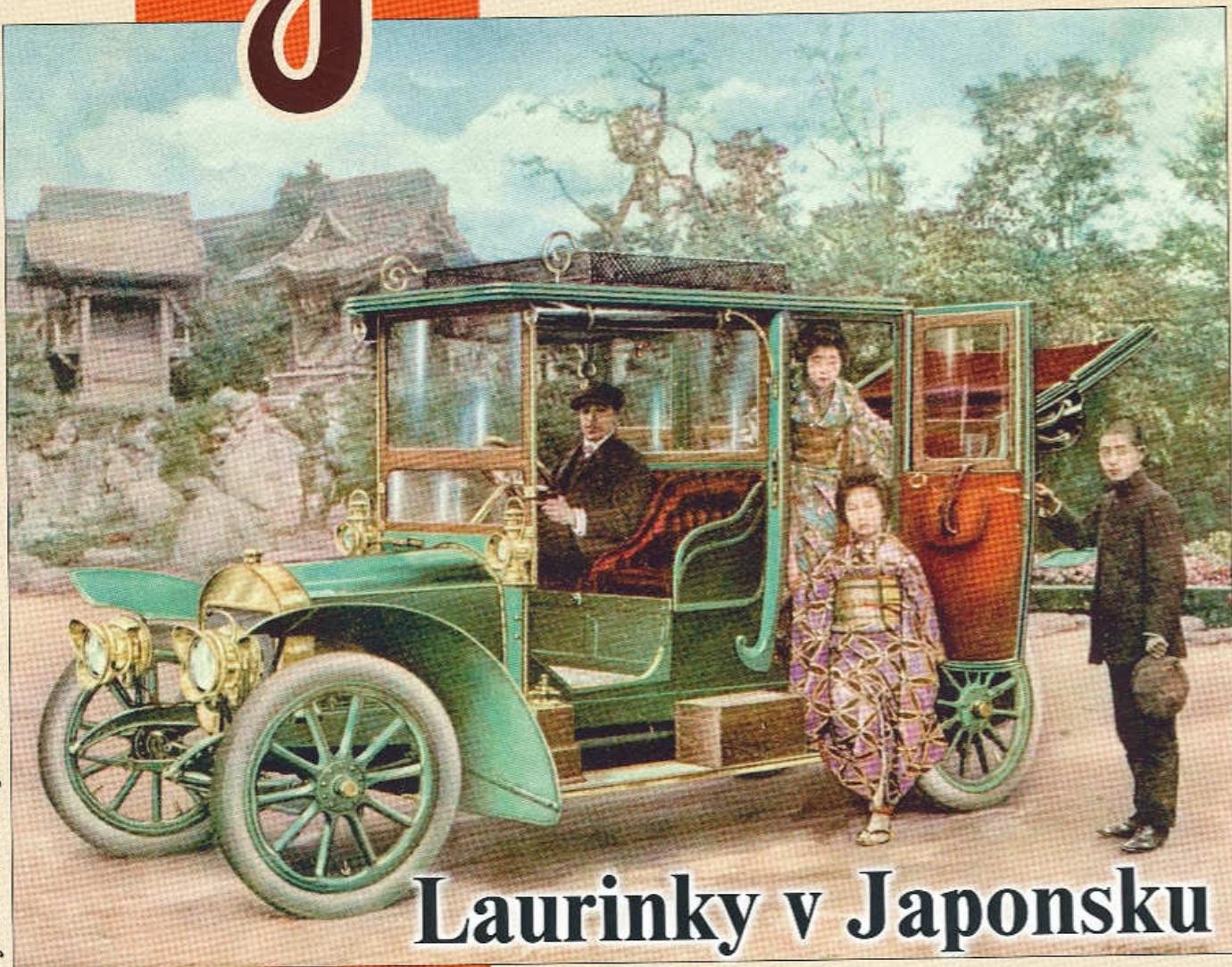


Motor Journal

1

leden
2016

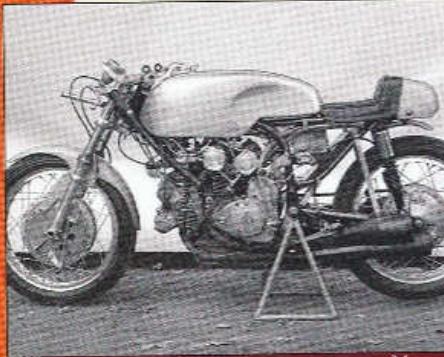
Ročník XVI.
číslo 165
120 • Kč



Laurinky v Japonsku



Fritz Hückel



Čtyřdobý čtyrválec ČZ

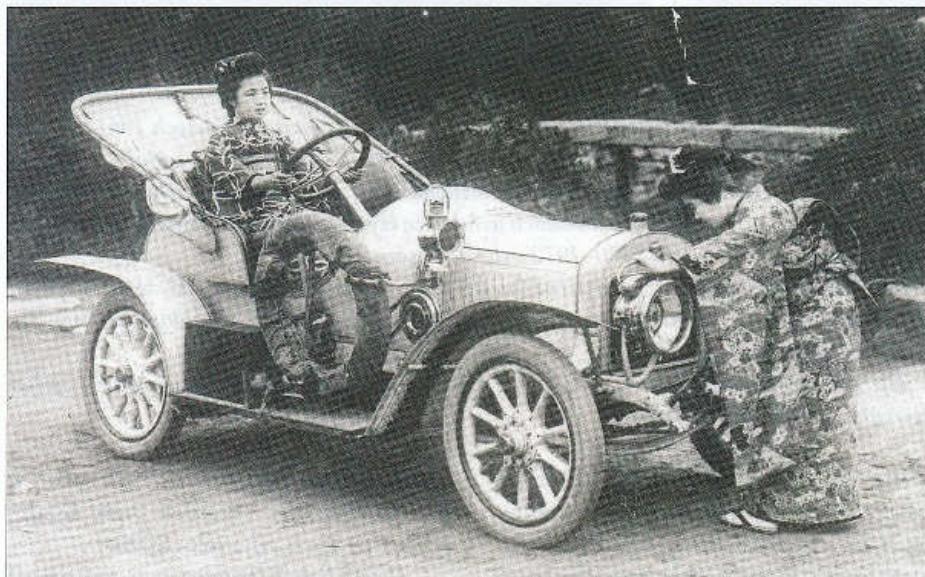


Fiat 600



Laurinky v Japonsku

Před první světovou válkou přispělo k rozvoji motorismu v Japonsku sedm automobilů Laurin a Klement a také několik českých rodáků, kteří tehdy v Zemi vycházejícího slunce žili.



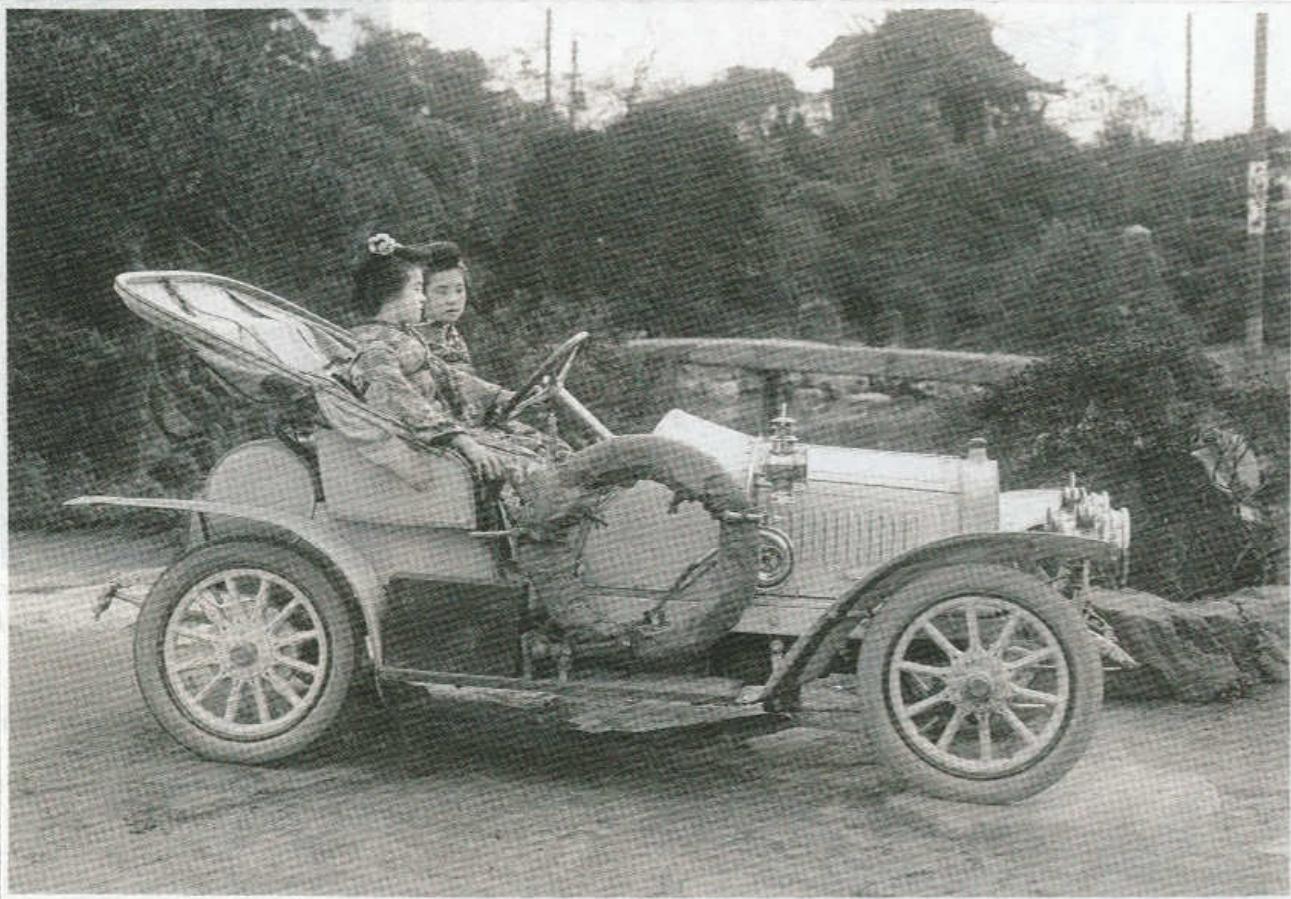
Reklamní snímek: laurinku typu G 2 dokáže nastartovat i Japonka v kimono

