**Motocykly v historii (nejen) v České Třebové**

Za rok vzniku motocyklu se považuje rok 1885, kdy Gustav Daimler předvedl veřejnosti svůj motocykl o výkonu půl koňské síly a nechal si jej patentovat. Vážil 70 kg a jel rychlostí 12 km/h. Hnací síla se přenášela na zadní kolo dvěma plochými řemeny, napínací kladky měly funkci spojky. Daimler tak chtěl jen vyzkoušet výkon svých motorů, na výrobě motocyklů neměl zájem. Hromadná výroba motocyklů začala až roku 1893 ve firmě Wolfmüller a Hildebrand v Mnichově. Líbivý, ale dost poruchový stroj s ležatým čtyřdobým ležatým dvouválcem 1500 ccm měl již výkon 2,5 HP, 500 otáček a zapalování žhavící trubičkou. Na předním kole byla špalková brzda, 84 kg těžký stroj jel až čtyřicítkou. troje se vyráběly čtyři roky, jeden exemplář má Národně technické muzeum. To už v Paříži bratři Vernerové vyráběli jízdní kola s motorkem pohánějící přední kolo. Na tento zázrak se přijel podívat Václav Laurin.  V r. 1899 již vyrobil první stroj Slavia VI/B, jednoválec 230 ccm, který při spotřebě 3,5 litru a váze 65 kg mohl jezdit až 35km/hodinu - velmi úspěšný a spolehlivý stroj.  Za šest let již firma Laurin-Klement vyráběla 12 typů motocyklů jednoválce až čtyřválce. Posledním typem byl CCR - dvouválec 812 ccm, který již jezdil rychlostí 85 km/h (1200 otáček). Pohon všech typů byl plochým řemenem na zadní kolo. Z popudu firmy vznikl v r. 1904 v Pacově první silniční závod motocyklů.



**Motocykl zn. Laurin - Klement**

**V této době již bylo v Evropě  výrobců motocyklů jako hub po dešti**- nejvíce v Anglii 27, v Německu 25, Francii 6, v Itálii 7. V USA bylo tehdy 10 továren, nejstarší byl Indian, vyráběný od r. 1901, Harley od r. 1903. Za "Rakouska" a pak i v první republice, bylo u nás  13 firem:

Laurin & Klement (1899), Orion (1902 - Václav Michl, Slaný  - čtyřtakt 500ccm), Linser (1905-12), Christián Linser Liberec, motocykly Zeus, Premier (1905 - 31), a.s. Cheb vyrobila 4000 ks, nejdražší, Walter (1898 - 20), Jos. Walter Praha, motocykly, tříkolky 500ccm), Poustka (1924-29), Fr. Poustka Král. Vinohrady, jednoválec  Wiliers 175ccm), Praga -Breitfeld - Daněk (1927 - 38) čtyřtakty OHC, Čechie (1927-40), Albín Liebish, Šluknov, stroj až pro 3 osoby, 105km/h, spotř. 4 - 5 litrů, Jac (1930), J. Cvach, Horažďovice, dvoutaktní jednoválec 500 ccm,  3,5 litru, Ogar 1934 - 48, výr. Machek a spol. Praha jednoválec  250 ccm, spotř. 3 litry, Eska - Mofa (1938), výr. Kastrup a Světlik Cheb motor Sachs 98ccm a nakonec i firmy Jawa a ČZ, které se prosadily ve světě:

