

UNIVERZITA PARDUBICE  
FAKULTA FILOZOFICKÁ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2014

Eva Havlíková

Univerzita Pardubice  
Fakulta filozofická

Historie a současnost firmy KAROSA ve Vysokém Mýtě

Eva Havlíková

Bakalářská práce  
2014

**Univerzita Pardubice**  
**Fakulta filozofická**  
Akademický rok **2013/2014**

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE** **(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)**

Jméno a příjmení: Eva Havlíková  
Osobní číslo: H10413  
Studijní program: B7105 Historické vědy  
Studijní obor: Spisová a archivní služba  
Název tématu: Historie a současnost firmy KAROSA ve Vysokém Mýtě  
Zadávající katedra: Katedra historických věd

### Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je zpracování historie firmy KAROSA ve Vysokém Mýtě od počátků svého vzniku až do současnosti v letech 1895 – 2013. Při práci budou využité archivní prameny, především archivních fondů uložených ve Státním Oblastním archivu v Zámrsku a dostupné literatury.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

**Archivní fondy uložené v SOA Zámrsku, písemnosti uložené v Regionálním muzeu ve Vysokém Mýtě, periodika, knihy TULIS, Jan. Carrosserie Sodomka Vysoké Mýto, TULIS, Jan. J. Sodomka.**

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Helena Pochobradská, Ph.D.

Katedra historických věd

Datum zadání bakalářské práce: 12. března 2012

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. listopadu 2013

L. S.

Prof. PhDr. Petr Vorel, CSc.

děkan

Doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.

vedoucí katedry

V Pardubicích dne 12. března 2012

## Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.“

Eva Havlíková

V Pardubicích dne 14. listopadu 2013

## Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala Mgr. Heleně Pochobradské Ph.D., za ochotu a vstřícnost během vedení bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat panu Josefu Víšovi, zaměstnanci z podnikového archivu Iveco Czech Republic, za umožnění nahlížení do materiálů firmy a odborné rady a také zaměstnancům z regionálního muzea ve Vysokém Mýtě, především Bc. Zdeňku Horákovi za jeho přístup, trpělivost a ochotu při poskytování materiálů.

**Anotace**

Obsahem této bakalářské práce je popsat historii firmy KAROSA ve Vysokém Mýtě až do současnosti se zaměřením na osobu Josefa Sodomku mladšího.

**Klíčová slova**

Josef Sodomka, karosérie, automobily, automobilky, autobusy, KAROSA, Irisbus Iveco,

**Title**

The history and the present of the KAROSA company in Vysoké Mýto

**Anotation**

The content of this work is describe history and the present of the KAROSA company in Vysoké Mýto city with orientation to person Josef Sodomka Junior.

**Key words**

Josef Sodomka, coachworks, cars, car factories, buses, The KAROSA company, The Irisbus Iveco company

## Obsah

<b>1. Úvod</b>	<b>1</b>
<b>2. Historie vzniku průmyslu ve Vysokém Mýtě</b>	<b>2</b>
<b>3. Počátky automobilového průmyslu</b>	<b>4</b>
<b>4. Josef Sodomka starší</b>	<b>6</b>
<b>5. Josef Sodomka mladší</b>	<b>8</b>
5. 1. Počátek výroby automobilových karosérií	9
5. 2. Karosérie osobních automobilů	9
5. 2. 1. Karosérie do konce 20. let	9
5. 2. 2. Karosérie ve 30. letech	11
5. 3. Spolupráce firmy Sodomka s automobilovou firmou Walter	13
5. 4. Spolupráce firmy Sodomka s automobilovou firmou Tatra	13
5. 5. Spolupráce firmy Sodomka s automobilovou firmou Aero Praha	16
5. 6. Počátek výroby autobusových karosérií	19
<b>6. Firma Sodomka v období druhé světové války</b>	<b>21</b>
<b>7. Vývoj podniku Sodomka po roce 1945</b>	<b>22</b>
7. 1. Stavební a bytové družstvo firmy Sodomka	26
7. 2. Podpůrné fondy zaměstnanců	27
<b>8. Vznik národního podniku Karosa</b>	<b>29</b>
8. 1. Počátky výroby autobusů slavné řady „ŠM“	32
8. 2. Sloučení podniku Karosa s podnikem hasicích zařízení THZ	35
8. 3. Rekonstrukce a modernizace závodu v roce 1966	37
<b>9. Vznik akciové společnosti Karosa</b>	<b>43</b>
<b>10. Vstup podniku Karosa do mezinárodní skupiny Irisbus</b>	<b>48</b>
<b>11. Vývoj firmy v současné době</b>	<b>54</b>
<b>12. Závěr</b>	<b>55</b>
<b>13. Seznam použitých zkratk</b>	<b>57</b>
<b>14. Seznam použitých pramenů a literatury</b>	<b>58</b>
<b>15. Resumé</b>	<b>72</b>
<b>16. Přílohy</b>	<b>73</b>



## 1. Úvod

Cílem této bakalářské práce je především popsat počátky, historický vývoj a současnost firmy Karosa od svého vzniku až do dnešní doby, tedy léta 1895 až 2013. Chtěla bych hlavně připomenout jednu z nejvýznamnějších postav československého automobilového průmyslu osobu Josefa Sodomky mladšího. Syn slavného zakladatele firmy vyrábějící kočáry, dokázal ve svých 21 letech výrazně zasáhnout do vývoje podniku a povznést jej, díky svým nápadům, znalostem a karosářskému automobilovému umění, mezi mezinárodně uznávanou společností. Chtěla bych vyzdvihnout život člověka, kterému se podařilo díky své poctivé a cílevědomé práci a vizí budoucího rozvoje automobilového průmyslu předběhnout dobu a vybudovat prosperující a konsolidovanou karosářskou firmu, která vyráběla špičkové automobilové karosérie. Touto prací jsem chtěla především nastínit, jak se z obyčejného člověka, který se rozhodl pokračovat v rodinné tradici, měl jasný vytyčený cíl, ambice a chuť něco dokázat, stala mezinárodně uznávaná postava automobilového průmyslu. Jeho odkaz je ve městě Vysokém Mýtě stále patrný. Konají se zde často výstavy pod názvem Festival Sodomkovo Vysoké Mýto, kde je vždy bohatá ukázka jeho vyrobených automobilů. Brzy by dokonce mělo vzniknout na náměstí Přemysla Otakara II. i Sodomkovo karosářské muzeum. Firma se dnes již pod názvem italské značky Iveco, specializuje především na výrobu dálkových, městských a meziměstských autobusů, a je velmi významným zaměstnavatelem velkého množství pracovníků, a to jak z Vysokého Mýta, tak z jeho okolí. Každých několik let také firma pro veřejnost připravuje Dny otevřených dveří, kde se lidé mohou podívat, jak vypadá moderní firma vybavená špičkovými technologiemi. Tyto akce jsou vždy velmi oblíbené a přilákají velké množství návštěvníků. Střední integrovaná škola technická ve Vysokém Mýtě připravuje studenty v oborech, které mohou využít při zaměstnání v této firmě.

Při tvorbě této práce jsem využívala hlavně archivní fond Josefa Sodomky, uložený ve Státním oblastním archivu v Zámrsku. Bohužel se nepodařilo uchovat mnoho archivních písemností, které by nám podaly lepší obrázek o historii tohoto podniku. První písemnosti byly zpočátku fungování podniku dokonce ničeny. Až roku 1951 byl vytvořen podnikový archiv, kam byly písemnosti soustředěny. Prvním podnikovým archivářem se stal pan Bohuslav Fikejz.<sup>1</sup> Část materiálů, ze kterých jsem také čerpala je uložena v okresním muzeu ve Vysokém Mýtě a podnikovém archivu firmy Iveco. Dobrou zprávou však je, že se zachovalo velké množství fotografií, díky kterým dnes můžeme obdivovat nádherné Sodomkovy karoserie a můžeme si tak lépe představit i tehdejší vkus a styl.

<sup>1</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 2. Dějiny fondu. Strana: 7. Číslo knihy: 122. JAF 1187.

## 2. Historie vzniku průmyslu ve Vysoké Mýtě

Dříve než se začnu věnovat této kapitole, ráda bych se zmínila pár slovy o městě Vysoké Mýto, kde firma Karosa započala svoji výrobu.

Vysoké Mýto bylo založeno králem Přemyslem Otakarem II. asi v polovině 13. století. Město leželo na důležitém obchodním spojení Čech a Moravy, na takzvané Trstěnické stezce.<sup>2</sup> Dříve se město nazývalo Alta Muta, pozdější název se ujal až po husitských válkách a byl odvozený nejspíš od mýta neboli cla.<sup>3</sup> Vysoké Mýto se rozkládá na pravidelném čtvercovém náměstí o rozloze až dvou hektarů, čímž patří mezi největší v České Republice. Později bylo město povýšeno na královské a věnné, když bylo darem věnováno manželce Václava II., Elišce Rejčce. Město mělo mnoho výsad a práv, mezi které patřilo například právo tržní, soudní či hrdelní. Město se postupně měnilo v hospodářské, vojenské a správní centrum kraje. Za panování Karla IV. proběhly stavitelské proměny. Z původních staveb dnes zbyly tři věže – Pražská, Litomyšlská a Choceňská.<sup>4</sup>

Město poměrně rychle bohatlo díky dobré poloze na obchodní cestě a mohlo si tak dovolit okázalé stavební činnosti. Mezi nejznámější stavbu patří zejména gotický chrám svatého Vavřince. Postupně se zvyšoval počet obyvatel, ale slibný rozvoj byl přerušován husitskými válkami. Po překonání válek a dalších krizích, jako byl ničivý požár, se městu začalo opět dařit. Působilo zde mnoho řemeslníků, jako řezníci, sladovníci či ševci.<sup>5</sup>

Společenské a kulturní dění ovlivnili různí významní rodáci. Například Josef a Hermenegild Jirečkové<sup>6</sup>, rodina Škorpilu či Alois Vojtěch Šembera<sup>7</sup>, který zde založil i městský archiv.

První světová válka a následně i druhá světová válka velmi zasáhly do vývoje města. Až roku 1990 odešla poslední sovětská vojska. Díky tomu mohlo město opět rozkvést a stalo se tak přívětivým místem, které nabízí různé kulturní a sportovní vyžití pro své obyvatele.<sup>9</sup>

<sup>2</sup> DVOŘÁK, Radovan. *Vysoké Mýto – Dějiny města*. Strany: 7 – 9. 2003. ISBN: 80-86042-88-X

<sup>3</sup> ŠKORPIL, Emanuel. *Vysoké Mýto – průvodce památkami města s historickým přehledem*. Litomyšl. 1919

<sup>4</sup> KLÍMA, Jan. *Vysoké Mýto – Tradice a současnost*. Kapitola: Zrod města Otakarova. Strana: 32 – 33. 2004. Litomyšl. ISBN: 80-239- 3071.

<sup>5</sup> DVOŘÁK, Radovan. *Vysoké Mýto – Dějiny města*. Strany: 12 – 23. 2003. ISBN: 80-86042-88-X

<sup>6</sup> bratři, kteří se zabývali dějinami českého práva, dějepisectvím a literaturou.

<sup>7</sup> český jazykovědec, literární historik, profesor češtiny a české literatury na olomoucké a vídeňské univerzitě.

<sup>8</sup> KLÍMA, Jan. *Vysoké Mýto – Tradice a současnost*. Kapitola: Do obrozeného času. Strana: 44 – 47. 2004. Litomyšl. ISBN: 80-239- 3071.

<sup>9</sup> O městě: Historie. *Vysoké Mýto oficiální stránky města* [online]. c 2012 [cit. 2013-06-02]. Dostupné z: <http://mesto.vysoke-myto.cz/historie>

Za první počátky průmyslové výroby můžeme považovat brašnářský a řemenářský závod pana Františka Ptáčníka. Již od 19. století se zde vyráběly lovecké potřeby, kožené brašny a biče. Dále zde vznikla roku 1859 cihelna. O několik let později byl postaven i cukrovar pro zpracování řepy, továrna na zpracování ovoce. Také zde bylo i devět mlýnů a měšťanský pivovar. Mezi další důležité závody patřila strojírna a slévárna Rainberg a Novák vyrábějící vybavení pro pivovary a lihovary, dále strojnická dílna Václava Stratílka na výrobu hasičského nářadí a techniky.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> DVOŘÁK, Radovan. *Vysoké Mýto – Dějiny města*. Strana: 60 – 63. 2003. ISBN: 80-86042-88-X

### 3. Počátky automobilového průmyslu

Než se začnu více rozepisovat o historii firmy Karosa, myslím, že by bylo na místě, připomenout si alespoň ve zkratce první počátky automobilismu a vůbec celého procesu vzniku dopravních prostředků.

Začala bych asi od toho nejnámějšího dopravního prostředku, což byl vůz tažený za pomoci koňské síly. Tento způsob dopravy byl velice oblíbený, ale lidé se stále snažili vynalézat i jiné pohodlnější a perspektivnější prostředky k cestování.

Konstruováním prvních „samohybů“ se zpočátku věnovali především hodináři, jako byl například Johann Hautsche z Norimberku. Za vynálezce prvního automobilu je považován francouzský inženýr Nicolas Joseph Cugnot (1725 – 1804). Jeho vůz poháněný parou jen těžko připomíná dnešní automobil. Další důležitou osobností automobilového průmyslu byl Švýcar Issac de Rivaz, který se pokusil vytvořit první spalovací motor, nebo pařížský podnikatel Etienne Lenoir, který započal výrobu plynových motorů.<sup>11</sup>

S vývojem automobilismu samozřejmě souvisí i vznik pneumatik. Za jejich vynálezce lze považovat Brity R. W. Thomsona a J. B. Dunlopa. Postupně přicházeli i další producenti pneumatiky, jako byl Jules Michelin a jeho synové.<sup>12</sup>

Myšlenkou na vytvoření prakticky využitelného automobilu se začal zajímat na konci 19. století Karel Benz. Podařilo se mu vytvořit dvoudobý motor a založil slavnou firmu Mercedes – Benz. Jeho žena Bertha Benzová dokonce podnikla sto kilometrovou cestu s automobilem pod názvem Benz Velo, aby případným zájemcům dokázala spolehlivost tohoto automobilu.<sup>13</sup>

Mezi první automobil, který jezdil po Čechách, patřil vůz Benz Victoria. Postupem času vznikaly v českých zemích podniky zabývající se výrobou automobilů. Roku 1853 byla založena v Kopřivnici továrna na kočáry a později na automobily. Další firmou byla firma Laurin a Klement<sup>14</sup> či Praga.<sup>15</sup>

<sup>11</sup> KUBA, Adolf. *Jak přišly koně pod kapotu*. 1988. Kapitola III. Pára. Strana: 21. Nakladatelství dopravy a spojů. ISBN: 31-003-88-05-109.

<sup>12</sup> Zrození pneumatiky 2/2 (Edouard a André Michelinové). *Veterán auto.cz* [online]. 18. 10. 2009 [cit. 2013-06-02]. Dostupné z: <http://veteran.auto.cz/osobnosti/zrozeni-pneumatiky-22-edouard-a-andre-michelinove/>

<sup>13</sup> Karl Benz. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001, 20. 4. 2013 [cit. 2013-06-02]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Karl-Benz>.

<sup>14</sup> dnes již pod názvem Škoda auto

<sup>15</sup> ČERNÝ, Jan. *La Bohème en voiture – umění českého automobilu*. Kapitola: L'art de l'automobile tchèque. Strana: 11 – 19. 2002. Artefactes. ISBN: 80-238-5875-8.

Zakladatelem největší automobilky byl světoznámý Henry Ford (1863 – 1947), který založil společnost Detroit Automobile Company, později jako Ford Automobile Company. Nové automobilky rychle přibývaly, ale jen některé dokázaly překonat nápor konkurence. Mezi neznámějšími, které to dokázaly a přežily dodnes, můžeme jmenovat firmy Fiat, Saab, Alfa Romeo, Citroen.<sup>16</sup>

Závěrem bych si dovolila uvést i jeden citát, kterým bych tuto kapitolu uzavřela:

*„Budeme moc stavět stroje schopné pohánět lodě rychleji, než celé čtyři veslaři a říditelné jen jedním mužem, budeme moci hnát vozy neobyčejnou rychlostí bez pomoci tažných zvířat a budeme moci stavět stroje, které pomocí křídel umožní nám létat jako ptáci..“*

*Roger Bacon (1214 – 1294)<sup>17</sup>*

<sup>16</sup> KUBA, Adolf. *Jak přišly koně pod kapotu*. 1988. Nakladatelství dopravy a spojů. ISBN: 31-003-88-05-109.

<sup>17</sup> KUBA, Adolf. *Jak přišly koně pod kapotu*. Motto. Strana: 5. 1988. Nakladatelství dopravy a spojů. ISBN: 31-003-88-05-109.

#### 4. Josef Sodomka starší

Nyní bych se ráda rozepsala o Josefu Sodomkovi starším, zakladatele pozdější firmy Karosa.

Josef Sodomka se narodil dne 2. listopadu roku 1865 a pocházel z obce Krouna u Skutče. Jeho otec pracoval jako krupař, a tak na tom rodina Sodomků nebyla finančně nejlépe. Po škole nastoupil Sodomka na vyučení ke koláři Hálovi do Choltic, kde poté několik let pracoval. Později se rozhodl odjet do zahraničí pro získání lepší praxe a nových zkušeností ve výrobě různých typů vozidel, hlavně kočárů a saní. Později byl zaměstnáván v Praze, Trutnově, Jihlavě, až se nakonec roku 1895 usadil ve Vysokém Mýtě. V prvopočátcích pracoval jako dělník, zanedlouho se však postavil na vlastní nohy a začal provozovat vlastní kolářskou živnost na výrobu kočárů, saní, potahových vozů. V začátcích mu pomáhal pouze jeden dělník a jeden učeň. Výroba se však brzy postupně zvyšovala a prostory již přestávaly stačit. Jeho manželka Kateřina měla dostatečné jmění a pomohla tak svému manželovi zakoupit na Choceňském předměstí dům s rozlehlým stavebním místem. Výrobní podmínky ale pro fungování podniku nebyly vůbec dostačující. Josef Sodomka se tak musel velmi snažit, aby tak podnik mohl pokračovat dál ve své činnosti.<sup>18</sup> Například zpočátku neměl finanční možnosti, aby si mohl dovolit různé stroje potřebné pro výrobu. Nezbylo mu tedy nic jiného, než si je navrhnout a sám vyrobit. Společně s kovářem se mu podařilo vyrobit pilu, hoblovačku, soustruh, pásovou pilu či frézku. Kromě ocelových součástí, které se nedaly nahradit, bylo vše zhotoveno ze dřeva. O malých finančních možnostech podnikatele Sodomky svědčí i fakt, že stroje byly upevněny pouze zapěchováním do hliněné podlahy v dílně.<sup>19</sup> Podniku se postupně začalo dařit, a tak výroba mohla úspěšně přejít na výrobu tovární. Součástí a samozřejmě i nutností bylo rozšíření strojního zařízení a nákup parního stroje. Rychle rostl počet nových zaměstnanců. Roku 1896 byla živnost zapsána do živnostenského rejstříku a to pod názvem *Josef Sodomka, první východočeská parostrojní výroba kočárů ve Vysoké Mýtě*. Od této doby se dá tedy mluvit o zrodu úspěšného podniku.<sup>20</sup> Nová firma však musela bojovat i s početnou konkurencí, která již na českém trhu existovala.

<sup>18</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Historie firmy Sodomka. Strana: 30. Brno. 2010.

<sup>19</sup> Trs – čtrnáctideník pro oblast Choceň a Vysoké Mýto. Číslo: 6. Ročník: 4. Rok vydání: 1995. Článek: Otec i syn podnikatelé. Ing. Zdeněk Meisl. Fond Karosa. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>20</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 3. Číslo knihy: 122. JAF 1187.

Mezi takové patřila například firma Brožík v Plzni, založená roku 1895, nebo firma J. O. Jech Praha, která byla založena již roku 1855.<sup>21</sup> Většinou se vyrábělo podle vlastních přání zákazníků. Postup výroby byl následující: „*Dřevěná kostra se dotvarovala lipovým dřevem, poté se potáhla pružným lněným plátnem namočeným v rozvařeném klihu. Hlavním materiálem bylo dřevo, výrobky měly kovové většinou pouze výztuhy a zdobení. Veškerý nátěr se prováděl ručně, štětcem. Podklad se natmelil, nalakoval brusným emailem, vybrousil a znovu naemalloval. Po lehkém přebroušení se naposledy lakovalo průhledným vrchním lakem. Zcela zásadní byly při stavbě karosérií znalosti dřeva a jeho chování na zhotovených výrobcích.*“<sup>22</sup> V dalším období však bohužel přišel postupný útlum výroby kvůli válečným událostem. Od roku 1914 byla přerušena činnosti podniku vlivem nedostatku materiálů a dělníků. Provoz podniku byl zahájen až po skončení první světové války.<sup>23</sup> Bohužel o výrobky firmy Sodomka již nebyl tak veliký zájem jako dříve. V této době však přichází jeho syn Josef Sodomka mladší, který se svým nadšením a chutí stal novou nadějí pro budoucnost továrny. Roku 1930 dokonce získal od svého otce polovinu podniku. Později získal i další procenta a stal se tak jediným vlastníkem otcova podniku na výrobu kočárů. Josef Sodomka starší brzy onemocněl a zemřel dne 8. června roku 1939 ve Vysoké Mýtě, kde je dodnes pochován v rodinné hrobce na místním hřbitově.<sup>24</sup>

Pro zajímavost jsem připojila přehled prodaných výrobků v roce 1904:<sup>25</sup>

číslo	datum	předmět	poznámka
1	15. ledna	Kočár jasanový	Pan Hornisch
2	7. června	Faeton – jasanový, olejové nápravy, šedým sukнем	Pan Jelínek
3	29. července	Landauer – kožený, obyčejný, s nízkými tabulkami, zelené sukno	Pan Šeda
4	28. listopadu	Saně - faetonové	Pan Kozák
5	11. prosince	Faeton – párový, pod barvu modrý, obyčejný	Pan Kopecký

<sup>21</sup> VACEK, Zdeněk. *Josef Sodomka*. Časopis Auto Profí. 2003. Číslo: 6. Strana: 29.

