

# Böhmerland – Cechie – im Böhmerland

## Das geniale Werk von Albin Liebisch (Teil 2)

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (1), Archiv Jürgen Kießlich (7), Uli Hänsgig (1)

*Albin Liebisch war nicht nur Handwerker, Techniker und Unternehmer, er war auch ein sehr erfahrener Motorradfahrer mit enormer Fahrpraxis auf seinen geliebten „Böhmerland“-Maschinen. Seine beliebtesten Reiseziele waren die Alpen, und da gibt es kaum einen Pass, den er nicht mehrfach auf zwei Rädern bezwungen hat. Selbst bei Rennen in Eichwald-Zinnwald und beim Schöberbergrennen 1925 startete er und Ludwig Hawlik in der Klasse bis 750 ccm auf hergerichteten Rennmodellen erfolgreich. Hinter einer Jap belegte Liebisch Platz 2 vor seinem Markenkollegen. Nach eigenen Angaben soll die Maschine Spitzengeschwindigkeiten bis 150 km/h erzielt haben. Am 17.06.1927 siegte Liebig am Schöberberg vor seinem Kollegen Hawlik in 2 Min. 23,6 Sek. in Bestzeit.*

Für seine zwar eigenwilligen, aber zum Teil modernen richtungsweisenden und von bekannt guter Qualität geprägten Kreationen

benötigte er natürlich auch Zulieferer für den ja relativ kleinen Fertigungsbetrieb. Die wesentlichsten Firmen waren dabei; insbesondere

die auffälligen aus Aluminium gegossenen Räder fertigte die Firma Alfred Winkler aus Warnsdorf. Über die Scheibenräder wurden Wulstringe aus Stahl aufgezogen, die Räder waren untereinander austauschbar. Später, ab 1931, wurden die Scheibenräder aus Stahl gepresst. Weitere Aluminiumteile wurden von der Firma Johann Grohmann aus Georgswalde seit 1930 geliefert. Vielfältige Graugussteile, wie Zylinder und deren Köpfe, diverse Halterungsteile für Gabel und Rahmen, auch für Motor und Getriebe, stellte die Firma Gustav Thiel in Rumburg her. Unter unvorstellbar primitiven Bedingungen übernahm die Firma Franz Riedel in Schluckenau die Vernickelung vieler Kleinteile. Framo aus Hainichen lieferte die Sättel und Sozjus-

sitze. Ölpumpen kamen von Michalk aus Dresden, Vergaser lieferten Amac und Binks aus England, später belieferte Amal nach Böhmen. Zu Beginn wurden Getriebe von Sturmey-Archer und Hurth (Nürnberg) verwendet, bevor Liebisch später selbst ein Dreiganggetriebe konstruierte. FFI-Magnete lieferte Bosch, auch zur Beleuchtung lieferte die Firma nach der Acetylenära Bilux Glühlampen von 30 Watt. Später wurde modernisiert und mit 100 Watt Magnetdynamen von Bosch ausgerüstet. Die frühen Modelle wurden mit Reifen der Firma Goodyear in der Abmessung 26x3 bestückt oder auch Ballonreifen 27x3.85, danach, in den dreißiger Jahren lieferte Bata die Bereifung. Die Antriebsketten holte Liebisch von Coventry und auch Duckworth.





Reisemodell Luxus (1929)

Das hochwertige, sehr stabile Stahlrohr für die Rahmen und Gabeln lieferte Mannesmann. Es ist sehr schön, dass sich besonders in „Böhmen“ eine Gruppe von Enthusiasten gebildet und die Tradition wieder aufleben lassen hat und gut pflegt – in Erinnerung an ihren genialen Schöpfer. Alljährlich findet seit dem Jahre 1999, in der Region um Krasna Lipa, ein Treffen der Traditions-marke mit einer weltweit höchsten Anzahl der seltenen Maschinen statt.

Da stehen sie – auf dem parkähnlichen Marktplatz verteilt – die raren Geräte, die Dinosaurier der Neuzeit, wie sie Oluf F. Zierl, unser viel zu früh verstorbener Freund und Motorradweltenbummler, so

gern betitelte. Geht man dann am ersten Wochenende im September alljährlich zur großen Parade, da kann einem schon das Kinn herunterklappen vor Staunen über die lange Reihe der Prachtstücke. Es ist dann einer der teuersten Parkplätze der Welt, da stehen insgesamt ein paar Millionen an Sachwerten. Der Ablauf des Treffens ist jedes Jahr identisch. Am Samstag beginnt früh 09.00 Uhr mit der 1. Präsentation mit echtem Volksfestcharakter in Krasna Lipa sowie weiteren sechs Etappen. Die Fahrt führt von Schönlinde über Georgenthal (Jiretin pod Jedlovou), über Varnsdorf nach Rumburk, um da wieder präsentiert zu werden.

