

# MOTOCYKLISTA

MIESIĘCZNIK MOTOCYKLISTY  
Nr 1/2022 (39) STYCZEŃ

*Magazyn motocykli klasycznych*

## Brough Superior Austin Four

**CHART 210**  
**OSTATNI PIES**  
**PREZENTACJA**

**POLSKIE**  
**MOTOCYKLE**  
**HISTORIA**

**NA WYCIECZCE**  
**Z TAIFUNEM**  
**RAZEM Z VESPĄ**  
**RELACJA**

**GAZ DO DECHY**  
**TECHNIKA**

**CZARNA MAGIA, CZYLI**  
**PRZEMIANA ROWERU**  
**W GRAMOFON...**  
**COŚ INNEGO**

ISSN 2545-2258  
INDEKS 429996

**CENA 19,60 zł**  
(w tym 8% VAT)



TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI  
FOTO: ARCHIWUM BKPMOT

część 27

# Polskie motocykle

**Nadal stawiamy czoła historii Junaka 350 największego i jedyne go czterosuwowego motocykla turystycznego produkowanego u nas seryjnie w latach PRL.**

**Lata 60. były dla Junaka okresem nieco dziwnym. Z jednej strony głośno było o jego sukcesach sportowych, które krzepiły serca. Z drugiej strony coraz częściej pojawiały się głosy krytyczne, dotyczące niskiej jakości tego motocykla, jego wysokiej ceny i nierentowności jego produkcji.**

Motocykle Junak 350 na trasie Ogólnowojskowych Zawodów Motocyklowych, rozegranych w październiku 1964 roku





**O**d początku lat 60., na poziomie zwykłego motocyklisty, Junak zaczął być pojazdem bardzo męczącym, głównie ze względu na niską jakość, wysoką cenę zakupu i skandaliczną obsługę serwisową w czasie gwarancji. Owszem, mogły cieszyć jego sukcesy sportowe, ale gdy pojazd, okupiony kilkoma latami wyrzeczeń, psuł się co chwila, górę brały zwykle codzienne uczucia. Złość.

W 1961 roku przeciętna pensja wynosiła 1600 zł. Oszczędzając na czym się tylko da, można było realnie odłożyć 150–200 zł. Załóżmy jednak, że pewien zapalony miłośnik motocykli – nazwijmy go X – tak pragnął posiadać Junaka, że nie dojadł, chodził w pocerowanych spodniach i dorabiał sobie nadgodzinami. Dzięki temu udawało mu się odłożyć miesięcznie 350–400 zł. To było 25% średniej pensji. To tak jakbyśmy dziś, przy średniej pensji netto 4500 zł, odkładali każdego miesiąca ok. 1000–1100 zł.

We wspomnianym 1961 roku nowy Junak solo kosztował 24 000 zł. W zestawie z wózkiem bocznym cena wynosiła 30 500 zł. Tak więc nasz X, aby kupić ten motocykl (w wersji solo), musiał oszczędzać równo 5 lat (60 miesięcy). Na pewno wielu ten motocykl zachwycał,

ale niewielu było na niego stać. Dla porównania WFM 125 czy WSK 125 kosztowały wówczas 7000 zł, czyli nasz X mógł je kupić po półtora roku. Owszem, WFM czy WSK to nie Junak, ale lepszy wróbel w garści niż skowronek na dachu.

Powyższe opinie dość szybko propagowała również prasa. Coraz częściej pisano o niskiej jakości Junaków i braku odpowiedzialności fabryki względem klientów, chodziło o naprawy gwarancyjne. W 1963 roku pojawiły się pierwsze pogłoski o możliwości zakończenia produkcji Junaków. W 1964 roku decyzja w tej sprawie została podjęta na szczeblu ministerialnym, co niedługo przeciekło do prasy. Nie było już złudzeń, starano się tylko dowiedzieć, kiedy wyrok zostanie wykonany. Zakończenie produkcji nastąpiło w połowie 1965 roku.

Od 1963 roku sprzedaż Junaków zaczęła drastycznie spadać. W następnym roku fabryka próbowała rozpaczliwie walczyć o klienta, obniżając cenę z 24 000 na 20 000 zł. Nic to jednak nie pomogło. Niegdyś ukochany Junak, duma narodowa, odchodził żegnany bez żalu. Tak jak kiedyś dumnie pisano o rozpoczęciu produkcji, tak o jej zakończeniu zamieszczano krótkie, kilkudzaniowe informacje.



