ALBIN HUGO LIEBISCH 26. 7. 1888 – 9. 11. 1965

Albin Hugo Liebisch byl svérázný a zatvrzelý muž, v jehož továrně vznikaly mezi lety 1925 a 1939 nejdelší sériově vyráběné motocykly na světě. Konstruktér se narodil 26. července 1888 v Rumburku jako čtvrté dítě manželů Emila a Emilie Liebischových. V době jeho narození pracoval otec v rodinném obchodě s ovocem a zeleninou. V roce 1891 jej však opustil a společně s manželkou začali zahradničit na pronajatých pozemcích. Po několika letech podnikání se kvůli rumburské konkurenci rodina přestěhovala do Krásné Lípy, kde Liebischovi založili zahradnictví, které začalo brzy prosperovat.

Na rozdíl od svého staršího bratra Emila neměl mladý Albin Hugo k zahradničení žádný vztah, zato ho mnohem více zajímala mechanika a byl i manuálně zručný. Po absolvování krásnolipské obecné a měšťanské školy proto v roce 1902 nastoupil do učení k Reinholdu Maiovi, který ve Varnsdorfu vyráběl bicykly a v té době také lehké motocykly. V Maiově dílně se tak Albin mohl poprvé seznámit s konstrukcí strojů, kterým se pak po celý svůj život věnoval. U svého mistra působil Liebisch ještě dva roky po vyučení.

V roce 1906 složil řidičskou zkoušku, čímž se mu naskytly další možnosti uplatnění. Licenci zúročil hned v následujících letech, kdy pracoval jako šofér nejprve ve Wiesbadenu a od roku 1911 na zámku Buchenau v Bavorském lese. Tehdy se seznámil se svou budoucí ženou Herminou, která byla dcerou hajného v nedalekém Zwieselu. Vzali se 13. května 1913 v Železné Rudě, hned po svatbě změnil Albin zaměstnavatele a se ženou se přestěhovali do Bayreuthu, kde nastoupil do podniku Jeana Fuchse.

Brzy poté čekali svého prvního potomka, bohužel v roce 1914 vypukla první světová válka, která mladou rodinu rozdělila na několik let. Albin se musel vrátit do Čech a nastoupil ke střeleckému pluku č. 9 v Litoměřicích, s nímž odešel na ruskou frontu. Těhotná Hermina zůstala u svých rodičů ve Zwieselu a 20. prosince 1914 se jí narodil syn Albin Richard. Na jaře 1915 byl Albin na frontě těžce raněn. Zotavení trvalo dlouho, ale jeho zranění mu přineslo výhodu – po uzdravení se už nemusel vrátit do boje. Jako zkušený mechanik nastoupil do továrny na automobily v Kopřivnici (budoucí Tatra), která za války vyráběla především nákladní automobily. Albin sloužil až do roku 1918 jako dílovedoucí a v továrně nasbíral mnoho cenných zkušeností pro své pozdější podnikání.

Albin Liebisch se 28. října 1918 vrátil zpět do Krásné Lípy ke svým rodičům. Emil a Emilie Liebischovi byli v té době již několik let rozvedení a každý měl svou vlastní práci. Albinova matka s jeho bratrem Emilem provozovali zahradnictví a Albinův otec pracoval u krásnolipského podnikatele Alfreda Hielleho jako zahradník. A právě k němu Albin nastoupil po svém návratu z Kopřivnice jako

řidič a mechanik. Když pak následující rok sehnal v nedalekém Krásném Buku byt, mohla se za ním konečně přestěhovat i manželka Hermina se synem. Zanedlouho se ale celá rodina přesunula do zahradnického domku u vily Alfreda Hielleho a *„jeho montér tak mohl být od rána do noci v dílně“*.