**Motocykl Jawa Viliers**

**Firma Jawa** (spojení Janeček - Wanderer) vyráběla od r. 1929 stroje v licenci Wanderer: Jawa Wilier 175 ccm, dvoutakt.jednoválec 80 km/h, 3l, anglické motory (1930), od r. 1932 pak vodou chlazený stroj stejného obsahu, který dosahoval až 90 km/h.  Zajímavá byla také pětistovka OHV, s kardanovým pohonem (18ks, 100km/h, 4 - 5 litrů), od r. 1931 také se sidecarem (280 kg, 5 - 7 litrů). V r. 1934 měl  typ Jawa 175 nádrž nad rámem a motor byl již vlastní konstrukce. V r. 1934 byl ve výrobě také čtyřtaktní jednoválec  350 ccm, který jezdil až stovkou při spotřebě 3-4 litry a v r. 1936 dvoutaktní Speciál 175ccm (85km, 3 litry), v r. 1937 pak tři typy: Jawa Robot 98ccm (úsporný dvoutakt 65 km/h, 2 litry), a ještě čtyřtakt OHV  (175ccm, 12 HP, 6000 otáček, 120 km/h )a  čtyřtakt 350 ccm OHV, 13 HP, 120 km/h, 3,5 litru. V r. 1940 vyrobila Jawa typ Duplex, dvoutakt (250 ccm, 9 HP,100km/h, 115 kg, 3 - 3,5litru), a v r. 1942 vyl vyroben prototyp "péráku" (250 ccm, převodovka byla v bloku  s motorem).

**ČZ Strakonice** vyráběla motocykly od roku 1932: ČZ 76typ "Kaktus", t.j. jízdní kolo s motorkem 1,5 HP na zadní kolo (40kg, 35 km/h), v letech 1933-37 pak bylo vyrobeno 5000 ks  dvoutaktního jednoválce  (100ccm, 2 HP, 2000ot., 40km, 2 litry), v r. 1937 a jednoválec (98 ccm 2,5HP, 60 km/h, 2 litry, převodovka v bloku) a v r. 1938 další "stovku" 2,5 HP s brzdami na obou kolech a  dvěstěpadesátku 9 HP, 95 km/h 3,5l, 110 kg. typ 175 ccm a typ 350 ccm Tourist (11,5HP, 3800 ot, 100 km/h, 4 - 5 litru (až do r. 1940)., jednoválcovou stopětadvacítku 4,3 HP 4000 ot. 75 km/h a tříkanálový dvoutaktní dvouválec  (500ccm), který byl objednán ve speciální úpravě také pro velitele papežské gardy (sedlo v bílé kůži, bílé pneu, některé zlacené díly). Po r. 1945, pak ČZ vyráběla  typy 125 T (1949) a 150 C (1950).  Firma ČZ byla za první republiky  druhým největším vývozcem. Nejdříve vyráběla auta a motocykly až od r. 1932. Od r. 1950 přišel do ČT konstruktér Jaroslav Walter a konstruoval stroje pro silniční závody a ploché dráhy značky ČZ Walter.

**A nyní k situaci v České Třebové:**  jak se mi podařilo zjistit, tak v roce 1928 bylo v České Třebové 15 motocyklů, na Parníku 4, na Lhotce 2, v Dlouhé Třebové 1. V okolních vesnicích nebyl žádný, v Ústí n.O. pak 21 strojů. Podívejme se na majitele motocyklů v České Třebové do r. 1940 podrobněji: První byl Rudolf Plodr starší, který vlastnil motocykl LK se sidecarem v roce 1910, druhým byl fasádník Stejskal (Ardie 500 SV, 7,4 kW z r. 1920, sklenář Felix Mehl (dvouválec Indián Scout 600 ccm, 1923), svářeč Karel Bureš (Indin Scout, 1927), obchodník Jan Deml (Indian Scout 750 ccm, 1930), vedoucí pošty Em. Voleský (Indian Dover, 600 ccm, 11HP, 1928) a mechanik Mojmír Stránský, Indian Princ (350 ccm, SV, 3,7 kW z r. 1930).

