

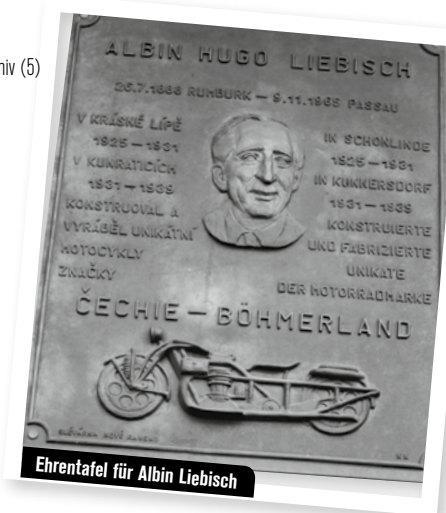


„Böhmerland“-Parade 1927, Marktplatz Schönlinde

Böhmerland – Cechie – im Böhmerland

Das geniale Werk von Albin Liebisch – Teil 1 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (3), Archiv (5)

Das Gebiet der heutigen Tschechischen Republik wurde über viele Jahre von politischen Wirren geschüttelt. Das ehemals schlesische, nordböhmisches Siedlungsgebiet gehörte ab 1919 durch den Vertrag von Saint Germain Laye zur 1918 gegründeten Tschechoslowakei, zuvor war es dem österreichisch ungarischen, kaiserlich und königlichen Staatenbund zugeordnet. Hitler diente das 1938 als Vorwand, im Münchner Abkommen die Eingliederung der CSR in das Deutsche Reich zu erzwingen. Es kam zur „Sudetenkrise“, die offizielle Bezeichnung lautete nun Reichsgau Sudetenland mit dem Verwaltungssitz Reichenberg (heute Liberec). Nach Kriegsende 1945 wurden die meisten dort lebenden Deutschen vertrieben, und das Gebiet wurde wieder an die Tschechoslowakei, die heutige Tschechische Republik, angegliedert.



Ehrentafel für Albin Liebisch

Hier lebte auch der Deutsche Hugo Albin Liebisch, der geniale Schöpfer der unterdessen zu fahrenden Legenden zählenden Motorräder der Marke „Böhmerland“ im beschaulichen Örtchen Schönlinde (heute Krasna Lipa). Etwa zur gleichen Zeit lebte nicht weit entfernt davon, in Maffersdorf bei

Reichenberg, ein weiterer großer deutscher Kraftfahrzeugpionier der Geschichte, es war kein geringerer als der später so berühmte Prof. Dr. Ferdinand Porsche. Geboren wurde Albin Liebisch am 26. Juli 1888 in Rumburk (heute Rumburk). Mit 14 Jahren begann er 1902 seine Lehre als Fahrradmechaniker in Warnsdorf bei Meister Reinhold Mai. Über eine Annonce findet Liebisch bei dem bekannten Wiesbadener Notar Heinze 1907 eine Anstellung als Chauffeur. Der Notar vermittelt ihn 1911 als Leibchauffeur bei Freiherr von Poschinger auf Schloss Buchenau im Bayerischen Wald. Die Anstellung als Chauffeur ist gleichzeitig mit der Instandhaltung und Wartung des Automobils verbunden, und er erlernt dabei nebenbei, die Technik zu beherrschen. Hier lernt Liebisch seine spätere Frau Hermine Mittinger kennen und heiratet diese in Markt Eisenstein



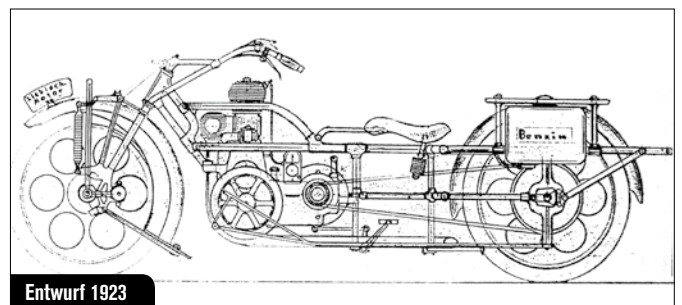
1. Versuch 1922, das „Mammut“

1913. Wenig später siedelt das junge Paar nach Bayreuth um, da sich eine Anstellung als Kraftfahrzeugmechaniker bei Meister Jean Fuchs anbietet. Leider erfolgt dann die Einberufung zum Leitme-

riter Schützenregiment Nr. 9 und damit der Einsatz im 1. Weltkrieg an der Ostfront. Aufgrund einer Verwundung kann er in die Heimat zurückkehren und arbeitet in den Tatra-Werken in Nesselzdorf.



Zur Erinnerung an einen Pionier



Entwurf 1923



1. Prototyp 1924, die „Ur-Böhmerland“

Nach Kriegsende stellt ihn der finanzstarke Industrielle Alfred Hielle in Schönlinde als LKW-Fahrer und Mechaniker in seiner Firma ein. Das soll der Start für eine völlig neue Perspektive seines Lebens werden. 1919 siedelt seine Ehefrau mit dem unterdessen geborenen Sohn Albin Richard nach Schönbüschel um und zieht später mit Mann und Sohn in das Gartenhaus von Chef Hielle nach Schönlinde. Aufgrund Hielles motorsportlichen Ambitionen als Rennfahrer auf Bugatti macht sich Liebisch mit den Geheimnissen der Renntechnik vertraut. 1922 gründet er seine eigene Bauschlosserei, um endlich mit der Verwirklichung seines Traumes, selbst ein Motorrad zu konstruieren, zu beginnen. Er beginnt mit der Entwicklung des ersten Prototypen. Mit den umgebauten Gewächshäusern von Hielle erweitert er seine Gewerberäume. Mit Hielle und Franz Henke gründet Liebisch 1924 den Nordböhmisches Kraftfahrerbund „NKB“ in Rumburg. Bis 1925 beendet er die Erprobung der ersten fünf Motorräder unter der Marke „Böhmerland“. Sein Unternehmen lautet jetzt auf den Namen „Böhmerland Motorrad-Bau Albin Liebisch Schönlinde in Böhmen“. Seinen

Einstand feierte er mit fünf Arbeitern und erweiterte bis 1927 sein Personal auf 20 Personen. Es wurde zu eng in Schönlinde, die Möglichkeit zur Erweiterung ergab sich 1930 auch wieder mit Unterstützung von Hielle mit dem Umzug nach Kunnersdorf bei Schluckebau (heute Kunratice bei Sluknov). Nach Rekonstruktion der Immobilien, Neueinrichtung und Aufstockung des modernen Maschinenparks wurde hier die Produktion in Kleinserienfertigung neu aufgenommen. Bis 1939 waren hier bis zu 70 Mitarbeiter beschäftigt. Der Chef prüfte und fuhr jede gefertigte Maschine selbst, bevor sie verkauft wurde. Wie so viele begnadete Techniker, war Liebisch, der selbst nie ein Studium absolviert hatte, kein guter Kaufmann. Die Vermarktung seiner begehrten Maschinen überließ er im Wesentlichen der „Mund-zu-Mund-Propaganda“. Natürlich gab es Prospekte und Werbeposter, aber keine Filialen oder Verkäufer. Es sollen evtl. um die 750 Böhmerlandmaschinen insgesamt gefertigt worden sein, wobei die Meinungen hier weit auseinandergehen. Es wird auch von 1.000 Exemplaren gesprochen. Jan Némec, Experte vom Stadtarchiv in Decin, spricht sogar von 3.000 Exemplaren,

evtl. wurde auch getrennt in die langen Versionen und das spätere Volksmodell. Im Prinzip waren es drei Grundmodelle, das Reise-, das Touren- und das Volksmodell in abweichenden Variationen. Als 1935 der Absatz immer weiter zurückging, wagte er den Versuch, eine „Superlang“ zu bauen. Das Interesse von Käufern war nicht vorhanden, und er entwickelte gemeinsam mit seinem Sohn das Volksmodell. 1939 startete er noch den Versuch, ein Zweizylinder-Schwingermodell auf den Markt zu bringen, mit Kriegsbeginn war das aber schnell Geschichte.

Schmerzend musste er ertragen, wie seine Firma für die Rüstungsindustrie umstrukturiert wurde. Ab sofort arbeitete er als Zulieferer für Junkers in Dessau. Nach Kriegsende wurden die „Sudetendeutschen“ in der Tschechoslowakei brutal misshandelt und vertrieben. Er selbst wurde mit seinem Sohn im Straflager Rabenstein interniert. Beiden kamen ihre kraftfahrzeugtechnischen Kenntnisse zugute, und sie wurden zu Facharbeiten eingesetzt. 1946 wurden beide aus der Internierung entlassen und gingen nach Passau zu ihrer Verwandtschaft. Dort startete Liebisch sen. nochmals ein Kleinunternehmen für Küchengeräte und Handwagen. Er entwickelte auch noch einen langen Roller mit einem Zündapp-D-200-Motor – leider ohne Verkaufserfolg. Lediglich der daran von ihm entwickelte Drehgriff für die Getriebehandschaltung wurde von Heinkel in Stuttgart lizenziert übernommen.

Buch

DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

Bestellung unter www.top-speed.info

Gesundheitlich stark angeschlagen und mit Sicherheit psychisch auch deprimiert, erlag der große Mann am 09. November 1965 nach vorangegangenen Schlaganfällen an einer Magenblutung.

Teil 2 folgt.



Liebichs letzter Versuch 1952



Bavaria München 14.09.1927 – A. Liebisch mit Prototyp und K. Mares 1997 mit Reisemodell von 1927



Auf dem Jeshken 2001, v. I. K. Mares, O. F. Zierl, Autor