První byla nákladní

V roce 1909 byl japonskou vojenskou správou vyslan do Evropy major Shotaro Kitagawa, jenž dostal za úkol vybrat nákladní automobil vhodný k přepravě materiálu mezi tokijským arzenálem a jeho vzdálenými pobočkami. Německy hovořící důstojník přcestoval koncem března do Štýrského Hradce, kde jednal s firmou Puch, v Evropě poté pobýval několik měsíců.

Volba nakonec padla na značku Laurin a Klement, přesněji na její typ FDL o nosnosti 1500 kg. Vzhledem ke stavu japonské silniční sítě a vesměs dřevěných mostů nepřicházel těžší vůz do úvahy. Objednávku automobilka obdržela počátkem září 1909 a vzápětí vydala následující tiskovou zprávu:

*České válečné automobily pro Japonsko
Vzhledem k porozumění pro vedení moderní války, které projevili Japonci udivenému světu v poslední válce ruskovo-japonské, nepozastav se nikdo nad zprávou, že se stejným porozuměním používají výhod, jež jim skýtá automobil pro válečné účely. Překvapující*



Dvě mladé japonské dámy ve svátečních kimonech s laurinkou v říjnu 1910

jest zpráva, že japonská vláda objednala nákladní automobily – nejprve jeden kus – u mladoboleslavské firmy Laurin a Klement, akc. spol. Komu je známa úzkostlivost, s jakou jsou voleny v Japonsku cizí známky zboží pro státní dodávky, ten uvidí v této zprávě jasné, že to byla pouze výkonnost a jakost známky Laurin a Klement, která rozhodla ve prospěch mladoboleslavského závodu při konkurenci nejpřednějších světových závodů pro tuto dodávku.

Během září 1909 se kratší i delší zprávy o tomto úspěchu značky Laurin a Klement objevily v česky i německy psaných novinách a časopisech po celé rakousko-uherské monarchii. Např. Prager Tagblatt 12. září 1909 napsal: „Japonský major Kitagawa je právě v Mladé Boleslaví, je přítomen stavbě nákladního vozu objednaného japonským ministerstvem války. Je to velmi vzdělaný pán, i ve věcech automobilních, velmi dobře hovoří a rozumí německy.“

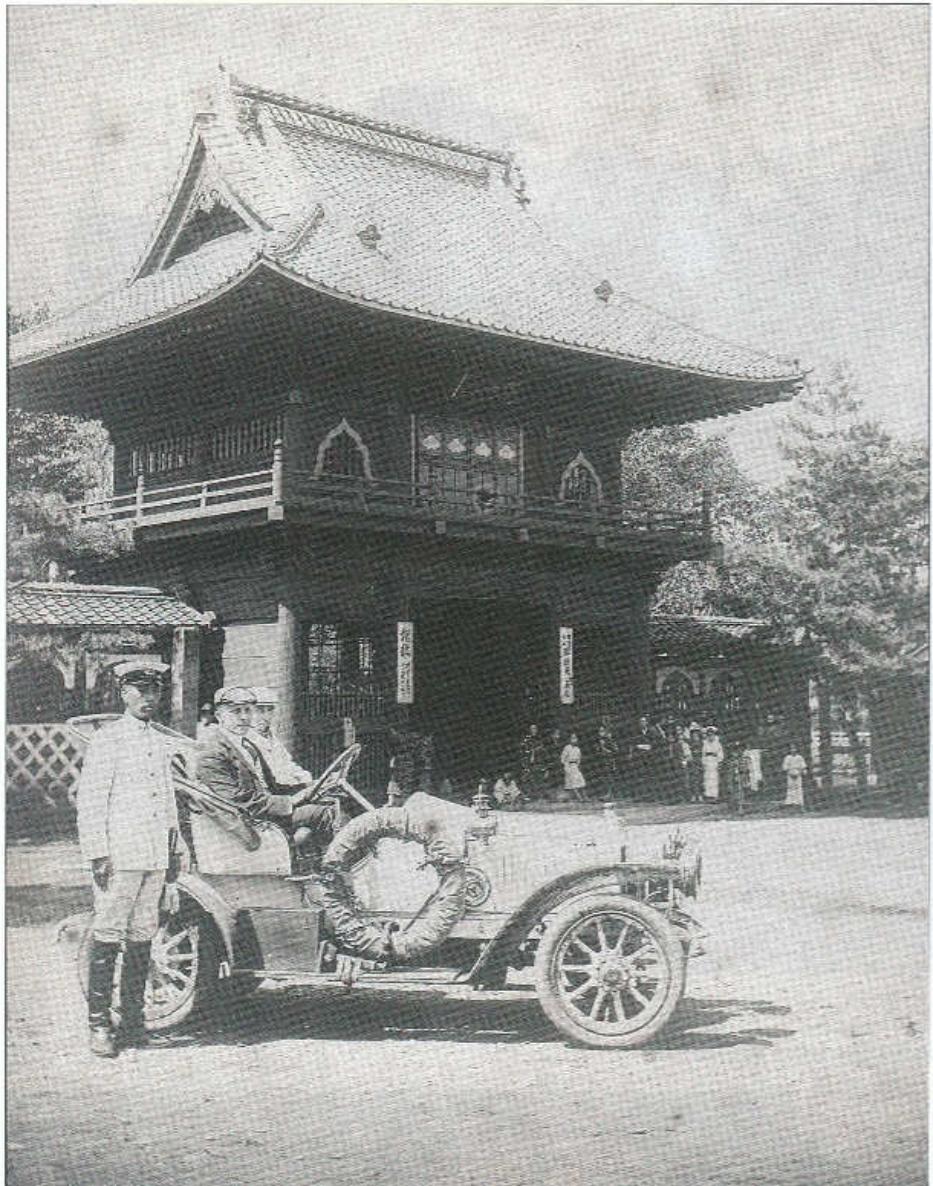
Automobilka si také zaplatila celostránkový inzerát zobrazující japonsky psanou objednávku. Vyšel 19. září 1909 ve vídeňském týdeníku Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ).



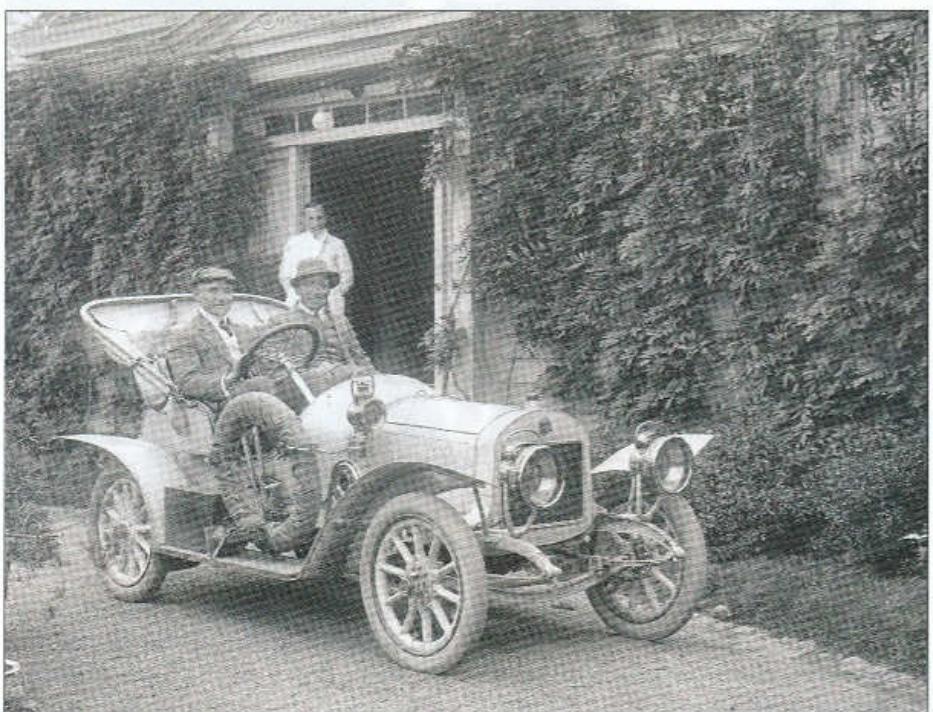
Major Kitagawa převzal koncem roku 1909 v Mladé Boleslaví nákladní vůz FDL

Valník s plachtou vybavený čtyřválcem 2,7 l o výkonu 22 k (16 kW), třístupňovou převodovkou a pohonem zadních kol řetězy převzal major Kitagawa v Mladé Boleslaví před koncem roku 1909. Fotografií

japonského důstojníka v civilu za volantem nákladní laurinky otiskl časopis AAZ 30. ledna 1910 v rozsáhlém devitistránkovém článku věnovaném novinkám automobilky Laurin a Klement.