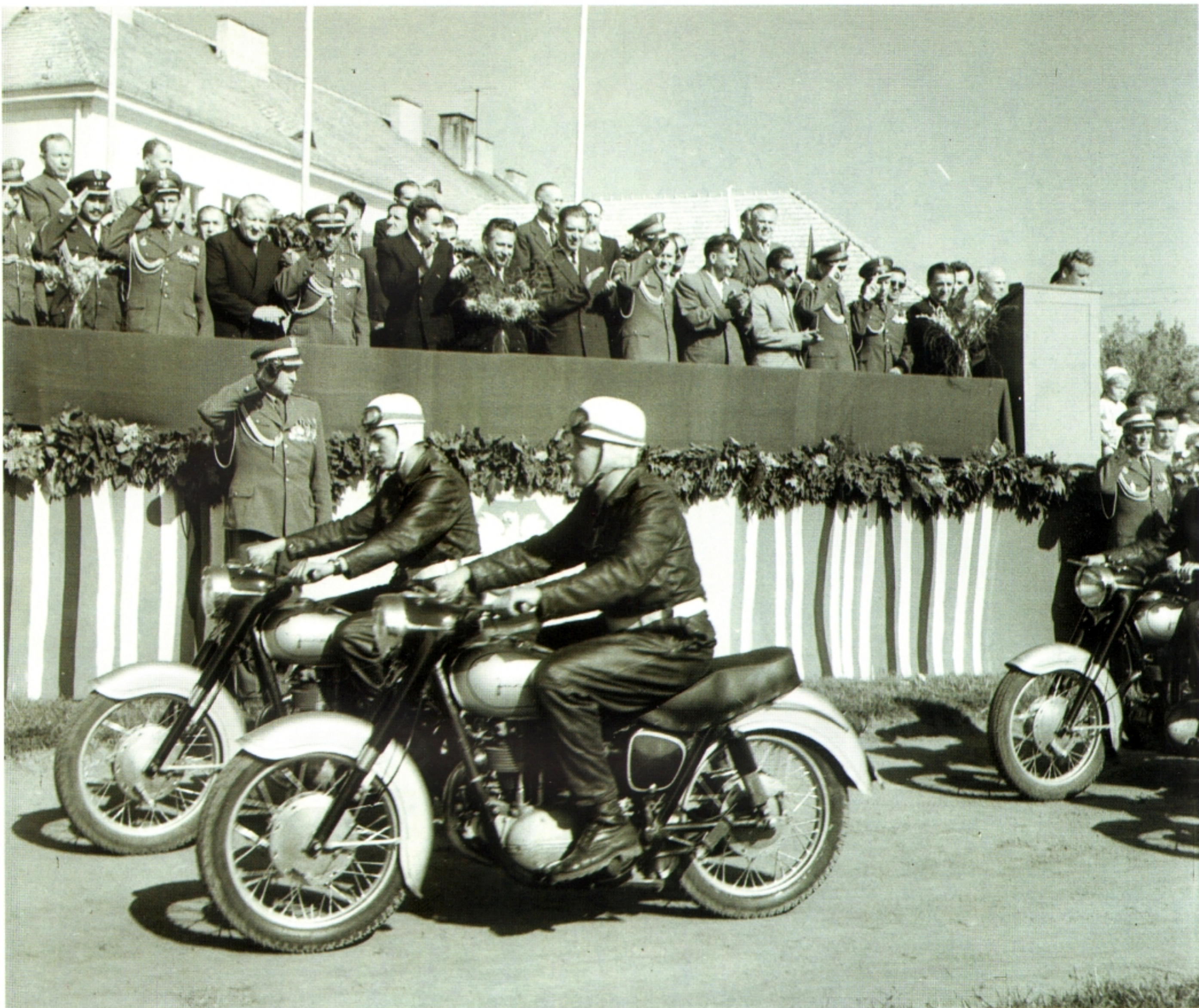
Wszyscy mieli Junaka dość, zmęczył społeczeństwo niską jakością i wysoką ceną. Krocząc w roli monopolisty, fabryka SFM nie dostrzegła, że pod bokiem wyrosła jej groźna konkurencja. Mam na myśl motocykl SHL 175 M11, który był lepszy jakościowo i dużo tańszy (14 300 zł), a parametrami i osiągamami niewiele odstawał od Junaka.

Od kilku lat wytworzył się u nas dziwny kult „Junaka”. Jeszcze bardziej nasilił się on w ostatnich 2–3 latach. Opowiada się o Junakach niestworzone historie, konfabulacjom nie ma granic, nazywany jest „polskim Harleyem”, być może nawet niektórzy potajemnie

Fotografie Junaków przeznaczonych dla ówczesnej Milicji Obywatelskiej (MO). Zdjęcia zostały wykonane w 1960 roku przez Stefana Cieślaka, na terenie Szczecińskiej Fabryki Motocykli. Fotografie pochodzą ze zbiorów Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie

odprawiają modły ku jego czci? Ma to również odbicie w cenach – egzemplarze do remontu kosztują w granicach 18–20 tys. zł. Ceny odrestaurowanych Junaków oscylują w okolicy 50 000 zł. W ostatnich miesiącach pojawiały się nawet ogłoszenia z ceną 70 000 zł. Nagle wszyscy zapragnęli mieć Junaka. Może to jest skutek tak ostatnio promowanego przez rząd „bezwrefleksyjnego patriotyzmu”? Proszę mi wybaczyć lekki sarkazm. Taki wzrost popularności Junaków w ostatnim czasie spowodowany jest zapewne nostalgią, w tej czy innej formie. To ciekawe zjawisko dla socjologów, może ktoś podejmie się jego zbadania.





