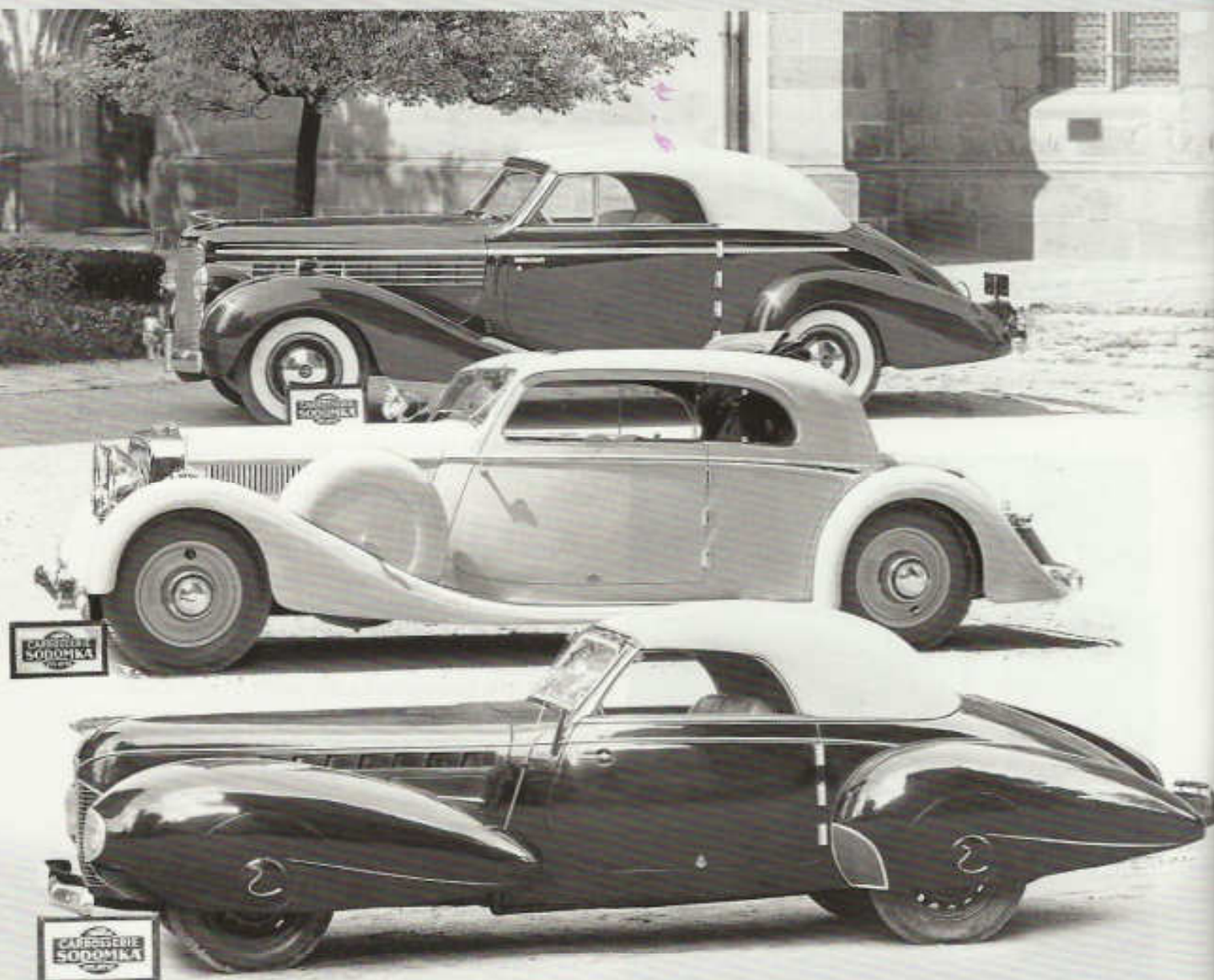




Muž, který oblékal auta na míru

Text Ivo Podskalský



**Sodomka, der Mann, der Karosserien
nach Mass herstellte.**

**Ob Tatra, Skoda oder Aero,
natürlich auch andere Weltmarken**

Italové mají Farinu a Bertoneho, Francouzi Chaprona a my **Josefa Sodomku ml.**, vynikajícího automobilového karosáře, který předběhl dobu. Vozy, jež prošly jeho dílnou, dodnes fascinují svou originalitou a elegancí.

