

Jan Němec

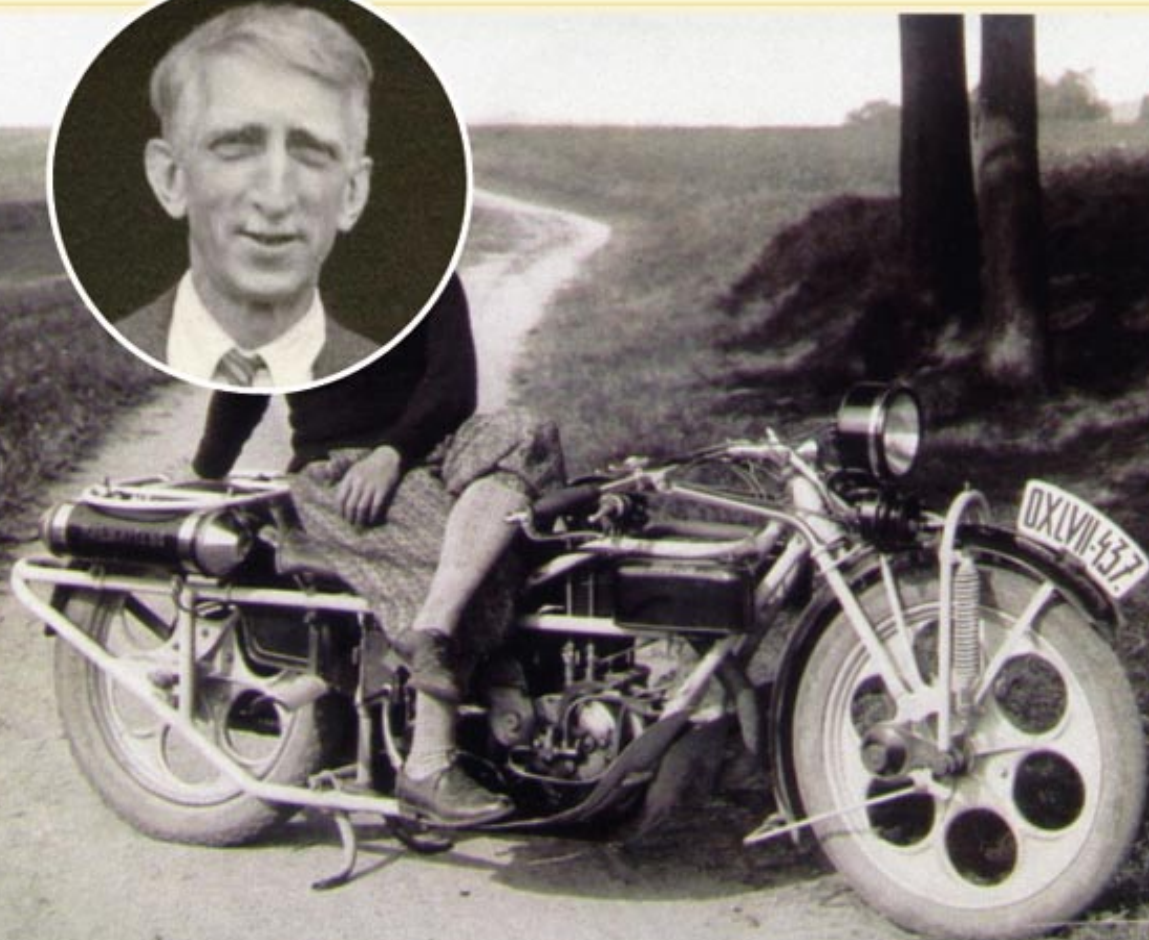
GRADA®

# LEGENDÁRNÍ MOTOCYKL

# ČECHIE

**OSUDY ALBINA LIEBISCHE,**  
KONSTRUKTÉRA NEJDELŠÍCH MOTOCYKLŮ

**TEN** TECHNICKÁ  
ELITA  
NÁRODA



## Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

*Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.*



**LEGENDÁRNÍ MOTOCYKL**

**ČECHIE**

**OSUDY ALBINA LIEBISCHE,  
KONSTRUKTÉRA NEJDELŠÍCH MOTOCYKLŮ**

Jan Němec

Grada Publishing

Jan Němec

## Legendární motocykl Čechie

Osudy Albina Liebische, konstruktéra nejdelších motocyklů

Vydala Grada Publishing, a.s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400  
jako svou 4076. publikaci

Odpovědná redaktorka Magda Bůřilová  
Sazba a zlom Josef Pavlík  
Návrh a grafická úprava obálky Grafické studio Hozák  
Počet stran 148  
První vydání, Praha 2010  
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2010

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami  
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-3119-3 (tištěná verze)  
ISBN 978-80-247-6939-4 (elektronická verze ve formátu PDF)  
© Grada Publishing, a.s. 2011