<sup>22</sup> Sodomkovo Vysoké Mýto.cz [online]. 2. 12. 2004.[cit. 1. 2. 2013]. Dostupné z: <http://sodomkovo.vysoke-myto.cz/o-firm-sodomka>

<sup>23</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 3. Číslo knihy: 122. JAF 1187

<sup>24</sup> Sodomka: Životopis Josefa Sodomky st. *Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě* [online]. 02. 10 .2010. [cit. 2013-06-02]. Dostupné z: <http://muzeum-myto.cz/3-souvisly.php?=-historie-firmy&a=1&stranka=historie-firmy>

<sup>25</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka. Přehled prodaných výrobků a jejich ceny 1904 - 1933*. Přehled prodaných nových vozů kompletních. Strana: 3. Karton č. 9. Inventární č. 146. Kniha č. 3.

## 5. Josef Sodomka mladší

Pokračovatel rodinné tradice Josef Sodomka se narodil dne 7. června roku 1904 ve Vysokém Mýtě. Již od mala měl možnost pozorovat svého otce ve výrobě kočárů, což jej velmi zaujalo a nakonec se rozhodl jít v jeho stopách. V otcově firmě získal výuční list, kde se vyučil kolářstvím. Později odešel studovat do Kašperských Hor. Poté pracoval v otcově dílně, a dokonce se mu naskytlá příležitost pracovat v podniku Laurin a Klement, což ho obohatilo o cenné zkušenosti.<sup>26</sup>

Jak již bylo řečeno v předchozí kapitole, roku 1930 Josef Sodomka mladší převzal podnik, který založil jeho otec, do svých rukou. Svého otce se snažil přemluvit, aby odešli od výroby kočárů a začali vyrábět automobily. Josef Sodomka starší nejprve nechtěl od výroby kočárů ustupovat, zdálo se mu bláznivé a riskantní započít s něčím novým. Nakonec však ustoupil, přenechal vše svému synovi, který později dokázal, že se vydal správnou cestou.<sup>27</sup>

Pro převzetí podniku Josefem Sodomkou mladším bylo samozřejmě nutné ohlásit tovární výrobu u příslušného úřadu. Nejbližší takový úřad se nacházel v Chrudimi, kde byla firma zapsána do rejstříku. Roku 1935 zde byl tedy ohlášen převod podniku: „*Převzal jsem po svém otci Jos. Sodomkovi kolářství a karosářství, které budu dále provozovati jako tovární výrobu ve Vysokém Mýtě v domech č. p. 275 a 101(...) prosím, aby v obchodním rejstříku firem jednotlivců byla zapsána moje firma takto: Firma: J. Sodomka a syn, továrna na karoserie, místo firmy: Vysoké Mýto III/275 a 101, předmět podniku: tovární výroba a prodej automobilových karosérií, tov. výroba a prodej kočárů, prodej a opravy automobilů, tov. výroba a prodej přívěsných vlečných vozů za automobily, vozů, saní, letadel, lyží, sportovních potřeb, motorových kolejových vozů...a všech dopravních prostředků.*“<sup>28</sup>

V počátcích vedení firmy pomáhali Josefu Sodomkovi i jeho věrní přátelé jako byli pánové Mařík, Jansa, Wohanka a Kutal. Josef Sodomka byl však strůjcem celého fungování podniku, staral se nejenom o organizaci, ale celkově o celý podnik. Udržoval obchodní vztahy se stálými zákazníky a vyhledával i nové kontakty.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od Kočárů k automobilům. Strana: 11. Litomyšl. 2005.

<sup>27</sup> Toulavá kamera: Toulavá kamera vychutnává česko 5. díl. *Toulavá kamera* [online]. [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://toulavakamera.ceskatelevize.cz/article.asp?id=4143>

<sup>28</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka. *Ohlášení tovární výroby 1935*. Listina z krajského soudu v Chrudimi – opis pro finanční úřad. Titulek: Krajskému obchodnímu soudu v Chrudimi. 1935. Strana: 1. Inventární číslo: 19. Číslo kartonu: 1.

<sup>29</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve 30. letech. Strana: 57. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7



## 5. 1. Počátek výroby automobilových karosérií

Počátky výroby automobilových karosérií jsou tedy spojeny především s Josefem Sodomkou mladším. Od roku 1925 definitivně upadá výroba kočárů a firma se tak soustředila právě na karosérie různého druhu.<sup>30</sup> Postupem času podnik získával další zaměstnance. Roku 1938 zde bylo zaměstnáno 200 pracovníků a obrát v tomto roce byl 4. 000. 000 Kčs. Čistý zisk vykazoval 152. 688. 23 Kčs. Přišla však druhá světová válka, kvůli které se výrazně omezila a později i zastavila produkce osobních automobilů. Firma se však brzy vzpamatovala a došlo i k rozšíření výroby například o autobusy, trolejbusy či další užitková vozidla.<sup>31</sup>

## 5. 2. Karoserie osobních automobilů

Roku 1925 se tedy přechází na výrobu osobních karosérií a o dva roky později přibyla i výroba karosérií autobusových. Nejprve se vyráběly karosérie za použití dřevěného materiálu, poté se využívalo spojení dřeva a kovu, až nakonec se přešlo na konstrukce celokovové. Vyrábělo se jak sériově, tak kusově. Zajímavé je i to, že od roku 1936 se krátce vyráběly i kluzáky a větroně.<sup>32</sup> Firma se rychle dostala do popředí a mezi lidmi si získala dobrou pověst. Tabulka výroby karosérií:<sup>33</sup>

Rok	Počet vyrobených karosérií	Hodnota v Kčs
1928	57	500. 000
1929	58	851. 527
1930	44	710. 918
1931	47	1. 006. 428
1932	33	1. 014. 050
1933	37	779. 680

### 5. 2. 1. Karoserie do konce 20. let

Rokem 1925 započala nová éra ve výrobním programu firmy Sodomka. Začaly práce na prvních automobilových karosériích. První karosérie byly určeny pro malé obchodníky.

<sup>30</sup> TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Počátky výroby automobilových karosérií. Strana: 9. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

<sup>31</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 5. Číslo knihy: 122. JAF 1187

<sup>32</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 4. Číslo knihy: 122. JAF 1187

<sup>33</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Tabulka růstu výroby karosérií. Strana: 4. Číslo knihy: 122. JAF 1187

Mezi první automobilovou zakázku patřil osobní automobil na podvozku Praga Mignon pro vysokomýtského podnikatele Jana Šplíchala.<sup>34</sup> Typově šlo o karoserii „faeton“ což byl vlastně automobil s plachtovou střechou. Tato první zakázka byla pro firmu velmi důležitá. Díky tomu se ukázalo, že se firma dokáže rychle přeorientovat na nové věci, které si moderní doba žádala a reagovat na potřeby a přání svých zákazníků. S novým výrobním plánem souviselo i postupné rozšiřování kapacit firmy.

Zhotovování karosérií osobních automobilů se velmi podobalo postupu při tvorbě kočárů. Výroba se skládala z několika částí: „*Po odsouhlasení návrhu karoserie zákazníkem následovalo jeho rozpracování a vyhotovení výkresů. Stavba karoserie se po prvních designových skicách opírala o výkresy v měřítku 1:1. Mnoho jejích částí vznikalo přímo pod rukama klempířů, karosářů a čalouníků. Podle tehdejších postupů se dřevěný rám karoserie oplechoval ručně tvarovanými díly.*“<sup>35</sup>

Po roce 1927 se karosárna snažila využívat i jiné, efektivnější postupy staveb a zaváděla trochu odlišný princip technologie stavby karosérií. Inspirací pro tuto změnu se stal vzor francouzského konstruktéra C. T. Weymanna. „*Základem kostry karoserie byla výdřeva, která byla složena z prvků, jež se spojovaly kovovými úhelníky. Mezi jednotlivými prvky byly využívány výplně z plsti, které napomáhaly celkovému odhlučnění. Vnější část karoserie se potahovala umělou kůží tzv. „fabrikoidem“<sup>36</sup>. Před připevněním se umělá kůže nahřála a po ochladnutí pak dokonale přilnula na kostru(...) Blatníky a prahy se upravovaly jako dříve u kočárů, teprve později se oplechovaly.*“<sup>37</sup>

Specializací firmy Sodomka bylo zhotovování typu karosérií tzv. „kombinaček“. Šlo o důmyslně vymyšlený typ karoserie. Byla zde odnímatelná střecha, která se mohla odejmout a poté, na zadní část mohl být nasazen například valníček. Když bylo potřeba, automobil se mohl znovu „přetvořit“ do původní podoby a fungovat opět jako rodinný automobil. Tento systém se Sodomka naučil využívat i při stavbě kabrioletových karosérií, na které se stal později odborníkem. Díky tomu s ním pak řada automobilek navázala spolupráci.

<sup>34</sup> TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 14. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo, archivář podniku.

<sup>35</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 13. Litomyšl. 2005. ISBN: 978-80-251-2597-7.

<sup>36</sup> Fabrikoid by se dnes mohl nazvat jako strukturovaná koženka.

<sup>37</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 13. Litomyšl. 2005.

Jiným způsobem, kterým firma Sodomka vyráběla karoserie, byl ten, že se zaměřila na individuální přání zákazníků. Zákazník si mohl sám říct, jakou karoserii by si na podvozek svého automobilu představoval. Takovým zákazníkem byl například herec Jan Werich nebo manželka prezidenta Edvarda Beneše.<sup>38</sup>

Při výrobě automobilových karosérií se Vysokomýtská firma začala postupně více zaměřovat především na navrhování karosérií typu „*kabriolet*“<sup>39</sup>. Při návrzích těchto karosérií významně sloužila jako vzor významná německá firma Glaeser<sup>40</sup> z Drážďan.

Mezi významnou zakázku, která byla v podniku vyrobena, patřila luxusní karoserie na podvozku automobilu Praga Grand. Interiér tohoto automobilu byl mimořádný, pyšnil se bohatým čalouněním a možností lůžkové úpravy. Díky tomu také patřil k jednomu z nejdražších automobilů v Československu. Vznikaly i další karoserie na podvozcích jak českých, tak zahraničních značek, jako byly například firma Laurin a Klement, Fiat či Citroen.<sup>41</sup>

Do konce dvacátých let spadá také nový výrobní program. Započala totiž výroba autobusů, která se později stala dominantním segmentem. O počátcích této výroby se více věnuji v jiné kapitole.

Aby firma nezaostávala a měla stále přehled o nových trendech v oblasti automobilového designu a získávala nové informace, zúčastňovala se často různých mezinárodních výstav a soutěží elegance. Karosárna vždy získala mnoho cen, což jí dodávalo na prestiži. Na takovýchto výstavách se často scházely i významné osobnosti jako byl sám prezident Tomáš Garrigue Masaryk či herec Jan Werich, který si u Sodomky objednal automobil Tatra T 52.<sup>42</sup> Sám Josef Sodomka velmi rád sledoval i různé články v motoristických časopisech o výrobě automobilů, například ve Francii, Itálii či USA, a dalších věcech, které byly spojené s automobilovým průmyslem, a snažil se tak být vždy o krok vpřed než byla konkurence.<sup>43</sup>

## 5. 2. 2. Karosérie ve třicátých letech

Ve třicátých letech přicházejí velké změny v oblasti automobilového designu. Mezi moderní prvky začaly patřit aerodynamické siluety.

<sup>38</sup>Toulavá kamera: Toulavá kamera vychutnává česko 5. díl. *Toulavá kamera* [online]. [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://toulavakamera.ceskatelevize.cz/article.asp?id=4143>

<sup>39</sup>kabriolet je karoserie u osobního automobilu se sklápěcí střechou

<sup>40</sup>Glaeser – Karosserie byla německá firma na výrobu karosérií založená roku 1864

<sup>41</sup>TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií do konce 20. let. Strana: 41 – 44. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

<sup>42</sup>TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 15. Litomyšl. 2005.

<sup>43</sup>TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií do konce 20. let. Strana: 48 – 51. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

Bylo to dáno především pokrokem doby a změnami v kulturním a společenském stylu.<sup>44</sup> „*Křivka karosérií se zásadně změnila. Převažoval sportovní aerodynamický charakter, který zvýrazňovaly oblé tvary, protažené přední blatníky, zapuštění reflektorů a sklonění masky chladiče.*“<sup>45</sup>

Důležitou součástí výroby podniku byly samozřejmě i různé opravy a úpravy karosérií, ať už se jednalo o výrobky zhotovené v Sodomkově karosárně nebo i u jiných podniků. Díky precizní a kvalitně odvedené práci a také celkem příznivým cenám se rozvíjel i zájem zákazníků.

Období třicátých let však přináší nejenom změny v automobilovém designu, ale i změny hospodářské, které s fungováním podniku souvisely a měly tak velký vliv na budoucí výrobu.<sup>46</sup> Přišla totiž hospodářská krize, která Československo velmi zasáhla. V zemi byl zaznamenán pokles výroby o 30%, nezaměstnanost vzrostla na 1,3 milionu. Součástí krize byl i pokles exportu, finanční krize a devalvace koruny.<sup>47</sup> Postupně zanikali živnostníci, menší i větší firmy. Josef Sodomka měl tedy těžký úkol. Musel přemýšlet, zda bude lepší snížit výrobu a přizpůsobit se na trhu s masově dostupnými, levnějšími výrobky, nebo se zaměřit na movitější zákazníky a vyrábět dražší výrobky v menším počtu. Nakonec se rozhodl pro druhou možnost a udělal tak správný krok.<sup>48</sup>

Postupem času navázali na spolupráci se Sodomkovou karosárnou i českoslovenští výrobci automobilů, jako byla například firma Walter, či Aero. Spolupráci Sodomky s těmito výrobci automobilů je věnována pozornost v pozdějších kapitolách. Významnými zakázkami byly i stavby karosérií na podvozky amerických výrobců automobilů, jako byly značky Ford, Nash, Graham nebo La Salle. O Sodomkových karosériích se lidé mohli dočíst v různých odborných časopisech, kde byl často popisován a obdivován jeho originální styl v designování karosérií.

<sup>44</sup> TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Cesta na výsluní. Strana: 19. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

<sup>45</sup> TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 17. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

<sup>46</sup> TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitoly: Cesta na výsluní a Uznávaná karosárna. Strany: 19 – 33. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

<sup>47</sup> Kapitola 6: Československá republika ve 30. letech. *Hlava O: Vývoj ve 30. letech 20. století* [online]. 2006 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.ucebnice-dejepisu.ic.cz/1406-vyvoj-ve-30-letech-20-stoleti-csr-ve-tricatyx-letech.php>

<sup>48</sup> Josef Sodomka: génius, který předběhl dobu. In: *Tatra club.com* [online]. 2007 [cit. 2013-10-28]. Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/clanek/josef-sodomka-genius-ktery-predbehl-dobu-24>

Výroba automobilových karosérií zatím více méně odpovídala stále osvědčeným postupům. Používaly se stylistické náčrty, konstrukční výkresy a pro lepší obrázek budoucího výtvaru se vytvářely i dřevěné modely ve velikosti asi 40 cm.<sup>49</sup> Josef Sodomka se obklopoval vždy kvalifikovaným a spolehlivým týmem svých pracovníků a karosářů. Díky tomu mohly pod jejich rukama vznikat i různé neobvyklé zakázky. Takovým příkladem byl vůz, který sloužil jako cestovní kancelář pro firmu Baťa.<sup>50</sup> Mezi další výrobky patřila i různá účelová vozidla, samozřejmě autobusy, větroně, obytné přívěsy či přívěsné vozíky.<sup>51</sup> Díky tomu se rozrůstala i klientela zákazníků.

### 5. 3. Spolupráce firmy Sodomka s automobilovou firmou Walter

Roku 1932 navázala Sodomkova firma spolupráci s významným výrobcem automobilů firmou Walter. Sestavované karosérie byly vždy skvěle zpracované, originální a pyšnily se luxusním interiérem. Jako takový příklad bychom mohli uvést automobil Walter Regent. Spolupráce mezi oběma firmami se stále více rozšiřovala. Dalšími automobily, pro které Sodomka vytvářel karosérie, byly například Walter Junior či Walter Royal. Ten byl mimo jiné označen na mezinárodní výstavě automobilů v Praze jako jeden z nejluxusnějších automobilů v zemi.<sup>52</sup>

### 5. 4. Spolupráce firmy Sodomka s automobilovou firmou Tatra

Navázání obchodního styku s touto firmou započalo roku 1927. První pracovní zakázkou bylo zhotovení karosérie na automobil Tatra 11 a 12 typ kombinačka. Mezi první odběratele těchto automobilů patřil pražský úředník Josef Bartl, majitel pardubického hotelu František Vaněk či majitel firmy Auto – Tatra Kopřivnice Ferdinand Pfeffer. Rokem 1929 začala výroba karosérií na tzv. „chassis“, což byl vlastně podvozek, na který se vyráběla příslušná karosérie. Několik těchto automobilů si objednal Ferdinand Pfeffer a další například Jan Zámečník, či Ulrych z Pardubic. Roku 1930 byl vyroben i první kabriolet pro tuto firmu. Mezi dalšími typy karosérií vznikaly i dodávkové vozy, které bychom v dnešní době označili jako typ „pick up“<sup>53</sup>, či pohřební karoserie pro pohřební ústav Václava Kňourka z Kuklen u Hradce Králové.

<sup>49</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 21. Litomyšl. 2005.

<sup>50</sup> Baťa je název velké české obuvnické firmy, kterou založili sourozenci Anna, Antonín a Tomáš Baťové ve Zlíně roku 1894

<sup>51</sup> TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Sodomka – to nejsou jenom automobilové karosérie. Strana: 49. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

<sup>52</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve 30. letech. Strana: 66. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

<sup>53</sup> pick-up je druh užitkové automobilové karosérie. Prostor pro náklad je původně odkrytý, ale může na něj být namontována krycí nástavba

Především zásluhou spolupráce s firmou Tatra Kopřivnice přineslo Sodomkově karosárně úspěchy na různých soutěžích a autosalonech. Takové soutěže se konaly po celé České i Slovenské republice. Například v Lázních Bohdaneč firma získala stříbrnou stuhu za nejelegantnější tuzemský vůz, v Luhačovicích byla firma oceněna zlatým a stříbrným věncem, v Brně, Piešťanech nebo v Poděbradech dostala nejvyšší vyznamenání za nejelegantnější karosérii. Díky těmto výstavám a soutěžím se také významně rozrostla skladba zákazníků.

Na automobily firmy Tatra se zhotovovaly zvláštní karosérie pod názvem „*faux cabrio*“. Byl to vlastně falešný kabriolet. Mezi zvláštností patřilo to, že střecha se neshrnovala, a proto vůz působil pohodlně, jako kdyby byl uzavřený. První Tatrou, která byla takto zhotovena, byl vůz s typovým označením T52. Od roku 1932 se výroba pro firmu Tatra postupně zvyšuje. Mezi nejvíce vyráběné typy vozidel patřily hlavně kabriolety a limuzíny, autobusové karosérie, sanitní, dodávkové a pohřební. Samozřejmě byly i opravy těchto vozů. Jedním z nejvýznamnějších zákazníků automobilu Tatra, přesněji Tatra T52 byl herec Jan Werich. Jeho kabriolet s bílou karosérií a kávově natřenými blatníky s bohatě vyzdobeným interiérem stál více než 36. 000 Kčs. Tento automobil se stal pro Sodomku také vítanou reklamou pro jeho úspěšnou firmu. Objevil se totiž ve filmu Mnoho povyku pro nic a byl často zobrazován na mnoha fotografiích.<sup>54</sup> Po roce 1932 však dochází ke stagnaci výroby karosérií pro firmu Tatra. Sodomka se totiž začal soustředit na další významné české automobilky. V polovině třicátých let vznikl ještě vůz Tatra 70, určený pro továrníka Josefa Prokopa, jehož cena se odhadovala na 46. 901 Kčs. Následná druhá světová válka zabránila dalšímu rozvoji ve výrobě karosérií. Jednou z posledních vyrobených karosérií byla limuzína na podvozku Maybach v roce 1942 pro vládní činitele Slovenského státu. Postupně se firma musela přizpůsobit válečné situaci. Vyráběly se tak především nákladní automobily, autobusy nebo vlečné vozy či ostatní typy automobilů, které byly zapotřebí. Po válce se však firma znovu „postavila na nohy“ a začala opětovně vyrábět karosérie pro Tatra Kopřivnice. Pozornost si zaslouží karosérie Tatra 600 Tatraplán, který byl úspěšně předveden roku 1949 na výstavě v Ženevě.<sup>55</sup> Sám Josef Sodomka o tomto automobilu prohlásil: „*Je to automobil vysoké, avšak klidné elegance, krásných hladkých tvarů*“. Po prezentaci se měl automobil vrátit do Vysokého Mýta, aby zde mohla po dalších úpravách započít sériová výroba.