Prawda jest taka, że jeszcze 10 lat temu Junaki były niewiele warte i nie bardzo poszukiwane przez motocyklistów. Wiele młodych osób porywało się na niego i dostawało po łapach, bo był to motocykl bardzo trudny i niewdzięczny w renowacji. Istniały jednak wyjątki. Dobrze odrestaurowane, przez fachowych mechaników, egzemplarze potrafiły jeździć dziesiątki tysięcy kilometrów. To była jednak rzadkość, bo taki poziom renowacji był bardzo drogi i pracochłonny.

Spotykam się czasami z czynionymi mi wyrzutami, że nie kocham Junaków i ich nie doceniam. Osoby wytykające mi to zaprzaństwo pokazują dla przykładu swoje Junaki, które przejechały ileś tam tysięcy kilometrów. Tylko gdy zaczynamy analizować ich obecny stan, okazuje się, że w silniku wprowadzono wiele modernizacji, które nigdy nie miały nic wspólnego ze stanem fabrycznym. Takie zabiegi poprawiają

Motocykle Junak 350 używane przez Wojskową Służbę Wewnętrzną. Rok 1960

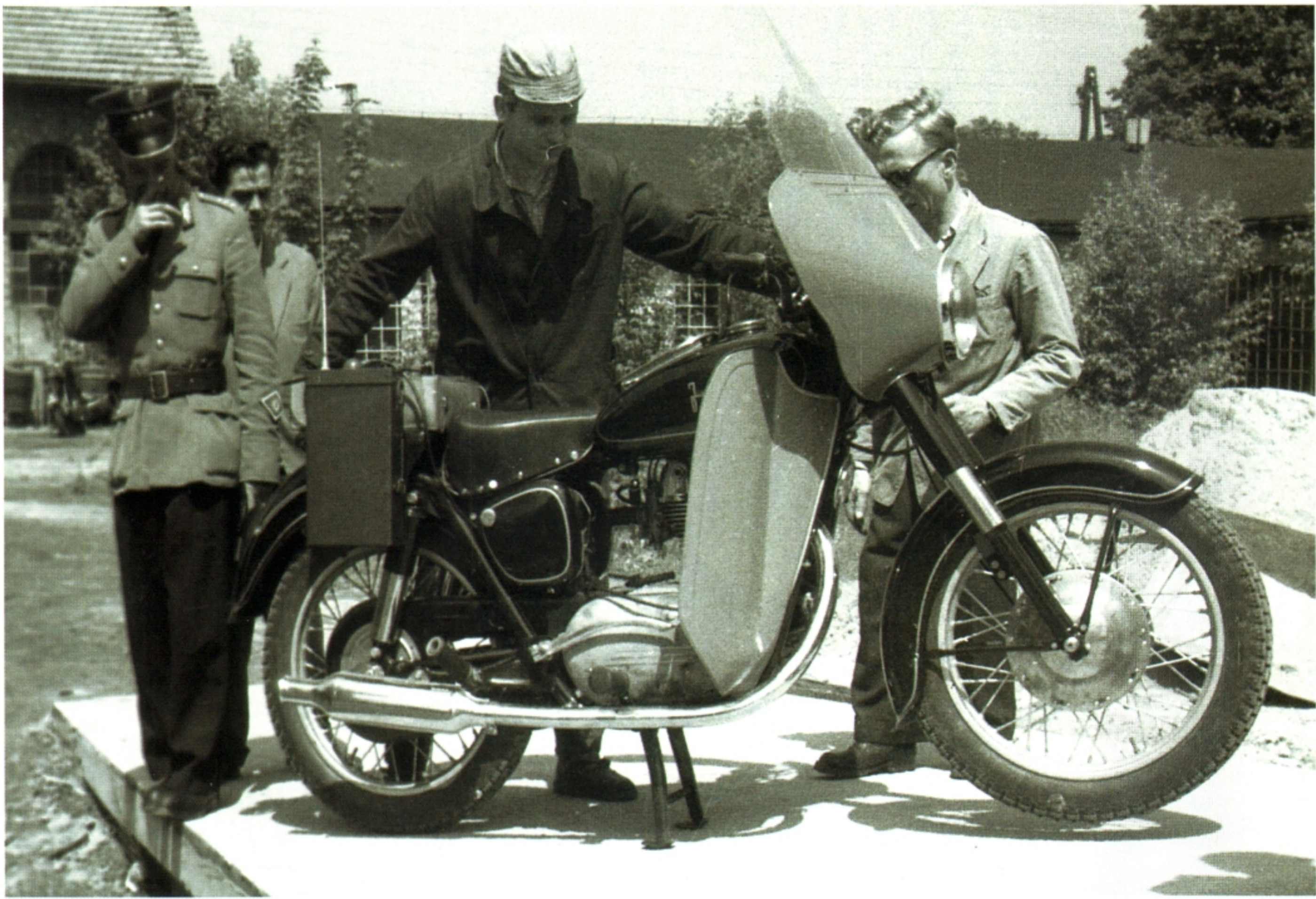
sprawność motocykla, ale nie mają nic wspólnego z oryginalnością.