# Obsah

Úvodem .....	7
Dětství .....	8
Reinhold Mai .....	10
Učňovská léta .....	10
V Německu za zaměstnáním .....	12
Alfred Hielle .....	15
Zrod motocyklu Čechie-Böhmerland ...	19
Vlastní živnost .....	22
Stavba motocyklů Böhmerland – Albin Liebisch & Sohn .....	25
Další vývoj motocyklů .....	28
Ne vše vyráběl Liebisch .....	32
Liebischovy sidecary .....	34
Do Kunratic .....	34
Kunratický podnik a jeho zařízení .....	40
Čechie se vyvíjí .....	44
Jaký vlastně byl Albin Liebisch? .....	49
Liebischovi zaměstnanci a učni .....	52
Desetileté jubileum závodu .....	61
Dvoupřevodková superdlouhá Čechie ..	62
Osobitá propagace motocyklů Čechie-Böhmerland .....	64
Čechie a Schöberbergrennen .....	81
Znamá sportovkyně Emilie Sieber .....	85
Úspěchy Bruna Pfeifera .....	86
Lidový model a poslední prototypy .....	89
Prodej motocyklů Čechie .....	94
Drezína s motorem Čechie .....	98
Albin Hugo Liebisch a výcvik řidičů motorových vozidel .....	99
Počet vyrobených motocyklů .....	101
Ve válce .....	103
Rok 1945 a národní správa firmy Čechie ..	110
Transport do koncentračního tábora v Rabštejně .....	113
V Pasově .....	116
V cizích rukách .....	123
Nehody s motocykly Čechie .....	133
Závěr .....	143
Použité prameny a literatura .....	144
Jmenný rejstřík .....	146

## Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat především panu Franku Vragelovi ze Seifhennersdorfu, který mi poskytl cenné informace ze své sbírky dokumentace k výrobě motocyklů Čechie. Velkým díkem jsem zavázán rovněž pracovníkům Archivu spisů o vyrovnání břemen v Bayreuthu (Bundesarchiv – Lastenausgleichsarchiv Bayreuth), jmenovitě kolegovi archiváři Simonu Hessdörferovi.

Stejnými díky jsem zavázán i pánům Pavlu Čechovi, Karlu Horkému, Petru Hošťálkovi, Petru Jozovi, Liboru Marčíkovi, Karlu Marešovi, Františku Miclíkovi, Arnoštu Nezmeškalovi, Ladislavu Novodárskému, Zdeňku Novotnému, Zdeňku Paškovi, Peteru Pinkasovi, Václavu Slovákovi, Zoltánu Szabó, Lud'ku Švarcovi, Jiřímu Zezulkovi a dalším.



*Liebischův motocykl pojmenoval Konůpkův román „Böhmerland 600 cc“, jehož děj je zasazen do poválečného Šluknovska*

## Úvodem

Bezmála dvoumetrový konstruktér motocyklů Čechie-Böhmerland Albin Hugo Liebisch byl umíněný paličák a podivín posedlý touhou zaplavit svět svými skvělými motocyklovými konstrukcemi. Uvědomoval si, že jako malovýrobce má šanci prorazit pouze s něčím mimořádným, což se mu beze zbytku podařilo. Jeho konstrukce již téměř devadesát let ohromují světovou motoristickou veřejnost a výrobce konvenčních motorových vozidel.

Od roku 1999 pořádají majitelé motocyklů Čechie v Krásné Lípě své mezinárodní srazy spojené s tradiční vyjížděnkou do míst spjatých s tvůrcem svých neobyčejných strojů. Tvoří při nich jednak živoucí pomník Albina Liebische a umu místních firem podílejících se na výrobě komponentů pro jeho motocykly, připomínají však i ty, kteří před nimi na Čechách jezdili, škarohlídy, co si na dunící a prskající monstra posměšně ukazovali nebo si zacpávali uši, prostě všechny, kteří v drsně krásné krajině Šluknovska žili a byli z ní nuceni odejít.

Majitelé splašených lešení, jak se někdy Liebischovým konstrukcím přezdívá, však netvoří pouze živoucí pomníky – v letech 2000 a 2002 osadili domy v Krásné Lípě a Kunraticích pamětními deskami k uctění památky svého guru a míst, kde se zrodily předměty jejich zbožňování.

Jan Němec  
říjen 2009–leden 2010



*Pamětní deska Albina Huga Liebische  
zdobí jeden z domů na Křínickém  
náměstí v Krásné Lípě*

## Dětství

Albin Hugo Liebisch se narodil 26. července 1888 v malém bytě rumburského domu č. p. 517/26 na náměstíčku Auplatz (dnes Dělnická ulice) v meandru říčky Mandavy jako druhé nejmladší dítě zahradníka Emila Liebische. Maminka se jmenovala Emilie, roz. Petelková, a pocházela ze Starých Splavů (Thammühl) u Doks. Dům patřil strýci Albinovi, který 29. července 1888 držel jako kmotr malého Albina Huga v náručí. Dodejme ještě, že jméno Albin nosil i otec Emila a Albina Liebischových, který obchodoval ovocem a bydlel se ženou Julií v rumburské čtvrti Zátíší (Huttung).