<sup>54</sup> ČERNÝ, Jan. *Automobily Tatra s karosériemi Sodomka I.* Kapitola: Osobní automobily Tatra s karosériemi Sodomka v letech 1927 – 1945. Strana: 10. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-239-9453-7

<sup>55</sup> ČERNÝ, Jan. *Automobily Tatra s karosériemi Sodomka I.* Kapitola: Osobní automobily Tatra s karosériemi Sodomka v letech 1927 – 1945. Strana: 11 - 13. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-239-9453-7

Pak ovšem přišly ústřední orgány komunistické strany, které vyzvaly jednotlivé továrny, aby vytvořily automobil, který by sloužil jako dar pro J. V. Stalina k jeho 70. narozeninám.<sup>56</sup> Začaly tedy práce na stavbě nové karosérie. Firma Sodomka se rozhodla, že vytvoří luxusní kabriolet. Ještě před jeho výrobou dlouho diskutoval Sodomka s vedoucím konstrukce Klejchem na poradách, kde rozebíraly své zkušenosti a poznatky s ciziny, které by tak posloužily při stavbě nového automobilu. Sám Josef Sodomka nakonec vyhotovil konečný obrázek celkové konstrukce karosérie. Josef Klejch se na spolupráci s Miroslavem Říhou ujal vyhotovení návrhů a modelů. S novými nápady přicházeli při stavbě nové karosérie i samotní pracovníci a postupně se tak zdokonalovaly detaily. Velkou zásluhu při stavbě měli také autoklempíři. Konkrétně můžeme jmenovat pány Vícha, Cejpa, Hanuse a Hantla. Výroba se prováděla ručně, bez použití lisu, a protože automobil byl celokovový, což bylo trochu výjimečné, protože většina karosérií byla vyráběna z dřevěných materiálů, bylo velmi složité vytvořit z rovných plechů krásné oblé tvary. Při konečném výsledku byl však automobil tak dokonalý, že by ani odborník nepoznal, že se jedná o ruční práci. Když byl kovový skelet hotový, přišlo na řadu lakování, kde se prací ujali pánové Petříček, Drahoš a Ropka pod vedením Miroslava Říhy. Poté následovalo bohaté vnitřní vybavení interiéru automobilu, který byl opravdu velmi luxusní a mohl se srovnávat i s nejluxusnějšími interiéry drahých vozů ze zahraničí. Používaly se vždy kvalitní tuzemské materiály. Vůz byl opatřen pohodlnými polštářovými sedadly, speciální červenou kůží, doplňky jako bylo rádio, koberci a jinými detaily, které spolu ladily a vytvářely dokonalý vůz. Konečné úpravy byly svěřeny pánům Koutnému a Janderovi. Zkoušky a odstraňování posledních drobností se ujali mistři Zavřel a Drábek, kteří dbali na to, aby byl vůz bezpečný a bez jakýchkoliv závad. Pro firmu Sodomka byla výroba tohoto automobilu opravdu těžkým úkolem, ale po zhotovení jí dodal pocit výhry a uspokojení nad skvěle odvedenou prací v rekordním čase. Podnik si díky tomuto úkolu zajistil i další prestiž a nové zákazníky. Touto velmi významnou zakázkou se totiž ukázalo, že v závodu pracují nejenom schopní navrhovatelé, technici a mistři, ale i šikovní řadoví pracovníci, a všichni jako kolektiv se společně vždy snažily o co nejkvalitnější odvedení práce. Určitě důležité je zmínit i podniky, které velmi ochotně firmě při výrobě automobilů pomáhaly. Byly to především bavlnářské závody, Firma Tesla a automobilové závody Mladá Boleslav ale i spousta dalších.<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Stalinův kabriolet Tatraplán se vrací domů. *Auto.idnes.cz* [online]. 2007 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/stalinuv-kabriolet-tatraplan-se-vraci-domu-fk4-/auto\\_ojetiny.aspx?c=A070610\\_192027\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/stalinuv-kabriolet-tatraplan-se-vraci-domu-fk4-/auto_ojetiny.aspx?c=A070610_192027_auto_ojetiny_fdv)

<sup>57</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka. *Dar k 70. narozeninám J. V. Stalina*. Popis daru k 70. narozeninám s. generalissima J. V. Stalina. Strany: 2 – 3. Inventární číslo: 52. Číslo kartonu: 2.

Automobil Tatra T 600 patřil mezi jednu z nejvýznamnějších zakázek, kterou firma Josefa Sodomky vyrobila a mnozí odborníci jej řadí k nejvýznamnějším karosářským dílům. Smutným faktem je však to, že v něm J. V. Stalin, pro kterého byl tento automobil zhotovován, s největší pravděpodobností nikdy nejel. Hlavním důvodem bylo nejspíše to, že Stalin se obával jezdit v kabrioletech kvůli možnému atentátu na jeho osobu. Vůz nakonec sloužil jako služební vůz na jedné moskevské poliklinice. Firma Tatra Kopřivnice se pak snažila získat vůz zpátky do Československa, což se povedlo až v roce 1976.<sup>58</sup> Současně vedle Tatraplánu firma Sodomka vyrobila i interiér pro letadlo Aero 45, který měl závod Aero Vysočany<sup>59</sup> darovat také pro J. V. Stalina. Návrhu vnitřku letadla se zhostil opět sám Josef Sodomka. V letadle se používaly hlavně materiály z kůže a látky, jelikož to více vyhovovalo lepší údržbě letadla. Úkol byl splněn za pouhých 14 dní.<sup>60</sup>

Spolupráce mezi Tatrou Kopřivnice a Sodomkovou karosárnou však nezávisela pouze na výrobě karosérií pro automobily, ale také pro autobusy. Jako první autobus můžeme zařadit Tatra s označením 28a, pocházející z roku 1935 a určenou pro Československé státní dráhy. Právě pro ČSD byla určena většina autobusů, protože zajišťovala celkovou meziměstskou dopravu ve státě. Několik autobusů bylo však vyrobeno i pro soukromé dopravce či města. Následné válečné události však změnila další plány podniku. I přesto se Sodomka snaží vytvářet nové a stále lepší typy autobusů na podvozcích Tatra. Vznikl tak například autobus Tatra 500 HB s označením horský autobus. Byl vybaven vynikajícími terénními schopnostmi. Do konce šedesátých let jej bylo vyrobeno kolem 250 kusů.<sup>61</sup>

## 5. 5. Spolupráce firmy Sodomka s automobilovou firmou Aero Praha

Další firmou, se kterou závod ve Vysokém Mýtě navázal obchodní kontakt, byla roku 1936 firma pražská firma Aero. Dodnes není zcela jasné, proč si firma vybrala Sodomkův závod jako obchodního partnera, ale jedním z důvodů byl jistě ten fakt, že Vysokomýtská továrna již měla dostatečnou prestiž a tradici špičkové kvality ve výrobě automobilových karosérií. Právě pro Aero Praha nakonec vyráběla typově největší počet karosérií.

<sup>58</sup> Stalinův kabriolet Tatraplán se vrací domů. *Auto.idnes.cz* [online]. 2007 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/stalinuv-kabriolet-tatraplan-se-vraci-domu-fk4-/auto\\_ojetiny.aspx?c=A070610\\_192027\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/stalinuv-kabriolet-tatraplan-se-vraci-domu-fk4-/auto_ojetiny.aspx?c=A070610_192027_auto_ojetiny_fdv)

<sup>59</sup> Druhá nejstarší letecká továrna založenou roku 1919

<sup>60</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka. *Dar k 70. narozeninám J. V. Stalina*. Naše pomoc na letadle Aero 45. Strana: 6. Inventurní číslo: 52. Číslo kartonu: 2.

<sup>61</sup> ČERNÝ, Jan. *Autobusové karosérie Sodomka na podvozcích Tatra II*. Kapitola V: Autobusové karosérie Sodomka na podvozcích Tatra. Strana: 2 – 5. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto 2008. ISBN 978-80-254-2189-5



Bylo to dáno hlavně tím, že se zabývala nejenom jednotlivými zakázkami, ale vyráběla i větší série kabrioletů na přání podniku Aero. Zajímavý článek Vladimíra Formánka nám dává přesnější informace o navázání spolupráce s oběma firmami: „V posledních letech vzrůstala mezi automobilisty poptávka po kabrioletových karosériích. Továrna Aero dobře pochopila tento zájem a rozhodla se pro úzkou spolupráci s fou. Sodomka, Vysoké Mýto, která má u nás největší praxi ve stavbě kabrioletů. Spolupráce se schopným karosářem bývá vždy ve prospěch výrobku i zákazníka. Karosárna, která má vyspělé technické možnosti, dovede mnohem snadněji vypracovati několik odlišných nových modelů, z nichž pak nejlepší může býti vyráběn ve větších sériích. Může také snadněji uspokojiti různá speciální přání zákazníků. U nás hlavně továrna Walter pochopila tuto spolupráci a nyní továrna Aero, která se rozhodla pro toto výhodné rozdělení práce. Výroba se tím zdokonaluje a zlevňuje, karosářský průmysl má pak možnost dalšího vývoje a je schopnější konkurovati s výrobcí zahraničními...“<sup>62</sup>

Mezi nejvýznamnější automobily, pro které byly karosérie vyráběny, patřily především malé vozy typu 500, 662 a 1000, a dále slavné vozy s označením Aero 30, Aero 50 a Aero 50 Dynamic. Právě na trojici posledních bych se ráda podrobněji zaměřila, jelikož se v té době u zákazníků těšily veliké oblibě a dnes patří ke špičce výrobků zhotovených v Sodomkově firmě.

### **Aero 30**

Karosérie pro tyto automobily se dělily na typy kabriolet, roadster či kupé. Typ kabriolet měl umístěn motor vpředu a měl pohon na přední kola. Byl vybaven dvoudobým řadovým dvouválcem. Jeho hmotnost byla asi 900 kg a mohl jet maximálně stokilometrovou rychlostí za hodinu.<sup>63</sup> Za zmínku stojí i zajímavost o rozdílu mezi koncepcí vozu Aero 30 a Aero 50. Prostor pro motor u Aero 30 se otvíral po stranách, zatímco u Aero 50 se využívalo otevírání celé kapoty zepředu vozu.<sup>64</sup>

<sup>62</sup> ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka III*. Kapitola IV: Spolupráce firem Aero Praha a Carrosserie Sodomka Vysoké Mýto. Otištěný článek z časopisu Aero Car Club Revue 1937. Jan Tulis, Jiří Junek. Strana: 15. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. ISBN: 978-80-254-2190-1.

<sup>63</sup> Auta 5p. *SODOMKA (Československo, 1925 - 1948)* [online]. [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: <http://auta5p.eu/katalog/sodomka/sodomka.php>

<sup>64</sup> Co vlastně je a není Sodomka? In: *Aero 30 Service* [online]. [cit. 2013-06-07]. Dostupné z: <http://www.aero-auto.com/service/sodomka/service.htm>

## **Aero 50**

Typ aero 50 je vlastně silnější verze typu Aero 30 se zdvojeným litrovým motorem. Stavba těchto karosérií vytrvala až do roku 1941.<sup>65</sup>

## **Aero 50 Dynamic**

Karosérie vytvořené na vozy typu Aero 50 Dynamic patřily ke skutečné špičce. Jednalo se o kabriolety a vyznačovaly se aerodynamickým tvarem a speciálním systémem stahování střechy. Automobil měl originální a charakteristické znaky: „*Kapkovité blatníky zakrývající polovinu kol, dlouhá šípovitá přední kapota, dominantní chladičová maska a luxusně vybavený interiér. Neodmyslitelné jsou rovněž přední reflektory zapuštěné v blatnících a typická ploutev na zadním víku kufru. Celkovou eleganci vozu zdůrazňovaly ozdobné lišty na blatnících i bocích karoserie. Nevýhodou robustního vozu bylo použití čtyřválcového dvoutaktního motoru s výkonem pouhých 50 koňských sil. Tato skutečnost se pak negativně projevila na jízdních vlastnostech vozu.*“<sup>66</sup>

Dnes není přesně jisté, kolik těchto karosérií bylo ve vysokomýtské továrně vyrobeno, ale podle dochovaných informací to bylo například v letech 1939 až 1941 kolem devíti kusů. Podle dochovaných fotografií je však jisté to, že u každého vyrobeného automobilu se jednalo o originál. Do dnešní doby se bohužel dochovaly jen dva tyto automobily. Jeden z nich byl nalezen v Arizonské poušti v USA. Druhý vůz se podařilo získat Regionálnímu muzeu ve Vysokém Mýtě v roce 2005.<sup>67</sup>

Karosérie Aero 50 Dynamic byly opravdu originální a ojedinělé. V tehdejší době nebylo možné setkat se s výrobcem, který by takové podobné karosérie vyráběl. Výjimečné bylo také to, že tyto luxusní karosérie Sodomkova firma montovala na standardní podvozky, využívající k pohonu čtyřválcový dvoutaktní motor o maximálním výkonu 50 koní.<sup>68</sup> Tento vůz odborníci řadí mezi nejpovedenější a nejkrásnější výrobky vytvořené nejenom ve firmě Sodomka ve Vysokém Mýtě, ale vůbec v celém Československu.

<sup>65</sup> ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka III*. Kapitola: Vozy Aero 50 s karoseriemi Sodomka. Strana: 46. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-254-2190-1.

<sup>66</sup> Znamé i neznámé osobnosti českomoravského pomezí: automobilový elegán Aero 50 Dynamic.

*Českomoravské pomezí* [online]. [cit. 2013-08-26]. Dostupné z:

<http://www.ceskomoravskepomezí.cz/automobilovy-elegan-aero-50-dynamik/>

<sup>67</sup> *Aero 50 Dynamic* [online]. [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: <http://muzeum-myto.cz/3-souvisly.php?menu=vozy-aero-50-dynamik&stranka=vozy-aero-50-dynamik>

<sup>68</sup> ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka III*. Kapitola: Vozy Aero 50 Dynamic. Strana: 94 – 96. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-254-2190-1.

Jak již bylo řečeno, žádná jiná tuzemská firma nezhotovila podobnou koncepci takto originální karosérie, což jenom potvrzuje fakt, že Josef Sodomka byl vynikajícím a mistrovským navrhovatelem dokonalých karosérií.

## 5. 6. Počátek výroby autobusových karosérií

Firmu Karosa má každý jistě spojenou především s výrobou autobusů. Ještě dříve, než se rozepteš o počátcích éry tvorby autobusů, bych uvedla článek z novin Svět práce, který pojednává o budoucích krocích podniku: „*U Sodomků se dnes pracuje na plné obrátky. Nejen to. Podnik se rozšiřuje. Tam, za ohýbárnou, kde přířezy bukového dřeva jsou přizpůsobovány předepsaným tvarům, tam ční k jasnému mrazivému nebi kostra krovu nové haly. I když dnes zakrývá svým stínem jenom sníh, bude v několika měsících stínit kostry autobusových karosérií, které má firma zařazeny do svého dvouletého plánu. A nejen to.*“<sup>69</sup>

První autobusy se začaly vyrábět již v roce 1928, přesně od 10. února. Konstrukci první autobusové karoserie navrhoval osobně sám Sodomka a byla vytvořena na podvozek Škoda 125. Autobus mohl přepravovat zatím jen 14 cestujících. Obsahoval dvoulitrový motor, který měl výkon pouze třicet koní, a dokázal jet maximálně šedesátikilometrovou rychlostí. Celkově v tomto roce bylo vyrobeno 12 autobusů. I v následujících letech to však byly spíše jednotlivé zakázky.<sup>70</sup>

Zajímavý je výrobní postup zhotovování autobusu: „*Podle výkresů v měřítku 1:1, které zpočátku kreslil osobně Josef Sodomka, byla zahájena výroba konkrétní autobusové karosérie. Speciálně sestavené výkresy sloužily pro výrobu dřevěné šablony. Boční dřevěná kostra stavěné karoserie se nejprve zhotovila, poté rozebrala a po dalších úpravách opět sestavovala. Kostra byla zhotovena z různých klížených a čepových dílů jištěných ve spojích kování. Následovala výroba střechy, jejíž oblouky se zhotovily z ohýbaného dřeva. Střecha se zvenčí oplechovala, zevnitř se dřevěné části napouštěly bezbarvým lakem. Všechny plechové díly karoserie se ručně upravovaly.*“<sup>71</sup>

Výroba autobusů se velmi rozrůstala. Karosérie se stavěly na podvozky domácích automobilek, především uvedme značky Tatra, Škoda, Praga, Walter, ale i zahraničních například Graham.

<sup>69</sup> Noviny Svět práce. Číslo: 8. Rok Vydání: 1947. Článek: Jezdí Formánek po světě. Od koní k HP. Strana: 18. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>70</sup> Toulavá kamera: Toulavá kamera vychutnává česko 5. díl. *Toulavá kamera* [online]. [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://toulavakamera.ceskatelevize.cz/article.asp?id=4143>

<sup>71</sup> TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Autobusové a účelové karosérie do roku 1948. Strana 35. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

Součástí podniku byl také servis autobusů vyrobených nejenom firmou Sodomka, ale i jinými výrobci, kde se autobusy mohly opravovat či různě upravovat podle přání zákazníků. Díky tomu podnik mohl porovnávat konkurenční technologické postupy a získávat tak nové informace o výrobě karosérií.<sup>72</sup>

Firma vyráběla jak městské autobusy, tak i dálkové a mnohé další speciální, které měly vyhovovat prostředí, kam byly určeny. Vznikaly tak například horské, speciálně upravené pro provoz v náročném horském terénu, či lázeňské. Každý zákazník si mohl sám osobě určit, jak má autobus vypadat a jak má být vybaven jeho interiér. Zajímavé je například to, že u prvních autobusů bylo oblíbené zhotovovat sedadla podél oken autobusu. Byl zde tak větší prostor pro cestující, ale zároveň méně sedaček pro sezení. V dnešní době si to lze jen těžko představit. Můžeme to možná zdůvodnit tím, že tehdy ještě nejezdilo tolik cestujících jako dnes. Firma se však nezabývala pouze výrobou autobusů. Součástí produkce byly i trolejbusy, lékařské ambulance, obytné přívěsy, nákladní automobily či jiná speciální vozítka, která si zákazníci žádaly.

V materiálech jsem našla zajímavé informace o druzích autobusových karosérií a podle toho určení jejich cen. „Cena karosérií byla vždy propočítávána podle formule jednoho metru karosérie.“

<i>1 metr karosérie autobusové s podélnými sedadly na chassis s normálním rámem</i>	<i>8. 000 Kčs</i>
<i>1 metr karosérie lázeňské nebo pro dálkovou dopravu, klubová sedadla, střešní okénka Plexxi</i>	<i>15. 000. Kčs</i>
<i>1 metr karosérie autocarové s příčnými sedadly, komb. na chassis s normálním rámem</i>	<i>9. 500 Kčs<sup>73</sup></i>

<sup>72</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Autobusové a speciální karosérie do roku 1948. Strana: 31 – 32. Litomyšl. 2005.

<sup>73</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka. *Tabulky cen pro autobusy*. Přípravná kalkulace autobusových karosérií Č. S. D. dod. 1939. Leden 1939. Inventární číslo: 147. Číslo kartonu: 9.

## 6. Firma Sodomka v období druhé světové války

Počátek druhé světové války v roce 1939 a následné válečné události na firmu velmi dolehly a způsobily též ovlivnění až zastavení stávající výroby karosérií osobních automobilů, která se postupně orientovala na výrobu válečných produktů, které byly v této době zapotřebí. Mezi poslední karosérií, která se ještě stihla před válkou vyrobit, byla karosérie na podvozku Maybach SW 42. Na řadu poté přišla výroba především užitkových, autobusových a trolejbusových karosérií, dále také přívěsné vozy, pojízdné dílny, ambulance, chladírny či chirurgické vozy, které byly často vyráběny pro Wehrmacht. Všechny tyto karosérie se zhotovovaly na podvozky značek Man, Ford, Mercedes, Praga nebo Škoda. Kvůli novému programu výroby přibýly v závodu nové stroje a používaly se novější technologické postupy. Výrobky měly být hlavně účelné, proto se tehdy moc nedbalo na vzhled a estetické vlastnosti vozů. Některé druhy materiálů byly dokonce zakazovány.<sup>74</sup> Jako válečné zakázky se vyráběly například trolejbusy Man, autobusy Praga NDO a RN, přívěsy za autobusy PRK či nákladní automobily Škoda 256 B.<sup>75</sup>

Josef Sodomka nesl velice špatně období okupace a následný válečný režim. Nelíbilo se mu, že se jeho firma musela přeorientovat podle příkazů z vyšších míst od výroby osobních karosérií a nechat si diktovat program výroby na zhotovování válečných produktů. Jako vyjádření nesouhlasu se zúčastnil protifašistického odboje. Navázal styky s ilegální organizací „*Obrana Národa*“<sup>76</sup> a podporoval partyzány, kteří působili v blízkosti Vysokého Mýta. Také se velmi zasloužil o pomoc rodinám, vystaveným nacistickému teroru.<sup>77</sup> Josef Sodomka se velmi snažil, aby dokázal podnik provést tímto těžkým obdobím. Věřil, že jednoho dne bude moci opět navrhovat a prodávat své krásné a originální karosérie zákazníkům do celého světa.<sup>78</sup> Roku 1945 přišel konec války a s tím souvisely další změny ve firmě. Do Sodomkova podniku přišla dne 23. května Rudá armáda s tím, že si zabírá veškerý materiál a motorové podvozky jako válečnou kořist. Hlavní osobou tohoto incidentu se stal major Živurkus, který vydal nepravdivé prohlášení o tom, že firma vyrábí karosérie na podvozky německé značky, přestože ve skutečnosti se jednalo o značku Škoda.

