



*Nadace Elišky Junkové*

První automobil s karoserií  
Sodomka: Praga Mignon z roku 1925.

## Karoserie Sodomka (1)

**JAN TUČEK**

**Rozsáhlá a pestrá kapitola našich automobilových dějin patří vysokomýtské karosárně Sodomka. Připomeneme si ji v tomto a ve třech příštích číslech AR.**

Zakladatelem podniku byl Josef Sodomka (1865 - 1939), rodák z Krouny u Skutče, který se v Cholticích u Chrudimi vyučil kolářem a v roce 1895 se usadil ve Vysokém Mýtě. Tam si nejprve přihlásil kolářskou živnost, brzy se však pustil

**Josef Sodomka (1904-1965), největší z českých karosářů.**

i do výroby kočárů, bryček a jiných koňských povozů. Po skromných začátcích se První východočeská parostrojní výroba kočárů Jos. Sodomky ve Vysokém Mýtě stala ve svém oboru uznávanou firmou, její rozvoj však přerušila první světová válka. Zatímco většina zaměstnanců narukovala na frontu, zakladatel firmy pracoval jako dělník v automobilce Laurin & Klement v Mladé Boleslavi. Počátkem dvacátých let se činnost vysokomýtské firmy rozbíhala jen obtížně, zlom přinesl až rok 1925.

Tehdy do otcovy firmy nastoupil Josef Sodomka mladší (1904 - 1965), jednadecetiletý ambiciózní mladík, který měl v kapse vyuční list karosáře a v hlavě cenné poznatky z odborné školy v Kašperských Horách, ale také z praxe v karosárně mladoboleslavské automobilky. Mladý Sodomka nehodlal svůj osud spojovat s kočáry a bryčkami, chtěl karosovat automobily. Historický okamžik nastal v září 1925, kdy dílnu opustil vůbec první vůz karosovaný firmou Sodomka, Praga Mignon s otevřenou karoserií, kterou si objednal vysokomýtský autodopravce Jan Šplíchal. Karoserie měla, podobně jako dřívě u kočárů, dřevěnou kostru potaženou koženkou, a traduje se, že na zhotovení plechové kapoty motoru si tehdy Sodomkovi museli najmout klempíře z mladoboleslavské automobilky. Ve stejné době se u Sodomků vyráběla na objed-

návku pražské automobilky série pětadvaceti dřevěných koster karoserií pro vozy Praga Piccolo třetí série. V sezoně 1926 už byla výroba automobilových karoserií hlavní náplní práce vysokomýtské firmy, kterou sice nadále řídil Josef Sodomka starší, ale její vůdčí osobností se stal jeho syn. Vedle otevřených karoserií se začaly vyrábět i uzavřené, byť stále ještě v potahovaném, nikoliv oplechovaném provedení. Během roku 1926 karosovali celkem 23 osobních automobilů, především domácích značek Laurin & Klement a Praga, v závěru roku pak i Walter a Z (Zbrojovka Brno). V listopadu 1926 se uzavřená osobní karoserie Sodomka poprvé objevila na zahraničním podvozku značky Fiat, v prosinci pak následovala třímístná limuzínka na podvozku malého vozu Citroën 5 CV. Předtím v únoru a březnu 1926 u firmy Sodomka vyrobili pětadvacet koster karoserií pro vozy Laurin & Klement -



Lidová Tatra 12 s otevřenou karoserií z roku 1927.

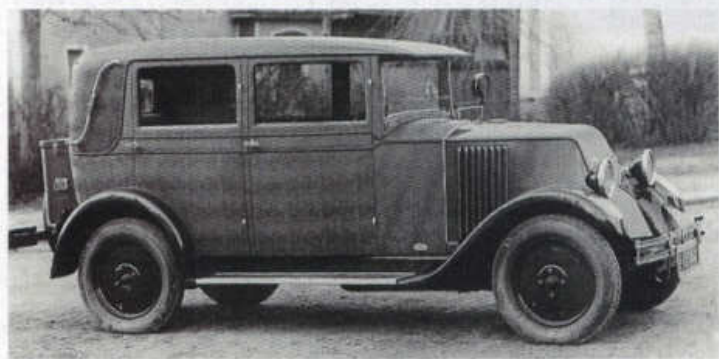
Sportovní roadster Škoda 110 postavený na jaře 1928.



Kupé na podvozku Fiat 503 karosovali u Sodomků v říjnu 1928.



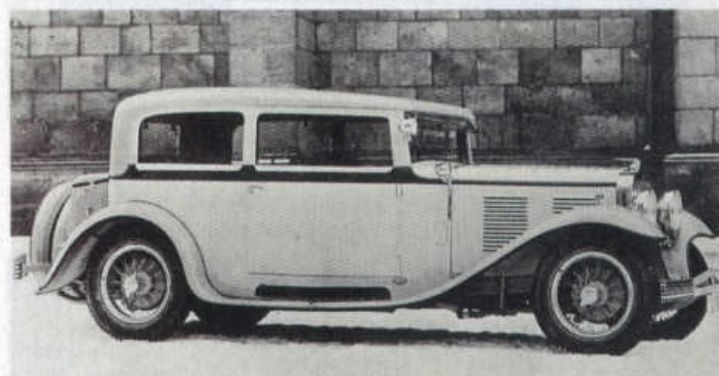
Otevřený lázeňský autobus Škoda 125 postavený v roce 1928.



Sedan s potahovanou karoserií na podvozku Renault z podzimu 1928.



Pohřební vůz Škoda 6R byl dodán do Pardubic koncem dubna 1930.



Elegantní coach na podvozku Walter Super z počátku roku 1931.

Škoda 110, které si objednala mateřská automobilka, v květnu zhotovili první dodávkový vůz a v polovině června dodali Baťovým závodům do Zlína automobil na podvozku Praga Grand, jenž se mohl pochlubit variabilním interiérem a možností lůžkové úpravy sedadel. Zmínku si zaslouží i to, že v červnu 1926 začali u Sodomků karosovat také nákladní automobily: první čtyři měly podvozek Chevrolet a nosnost

1500 až 2000 kg, teprve v září téhož roku následoval první nákladák domácí značky Laurin & Klement.

Počátkem března 1927 zaznamenala vysokomýtská karosárna dvojnásobnou premiéru: poprvé oblékala podvozek značky Tatra, přesněji lidový dvouválec T12, který si dal karosovat Sodomkův první pražský zákazník. I nadále se však většina klientů rekrutovala z východočeského regionu a blízkého okolí. Např. firma Prokop, továrna na mlýnské stroje v Pardubicích, si koncem roku 1926 postupně pořídila tři uzavřené automobily Laurin & Klement - Škoda 110 s karoseriemi Sodomka, aby pak v červnu 1927 svoje objednávky korunovala luxusní limuzínou na podvozku Laurin & Klement - Škoda 350 se šestiválcem opatřeným šoupátkovým rozvodem Knight. K pravidelným zákazníkům patřil v té době i pardubický obchodník s automobily Štěpán Janotka, pro něhož postupně karosovali půl tuctu vozů Z a Škoda. Celkem v roce 1927 u Sodomků oblékli 38 osobních automobilů, ale také dvě dodávky a šest nákladních vozů. Mezi naprostou většinou tuzemských podvozků se objevily i zahraniční výjimky značek Fiat, Renault a Berliet, první Sodomkův automobilový zákazník pan Šplíchal si u něho dal během podzimu 1927 karosovat dva další automobily, uzavřené vozy na podvozcích Praga Alfa a Renault.

V únoru 1928 firma Sodomka zhotovila svůj první autobus. Byl postaven na podvozku Škoda 125, mohl přepravovat 14 sedících cestujících a objednal si jej Ladislav Müller, autodopravce z Chroustovic. Počátkem května si podobný autobus, tentokrát pro 16 pasažérů a s koženým čalouněním, pořídil hoteliér Škubina ze slovenského Zvolena. Celkem v roce 1928 vzniklo ve Vysokém Mýtě šest autobusů, včetně dvou otevřených, čtyři dodávky, 18 nákladních karoserií a 27 osobních vozů, z nichž polovina byla na podvozcích Laurin & Klement - Škoda, především typu 110 s dvoulitrovým čtyřválcem. Po jednom osobním voze reprezentovalo značky Fiat, Renault a Citroën.

Koncem roku 1928 se v historických záznamech karosárny objevuje první karoserie s plechovými povrchovými panely postavená na podvozku Praga Alfa. Během podzimu 1928 také firma Sodomka získala dalšího významného zákazníka Ferdinanda Pfeffera, zástupce značky Tatra v Pardubicích. Díky němu měly počínaje sezonou 1929 mezi karosovanými podvozky výrazný podíl kopřivnické výrobky, především čtyřválcové Tatra 30 a později Tatra 52. Kromě řady jiných vozů pan Pfeffer u Sodomky objednal i čtveřici luxusně vybavených limuzín Tatra, jež byly vystaveny v říjnu 1929 na pražském autosalonu. V roce 1929 se počet karosovaných osobních vozů vyšplhal na 38, vedle tří dodávek a čtyř autobusů produkci doplnilo osm nákladních vozů, většinou na podvozcích Škoda 505. Raritou byl sajdkár k motocyklu BSA, který si v červenci 1929 pořídil jeden vysokomýtský zákazník.

V roce 1930 výroba karosárny poklesla na 28 osobních vozů, šest nákladních, pět autobusů a dvě dodávky, nově se v roční bilanci objevila trojice pohřebních automobilů, z nichž první, postavený na podvozku Škoda 6R s třilitrovým šestiválcem, byl dodán koncem dubna Pohřebnímu ústavu města Pardubic. V říjnu 1930 se ve vysokomýtské karosárně začaly měnit vlastnické poměry: Josef Sodomka mladší nejprve převzal polovinu podniku, v roce následujícím pak i zbývající část a v sedmadvaceti letech se stal jeho jediným vlastníkem a šéfem. Začala nová etapa, kterou si připomeneme příště. ■

Luxusní čtyřdveřový kabriolet Z9 vznikl v červnu 1930.