Ve Vysokém Mýtě založil v roce 1895 Josef Sodomka st. firmu na opravu a výrobu kočárů, potahů a saní. Byla úspěšná. Proslavila se v celém Rakousku-Uhersku originalitou konstrukcí a kvalitou práce. Pak přišla 1. světová válka a po ní už o Sodomkovu produkci téměř žádný zájem nebyl. Svět totiž toužil po moderních dopravních prostředcích, které voněly benzinem. Pokud by se nenašel nový perspektivní výrobní program, firma by zřejmě zanikla. Naštěstí na scénu přišel Josef Sodomka ml. V roce 1925 se 21letý vyučený kolář a absolvent kočárnicko-karosářské školy celý natěšený vrátil po téměř dvouleté praxi z mladoboleslavské firmy Laurin & Klement a doma otci oznámil, že se budou kupovat automobilové podvozky a budou se „oblékat“ do karosérií podle představ klientů. Svým nadšením a zápalem strhl zbylou čtveřici zaměstnanců (před válkou jich bylo 50) a nakonec se dal přesvědčit i Josef Sodomka st. Z dílny, kde vznikala archaická monstra, se postupně začal klubat podnik evropské třídy na výrobu automobilových karosérií. Karosérií s velkým K.

Trumf byly kabriolety

Jako první přišla na řadu Praga Mignon, zakázku si u Sodomků objednal místní podnikatel v dopravě Jan Šplíchal. Neplechovanou dřevěnou kostru tehdy potáhli imitací kůže a bylo hotovo. Ostrý start však představovala zakázka z ČKD na 25 dřevěných skeletů pro karoserie Praga Piccolo. Po roce 1926 se hlásili první významní zákazníci. Mezi nimi třeba Tomáš Baťa, pro něhož mladý Sodomka „ušil“ na podvozku Praha Grand karoserii se speciálními sedadly rozložitelnými na lůžkovou úpravu, aby obuvnický král mohl při služebních cestách odpočívat.

V roce 1928 už firma Carrosserie Sodomka realizovala 58 studií, mezi nimi i pořádný kousek: autobus pro 14 cestujících sedících na podélných lavicích. Vznikl na podvozku Škoda 125, měl dřevěnou kostru s díly čepovanými, klíženými a spojenými kováním. Jezdil rychlostí 60 km/hod. na trase Chroustovice–Vysoké Mýto a objednatel, autodopravce Ladislav Müller, s ním byl maximálně spokojen. Autobusy se později staly nejvýznamnějším artiklem a z vrat továrny odjížděly fešně oděné podvozky Henschel, Man a Saurer. Sodomkovo srdce to však táhlo k elegantním automobilům.

Po řadě pokusů se v roce 1929 objevily první vlašťovky z řady karosérií typu kabriolet. To byl v následujících letech hlavní trumf. Měly stahovací střechu a zaujaly i tím, že lak byl nahrazen polepy s imitací kůže. O elegantní modely s aerodynamickým tvarem, mírně skloněnou maskou chladiče a s blatníky ve tvaru kapky měli na počátku 30. let zájem podnikatelé, filmové hvězdy, šlechta i politici. Evropská předválečná smetánka si u Sodomků podávala dveře a začalo se mluvit o karosářské škole z Vysokého Mýta.



Hasičský speciál z roku 1928

JAK SODOMKA KE KAROSE PŘIŠEL

Další skvělý český karosář byl Oldřich Uhlík. Jeho pražská firma Karosa „šila“ luxusní bugattky či mercedesy a mezi klienty byla i legendární závodnice Eliška Junková. Po převratu v roce 1948 byla Karosa zestátněna a Oldřich Uhlík musel po čase nastoupit do tábora nucených prací. Název jeho podniku komunistický režim použil pro znárodněnou firmu Josefa Sodomky, který pak v Karose několik měsíců pracoval jako technický ředitel. Oldřich Uhlík zemřel v roce 1964, půl roku po něm odešel do karosářského nebe i Josef Sodomka. Firma Karosa definitivně skončila v lednu 2007, kdy byla přejmenována na Iveco Czech Republic.



Po počáteční převaze pragovek, laurinek a škodovek přicházejí na řadu tetry a waltery, ale také podvozky značek Citroën, Fiat, Chevrolet a Lincoln. Firma se zaměřila na tu nejnáročnější klientelu, a i když byla doba hospodářské krize, prosperovala. „Důležité pro nás bylo, že dokázal odhadnout, co bude mít úspěch. Věděl, co chce a co může požadovat od nás. Byl s námi ve fabrice v těsném kontaktu, a tak se podle výplaty každý dozvěděl, jak s ním byl spokojen,“ vzpomínal někdejší konstruktér Josef Klejch. Josef Sodomka byl workholik. V dílnách trávil denně 12 až 16 hodin, soboty i neděle. Kuriózní bylo, že návrhy kreslil křídou často jen na vrata dílen. Teprve později dostávali zaměstnanci přesnější plány, výkresy v měřítku 1 : 1.