<sup>74</sup> TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Karosárna v letech válečných. Strana: 53. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

<sup>75</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií 1940 – 1945. Strana: 102 – 108. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

<sup>76</sup> byla vojenská protinacisticky zaměřená odbojová organizace vzniklá a působící v letech 1939 až 1942 na území Protektorátu

<sup>77</sup> *Karosář – noviny společnosti Karosa a. s.* Vysoké Mýto. Článek: Ke stému výročí narození Josefa Sodomky. 2004. Číslo:10. Ročník: 55. Strana: 2 a 4. Napsal: Josef Víšo.

<sup>78</sup> Josef Sodomka – Vzlety a pády českého Pininfariny. Veterán.auto.cz: osobnosti [online]. 2009. [cit. 2013-06-04]. Dostupné z: <http://www.veteran.auto.cz/osobnosti/josef-sodomka-vzlety-a-pady-ceskoho-pininfariny/>

Vysvětlováním se samozřejmě ničeho nedocílilo a vozy byly zabráný a odvezeny.<sup>79</sup>

Na konec této kapitoly, jsem si dovolila pro zajímavost uvést organizační plán podniku Josefa Sodomky z roku 1943. Jsou uvedena jednotlivá oddělení se jmény pracovníků a jejich funkcemi.

**Majitel továrny** – Josef Sodomka (dohlížel především na organizace a stavby)

**Obchodní ředitel** – p. Wohanka

**Závodní inženýr** – p. Jansa (pod sebou měl následující oddělení)

Provozní oddělení – p. Meisl

Konstrukční oddělení – p. Klejch, Kepert, Škeřík

Plánovací oddělení – p. Janeba, Jirčík

Dílny – p. Bečička, Říha, Částek, Coufal

Nástrojovna – p. Wohanka junior

**Prokurista** – p. Mařík (na starost měl následující oddělení)

Nákup – p. Beneš, Sadílek

Účtárna – pí. Bubnová, Bočková, Koudelová

Sklad – p. Ansorge, Chalupník, Kropáček, pí. Rensová

Korespondence – pí. Štěpánková, Keclíková

Vrátnice – p. Faltys, Jirčík (patřila sem i telefonní ústředna – p. Chládek)

Sociální referát – pí. Marková, Hauptová<sup>80</sup>

## 7. Vývoj podniku Sodomka po roce 1945

Po skončení druhé světové války a následném osvobození, mohla firma Sodomka konečně opět navázat na předválečnou produkci a začít se zhotovováním karosérií. Josef Sodomka začíná znovu spolupracovat s automobilkami a zúčastňuje se tuzemských i zahraničních výstav, kde získává nové informace o trendech v automobilovém průmyslu a navazuje další kontakty s různými firmami.<sup>81</sup> Uvědomoval si, že firma nesmí zaostávat za konkurencí a musí se zdokonalovat nejen její výroba a technologie ale, že je potřeba také vymýšlet nové a nové návrhy a projekty, které budou dokonalejší, modernější a budou tak lákat stále větší zákaznickou klientelu.

<sup>79</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka. *Protokoly o převzetí motorových podvozků Rudou armádou*. Lokace: dodávky do SSSR. Protokol ze dne 23. května 1945. Předmět: Zabraní materiálu a motorových podvozků v závodě firmy J. Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto, jako válečné kořisti Rudou armádou. Inventární číslo: 49. Číslo kartonu: 2.

<sup>80</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka, továrna na karosérie Vysoké Mýto. *Organizační plán firmy Josefa Sodomky Vysoké Mýto*. 1943. Signatura číslo: 4. Jeden list nestránkovaný. Číslo kartonu: 1.

<sup>81</sup> TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Vývoj karosárny po roce 1945. Strana: 59. Auto album archiv. Brno. 1990.

Jednou z příležitostí, kde firma nejenom získala nové poznatky a zkušenosti, ale především mohla ukázat své výrobky, se naskytl roku 1947 na Mezinárodním autosalonu v Praze. Předvedly se zde vozy jako Škoda 1101, Škoda Superb, Aero Minor II, či Tatra T 52. Josef Sodomka na těchto akcích vždy rád připomínal, že vystavované karosérie jsou zhotovené zásadně na podvozcích československých automobilek, aby tak zdůrazňoval úzkou spolupráci mezi sebou a více vyzdvihl československý automobilový průmysl v zahraničí.<sup>82</sup> Vystavené automobily samozřejmě získaly mnohá ocenění a bylo tedy vidět, že karosárna si i přes velký časový odstup způsobený válečnými událostmi dokázala udržet kvalitu a tradici ve výrobě karosérií. Například u vozidla Škoda Superb byla velmi oceňována karosérie v tzv. „Americkém stylu“, který zároveň skvěle korespondoval s tradicí evropského vkusu. Mimo automobilů dosáhly na výstavě úspěchu i dva autobusy. Jeden z nich byl autobus s označením Pullman, zhotovený na podvozku značky Škoda 706 RO. Jednalo se o luxusní automobil s opravdu bohatou výbavou. Mohl se pyšnit například pohodlnými seřiditelnými sedadly, zařízením pro občerstvení a dokonce i toaletou. Vystavované výrobky podniku Josefa Sodomky dosáhly opravdu velkého úspěchu, což také dokazovaly četné články v novinách a časopisech, ať již tuzemských či zahraničních. Například Deník Národního osvobození napsal: „*Ušlechtilé a lahodné tvary vystavených vozů, spojené s dokonalými podvozky, dávají ve výsledku automobily schopné čelit nejvyšší konkurenci.*“<sup>83</sup> Úspěch továrny však nezávisel pouze na skvělých návrzích karosérií, používáním novějších technologií a oddanými pracovníky vyrábějící nejkvalitnější výrobky. Důležitou roli hrál totiž sám Josef Sodomka, který byl ve firmě velice oblíbený a snažil se pro zaměstnance vytvářet ty nejlepší pracovní podmínky. Lidé tak nepracovali ve stresu a mohli se lépe soustředit na své pracovní poslání. Sodomka se velmi dobře staral o své zaměstnance a zajímal se i o jejich potřeby. Například neváhal pomoci s odvozem nemocného zaměstnance do nemocnice.<sup>84</sup> Ve firmě bylo vytvořeno příjemné pracovní prostředí a o dělníky bylo postaráno jak po stránce sociální, tak pracovní. Heslem firmy Sodomka bylo: „*Kdo národ miluje – tvoří a buduje.*“<sup>85</sup> Určitě velmi zajímavé je i to, jaké bylo vlastně platové ohodnocení pracovníků

<sup>82</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Karosérie po roce 1945. Strana: 112,113. Computer Press. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

<sup>83</sup> Soubor ústřížků z novinových článků vztahující se k historii podniku Karosa. Osobnosti Kraje: Významní lidé z východních Čech. Josefa Sodomku měli lidé rádi. L. Červinková, L. Jelínková. Nestránkováno. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>84</sup> *Karosář – noviny společnosti Karosa a. s.* Vysoké Mýto. Článek: Ke stému výročí narození Josefa Sodomky. 2004. Číslo: 10. Ročník: 55. Strana: 2 a 4. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Napsal: Josef Víšo.

<sup>85</sup> *Noviny Svět práce*. Č. 8. Rok: 1947. Článek: Jezdí formánek po světě. Strana: 18. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

V archívním fondu jsem našla poměrně mnoho materiálů a informací, týkajících se právě platů a mezd v Sodomkově podniku. Můžeme zde zjistit, že platy se poměrně zvyšovaly. Pro lepší přehled slouží následující tabulka:

*Platové zařazení zaměstnanců k 1. červenci roku 1945:*<sup>86</sup>

Číslo zaměstnance	Jméno zaměstnance	Plat dříve (Kčs)	Plat nyní (Kčs)
155	Binko, Stanislav	4, 60	5, 30
390	Marešová, Hana	2	2, 40
241	Rouhová, Věra	3	3, 50
17	Vydra, Jaroslav	4	4, 60
324	Jelínek, Tomáš	5, 10	5, 40
89	Drábek, Jan	7	7, 40
260	Nováková, Danica	2, 40	2, 70

Jak je vidět, i v tehdejší době byly platy žen výrazně nižší než platy mužů. V materiálech jsou k nalezení i další informace, které konkrétněji pojednávají o služebním a platovém zařazení jednotlivých zaměstnanců. Například pan Vlastimil Andrlé, který byl ve firmě zaměstnán jako úředník, byl zařazen do platové skupiny A-2. Jako léta jeho povolání jsou uvedeny 3-4 roky. Ve složce *odůvodnění započitatelných let* je uvedeno pouze zaměstnancovo zaškolení v délce dvou let. Ve složce *příplatky*, kde mají být uvedeny kvalifikační a výkonnostní informace, nebyly u tohoto zaměstnance žádné zápisy. Stejně tak tomu bylo i u cizích jazyků. Například za znalost němčiny byl přidělován příplatek 100 Kčs, angličtiny či francouzštiny až 200 Kčs. Celkový plat tohoto zaměstnance činil 2 137, 50 Kčs. Takovéto platové zařazení bylo provedeno až po tříměsíční zkušební době, na kterou byl nejprve přijat každý zaměstnanec.<sup>87</sup> V podniku však samozřejmě nebyli zaměstnání pouze pracovníci s československým státním občanstvím. Současně zde pracovali i cizinci, především Němci. Jejich pracovní a mzdové podmínky byly poněkud odlišné a byly upraveny podle zvláštního dekretu vydaného prezidentem republiky, který byl později upraven výnosem ministerstva vnitra, který říká: „*Výnos stanoví, že přidělené osoby německé národnosti obdrží mzdu ve výši pomocného dělníka příslušné věkové skupiny stanovené vyhláškou pro ten obor povolání, ve kterém je osoba zaměstnána, sníženou o 20% bez ohledu na to, vykonává-li přidělená osoba odbornou práci. Ve smyslu tohoto výnosu měla býti mezi zaměstnavatelem a internačním táborem uzavřena písemná dohoda za součinnosti příslušného úřadu ochrany práce ve Vysokém Mýtě, ve které měla býti přesně stanovena částka, kterou požaduje*

<sup>86</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto. *Platové zařazení zaměstnanců*. Platové zařazení zaměstnanců k 1. červenci 1945. List: 6. Inventární číslo 145. Číslo kartonu: 9.

<sup>87</sup> SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto. *Platové zařazení zaměstnanců*. Služební a platové zařazení – Andrlé Vlastimil. 15. 7. 1948. Inventární číslo 145. Číslo kartonu: 9.

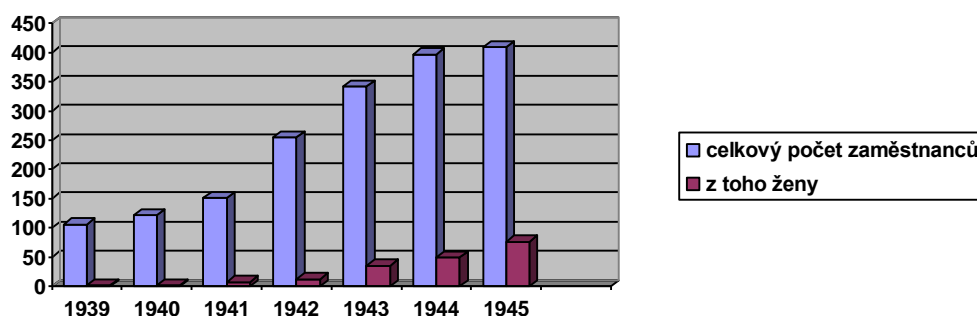


internační tábor za přidělené osoby na správní výlohy, otázka stravování, ošacení, léčebné péče apod.,<sup>88</sup>

Při bádání o historii podniku jsem narazila i na zajímavé zpracování o vývoji stavu zaměstnanců od roku 1939 a dovolila si uvést tabulku:

Rok	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1947
<b>Celkový počet zaměstnanců</b>	106	122	151	255	342	397	409	428
<b>Z toho žen</b>	1	1	7	12	35	49	76	46 <sup>89</sup>

Jak je vidět, postupem doby firma stále více zvyšovala stavy svých zaměstnanců a to i žen, což jistě bylo dáno i postupným zvyšováním výroby. Pro ještě lepší představivost jsem vytvořila následující graf.



V tomto období bylo v podnicích častým zvykem vytváření různých hospodářských plánů. I v Sodomkově firmě byl takový plán vytvořen, a to pro léta 1947 až 1948. Firma si v něm stanovila cíle a úkoly, které by měla v určitém období splnit. Například jedním z úkolů tohoto plánu bylo vybudování autosalonu. Pro představu, jak vypadala situace továrny v letech dvouletého hospodářského plánu, jsem si dovolila uvést následující výčet:

„K 1. 1. 1947.....412 osob  
 K 1. 1. 1948.....546 osob  
 Obratový předpoklad dvouletého plánu.....140. 000. 000  
 Skutečný obrat dvouletého plánu.....164. 000. 000

<sup>88</sup> SOA Zámorsk. Fond: Josef Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto. *Mzdové podmínky Němců*. Listina okresního úřadu ochrany práce v Pardubicích. 22. 2. 1946. Věc: Pracovní a mzdové podmínky Němců a osob, které pozbyly čl. Státního občanství. Nestránkováno. Inventární číslo: 144. Číslo kartonu: 9.

<sup>89</sup> SEDLÁČKOVÁ, Zdeňka. *Dějiny n. p. Karosa 1896 – 1948*. Stav zaměstnanců. Strana 79. 1970. Hradec Králové. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

**Obraty:**

1946.....	39. 070. 000.....	100%
1947.....	65. 783. 000.....	179%
1948.....	98. 123. 000.....	251% <sup>90</sup>

O výsledcích úspěšně splněného dvouletého hospodářského plánu vypovídá i zajímavý článek: „Dne 27. října odpoledne byla přerušena na několik minut práce. Ozval se hlas závodního inženýra Jansy z továrního rozhlasu: „Milí spolupracovníci, oznamujeme vám dnes s radostí velmi příjemnou zprávu, že dvouletkou nám předepsané úkoly byly dnešním dnem splněny. Jsme všichni hrdi za výsledek společné poctivé práce, která nám umožnila zařadit se mezi ty závody, které se svých úkolů již zhostily“...A závodní inženýr uzavírá: „Děkuji vám proto co nejsrdečněji za splnění tohoto úkolu, který byl zdolán jedině vypětím pracovního úsilí každého jednotlivce. Dosažený pracovní úspěch nás ale zavazuje k tomu, abychom i nadále poctivě plnily všechny úkoly a náležitě se připravily na novou práci, která nás čeká v 5-LP.“<sup>91</sup>

**7. 1. Stavební a bytové družstvo firmy Sodomka**

Do období po druhé světové válce patří zajímavá událost, na kterou bych ráda poukázala a věnovala ji tak samostatnou kapitolu. Jak sem se již dříve zmínila, Josefu Sodomkovi velmi záleželo na jeho zaměstnancích a snažil se jim tak zlepšovat nejenom pracovní, ale i životní podmínky. Také se zabýval možnostmi, jak do své firmy nalákat další nové pracovní síly. Zejména proto bylo roku 1947 vytvořeno ve Vysokém Mýtě bytové a stavební družstvo. Družstva jako taková nebyla v této době již ničím neobvyklým, po válce se totiž jejich zakládání velmi rozmohlo. Hlavním důvodem vzniku tohoto družstva byla nabídka levnějšího bydlení ve městě pro zaměstnance podniku, kteří si sami stavbu domu nemohli dovolit. Stavěly se především: „obytné domy s malými byty a provozovny, rodinné domky určené k převodu do vlastnictví fyzických osob, nájemní domy k pronajímání bytů a jiných místností a svobodárny“<sup>92</sup>.

<sup>90</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Tabulka zachycující situaci továrny v letech dvouletého hospodářského plánu. Strana: 5. Číslo knihy: 122. JAF 1187

<sup>91</sup> soubor ústřížků novinových článků vztahující se k n. p. Karosa ve Vysokém Mýtě. Článek: Závod Sodomka: 2-LP 27. X. 1948 splněn na 105 procent. Strana: 87. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>92</sup> SOA Zámorsk. *Fond: Stavební a bytové družstvo zaměstnanců firmy Sodomka, spol s r. o., Vysoké Mýto 1947 – 1955*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář. 2008. Strana: 3. Číslo evidenčního listu NAD: 3488. AP č. 8794.

Stavělo se vždy pouze přímo ve městě Vysokém Mýtě a výstavby se mohl účastnit pouze člen družstva. Kdo se chtěl takovým členem stát, musel zaplatit členský příspěvek, který byl například pro rok 1948 300 Kčs za čtvrtletí a 1200 Kčs za celý rok. Podle dochovaných informací bylo v tomto roce postaveno dvanáct bytových jednotek ve výši 3. 538. 458 Kčs.

Družstvo mělo i své představenstvo. Pro příklad v roce 1947 zde zasedali:

*„Předseda – Jaroslav Kalousek – automechanik*

*Náměstek předsedy – Zdeněk Horák – automontér*

*Další členové - Otta Košta – technický úředník*

*- Zdeněk Velebný – úředník*

*- Antonín Rozdilek – dílovedoucí*

*- Josef Frydrieh – sedlár a čalouník“<sup>93</sup>*

Stavební a bytové družstvo fungovalo až do roku 1956. V roce 1962 pak bylo vymazáno z rejstříku.<sup>94</sup>

## **7. 2. Podpůrné fondy zaměstnanců**

Mezi další zajímavou oblast, kterou se firma Josefa Sodomky zabývala, patřily tzv. podpůrné fondy zaměstnanců. V archivním fondu státního oblastního archivu v Zámrsku lze najít mnoho informací o jejich vzniku a působnosti. Myslím, že se zde jedná o zajímavé informace, a bylo by určitě na místě se o nich více rozepsat, jelikož jsem zatím v žádné dostupné literatuře nenalezla informace dokumentující tyto fondy. Na začátek bych ráda ujasnila, co vlastně takové podpůrné fondy představovaly: *„Na spolkové bázi se scházeli lidé zabývající se náboženskými, dobročinnými a podpůrnými činnostmi na základě spolkovnictví. Sdružovali se zde řemeslníci, podnikatelé, finančníci, obchodníci a jejich zaměstnanci. Za spolky byla označována dobrovolná sdružení většího počtu osob, které sledovaly určitý společný cíl a řídily se vlastními pravidly. Šlo především o výrobní, finanční, pojišťovací spolky, náboženské společnosti, duchovní řády, podpůrné pokladny.“<sup>95</sup>* První zmínky o vzniku podpůrných fondů pro zaměstnance firmy Josefa Sodomky se datují již od roku 1940. Členem fondu se mohl stát kdokoli, musel být však zaměstnancem firmy a být přijatý v pracovním poměru.

<sup>93</sup> SOA Zámorsk. Fond: *Stavební a bytové družstvo zaměstnanců firmy Sodomka, spol s r. o., Vysoké Mýto 1947 – 1955*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář. 2008. Strana: 3. Číslo evidenčního listu NAD: 3488. AP č. 8794.

<sup>94</sup> SOA Zámorsk. Fond: *Stavební a bytové družstvo zaměstnanců firmy Sodomka, spol s r. o., Vysoké Mýto 1947 – 1955*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář. 2008. Strana: 4. Číslo evidenčního listu NAD: 3488. AP č. 8794.

<sup>95</sup> SOA Zámorsk. Fond: *Podpůrné fondy zaměstnanců firmy J. Sodomka, továrna karosérií a vozovka, Vysoké Mýto 1940 – 1952*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář 2008. Strana: 3. Číslo evidenčního listu NAD: 1162. AP č. 8793.

Do fondu každý člen vložil příspěvek, který zpočátku činil 0, 50 Kčs týdně, v pozdějších letech byly částky zvyšovány. Podpůrné fondy měly samozřejmě svoji správní radu, která se skládala ze starosty, pokladníka, jednatele, dvou revizorů a dvou náhradníků. „*Účelem fondů bylo podporovat své členy v době nemoci, poskytovat výpomoc rodinám zaměstnanců při narození dítěte, stavbě či úmrtí. Dále fondy přispívaly na půjčky a zakoupení bytového zařízení, či koupi obytného domu, ale také na pořízení svatebního daru, kočárku, kola, motocyklu.*“<sup>96</sup> Fondy dále přispívaly a podporovaly studium, studijní cesty a rekreaci. Například v Orlických horách firma umožnila svým zaměstnancům pobyt v chatě a po celou dobu jeho pobytu mu dokonce platila polovinu pense.<sup>97</sup> Každý člen tedy mohl požádat o tuto podporu, musel však vyplnit formulář a doložit ho příslušnými doklady. Podpůrné fondy firmy Josefa Sodomky se dělily do několika kategorií, byly to například fondy rodinných domů, divadelní, sportovní a další. Zpočátku měl spolek 73 členů, ale postupně se tento počet rozrůstal.