### Ile powstało Junaków?

Kończąc temat Junaka, należy zadać pytanie podsumowujące – ile ogółem wyprodukowano Junaków? Różne źródła bazujące na materiałach fabrycznych lub wspomnieniach pracowników podają liczby w granicach 91 400–91 600. Różnica niewielka, ale wywołuje zażarte dyskusje wśród specjalistów w tym temacie. Ustalenie z aptekarską dokładnością wspomnianej liczby jest niemożliwe.

### Junaki w wojsku i milicji

Kończąc opowieść o Junakach, należy powiedzieć, że były one używane przez wojsko i milicję. W niewielkich ilościach zasilają one również niektóre firmy



i instytucje państwowe, jako pojazdy dla kurierów lub do innych zadań.

W wojsku Junaki nie zrobiły wielkiej kariery. W milicji były liczniej używane. W czerwcu 1959 roku tak pisał o tym tygodnik „Motor”:

*„Jeżeli zależy nam na prędkim uporządkowaniu stosunków na jezdniach i stawiamy w tym zakresie na naszą Milicję, to trzeba wyraźnie dać jej pełny oręż do rąk. Dać jej wystarczającą ilość sprzętu motorowego, dać jej szybkość poruszania się w tłoku ulicznym. O ile Warszawy (samochody – przyp.) i M-72 w wózkiem służą wytrwale to jednak najzupełniej nie odpowiadają ideałowi środka lokomocji w tłoku ulicznym. Do tego nadają się wyłącznie szybkie i zwrotne solówki, jednym słowem do tego nadaje się Junak. Junak – solówka powinien stać się jak najprędzej podstawowym narzędziem pracy milicjanta Służby Ruchu w naszych dużych miastach”.*

### **Podsumowując...**

Jako podsumowanie przedstawionej w tym cyklu historii motocykli Junak wykorzystam cytaty z książki Jacka Ogrodniczaka „Junak, Smyk, szczecińskie legendy”. Jest to kalendarium historii motocykla Junak 350:

Fotografie Junaków przeznaczonych dla ówczesnej Milicji Obywatelskiej (MO). Zdjęcia zostały wykonane w 1960 roku przez Stefana Cieślaka, na terenie Szczecińskiej Fabryki Motocykli. Fotografie pochodzą ze zbiorów Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie

– 1951 r.

*W Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie rozpoczęły się prace nad nowoczesnym motocyklem, wzorowanym na najlepszych wówczas jednośladach brytyjskich.*

– 1952 r.

*Pod koniec roku BKPMot. skompletowało dokumentację techniczną Junaka.*

– 1953 r.

*Oddział Motocyklowy BKPMot., kierowany przez Jana Ignatowicza, zbudował cztery przedprototypy ciężkich motocykli. Stefan Poraziński skonstruował podwozie, a Karol Wójcicki czterosuwowy silnik o pojemności 349 cm<sup>3</sup>. Przedprototypy wykonano przy pomocy Warszawskiej Fabryki Motocykli.*

– Sierpień 1954 r.

*Motocykl – już po pierwszych próbach – pokazano we Wrocławiu, na Wystawie Wynalazczości i Postępu Technicznego, czy też według innych źródeł, na Wystawie Ziem Odzyskanych. (...)*

– Lipiec 1955 r.

*Minister przemysłu motoryzacyjnego wyznaczył szczecińską fabrykę do uruchomienia produkcji ciężkiego motocykla.*

– 24 sierpnia 1955 r.

Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego zlecił Szczecińskiej Wytwórni Sprzętów Metalowych produkcję motocykli Junak M-07.

– 1955 r.

W szczecińskiej fabryce wykonano pierwszy detal motocykla. (...)

– 1956 r.

Powstała próbna seria pięciu – a po usunięciu wady skrzyni biegów – trzydziestu Junaków. Co prawda pierwszą piątkę odpalono w Łodzi, bo tam produkowano silniki. Pierwszy przejazd szczecińskich motocykli odbył się na trasie Łódź – Szczecin.

– Czerwiec 1956 r.

W Szczecińskiej Wytwórni Sprzętów Metalowych zmontowano pierwsze 30 podwozi Junaków.

– Sierpień 1957 r.

Ruszyła produkcja Junaków.

– Jesień 1957 r.

Powstało 5 pierwszych, prototypowych Junaków „przejsiówek”; ich produkcja ruszyła dwa lata później.

Milicyjny Junak podczas zawodów sprawnościowych

– 1957 r.

Wyprodukowano 253 Junaki M-07. Taką liczbę podaje Paweł Bartnik, opierając się na danych fabrycznych. W źródłach, a zatem i w literaturze, niekiedy pada inna liczba zmontowanych motocykli – 393.

– 1957 r.

Sprzedaż pierwszych Junaków według rozdzelnika ustalonego w Warszawie. Pierwsza oficjalna cena motocykla – 13 500 zł. Przeciętna pensja w tamtym okresie wynosiła 1279 zł.

– 5 listopada 1957 r.

Szczecińska fabryka zorganizowała pierwszy zjazd junakowców. Zjawili się 61 motocyklistów.

– 1 stycznia 1958 r.

