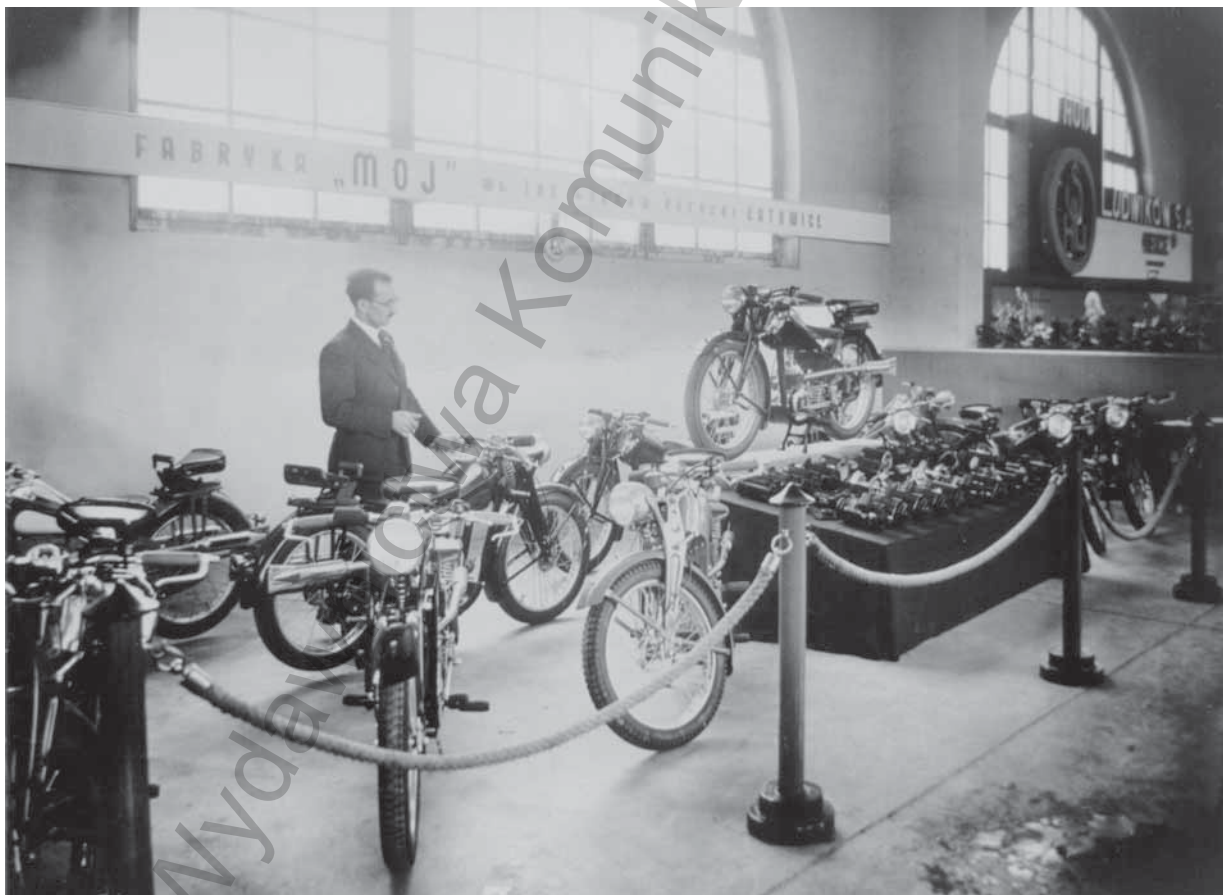
Biorąc pod uwagę wyżej przedstawione powody pozwalamy sobie postawić wniosek, że zastosowanie motocykla «Moj» dla celów wojskowych może postawić kwestię motoryzacji naszej armii na bardzo szerokiej płaszczyźnie, umożliwiając, stosownie do skromnych środków, jakimi państwo polskie operuje, bardzo szybkie zmotoryzowanie oddziałów wojskowych, dostosowanie ich do standardu gospodarczego państwa, usuwając sugestię, że do zmotoryzowania armii potrzeba tylko bardzo silnych maszyn, a zatem drogich. Praktyczne zastosowanie motocykla «Moj» może postawić zmotoryzowanie armii i ludności państwa na realnych podstawach". Już 12 stycznia 1938 roku Dowódca Broni Pancernych polecił kierownikowi Biura Badań Technicznych Broni Pancernych dokonanie wszechstronnych prób pojazdu, w celu okreś-

