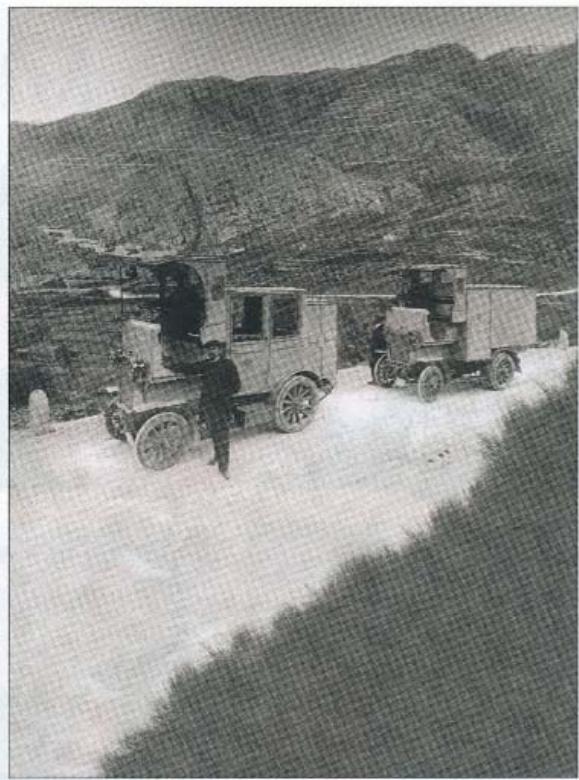




Poštovní omnibus Laurin a Klement na trati v Černé Hoře (1909)



Tento snímek otiskl pařížský týdeník *Omnia* v polovině března 1909

Laurinky v Černé Hoře

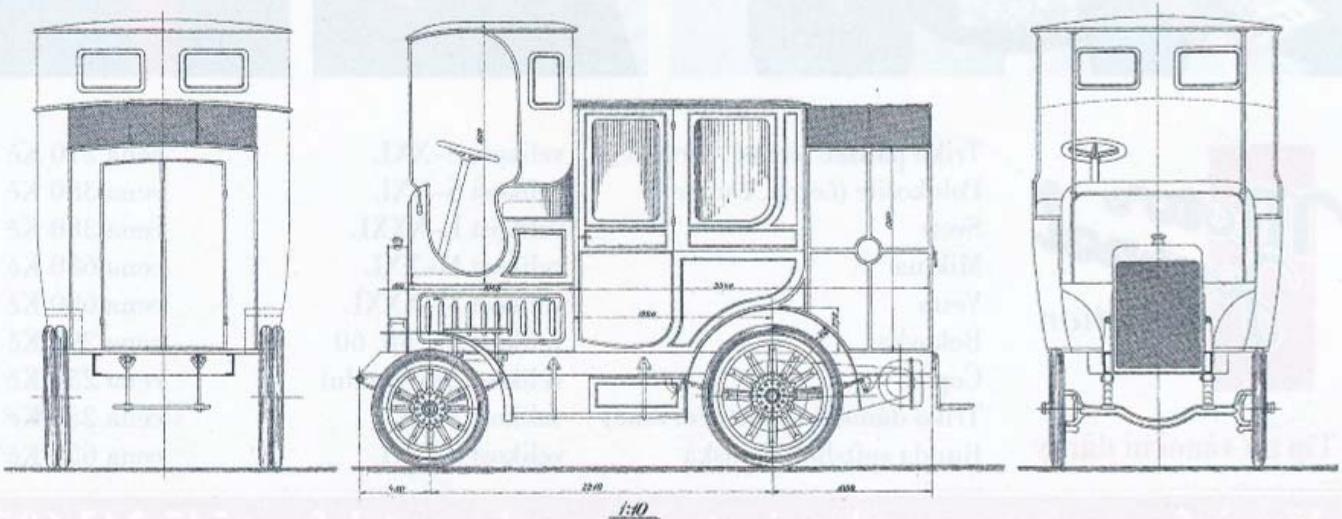
Téměř jako pohádka zní příběh o tom, jak firma Laurin a Klement provozovala v letech před první světovou válkou i během ní poštovní automobilovou dopravu osob a zásilek v Černé Hoře.