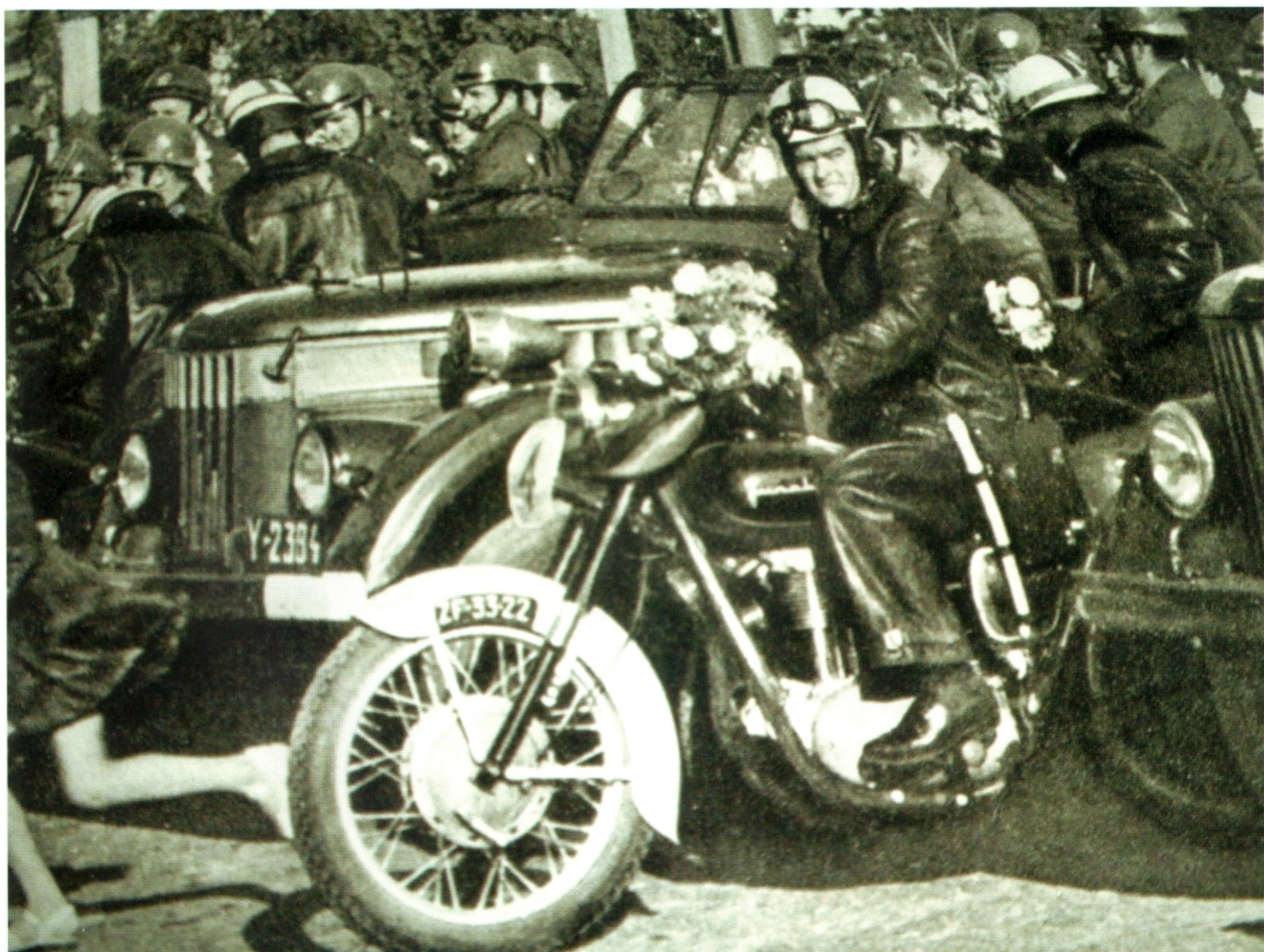
Szczecińska Wytwórnia Sprzętu Metalowego zmieniła nazwę na: Szczecińska Fabryka Motocykli.

– Luty 1958 r.

Junaki trafiły do otwartej sprzedaży. (...)

– 30 maja 1958 r., godz. 10

Wyprodukowano tysięcznego Junaka.





Okładka obcojęzycznego folderu reklamowego Junaka M-10

– styczeń 1962 r.

Fabryka w Łodzi zaczęła montować w skrzyniach do Junaków automaty zmiany biegów nowej konstrukcji.

– 17 stycznia 1962 r.

Z fabrycznej taśmy zjechał 50-tysięczny Junak. (...)

– 1962 r.

Szczyt świetności Junaka. Jedyny rok, kiedy SFM wyprodukowała zakładane dla fabryki 20 tysięcy maszyn. Dokładnie – 20 018. (...)

– 1962 r.

Motocykl dostał nowy szybkościomierz. Aż 1/3 poprzednich trafiła do naprawy gwarancyjnej.

– 1963 r.

W sklepach „Motozbytu” pojawiły się nowe tłumiki.

– 22-23 czerwca 1963 r.

Ogólnopolski zlot użytkowników Junaka.