**Další majitelé vlastnili anglické stroje BSA:** klempíř Josef Bureš (BSA  350 ccm OHV, 90 km/h  3,2l, 193ž), strojník Karel Kreikapl BSA 500 ccm, OHV, 120 km/h, 15 kW, 3-4 l, 1932), stejný stroj měl obchodník Štěpán Mikulecký, automechanik Karel Bárta (z r. 1936) a obchodník Rudolf Felcman (1933). Mechanik  Antonín Habrman vlastnil jednoválec AJS 500 ccm OHV 16 kW, 3600 ot, 5 litrů z r. 1931).

**Stroje firmy Ariel vlastnili:** sedlák Boh. Plašil (čtyřválec Ariel 500 ccm OHC, 17,5 kW, 1934), malíř Karel Zeman (stejný stroj se sajdou), městský veterinář MVDr. Čeněk Kessler (Ariel jednoválec OHV 500 ccm sólo 25,7 kW, 1933), soustružník Rudolf Hýbl (Ariel 350 Hunter jednoválec OHV, 14,3 kW, 1936), řidič Josef Krofta Ariel 500 ccm a soustružník Josef Čípa (1928), mistr Ed. Buchta a lesní technik Jan Černoch. Zápasník Květoslav Kubišta  a technik Erwín König měli stejný typ Ariel 250, jednoválec OHV Hunter, jediný Harley Davidson 750 WLA měl jako jediný Jiří Krejčí z akce UNRRA. Josef Pernica a Karel Vencl pak měli stroje anglické firmy Rudge Witwort: 500 ccm jednoválec OHV, 15 HP, 4,5 litru.

**Dalším typem motocyklu v České Třebové byly stroje značky Gnóme Rhóne,** které se vyráběly v letech 1919-50 ve Francii. Konstruktér František Stránský vlastnil jednoválec 500ccm SV 9 kW, 110 km/h, 3 l, stejně jako pan Bartoš, Josef Pakosta byl majitelem typu Black Burnet 500 ccm OHV.

**Od belgické firmy FN**(zal. 1901), která vyráběla jedno až čtyřválce vlastnil MUDR. Vařečka vzduchem chlazený čtyřválec 1000ccm a pekař Ladislav Šotek jednoválec OHV 11,8kW, 105 km/h, 4 litry z roku 1928. Antonín Zámečník pak měl řadový čtyřválec 1000 ccm.

**Stroje německé firmy BNV** (zal. 1923) měli Jan Válek (dvouválec boxer 750 ccm, 13,2kW, úředník Antonín Hašek 750 ccm boxer 3400 ot, 6,5 l z r. 1931 a Karel Rössler (jednoválec 500ccm OHC 22 kW 5000 ot, 4,5 l z r. 1930).

**Od dalších typů byli ve Třebové jen jednotlivci**. Zahradník Jar. Křap ml. měl americký stroj Humber 500 ccm SV z r. 1928, obchodník Rutar Harley Davidson 350 ccm SV jednoválec 6 kW, technik František Pavlík anglický Panther 250 ccm OHV, drážní zaměstnanec Petr Vavřín francouzský Terrot 350 ccm (jednoválec 6,6 kW, 80 km/h, 3,5 litru. Tyto motocykly v letech 1933-7 montovala firma Vigor v Opavě. Zde bylo také generální zastoupení firmy Terrot.

**A co české motocykly**?  **Především to byly stroje Jawa:** Štěpán Mikulecký měl pětistovku OHV 18 HP, 5 l z r. 1929, stejně Ing. Arnošt Kolomý (v r. 1931)  Správce RPA Em. Pácl (1931).Číšník Otto Konopka měl jednoválec 250ccm Speciál dvoutakt, 95 km/h, 3-3,5 l (1937), Josef Treitnar jednoválec 175 ccm speciál 5,5 HP, 85 km/h, 3 l (1936), truhlář Hubert Hetych silnější 175 ccm 6,6 kW, 120 km/h (1934), zedník Karel Břeň dvoutakt 175 ccm 4 kW 3400 ot. z r. 1934, zámečník Čeněk Novotný stroj Jawa s motorem Wiliers 175 ccm z r. 1932. Stejný stroj měl také Josef Knápek z Parníka. Koupili mu jej rodiče k 22. narozeninám, ale za měsíc smrtelně havaroval