Podpůrné fondy firmy zanikly roku 1952 a později se staly součástí podnikového hospodářství.<sup>98</sup>

<sup>96</sup> SOA Zámorsk. *Podpůrné fondy zaměstnanců firmy J. Sodomka, továrna karosérií a vozovka, Vysoké Mýto 1940 – 1952*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář 2008. Strana 11. Číslo evidenčního listu NAD: 1162. AP č. 8793

<sup>97</sup> Noviny Svět práce. Č. 8. 1947. Článek: Jezdí formánek po světě. Strana: 18. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>98</sup> SOA Zámorsk. *Podpůrné fondy zaměstnanců firmy J. Sodomka, továrna karosérií a vozovka, Vysoké Mýto 1940 – 1952*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář 2008. Strana 11. Číslo evidenčního listu NAD: 1162. AP č. 8793

## 8. Vznik Národního podniku Karosa

Ještě dříve, než se dostaneme k samotnému vzniku Národního podniku Karosa, bych ráda upozornila na změny, které přinesl zlomový rok 1948. „*Dnem 4. 3. 1948 výměrem Zemského národního výboru v Praze byla na majitele Josefa Sodomku uvalena národní správa, kterou převzaly Československé závody kovodělné a strojírenské v Praze a Josef Sodomka se stal technickým vedoucím svého bývalého podniku. Dne 28. června 1948 byly vyhláškou ministerstva průmyslu č. 1420 sloučeny všechny karosářské podniky pod firmou národní podnik Karosa, v němž bylo začleněno dvanáct závodů*“<sup>99</sup> To vlastně znamená, že Josef Sodomka přestal být nadále vlastníkem podniku, který před lety založil jeho otec, podnik byl znárodněn a majitelem se tak stal stát. Tato skutečnost byla potvrzena úředními listy číslo 126 a 146, které přinesly i vyhlášku, kde bylo stanoveno zřízení tohoto nového podniku, jehož celý název nyní zněl Národní podnik Karosa, továrna na karosérie a vozy ve Vysokém Mýtě.

<sup>100</sup> Jak jsem již zmínila, do Národního podniku Karosa se začlenily i další závody zabývající se výrobou karosérií, patřily sem například:

*„Bratři Lepilové a spol., továrna na karosérie, Rousínov*

*Hartmann a synové, továrna karosérií v Jaroměři*

*Josef Karel Plachý, továrna na autokarosérie, Brno – Cejl 38*

*J. Brožíková, Plzeň*

*Karosérie H. a M. Breza, Brno – Dornych 20*<sup>101</sup>

Jedním z mnoha důvodů, proč byl Sodomkův podnik znárodněn, je i ten, že prý vadilo jméno majitele v názvu firmy.<sup>102</sup>

Pro zajímavost jsem uvedla článek neznámého autora, který v této době pojednával o budoucnosti podniku: „*Národní podnik na výrobu karosérií a vlečných vozů je tedy utvořen a nyní bude záležet na nás, jak bude prosperovat a jak bude sloužit našemu motorismu a tím celému státu(...)*Máme před cizinou mnoho co dohánět. Všude jinde, i v menších státech než jsme my, je karosářský průmysl na vyšším vývojovém stupni než u nás a je vlivným průmyslem. Totéž může být i u nás, budeme-li se o to všichni poctivě snažit. Bude nyní záležet na tom, jak si budeme rozumět, věřit a hlavně jak budeme pracovat.

<sup>99</sup> SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 7. Číslo knihy: 122. JAF 1187

<sup>100</sup> soubor ústřížků novinových článků vztahující se k n. p. Karosa Vysoké Mýto. Článek: Národní podnik Karosa, továrny na karosérie a vozy, skutečností. Strana: 11. Fond Karosa. Nepracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>101</sup> tamtéž

<sup>102</sup> Karosa. In. Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001. [cit 2013 – 06 – 04]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/karosa>

*K naší práci musíme si předem utvořit správné předpoklady. V našich závodech musí být kázeň, pořádek a výkon. Musíme rychle naši výrobu zdokonalit, zlevnit a co nejdříve zvýšit jakost naší výroby. To jest jediná cesta k úspěchu, jiné neznám.*“<sup>103</sup>

Po těchto změnách však přišla další rána, která velmi zasáhla život zakladatele slavné firmy. Roku 1950 byl Josef Sodomka zatčen, protože byl vyššími orgány považován za nepřítele lidu a také proto, že stál proti socialistickému zřízení státu. Sodomka byl pozván k výslechu na velitelství Stb<sup>104</sup> v Pardubicích a za nedlouho se dokonce dostal až do vazební věznice. O rok později byl neprávem trestně stíhán pro „pletichy proti znárodnění, daňové machinace a podezření z vyzvědačství“<sup>105</sup> I přes tyto hrozné události, které měly na Sodomku otřesné následky, se ve vazbě snažil dál vymýšlet nové návrhy karosérií. Ty mu však bohužel byly zabaveny a policie Sodomku ještě obvinila z úmyslu je vynést.<sup>106</sup> Poté následoval soud, kde byla sice vyloučena veřejnost, ale i přesto zaměstnanci a podřízení „jeho“ firmy podepisovali různé petice, demonstrovali a snažili se ho tím alespoň trochu podržet v tomto těžkém období. Soud skončil s výrokem, že se jednalo o finanční přestupek a Sodomka tedy mohl být propuštěn na svobodu. Musel však odejít z Karosy a začal tak pracovat v podniku Liaz v Mnichově Hradišti na pozici zkušebního technika. Jelikož musel dojíždět do práce, pořídil si malý Velorex. Zdá se zvláštní, že muž, který vytvořil tolik krásných karosérií na nespočet automobilů, za které získával jednu cenu za druhou, se nyní musel smířit jen s tímto vozítkem. Všechny tyto události měly velmi neblahé následky na život a zdraví stárnoucího Josefa Sodomky. Po soudu se dokonce musel léčit v Jablunkovském sanatoriu.<sup>107</sup> Ve svých šedesáti letech odešel do invalidního důchodu. Sodomka měl již velmi podlomené zdraví a byl opravdu velmi fyzicky, ale jistě i psychicky vyčerpán. Dne 9. února roku 1965 zemřel ve Vysokomýtské nemocnici.<sup>108</sup> Odešla tak jedna z nejvýznamnějších osobností karosářského umění tehdejšího Československa. Byl to právě Josef Sodomka, který vytvořil úspěšný podnik, na jehož tradici mohla nadále navázat nová firma Karosa, zabývající se až do dnešní doby výrobou autobusů.

<sup>103</sup> soubor ústřížků novinových článků vztahující se k n. p. Karosa Vysoké Mýto. Článek: Národní podnik Karosa, továrny na karosérie a vozy, skutečnosti. Strana: 11. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>104</sup> státní bezpečnost a politická policie vzniklá roku 1945 pod kontrolou KSČ, sloužila k ovládnutí mocenských pozic a likvidaci protivníků režimu.

<sup>105</sup> Josef Sodomka mladší: životopis Josefa Sodomky mladšího. *Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě* [online]. [cit. 2013-10-28]. Dostupné z: <http://www.muzeum-myto.cz/3-souvisly.php?menu=sodomka-ml&stranka=sodomka-ml>

<sup>106</sup> tamtéž

<sup>107</sup> *Karosář – noviny společnosti Karosa a. s.* Vysoké Mýto. Článek: Ke stému výročí narození Josefa Sodomky. 2004. Číslo:10. Ročník: 55. Strana: 2 a 4. Napsal: Josef Víšo.

<sup>108</sup> Josef Soodmka: Génius, který předběhl dobu. *Tatra – club.com* [online]. 2007 [cit 2013-06-02]. Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/clanek/josef-sodomka-genius-ktery-predbeh-l-dobu-24>

Podnik Karosa se nyní zaměřil pouze na sériovou výrobu autobusů, která se postupně zvyšovala. Velmi se dbalo na kvalitu a některé dříve používané materiály se již nesměly používat, jako například hliník, kůže či chrom. Výbava autobusů však byla bohužel opomíjena, což mělo za následek částečnou zaostalost za jinými výrobci. Hlavním odběratelem autobusů firmy Karosa byla společnost ČSAD<sup>109</sup>, která zvyšovala počty svých vozů.<sup>110</sup>

Autobusové firmě se velmi dařilo a její plocha se začala rozrůstat až na 6000 m<sup>2</sup> a počet zaměstnanců se pohyboval mezi 400 a 500. Pracovníci na pozicích řízení a technologií, kteří byli odchováni ještě za fungování podniku Sodomka, se snažili firmu rozvíjet a vymýšlet nové plány do budoucna. Výsledkem bylo vytvoření různých specializovaných pracovišť, kdy každé oddělení mělo na starost určité úkoly. Patřila sem oddělení jako technická příprava výroby, technologické oddělení, oddělení konstrukcí přípravků a nářadovna, konstrukce a vývojová dílna.<sup>111</sup>

Od roku 1947 se začal vyrábět nový typ dnes již slavného a známého autobusu pod názvem Škoda 706 RO. Vyráběl se až do roku 1958, kdy byl vystřídán novější verzí Škoda 706 RTO. Vůz se vyráběl ve dvojmístném provedení a to buď městský, nebo linkový, které se lišily především dveřní konstrukcí. Na svou dobu byl tento autobus velmi moderní a zajišťoval vysokou kapacitu cestujících, která se pohybovala pro sezení od 22 až do 43 osob. Byla vyrobena také luxusní verze a to pod názvem Pullman, kde se nacházelo dokonce WC. Celkově se vyrobilo asi 13 000 těchto autobusů a velká část se exportovala například do NDR či Turecka.<sup>112</sup>

Další zajímavou koncepcí autobusu byl vůz s označením Tatra 500 HB. Jednalo se o „horský autobus“ a byl vyroben speciálně do náročného horského terénu. Měl skvělé jízdní vlastnosti a mohl přepravovat až šedesát cestujících. Bohužel postupem času se projevila častá poruchovost a vozy se musely vyřadit z provozu.<sup>113</sup>

Významnou součástí prodeje autobusů tvořil samozřejmě i export. Vozy se vyvážely zákazníkům především do Rumunska, Polska, později také do SSSR, Číny, Bulharska,

<sup>109</sup> československá státní automobilová doprava zajišťující autobusovou a nákladní dopravu

<sup>110</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 - 1970*. 1971. Strana: 2. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>111</sup> TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana 49. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

<sup>112</sup> Škoda 706 RO. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_706\\_RO](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_706_RO)

<sup>113</sup> Tatra 500 HB. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_500\\_HB](http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra_500_HB)

Egypta, Turecka a dokonce i do Indie, Pákistánu či Bolívie.<sup>114</sup>

Od roku 1957 se začíná s výrobou nového autobusu Škoda 706 RTO. Byl vyráběn hned v několika variantách. Nejrozšířenější byl městský autobus pro tuzemské zákazníky, který byl určen pro všechny podniky zajišťující městskou dopravu. Druhou verzi tvořil vůz určený pro export, který se lišil jen několika detaily od verze pro tuzemský trh. Třetí verze byla určena pro linkovou dopravu a jako poslední se vyráběla luxusnější verze pro dálkovou dopravu. Tyto vozy byly velmi oblíbené a celkově se jich vyrobilo asi přes 14 000 kusů.<sup>115</sup>

Postupem času nastala další modernizace firmy Karosa a to především ve spojitosti s novou lisovnou. Také se měnila koncepce autobusových karosérií. Například se prováděly zaoblenější stěny, používala se dělená panoramatická okna a pro výměnu vzduchu sloužila ventilace.<sup>116</sup> Kromě výroby autobusů se firma v menším měřítku zabývala i výrobou pojízdných prodejen potravin, stěhovacích automobilů či chladírenských návěsů. Výroba autobusů převyšovala plány na rok 1960 a firma byla oceněna Rudým praporem Ministerstva všeobecného strojírenství.<sup>117</sup>

## 8. 1. Počátky výroby autobusů slavné řady „ŠM“

Od konce dvacátého století byl vydán československým podnikům úkol, aby vyvinuly zcela nový typ autobusu pro městskou hromadnou dopravu. Mělo se jednat především o moderní, velkokapacitní autobus, který by kvalitně zajišťoval pohodlnou dopravu cestujících. Firma Karosa se zhostila tohoto úkolu a roku 1959 přišla s novou řadou autobusů s označením Š 11. Do této řady tedy patřily: ŠM 11 – městský autobus, ŠD 11 – dálkový autobus, ŠL 11 – linkový autobus, T 11 – trolejbusová modifikace. Písmeno „Š“ představovalo označení motorů Škoda a číslo 11 délku v metrech. Celá tato řada autobusů byla úspěšná. Veřejností byla oceňovaná hlavně designérská koncepce, velká prosklená plocha a celkové provedení karosérie. Díky těmto autobusům se zlepšila kvalita a úroveň dopravy. Oplývaly skvělými jízdními vlastnostmi a novinkou v těchto vozech byla i automatická převodovka, která jistě umožňovala pohodlnější řízení.<sup>118</sup>

<sup>114</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana: 45. Litomyšl. 2005.

<sup>115</sup> Škoda 706 RTO. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_706\\_RTO](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_706_RTO)

<sup>116</sup> TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana 53, 54. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Višo archivář podniku.

<sup>117</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana: 7, 8. Uloženo v regionálním muzeu Vysoké Mýto.

<sup>118</sup> HARÁK, Martin. *Autobus Karosa Š 11. Historie, vývoj, technika*. Praha. 2013. ISBN: 978-80-247-4483-4



V následující části této kapitoly jsem se podrobněji zaměřila na jednotlivé typy autobusů řady Š 11.

### **Autobusy ŠM 11**

Tento typ autobusu byl určen pro městskou dopravu. V základní verzi poskytoval místo pro 29 sedících a 67 stojících cestujících. Měl troje široké automaticky ovládané dveře, velká prosklená okna poskytující pasažérům dostatek světla a dokonce mikrofon pro informování cestujících na nástupišti.<sup>119</sup> Počátky těchto vozů však nebyly jednoduché. Prvním důvodem byla hlavně celkem vysoká cena, která dosahovala asi 300 000 Kčs. Pro dopravní podniky proto bylo jednodušší pořídit si za tuto cenu dva autobusy starší verze Škoda 706 RTO. Značnou vadou byly také ne zcela účinné brzy, které se snadno zatěžovaly při dopravních špičkách. Zajímavostí je, že pro tuto řadu byl vytvořen mimořádný článkový autobus, jehož délka činila úctyhodných 16, 5 metrů.<sup>120</sup> Mimořádné pro tyto vozy byl moderní systém panelové stavby. Konstrukce autobusu byla řešena stavebnicově a skýtala tak mnoho předností:

- „*Ekonomická doprava rozložených karosérií nebo jednotlivých dílů*
- *Možnost provádět konečnou montáž, opravy i výměnu karosérie na místě a to i méně kvalifikovanými osobami – tyto přednosti měly dvojnásobný význam při dodávkách autobusů do zámořských zemí, či zemí, kde měli zájem vybudovat vlastní montážní dílny*
- *Další možností byla zkrácená doba potřebná na demontáž, montáž a při opravách*
- *Zvýšení hodinového využití a tím i výnosu autobusu*“<sup>121</sup>

Autobus byl dlouhý 11 metrů. Co se týče vzhledu autobusu, zůstalo zachováno dělené přední sklo, troje automaticky ovládané nástupní a výstupní dveře. Starší cestující jistě oceňovaly i nižší umístění podlahy. Samozřejmostí byl i export, jenž tvořil asi 2000 kusů. Autobusy sloužily pro cestující v Bulharsku, Polsku či Maďarsku.

<sup>119</sup> Propagační materiál n. p. Karosa. Katalog: ŠM 11: Novinka v městské dopravě. Kapitola: Moderní jednoslužný stavebnicový městský autobus ŠM 11. 1960. Nestránkováno. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>120</sup> HARÁK, Martin. *Autobus Karosa Š 11. Historie, vývoj, technika*. Praha. 2013. ISBN: 978-80-247-4483-4

<sup>121</sup> Propagační materiál n. p. Karosa. Katalog: ŠM 11: Novinka v městské dopravě. Kapitola: Karosérie – panelová stavebnice. 1960. Nestránkováno. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

Vozy z této řady se vyráběly až do roku 1981, kdy se nahradily další řadou 700.<sup>122</sup>

### **Autobusy ŠD 11**

Tento typ autobusu byl určen především pro dálkovou dopravu a zájezdy. První vzorek byl vyroben roku 1963. O pět let později se vyrobila první stokusová série a nahradila tak předchozí vozy z řady RTO LUX. Vzhledově velmi připomínal vozy pro městskou verzi, měl však samozřejmě i několik rozdílů. Například měl jen jedny, ručně ovládané nástupní dveře a pohodlnější sedadla.<sup>123</sup> Změnila se i koncepce předního skla, které nyní již nebylo dělené, dále měl vůz klimatizační zařízení a přehlednější přístrojovou desku s dvěma budíky.<sup>124</sup> V této řadě byl vyroben i mimořádný vůz pod označením ŠD 11 LUX. Jednalo se o opravdu luxusní autobus pro dálkové zájezdy. Designově se velmi lišil, protože měl originální hranatou karosérii. Novinkou v tomto autobuse byly i reflektory, které se otáčely společně s natáčením volantu.<sup>125</sup> Vůz mohl přepravovat 40 až 42 pasažérů. Ti na dlouhých cestách jistě oceňovali polohovatelné čalouněné sedačky, nad kterými byly umístěné stropní ventilátory. Moderní zde byly i okenní roletky, jenž nahradily běžné látkové záclonky. Pro lepší bezpečnost cestujících byla dokonce přední sedadla vybavena bezpečnostními pásy, což zatím v žádném jiném autobuse nemělo obdoby. Všechny tyto vozy byly stejně barevně sjednoceny. Základ tvořila šedá základní barva, kterou doplňovaly dva tyrkysové nebo vínové pruhy.<sup>126</sup>

### **Autobus ŠL 11**

Typ tohoto autobusu byl určen především pro linkovou dopravu zajišťující podnikem ČSAD. Jeho výroba trvala od roku 1970 až do roku 1981. Od předchozích vozů se lišil nižšími sedačkami, větším prostorem ke stání.<sup>127</sup> Vyráběl se ve dvou provedeních, a to buď s elektricky, nebo ručně ovládanými dveřmi.<sup>128</sup>

<sup>122</sup> Karosa ŠM 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%A0M\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%A0M_11)

<sup>123</sup> Karosa ŠD 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%A0D\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%A0D_11)

<sup>124</sup> ŠD 11. In: *Stránky o autobusech* [online]. 2007 [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.sx11.ic.cz/sd11.html>

<sup>125</sup> Karosa ŠD 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%A0D\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%A0D_11)

<sup>126</sup> HARÁK, Martin. *Autobus Karosa Š 11. Historie, vývoj, technika*. Praha. 2013. ISBN: 978-80-247-4483-4

<sup>127</sup> tamtéž

<sup>128</sup> Autobusy Karosa Š 11. In: [online]. [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.liaznavzdzy.cz/s.php>

Autobusy z řady ŠL 11 byly velmi oblíbené a využívalo je mnoho dopravních podniků v tehdejší Československu. Například u pražského dopravního podniku zajišťující městskou hromadnou dopravu se od roku 1971 využívalo dvě stě těchto vozů. Barevně byly sladěny do slušivého červeno - krémového nebo modrobílého barevného provedení. Vozy ŠL 11 jezdily v Praze až do roku 1987.<sup>129</sup>

### **Trolejbus T 11**

Podnik Karosa vytvořil model trolejbusu pro městskou hromadnou dopravu, ale k jeho sériové výrobě však nikdy nedošlo. V roce 1967 vznikla pouze tzv. „nultá“, ověřovací série. Vozy jezdily na linkách v Plzni, Bratislavě či v Brně. Bohužel se trolejbusy v tehdejší dopravě neuchytily a projekt této řady se ukončil. Mohla za to jistě větší obliba autobusů a levnější pohonné hmoty. Trolejbusová doprava se tehdy zdála dražší a závislá na infrastruktuře. Další důvod byl také ten, že podnik Karosa byl výrobou trolejbusů velmi přetížen, a nestíhal tak vyrábět oblíbené autobusy z řady Š 11.<sup>130</sup> Některé trolejbusy však dále působily v lázeňských městech nebo na tratích s velkým terénním převýšením.

Takto jsem alespoň v krátkosti naznačila celou výrobní řadu Š 11, jenž nahradila řadu RTO a která se vyráběla pro různé dopravní podniky až do roku 1981. Tyto autobusy byly velice oblíbené a působily na silnicích nejenom v Československu, ale i za jeho hranicemi. Po ukončení jejich výroby byly nahrazeny další modernizovanou řadou pod označením 700. Po roce 1989 dopravní podniky začaly pořizovat novější verze autobusů, a starší, stále funkční vozy se prodávaly do chudších zemí, kde i nadále další léta vykonávaly svoji činnost. Autobusy sloužily například v Polsku, Ukrajině či Albánii.<sup>131</sup>

## **8. 2. Sloučení podniku Karosa s podnikem Továrny hasicích zařízení „THZ“**

Nyní bych ráda poukázala na další změny související s podnikem Karosa. V roce 1962 se totiž sloučil s podnikem Továrny hasicích zařízení – THZ. Tento podnik s dlouhodobou tradicí se zaměřoval na výrobu různých hasicích zařízení. Základní závod měl ve Vysokém Mýtě s dalšími pěti provozy. Výrobní program Karosy se tak rozšířil o další výrobky, jako byly automobilové stříkačky, kropící automobily či sypače písku.