Podnikatel Hielle byl významná osobnost tehdejšího motoristického světa. Účastnil se mnoha závodů jako aktivní jezdec, díky čemuž poznal, mimo jiných, také Ettora Bugattiho, se kterým dlouho spolupracoval v podstatě jako obchodní zástupce, a jako jeden z prvních v Čechách prodával bugatky. První světová válka jejich kontakty na čas přerušila, ale po jejím skončení Hielle s Bugattim obnovili vztahy a právě přes Hielleho se do Československa bugatky začaly opět dovážet. Kvůli clu však přicházely rozložené v bednách a na jejich kompletaci v Krásné Lípě nepracoval v Hielleho dílně nikdo jiný než Albin Hugo Liebisch.

Zřejmě i kvůli této práci si Liebisch v říjnu 1922 založil živnost – stavební a strojní zámečnictví. Ačkoliv stále pracoval pro Hielleho, opravoval motocykly a obchodoval s nimi a v dílně, která vznikla úpravou maštale a kočárovny, konstruoval i první vlastní stroje. To vše za podpory jeho mecenáše Alfreda Hielleho. *„Prvořadým záměrem konstruktéra, pro něhož nebylo nic nemožné, bylo vyrábět stejně pohodlné jako nekonvenční a na první pohled rozeznatelné stroje, což se mu bezezbytku podařilo.“* Výrazným poznávacím znakem prvních Liebischových motocyklů byla jejich délka. První prototyp byl nazýván Mamutem a měřil bezmála tři metry.

Od roku 1925 se Albin věnoval už pouze své vlastní práci a firmě. Stále sice působil na pozemcích Alfreda Hielleho, zřídil si zde ale opravnu motocyklů a pokračoval v konstrukci vlastního stroje. V roce 1926 spatřilo světlo světa deset jeho motocyklů, které později nesly název Čechie (pro německé zákazníky Böhmerland). Tyto první kusy sloužily jako testovací a používali je pouze Liebischovi přátelé. Sériová výroba mohla začít až v roce 1927, kdy krásnolipské motocykly prošly zkouškami a získaly úřední osvědčení.

S rostoucí poptávkou přestávaly být pronajaté prostory v Krásné Lípě pro konstruktéra Liebische a jeho podnik dostačující. Když pak v roce 1930 Alfred Hielle přesídlil do Rakouska a prodal svojí krásnolipskou vilu, bylo jasné, že se Albin musí poohlédnout po jiném vhodném místě. V roce 1931 se naskytla možnost koupit budovu zkrachovalé továrny na zemědělské stroje v Kunraticích u Šluknova, a protože manželce Hermině připadlo po smrti obou jejích rodičů (1926, 1928) menší dědictví, rozhodli se Liebischovi továrnu a přilehlý dům koupit. Částka 200 000 Kč ovšem byla vysoká, a tak manželé museli budovy splácet. Albin se navíc zadlužil také Hiellemu, když si od svého přítele půjčil finanční prostředky na nákup strojů pro kunratickou továrnu.

V průběhu 30. let postihly Liebischův podnik problémy. V roce 1935 například prodal pouze dvaadvacet motocyklů, nemohl proto splácet své závazky a hrozila mu exekuce. Albinovi pomohl až nový úvěr a oživení prodeje způsobené podporováním sudetoněmeckých podnikatelů českými Němci na popud Henleinovy strany. Na konci 30. let se Liebisch nejprve neúspěšně snažil prodat svůj nový

nejdelší stroj (3,2 metru!) české armádě. Když u Ministerstva národní obrany neuspěl, nabídl jej dokonce hasičům jako zásahové vozidlo. Prorazit se snažil i v Německu.

Největší rána ale přišla v roce 1939. Göringovým nařízením bylo všem podnikům v Německu určeno, co mají vyrábět. Liebisch tak musel ukončit výrobu milovaných motocyklů a reorganizovat svou továrnu na vývoj motorové půdní frézy. Válka se navíc nevyhnula ani jeho rodině, když byl na frontu poslán jeho syn Rudolf. Na počátku 40. let Liebisch postupně přeorientoval výrobu ze zemědělských strojů na různý vojenský materiál. Stal se součástí německého programu pro výrobu moderních zbraní a už v roce 1941 se mu díky tomu podařilo „zachránit" syna z fronty.

