



ORIGINAL KAROSERIE



Nadace Elšky Junkové

Čtyřmístný kabriolet Škoda 1101 s karoserií Sodomka z roku 1947.

## Karoserie Sodomka (4)

JAN TUČEK

Čtvrtou a prozatím poslední kapitolu z dějin vysokomýtské karosárny věnujeme období po druhé světové válce. Poválečné naděje a nadšení tehdy zmrazilo znárodnění, v názvu firmy se místo jména Josefa Sodomky objevil název Karosa a tradiční karosářská výroba byla zastavena.

Během války Sodomkův podnik neutrpěl žádné škody bombardováním, ani přechodem fronty, a tak se tam už od léta 1945 opravovaly a stavěly nákladní vozy pro Rudou armádu a dokončovala montáž za války rozpracovaných skříňových nástaveb a autobusů. V roce 1946 už vysokomýtský závod vyrobil devět desítek autobusů, většinou na podvozcích Škoda 256 B, ale také menší počet autokarů na podvozku Škoda 606 Dn. V sezoně 1947 následovaly dvě stovky autobusů a autokarů, z nichž polovina měla podvozek Praga NDO a po padesáti kusech připadlo na podvozky Škoda 256 B a Škoda 706 RO. Zároveň se však karosárna poprvé po válce vrátila ke své původní činnosti - ke stavbě karoserií osobních automobilů. V říjnu 1947 se znovu po desetileté odmlce konal v Praze autosalon a Josef Sodomka chtěl svou firmu představit v co nejlepším světle. Nejen proto, aby získal nové zakázky, ale také pro posílení motivace a sebedůvěry svých zaměstnanců. Mimořádně, že čtyř stovek zaměstnanců Sodomkovy karosárny tehdy autosalon navštívily téměř tři čtvrtiny. Kromě sériového autobusu Praga NDO, autobusového přívěsu a prototypu luxusního dálkového autokaru Škoda 706 RO, o němž se ještě zmíníme, vystavovala karosárna Sodomka od 18. do 28. října 1947 v Praze pět osobních automobilů. Původně vlastně připravovala jen čtyři, všechny s otevřenými karoseriemi, na poslední chvíli však přibyl ještě pátý exponát, úhledný dvoudveřový tudor na předválečném podvozku Tatra 57.

Karosářský mistr Miloslav Řiha tento vůz stavěl pro sebe, Josefu Sodomkovi se však překarosovaná *Hadimrška* zalíbila natolik, že ji po menších kosmetických úpravách zařadil do oficiální expozice svého podniku. Smutným paradoxem bylo, že v té době už platilo rozhodnutí o zastavení výroby osobních automobilů Tatra klasické koncepce; však také hvězdou autosalonu byl nový typ 107, pozdější T 600 Tatraplan se vzduchem chlazeným čtyřválcem v zádi a aerodynamickou karoserií. *Hadimrška* v nové podobě se sice líbila, ze všech komentářů však byla pravdě nejbližší lakonická poznámka Lidové demokracie: „Sodomka vkusně karosoval Tatra 57. Škoda nebožky, udělal z ní krásnou malou Američanku.“

Kombi Škoda 1101 ve stylu woody - podobně stavěla i plzeňská firma Brožík.



Sportovní roadster Aero Minor pro Pražský autosalon v roce 1947.



Sodomkův luxusní kabriolet na podvozku Škoda Superb z roku 1947.



Víceúčelová Škoda 1101 STW karosovaná ve Vysokém Mýtě.

Ze čtyř otevřených automobilů speciálně karosovaných pro pražský autosalon byly dva kabriolety Škoda 1101 Tudor, oba čtyřmístné, ale v rozdílném provedení s kratší a delší střechou a dvěma nebo čtyřmi bočními okny. Malé sportovní žihadlo představoval úhledný dvousedadlový roadster Aero s předním pohonem, automobilem pro nejvyšší společenské vrstvy a státní instituce se měl stát prostorný dvoudveřový kabriolet Škoda Superb pro pět až šest cestujících, poháněný třilitrovým šestiválcem. Sodomkovy plány z té doby vyjadřuje citát z podnikového časopisu Vysokomýtský karosář vztahující se k expozici na Praž-



Sodomkův prototyp dálkového autokaru Škoda 706 RO (1947).

ském autosalonu 1947: „Karoserie jsou stavěny výhradně na tuzemských podvozcích, jako výraz upřímné spolupráce se znárodněným automobilovým průmyslem. Jeho produkci chce naše firma doplňovat tam, kde se znárodněnému průmyslu výroba v malých sériích nevyplácí. Do budoucna si chceme tímto způsobem zachovat ráz speciální karosárny, který je nutný nejen v zájmu našeho podniku, ale také v zájmu automobilového průmyslu jako celku. Znárodněný průmysl může našich služeb použít účinně na zahraničních trzích jako doplňkový faktor své hromadné výroby.“ Do této koncepce zapadal i prototyp dálkového autokaru na podvozku Škoda 706 RO, jenž kromě sklopných kožených sedadel pro tři desítky cestujících nabízel i malý bufet a toaletu. Eleganční karoserie se vyznačovala bohatým prosklením, včetně zaoblených okének po stranách střešky, s nimiž jsme se znovu setkali o devět let později u prvního exempláře autobusu Škoda 706 RTO Lux. Ale nepředbíhejme.