**Oblíbené byly motocykly do 100 ccm**, které měly tehdy výhody – byly osvobozené od silniční daně a neměly ani poznávací značku a nebyl na ně potřeba ani žádný řidičský průkaz. Takovým strojem byl např. Jawa Robot 98 ccm z r. 1937, dvoutakt, který při 3750 otáčkách měl výkon 2 kW , spotřebu 2 litry a dosahoval rychlost 65 km/h. Na něm jezdil např. řezník František Habrman, číšník František Lukáš, soustružník Sláva Kolář. Ten byl snad jediným motoristou, který měl povolení a jezdil celou válku z Řetové do České Třebové do práce do Štarmanovy firmy.

**Další stroje byly také z firmy ČZ. Podařilo se vystopovat tyto majitele:** Josef Hliněný, majitel čistírny, měl stroj 98 ccm (2 kW, 2 HP, 2000 ot, 40 km/h) z r. 1932, jehož motor se startoval rozšlapáním, dalším strojem Františka Stránského byl typ 98 ccm 2,5 HP, 2 litry, 60 km/h, 3800 ot.) z r. 1937, krejčí Jaroslav Fryauf měl jednoválec 250 ccm (4000 ot, 6,6 kW, 95 km/h, 3,5 l) z r. 1938, stejně jako mlékař Zdeněk Jandík (z r. 1939), řidič Karel Krsek měl vzduchem chlazenou pětistovku z r. 1939 (115 km/h, 5 litrů).

**Motocykl firmy Čechie (výrobce Albin Liebisch, Šluknov)**

**Zajímavé stroje z firmy Čechie** měli K. Pulkrábek  a holič p. Knapovský (Čechie sólo 600ccm, 1x OHV, 22 HP, 95 km/h 5 – 7 litrů). Na těchto strojích mohli sedět 3 jezdci za sebou. Soustružník František Čižinský měl stejný stroj se saidou.

**Další české značky:**Dále sedlák Hynek Jasanský jezdil na stroji Praga 500 ccm (jednoválec OHC, 100 km/h, 3,5 l z r. 1928), zámečník Blahoš Bárta na stroji Orion (jednoválec 350 ccm, dvoutakt, 4,4 kW, 3,5 litru, 3,5 l z r. 1923) a automechanik p. Bartošek měl stroj Ogar (jednoválec 250 ccm, 6 kW, 2 rychlosti, z r. 1936).

**V České Třebové jezdily i stroje německé firmy  Sachs**, jejichž motory se vyráběly v licenci Opel – Wanderer – DKW – Ardie. Tyto stroje měli Mojmír Stránský a zámečník Josef Jireček (Sachs 100 ccm). V době první republiky v ČSR jezdilo z cizích značek nejvíce motocyklů zn. Indian (celkem kolem 5000 ks), další byly stroje BSA, Ariel, NSU, Triumph a Terrot. Náš Premiér byl výkonný stroj, ale jeden z nejdražších.

**Jaké byly ceny motocyklů**:  Nejlacinější byly za 1. republiky stroje ČZ 98, které stály 3300,- Kč (1937)  a Jawa Robot (3000,- z téhož roku). Stroj Jawa Wilier 175 stál r. 1933 4650,- Kč, Jawa 500 ccm solo 8500,- Kč (1932), Ogar 250 ccm 6800,- Kč. Z cizích značek stál Terrot 250 ccm 9950,- Kč, 350 ccm 10900,- Kč a pětistovka 11950,- Kč, Triumph 500 ccm stál 11800,-, Calthorpe 350 ccm OHV 11 500,- Kč, Norton 750 ccm 18 000Kč. Americký Harley 1000 ccm stál 16 800, se saidou o 6000 víc, německý Neander 1000 ccm se saidou se dal pořídit za 20 000 Kč, francouzská pětistovka Ghome Rhone stála 11 tisíc Kč., Radco 10 tisíc. K těmto cenám je třeba uvést mzdy z tehdejší doby: v textilkách HPS a Franke měl kvalifikovaný dělník 500 Kč měsíčně, armaturkách 600 Kč, na stavbě měl zedník 400 – 500 a fasádník až 800 Kč, u dráhy měli dělníci na traťovce 400 – 500 Kč, v dílnách 600 – 800, strojvedoucí 1200 – 2000 Kč měsíčně. Drážní zaměstnanci měli ještě režijní uhlí a volné jízdenky.

**Ve Třebové byly tehdy tři autodílny:**  na Parníku u Bohuslava Hrdiny, další měl v areálu Felcmanovy pily Josef Sova a další vedl ve staré elektrárně Antonín Habrman. Ve městě bylo tehdy 8 čerpacích stanic, ve srovnání s dneškem ovšem „ministanic“: stojan měl dvě skleněné nádoby, jedna na 5 litrů, druhá na 10 litrů s přepínacím kohoutem. Ruční čerpadlo obsluhoval sám majitel nebo jeho rodinní příslušníci. Cena benzinu se tehdy pohybovala mezi 3.20 – 3,50 Kč za 1 litr.

**Jízda v zimě byla pro motocykly skoro nemožná.** Protahovala se jen hlavní silnice  od Ústí k Rybníku dřevěným pluhem taženým dvěma páry koní, posyp neexistoval. Veliké potíže měli mlékaři , řezníci a pekaři, kteří už tenkrát auta používali. Ve válce jezdili motocyklisté až do konce roku 1940, pak přišel zákaz a  motocyklisté museli sundat pneumatiky a odevzdat je do obecního skladiště. Kdo měl „michelinky“ tak se s nimi už po roce 1945 neshledal.

**Závody.** S výrobou motocyklů a automobilů začalo i vrcholové předvádění strojů veřejnosti na závodech. První „Pacovský okruh“ se jel 28.5. 1905. V konkurenci strojů z Německa, Francie a Belgie zvítězila Laurinka. V r. 1907 se jela poprvé anglická Tourist Trophy, v letech 1908 – 31 se jezdil závod Zbraslav – Jíloviště až před 100 tisíci diváků. Masarykův okruh v Brně se jel poprvé v r. 1930 na trati délky 29 km, Zlatá přilba v Pardubicích poprvé 29.9.1929 před 20. tisíci diváky. Nejtěžší silniční závod byl 1000 mil československých z Prahy přes Brno do Bratislavy a zpět ve dvou dnech.  Jel se v letech 1933-36 v době  po útlumu prodeje. Iniciátorem byla továrna Aero, která závod absolvovala s vozem 662 ccm. Jely také motocykly Jawa a Premier a několik zámožných amatérů.

**Zánik motocyklových firem.** Hodně firem se položilo díky celosvětové krizi začátkem třicátých let. U nás přežily firmy Čechie (zanikla záborem pohraničí), Praga (v r . 1939 přešla na výrobu nákladních aut pro armádu), Walter – od r. 1939 vyráběla letecké motory), Ogar vyráběla v letech 1934 – 50. Po r. 1955 zůstala jen Jawa a ČZ a nově vznikla továrna ESO Divišov, vyrábějící plochodrážní a silniční motocykly. Od r. 1946 pak na Slovensku v Povážské Bystrici vznikla továrna na výrobu mopedů a motocyklů Pionýr a od r. 1945 se také rozběhla výroba populárních trojkolek v dílně bratří Stránských z České Třebové.

Za doplnění informací o historii třebovských motocyklů děkuji pánům Mojmíru Stránskému a Františku Habrmanovi, bez jejichž bez jejichž pomoci by výše uvedený přehled motocyklů nebyl úplný.

**Jaroslav Dědourek prosinec 2003**