– Styczeń 1964 r.

Szczecińska Fabryka Motocykli przejęła od Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie produkcję wałów napędowych, przegubów i krzyżaków do samochodów osobowych. To był pierwszy krok do zaprzestania produkcji Junaków.

– Czerwiec 1965 r.

Szczecińska fabryka wyprodukowała ostatniego Junaka. (...)

– 1958 r.

Wyprodukowano 2806 Junaków.

– 1958 r.

Pierwszy masowy zjazd użytkowników Junaków. Początki były skromne, motocykliści spotkali się w szczecińskim domu kultury. (...)

– 1959 r.

Nowe bębny hamulcowe weszły do produkcji. Junak M-07 zmieniał się w przejściówkę.

– 2 października 1959 r.

Ruszyła produkcja Junaków na taśmie. Taśma liczyła 12 stanowisk, przy których pracowało 33 monterów. Czas produkcji motocykla miał obniżyć się do 2,5 godziny. W 1961 roku przedłużenie taśmy o 6 stanowisk skróciło rytm montażu motocykla z 8 do 6,5 minuty.

– 5 grudnia 1959 r.

Wyprodukowano dziesięcioletniego Junaka.

– 1960 r.

Junak dostał głębokie błotniki i nową obudowę reflektora.

– 1960 r.

SFM wyprodukowała 1006 trójkołowców bagażowych B-20.

– 1961 r.

Zniknęła przejściówka, zastąpił ją Junak M-10.







Silniki S03 w fabryce w Łodzi. Fotografia ze zbiorów Anatola Olaka

### Junaki od strony warsztatu

Na koniec oddajemy jeszcze głos Anatolowi Olakowi. Aby zamknąć temat, od swojej strony opowie on o modelach z lat 1961–1965.

#### *Opis charakterystycznych cech motocykla Junak M10 z 1961 roku*

*Junaków M10 wyprodukowano w tym roku 16 214 egzemplarzy, do nr. ramy 39 607. Na początku roku zastosowano wał korbowy z wprasowanym czopem. Napinacze łańcucha uproszczono, stosując zamiast tulejek z bolcem podkładki sprężyste. Osłona łańcucha została zamontowana do wahacza. Od numeru ramy 30 000 wprowadzono pełną obudowę lampy oraz zmieniono kształt pówek i kierownicy. Niewiele wcześniej wprowadzono pełną obudowę zębatki zdawczej jako monolityczny odlew z karterem oraz bez zamkową obudowę silnika. Jest to najbardziej rozpoznawany model Junaka. Jednocześnie wprowadzono nowy większy typ lampy tylnej oraz gniazdo wtykowe do wózka bocznego.*

#### *Junak M10 w 1962 roku*

*W tym roku wyprodukowano 20 126 motocykli, do nr. ramy 59 734. W gaźniku zastosowano ogranicznik otwarcia przepustnicy na czas docierania. Zastosowano nowy lepszy zmieniacz biegów S130. Opracowano nowy tłumik cygaro nierozbieralne.*

#### *Junak M10 w 1963 roku*

*W tym roku wyprodukowano około 25 000 motocykli, do nr. ramy około 85 000. Stopniowo wprowadzono następujące zmiany i udoskonalenia: zlikwidowano trzymacze opony, wprowadzono klejenie okładzin, ciśnieniowe (kokilowe) odlewy bębnow kół (charakterystyczne otwory w bębnach), uproszczono konstrukcję goleni, zastosowano szklanki zakręcane kluczem pazurkowym, szczęki odlewane ciśnieniowo, ciśnieniowe odlewy szczękotrzymaczy i pokrywy koła przedniego, dwupunktowe mocowanie tylnego błotnika w tylnej części ramy, światło odbłaskowe mocowane przy dolnej śrubie, wał korbowy bez amortyzatora.*

#### *Junak M10 w 1964 roku*

*Wyprodukowano 11 500 sztuk, do nr. ramy 96 500. Wprowadzono tłumik cygaro rozbieralne. Tabliczka powędrowała na tylną część kołyski ramy przy mocowaniu amortyzatora lewa strona.*

#### *Junak M10 w 1965 roku*

*Wyprodukowano około 2500 egzemplarzy, do nr. ramy około 99 000. Wprowadzono prostokątna tabliczkę znamionową z blachy aluminiowej. Najwyższe numery ramy to około 102 900. Prawdopodobnie te ramy (z najwyższymi numerami) zostały sprzedawane jako części zamienne. Znane są egzemplarze takich ram bez wybitego numeru silnika.*

### PO LEWEJ:

Kamera zamontowana na wózku bocznym Junaka. Fotografia ze zbiorów Filmoteki Narodowej



*Ile było wyprodukowanych Junaków?*

*Na zakończenie produkcji pracownicy postanowili zrobić małą uroczystość. Wykonano plakat przedstawiający Junaka na tle wałów napędowych (to była następna produkcja tej fabryki) wraz z liczbą 91 530, oznaczającą ile wyprodukowano motocykli. Taką wiadomość pozyskano z działu*

Junak M-10 z roku 1961.  
Fotografia ze zbiorów  
Anatola Olaka

*produkcji. Motocykl w tle ma jednak tabliczkę typu z 1964 roku.*

*Na podstawie wieloletnich zbiorów fotografii zachowanych Junaków można stwierdzić, że:*

- najwyższy zachowany numer seryjny ramy wybity na tabliczce to 98 453.*
- zachowane ramy powyżej tego numeru nie miały*





wybitych numerów silników, można wywnioskować, że ramy te opuściły fabrykę jako części zamienne. Najwyższy numer ramy 102 900.