lenia jego przydatności militarnej, dodając że „... należy ustalić, czy motocykl tego typu nie nadawałby się do celów łączności w garnizonach, następnie jako «pierwszy krok motoryzacji» dla rozpowszechnienia go wśród podoficerów, dla Przysposobienia Wojskowego itp. celów”.

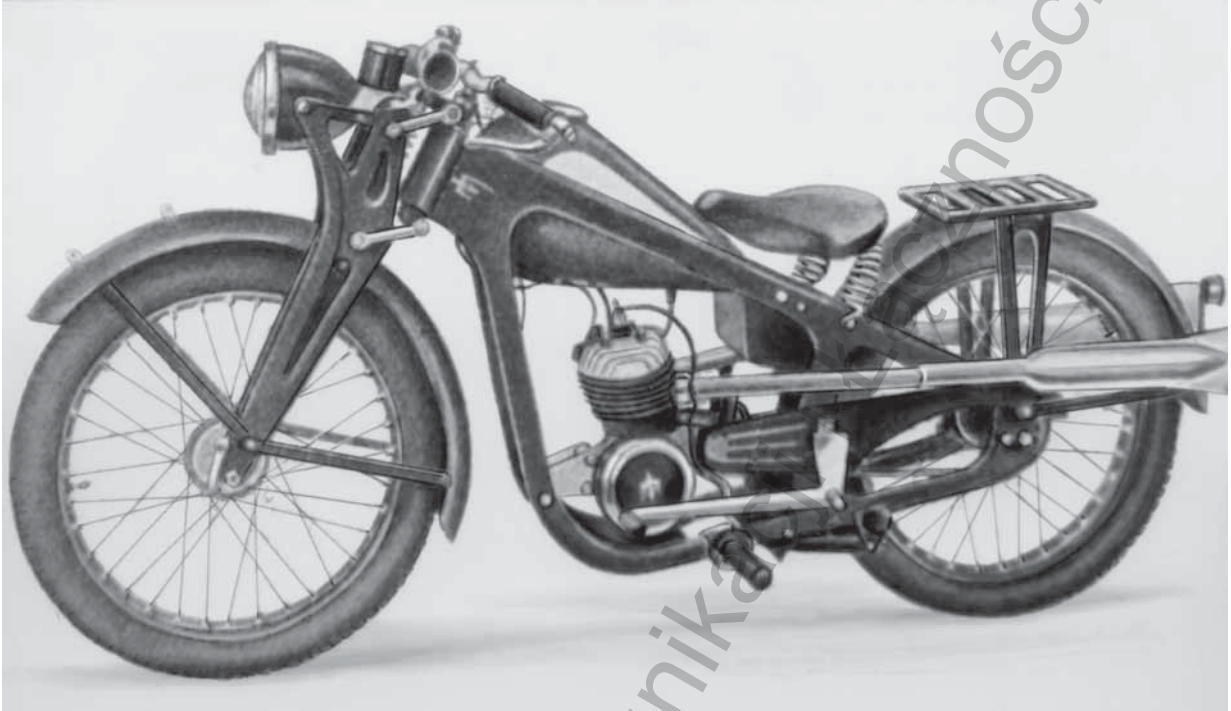
Od 18 lutego MOJ 130 przechodził próby techniczne i drogowe w Biurze Badań oraz w 3 Batalionie Strzelców w Rembertowie koło Warszawy. Oceniony początkowo jako nieprzydatny do celów wojskowych (zła jakość niektórych materiałów i wadliwy montaż), okazał się jednak znacznie lepszy od lekkich motocykli produkcji niemieckiej (Phaenomen-Sachs 98 i NSU Quick 98) oraz angielskiej (James-Villiers 98 i Montgomery-Villiers 125)

testowanych na zlecenie BBTBr.Panc. w wymienionym wyżej batalionie. Fabryka poprawiała główne wady, określone przez Stację Silnikową i Laboratorium Biura Badań, toteż ostateczna opinia o MOJ-u, wydana przez kpt. J. Jesionka 6 lipca, brzmiała optymistycznie: „... Drobne usterki stwierdzone podczas końcowych prób zostaną przez firmę usunięte, a więc motocykl ten nadawać się może dla Przysposobienia Wojskowego motorowego i ewentualnie dla gońców”.