V době svého narození měl Albin Hugo Liebisch již tři sourozence – Ernsta Adolfa (nar. 17. 8. 1883)<sup>1</sup>, Emila Hermanna (nar. 24. 10. 1885) a Mathildu (nar. 9. 2. 1887), nejmladší Rosa se narodila čtyři roky po Albinovi (28. 2. 1892). Prvorozený Ernst Adolf Liebisch spatřil světlo světa ve Varnsdorfu, kde rodina na počátku 80. let 19. století bydlela, ostatní děti již v Rumburku. Finančně na tom rodina nebyla nijak růžově. Rodiče zahradničili na pronajatých pozemcích a rumburská konkurence jim neumožňovala větší výdělky. V roce 1894



*Dům č. p. 517 v Dělnické ulici v Rumburku, ve kterém se 26. července 1888 narodil Albin Hugo Liebisch*

<sup>1</sup> Ernst Adolf Liebisch zemřel 10. května 1965 v Pasově. Je pohřben společně s bratrem Albinem Hugem a synovcem Albinem Richardem.



si Emil a Emilie Liebischovi v Krásné Lípě pronajali od Marie Michelové část domu č. p. 14 (v dnešní ulici 5. května) a pozemky při domu č. p. 31 v dnešní Strádalově ulici, kde začali zahradničit.

Manželům se v Krásné Lípě zřejmě dařilo. V inzerátu zveřejněném v krásnolipském adresáři z roku 1899 nabízel Emil Liebisch čerstvé i suché květiny, věnce (zahradnictví se nacházelo nedaleko hřbitova), roubování ovocných stromů, úpravu okrasných dřevin atp.<sup>2</sup> Podnik musel prosperovat zejména během první světové války, kdy se nedostávalo potravin a na všech využitelných plochách se pěstovalo ovoce a zelenina. Již tehdy se však manželství Emila a Emilie Liebischových rozpadlo. Rodinné zahradnictví převzal syn Emil, v jehož rodině pak Emilie Liebischová bydlela. Rozvod rodičů způsobil rozdělení sourozenců na dva tábory, které spolu vzájemně nekomunikovaly ani po odsunu.

Emil Liebisch starší přijal nabídku Alfreda Hielleho a staral se o rozlehlou zahradu při jeho honosné novorenesanční vile č. p. 264/25. Bydlel v zahradnickém domě, kam se za ním později přistěhoval syn s rodinou.

Albin Hugo Liebisch navštěvoval krásnolipskou obecnou a měšťanskou školu a v roce 1902 vstoupil do učení k varnsdorfskému výrobcí kol Reinholdu Maiovi v Žitavské ulici č. p. 922. Bylo mu čtrnáct let.

**Emil Liebisch**  
 Handelsgärtner  
**Nieder-Schönlinde**  
 empfiehlt sich zur Anfertigung aller Art  
**Bouquet- und Kranzbinderei**  
 aus lebenden u. getrockneten Blumen in geschmack-  
 voller Ausführung.  
 Zweckmässige Anlagen von Zwerg- und Spalierobst,  
 Hochstammpflanzungen.  
*Richtiges Schneiden von Obst- und Zier-  
 gehölzen nach langjährigen Erfahrungen.*

*Propagace zahradnictví Emila Liebische z roku 1899*

<sup>2</sup> Adreßbuch der Stadt Schönlinde in Böhmen, Leipzig, 1899, s. 11.

# Reinhold Mai

Reinhold Mai pocházel ze saského Neugersdorfu (u Ebersbachu), kde vlastnil malou zámečnickou dílnu. V roce 1890 přišel s rodinou do Varnsdorfu a o dva roky později začal společně s Hermannem Kaiserem vyrábět a prodávat bicykly. Po několika letech se Mai osamostatnil (Kaiser převzal výrobu kočárků po svém tchánovi Ernstu Wagnerovi) a v roce 1899 přemístil výrobu do domu č. p. 922 v dnešní Žitavské ulici. Jako mnoho podobných si Mai nechával zasílat cyklistické komponenty věhlasných firem (B. S. A., Rover), z nichž ve své dílně kompletoval bicykly značky Fortuna. Ta Maiovi zřejmě přála, protože mnoho členů cyklistických spolků na Šluknovsku se vybavilo jeho výrobky. Dle novinové zprávy z roku 1902 vážily závodní Fortuny s dřevěnými loukotěmi, hlubokými říditky a převodem 98 pouhých 9 kilogramů!

Mai a zejména jeho zeť Stanislav Kostlivý, který reprezentoval varnsdorfský cyklistický spolek Derby, na bicyklech úspěšně závodili a živě se zajímali o motorová vozidla. V roce 1902 nabízeli lehký motocykl vybavený motorem Kelecom, nápadně připomínající stroj, který o rok dříve postavili českolipští podnikatelé Adolf a Hugo Schmidtovi, s nimiž měl varnsdorfský zámečnický zřejmě čilé obchodní kontakty. V tomto případě se ale Fortuna postavila k podnikatelům zády. Se svým motocyklem neprorazili a v roce 1905 již nabízeli pouze motocykly B. S. A. poháněné motorem Fafnir.