„Rozhodující ránu továrně Čechie nezasadila válka, ale až její konec. Tehdy se Albin Liebisch ocitl na poražené straně." Po skončení druhé světové války chtěl konstruktér obnovit svoji kunratickou továrnu a opět začít vyrábět motocykly pro Československo. Bohužel spolupráce s německou stranou, výroba vojenského materiálu a další okolnosti způsobily, že místo navázání na předválečné podnikání byl i se svým synem transportován do koncentračního tábora pro Němce v Rabštejně a jeho továrny se ujal národní správce. Na konci listopadu téhož roku byli oba Liebischové z tábora propuštěni a odjeli do Pasova, kde se setkali s rodinou a po několika měsících zde otevřeli malou dílnu.

V následujících letech vyráběl Albin spolu se synem například brzděné ruční vozíky, přívěsné vozíky na motocykly nebo dětské koloběžky. V 50. letech si vzal několik půjček, nejprve na konstrukci jakéhosi dlouhého „skútru" Böhmerland, který ovšem zákazníky příliš nezaujal, a poté i na vybudování závodu, v němž by vyráběl řazení otočnou rukojetí, na něž získal patent. Pasov však zasáhla v roce 1954 veliká povodeň a veškeré vybavení i materiál v Liebischově podniku byly znehodnocené. Objekt byl zabaven, ale Albin Liebisch v práci neustal. Ve 2. polovině 50. let se kvůli finanční tísni ještě pokusil prodat práva na výrobu svého patentního řazení, firma však Liebische obelstila a použila řazení do svých strojů bez jeho vědomí. Finanční odměnu za otcův patent získal až později jeho syn Rudolf.

Albin Hugo Liebisch zemřel 9. listopadu 1965, několik měsíců po smrti své manželky Herminy. Jeho „splašené lešení", jak se Čechiím přezdívalo, se stalo legendou a sběratelským klenotem. Od roku 1999 se každým rokem z celého světa sjíždí na sever Čech majitelé těchto hlučných strojů a pořádají spanilou jízdu po místech spojených s Albinem Liebischem.

(Zpracovala: Bc. Hana Lisá)

Použitá literatura:

mld, jl. Tvůrce nejdelší Čechie zemřel v zapomnění. In: *ČT 24* [online]. Praha: Česká televize, c1996-2020, 8. 11. 2015 [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: https://ct24.ceskatelevize.cz/relax/1613988-tvurce-nejdelsi-cechie-zemrel-v-zapomneni

NĚMEC, Jan. Po dvaasedmdesáti letech o šest Čechií více. *Děčínský deník*. 2003, **11**(203), 16. ISSN 1214-8490.

NĚMEC, Jan. *Albin Hugo Liebisch a jeho motocykly Čechie-Böhmerland*. Děčín: Oblastní muzeum, 2005. ISBN 80-239-5409-1.

NĚMEC, Jan. *Legendární motocykl Čechie: osudy Albina Liebische, konstruktéra nejdelších motocyklů*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3119-3.

NĚMEC, Jan. *Stopou motocyklu Čechie-Böhmerland: putování po místech spojených s legendárními motocykly a jejich tvůrcem*. Rumburk: Město Rumburk, 2018. ISBN 978-80-87513-24-8. Brožura vydaná k 130. výročí narození legendárního českého konstruktéra motocyklů.

VACEK, Zdeněk. Motocykly Čechie-Böhmerland – Splašené lešení. In: *Veterán.auto.cz* [online]. Czech news center a.s., c2001-2020, 20. 1. 2012 [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: https://veteran.auto.cz/clanek/442/motocykly-cechie-bohmerland-splasene-leseni

Personální bibliografie:

https://www.svkul.cz/wp-content/uploads/2020/06/liebisch-bibl.pdf