Już w drugiej połowie 1938 roku MOJ-e pojawiły się w szkołach kierowców oddziałów zmotoryzowanych i w Centrum Wyszkożenia Broni Pancernych w Modlinie. W modlińskiej Szkole Podchorążych tej broni, do fasonu należało zatrzymywanie motocykla bez użycia hamul-



Motocykle MOJ (model 1938) i ich twórca inż. Gustaw Różycki – Targi Poznańskie, 1939 rok (?)



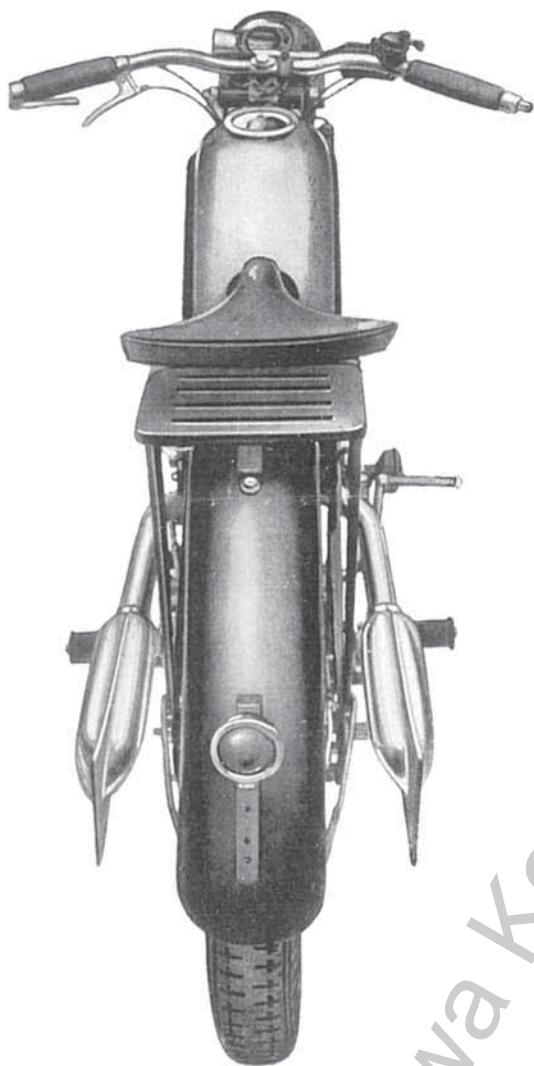
MOJ – model 1938, budowany od połowy roku

ców, wbijając w ziemię obcasy butów. Pojazdy sprawdziły się w kampanii wrześniowej 1939 roku. Warto wspomnieć, że dwa MOJ-e 130 przebyły szlak bojowy 10 Brygady Kawalerii (zmotoryzowanej), jedynej wielkiej jednostki Wojska Polskiego, która pomimo ciężkich walk zachowała sprawność bojową aż do internowania na ziemi węgierskiej.

Trudno jest określić liczbę motocykli tej marki w oddziałach wojskowych. Wiadomo tylko, że Fabryka Maszyn inż. G. Różyckiego była jedyną prywatną wytwórnią pojazdów jednośladowych, która w tej grupie wyrobów uzyskała status „poddostawcy Dowództwa Broni Pancernych MSWojsk.”. W przypadku zagrożenia militarnego, przewidywano dalsze uzupełnienie wojskowego stanu posiadania MOJ-ami zarekwirowanymi prywatnym posiadaczom. Według wykazu pojazdów mechanicznych przeznaczonych do mobilizacji, opracowanego w Sztabie Głównym WP na dzień 1 sierpnia 1939 roku, 16 cywilnych motocykli tej marki zostało zakwalifikowanych do służby wojskowej.