## Učňovská léta

Kromě praktického vyučování v dílně Reinholda Maie se čtrnáctiletý Albin Hugo Liebisch musel na varnsdorfské Okresní pokračovací škole (Gewerbliche Fortbildungsschule) dva roky vzdělávat v technickém kreslení, počtech, obchodní korespondenci a účetnictví. Více než ve škole se mu jistě líbilo u pana Reinholda – kromě výroby a kompletace kol a motocyklů se do jeho dílny vozily porouchané samohyby ze široka daleka a Liebisch se při jejich opravách mnoho naučil. Nejvíce se prý vyžíval při demontážích motorů.<sup>3</sup>

V roce 1906 složil osmnáctiletý Liebisch před zkušebním komisařem Heinrichem Lukschem z Liberce řídičskou zkoušku a získal řídičské oprávnění (jízdni licenci). Je známo, že Liebischův „pan mistr“ Reinhold Mai byl i průkopníkem varnsdorfského automobilismu a jedním z prvních vlastníků koncese k provozování „nájemných jízd prostřednictvím automobilu bez pevného stanoviště“ (tedy taxislužby), kterou získal 2. srpna 1906. Je tudíž možné, že Liebisch nějaký čas ve Varnsdorfu taxikařil...

<sup>3</sup> Erhard Marschner, *Die Böhmerland-Motorenwerke, Unser Niederland 333/1977, s. 4.*



*Reinhold Mai s bicyklem své výroby (soukromá sbírka)*



*Dům Reinholda Maie v Žitavské ulici č. p. 922 ve Varnsdorfu, kde se Liebisch vyučil (soukromá sbírka)*



*První motocykl, se kterým se mohl Liebisch detailně seznámit, byla Fortuna poháněná motorem Kelecom*

## V Německu za zaměstnáním

Mladého zámečníka lákal svět. V roce 1907 si v novinách přečetl inzerát wiesbadenského notáře Haintzmanna, který sháněl šoféra.<sup>4</sup> Tak tedy vzhůru do Wiesbadenu! Z Hesenska se Liebisch čas od času podíval domů. V roce 1909 se například musel dostavit k odvodní komisi, která ho shledala schopným vojenské služby. V odvodních seznamech tak lze nalézt i podpis jednadvacetiletého Albina Huga Liebische, který jím stvrdil příjem dvou rakouských korun, tzv. odvodného.

V roce 1911 přijal Liebisch místo osobního šoféra barona Ferdinanda von Poschingera na zámku Buchenau u vsi Lindberg v Bavorském lese (Bayerischer Wald). V nedalekém Zwieselu se seznámil s dcerou nadlesního Ludwiga Mittingera, Herminou. Ačkoli se narodila 2. prosince 1884 v Lindbergu, byla v Bavorsku cizinkou. Rodina Mittingerova totiž pocházela z vísky Vatětice (Wattetitz) na české straně Šumavy, kde měla domovskou příslušnost.<sup>5</sup> Svatba Albina Huga Liebische a Hermíny Mittingerové se konala v kostele Matky Boží pomocné v Železné Rudě, odkud pocházela Herminina matka Maria, roz. Bayerl. Své ano si snoubenci řekli 13. května roku 1913.

Hned po svatbě se manželé Liebischovi odstěhovali do Bayreuthu, kde pětadvacetiletý Albin Hugo začal pracovat v podniku známého průkopníka motorismu Jeana Fuchse jako předák (Ober-Monteur).<sup>6</sup> Rodinná idyla však vydržela jen něco přes rok. Vypukla první světo-

<sup>4</sup> Marschner, c.d., s. 4.

<sup>5</sup> Mezi Hartmanicemi a Kašperskými Horami.

<sup>6</sup> Stejně jako Reinhold Mai ve Varnsdorfu vyráběl Jean Fuchs nejdříve velocipédy. Později začal obchodovat motorovými vozidly a zřídil u svého obchodu benzínové čerpadlo.



*Zámek Buchenau (foto Frank Vragel)*

vá válka a Liebisch musel domů ke střeleckému pluku č. 9 v Litoměřicích, s nímž odešel do pole. Těhotnou manželku Herminu musel nechat u rodičů ve Zwieselu.

Zatímco zakoušel útrapy ruského tažení, narodil se mu 20. prosince 1914 syn Albin Richard (Aly), o němž dědeček Ludwig napsal bezprostředně po porodu dceři Antonii Esterl, že je jako otec Albin – čiperný, veselý a hlučný.<sup>7</sup> Manželka Hermine, kterou Liebisch nazýval Minka, se čas od času v noci vydala přes blízkou česko-bavorskou hranici, aby mohla ráno z Čech poslat svému manželovi na frontě balíček rakouskou poštou. Hermine se synkem poté bydlela i v Bayreuthu a později vyprávěla, že se jednou v parku seznámila s Wagnerovou vdovou Cosimou, která od té doby při každém setkání vlídně pohovořila s malým Alym.<sup>8</sup>