Uważam, że ramy były produkowane i numerowane po kolei, wiadomo, że pewna ilość ram uległa zniszczeniu i wracały do fabryki po naprawę gwarancyjną. Trudno dziś oszacować ilość, ale dotyczyła początków produkcji. Jednak w spisie wyprodukowanych motocykli taki motocykl istniał jako opuszczający fabrykę.

Pewna ilość motocykli została wyprodukowana jako sportowe dla zawodników i klubów sportowych. Z literatury wynika, że motocykle takie były sprzedawane jako seryjne i doposażane we wszystkie części zwykłego motocykla.

Junaki B20 były produkowane jako zwykłe motocykle ze zdemontowanym elementami i dokręcane do reszty podwozia. Trudno powiedzieć, jak były ewidencjonowane w fabryce. Czytając literaturę w tym zakresie, można wnioskować, że również były wpisywane jako zwykłe motocykle (przecież wychodziły jako kompletne motocykle).

Można założyć, że wszystkich Junaków było wyprodukowanych niewiele więcej niż 99 500. Odejmując Junaki M07 w ilości około 9000, można by uzyskać liczbę zbliżoną do tej na tablicy pożegnalnej.

#### Wygląd i wykończenie motocykli Junak

Junak był malowany farbą podkładową typu minia, a następnie dobrej jakości błyszczącym lakierem w kolorze czarnym. Szparunki na

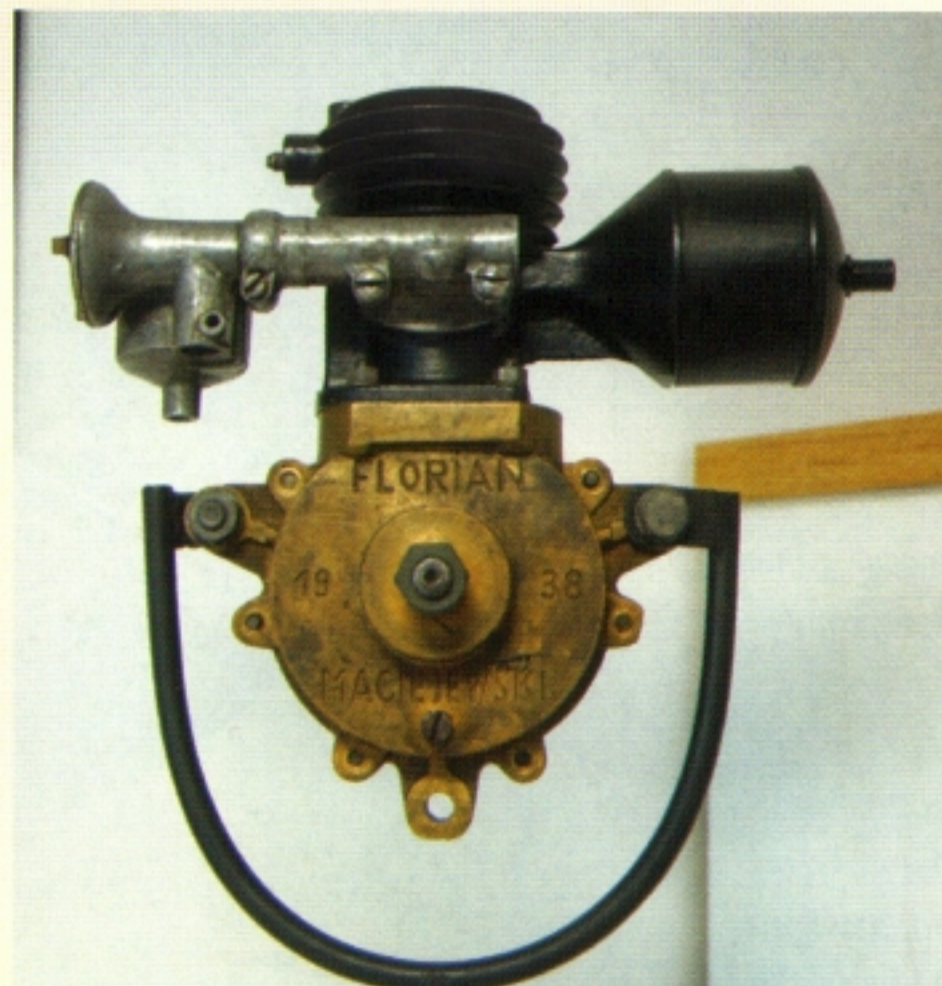
Junak M-10 z roku 1964.  
Fotografia ze zbiorów  
Anatola Olaka

Silnik „FLORIAN  
MACIEJEWSKI 1938”

błotnikach, bocznych, baku w kolorze złotym o szerokości około 4 mm. Na baku dodatkowo był umieszczony stylizowany napis Junak.