Nie zachowały się dokumenty określające wielkość produkcji MOJ-ów 130. Informacje prasowe stwierdzają, że pierwsza seria liczyła około 200 pojazdów, drugą – 100 sztuk – „sprzedano niemal na pniu” w lecie 1938 roku, zaś plan produkcyjny na 1939 rok zakładał wypuszczenie na rynek 300, a może nawet 500 motocykli. Przedwojenną wytwórczość motocyklową fabryki w Katowicach-Załężu można określić w granicach 600–900 pojazdów. Inż. Różycki stwierdził nawet w cytowanym wywiadzie dla R. Barneta, że zdolność produkcyjna zakładu wynosiła w 1939 roku 300 silników motocyklowych miesięcznie. Inż. Różycki opracował także silnik o pojemności 250 cm³, który miał być montowany we wzmacnione ramy MOJ-ów.

Wybuch II wojny światowej przekreślił ambitne plany rozwoju firmy. Fabryka sprzętu niegórniczego, motocykli, a także samochodów osobowych (!) – jak podaje syn właściciela – miała być wybudowana w Tarnobrzegu, w tzw. trójkącie bezpieczeństwa, odległym od granic



MOJ 130 – model 1938

państwa. Zakupiono rozległy plac, zgromadzono materiały budowlane...

Już we wrześniu 1939 roku zarząd zakładów „MOJ” przejął powiernik, wyznaczony przez niemieckie władze okupacyjne, zaś od końca 1942 roku do wyzwolenia, fabryką kierował jej dawny właściciel, inż. Alfred Wagner. W czasie wojny produkowano obok sprzętu górniczego skorupy granatów i pocisków artyleryjskich. Prowadzono też jakieś działania w zakresie montażu motocykli z pozostałych części – 9 czerwca 1941 roku sprzedano MOJ-a 130 o numerze ramy 944 (z sześciomiesięczną

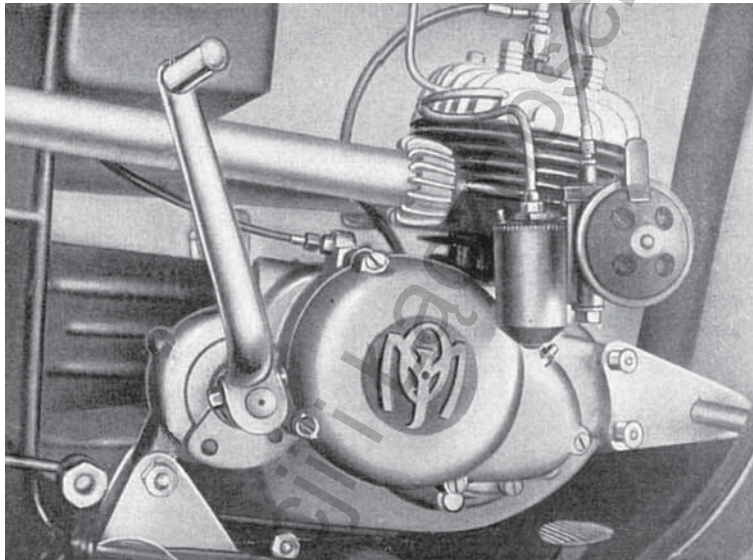
gwarancją i ulotką informacyjną przetłumaczoną na niemiecki) Sylwestrowi Jeleniowi z Mosisza, obligując jednocześnie nabywcę do zarejestrowania pojazdu*).