Pro knížete, šáha i krále

Po roce 1932 Sodomkovy elegantní kabriolety sbíraly úspěchy na řadě výstav v tuzemsku a uspěly i v silné zahraniční konkurenci italských a francouzských designérů; příkladem je 2. místo z Ženevského autosalonu. V květnu 1935 získal Sodomka živnostenský



Praga Piccolo 1128
z roku 1940; první majitel
byl Josef Sodomka

FESTIVAL SLAVNÉ ZNAČKY

Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě ve spolupráci se Společností přátel Carrosserie Sodomka založilo v roce 2007 novou tradici – festival Sodomkovo Vysoké Mýto. Akce je věnována slavnému rodákovi, který ze značky Carrosserie Sodomka udělal ve 30. a 40. letech minulého století vlajkovou loď českého automobilového karosářství. Součástí festivalu, který letos proběhl 11. června, tvoří samozřejmě sraz autoveteránů s karosérií Sodomka.

list na „tovární výrobu a prodej automobilových karosérií, kočárů, přívěsných a vlečných vozů, saní, lyží, sportovních potřeb, dětských automobilů, motorových kolejových vozů, autobusů, trolejbusů, vagonů, elektrických silničních i kolejových vozů“.

V dílnách se střídají podvozky Ford, Nash, Graham, Lancia, Studebaker, Packard, Plymouth i Rolls Royce. Luxusní kabriolet La Salle 1938 si objednala britská královská rodina, kníže Schwarzenberg jezdil v Bugatti T 57 se skládací střechou, miláček národa Jan Werich v Tatře 52, perský šáh v kabrioletu Studebaker Commander, paní prezidentová Hana Benešová se proháněla v Aerovce 50. Vozy Walter Regent typu 1 000 mil ale rozhádaly odborníky: než se potvrdilo, že Josef Sodomka neokopíroval francouzský vzor, část z nich tvrdila, že jde o plagiát. „Sodomkova výjimečnost byla v tom, že vlastní kreace dokázal skloubit s trendy a novinkami, které hýbaly automobilovým světem. Uměl držet krok a ještě přidat něco navíc. V tom byl jedinečný,“ řekl konstruktér Josef Kleich.

V roce 1939 potkaly podnikatele Josefa Sodomku dvě rány: zemřel mu otec a začala německá okupace. Firma začala ztrácet klienty, ale od krachu ji zachránily zkušenosti s výrobou autobusů. Dostala příkaz dodávat užitková vozidla pro wehrmacht – pojízdné dílny, kanceláře, sanitky, trolejbusy apod. I přes stálý německý dozor se Josef Sodomka zapojil do odboje a spolupracoval s vojenskou organizací Obrana národa, snažil se pomáhat rodinám postiženým perzekucemi a podporoval partyzány.

Smutný konec „nepřítele lidu“

Po skončení válečného konfliktu se Josef Sodomka snažil pokračovat ve slibně nastartované výrobě elegantních aut. Ale až na několik kusů se mu to již nepodařilo. Zdařily se čtyřsedadlové dvoudveřové kabriolety Škoda 1101 se skládací střechou, krásná byla limuzína na podvozku Tatry 57, úžas vzbudila Škoda Super s tzv. americkou linií. Fantastický byl luxusní kabriolet na podvozku Tatra T 600 Tatraplán s motorem chlazeným vzduchem umístěným vzadu a se samonosnou ocelovou karosérií. Vavříny sklízel



V Sodomkově továrně vyráběli i menší série karosérií jednoho typu. Třeba na podvozek Tatra 52 jich ušili 85, na Walter Junior 79. Tomáš Baťa projevil zájem o velkou sérii dětských šlapacích autíček vyráběných z odpadu karosárny, která by využil jako reklamu na pneumatiky. Přípravy se rozběhly, ale přišel rok 1948...

na Ženevském autosalonu v roce 1949 a později byl odborníky zařazen mezi nejlepší karosářská díla Evropy celého desetiletí. Tou dobou už ale pracoval jako technický vedoucí ve své bývalé, znárodněné firmě.

O rok později ho zatkl. „Nepřítel lidu a socialistického zřízení“ byl obviněn z hospodářských deliktů a pokusu o útěk do zahraničí. Ve vazbě strávil přes rok, ale nakonec byl po neveřejném soudním procesu osvobozen. Je pravděpodobné, že mu pomohla i podpora „jeho“ dělníků, kteří se scházeli před soudní budovou. S nimi se ale do Karosy vrátit nemohl – zaměstnání našel v národním podniku Liaz v Mníchově Hradišti, kde pracoval jako zkušební technik a konstruktér. Po dovršení 60 let odešel psychicky i fyzicky vyždímán do invalidního důchodu; o měsíc později v zapomnění a bídě zemřel.

Sodomkovo dílo přitahuje pozornost i po desítkách let. V jeho firmě vzniklo zhruba 1 200 originálních karosérií (kolik jich přesně je, nikdo neví), jeho vozy zdobí sbírky veteránů na celém světě. Paradoxní je, že geniální konstruktér, tvůrce nadčasových elegantních stříhů, nakonec vlastnil pouze „hadraplán“, motorovou tříkolku s plátěnou střechou značky Velorex... Mimochodem, i na jejím vývoji se částečně podílel. ■