Junaki produkowane w latach 1957–1958 – szparunki wyraźnie węższe, około 3 mm. W krótkiej serii z roku 1958 w około 200 sztukach zaobserwować można było zastosowanie lakieru jasnoczerwonego „straż pożarna”. W 1962 roku stosowano w niedużej serii (sądzę, że kilka tysięcy) lakier sprawdzony w motocyklach WFM i SHL, ciemnowiśniowy z palety FSO Warszawa.

Motocykle kierowane na eksport zazwyczaj malowano lakierem srebrno-szarym: bak, błotniki, reszta czarna. Szparunki czarne, na kilku zachowanych elementach szparunki granatowe.





Rama Junaka z numerem 102866. Fotografia ze zbiorów Anatola Olaka

Obręcze w kolorze szarosrebrnym, lakier piecowy, szprychy cynkowane na biało, nypłe nikiel. Można było spotkać obręcze chromowane w niewielkiej ilości egzemplarzy eksportowych oraz krajowych.

Elementy chromowane:

- kierownica, klamki, śruby klamek, obudowa przełącznika świateł,
- ramka lampy, śruby mocujące lampę, ramka kontrolki, osłona stacyjki, ramka licznika, osłona sygnału dźwiękowego, strzałki i ozdobny „uśmiech” na lampie,
- nakrętka sztycy, korek baku, śruby lag, mocowanie osłon lag, szklanki amortyzatorów, bagażnik na baku wraz z wkrętami mocującymi,
- kolanko wydechowe, nakrętka kolanka, opaska zaciskowa, tłumik,
- wsporniki błotników, bagażnik, śruby mocujące siedzenie,
- napinacze łańcucha, korek filtra powietrza, pokrętło puszkii narzędziowej i pokrywy akumulatora.
- wałki dźwigni zaworowych, magistrala olejowa wraz ze śrubami, osłonki popychaczy wraz ze śrubami mocującymi, dźwignia sprzęgła, dźwignia rozrusznika wraz ze śrubą, dźwignia zmiany biegów wraz ze śrubą, korek mocowania iskrownika.

Rączki, podnóżki pasażera i kierowcy, guma biegów oraz kilka drobnych elementów wykonano z dobrej jakości czarnej gumy.

Elementy silnika, piasty, szcękotrzymacze, klin tylnego koła – naturalna barwa stopu aluminium.

Ocynk biały: wszystkie śruby, szpilki, nakrętki, mocowania sygnału, podnóżki pasażera, dźwignie rozpiereków hamulców (tylko stalowe) i wszystkie

inne drobne elementy, zębatka zabieraka, szprychy i nypłe.

Siedzenie: boki z gładkiej skóry w kolorze czarnym, wierzch z dermy czarnej. Nity stalowe niklowane.

### **Powróćmy na chwilę do...**

Jest to nieuniknione w badaniu historii. Szukamy materiałów, podążamy chronologicznie rok po roku i gdy jesteśmy już dość daleko, nagle z nieznanego źródła pojawiają się odkrywcze informacje, dotyczące dawno przebadanych lat. Tak właśnie zdarzyło się w opisywanym przypadku.

W niniejszej opowieści jesteśmy już sporo po wojnie, ale chciałbym na chwilę wrócić do roku 1938. Kilka



tygodni temu odwiedziłem Bartka Mizerskiego (mocyklistę znanego z udziału w wyścigu wytrzymałościowym motocykli zabytkowych Cannonball. Pierwszy raz w tej imprezie pojechał Sokołem 1000, później Indianami). U Bartka zobaczyłem silnik z sygnacjami „FLORIAN MACIEJEWSKI 1938”. Kupił go jakiś czas temu na Allegro.

Jest silnik, ale niewiele o nim wiadomo, tyle co można wywnioskować z oględzin. Mógł to być mały silnik motocyklowy, ale sądząc po konstrukcji, mógł to być równie dobrze silnik użytkowy do jakiegoś stacjonarnego celu. Może ktoś z Was potrafi rzucić trochę światła na tę zagadkę?

Mała dygresja – miłośnicy historii społecznej dwudziestolecia międzywojennego wiedzą,

że nazwisko „Maciejewski” było wówczas dobrze znane z prasy, ale z innego powodu. Tak nazywał się etatowy kat ówczesnych władz. Jak pisała prasa – człowiek bardzo zapracowany. Jego postać była nawet opiewana w warszawskiej piosence ulicznej „Bal na Gnojnej” –

*(...) A kat Maciejewski tam pod szubienicą na Antosia czeka już (...).*

W tym odcinku niniejszej serii kończyny opowieść o historii Junaków. Za miesiąc wrócimy do lat 1953–1955 i zobaczymy, jak produkcja motocykli rozwijała się w innych fabrykach i co ciekawego (przeważnie prototypowego) powstawało w prywatnych warsztatach. ■

Junak M-10 z roku 1962.  
Fotografia ze zbiorów  
Anatola Olaka