Po wypędzeniu Niemców z Katowic w styczniu 1945 roku, pracownicy Fabryki Maszyn samorzutnie zorganizowali ochronę mienia przed zakusami sowieckich władz wojskowych i szabrowników, próbując także uruchomić produkcję. Inżynier Gustaw Różycki, od początku okupacji więziony w hitlerowskich obozach koncentracyjnych w Dachau oraz Gusen, przeżył szczęśliwie szaleństwa niemieckich zbrodniarzy i 6 października powrócił do swojej fabryki. W powojennej rzeczywistości (nacionalizacja przemysłu) tylko przez miesiąc mógł cieszyć się prowadzeniem zakładu. Czas ten poświęcił na bezskuteczne zainteresowanie ówczesnych decydentów produkcją swego rewelacyjnego wynalazku – silnika z wirującym tłokiem, opatentowanego w 1938 roku. *„Zasada pracy mojego silnika jest taka sama jak w przypadku późniejszego silnika Wankla, ale moje rozwiązanie uszczelnienia trójkątnego tłoka jest znacznie lepsze od niemieckiego”* – opowiadał inż. Różycki w 1956 roku, w czasie wizyty w Wojewódzkim Gabinecie Postępu Technicznego w Katowicach. Była to już ostatnia próba wdrożenia wynalazku, okazało się bowiem, że wygasła ważność patentu, opłaconego (a więc zastrzeżonego) w Niemczech do końca 1939 roku. Prawa autorskie – niestety bez korzyści materialnych – przejął syn konstruktora Władysław, inżynier w wytwórni samochodów Holden, australijskiej filii General Motors.

Współtwórca MOJ-a, inż. Karol Zuber w wyniku kampanii wrześniowej znalazł się w Polskich Siłach Zbrojnych w Wielkiej Brytanii, przydzielony – w stopniu porucznika – do Kompanii Warsztatowej 16 Brygady Pancerniej. Od października 1943 roku o wykorzystanie jego konstruktorskich umiejętności, zabiegał – przy poparciu ministra obrony narodowej – sam zainteresowany i szef Wojskowego Instytutu

*) Ten motocykl, odszukany w 1990 roku przez przedstawicieli ówczesnego koncernu FASING-MOJ, jest dzisiaj wizytówką samodzielnej Fabryki Sprzętu Górniczego „MOJ” w Katowicach.

Silnik motocykla MOJ 130 – model 1938



Technicznego, stworzonego w naszej armii w 1940 roku.

1 marca następnego roku porucznikowi Zuborowi zaświtał promyk nadziei. Dowódca 1 Dywizji Pancernej, zwierzchnik 16 Brygady, stwierdził „... że tak samo jak i poprzednio załatwiłem jego prośbę zasadniczo odmownie, z tym jednak, że mogę się zgodzić na zabranie por. Zubera z Dywizji w przypadku przydziału na jego miejsce do kompanii warsztatowej Brygady Pancernej por. Foltyna lub por. Macielińskiego”. Papierowa batalia o porucznika Zubera toczyła się nadal. W zachowanych spisach pracowników instytutu*) z lat 1944–1946, nie odnaleziono jednak tego nazwiska.

Podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne MOJ 130 z 1939 roku

Silnik – jednocylindrowy, dwusuwowy, napędza koło tylne za pomocą łańcucha

*) Więcej o Wojskowym Instytucie Technicznym i jego pracach – w rozdziale o motocyklu S-150.

Średnica cylindra × skok tłoka / pojemność skokowa – 55 × 54 mm / 128,2 cm³

Stopień sprężania – 5,5:1

Moc maksymalna – 3,5 KM (2,6 kW) przy 3550 obr/min

Sprzęgło – mokre, wielotarczowe

Skrzynka biegów – o dwóch przełożeniach, sterowana nożnie

Zapłon – iskrownikowy, prądnicą-iskrownik 6 V, 18 W (?) pod kołem zamachowym silnika

Rama – podwójna, zamknięta, tłoczona z blachy stalowej; kształtowniki o profilu ceowym

Zawieszenie przednie – tłoczony widelec trapezowy z ciernym amortyzatorem

Zawieszenie tylne – sztywne

Ogumienie – Polska Opona Stomil 3,00 × 19"

Długość/szerokość/wysokość – 1895/725/935 mm

Masa własna – około 68 kg

Prędkość maksymalna – około 70 km/h

Zużycie paliwa – 2,2 l/100 km

Obciążenie dopuszczalne – 2 osoby