<sup>129</sup> *Karosa ŠM 11, ŠL 11* [online]. [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://prahamhd.vhd.cz/Busfoto/SL11.htm>

<sup>130</sup> T 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_T\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_T_11)

<sup>131</sup> HARÁK, Martin. *Autobus Karosa Š 11. Historie, vývoj, technika*. Praha. 2013. ISBN: 978-80-247-4483-4

Pro výrobu se využívaly podvozky značek Škoda, Tatra a Praga. Díky rozšíření výrobního programu firmy o nové výrobky se samozřejmě rozrostla i nová zákaznická klientela z různých zemí.<sup>132</sup>

Mezi nové výrobky patřily například:

*„Montážní plošina PM 1*

*Sušárny hadic*

*Skříňový návěs 12T pro národní podnik Orličan Choceň*

*Dvoukolové stříkačky DS 12*

*Samonosný autobus ŠM 11*

*Stěhovací autobus Š 706 RTO S*

*Trolejbus T 11*

*Autobus Š 706 RTO LUX pro SSSR*<sup>133</sup>

Nově utvořený podnik měl nyní i jiné složení:

*„Základní závod*      *01 – Vysoké Mýto*  
                                 *02 - Brandýs nad Orlicí*  
                                 *03 – Slatiňany*  
                                 *04 – Hořice*  
                                 *05 – Jaroměř*  
                                 *06 – Frýdlant*  
                                 *07 – Beroun*  
                                 *08 – Brno*  
                                 *09 - Jihlava*

*Základní závod Vysoké Mýto tvoří bývalý závod 01 Vysoké Mýto, bývalý závod 01 THZ Vysoké Mýto a provozovna Zámorsk, je rozdělen na tyto čtyři provozovny:*

*Provoz 11 – tvoří karosárna autobusů, karosárna nástaveb požárního zařízení a část provozovny Zámorsk*

*Provoz 12 – tvoří lisovna, která je celá sjednocená v hale u nádraží*

<sup>132</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana: 45. Litomyšl. 2005.

<sup>133</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana: 11. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

*Provoz 13 – tvoří bývalá soustružna THZ, soustružna Karosy v dřevěné hale u nádraží a soustružna provozovny v Zámrsku*

*Provoz 14 – tvoří slévárna*<sup>134</sup>

### **8. 3. Rekonstrukce a modernizace závodu v roce 1966**

Spojením podniků Karosa a THZ se základní závod ve Vysokém Mýtě roztříštil na mnoho míst, což nebylo příliš ekonomické. Také z tohoto důvodu vznikl roku 1962 plán na rozšíření stávajícího závodu ve Vysokém Mýtě. Současně s novou výstavbou se počítalo i s rychlejší výrobou autobusů, která se odhadovala na 5000 vozů za rok. Největších změn se dočkala nová lisovna, která dostala i zcela nové zařízení, nebo nová mycí kabina na autobusy a automobilové požární vozy.<sup>135</sup> Rekonstrukce a dostavba závodu v rozsahu 200 000 000 Kčs započala dne 1. června roku 1966. Slavností otevření nového závodu a uvedení do zkušebního provozu bylo naplánováno na 25. září 1970.<sup>136</sup> Na dostavbě se podílely jak tuzemské, tak i zahraniční firmy. Jmenuji alespoň ty nejdůležitější, jako byl Průmstav Pardubice, Transporta Chrudim, Kovofiniš Ledec nad Sázavou, ČKD DUKLA Karlín či TUNZINI Paris.<sup>137</sup> S novou výstavbou podniku Karosa přišla současně i změna technologie výroby autobusových karosérií. Nově se totiž začala využívat panelová konstrukční technologie, což laicky znamená, že autobus se nyní sestavoval až na závěr montáže z jednotlivých olakovaných a vybavených panelů jako skládačka. Využíval se také linkový způsob montáže, což také velmi urychlilo a zkvalitnilo celkovou výrobu.<sup>138</sup> Výrobní plochy podniku se rozdělily na čtyři hlavní úseky: lisovna, svařovna, lakovna a montáž autobusů. Úseky doplňovaly i další pomocné provozy jako kotelna, trafostanice, úprava vody, kompresovna a neutralizační stanice.<sup>139</sup> Nyní bych ráda alespoň částečně nastínila sled výroby autobusové karosérie podle nové výrobní technologie:

<sup>134</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana 9, 10. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>135</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana 10. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>136</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Část obrazových příloh. Neustránkováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>137</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Výstavba. Strana: 14. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>138</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Část obrazových příloh. Neustránkováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>139</sup> Ohlasy k 75. výročí n. p. Karosa v tisku. Článek: 75 let české karosářské školy. Strana: 11. Fond Karosa. Nepracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

„Plechý na karosérii, zčásti již nastříhané, byly dopraveny ze skladu do lisovny. Některé díly se ještě ručně dodělávaly v klempírně a převážely do meziskladu. Poté se díly odmastily a pokračovaly do svařovny. Ve svařovně se vyráběly panely v samostatných svářecích linkách, vybavené přívodem všech potřebných druhů energie. Zde se na samostatných linkách svařovaly až jedenáct metrů dlouhé postranní panely – boky autobusu, střecha, přední a zadní část a rošt – podvozek. Svařené panely se zavěsily na dopravníky dlouhé celkem 2600 metrů a pohybující se rychlostí až 11 metrů za vteřinu. Následovalo stříkání, lakování a vypalování. V lakovně bylo použito moderní zařízení, zabezpečující maximální hygienické požadavky a umožňující použití mnohem kvalitnějších vypalovacích laků. Odtud se části vedly na montážní linku. Montáž probíhala na vozících posouvaných podlahovým dopravníkem. Přichází postupně vybavení motorem, převodovkou, nápravami, elektrickými kabely, vzduchovým a hydraulickým potrubím. Nýtováním a šroubováním se panely spojí. Autobus se poté seřídil, dostal nové sedačky a příslušné vybavení. Nakonec proběhla funkční kontrola a dopravení k zákazníkovi.“<sup>140</sup> Díky této výstavbě a modernizaci získal podnik 25 000 m<sup>2</sup> nových výrobních ploch, kde by se postupně počítalo s výrobou dokonce až 3000 autobusů ročně. Celkově tato rekonstrukce firmě Karosa velmi prospěla. Firma mohla začít využívat novější a lepší výrobní technologie, které zatím v té době neměly jinde v Evropě obdoby. Karosa se tak dostala na výsluní a stala se špičkou v automobilovém průmyslu.

Podnik získával i řadu různých ocenění, jedním z nich bylo například státní vyznamenání „Za zásluhy o výstavbu“.<sup>141</sup> Dalším důležitým oceněním bylo pro firmu i získání Řádu práce od prezidenta Antonína Zápotockého u příležitosti 70 let založení závodu. Současně podnik obdržel i čestnou plaketu „Závod 20. výročí osvobození ČSSR“. O této významné události pojednává i článek v časopise Karosář: „Obě tato vyznamenání jsou důkazem ocenění naší společné práce ve prospěch celé společnosti a zároveň jsou i velkým závazkem, abychom i v budoucnu tuto vysokou důvěru nezklamali“.<sup>142</sup>

Současně se zahájením výroby ve zcela nových podmínkách si zaměstnanci podniku plně uvědomovali, že poskytnutím čtvrtmiliardových investičních prostředků na rozvoj závodu, bude třeba maximálně zvýšit pracovní úsilí, aby díky vloženým financím

<sup>140</sup> Ohlasy k 75. výročí n. p. Karosa v tisku. Článek: Máme novou automobilku. Sled výroby. Strana: 74. L. Lehký. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>141</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana 16. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>142</sup> *Vysokomýtský Karosář – podnikové noviny*. Č.: 27. Rok vydání: 1965. Strana: 1. Ročník: XVII. Řád práce našemu závodu. Vydává CZV KSC, ZV ROH, CZV SSMA a vedení podniku. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

dokázaly zefektivnit, zrychlit a zkvalitnit výrobu, dosáhnout naplánovaných cílů nebo je dokonce i překročit.<sup>143</sup>

S modernizací podniku souvisela také výstavba nových sociálních zařízení a bytů pro zaměstnance podniku Karosa. Od konce šedesátých let vzniklo i nové odborné učiliště s internátem s mnoha obory pro studenty, kteří se tak připravovali na budoucí povolání nejen ve vysokomýtské karosárně. Další novinkou bylo vybudování jeslí a mateřské školky pro děti pracovníků firmy.<sup>144</sup> V roce 1973 se začalo s výstavbou jedenáctipatrové budovy „Věžáku“ pro učně. Stavbyvedoucím projektu se stal pan Vítězslav Nekl. Dnes budova slouží pro kanceláře vedení podniku a ředitelství.<sup>145</sup> Firma také dbala o kulturní a společenský život svých zaměstnanců. Právě proto vznikla již roku 1952 instituce Závodní Klub Vysoké Mýto. Jeho posláním bylo především umožňovat a zprostředkovávat nejen pro své zaměstnance různé besedy, badatelské kroužky, přednášky, společenské a kulturní akce. Zároveň zde docházelo i k utužování kolektivu zaměstnanců podniku a navazování nových styků.<sup>146</sup>

V průběhu sedmdesátých let se začalo s uvažováním o nové typové řadě autobusů, která se měla začít plně rozvíjet od roku 1975. Zároveň se stále zdokonalovala výroba a rozvoj hasicích a speciálních automobilů a uvažovalo se o další budoucnosti těchto výrobků. Přišlo se také s novou ideou výroby skříňových karosérií podle nových konstrukčních plánů za pomoci chemizace. Podle výsledků se tato koncepce stala pokrokovou a velmi se tak vyplatila. V této době firma Karosa spolupracovala také s ostatními firmami, a to především v oblasti vědecko – technického jednání. Například s firmou IFL Dresden uzavřela smlouvu na uplatňování sendvičové konstrukce ve výrobě speciálních skříňových karosérií, což velmi přispělo k jejímu urychlení.<sup>147</sup>

Od roku 1981 se tedy započalo se sériovou výrobou nové řady autobusů pod označením 700. Celá tato řada obsahovala mnoho autobusů s různými modifikacemi, které bych nyní ráda více rozvedla:

<sup>143</sup> LOSKOTOVÁ, Vladimíra. *Dějiny n. p. Karosa v letech 1895 – 1985*. II. Kapitola. Vývoj závodu v letech 1948 – 1985. Strana: 19. 1986. Hradec Králové. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>144</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Část obrazových příloh. Nestránkováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

<sup>145</sup> FRANĚK, Josef. *Rozvoj továrny Sodomka – Karosa 1947 – 1978*. Stavba 11-ti patrového „věžáku“ Karosy – dominanty Vysokého Mýta. 2006. Nestránkováno. Fond Karosa. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>146</sup> DRBALOVÁ, Eliška. *Závodní klub Karosa ve Vysokém Mýtě. 1952 – 1972*. Strana: 6. Závodní klub Karosa – poslání klubu. Rok: 1972. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

<sup>147</sup> CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana 15. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

### **Karosa C 734**

Tento autobus se stal základem celé řady. Jednalo se o meziměstský autobus, který nahradil dřívější vozy z řady ŠL 11. Vzhledově oplýval hranatější karosérií, byl vybaven dvěma dvoukřídlými nástupními dveřmi v přední části a uprostřed vozu. Jeho typickou barevnou kombinací se stala modrá a bílá barva. Autobus se však, stejně jako ostatní vozy z této řady, postupně upravoval a vylepšoval, aby byla zajištěna lepší a pohodlnější doprava pro cestující. Autobusy C 734 využívaly různé dopravní podniky, především ČSAD na regionálních a meziměstských linkách po celé zemi. Jeho výroba byla ukončena v roce 1997.<sup>148</sup>

### **Karosa B 731**

Městský autobus se velmi podobal předchozí verzi. Odlišoval se však méně hlučnou nápravou, změnou automatické převodovky od značky Voith, montáží katalyzátorů a v pozdějších letech i změnou motorů od značky Renault. Jeho výroba byla ukončena roku 1996, kdy byl nahrazen modernější verzí B 931.<sup>149</sup>

### **Karosa B 732**

Tento vůz je téměř shodný s předchozím typem, rozdíl je jen v montáži mechanické převodovky, z důvodu využívání i pro příměstskou dopravu.<sup>150</sup>

### **Karosa C 735**

Jednalo se o meziměstský linkový autobus podobný typu C 734. Byl však určen na delší trasy, a tak byl vybaven pohodlnějšími sedačkami a větším prostorem pro zavazadla cestujících.<sup>151</sup>

### **Karosa LC 735**

Tento typ se vyráběl jako dálkový a zájezdový autobus. Byl vybaven pohodlnými polohovatelnými sedačkami, které byly vyvýšeně umístěny. Sériová výroba trvala až do roku 1991. Ukončena byla z důvodu vyšších požadavků pohodlí a komfortu pro cestující.<sup>152</sup>

<sup>148</sup> Karosa C 734. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-19]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_734](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_734)

<sup>149</sup> JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. *Autobusy Karosa – 11. díl – městské a příměstské standardní autobusy řady 700. Československý dopravák*. 2008. Ročník: VII. Číslo: 4. Strany: 30–37.

<sup>150</sup> JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. *Autobusy Karosa – 11. díl – městské a příměstské standardní autobusy řady 700. Československý dopravák*. 2008. Ročník: VII. Číslo: 4. Strany: 30–37.

<sup>151</sup> Karosa C 735. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-19]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_735](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_735)

<sup>152</sup> *Autobus Karosa LC 735* [online]. [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: <http://skodabusklub.cz/?p=lc735.html>



### **Karosa LC 736**

Zájezdový a dálkový autobus se velmi podobal předchozímu typu, lišil se však ještě lepší vybaveností a možnostmi individuální regulace a rozvodu klimatizace u každého cestujícího zvlášť. Jeho výroba byla ukončena roku 1997, kdy se začaly pořizovat novější a modernější autobusy.<sup>153</sup>

### **Karosa C 744 a B 741**

U těchto typů se jednalo o kloubové autobusy. C 744 se využíval pro meziměstskou dopravu a B 741 pro městskou dopravu.<sup>154</sup>

### **Karosa LC 737**

Modernizovanější verze autobusu LC 736, někdy označovaná jako HD11. Vzhledově se velmi změnil oproti předchozím vozům. Na první pohled upoutala zaoblenější karosérie a také lepší vybavení autobusu například audio a video systémem s televizí.<sup>155</sup>

### **Karosa LC 757**

Sériová výroba tohoto luxusního dálkového autobusu, někdy označovaného i jako HD 12, započala roku 1992. Vyráběl se skeletově a podobě jako předchozí verze měl modernější zaoblený tvar. Autobus byl vybaven mnoha novinkami, jako systémem ABS<sup>156</sup> a ASR<sup>157</sup>, chemickým WC, videosystémem, kuchyňkou, kávovarem a samozřejmě i klimatizací. Zákazník si mohl doobjednat i jiné vymoženosti, jako třeba vyhřívaná sedadla pro řidiče či palubní telefon. Zajímavostí je, že všechny tyto vozy se nevyráběly sériově, ale kusově, podle přání zákazníků. Můžeme tedy říct, že každý autobus byl vlastně originál. Celkem podnik Karosa vyrobil 76 kusů těchto vozů.<sup>158</sup>

Řada autobusů pod souhrnným označením Karosa 700 byla od poloviny 90. let postupně vystřídána další modernizovanou verzí pod označením Karosa 900. Ráda bych však upozornila i na řadu Karosa 800.

<sup>153</sup> JELEN, Tomáš. Autobusy Karosa – 12. díl – dálkové autobusy a autokary LC 735 a LC 736. *Československý dopravák*. 2008. Ročník: VII. Číslo: 5. Strany: 29–34.

<sup>154</sup> Karosa řady 700. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_700](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_700)

<sup>155</sup> JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. Autobusy Karosa – 14. díl – autokary Karosa HD 11 a HD 12. *Československý dopravák*. 2009. Ročník: VIII. Číslo: 2. Strany: 31–34.

<sup>156</sup> ABS – antiblokovací systém

<sup>157</sup> ASR – protiskluzový systém

<sup>158</sup> JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. Autobusy Karosa – 14. díl – autokary Karosa HD 11 a HD 12. *Československý dopravák*. 2009. Ročník: VIII. Číslo: 2. Strany: 31–34.

*„V polovině 90. let (konkrétně v roce 1997) přestala Karosa vyrábět autobusy řady 700, které byly v produkci nahrazeny modernizovanou variantou, jež byla označena jako Karosa řady 900 (výroba od roku 1996). V některých státech bývalého Sovětského svazu ale vznikly problémy se schválením těchto nových autobusů, a protože Karosa nemohla přijít o tyto významné odběratele, začala vyrábět vozy s označením řada 800. Prakticky se jednalo o trochu modifikované vozy řady 700, designově se tyto dvě řady téměř neliší. Výroba těchto autobusů probíhala v letech 1997 až 1999, kdy začala být do Ruska exportována řada 900. Počty vyrobených vozů řady 800 se počítají na desítky.“<sup>159</sup>*

V roce 1985 uplynulo 90 let od založení závodu Josefem Sodomkou a také 40 let od osvobození země Sovětskou armádou. Na počest těchto výročí se vedení podniku společně s pracovním kolektivem rozhodlo o závázání se a splnění následujících cílů:

*„Úkol státního plánu ve výrobě autobusů, tj. 3300 ks zabezpečíme v požadované sortimentní skladbě, rovnoměrně a v maximální kvalitě.*

*Všechna střediska provozu se přihlásí do soutěže o bezúrazové středisko.*

*Zvýšenou péči budeme věnovat mladým pracovníkům, učňům a zahraničním pracovníkům, nad kterými ustavíme patrony z řad předních dělníků.*

*V úzké spolupráci s TÚ se budeme podílet na zavádění manipulátorů a robotu ve střediscích lakovny a svařovny.*

*Zabezpečíme opravu a olakování všech šatnových skříní. Cílem je zlepšení prostředí na sociálních zařízeních provozu.*

*Zabezpečíme vyčištění bočních oken v celém provozu. Cílem je zlepšení pracovních podmínek a snížení odběru elektrické energie.“<sup>160</sup>*

<sup>159</sup> Karosa řady 800. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_800](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_800)

<sup>160</sup> *Vysokomýtský Karosář – podnikový časopis*. Číslo: 25 – 26. Ročník: XXXV. Rok vydání: 1984. Článek: Příklad iniciativy. Strana: 1.

## 9. Vznik akciové společnosti Karosa

Nyní bych se ráda zaměřila na nové skutečnosti, které zasáhly na počátku devadesátých let do vývoje firmy Karosa a předurčily tak její další budoucnost ve výrobě autobusů. Události v roce 1989 velmi zasáhly do výroby podniku Karosa. S příchodem nového režimu a pozdějšího rozdělení států totiž velmi klesla poptávka po autobusech a jejich výroba se tak citelně snížila.<sup>161</sup> Dne 1. července roku 1993 došlo k významné změně v závodu Karosa. Podnik byl zprivatizován a stal se tak akciovou společností. Roku 1999 se firma stala součástí celoevropské skupiny Irisbus<sup>162</sup>. Tuto skupinu založila firma Renault<sup>163</sup> a Iveco<sup>164</sup>. Firma Iveco v roce 2003 skupinu Irisbus převzala a nový název podniku zněl Iveco Irisbus Czech Republic. Od roku 2007 se používá název Iveco Czech Republic.<sup>165</sup> Po privatizaci Karosy se podniku začalo opět dařit a to hlavně díky partnerství a spolupráci firmy Renault. Podnik měl nyní k dispozici nové možnosti a poznatky, co se výroby autobusů týče. Začaly se využívat nové konstrukce, lepší technologie a s tím související i vybudování kvalitní prodejní a servisní sítě. Došlo také k vnitřním změnám, a to zejména v organizaci, přístupu k práci a většímu využívání výpočetní techniky. Ze skomírajícího závodu se nyní stával úspěšný a konkurence schopný podnik a byla tak zajištěna zdárná budoucnost ve výrobě autobusů této vysokomýtské firmy. Nová doba si postupně žádala nové a moderní a inovativní výrobky. Těmto požadavkům se firma Karosa samozřejmě snažila přizpůsobit. Do všech vozů se začaly montovat katalyzátory výfukových plynů. Musely být totiž plněny normy Evropské unie Euro I a Euro II pro snižování exhalací v ovzduší. Dále se používaly systémy ABS a ASR pro zvýšení bezpečnosti autobusů či zpomalovací brzda. Z výrobního hlediska se změnila koncepce hlavně dálkových autobusů. Při zasklívání se používala dvojitá lepená skla, ve všech vozech se montovala klimatizace, vyvíjely se modernější pohodlnější sedačky pro cestující. Pro přání zákazníků vozy mohly obsahovat alarm systémy, snímače teploty nad vozovkou či ukazatele tlaku v pneumatikách. Nová zakázková dílna mohla rovněž provádět i zásadnější změny. Například vznikaly speciálně upravené autobusy pro tělesně postižené, stěhovací vozy, vozy pro výuku řidičů v autoškolách nebo i autobusy pro přepravu vězňů.<sup>166</sup>

<sup>161</sup> *Historie Karosy* [online]. 2013 [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://karosaklub.wz.cz/historie\\_karosy.html](http://karosaklub.wz.cz/historie_karosy.html)

<sup>162</sup> Irisbus – filiálka skupiny Iveco na výrobu autokarů a autobusů

<sup>163</sup> Renault – francouzská automobilka vyrábějící automobily, traktory a autobusy.