Laurinka v japonské scenérii, s Horou tentokrát pózuje Oldřich Procházka



Ing. Hora (za volantem) a architekt Letzel s vozem G 2 na snímku z října 1910



Ing. Karel Jan Hora, zástupce značky Laurin a Klement v Japonsku (1910–1913)

Japonský důstojník si automobil před převzetím vyzkoušel, naložený vůz musel za špatného počasí zdolat stoupání 15 % a vyvinout rychlosť alespoň 21 km/h. Obojí splnil bez obtíží.

Nákladní typ FDL byl zřejmě první laurinkou vyvezenou do Japonska. Dodejme rovnou, že podle všech dostupných pramenů zůstalo jen u jediného výše zmíněnýho exempláře FDL, další *válečné automobily* nenásledovaly. Mírové však ano.

Češi v Japonsku

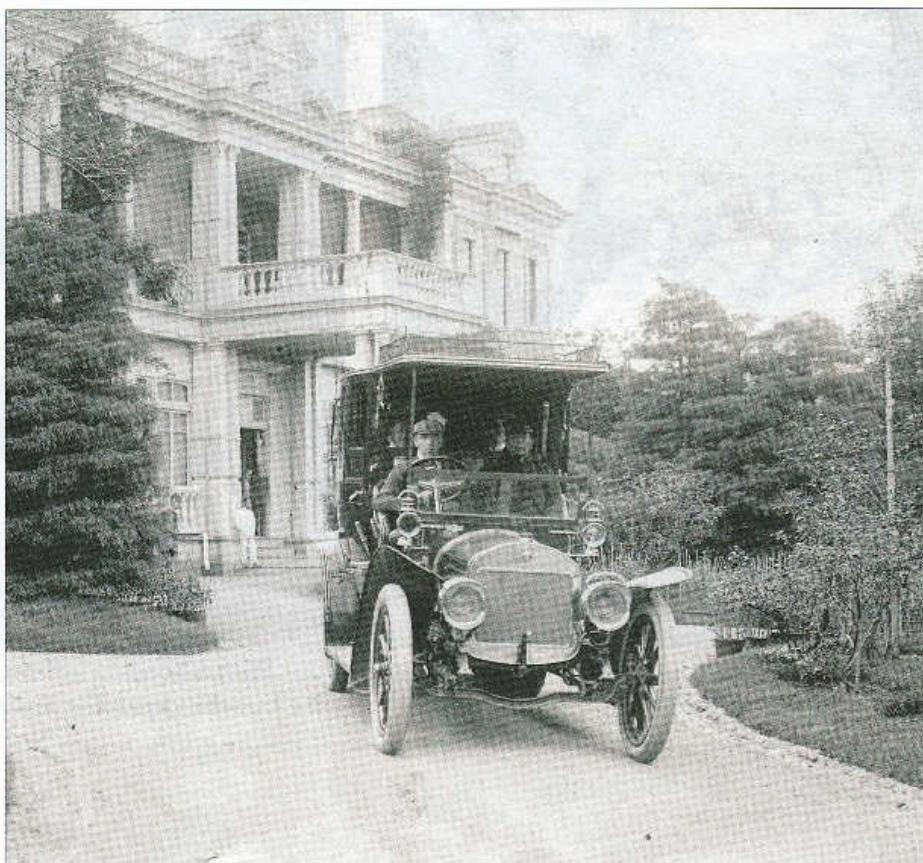
V Zemi vycházejícího slunce v té době působili dva velmi podnikaví Češi s technickým vzděláním. Ing. Karel Jan Hora (1881–1974), rodák z Bílých Poličan u Hořic, který se po absolvování pardubické reálky vydal do USA, v Chicagu vystudoval techniku a získal titul strojního inženýra. Kromě toho intenzivně studoval japonštinu a japonskou literaturu. Díky tomu získal ve čtyřadvaceti letech slušně placené místo u plynárenské společnosti v Ósace. Půl roku po přjezdu do Japonska, na podzim 1905, vážně onemocněl a záhy po uzdravení musel chystat sňatek s jednou z ošetřovatelek. Dvacetiletá slečna Fuku Takemoto se stala paní Horovou koncem listopadu 1906 a o tři měsíce později se novomanželům narodila dcera Waka. Ing. Hora svoje působení v Ósace předčasně ukončil, v únoru 1908 se s rodinou přestěhoval do Jokohamy, kde začal úspěšně podnikat a nechal si postavit komfortní vilu v evropském stylu. Počátkem prosince 1908 se Horovým narodil syn Charlie.

Mezitím v létě 1907 přcestoval do Japonska architekt Jan Letzel

(1880–1925), rodák z Náchoda, jenž se s Horou znal už z dob středoškolských studií v Pardubicích. Zatímco Hora chodil na reálku, Letzel navštěvoval stavební průmyslovku. Jako nejtalentovanější žák profesora Jana Kotěry absolvoval v letech 1901 až 1904 pražskou Uměleckoprůmyslovou školu a od podzimu 1905 pracoval déle než rok v Káhiře, v architektonickém ateliéru egyptského místokrále. Toužil se dostat do Ameriky, nabídku z Japonska ovšem neodmítl. Přeskočme v čase a připomeneme, že z desítek staveb, které Letzel v letech 1907 až 1917 v Japonsku projektoval, se nejproslulejší – byl tragicky – stal Průmyslový palác v Hirošimě postavený v roce 1915. Byl totiž jedinou hirošimskou budovou, jež zůstala stát 6. srpna 1945 po výbuchu americké atomové bomby.

Ale zpět do roku 1909, kdy oba východočeští rodáci založili společnou firmu *Letzel and Hora, Architecture and Engineering* s kancelářemi v Tokiu a Jokohamě. Zakázky se jen hrnuly, Hora ale pomýšlel i na další podnikatelské aktivity. Zaujaly ho automobily a rozhodl se nabídnout své služby firmě Laurin a Klement.

Poprvé se pokusil navázat kontakt s automobilkou v létě 1909 prostřednictvím pátera Aloise Svojsíka (1875–1917), staršího bratra zakladatele českého skautingu,



Landaulet GDVT před sídlem rakousko-uherského vyslanectví v Tokiu (1910)

který u něj v Jokohamě jistý čas pobýval. Nepodařilo se to, a tak vzal věci do vlastních rukou.

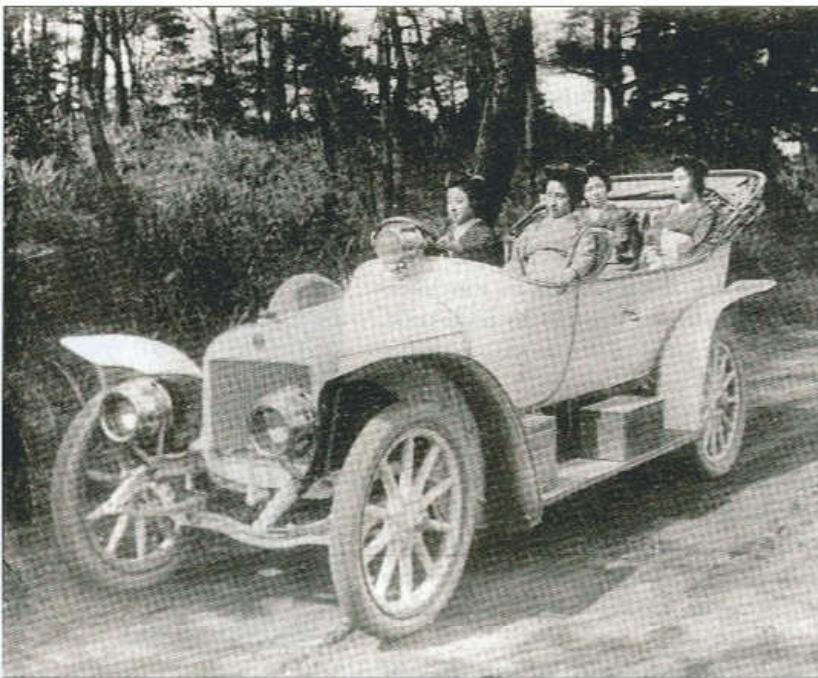
Počátkem května 1910 odcestoval Hora s manželkou a dětmi do Čech a v polovině června navštívil spolu s paní Fuku továrnu



Komfortní landaulet Laurin a Klement GDVT – za volantem Oldřich Procházka



Tenle snímek vozu Laurin a Klement LC 4 otiskl Světozor 23. července 1911



Velká laurinka s japonskou dámskou posádkou, za volantem paní Fuku Horová



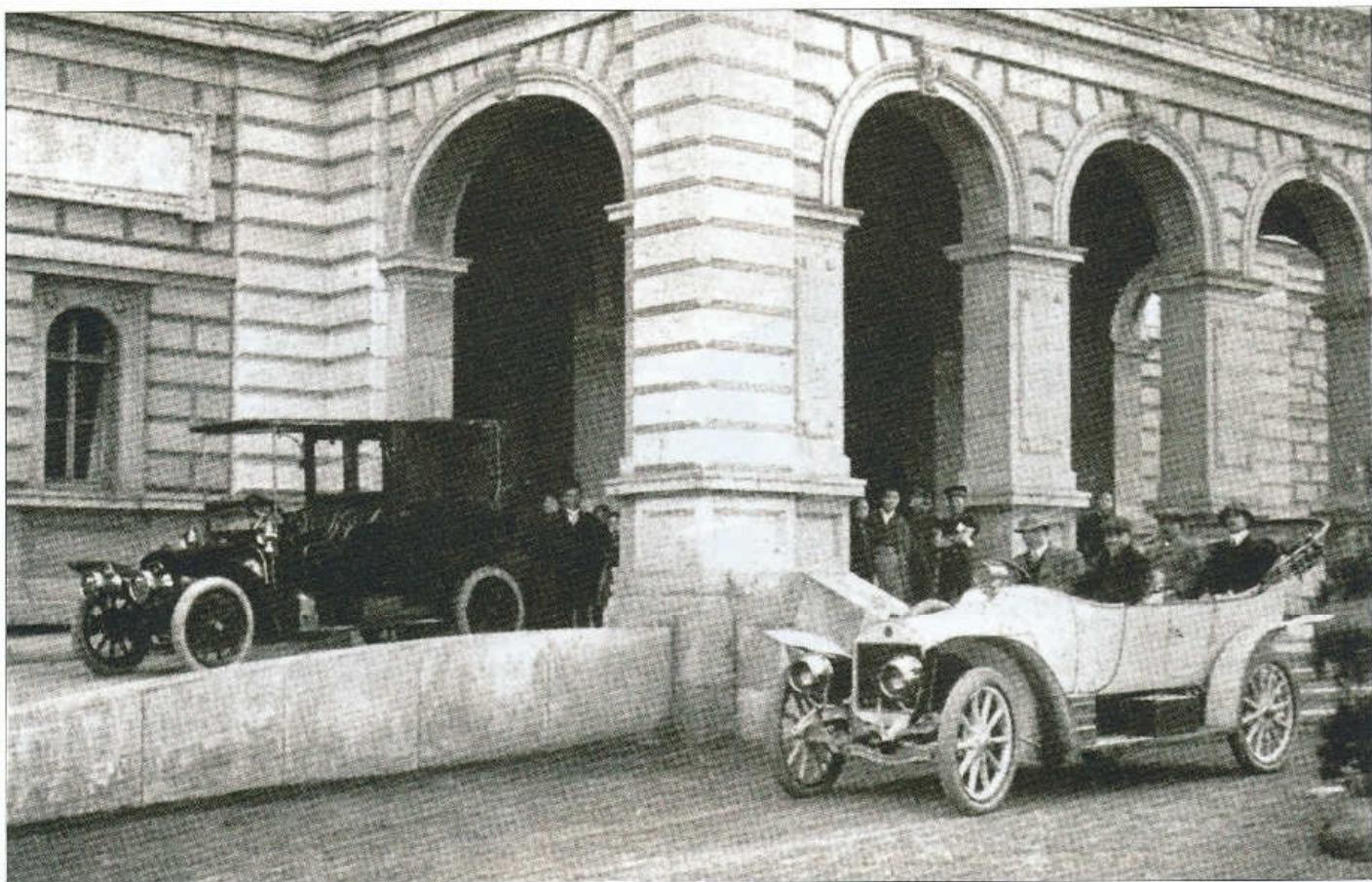
Záběr z jednoho z mnoha společných výletů v laurinkách – zřejmě z roku 1911



Paní Fuku Horová, manželka Ing. Hory, na snímku pořízeném v roce 1910

v Mladé Boleslavě. Při této příležitosti získal zastoupení značky Laurin a Klement pro Japonsko a objednal svoji první laurinku, dvoumístnou voituretou typu G 2 s rozvorem 2,26 m, čtyřválcovým motorem 1,8 l o výkonu 17 k (12,5 kW) a třístupňovou převodovkou.

Ve druhé polovině října 1910 vznikly v parku Ilačiodži série propagacních snímků tohoto vozu s Japonkami ve svátečních kimonech, ale také s Ing. Horou za volantem. Coby spolujezdce si zapojoval architekt Letzel a také mechanik Oldřich Procházka, bratr někdejšího sekretáře rakousko-uherského konzulátu v Tokiu Aloise Procházky.



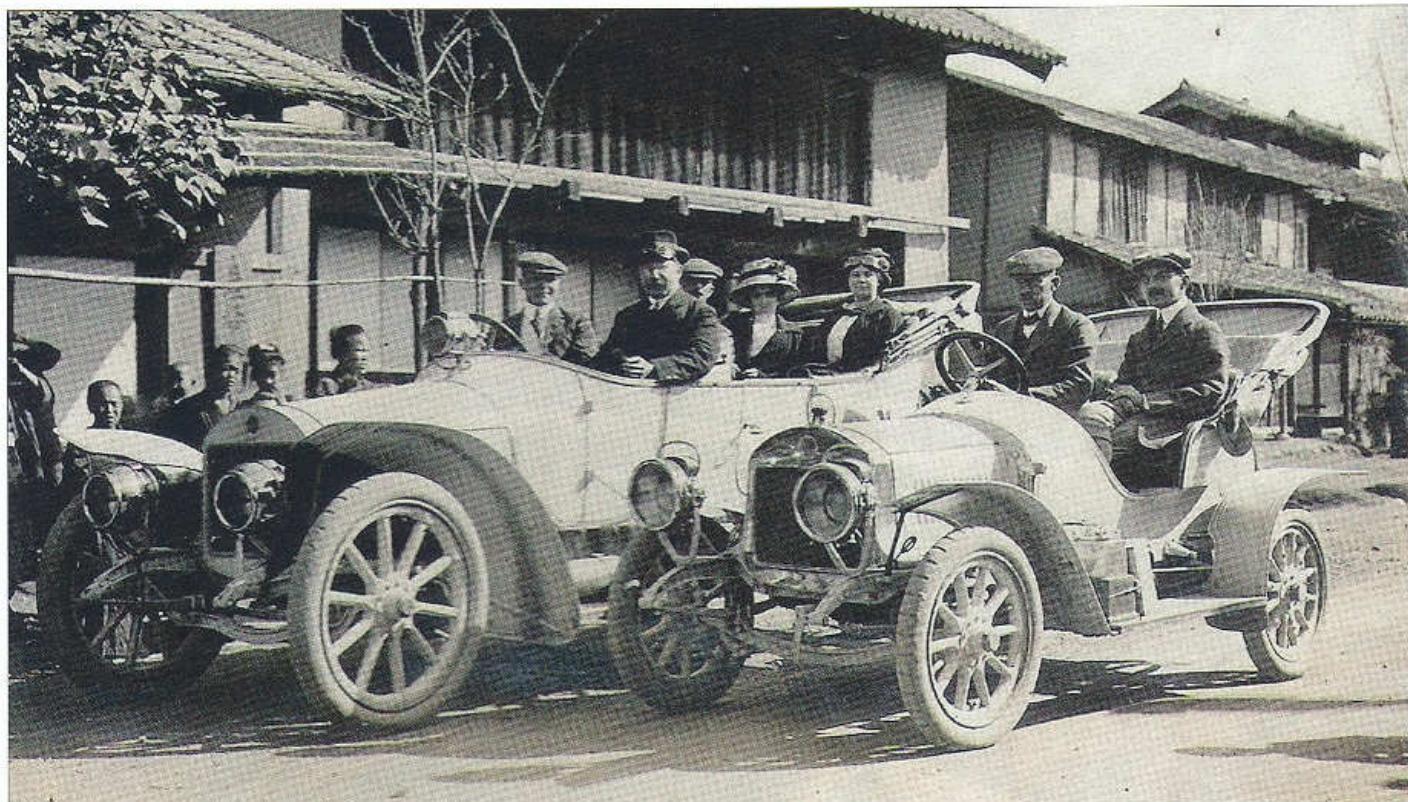
Snímek landauletu GDVT a faetona LC 4 před tokijskou radnicí z jara 1911

Pro výslance i primátora

Oldřich Procházka, jemuž Hora bůhvíproč prezdivával Vendelín, se objevuje i na dalších fotografiích pořízených na podzim 1910, tentokrát ale za volantem landauletu

Laurin a Klement typu GDVT s rozvorem 3,05 m a čtyřválcem 2,7 l o výkonu 21 k (15,5 kW) spojeným s třístupňovou převodovkou. Tuto v pořadí třetí laurinku dovezenou do Japonska používal tehdejší

rakousko-uherský vyslanec u tokijského císařského dvora, baron Quido von Call (1849–1927). Tento bývalý ministr obchodu působil na diplomatickém postu v Tokiu jen dva roky, v březnu 1911 byl



Horuv faeton LC 4 (vlevo) a Letzelova voiturette G 2 patrně v Jokohamě



Horáv faeton Laurin a Klement LC 4 pro změnu odzadu a na mořském pobřeží

odeslán na dovolenou do Evropy, z níž už se do Japonska nevrátil. Jeho automobil čekala druhá kariéra, ale nepředbíhejme.

V jednom z dopisů adresovaných matce do Náchoda se Jan Letzel pochlibil, že si k Vánocům 1910 nadělil automobil.

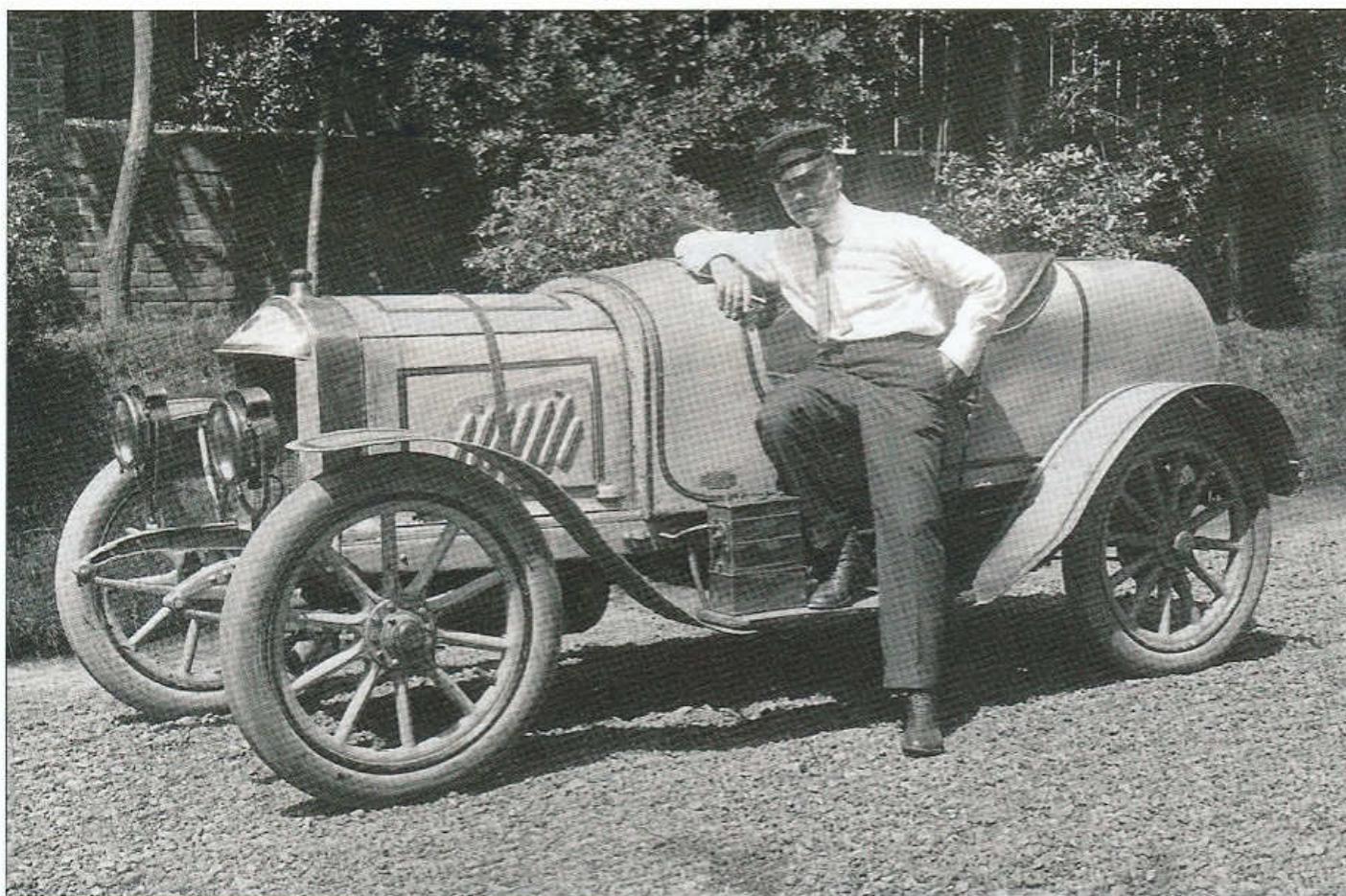
Byla to již zmíněná voituretta G 2, kterou Ing. Hora dovezl coby předváděcí, tedy bez placení cla, a na niž svému příteli slevil 30 % z ceny.

Sám Hora už měl objednaný nový, o poznání větší vůz, který do Jokohamy

doputoval v únoru 1911. Byl to bílý faeton Laurin a Klement LC 4 s rozvorem 3,17 m a čtyřválcovým motorem 3,7 l o výkonu 34 k (25 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Dosahoval rychlosti až 80 km/h a mohl přepravovat i šest osob.



Úzké cesty a chatrné dřevěné mosty komplikovaly jízdu japonským vnitrozemím



Léto 1911: Ing. Hora si pořídil upravený závodní vůz typu FCS s motorem OHV

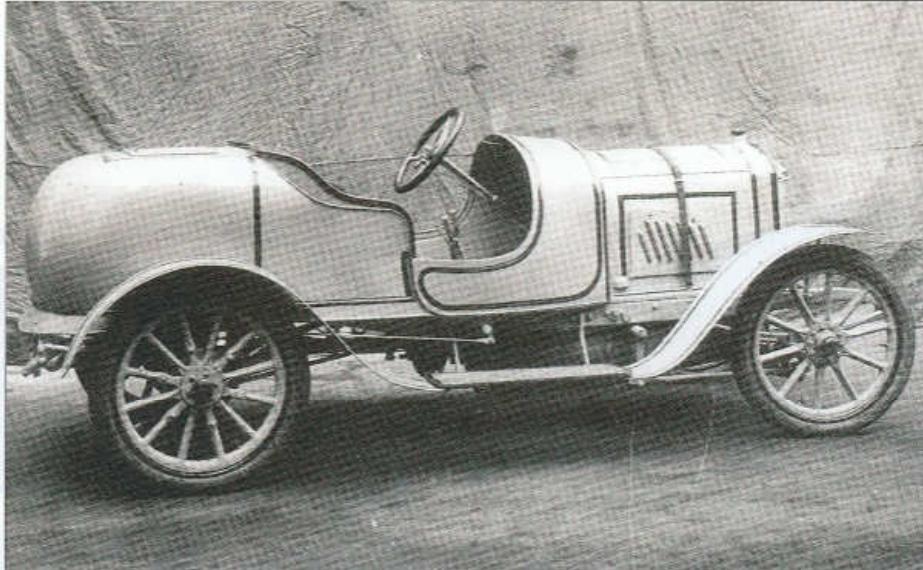
Však také posloužil při mnoha výletech s přáteli, o něž Horovi neměli nouzi.

V červenci 1911 mohli čtenáři oblíbeného pražského časopisu Svatozor spatřit na dvou snímcích bílou laurinku LC 4 obsazenou čtyřmi Japonkami ve svátečních kimonech. Samozřejmě mezi nimi nechyběla paní Fuku Horová, jednou v roli spolujezdyně, podruhé za volantem.

V polovině července 1911 otiskl vídeňský týdeník Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) dvě fotografie pořízené několik týdnů před tokijskou radnicí. Na jednom záběru je bílý Horův faeton LC 4 ve společnosti tmavého landauletu GDWT. Na druhém je landaulet sám, zato u něj půzuje tokijský primátor baron Ózaki, jeho nový uživatel. Není pochyb o tom, že jde o bývalý vůz pana vyslance, jen „zahrádka“ na zavazadla ze střechy landauletu zmizela.

Spanilé jízdy

Ve druhé polovině října 1911 podnikl Ing. Hora se dvěma spolujezdci, pány Rouxem a Koertingem, a vozem Laurin a Klement LC 4 jízdu napříč Japonskem, od východu k západu. Byl první, kdo to navzdory obtížně sjízdným cestám a mnoha nástrahám dokázal. Cestou sbíral podklady pro vytvoření první automapy



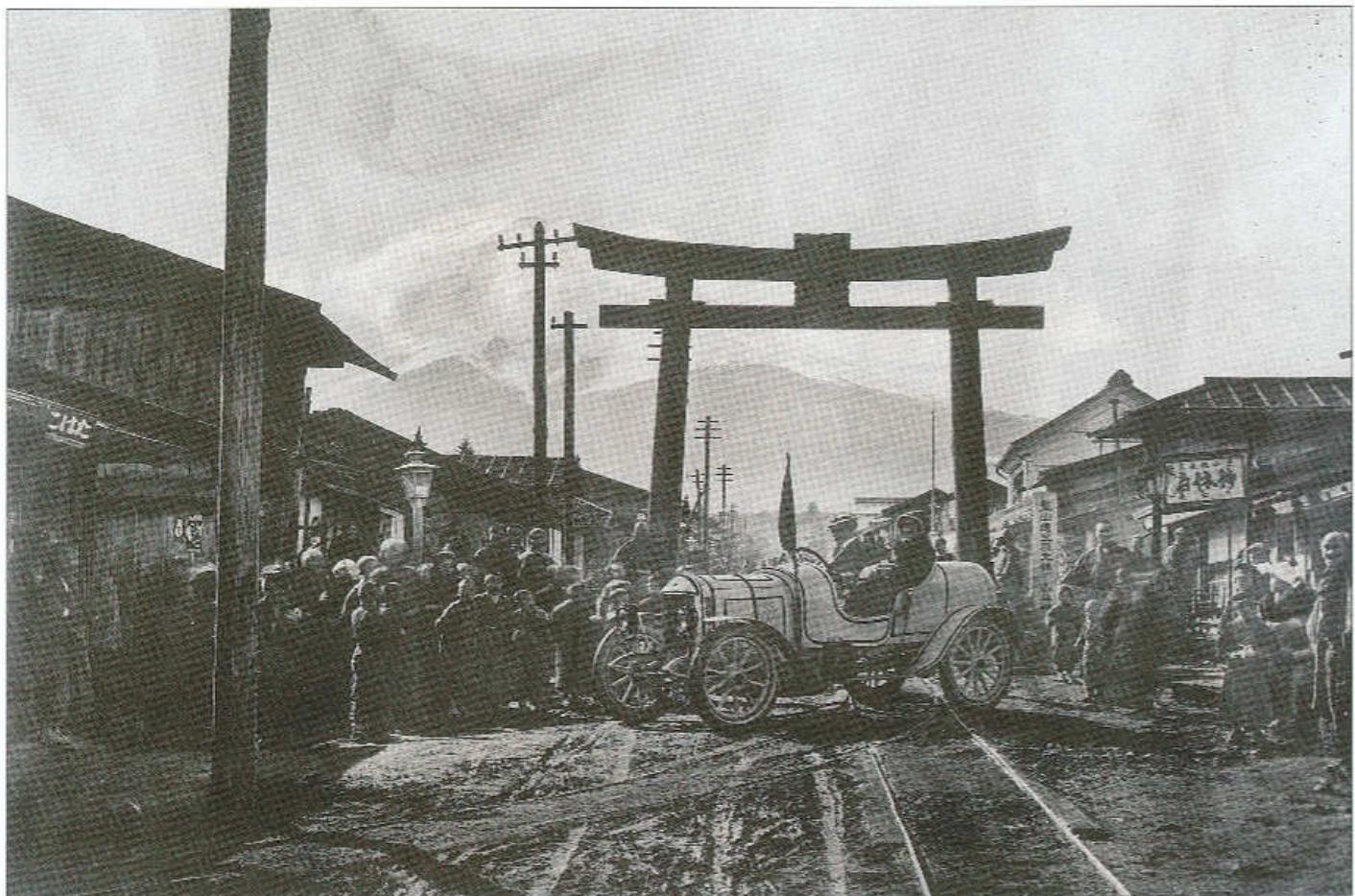
Sportovní laurinka typu FCS na fotografii pořízené před expedicí z továrny

a motoristického průvodec Japonskem. Dobrodružnou jízdu Hora podrobně popsal v reportáži, jež vyšla ve třech pokračováních v anglicky psaném listě The Japan Advertiser.

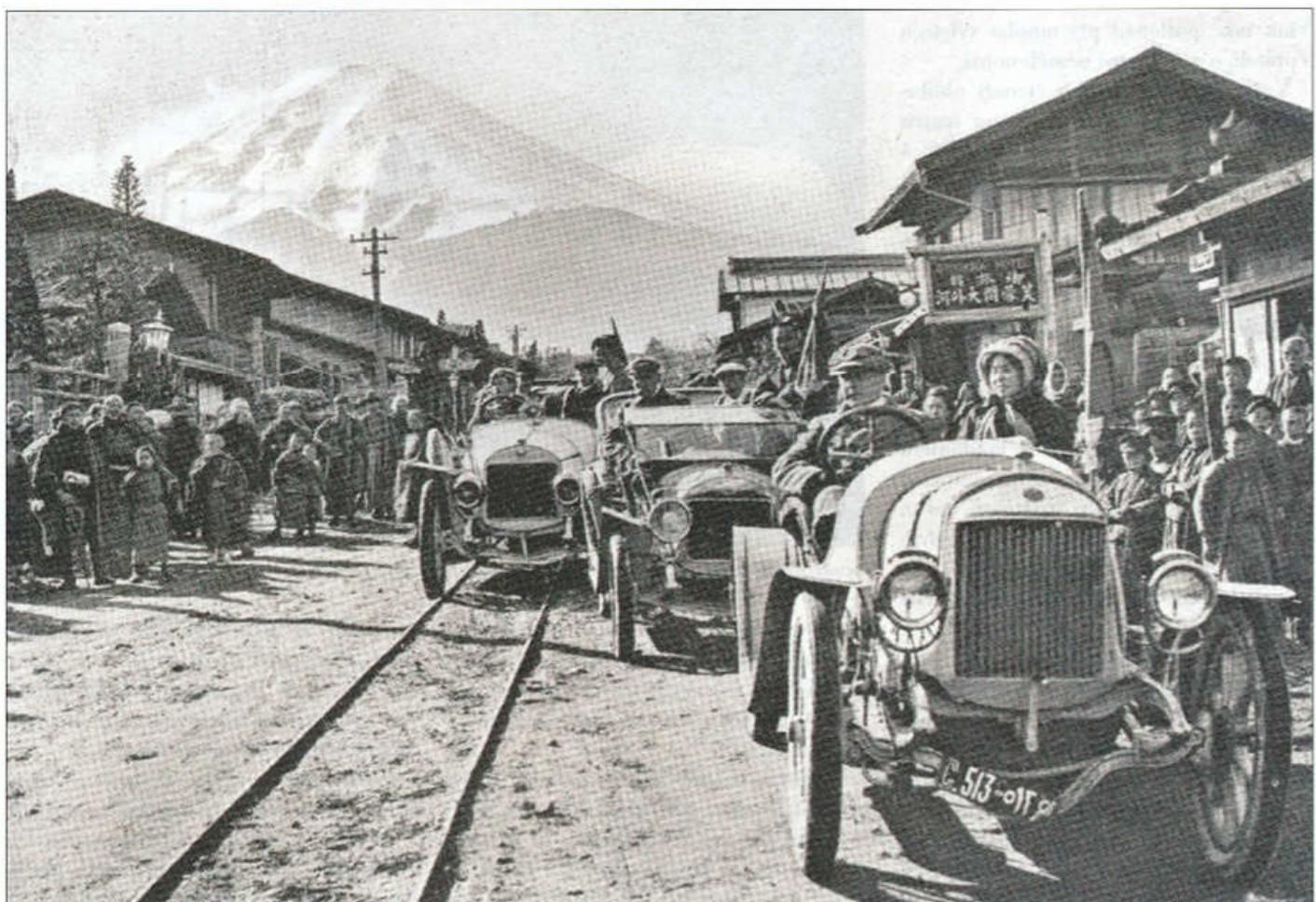
Doslova pastmi na automobil byly chatrné dřevěné mosty, úzké horské cesty a vratké přívory. Při výjezdu k průsmyku Usui museli překonávat stoupání až 20 %, cestu jim ztrpčovaly i tehdejší japonské železniční předpisy. Závory na přejezdech

přes trať se totiž stahovaly půl hodiny před předpokládaným příjezdem vlaku. Na některých zastávkách měli problémy i se zvědavci, kteří bez zábran ohmatávali na automobilu vše, na co dosáhli.

Počátkem roku 1911 byl ustaven Nihon Jidosha Kurabu, tedy Japonský autoklub, v jehož čele stály prominentní osobnosti. Předsedal mu hrabě Ókuma, bývalý (a nakrátko také budoucí) předseda vlády, protektorem byl kníže Arisugawa z císařské



Manželé Horovi s vozem Laurin a Klement FCS při jízdě k Fudži 29. října 1911



Tři laurinky v čele pelotonu pětatřiceti automobilů a majestátní Fudži v pozadí



Odleva: Horovi s FCS, Letzel s voiturettou a Procházka za volantem facetu

rodiny. Ing. Hora byl předsedou technické sekce a iniciátorem klubových aktivit.

Událostí roku byla automobilová jízda k hoře Fudži uspořádaná koncem října 1911. Podle dobových zpráv v tisku se jí zúčastnilo pětadvacet (nebo sedmdvacet) vozů, z nichž údajně pět neslo značku Laurin a Klement. Na dochovaných snímcích z této události se však objevují jen tři laurinky, které, jak se zdá, vedly celý peloton.

V čele jel Ing. Horaspaní Fukuyama upraveném původně závodním dvoumístném

automobilu Laurin a Klement FCS s vysokým chladičem nahore opatřeným zaobleným „kšiltem“ a oblou nástavbou na zadní. Pod kapotou FCS se skrýval čtyrválec s rozvodem OHV zřejmě dvoulitrového objemu, převodovka byla v provedení pro závody do vrchu. Řadicí páka i páka brzdy byly umístěny uvnitř karoserie.

Za impozantně působícím vozem FCS jela voituretta G 2 řízená architektem Letzelem a facetu LC 4 s Oldřichem Procházkou za volantem.

Cesty za obchodem Hora využíval i k tomu, aby zjišťoval stav a průjezdnost cest v různých částech Japonska. V listopadu 1911 se vydal s facetem LC 4 k západnímu pobřeží a po třídenním putování se nechal přemluvit, aby odvezl rodinu místního hoteliéra na nádraží vzdálené asi deset kilometrů.

Na radu svých pasažérů se pustil zkratkou, na jílovité cestě však vůz dostal smyk, narazil do hromady řepy, kterou tam jakýsi sedlák složil, a třikrát se převrátil kolem podélné osy. Auto bylo potlučené, ale pojízdné, posádka přeckala karambol bez větší újmy, jen Horovi kus plechu rozřízl ucho tak, že si je musel nechat sešít u lékaře v nedaleké vesnici.

Architekt Letzel v dopise matec k této příhodě dodal, že Hora neopomněl havarovanou laurinku na místě vyfotografovat a snímek poslat Václavu Laurinovi do Čech, aby viděl, jak odolné automobily v Mladé Boleslavě vyrábějí.

Poslední rok

Na jaře 1912 si Hora v jedné z nejlepších čtvrtí Jokohamy otevřel skvěle vybavenou garáz Auto Exchange a k Procházkovi angažoval druhého mechanika jménem Košář, který předtím pracoval ve filiále Laurin a Klement v Moskvě.

Na podzim 1912 Hora prodal knížeti Arisugawovi laurinku typu L, zatímco další člen císařské rodiny, princ Higashi Fushimi, si objednal dvojitý faceton Laurin



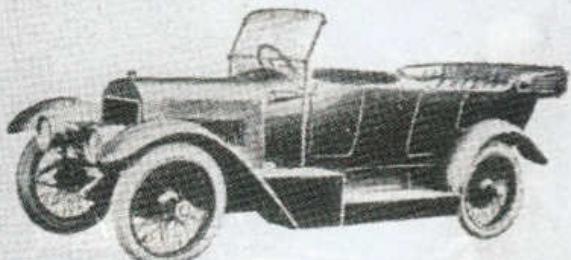
Vykládání dvojitého facetu typu K: princ Higashi Fushimi je označen křížkem

LAURIN & KLEMENT

ラウリンエンドクレメント自動車

機械精妙にして堅固優美

貴に自動車の趣味を解する人士に必読す



型式は各種ごも在庫有り

日本代理店

フレサー商会

東京横濱

謹 告

敬者會社ラウリンエンドクレメントの代理店として本年正月より多大の貢献を蒙る所試験地の業者に全力を送るの旨要により今同上記で述べの義務一項をフランクモード、相場く多く相成申候
開社は第一解説大に各社の御賜足時刻を以て開け奉當務會同不動
製造小立頭出かの御事當属、故以

ケー・シェー・ホラ商會

横濱

Japonská reklama na vozy Laurin a Klement, zobrazen je faeton Kb (1912)

a Klement typu K poháněný čtyřválcem 4,25 l o výkonu 42 k (31 kW) se čtyřstupňovou převodovkou. Tato sedmá a patrně poslední laurinka byla do Japonska dodána počátkem roku 1913.

V říjnu 1912 přišel Hora s myšlenkou vydávat pro členy japonského autoklubu časopis, měsíčník Jidosha (Automobil).

Na tvorbě časopisu se podílel i další Čech, světoběžník a polyglot Alois Richard Nykl (1885–1958), který v Japonsku pobýval od jara 1911. První číslo vyšlo v prosinci 1912, další následovala v roce 1913.

Po třetím vydaném čísle však Nykl na práci kolem časopisu zůstal sám, Hora se začal chystat k přesídlení do Číny,

přesněji do Šanghaje. Měl tam převzít velmi lukrativní zastoupení německé firmy Mannesmann, proslulého výrobce ocelových rour, s nímž už dříve spolupracoval.

Dodejme rovnou, že Nykl měsíčník Jidosha vydával téměř tři roky, udržel jej při životě až do prosince 1915. Válečné poměry a s nimi související nedostatek placené inzerce a reklamy ho poté donutily vydávání časopisu ukončit.

Nykl dotáhl do úspěšného konce i další původně Horův projekt, když v červnu 1914 vydal publikaci Motorist's Guide to Japan. Tento motoristický průvodce Japonskem obsahoval i přehled motoristických výrazů v angličtině, němčině, francouzštině a japonstině.

Jokohamskou garáž Auto Exchange na Kaigan-dóri, Pohřební ulici, předal Hora Procházkovi s Košárem, kteří tak získali nejlepší zařízení tohoto druhu ve městě. Převzali i zastoupení značky Laurin a Klement, obživu jim však zajišťoval servis automobilů nejrůznější provenience.

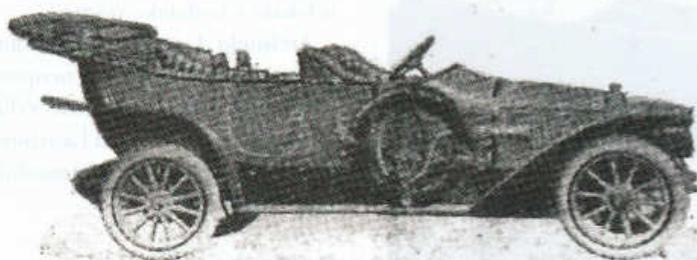
Společnou firmu rozpuštili pánoné Hora a Letzel k 1. červenci 1913 a brzy nato neúnavný podnikatel odecestoval do Šanghaje. Zlaté časy laurinek v Japonsku tím skončily.

Jan Tuček

Foto: archiv Škoda Auto

Titulní strana druhého čísla měsíčníku Jidosha (Automobil) z ledna 1913

LAURIN & KLEMENT.



高價ナル自動車

機構堅牢ニシテ軽快

紳士上流ノ乗用車トシテ品位高潔

形態洒脱ニシテ俊雅

本店 橫濱市下町百六十七番 電話四二五五番

佛獨國製新附屬品類一切

ケー・シェー・ホラ商會

工場 橫濱市下町海岸七番 電話一九五九番

Reklama na automobily Laurin a Klement z druhého čísla časopisu Jidosha

Máte slovo

RUBRIKA Čtenářů

Laurinky v Japonsku (Motor Journal 1/2016)

Bylo jich více ...

Na článek „Laurinky v Japonsku“ uveřejněný v MJ 1/2016 zareagoval znalec automobilové historie a uznávaný renovátor veteránů Jiří Rambousek z Dobříše. Už tři desetiletí shromažďuje a průběžně doplňuje databázi motocyklů a automobilů značky Laurin & Klement, jejímž základem byla původní výrobní a prodejní kniha mladoboleslavské továrny.

Potvrdil, že první laurinkou expedovanou do Japonska byl na podzim 1909 nákladní vůz FDL, ale také uvedl, že podle jeho záznamů bylo do země vycházejícího slunce dodáno mnohem více mladoboleslavských automobilů než v článku citovaných sedm.

V letech 1909 až 1913 to bylo celkem sedmnáct(!) kompletních automobilů Laurin & Klement, přičemž vedle již zmíněných typů (G 2, resp. GC 2, GDVT, LC 4) odešly v roce 1912 do Japonska i tři otevřené vozy typu S – jeden model Sa a dva modely Sb.

Poněkud záhadně působí záznamy

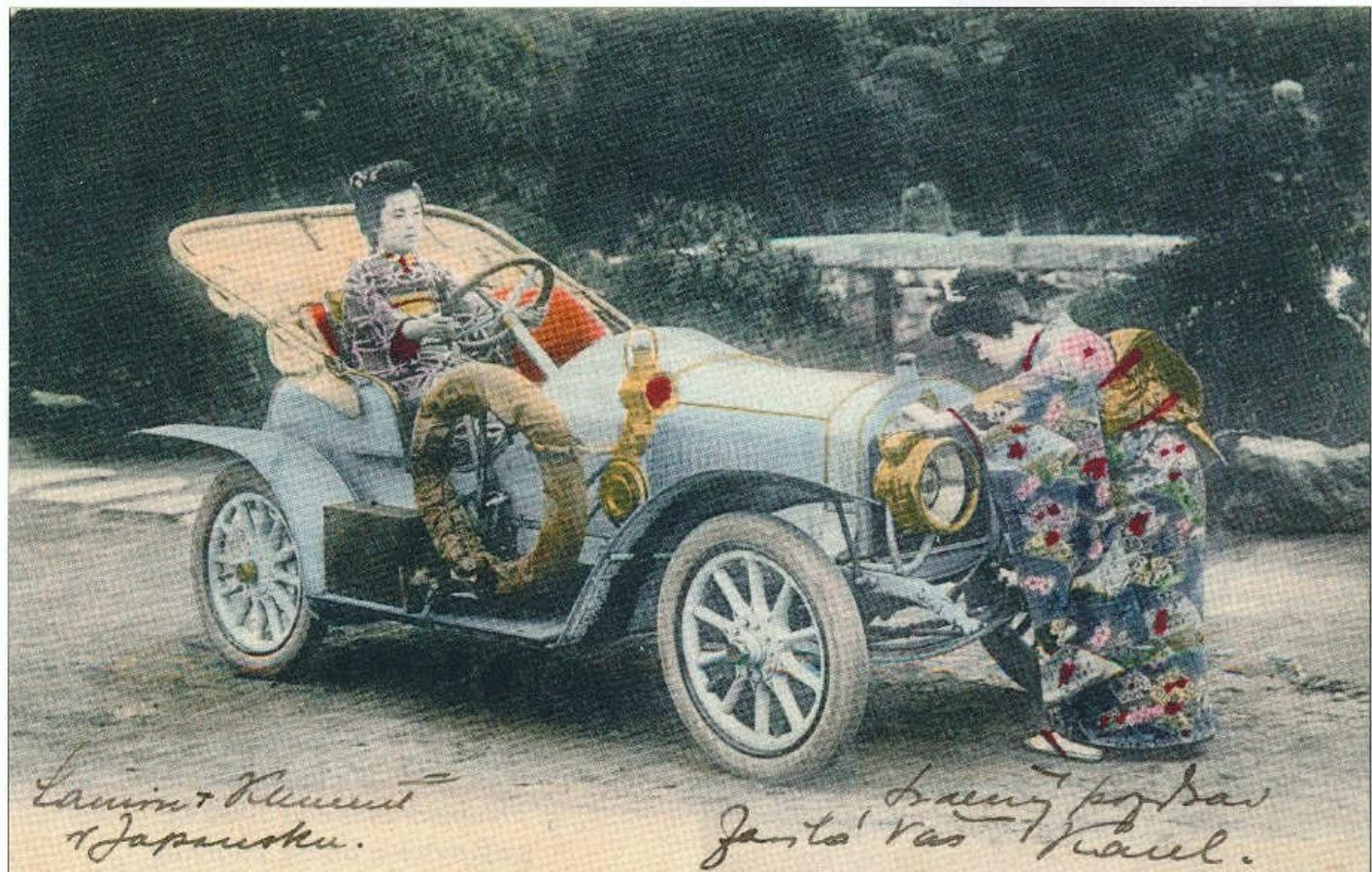
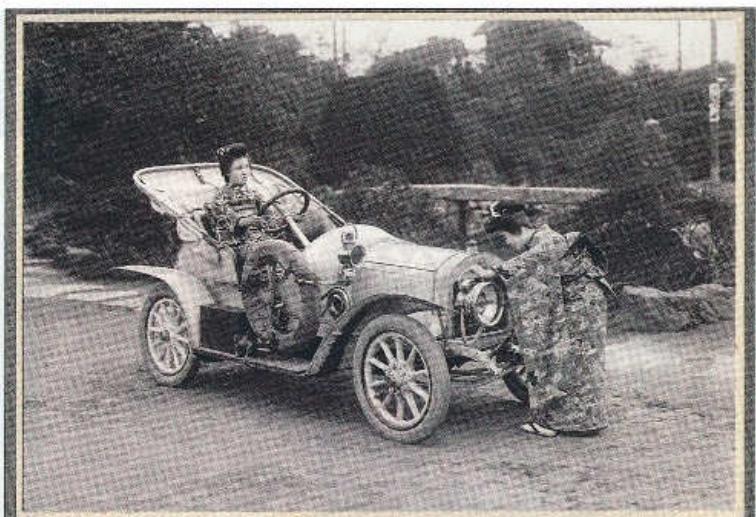
o dvou „chassis“ údajně expedovaných do Japonska v létě 1911 v podobě nekarosovaných podvozků. U obou „chassis“ je ale zároveň uvedeno modelové označení (CDVC 4 a CC 2), jež prakticky definuje jejich karosářskou podobu.

Jiří Rambousek také vyvrátil v článku uvedenou domněnkou, že tokijský primátor se stal druhým uživatelem landauletu, v němž původně jezdil rakousko-uherský vyslanec. V uvedeném období jsou v továrním seznamu zapsány dva různé vozy Laurin & Klement s karoserií landaulet, jeden typu L a druhý GDVT. Stejně jako u ostatních automobilů ovšem nebylo v prodejní knize uvedeno jméno konečného

zákazníka, pouze jméno zástupce značky v Japonsku, jímž byl v letech 1910 až 1913 Ing. Karel Jan Hora sídlící v Jokohamě.

Rambouskova databáze potvrzuje v článku uvedený fakt, že poslední laurinkou dodanou v lednu 1913 do Japonska byl otevřený model Kb, tedy dvojitý faeton, jehož uživatelem se stal princ Higashi Fushimi. O tom ostatně svědčila i fotografie pořízená při vykládání tohoto vozu z přepravní bedny na tokijském nádraží.

Jiřímu Rambouskovi děkujeme za poskytnuté informace a aby bonus přidáváme kolorovanou pohlednice s laurinkou a dvojicí japonských dívek ve slavnostních kimonech. Vznikla ze snímku pořízeného



Motor Journal

SUMMER EXCURSIONS

JIDOSHA

A MONTHLY MAGAZINE
PUBLISHED BY THE
NIPPON AUTOMOBILE CLUB



Vol. 1 TOKYO, JULY 1913 No. 3



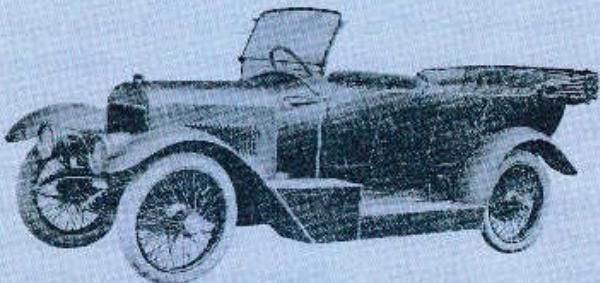
v říjnu 1910 a na jaře 1911 ji Ing. Karel Jan Hora poslal z Jokohamy svému strýci do Prahy. Razítka Via Siberia na rubu pohlednice prozrazovalo, kudy putovala do Čech.

Jan Tuček, Foto: archiv Škoda Auto

LAURIN & KLEMENT ラウリュン・クレメント自動車

機構精妙にして堅韌優美

前に自動車の趣味を解する人士に必適す



型式は各種とも在庫豊富

日本代理店

フレザー商會

東京 横濱

謹 告

弊商會はラウリュン・クレメントの代理店として多年各様より多大の御愛顧を蒙り居前職場の業績に全力を注ぐの必要により今月上記代理店の業務一併をフレザー商會に引継ぐ事と相成申候。同社は解一層盛大に各様の御諸足組にて申候に付て幸當商會同様不相變御厚意御用命の程至要望。敬具。

ケ・ジエ・ホラ商會
横濱

With corresponding text in Japanese, reading roughly: "Ad Laurinky v Japonsku".

Ad Laurinky v Japonsku

Moc se mi líbil článek Laurinky v Japonsku. Už nad titulkem jsem se musel zasmát, pravda hořce. Před dvěma měsíci mi zavolal kamarád japanolog, že mi ukáže překvapení. Nejen ukázal, i půjčil: Jidosha, červenec 1913. Nádhera, zaplesal jsem, položil časopis na skener a odjel na schůzku. Když jsem se vrátil, z části časopisu vyrobila fenka Adéla úhledně kousky velikosti poštovní známky, část sežrala. Titulní stránku jen nahryzla, inzerát na laurinku mi velkoryse nechala celý, už mě zná. Dlouho, dlouho se mi nechtělo někam jet tak, jako to odpoledne za kamarádem se zbytkem Jidoshi.

Jan Králík

P.S. Nechcete někdo pejska?