Na jaře roku 1915 byl Liebisch těžce raněn a dostal se z Ruska domů. Po zotavení se již nemusel vrátit na frontu, protože dostal místo dílovedoucího v kopřivnické továrně na automobily, pozdější Tatře. Zde v průběhu války prudce stoupla výroba především nákladních automobilů, budovaly se nové tovární haly a přibírali noví zaměstnanci, na které musel dohlížet odborník. Liebisch v Kopřivnici (opět bez rodiny) sloužil od jara 1916 do podzimu 1918. Zde se měl možnost seznámit s vynikajícím konstruktérem Hansem Ledwinkou, zde také načerpal mnoho technických znalostí, které pak dlouhá léta úročil. Dle svědectví pa-

<sup>7</sup> Elisabeth Pasquay, *Familie Mittinger, Eine Geschichte aus bewegter Zeit*, s. 59 (<http://www.pasquay.net/files/pasquay/PDF/mittinger.pdf>).

<sup>8</sup> Albertine Wimmer, *Zu meiner Zeit, Erinnerungen der Lehrerstochter*, s. 116, <http://www.pasquay.net/files/pasquay/PDF/ZuMeinerZeit.pdf>.



*Rodina nadlesního Ludwiga Mittingera kolem roku 1901. Hermine (druhá zleva) má svou ruku položenou na rameni mladšího bratra (rodinný archiv Johannes M. L. Pasquay)*

mětníků došlo v hale, kde Liebisch pracoval, k výbuchu acetylenových bomb, při kterém zhaslo několik životů. Od té doby prý velice úzkostlivě dbal na dodržování bezpečnostních předpisů při svařování, a pokud jich některý ze zaměstnanců nedbal, vždy si měl vyslechnout příběh o výbuchu acetylenu v Kopřivnici.



*Firemní hlavičkový papír Jeana Fuchse*

# Alfred Hielle

Nadšený průkopník automobilismu Alfred Hielle (21. 9. 1875 Zyrardow až 2. 7. 1949 Heiligkreuz b. Kempten) byl bohatý muž. Jeho otec Eduard byl spolumajitelem firmy Hielle & Dittrich, které kromě krásnolipské textilky patřil obrovský průmyslový komplex v polském Zyrardowě. V letech 1885–1887 byla pro něj podle plánů předních německých architektů Williama Lossowa a Hermanna Viehwegera postavena honosná novorenesanční rodinná vila na dnešní Pražské ulici v Krásné Lípě. Eduard Hielle zemřel v roce 1895 a jeho dvacetiletý syn přesídlil z Vídně, kde absolvoval kadetku, do bavorské metropole. Zde notně přičichl k benzínu a začal se zúčastňovat všech možných motoristických podniků. Nejprve jako divák, později se jich účastnil aktivně.<sup>9</sup>

Tragatsch uvádí, že Hielle měl s populárním Ettorem Bugattim již v roce 1903 závodit na strojích alsaské automobilky De Dietrich.<sup>10</sup> O něco později se v Mnichově seznámil s Hugo Jossem, který měl nedaleko Hielleho bytu zastoupení automobilek Berliet a Oryx. V červnu roku 1906 se Joss s Hiellem zúčastnili Herkomerovy jízdy (Herkomer Konkurrenz) na voze Berliet. Jejich výkon byl odměněn stříbrnou čestnou plaketou.

Dalším závodem, kterého se Hielle prokazatelně zúčastnil, byl druhý ročník Jízdy prince Jindřicha (Prinz Heinrich Fahrt) z Berlína přes Wroclaw, Budapešť a Vídeň do Mnichova, který se konal 10.–18. června 1909. Startovní listina obsahovala přihlášky 113 jezdců s čísly 601–713. Kromě Hielleho, jehož Mercedes nesl číslo 676, v závodě startovali známý hrabě Alexander „Saša“ Kolowrat na voze Laurin & Klement, továrník Alfred Ginzkey z Vratislavic nad Nisou na libereckém RAFU, Ferdinand Porsche na rakouském Daimleru a Ettore Bugatti na voze Deutz-Bugatti. Závod zřejmě svedl Bugattio s Hiellem, který měl v této době podnikat ve Štrasburku (Strasbourg), dohromady. Týž rok totiž Bugatti koupil za finanční podpory Alfreda Hielleho a prince Alexandra Hohenlohe-Schillingsfürsta<sup>11</sup> malý závod mezi alsaskými obcemi Dorlisheim a Molsheim.<sup>12</sup> Vložený vklad peněz Bugatti mecenášům vrátil ve svých skvělých vozech. Hohenlohe si první bugatku v tehdejší Rakousku-Uhersku přihlásil 14. prosince 1910 v Praze.<sup>13</sup> Hielle zřejmě od Bugattio obdržel rovněž vůz (nebo

<sup>9</sup> Hielle byl v roce 1910 členem Císařského autoklubu (Kaiserlicher Automobil-Club), Bavorského autoklubu (Bayerischer Automobil-Club), Frankfurtského autoklubu (Frankfurter Automobil-Club) a Středoevropského spolku motoristů (Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein).