<sup>164</sup> Iveco - je společnost zabývající se výrobou lehkých, středních a těžkých užitkových vozidel, autobusů (pod značkou Irisbus Iveco), speciálních vozidel a motorů. Společnost patří do skupiny Fiat Industrial a sídlí v Turíně. Název je zkratkou pro **I**ndustrial **v**ehicle **c**orporation.

<sup>165</sup> Iveco Czech Republic. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Iveco\\_Czech\\_Republic](http://cs.wikipedia.org/wiki/Iveco_Czech_Republic)

<sup>166</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strany: 57 – 58. 2005. Litomyšl. 2005

S moderními technologiemi a dalšími novinkami ve výrobě firmy souvisela i nová generace řady autobusů pod označením 900, jenž byla zahájena od roku 1994. Tato řada nahrazovala starší vozy řady 700 a vyznačovala se mnoha novinkami a to jak moderním vzhledu a designu, tak i ve vnitřním vybavení a interiéru s větším pohodlím a mnoha vymoženostmi. Současně se kladl čím dál větší důraz i na bezpečnost, ekologický provoz a prodloužení životnosti autobusů.<sup>167</sup>

Nyní bych ráda opět uvedla pár jistě zajímavých informací o jednotlivých autobusech pod souhrnným označením typové řady 900.

### **Karosa C 934**

Základním vozem celé této řady byl právě linkový meziměstský autobus C 934 používaný pro kratší regionální linky. Konstrukcí vycházel ze svého staršího předchůdce C 734, na pohled ale vynikal zaoblenějším předním sklem a celkově oblejšími a modernějšími tvary. V interiéru vozu byly sedačky v zadní části umístěné na vyvýšené podestě, což umožnilo i zvětšení zavazadlového prostoru. V roce 1999 se výrobci v Karose pokusili o jeho další modernizaci, čímž vznikl autobus s označením C 934 E.<sup>168</sup>

### **Karosa 930**

Standardní městské autobusy

### **Karosa 940**

Kloubové autobusy<sup>169</sup>

### **Karosa Récréo**

Do řady 900 spadá i tento velmi zajímavý autobus. Byl určený jako školní autobus pro přepravu mládeže a tím pádem se odlišuje několika drobnostmi, například postrádal police nad sedadly. Vyvážen byl hlavně do západní Evropy a jeho výroba tohoto velmi úspěšného autobusu trvala až do roku 2007.<sup>170</sup>

<sup>167</sup> TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strana: 67. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

<sup>168</sup> Karosa C 934. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-23]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_934](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_934)

<sup>169</sup> Karosa řady 900. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-10-07]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_900](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_900)

<sup>170</sup> Karosa Récréo. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-23]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_R%C3%A9cr%C3%A9o](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_R%C3%A9cr%C3%A9o)

### **Karosa LC 937**

Tohoto luxusního dálkového autobusu vyrobil podnik Karosa pouhých šestnáct kusů. Bylo to dáno především jeho vysokou cenou, proto mnoho zákazníků a dopravců dávalo raději přednost jeho starší a levnější verzi z řady 700. Mezi jeho přednosti patřila pohodlná anatomicky vytvarovaná polohovatelná sedadla, individuálně regulovatelná klimatizace pro každého cestujícího, lampičky a reproduktory rádia umístěné na stropním panelu nad každou sedačkou. Dále mezi vymoženosti patřila unikátní originální palubní deska u řidiče, vybavení vlastním kávovarem, ledničkou, televizí a videosystémem. Při výrobě se dbalo, aby byl vůz ekologický a splňoval všechny potřebné emisní normy stanovené Evropskou unií. Autobusy LC 937 se vyráběly až do roku 1996.<sup>171</sup>

### **Karosa LC 957**

Další vůz ze série dálkových a zájezdových autobusů se začal vyrábět roku 1997. Vůz byl opět velmi luxusně vybaven, samozřejmostí zde byl kávovar, WC či kuchyňka. Co se konstrukce týče, výrobci se snažili o větší odolnost vozu vůči korozi a lepší bezpečnostní podmínky.<sup>172</sup>

### **Karosa C 956 Axer**

Zde se jedná o meziměstský autobus určený spíše pro delší linky a k zájezdovým účelům. Vyráběl se od roku 2002 až 2006 a to ve dvou standardních délkách 12 metrů či 12, 8 metrů. Po ukončení jeho výroby byl nahrazen novějším autobusem pod názvem Irisbus Arway.<sup>173</sup>

Tolik několik informací o kvalitních a oblíbených autobusech z řady 900 vyráběných až do roku 2007, kdy jej nahradila další úspěšná generace autobusů, jejichž název zněl již jen Irisbus. Celkově bylo vyrobeno okolo 13 000 vozů této řady<sup>174</sup>, a mnoho z nich můžeme stále i dnes potkávat nejen na našich silnicích, na městských i dálkových linkách.

<sup>171</sup> JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. Autobusy Karosa – 15. díl – dálkové a zájezdové autokary GT 11. *Československý dopravák*. 2009. Ročník: VIII. Číslo: 3. Strany: 32–34.

<sup>172</sup> JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. Autobusy Karosa – 14. díl – autokary Karosa HD 11 a HD 12. *Československý dopravák*. 2009. Ročník: VIII. Číslo: 2. Strany: 31–34.

<sup>173</sup> Karosa C 956. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-24]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_956](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_956)

<sup>174</sup> Karosa řady 900. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-24]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_900](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_900)

Od roku 1996 se začalo s výrobou nového typu autobusu pod názvem Citybus. Speciální nízkopodlažní provedení <sup>175</sup>umožňovalo plynulejší zajištění dopravy a lepší podmínky při nástupu a výstupu pro cestující. O vozy Citybus byl obrovský zájem a staly se jedněmi z nejúspěšnějších autobusů vyráběných v podniku Karosa, o čemž vypovídá i mohutný export do různých zemí. Mnoho z nich dodnes využívají různé dopravní podniky po celé republice. Pro upřesnění a lepší orientaci v jednotlivých typech autobusů jsem uvedla jednoduché shrnutí o značení vozů firmy Karosa:

„*Písmeno* – označovalo typ vozu – *B – Bus (městský a příměstský autobus)*

*C – Coach (meziměstský a linkový autobus)*

*LC – Long Distance Coach (dálkový a zájezdový autobus)*

*První číslice* – označovala 90. léta

*Druhá číslice* – označovala délku vozu – 3 – 11 metrů

*4 – 17 metrů*

*5 – 12 metrů*

*6 – 18 metrů*

*Třetí číslice* – označovala další specifikace:

- *U vozů B a C: 1- městský autobus s automatickou převodovkou*

*2- předměstský autobus s manuální převodovkou*

*3 – regionální autobus s automatickou převodovkou*

*4 – meziměstský autobus s manuální převodovkou*

<sup>175</sup> TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Od Státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strana: 68. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

*5 a 6 – meziměstský autobus s manuální převodovkou*

- *U vozů LC: číslice 6 nebo 7 označovala stupeň luxusu (čím vyšší číslo, tím luxusnější autobus)*<sup>176</sup>

<sup>176</sup> Karosa řady 900. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-24]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_900](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_900)

## 10. Vstup podniku Karosa do mezinárodní skupiny Irisbus

Jak jsem již částečně nastínila na začátku předchozí kapitoly, roku 1999 došlo v podniku Karosa k významné události, která měla vliv na další vývoj v tomto vysokomýtském závodě na výrobu autobusů. Podstatnou roli zde hrála francouzská firma Renault a italská firma Iveco. Tyto společnosti založily vlastní holding pod názvem Irisbus.<sup>177</sup> Přesnější vysvětlení této skupiny nám podává následující článek: „*Irisbus byl mezinárodní výrobce autobusů. Společnost vznikla sloučením těchto dvou skupin výrobců autobusů: Iveco (Sauver France, Unic, Lancia, Orlandi, Magirus-Deutz) a Renault V.I. (mimo jiné Berliet, Saviem, Dodge Europe, Heuliez-Bus a Karosa), později Irisbus pohltit krachující Ikarus. Jako jedna společnost mohou všechny její části snadněji koordinovat výrobu a mají větší vliv na trhu s autobusy. Irisbus je 2. největší výrobce autobusů v Evropě (po Evobusu (Mercedes-Benz a Setra). Vlastníkem skupiny Irisbus je Iveco. Hlavní výrobní závod celé skupiny se nachází ve francouzském Annonay (bývalý Renault) a v italském Valle Ufita,*“<sup>178</sup> V roce 2003 společnost Renault odstoupila Irisbusu část svého podílu a celý holding tak přešel do vlastnictví Iveca. Firma se nyní nazývala Iveco Irisbus.<sup>179</sup> Další důležitá změna přišla v roce 2007. Z názvu firmy totiž mizí tradiční znak firmy Karosa „K“, který byl nahrazen logem delfína a názvem Iveco Czech Republic a. s. Zařazením vysokomýtského závodu do obrovské společnosti Iveco, zabývající se výrobou různých typů vozidel a motorů, znamenalo posílení a vyzdvižení podniku na světovou úroveň.<sup>180</sup> Zatím poslední změna proběhla v tomto roce, kdy nový oficiální název zní Iveco Bus. O této významné události zajímavě pojednává následující článek z oficiálních stránek firmy Iveco: „*Tento okamžik znamená počátek nové etapy působení společnosti Iveco v oblasti hromadné přepravy osob s cílem globální expanze. Je to poslední krok rozsáhlého procesu konsolidace, jehož kořeny sahají hluboko do historie společnosti, výsledek více než sta let zkušeností. Iveco Bus je v zásadě postavený na prestižním evropském dědictví, jež společnosti umožnilo stát se jedním z hlavních hráčů dodávajících dopravní prostředky k přepravě osob po celé Evropě. Nová značka Iveco Bus posiluje identitu tohoto podnikání spolu s ostatními mezinárodními aktivitami společnosti.*“

<sup>177</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosa součástí mezinárodní skupiny Irisbus. Strana: 63. 2005. Litomyšl.

<sup>178</sup> Irisbus. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus>

<sup>179</sup> Karosa? Iveco Czech Republic!. In: *Autobusové noviny: online deník ze světa autobusů* [online]. 2007 [cit. 2013-10-11]. Dostupné z: <http://www.autobusovenoviny.cz/clanek/141/karosa-iveco-czech-republic>

<sup>180</sup> Novinky z Vysokého Mýta: nový název, nový ředitel, konec řady 900. *Autobusové noviny* [online]. 2007 [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://www.autobusovenoviny.cz/clanek/142/novinky-z-vysokeho-myta-novy-nazev-novy-reditel-konec-rady-900>



*Podporuje tak ještě více rozvoj a vnímání celé produktové řady autobusů jako jednoznačnou součást Iveco, zejména na trzích jakými jsou Evropa, Jižní Amerika a Čína, kde má společnost důležité postavení. Trvalá udržitelnost rozvoje, technologie a celkové provozní náklady (Total Cost of Ownership) jsou silné atributy značky Iveco Bus, které jsou v plném souladu s kompletní produktovou řadou Iveco. Tato nová identita značky souvisí s uvedením na trh zcela nového městského autobusu Euro VI, který bude mít světovou premiéru na 60. světovém kongresu a výstavě UITP o mobilitě a městské dopravě v Ženevě (Švýcarsko) ve dnech 26. až 30. května 2013, což je důležitá událost pro celosvětovou síť hromadné dopravy.*

### *Iveco Bus v České republice*

*Největším výrobním závodem pro Iveco Bus je výrobní závod ve Vysokém Mýtě. Společnost Iveco Czech Republic, a. s. navazuje na dnes již 85letou tradici výroby autobusů v tomto městě a na 118letou historii firmy založené Josefem Sodomkou. Firma, známá od roku 1948 pod jménem Karosa, se již v druhé polovině čtyřicátých let minulého století orientovala převážně na výrobu autobusů a je spojena s řadou úspěšných a dnes legendárních vozidel. Jedná se o řadu 706 RTO, ale i o další řady ŠM, 700, 900. Na tyto úspěšné typy vozidel navázala vozidla řady Crossway, Crossway Low Entry, Arway a Citelis, vyráběná v řadě motorizací a modifikací. Dnes společnost, známá od roku 2007 jako Iveco Czech Republic, a. s., exportuje více jak 90 % své produkce do zhruba 30 zemí světa. Firma je významným zaměstnavatelem v regionu a vytváří další pracovní místa u svých tuzemských dodavatelů.<sup>181</sup>*

V další části této kapitoly jsem se opět zaměřila na výrobu nových a moderních autobusů, které se postupem doby stále více a více zdokonalovaly, aby si udržely svoji prestiž a obstály v početné konkurenci. Při výrobě autobusů se využívají ty nejmodernější technologie a postupy. Zároveň se firma Iveco snaží vylepšovat nejen technické vymoženosti svých vozů, ale zároveň také zlepšovat a zviditelňovat originální a estetický design. Důležité je pro firmu Iveco i zajištění bezpečné dopravy cestujících, snaha o minimalizaci zplodin výfukových plynů při ochraně životního prostředí, zvyšování bezporuchovosti a životnosti vozů.<sup>182</sup>

<sup>181</sup> Iveco Bus: Press release. *Iveco* [online]. 24. 5. 2013 [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/press-room/tiskove-zpravy/Pages/IvecoBus.aspx>

<sup>182</sup> Irisbus Arway: meziměstské autobusy. *Iveco* [online]. [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-arway.aspx>

### **Irisbus Ares**

Tento meziměstský linkový autobus se vyráběl od roku 2001 do roku 2006. Z koncepce tohoto vozu vycházejí jeho nástupci Arway a Crossway.<sup>183</sup>

### **Irisbus Arway**

Moderní dálkový autobus sériově vyráběný od počátku roku 2005 do dnešní doby. Dodáván byl hned ve čtyřech délkách a to buď 10, 6 metrů, 12 metrů, 12, 8 metrů a 15 metrů. Tento vůz byl vybaven mnoha doplňky, které v době svého uvedení na trh již byly samozřejmostí, tedy videosystémem, klimatizací, bezpečnostními pásy, kávovarem, pohodlnými sedadly a jinými moderními doplňky.<sup>184</sup>

### **Irisbus Crossway**

Tento vůz, vyráběný od roku 2006, byl určen na meziměstské linky a byl vyráběn opět v několika standardních délkách. V tomto voze se používá speciální antikorozi ochrana za použití speciální kataforézy. Mezi moderní bezpečnostní prvky patří pevnější konstrukce vozu, ohnivzdorné materiály a lepší ochrana na ostrých hranách autobusu.<sup>185</sup>

### **Irisbus Crossway Low Entry**

Tento vůz je určen pro městské linky. Díky svému částečnému nízkopodlažnímu provedení a nástupní rampou pro vozíčkáře, umožňoval lepší podmínky pro městskou hromadnou dopravu.<sup>186</sup>

### **Irisbus Citelis**

Známý a dopravními podniky stále velmi využívaný městský autobus určený pro městskou hromadnou dopravu. S jeho výrobou se započalo roku 2005 a vyrábí se dodnes. Díky svému nízkopodlažnímu provedení umožňuje lepší a plynulejší každodenní městskou dopravu.

<sup>183</sup> Irisbus Ares. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus\\_Ares](http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus_Ares)

<sup>184</sup> Irisbus Arway. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus\\_Arway](http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus_Arway)

<sup>185</sup> Irisbus Crossway. *Iveco* [online]. [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-crossway.aspx>

<sup>186</sup> Iveco Irisbus: Meziměstské autobusy - Crossway LE. *Iveco* [online]. [cit. 2013-10-06]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-crosswayle.aspx>

Obsahuje také mnoho vymožeností pro starší osoby či osoby s invalidním postižením, které velmi zlepšují podmínky pro jejich bezstarostnější a pohodlnější cestování.<sup>187</sup>

### **Irisbus Evadys**

U vozů Evadys se jedná o skutečnou špičku mezi autobusy. Vyrábějí se od roku 2007, a dále se člení na Evadys H a Evadys HD. První uvedený je určen pro přepravu osob na městských linkách, ale může být využíván i jako výletní zájezdový autobus. Naproti tomu vozy s označením HD sloužily primárně jako dálkový autobus.<sup>188</sup>

### **Irisbus Magelys**

Tento vůz oplývá skutečným luxusem a neotřelou elegancí. Jedná se o dálkový autobus, jenž nahradil předchozí verzi Evadys HD. Asi největší předností jsou velká prosklená okna, která nabízejí svým pasažérům lepší panoramatický výhled na krajinu a umožňují skvělý zážitek z jízdy. Mohli bychom se domnívat, že kvůli takovéto prosklené ploše bude pronikat i více slunečního záření a tedy i tepla, ale opak je pravdou. Zajímavým doplňkem je zde „průvodce“ v podobě bezdrátového mikrofónu, který upozorňuje cestující na různé zajímavosti při jízdě. Cena tohoto autobusu se pohybuje okolo 230 tisíc Eur.<sup>189</sup>

Tolik tedy stručné shrnutí nynějších moderních a technologicky velmi vyspělých vozů vyráběných firmou Iveco. Většina těchto autobusů je určena hlavně na export za hranice České republiky. Je to dáno především celkem vysoce nasazenou cenou pro náš trh. Samozřejmě i přesto je můžeme potkávat i na našich silnicích a dálnicích.

Nyní se zaměříme na další novinky, modernizace a vývojové změny, které v podniku probíhaly od roku 2000. Díky rekonstrukcím byla vytvořena nová lakovna zákaznických úprav, dokončovací linka pro montáž autobusů a byla otevřena i nová lakovna s kataforézou<sup>190</sup>, což se brzy ukázalo jako velmi dobrá investice. Celý podnik prožíval řadu změn v postupech výroby autobusů.

<sup>187</sup> Irisbus Citelis. *Iveco* [online]. [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-citelis.aspx>

<sup>188</sup> Irisbus Iveco na Mit International 2006 18. až 21. října 2006 Paris Expo. In: *Bus Portál* [online]. [cit. 2013-09-26]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=2467>

<sup>189</sup> Irisbus Magelys. In: *Auto.cz: news* [online]. [cit. 2013-09-26]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/irisbus-magelys-pro-pro-vsechny-60458>

<sup>190</sup> kataforéza – zařízení pro povrchovou údržbu se zajištěním proti korozi

Dříve se totiž autobusy vytvářely za pomoci panelů<sup>191</sup>, což byla do této doby velmi významná technologie. Postupem času však přišly nedostatky jako je tuhost karosérie, váha a jiné. Proto při rekonstrukci podniku vznikl požadavek, který rozhodoval o změně výroby a vozy se začaly vyrábět místo z panelů ze skeletů. Více informací o novém postupu výroby jsem našla v tomto zajímavém článku vydaném v roce 2001:

*„V novém procesu již nevidíme po svařovně zavěšené panely na dopravnících, ale sestavené "skelety", které jsou po povrchové úpravě dopravovány na montážní linku.*

*Základní informace o lakovně skeletů:*

*Autobusy nové řady 950, a po přechodnou dobu i řady 930, budou procházet novou lakovnou, jejíž součástí bude i kataforetická lázeň pro nanášení základní barvy. Celá technologie lakování se mění a místo lakování jednotlivých panelů se bude lakovat celý skelet. Tím dosáhne protikorozní úprava autobusů Karosa špičkovou evropskou úroveň a životnost kovových částí ošetřených novou technologií bude minimálně plně srovnatelná s vozidly nabízenými na evropském trhu“ ... “Oficiální zkušební provoz zařízení bude zahájen v červenci 2001, v průběhu srpna proběhne test trvanlivosti a následně bude zařízení předáno do trvalého provozu. Vlastní technologie lakovny skeletů je výrazně odlišná od stávající "panelové" lakovny. Jak již z názvu vyplývá, budou se v nové lakovně lakovat již celé skelety, na rozdíl od dnešní lakovny, kde se lakují jednotlivé panely a drobné díly. Proti stávající lakovně, která je tzv. "linková" neboli pohyblivá, v nové lakovně se všechny operace odehrají na stojícím skeletu. Doprava mezi jednotlivými pracovišti je pomocí pozemních přesunen. Parametry lakovny umožní lakování vozidel o délce až 15 m a výšce skeletu až 3300 mm. Také složení lakové vrstvy aplikované na skelet se změnilo a odpovídá nejvyššímu současnému standardu a skládá se z následujících operací:*

- 1) chemická předúprava (8 stupňů) – zinečnatý fosfát*
- 2) kataforetická vrstva – ponorem*
- 3) nanesení tmelů, spárových tmelů a nástřik antiabrazivní hmoty na podvozek*
- 4) vrstva plniče – aplikace pomocí automatického lakovacího stroje*
- 5) vrchní lak (na celém vnějším povrchu) – aplikace pomocí automatického lakovacího stroje*
- 6) další barevné odstíny (pásky, apod.) – ruční aplikace*

<sup>191</sup> po svaření byly jednotlivé panely olakovány do konečné podoby a poté na montážní lince byla provedena kompletace

7) v případě požadavku zákazníka lze vrchní laky nahradit metalickým základem, s následným přestříkem průhledným lakem

*Proces lakovny zahrnuje veškeré nezbytné úkony jako je například broušení, přípravu nalakování (maskování, čištění), vypálení nanesených laků, montáž kovových i plastových dílů tak, aby mohly být olakovány současně se skeletem, a též kontrolu kvality olakování. Pro úplnost dokonalého lakovacího procesu byla začátkem roku vybudována v Karose dvě zcela nová pracoviště. Jednak linka pro chemickou předúpravu profilů a plechů před svařováním, kde je tato operace nezbytná pro dobrou přilnavost kataforézy. Druhé pracoviště je lakovna zákaznických úprav, kde jak již název napovídá, bude možné uspokojit i velmi náročného zákazníka, co se týká barevných dekorací vozidla.*

*Věříme, že investované prostředky posunou Karosu o výrazný krok dále v kvalitě a blíže k zákazníkovi ke splnění jeho požadavků na autobusy pro „třetí tisíciletí“. S jistotou lze konstatovat – nová lakovna skeletů Karosy Vysoké Mýto snese srovnání se světovou technickou špičkou. „<sup>192</sup>*

Velkých změn se dočkala i nově zrekonstruovaná montážní linka vybavena nejmodernějšími technologiemi, výpočetní technikou a novými postupy, jenž umožnily navýšení výroby vozů. Současně se na pozice ve všech odděleních dostávala i kvalitnější, kvalifikovanější a značně oddaná pracovní síla. Odměnou za skvělé výsledky a kvalitní vozy se firma dostala mezi špičku nejlepších závodů na výrobu autobusů. Stabilní společnost dokázala zvyšovat svoji konkurenceschopnost, získávala úspěchy na zahraničních trzích. Velký důraz podnik klade i na rozvíjení svých sítí autorizovaných servisů a na dostupnost originálních náhradních dílů.<sup>193</sup>

<sup>192</sup> Lakovna budoucnosti. In: Bus portál: autobusy [online]. 2001 [cit. 2013-09-28]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=66s>

<sup>193</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosa součástí mezinárodní skupiny Irisbus. Strana: 65. 2005. Litomyšl.