S Vídni za zády

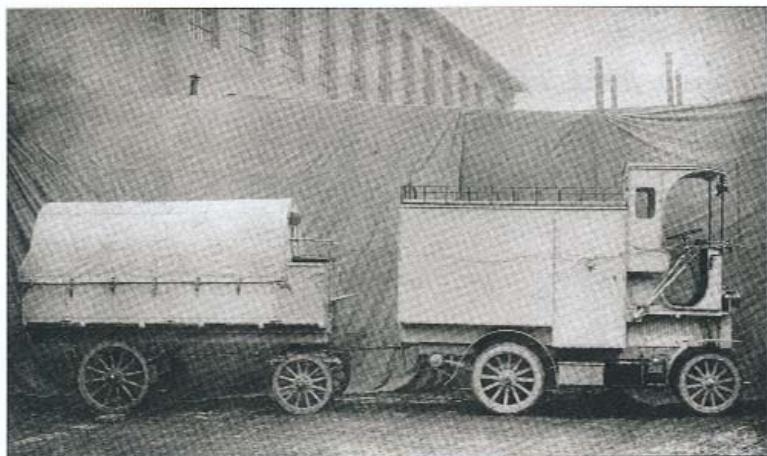
Černá Hora, hornatá země o rozloze 9 tisíc km² sousedící s Rakouskem ovládanou Bosnou a Hercegovinou, Srbskem a Albánii, čítala v roce 1908 asi 230 tisíc obyvatel. Vládl tam kníže Nikola I., který se v létě 1910, k padělému výročí usednutí na trůn, prohlásil králem a svoji zemi

povýšil na království. Ale nepředbíhejme. V roce 1907 vypracovala černohorská vláda plán na zavedení poštovní automobilové dopravy osob a zásilek mezi dalmatským přístavem Kotor, jenž tehdy patřil Rakousko-Uhersku, a hlavním městem Černé Hory, třítišicovou Cetyní. Další automobilové linky měly spojit Cetyní s městy Podgorica, Danilov

Grad, Nikšić a Plavnica. Dokumenty rakouského ministerstva obchodu dokládají, že už v únoru a březnu 1908 Videň podnikala kroky k tomu, aby bylo uskutečnění zmíněného plánu svěřeno některému rakousko-uherskému podniku. Šlo o to zabránit eventualitě, že by poštovní dopravu v Černé Hoře ovládli Italové prostřednictvím firmy FIAT. Volba nakonec padla na českou automobilku Laurin a Klement. Její generální ředitel Václav Klement (1868–1938) udržoval ve Vídni vlivné kontakty a v rámci mocnářství uměl svoji firmu prosadit. Pražské Národní listy informovaly o této záležitosti 25. července 1908 následovně:



Výkres poštovního omnibusu Laurin a Klement pro Černou Horu



Na továrním dvoře: furgon spolu s přívěsem o nosnosti 1500 kg



Poštovní omnibus a furgon při jízdních zkouškách v Černé Hoře



Poštovní furgon mohl přepravovat tři osoby a 900 kg zásilek

Automobilová pošta na Černé Hoře

Černohorskou knížecí vládou a akciovou společností Laurin a Klement v Mladé Boleslaví byla ve dnech právě minulých podepsána smlouva, kterou se zavázala tato firma zavést ve vlastní režii a za státní černohorské subvence poštovní dopravu vlastními automobily na Černé Hoře. Smlouvou touto zajišťuje se firmě Laurin a Klement monopol na obstarání veřejné automobilové dopravy osob i nákladů v knížectví černohorském, a to na dobu 15 let. Podnikem tímto zajištěno jest rychlejší spojení osobní i nákladní jednak mezi Černou Horou a rakouským přístavním městem Kotorem, jednak mezi městy černohorskými: Cetinje, Nikšić, Podgorica a Plavnica. Podotknouti sluší, že

Laurin & Klement, S. f. e. D. me.

•MLADÁ•
BOLESLAV
(BOHÈME)

LIGNES AUTO MOBILES POSTALES

CETIQUÉ NIEUW ČEKAJE CETIQUÉ NÉ
NIKŠÍČ BOGETIČI D.GRAD PODGORICA

Fahrplan • Horaire • Time table
umrechnung - del itinerario - on the other side

CETIQUÉ RIEKO KRN KAMENICA
PODGORICA PODGORICA PLAVNICA

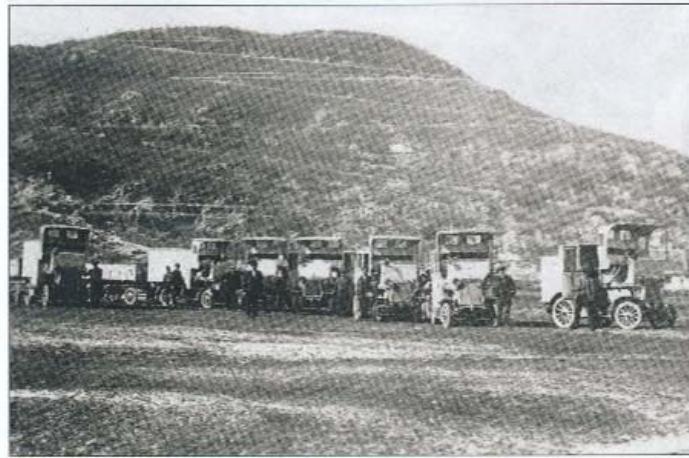
Orario • Menürend • Vozni red
sulla strada passeggiare - itinerario - círaj

Jízdní řád poštovních linek Laurin a Klement v Černé Hoře (1910)

o monopol tento ucházela se celá řada cizozemských firem, rozhodnutí však učiněno ve prospěch firmy Laurin a Klement.

O den později zveřejnil tuto zprávu v německém vídeňský list Neue Freie Presse, jehož článek poté citoval mimo jiné deník Boka vydávaný v Kotoru. Není bez zajímavosti, že všechny tyto novinové články obsahem i formou prozrazují, že vznikly nevelkými úpravami

tiskové zprávy dodané mladoboleslavskou automobilkou. Podle smlouvy měla firma Laurin a Klement zajišťovat poštovní automobilovou dopravu v Černé Hoře za roční paušální poplatek 45 tisíc rakouských korun. Na čtyřech linkách mělo být zpočátku nasazeno osm vozidel, pět omnibusů pro přepravu osob a dva skříňové vozy podle potřeby doplněné přívěsy, flotilu doplňoval valník s dřevěnou korbou. Vybrané jízdné



Skupinové foto pěti omnibusů a dvou furgonů opatřených přívěsy



Poštovní laurinky jezdily na dřevěných kolech s průzovými obrucemi



Kvůli úzkým černohorským silnicím byly vozy široké jen 1,6 m

Černohorský chasník půzuje s laurinkou, je vidět dvoumontáž zadních kol



Jedna z pěti desítek ostrých „vlásenek“ na trase z Kotoru do Cetyně



Řízení poštovních laurinek v Černé Hoře vyžadovalo um a odvahu

a poštovné připadalo černohorské vládě, provozní náklady a rizika nesla česká automobilka. Na první pohled se tato smlouva zdála být pro firmu Laurin a Klement zcela nevýhodná, to bychom ale podceňovali

podnikatelské myšlení pána Klementova. Konflikty zmítaný Balkán představoval potenciální odbytuště pro vojenské automobily, osobní i nákladní. A jak vyplývá z korespondence dochované v mladoboleslavském

archivu, riziko podniku snižovala roční subvence ve výši 66 tisíc korun diskrétně poskytnutá rakouskou vládou.

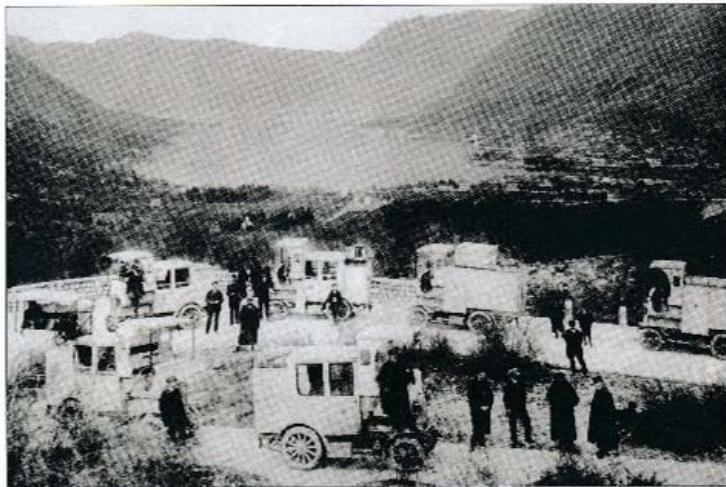
Není bez zajímavosti, že těsně po uzavření smlouvy o automobilové dopravě v Černé



Dolévání vody do chladiče patřilo k rituálu provozu v Černé Hoře



Dva omnibusy Laurin a Klement před poštovním úřadem v Podgorici



Pětice omnibusů a dva furgony ve stoupání nad přístavem Kotor



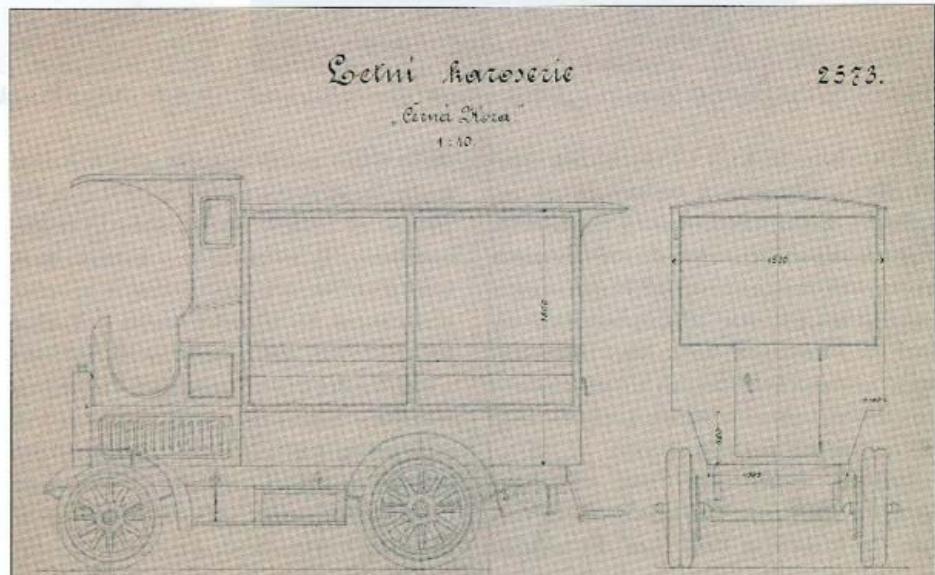
Vůz opatřený „letní karoserií“ (vlevo) před Grandhotelem v Něguši

Hoře byl 17. července 1908 rakouskému ministerstvu dopravy adresován projekt vídeňské společnosti A.E.G.-Union na výstavbu elektrické úzkorozchodné železnice z Kotoru do Cetyně. Měla mít rozchod 760 mm a vzhledem k výrazným stoupáním měly být některé její úseky ozubnicové. Projekt počítal s celkovými náklady kolem 11 milionů rakouských korun, z toho 8 milionů připadalo na vlastní dráhu a 3 miliony na elektrické instalace a vozidla, přesněji čtyři lokomotivy a deset osobních a čtyřicet nákladních vozů. Realizace se tento ambiciózní projekt nedočkal. V dobové korespondenci mezi rakouskými ministerstvy hospodářství a dopravy první jmenované zdůrazňuje, že firma Laurin a Klement bude v Černé Hoře provozovat automobilovou dopravu s vládní podporou.

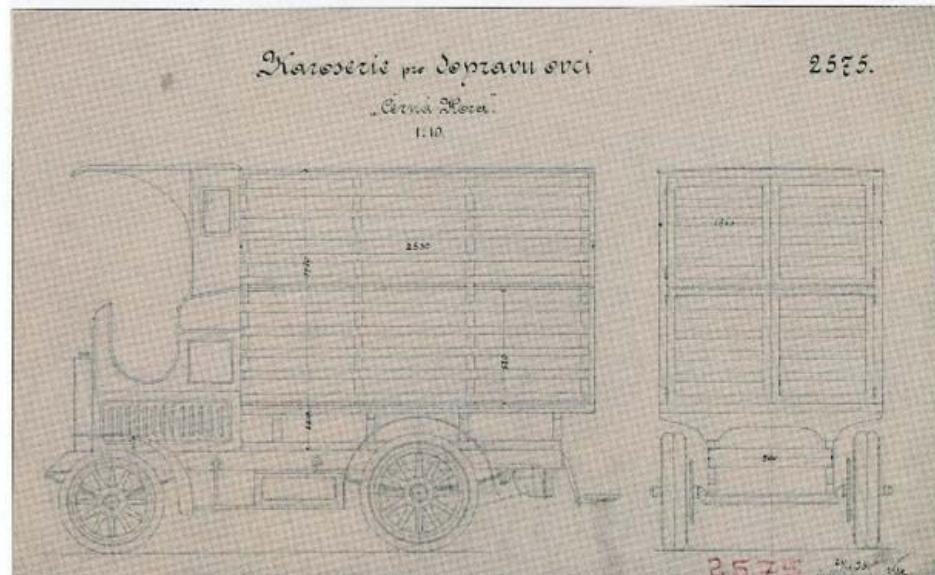
Řidič nad motorem

Silnice v Černé Hoře byly úzké, s výrazným stoupáním a klesáním a s tím souvisejícím vysokým počtem vlásenkovitých zatáček. Hlavní silniční tah od jadranského pobřeží (z dalmatského přístavu Kotor) do černo-horské metropole Cetyně měl na 42 km délky výškový rozdíl 1200 m a 56 krkolomných zatáček. Podle vídeňského tisku se Václav Klement osobně vydal na průzkum do Černé Hory, aby získal představu o podmínkách, v nichž měly být poštovní laurinky provozovány. V Mladé Boleslavě museli zkonstruovat a vyrobit automobily, které by se vešly na úzké silnice a jež by projely ostré zatáčky bez nutnosti manévrování, tedy najízdění a couvání. Musely být kompaktní, s krátkým rozvorem náprav a velkým rejdem předních kol. Tak vznikly neobyvkle vyhlížející vozy, které vytvářaly nemalou pozornost dobového tisku i černo-horského publiku.

Základ téhoto automobilu tvořil rám s robustními podélníky z hranatých profilů tvaru U spojených čtyřmi příčkami. Obě nápravy byly tuhé, nesené podélnými listovými



Výkres skutečně postavené „letní karoserie“ pro Černou Horu



Realizace se patrně nedočkala „karoserie pro dopravu ovci“

pery. Vpředu byl rám široký jen 700 mm, ve střední a zadní části 900 mm. Přední kola rozměru $750 \times 75 \times 62$ mm se díky úzkému rámu mohla natáčet pod značným úhlem, zadní náprava byla opatřena dvoumontáží

větších kol $905 \times 75 \times 62$ mm. Rozvor náprav měl hodnotu pouhých 2210 mm, rozchod kol byl vpředu i vzadu 1300 mm, celková délka vozu nepřevyšovala 3960 mm. Vodou chlazený čtyřválcový motor SV o objemu



V letech 1912–13 sloužila laurinka s „letní karoserií“ Červenému kříži



V době války s Tureckem (1912–13) sloužil valník k přepravě rekrutů

4,5 l a výkonu 28 k (21 kW) byl uložen těsně za přední nápravou a navazovala na něj kuželová spojka a čtyřstupňová převodovka. Kardanem poháněná klasická zadní náprava s rozvodovkou byla umístěna 830 mm za osou zadních kol, její hnací hřídele byly opatřeny malými ozubenými koly, která poháněla velká ozubená kola zadních kol prostřednictvím řetězů vedených od zadu kupředu. Tedy přesně naopak, než bylo obvyklé.

Sedadlo řidiče bylo nad motorem, ve výšce 1680 mm nad zemí, stříška nad ním čněla do výše 2820 mm. Na sedadle

vedle řidiče mohly cestovat ještě dvě další osoby. Do šírky vůz měřil jen 1600 mm. Jak jsme se už zmínili, většinu dodávky tvořily omnibusy. Ty měly vzadu v kabíně, opatřené po obou stranách dveřmi se spouštěcím oknem, tři klasicky řešená pohodlná sedadla. Proti nim – zády ke směru jízdy – mohly sedět dva další cestující. Pokud byla tato dvě sedadla neobsazená, dala se přiklopit k přední stěně kabiny. Za prostorem pro cestující byla skříň o objemu 1,3 m³ určena pro poštovní zásilky, jež měla v zadní stěně dvoukřídlé dveře. Klíč od nich řidič neměl,

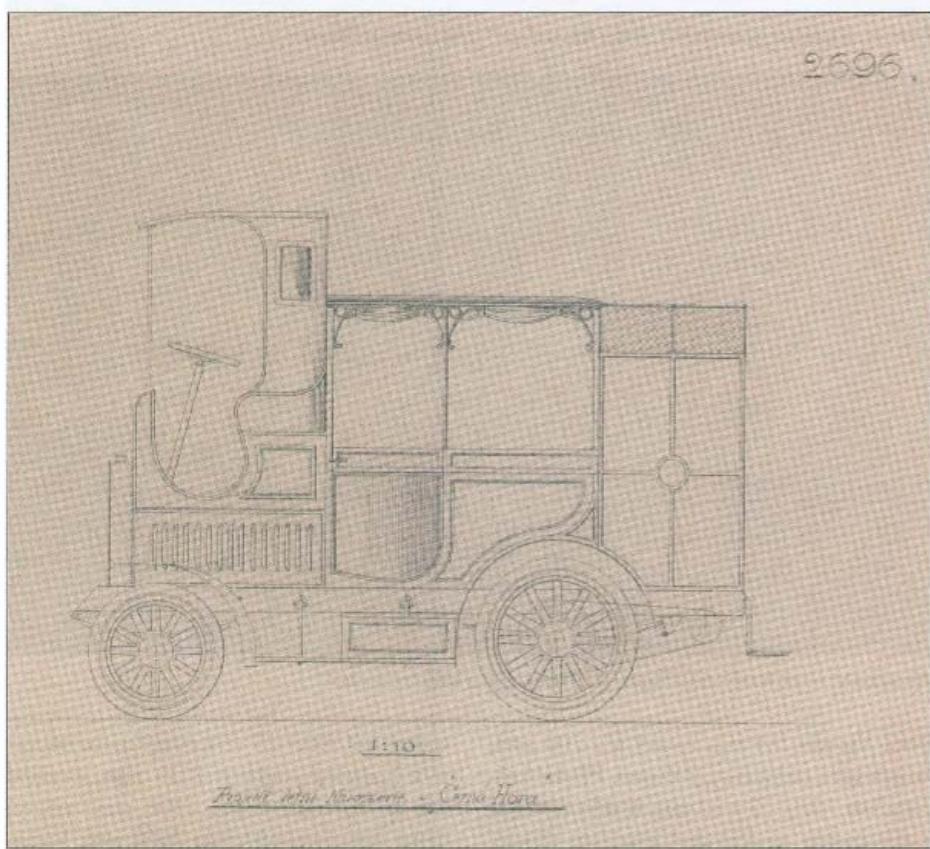
odmykal je a zamýkal úředníci na jednotlivých poštovních stanicích. Na střeše skříň byla „zahrádka“ pro zavazadla cestujících, každý z nich si jich směl s sebou vzít 20 kg, z toho ale jen 10 kg bezplatně. Dva automobily byly dodány v provedení furgon, do skříň o objemu 4,8 m³ bylo možné naložit až 900 kg poštovních zásilek. Oba byly doplněny dvounápravovým nákladním přívěsem o nosnosti 1500 kg s ložnou plochou dlouhou 3,5 m a širokou 1,5 m, jež mohla být kryta plachrou.

Patrně jen v jediném exempláři byla později dodána třetí karosařská varianta, omnibus opatřený tzv. „letní karoserií“. Ta neměla okna, pouze střechu na sloupcích, nízké bočnice a malá dvířka v zadní stěně. Sedadlo řidiče bylo opět „na bidýlku“ nad motorem, v prostoru pro cestující dlouhém 2,4 m byly dvě podélné lavice. Na nich mohlo sedět pět a pět cestujících tváří v tvář, bokem ke směru jízdy.