Es geht weiter über Schlucke-

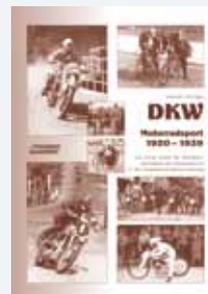
nau (Sluknov) nach Georgswalde (Jirikov). Im späteren Heimatort der „Böhmerland“ in Kunratice ist eine weitere Station, um den geistigen Vater Albin Liebisch zu ehren – und danach am Ziel wieder in Doubice. Weit über 20 der mächtigen Geräte sind dann versammelt, kaum zwei Stück mit gleichem Aussehen, jedes der raren Exemplare ist mit einer anderen langen Geschichte behaftet. Die Teilnehmer kommen aus der Tschechischen Republik, aus der Slowakei, aus Ungarn, aus der Schweiz, aus Österreich, aus Deutschland und sogar aus Kalifornien. Aber – der größte Teil von ihnen sind gestandene, vom Auspuffqualm schon stark ergraute „Windgesichter“,

Reisemodell mit 4 Personen vor 85 Jahren



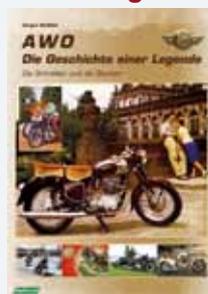
## Buch

### DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

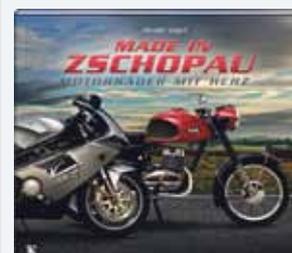
### AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

### Made in Zschopau

Motorräder mit Herz



22,50 Euro

Bestellung unter  
[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)

bei denen der Szenekenner dieses brennende, leidenschaftliche Leuchten in den Augen erkennt – das gibt es nicht beim Bürger „Normalverbraucher“.

Einer von ihnen ist der Präsident des Böhmerlandclubs der Tschechischen Republik Vaclav Slovak aus Kladno. Er bereicherte als absoluter Insider unser Wissen erheblich. In der CR existieren noch etwa 80 Maschinen, von weiteren 25 aus aller Welt ist er informiert. So ein Stück zu erwerben ist fast unmöglich, aus Sammlungen ist



2008: Urgesteine Karel Mares und Toni Simonek †



Lang ist's her – ach nein, erst 2008 in Zittau

kaum etwas zu erhalten, und im Familienbesitz wird großer Wert auf Erben mit „Böhmerland-Genen“ gelegt. Nach Preisen gefragt gibt er zur Antwort, „Unter 1 Mio. Kronen (CR) kaum möglich“, und das ist bestimmt tief gestapelt. In Deutschland wird man – tiefgegriffen – wenn überhaupt, unter 50.000 Euro keine Chancen

für einen Erwerb haben. Das ist eine einzelne kleine Geschichte, er selbst besitzt neben weiteren raren Stücken anderer Marken allein sechs Exemplare der Marke „Böhmerland“!!!!!! Über Karel Mares aus Liberec wäre ein Buch zu schreiben, er ist einer aus dem Kreis der Vielfahrer, über 200.000 Kilometer hat er auf seiner Maschine kreuz und quer

durch Europa abgeritten. Er hat das Foto von Albin Liebisch mit dem Reisemodell aus dem Jahre 1927 vor der Bavaria in München anlässlich des 60. Jahrestages davon nachgestellt, natürlich mit seinem Reisemodell von 1927. Der Leser wird sich erinnern: die Geschichte von Karel kann er in den Heften 10 und 11 von 2008 nachlesen. Über wei-

tere Vertreter der älteren Generation können viele Geschichten geschrieben werden, ein paar Namen müssen genannt werden. Karel Horky aus Decin ist der zweite Mann neben dem Präsi, außer dem Reisemodell von 1937 fährt auch sein Sohn auf einer „Cechie“ aus dem Familienfundus.

Teil 3 folgt.



Reisemodell Luxus mit Zusatztank (1929) – zu schön, um abzuladen