Josef Sodomka s nejbližšími spolupracovníky navštívil během podzimu 1947 ještě autosalony v Paříži a Miláně, atmosféra kolem jeho podniku, a ve společnosti vůbec, však týden po týdnu houstla. Únor 1948 na sebe nedal dlouho čekat a už 4. března byla na majetek firmy Sodomka ustanovena národní správa, kterou převzaly Československé závody kovodělné a strojírenské se sídlem v Praze. Nastalo přechodné období, v němž se Josef Sodomka sice mohl spolehnout na podporu většiny svých zaměstnanců, kteří v něm viděli přísného, ale spravedlivého a zároveň mimořádně schopného a pracovitého šéfa, zároveň se však musel mít na pozoru před novou vládnoucí garniturou. Koncem června 1948 byl vyhláškou ministra průmyslu zřízen národní podnik Karosa, jehož vznik byl zpětně datován počátkem roku. Výměrem ministerstva průmyslu z počátku srpna 1948 byl Josef Sodomka pověřen zatímním vedením firmy, jež nesla název Karosa, továrna na karoserie a vozy, národní podnik. Postupně byly do Karosy začleněny i další karosárny, např. pžeňské firmy Brožík a Dezort, brněnské firmy J.K. Plachý a Karoseria H. a M. Breza, mělnická Linie Toušek, karosárna Oldřicha Uhlíka v Praze-Strašnicích, firma Hartmann a synové v Jaroměři, karosárna Lepil v Rousínově a další. Vznikl konglomerát, který se dal jen těžko řídit a spíše než co jiného připomínal pohřebiště někdejší slávy českých a moravských karosářů. A bylo jen ironií osudu, že si soudruzi z ministerstva vypůj-



Prototyp sanitního vozu Tatra 201 karosovaný ve Vysokém Mýtě.



Kabriolet Tatra 201 s karoserií Sodomka v Ženevě v březnu 1949.

čili jméno Karosa, kterým už v roce 1921 pokrtili pánové Uhlík, Viktorín a Zemlička svou první karosárnu v Praze-Holešovicích. Posledním významným karosářským dílem, které se zrodilo ve Vysokém Mýtě pod Sodomkovým vedením, byl unikátní čtyřmístný kabriolet na podvozku T 600 Tatra 201, jenž byl vystaven v březnu 1949 na Ženevském autosalonu. Dobře známý unikát, který je dodnes k vidění v kopřivnickém muzeu, měl nelehký osud. Po několika měsících provozu prošel úpravami, dostal nové čalounění a bohatší výbavu, aby mohl koncem roku 1949 posloužit coby jeden z darů k sedmdesátinám sovětského vůdce J. V. Stalina. Méně efektním, ale technicky zajímavým dílem byla o málo později dvojice sanitních automobilů Tatra 201, jejichž před tvarově připomínala Tatra 201, vzduchem chlazený dvoulitrový čtyřválec však byl uložen vpředu a poháněl zadní kola, přičemž v zadní části 4,3 m dlouhé asymetricky uspořádané karoserie (na levém boku byly jen jedny, na pravém dvoje dveře) se našlo dost prostoru pro nosítka i sedadla doprovodů. Původní Sodomkovy plány na malosériovou výrobu kabrioletů Škoda Superb vzaly za své, stejně jako řada dalších myšlenek. Stovku automobilů Škoda Superb nakonec do podoby čtyřdveřových polokabrioletů oblékla během roku 1949 (přesněji do ledna 1950) pražská karosárna Uhlík, jež byla po znárodnění také na čas začleněna do Karosy.

Přechodné období ve Vysokém Mýtě netrvalo dlouho. V roce 1950 byl Josef Sodomka na základě vykonstruovaného obvinění zatčen a po roce vazby už se do svého znárodněného podniku vrátit nesměl. Nakonec získal zaměstnání v továrně LIAZ v Mnichově Hradišti, kam pak řadu let den co den dojížděl tříkolkou Velorex. Zemřel 9. února 1965 ve věku necelých sedadesáti let, ale jeho karosářské dílo dodnes tvoří jednu z nejvýznamnějších kapitol české automobilové historie. ■



Proslulý kabriolet T 600 z roku 1949, za ním vysokomýtské panorama.

Sanitní Tatra 201 měla na levém boku jen jedny dveře pro řidiče.