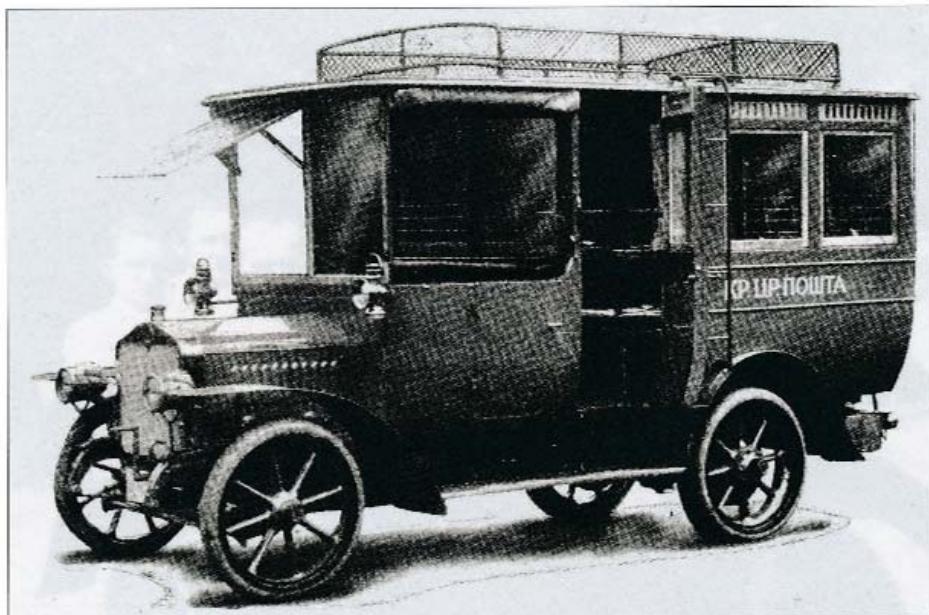
Zatím se nepodařilo zjistit, zda v tomto případě šlo o kompletní nově vyrobený automobil, nebo zda byla „letní karoserie“ namontována výměnou za původní na některý ze stávajících podvozků.

Balkánská dobrodružství

Plnění smlouvy ze září 1908 nebylo snadnou záležitostí. Firma Laurin a Klement musela do Černé Hory dodat nejen vozidla, ale i vše potřebné k jejich provozu a údržbě, tedy asi deset českých řidičů, pět mechaniků a také administrativního a technického správce. Celá tato entita nesla označení „Odbočka pro poštovní automobilovou dopravu osob a zboží v knížectví černohorském“. Na chod pobočky přijízděl čas od času dohlédnout technický ředitel mladoboleslavské automobilky Ing. Alois



Zřejmě jen na papíru zůstal tento projekt otevřené verze omnibusu



Poštovní autobus Praga L jezdil od jara 1913 po jadranském pobřeží

Kulstrunk. Vlakem dojel z Prahy přes Vídeň do Terstu, odtud pokračoval parníkem rakouské větvě společnosti Lloyd do Kotoru a poté omnibusem do Cetyně. Ale nepředvídejme. Dne 10. ledna 1909 přinesl katarský deník Boka zprávu o tom, že první dva automobily Laurin a Klement, jeden sedmimístný omnibus a jeden surgon, začaly jezdit mezi Kotorem a Cetyní. O týden později už tentýž list psal o třech automobilech: dva omnibusy denně zajišťovaly spojení na trasách Kotor–Cetyně a Cetyně–Podgorica, skříňový automobil přepravoval poštovní zásilky. Pravděpodobně však šlo zpočátku jen o zkušební provoz. Pražské Národní listy otiskly 20. ledna 1909 zprávu nadepsanou Autobusy Laurin a Klement na Černé Hory, v níž mimo jiné psaly:

„S prvními autobusy byly už provedeny rozsáhlé zkoušky, o jejichž výsledku došla včera do továrny zpráva finančního ministra černohorského Vukotiče, jenž česky (ministr – jak známo – studoval v Čechách a mluví bezvadně česky, stejně jako jeho chot, dcera vévodky Iži Plamenace) telegrafuje zprávu z Podgorice: „Jsem velice spokojen s výkonem vašeho autobusu při zkušební jízdě Cetyně–Nikšić. Výkon stroje slouží vám ke cti, nám k radosti. Ministr Vukotić.“

V polovině března 1909 o poštovních automobilech Laurin a Klement dodaných do Černé Hory podrobně informoval pařížský motoristický týdeník Omnia, základem článku vídeňského korespondenta byla opět tisková zpráva mladoboleslavské automobilky. Skutečně pravidelný provoz všech dodaných vozů se zřejmě rozběhl na jaře 1909, vídeňský motoristický týdeník Allgemeine Automobil-Zeitung publikoval sérii snímků laurinek v akci počátkem června 1909. Vedle již zmíněné linky z přístavu Kotor ležícího

na území Rakousko-Uherska do černohorské metropole Cetyně zajišťovaly poštovní laurinky přepravu na trasách v černohorském vnitrozemí, Cetyně–Podgorica, Podgorica–Nikšić a Podgorica–Plavnica. V jízdním řádu bylo uvedeno, že omnibus jezdí pouze za denního světla. Průměrná rychlosť se na jednotlivých úsečích pohybovala mezi 16 a 22 km/h, koncem května 1910 byla snížena na 14 až 16 km/h.

Dva týdny předtím se totiž poštovní vůz Laurin a Klement jedoucí z Kotoru do Cetyně zapsal do historie Černé Hory jako aktér první automobilové nehody v této zemi. Vinem a kořalkou posilněný řidič jel příliš rychle, ztratilvládu nad strojem a ten i s cestujícími skončil v příkopu. Záhy po havárii dotyčný šofér z Černé Hory v tichosti zmizel, později za ni byl v Praze odsouzen. V létě 1910 měly omnibusy obzvláští napilno, probíhaly oslavy paděstého výročí vlády Nikoly I. a povýšení knížeceství na království. Počátkem září téhož roku pak novopečený král udělil několika řidičům laurinek stříbrné medaile za zásluhy. První balkánskou válku, v níž Černá Hora spolu se Srbskem, Bulharskem a Řeckem bojovala od podzimu 1912 do jara 1913 proti Turecku, prožily poštovní automobily Laurin a Klement ve službách černohorské armády a Červeného kříže. Svážely rekruty, přepravovaly střelivo a proviant a údajně tahaly i lehké kanóny. Vůz s již zmíněnou „letní karoserií“ byl oplachtován a sloužil Červenému kříži k přepravě raněných i při distribuci potravinové pomoci obyvatelstvu.

Do „civilu“ se poštovní laurinky vrátily na jaře 1913. V téže době si černohorská poštovní správa pořídila další automobil českého původu, poštovní autobus Praga L pro deset až dvanáct cestujících. Tentokrát



Laurinka černohorských vyjednáváčů na titulu AAZ z 5. března 1916

šlo o zcela klasicky střížený vůz šestimetrové délky, který nebyl určen k provozu na obtížných vnitrozemských trasách, ale jen na patnáctikilometrové lince po jadranském pobřeží, mezi přístavy Bar a Ulcinj.

V letech první světové války provoz poštovních vozů Laurin a Klement v Černé Hore pokračoval, i když s obtížemi. V polovině ledna 1916 podnikla rakousko-uherská armáda tažení do Černé Hory a během dvou dnů vtrhla do Cetyně. „Město jest neporušeno, obyvatelstvo klidno,“ stalo ve zprávě vídeňského generálního štáb. Zdecimované černohorské vojsko se stáhlo hluboko do vnitrozemí a z Podgorice vyslalo vyjednáváče, kteří měli s Rakušany dohodnout příměří. K rakouským pozicím přijeli automobilem, jedním z poštovních omnibusů Laurin a Klement. Událost zvěřnil rakouský fotograf a snímek se mimo jiné objevil na titulní straně prvního březnového čísla týdeníku Allgemeine Automobil-Zeitung. Firma Laurin a Klement tentýž záběr použila k vytvoření celostránkového inzerátu, který v březnu v AAZ vyšel opakován, tři týdny po sobě.

Dokumenty z roku 1916 prozrazují, že nedoplatky černohorské vlády firmě Laurin a Klement v té době přesáhly 102 tisíc korun, dalších 86 tisíc se během dvou let podařilo zpronevěřit jednomu z tamějších správců automobilové dopravy. Valnou část těchto peněz zřejmě museli v Mladé Boleslavi převést do ztrát. Několik poštovních laurinek jezdilo v Černé Hore ještě po skončení první světové války, ale už nikoliv v režii mateřské automobilky.

Text: Jan Tuček
Foto a výkresy: archiv Škoda Auto