<sup>10</sup> Erwin Tragatsch, „Bei meinem Vater war alles möglich...“, Markt für klassische Automobile und Motorräder, Heft 4/1983, s. 22.

<sup>11</sup> Princ Alexander Hohenlohe-Schillingsfürst byl okresním prezidentem v alsaském Colmaru, jeho rezidencí byl zámek v Poděbradech.

<sup>12</sup> Petr Kožíšek. *Automobily Bugatti v českých zemích*, in: *Automobily Bugatti v českých zemích, katalog k výstavě*, Praha 2002, s. 10.

<sup>13</sup> Národní archiv v Praze, fond: České místodržitelství, *Automobily v Čechách 1900–1910 – evidence vozidel*, i. č. 15 921, kart. 9811. Protože šlo o první automobil na území rakouského mocnářství, musel být úředně otypován zkušební komisí baronem Friedrichem Johannem Ringhofferem. Každý další vůz typu 13 již byl přihlášen bez obtíží. Bugatka prince Hohenlohe je dnes součástí sbírek Národního technického muzea v Praze. Jedná se o nejstarší dochovaný vůz Bugatti na světě.



### Firemní hlavičkový papír Rudolfa Köglera

několik vozů) a ty prodával v Čechách přes Rudolfa Köglera jr. v Krásné Lípě, který zde obchodoval s vozy Laurin & Klement.<sup>14</sup> V roce 1911 prodal Kögler vůz Bugatti 13 hraběti Ernstu Buquoyovi, který byl vozem přítele Hohenloha nadšen.<sup>15</sup> Na pravém zadním rameni motoru má tento vůz zajímavý mosazný štítek s vyraženým textem „Rudolf Kögler, Kraftfahrzeuge, Schönlinde“.<sup>16</sup> Ačkoli zastoupení firmy Ettore Bugattioho pro Rakousko později získali vídeňští obchodníci O. a A. Stöcklerovi, byly vozy prodané přes Hielleho a Köglera jedněmi z prvních bugatek v Čechách!

V roce 1914 zemřela Alfredu Hiellemu v Krásné Lípě matka a devětatřicetiletý poručík se vrátil domů do Krásné Lípy, aby se ujal rodinného majetku. V témže roce vypukla válka, která načas zpretrhala spojení s Bugattim. Hielle velel automobilovému praporu (údajně se často

<sup>14</sup> Jedněmi z prvních prodejců automobilů v nejsevernější části Čech byli krásnolipští Rudolf (nar. 1852) a Rudolf jr. (nar. 1882) Köglerovi. Již v roce 1903 založil Rudolf Kögler st. v Krásné Lípě obchod spřádacími a pletacími stroji a po nástupu svého syna do firmy (1910) rozšířil sortiment o automobily značky Laurin & Klement, Minerva-Knight, Renault, Steyr a Bugatti. Rudolf Kögler senior zemřel v roce 1917 a po skončení první světové války, která samozřejmě zcela potlačila civilní motorismus, se obchod dosud velmi drahými osobními automobily rozvíjel jen velmi zvolna. Naproti tomu se ale době prodávaly nákladní automobily, které prošly válkou. Této příležitosti se chopila i firma Rudolfa Köglera jr., která nabízela nákladní automobily Gräf & Stift. Rudolf Kögler se celkem třikrát zúčastnil Schöberbergrennen. V roce 1921 vytvořil traťový rekord na motocyklu Wanderer, o rok později obsadil třetí místo s automobilem Praga. Naposledy jel Kögler tento závod v roce 1924 se závodním strojem Bugatti (z reklamních důvodů) a obsadil výborné druhé místo ve své kategorii. V roce 1927 otevřel pobočku své firmy v Teplicích a vybavil svůj „automobilový ústav“ v Krásné Lípě benzínovým čerpadlem, zařízením pro parní vulkanizaci, lakovnou Duco du Pont, svařovnou a kromě toho prodával i různé autopříslušenství. Ve třicátých letech zastupoval Rudolf Kögler firmu Aero, po připojení Sudet k Hitlerovu Německu také firmy BMW (motocykly) a Daimler-Benz (automobily). Po druhé světové válce byl podnik Rudolfově Köglerovi konfiskován a on i jeho rodina sdíleli osud ostatních sudetských Němců. Firma ještě několik let pokračovala v činnosti pod národním správcem a naposledy se zde měla opravovat zemědělská technika.

<sup>15</sup> Dnes je tento automobil, který dlouhá léta vlastnil pan František Ernest, obdivovaným exponátem Jihočeského motocyklového muzea v Českých Budějovicích.

<sup>16</sup> Petr Hošťálek, Liebisch a Bugatti, in: Motocykly Čechie-Böhmerland, Rozpravy Národního technického muzea v Praze 169/2001, s. 9–14.