## **11. Vývoj firmy v současné době**

Podnik Karosa byl od svého vzniku po znárodnění v roce 1948 vždy významným zaměstnavatelem v regionu. Počet zaměstnanců se pohyboval od cenných 500 v roce 1948 až do současných 2700. V době plánované socialistické výroby byly počty vyrobených autobusů dány státním plánem. V současné době je produkce závislá na požadavcích zákazníků z celé Evropy, takže i počet zaměstnanců kolísá dle počtu objednávek. V současnosti firma Iveco mimo zaměstnávání kmenových zaměstnanců poskytuje pracovní příležitosti i v okolní podnikatelské sféře. Regionální firmy jsou využívány na výrobu a dodávky některých komponentů a služeb, pro kooperace výroby dílů a podobně. Personální agentury dodávají pracovníky požadovaných profesí.

Zaváděním moderních technologií a pokrokových výrobních metod se firma snaží být v oboru mezi špičkovými výrobci, co se týče kvality zpracování, spolehlivosti, užitné hodnoty a pohodlí cestujících i životnosti vozů včetně servisních služeb. Konstrukční a vývojové oddělení připravuje výrobu nových, designově zajímavých a technologicky vyspělejších výrobků s motory, které šetří životní prostředí, jsou současně konkurenceschopné a pro zákazníky i cenově zajímavé.

## 12. Závěr

Jak již bylo řečeno, cílem této bakalářské práce bylo především zmapovat počátky automobilového průmyslu ve Vysokém Mýtě, historický vývoj a současnost firmy Karosa. Zároveň, jsem chtěla vyzdvihnout i jednu z největších postav automobilového průmyslu v Československu v první polovině 20. století, a to Josefa Sodomku mladšího. Snažila jsem se hlavně nastínit nezměrné úsilí člověka, kterému se podařilo vystihnout budoucí vývoj automobilismu, předběhnout dobu a vybudovat prosperující a uznávanou karosářskou firmu. Z dochovaných písemností je velmi patrné, jaký byl Josef Sodomka jako člověk. Na jedné straně se dokázal obklopit odborníky a to jak řemeslníky, tak i schopnými konstruktéry. Měl ve svém životě štěstí na lidi. Vytvořil kolem sebe široký okruh přátel a zaměstnanců, kteří byli jeho firmě oddaní, přinášeli nové nápady a pomáhali je realizovat. Na druhé straně měl však i sociální cítění, zajímal o problémy svých zaměstnanců a jejich rodin, přátelil se s nimi, naslouchal jim a snažil se jim pomoci v nesnázích. Proto byl mezi zaměstnanci oblíbený a ve firmě panovala dobrá a konstruktivní atmosféra. Byl to poctivý, ochotný a obětavý člověk. Nic, co se týkalo jeho firmy, mu nebylo lhostejné. Jeho rodinný podnik byl pro něj vším. Svoji firmu dokázal přenést i přes různá těžká období, jako byly hospodářské krize, války, poválečné nedostatky a politické převraty. I přes všechny ekonomické a politické problémy, se neustále snažil dále budovat firmu a vymýšlet a realizovat nové originální nápady, plány a projekty. I v době, kdy se dostal do komunistického vězení nepřestával promýšlet nová zlepšení. Když byl zestátněn jeho rodinný podnik, měl Josef Sodomka pocit, že se mu zhroutil svět. Nedokázal se smířit s tím, že firmu, kterou začal budovat jeho otec na konci 19. století a do které vložil tolik úsilí, byl donucen přenechat státu.

Myslím, že Josef Sodomka je velmi zajímavá osobnost, na kterou by se určitě nemělo zapomínat a touto prací jsem ji tedy chtěla více připomenout. Ve své době navrhoval nadčasové a originální karoserie pro automobily, které neměly obdoby a staly se velmi oblíbenými a uznávanými. Pro každého byla vždy čest, vlastnit automobil vyrobený firmou Josefa Sodomky z Vysokého Mýta. Dokonce u několika jiných firem lze pozorovat prvky, které velmi připomínaly Sodomkův styl. Jeho automobily se stále připomínají na různých výstavách a akcích po celé České republice a staly se významnou součástí Zlatého fondu československého automobilového průmyslu.

Jako smysl a přínos této bakalářské práce považuji nejenom zpracování a následné ucelení informací a důležitých událostí o historickém vývoji podniku a životním příběhu Josefa Sodomky, ale především nalezení dalších nových souvislostí souvisejících s firmou Karosa. V různých archivních pramenech a materiálech jsem našla několik zajímavých informací,

kteřé zatím ještě nebyly publikovány v žádné literatuře ani odborných pracích. Především jsem objevila zajímavá fakta o vytvoření stavebního a bytového družstva pro zaměstnance firmy Josefa Sodomky, podpůrných fondů pro případnou sociální pomoc, dále písemnosti o převzetí motorových vozidel Rudou armádou v poválečných letech, údaje o platovém zařazení zaměstnanců a platové podmínky Němců, nebo organizační plány firmy a tabulky cen pro autobusy. V regionálním muzeu ve Vysokém Mýtě jsem také našla spousty materiálů, vztahující se k historii a vývoji podniku Karosa. K dispozici jsou zde články z novin a časopiseckých studií, které oznamovaly různé novinky ohledně firmy a výroby v průběhu let, ohlasy z výstav či různá ocenění firmy. Autoři těchto článků psali o firmě vždy jen v těch nelepších souvislostech. Dále jsou zde i spisy pojednávající například o stavbě budovy „věžáku“, která je v současnosti jednou z dominant Vysokého Mýta, vytvoření Závodního klubu Karosa či růstu počtu zaměstnanců ve firmě. Jsou to jistě velmi zajímavé a z historického hlediska důležité informace, které jsem zatím v žádných publikacích nenašla, a proto jsem se ve své práci zveřejnila.

Nakonec bych ráda uvedla vzpomínku konstruktéra Josefa Klejcha, která nám podává zajímavý obrázek o Josefu Sodomkovi: *„Sodomka rád jezdil rychle, nesnesl, když ho někdo předjel. Svým ostrým stylem jízdy odrovnal několik aut. 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. „*<sup>194</sup>

<sup>194</sup> Josef Sodomka: génius, který předběhl dobu. In: *Tatra - Club. com: články* [online]. [cit. 2013-09-29]. Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/clanek/josef-sodomka-genius-ktery-predbehl-dobu-24>



### 13. Seznam použitých zkratek

Tatra T 52 – označení automobilu

Tatra T 600 – typ automobilu „Tatraplán“

HB – horský bus

HD – označení pro dálkový autobus

SW 42 – typ automobilu

Praga ND – typ autobusu

706 RO – typ autobusu – rekonstruovaný omnibus

706 RTO – typ autobusu – rekonstruovaný trambusový osobní

A – 2 – platová skupina

5 – LP – pětiletý plán

StB – státní bezpečnost

ČSAD – československá autobusová doprava

ČSD – Československé státní dráhy

NDR – německá demokratická republika

SSSR – Sovětský svaz

Š 11 – označení řady autobusů

ŠM - autobus městské verze

ŠD – autobus dálkové verze

ŠL – autobus linkové verze

T 11 – trolejbusová modifikace autobusu

ABS – antiblokovací systém

ASR – protiskluzový systém

LUX – označení typu luxusního autobusu

LC 757 HD 12 - označení dálkového autobusu

THZ – továrna hasicích zařízení

IFL DRESDEN – označení společnosti

UITP – označení pro světovou výstavu a kongres (Union Internationale des Transport Publics)

## 14. Seznam použitých pramenů a literatury

### Prameny

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 2. Dějiny fondu. Strana: 7. Číslo knihy: 122. JAF 1187.

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 3. Číslo knihy: 122. JAF 1187.

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka. Přehled prodaných výrobků a jejich ceny 1904 - 1933*. Přehled prodaných nových vozů kompletních. Strana: 3. Karton č. 9. Inventární č. 146. Kniha č. 3.

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 5. Číslo knihy: 122. JAF 1187

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 4. Číslo knihy: 122. JAF 1187

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Tabulka růstu výroby karosérií. Strana: 4. Číslo knihy: 122. JAF 1187

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Tabulka zachycující situaci továrny v letech dvouletého hospodářského plánu. Strana: 5. Číslo knihy: 122. JAF 1187

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka, továrna na karoserie, Vysoké Mýto 1896 – 1948. (1949 – 1950)*. Vlasta Šimková. Inventář 1985. Úvod: 1. Dějiny původce fondu. Strana: 7. Číslo knihy: 122. JAF 1187

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka. Ohlášení tovární výroby 1935*. Listina z krajského soudu v Chrudimi – opis pro finanční úřad. Titulek: Krajskému obchodnímu soudu v Chrudimi. 1935. Strana: 1. Inventární číslo: 19. Číslo kartonu: 1.

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka. Dar k 70. narozeninám J. V. Stallina*. Popis daru k 70. narozeninám s. generalissima J. V. Stalina. Strany: 2 – 3. Inventární číslo: 52. Číslo kartonu: 2.

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka. Dar k 70. narozeninám J. V. Stallina*. Naše pomoc na letadle Aero 45. Strana: 6. Inventární číslo: 52. Číslo kartonu: 2.

SOA Zámorsk. *Fond Josef Sodomka. Tabulky cen pro autobusy*. Přípravná kalkulace autobusových karosérií Č. S. D. dod. 1939. Leden 1939. Inventární číslo: 147. Číslo kartonu: 9.

SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka. *Protokoly o převzetí motorových podvozků Rudou armádou*. Lokace: dodávky do SSSR. Protokol ze dne 23. května 1945. Předmět: Zabraní materiálu a motorových podvozků v závodě firmy J. Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto, jako válečné kořisti Rudou armádou. Inventární číslo: 49. Číslo kartonu: 2.

SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka, továrna na karosérie Vysoké Mýto. *Organizační plán firmy Josefa Sodomky Vysoké Mýto*. 1943. Signatura číslo: 4. Jeden list nestránkovaný. Číslo kartonu: 1.

SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto. *Platové zařazení zaměstnanců*. Platové zařazení zaměstnanců k 1. červenci 1945. List: 6. Inventární číslo 145. Číslo kartonu: 9.

SOA Zámorsk. Fond Josef Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto. *Platové zařazení zaměstnanců*. Služební a platové zařazení – Andrlé Vlastimil. 15. 7. 1948. Inventární číslo 145. Číslo kartonu: 9.

SOA Zámorsk. Fond: Josef Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto. *Mzdové podmínky Němců*. Listina okresního úřadu ochrany práce v Pardubicích. 22. 2. 1946. Věc: Pracovní a mzdové podmínky Němců a osob, které pozbyly čl. Státního občanství. Nestránkováno. Inventární číslo: 144. Číslo kartonu: 9.

SOA Zámorsk. Fond: *Stavební a bytové družstvo zaměstnanců firmy Sodomka, spol s r. o., Vysoké Mýto 1947 – 1955*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář. 2008. Strana: 3. Číslo evidenčního listu NAD: 3488. AP č. 8794.

SOA Zámorsk. Fond: *Stavební a bytové družstvo zaměstnanců firmy Sodomka, spol s r. o., Vysoké Mýto 1947 – 1955*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář. 2008. Strana: 4. Číslo evidenčního listu NAD: 3488. AP č. 8794.

SOA Zámorsk. Fond: *Podpůrné fondy zaměstnanců firmy J. Sodomka, továrna karosérií a vozovka, Vysoké Mýto 1940 – 1952*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář 2008. Strana: 3. Číslo evidenčního listu NAD: 1162. AP č. 8793.

SOA Zámorsk. Fond: *Podpůrné fondy zaměstnanců firmy J. Sodomka, továrna karosérií a vozovka, Vysoké Mýto 1940 – 1952*. Mgr. Helena Pochobradská. Inventář 2008. Strana 11. Číslo evidenčního listu NAD: 1162. AP č. 8793.

## **Knihy**

DVOŘÁK, Radovan. *Vysoké Mýto – Dějiny města*. Strany: 7 – 9. 2003. ISBN: 80-86042-88-X

DVOŘÁK, Radovan. *Vysoké Mýto – Dějiny města*. Strany: 12 – 23. 2003. ISBN: 80-86042-88-X

DVOŘÁK, Radovan. *Vysoké Mýto – Dějiny města*. Strana: 60 – 63. 2003. ISBN: 80-86042-88-X

ŠKORPIL, Emanuel. *Vysoké Mýto – průvodce památkami města s historickým přehledem*. Litomyšl. 1919

KLÍMA, Jan. *Vysoké Mýto – Tradice a současnost*. Kapitola: Zrod města Otakarova. Strana: 32 – 33. 2004. Litomyšl. ISBN: 80-239- 3071.

KLÍMA, Jan. *Vysoké Mýto – Tradice a současnost*. Kapitola: Do obrozeného času. Strana: 44 – 47. 2004. Litomyšl. ISBN: 80-239- 3071.

KUBA, Adolf. *Jak přišly koně pod kapotu*. 1988. Kapitola III. Pára. Strana: 21. Nakladatelství dopravy a spojů. ISBN: 31-003-88-05-109.

ČERNÝ, Jan. *La Bohême en voiture – umění českého automobilu*. Kapitola: L'art de l'automobile tchéque. Strana: 11 – 19. 2002. Artefactes. ISBN: 80-238-5875-8

KUBA, Adolf. *Jak přišly koně pod kapotu*. Motto. Strana: 5. 1988. Nakladatelství dopravy a spojů. ISBN: 31-003-88-05-109.

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Historie firmy Sodomka. Strana: 30. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od Kočárů k automobilům. Strana: 11. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve 30. letech. Strana: 57. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Počátky výroby automobilových karosérií. Strana: 9. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 14. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo, archivář podniku.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 13. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií do konce 20. let. Strana: 41 – 44. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 15. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií do konce 20. let. Strana: 48 – 51. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Cesta na výsluní. Strana: 19. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 17. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitoly: Cesta na výsluní a Uznávaná karosárna. Strany: 19 – 33. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosérie osobních automobilů. Strana: 21. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Sodomka – to nejsou jenom automobilové karosérie. Strana: 49. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve 30. letech. Strana: 66. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

ČERNÝ, Jan. *Automobily Tatra s karoseriemi Sodomka I*. Kapitola: Osobní automobily Tatra s karosériemi Sodomka v letech 1927 – 1945. Strana: 10. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-239-9453-7

ČERNÝ, Jan. *Automobily Tatra s karoseriemi Sodomka I*. Kapitola: Osobní automobily Tatra s karosériemi Sodomka v letech 1927 – 1945. Strana: 11 - 13. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-239-9453-7

ČERNÝ, Jan. *Autobusové karosérie Sodomka na podvozcích Tatra II*. Kapitola V: Autobusové karosérie Sodomka na podvozcích Tatra. Strana: 2 – 5. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto 2008. ISBN 978-80-254-2189-5

ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka III*. Kapitola IV: Spolupráce firem Aero Praha a Carrosserie Sodomka Vysoké Mýto. Otištěný článek z časopisu Aero Car Club Revue 1937. Jan Tulis, Jiří Junek. Strana: 15. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. ISBN: 978-80-254-2190-1.

ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka III*. Kapitola: Vozy Aero 50 s karosériemi Sodomka. Strana: 46. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-254-2190-1.

ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka III*. Kapitola: Vozy Aero 50 Dynamic. Strana: 94 – 96. Vydalo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Uloženo v městské knihovně Vysoké Mýto. ISBN: 978-80-254-2190-1.

TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Autobusové a účelové karosérie do roku 1948. Strana 35. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Autobusové a speciální karosérie do roku 1948. Strana: 31 – 32. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Karosárna v letech válečných. Strana: 53. Auto album archiv. Sešitová encyklopedie světových automobilek. Brno. 1990.

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií 1940 – 1945. Strana: 102 – 108. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7.

TULIS, Jan. *Carrosserie Sodomka Vys. Mýto*. Kapitola: Vývoj karosárny po roce 1945. Strana: 59. Auto album archiv. Brno. 1990.

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Karosérie po roce 1945. Strana: 112,113. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana 49. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana: 45. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana 53, 54. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

HARÁK, Martin. *Autobus Karosa Š 11. Historie, vývoj, technika*. Praha. 2013. ISBN: 978-80-247-4483-4

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Vznik národního podniku Karosa. Strana: 45. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strany: 57 – 58. 2005. Litomyšl. 2005

TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strana: 67. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

TULIS, Jan. *Akciová společnost Karosa*. Podnikový katalog. Kapitola: Od Státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strana: 68. Litomyšl. 2000. Uloženo v podnikovém archivu firmy Iveco Czech Republic Vysoké Mýto. Zapůjčení poskytl Josef Víšo archivář podniku.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosa součástí mezinárodní skupiny Irisbus. Strana: 63. 2005. Litomyšl.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosa součástí mezinárodní skupiny Irisbus. Strana: 65. 2005. Litomyšl.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strana: 56. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosa součástí mezinárodní skupiny Irisbus. Strana: 64. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strana: 60. Litomyšl. 2005.

ČERNÝ, Jan. *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra*. Strana: 48. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008

ČERNÝ, Jan. *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra*. Strana: 51. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve třicátých letech. Strana: 65. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve třicátých letech. Strana: 66. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Karosérie po roce 1945. Strana: 111. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Autobusové a speciální karosérie do roku 1948. Strana: 30. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Autobusové a speciální karosérie do roku 1948. Strana: 38. Litomyšl. 2005

TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií do konce 20. let. Strana: 40. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od kočárů k automobilům. Strana: 9. Litomyšl. 2005.

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Přehled výroby autobusů. Strana: 68. Litomyšl. 2005

## Publikace, články a studie

*Trs – čtrnáctideník pro oblast Chocně a Vysoké Mýto*. Číslo: 6. Ročník: 4. Rok vydání: 1995. Článek: Otec i syn podnikatelé. Ing. Zdeněk Meisl. Fond Karosa. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

VACEK, Zdeněk. *Josef Sodomka*. Časopis Auto Profi. 2003. Číslo: 6. Strana: 29.

*Noviny Svět práce*. Číslo: 8. Rok Vydání: 1947. Článek: Jezdí Formánek po světě. Od koní k HP. Strana: 18. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

*Karosář – noviny společnosti Karosa a. s. Vysoké Mýto*. Článek: Ke stému výročí narození Josefa Sodomky. 2004. Číslo:10. Ročník: 55. Strana: 2 a 4. Napsal: Josef Víšo.

Soubor ústřížků z novinových článků vztahující se k historii podniku Karosa. Osobnosti Kraje: Významní lidé z východních Čech. Josefa Sodomku měli lidé rádi. L. Červinková, L. Jelínková. Neustránkováno. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

*Noviny Svět práce*. Č. 8. Rok: 1947. Článek: Jezdí formánek po světě. Strana: 18. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

SEDLÁČKOVÁ, Zdeňka. *Dějiny n. p. Karosa 1896 – 1948*. Stav zaměstnanců. Strana 79. 1970. Hradec Králové. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

Soubor ústřížků novinových článků vztahující se k n. p. Karosa ve Vysokém Mýtě. Článek: Závod Sodomka: 2-LP 27. X. 1948 splněn na 105 procent. Strana: 87. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

Soubor ústřížků novinových článků vztahující se k n. p. Karosa Vysoké Mýto. Článek: Národní podnik Karosa, továrny na karosérie a vozy, skutečností. Strana: 11. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 - 1970*. 1971. Strana: 2. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana: 7, 8. