



Poštovní omnibus a furgon Laurin a Klement typ E v Černé Hoře (1909)



# ČERNOHORSKÉ LAURINKY

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Nejkurióznějšími automobily značky Laurin a Klement byly poštovní omnibusy a furgony typu E provozované od roku 1909 v Černé Hoře. Měly velmi osobité proporce a sedadlo řidiče vysoko nad motorem.

**P**říběh nezvykle řešených laurinek se začal psát v roce 1907, kdy vláda knížectví Černá Hora zveřejnila plán na zavedení poštovní automobilové dopravy osob a zásilek mezi dalmatským přístavem Kotor, který tehdy ovládalo Rakousko-Uhersko, a černohorskou metropolí Cetyní. Další automobilové linky měly propojit Cetyní s městy Podgorica, Nikšić a Plavnica. Černoorská vláda nabízela monopol poštovní automobilové dopravy v zemi na dobu patnácti let, vybraná automobilka však měla na zmíněných tratích provozovat osm vozidel ve vlastní režii, jen s omezenou vládní dotací.

Hornatá Černá Hora o rozloze 9 tisíc km<sup>2</sup> tehdy čítala 230 tisíc obyvatel, jimž vládl kníže Nikola I. Petrovič. Sousedila s Rakouskem ovládanou Bosnou a Hercegovinou, Srbskem a Albánií. Černoorské silnice byly úzké, s výrazným stoupáním a klesáním a četnými ostrými zatáčkami. Hlavní silniční tah od pobřeží Jadranu, z Kotoru do Cetyně, měl na trase dlouhé 42 km výškový rozdíl 1200 m a 56 krkolomných vlásenek. To si vynutilo konstruovat vozidla doslova na míru.

Celá záležitost byla na první pohled zcela nerentabilní, generální ředitel mladoboleslavské automobilky Václav Klement (1868 – 1938) si však poradil. Rakouská vláda měla eminentní zájem na tom, aby automobilovou dopravu v Černé Hoře neovládli Italové, přesněji firma FIAT. S pomocí vlivných osob u vídeňského dvora se podařilo vyjednat, že společnost Laurin a Klement dostala od Rakouska ve vší tichosti vládní dotaci, jejíž roční objem o poznání

**Osobní omnibus mohl kromě řidiče přepravovat až sedm cestujících**

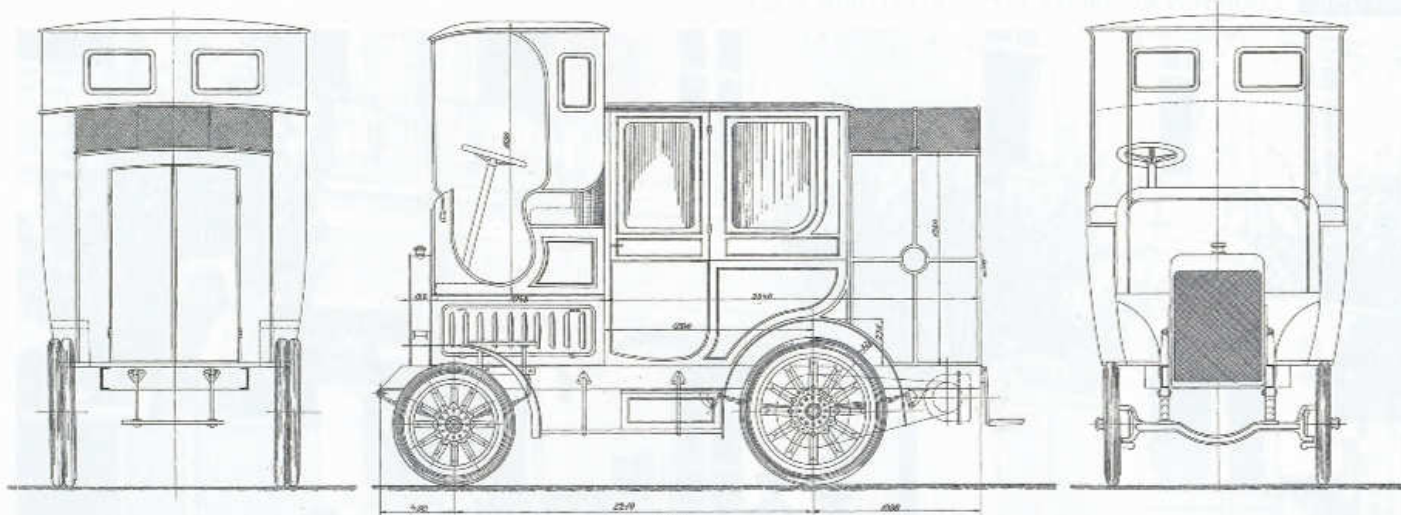


převyšoval částku příslibenou vládou černoorskou.

Ještě před podpisem smlouvy, k němuž došlo v červenci 1908, se Václav Klement do Černé Hory vydal, aby se osobně seznámil s tamějšími poměry a silniční sítí. Na osobité konstrukci automobilů se podílel František Kec (1883 – 1971), který v letech 1908 až 1910 působil v Mladé Boleslavi a poté se stal šéfkonstrukteřem automobilky Praga.

Ke stavbě vozů byly použity osvědčené komponenty typu E, ale ve zcela nezvyklém uspořádání. Kvůli nutnosti velkého řejdu předních kol byla přední část rámu zúžena na 700 mm, ve střední a zadní části byl rám široký 900 mm. Podélníky zhotovené z hranatých ocelových profilů tvaru U vysokých 140 mm a širokých 50 mm byly spojeny čtyřmi příčkami. Obě tuhé nápravy, kované ve tvaru I, nesla podélná půleliptická listová pera, dlouhá vpředu 900 a vzadu 1150 mm. Dřevěná kola opatřená plnými pryžovými obručemi měla vpředu průměr 750 mm a vzadu 905 mm. Rozchod měl vpředu i vzadu hodnotu 1,30 m, vzadu byly dvoumontáže kol. Rozvor náprav byl kvůli obratnosti vozu zkrácen na 2,21 m.

Těsně za přední nápravou spočíval vodou chlazený čtyřválec SV s válci ve dvou blo-



Poštovní omnibus typu E měl rozvor 2,21 m a celkovou délku 3,96 m

1:10



Omnibus a furgon při jízdních zkouškách v Černé Hoře v lednu 1909



cích, který z objemu 4,5 l dával výkon 28 k (21 kW). Motor měl chlazení s nuceným oběhem, čerpadlem a ventilátorem za chladičem.

Čtyřstředňová převodovka byla uprostřed vozu, zatímco rozvodovku museli konstruktéři vzhledem ke krátkému rozvoru umístit za zadní nápravu. Z rozvodovky vycházely hnací hřídele osazené na konci ozubeným kolem, jehož střed byl 830 mm za středem zadního kola. Točivý moment se na zadní kola přenášel řetězy, ale nezvykle odzadu dopředu. Kromě nožní převodové brzdy byl vůz vybaven i ruční brzdou působící na zadní kola. Sedadlo řidiče bylo nad motorem, ve výšce 1,68 m nad zemí, střeška nad ním čněla do výše 2,82 m.

Z osmi světle šedých vozů tohoto typu zhotovených od června do listopadu 1908 bylo šest osobních omnibusů a dva skříňové furgony. První dva vozy, omnibus a furgon, byly do Černé Hory dodány v polovině prosince 1908, další omnibus následoval těsně před Vánocemi. Pět zbývajících automobilů putovalo na Balkán v lednu 1909. Devátým exemplářem téže koncepce se stal valník postavený v květnu 1908, ale dodaný do Cetyně až v létě 1909.

Osobní omnibus dlouhý 3,96 m, široký 1,60 m a za budkou pro řidiče vysoký 2,32 m měl kabinu se dvěma bočními dveřmi a čtveřicí spouštěcích oken. V její zadní části bylo pohodlné sedadlo pro tři cestující, u přední stěny dvě sklopná sedátka, na nichž cestující seděli zády ke směru jízdy.

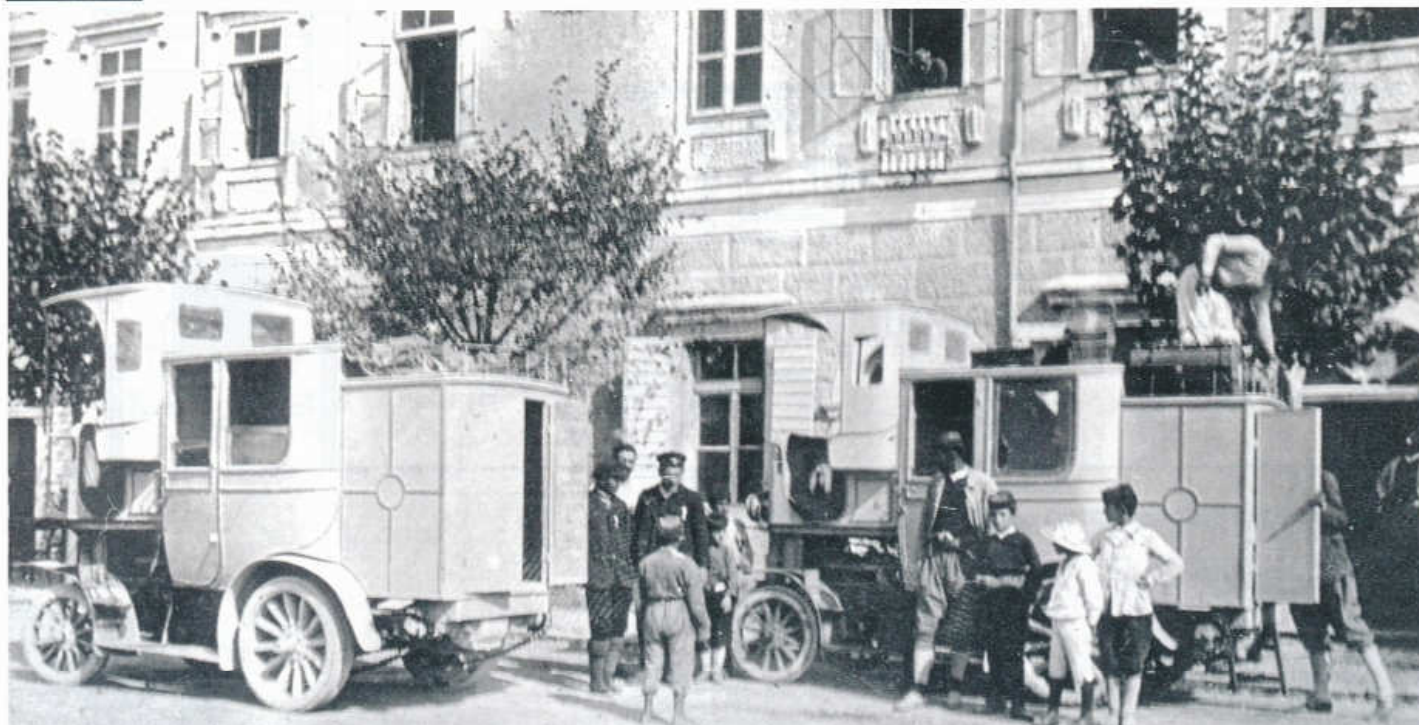
Za kabinou byla skříň na poštovní zásilky o objemu 1,3 m<sup>3</sup> s dvoukřídlými dveřmi v zadní stěně. Od těch řidič neměl klíč, za-

**Poštovní omnibus Laurin a Klement na snímku v balkánském koloritu**

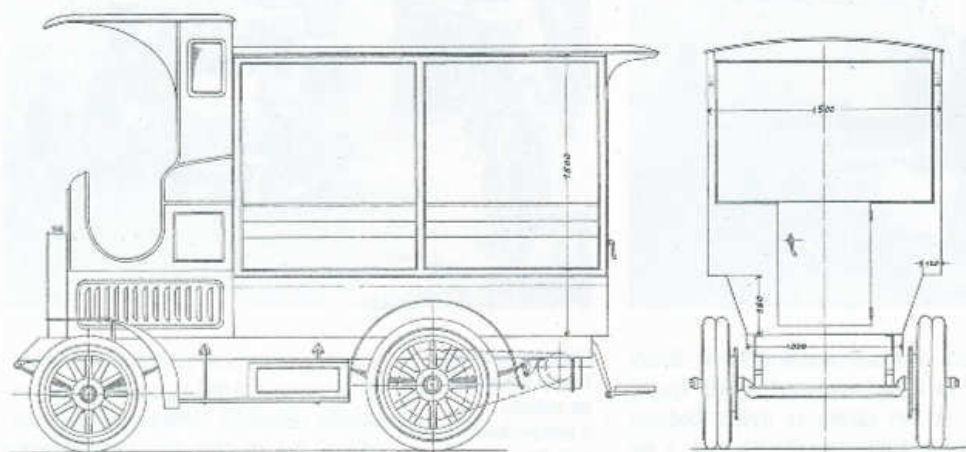
**Dva furgony (vpravo) a pět omnibusů na silnici nad Bokou Kotorskou**

mykali a odemykali je poštovní úředníci. Na střeše této skříň byla ohrádka pro zavazadla cestujících. Jeden z osobních omnibusů byl opatřen tzv. letní karoserií s otevřenými bočnicemi a podélnými lavičkami, na nichž mohlo cestovat pět a pět osob sedících tvář v tvář, bokem ke směru jízdy. Nastupovalo a vystupovalo se dvířky v zadní stěně karoserie. Furgon měl skříň o objemu 4,8 m<sup>3</sup>, v níž bylo možné převážet až 900 kg nákladu. K oběma furgonům





Dva osobní omnibusy na zastávce před poštovním úřadem v Podgorici



Před Grandhotelem v Něguši: vlevo vůz s letní karoserií, vpravo omnibus

byly dodány dvounápravové nákladní přívěsy s užitečnou hmotností 1500 kg, jejichž korba byla kryta plachtou. Na přívěsech jezdili brzdáři.

Jízdní zkoušky proběhly v lednu 1909, od jara téhož roku byly postupně uvedeny do provozu čtyři pravidelné linky: Kotor–Cetyně, Cetyně–Podgorica, Podgorica–Nikšič a Podgorica–Plavnica. V létě 1910, při padesátém výročí své vlády, se kníže Nikola I. prohlásil za krále a svoji zemi povýšil na království. Několik řidičů omnibusů Laurin a Klement při té příležitosti vyznamenal stříbrnými medailemi za zásluhy.

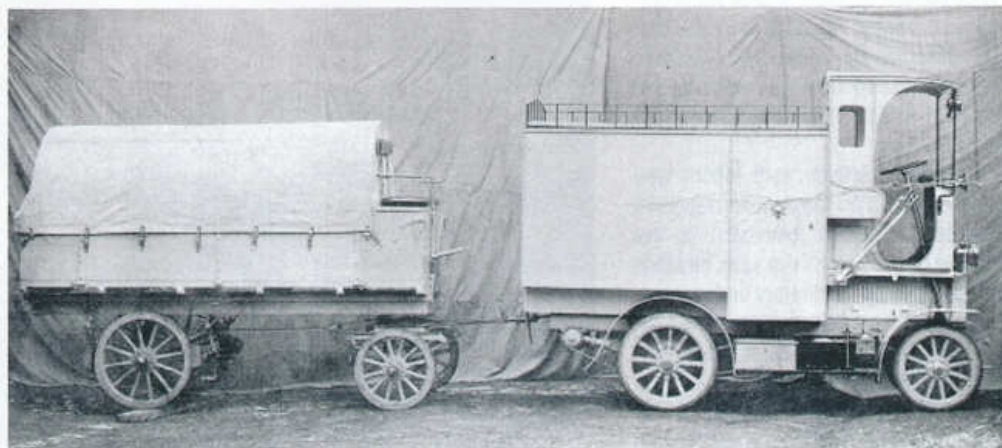
Od podzimu 1912 do jara 1913 bojovala Černá Hora spolu se Srbskem, Bulharskem a Řeckem proti Turecku v První balkánské válce a černohorské laurinky sloužily armádě a Červenému kříži. Po skončení tohoto konfliktu se vrátily na poštovní linky a jezdily na nich až do roku 1916.

V lednu 1916 zaútočila rakousko-uherská armáda na Černou Horu, během dvou dnů

pronikla do Cetyně, zatímco černohorská vojska se kvapem stáhla do vnitrozemí. Z Podgorice vyslali Černohorci parlamentáře k rakouským pozicím vyjednávat o příměří a jako dopravní prostředek jim posloužil jeden z osobních omnibusů Laurin a Klement.

**Výkres poštovního omnibusu s letní karoserií vznikl 20. listopadu 1908**

Jeho snímek vyšel na titulní straně prvního březnového čísla vídeňského časopisu Allgemeine Automobil-Zeitung a firma Laurin a Klement stejný záběr použila coby celostránkový inzerát v dalších třech vydáních AAZ. Tím sláva černohorských laurinek skončila. ■



Poštovní furgon pro Černou Horu s vlekem na snímku z továrního dvora