*Vůz Bugatti 13, který patřil hraběti Buquoyovi, je dnes obdivovaným exponátem Jihočeského motocyklového muzea v Českých Budějovicích (foto Petr Hošťálek)*



*Rudolf Kögler opatřil vůz Bugatti 13 svým firemním štítkem (foto Petr Hošťálek)*



*Vila Hielle na dobové fotografii (Oblastní muzeum Děčín, pobočka Rumburk)*



*Dnes zbořený dům pro služebnictvo při Hielleho vile (Státní okresní archiv Děčín)*

stýkal s Ferdinandem Porschem, který vyvíjel vojenskou techniku) a po válce obchodoval s vojenskými nákladními automobily Gräf & Stift. Ty opět prodával přes Rudolfa Köglera jr.

Hielle se vrátil do Krásné Lípy v květnu roku 1918 a začal se zařizovat v prázdné vile. Mezi lety 1918–1921 přijal pět služebných, které se měly starat o jeho komfort, o zpuštěnou zahradu se skleníky se staral Emil Liebisch. Záhy po skončení války obnovil Hielle vztahy s Bugattim a dovážel do Československa jeho vozy, vlastně pouze podvozky s motory, na něž se vztahovalo mnohem menší dovozní clo než na hotové automobily. V Krásné Lípě se k podvozkům montovaly karosérie a vozy zde byly vybavovány všim potřebným k přihlášení do běžného provozu.<sup>17</sup> Na kompletaci bugatek pracoval pro Hielleho vedle zámečníka Adolfa Michela i Albin Hugo Liebisch.

Jméno Alfreda Hielleho bylo pro severočeské motoristické nadšence pojmem. Když projevila přání vstoupit do Severočeského svazu automobilistů (Nordböhmischer Kraftfahrer-Bund), byl téměř okamžitě zvolen jeho prezidentem. V barvách tohoto klubu Hielle poprvé startoval 5. září 1920 při 100 km dlouhém silničním závodě na okruhu Karlovy Vary–Bečov–Mariánské Lázně–Cheb–Sokolov–Karlovy Vary v kategorii C na svém voze Bugatti 13 (označovaném 5/15) – a zvítězil.<sup>18</sup> Hielle stál u zrodu závodů „Schöberbergrennen“, kterých se pravidelně zúčastňoval (viz kapitola o prezentaci motocyklů Čechie).

<sup>17</sup> Marschner, c.d., s. 4.

<sup>18</sup> Byl to vůbec první závod v Československu po skončení první světové války.

V roce 1923 si Hielle založil vlastní podnik – nákladní autodopravu (v rejstříku koncesovaných živností označenou jako „držení nákladních automobilů k službám námezdním“), který provozoval do roku 1928.<sup>19</sup> Starost o dovoz vozů Bugatti předal Hielle opět Rudolfovi Köglerovi.<sup>20</sup> Pro zajímavost uvedme, že vozy Bugatti v roce 1924 vlastnili vedle Hielleho i Franz Bürger (továrník, Varnsdorf), Franz Karsch jr. (továrník, Česká Kamenice), Franz Marx (majitel hotelu, Rumburk) a Josef B. Richter (továrník, Varnsdorf).

Ačkoli byl majitelem několika automobilů, jezdil později Hielle denně na motocyklu Čechie, který, podobně jako bugatku, obdržel od vděčného podnikatele, jemuž pomohl s „rozjezdem“.<sup>21</sup> Liebisch s Hiellem podnikali dlouhé testovací cesty po Evropě, při nichž vzpomínali na doby, kdy byl motorismus v plenkách. Na počátku 30. let Hielle, který „nebyl schopen spravovat svůj majetek a o všech obchodních záležitostech se radil s Dr. Herbertem Spätem“, prodal rodinné sídlo v Krásné Lípě, přestěhoval se do Salcburku a podzim svého života prožil ve vsi Heiligkreuz u Kemptenu.<sup>22</sup> Po odsunu z pohraničí u něj našli útočiště Liebischova propagační jezdkyňe Emilie Sieber se svým bratrem, truhlářským mistrem Hansem Nase. Po Hielleho smrti v roce 1949 zdědili jeho nevelký majetek.

## Zrod motocyklu Čechie-Böhmerland

Náhoda tomu chtěla, že se Albin Hugo Liebisch vrátil do Krásné Lípy právě v den, kdy v Praze pětice politiků vyhlásila samostatné Československo – 28. října 1918. Alfred Hielle jej po předchozí domluvě zaměstnal jako mechanik a šoféra a nebyli-li přáteli odedávna, brzy se jimi stali. Mladý Liebisch zpočátku bydlel v domě Klemense Jägera v Krásném Buku, po půl roce mu ale Hielle nabídl, že se smí i se svou ženou a synem přistěhovat k otci do prostorného zahradnického domu. Dne 25. července 1919 tak mohli po různých peripetiích spojených s vydáním československého pasu dorazit z Bavorska i Hermine a Albin Richard Liebischovi.<sup>23</sup> Rodina tak mohla být opět pohromadě.

O Liebischově působení u Hielleho se bohužel nepodařilo zjistit mnoho informací. Jediným přímým dokladem je tak sčítací operát z roku 1921, z něhož lze ovšem zjistit pouze fakt, že Liebisch působil v krásnolipském automobilovém podniku A. Hielleho (Automobil

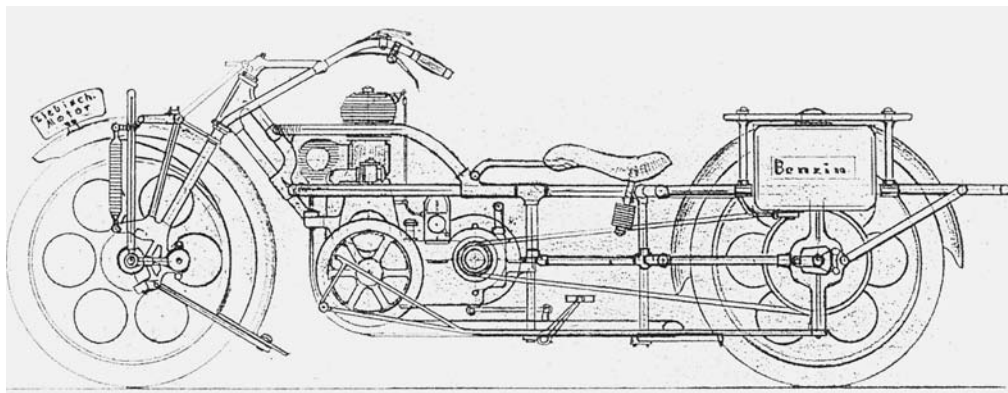
<sup>19</sup> Státní okresní archiv Děčín (dále SOkA Děčín), fond: Okresní úřad Rumburk, Rejstřík koncesovaných živností 1920–1925, ev. č. 12.

<sup>20</sup> Handbuch für Automobilisten in der Tschechoslowakei, Reichenberg 1924, s. 245.

<sup>21</sup> Erwin Tragatsch, „Bei meinem Vater war alles möglich...“, Markt für klassische Automobile und Motorräder, Heft 4/1983, s. 22.

<sup>22</sup> Bundesarchiv – Lastenausgleichsarchiv (LAA) Bayreuth, Lastenausgleichsunterlagen Albin Liebisch, Sig. ZLA 1/1 598 256.

<sup>23</sup> SOkA Děčín, fond: Sčítání obyvatelstva 1921, Krásná Lípa č. p. 264c, kart. 20.



*Další Liebischova konstrukce z roku 1924 (soukromá sbírka)*

Unternehmen A. Hielle Schönlinde) jako dílovedoucí v autoopravně (Werkmeister in einer Automobilreparaturwerkstätte).<sup>24</sup>

Dědic textilního impéria velmi oceňoval Liebischovu píli, šikovnost i konstrukční nadání. Věděl, že po nocích pracuje na vlastní konstrukci motocyklu, který by mohl vyrábět, a rozhodl se jeho činnost všestranně podporovat.

Mezi lety 1921–1924 tak Liebisch po mnoha hodinách u rýsovacího prkna sestrojil svůj první motocykl, o němž se nedochovalo mnoho zpráv. Konstruktor jej měl nazvat „Mammut“ (česky mamut).

Pojmenování Liebischova prototypu motocyklu po velkém, srstnatém, značně silném a vyhnulém zvířeti je skutečně velice trefným označením tohoto stroje, i když by jej pan Zoltán Szabó raději nazýval dinosaurem.<sup>25</sup>

Liebisch monstrem vybavil nezvykle dlouhým několikastupňovým rámem, značně vysokým dvoudobým dvouválcovým motorem, za nímž byla napojena dvoustupňová převodovka ovládaná kloubovým řízením. Náhon zadního kola obstarával velice dlouhý klínový řemen (nebo řetěz). Zplodiny z motocyklu unikaly dvoumetrovým výfukovým potrubím, a to bez tlumiče, rozteč kol činila kolem 2,1 m. Zajímavé je umístění dvou kanystrových palivových nádržek nad zadním kolem – Zoltán Szabó se zřejmě právem domnívá, že při uvedených rozměrech motoru je stejně nebylo možné umístit jinam, a tak tam již zůstaly jako jeden ze základních markantů motocyklů Čechie. Ačkoli prototyp vypadá jako ve spěchu sestavené ruchadlo, skrývají se za jeho konstrukcí stovky hodin práce. Liebischovi se tak hned napoprvé podařilo sestavit velice nekonvenční vozidlo, pro které je pojem motocykl příliš úzký a vedle něhož vyhlízejí všechny jeho pozdější motocykly značně usedle. Albin Richard Liebisch o otci právem prohlašoval, že pro něj bylo všechno možné a jednu neortodoxní myšlenku stíhala okamžitě druhá...

<sup>24</sup> SOkA Děčín, fond: Sčítání obyvatelstva Rumburk 1921, Krásná Lípa, č. p. 264c.

<sup>25</sup> Zoltán Szabó, *Čechie-Böhmerland, sen na dvou kolech*, Bratislava 2002, s. 12.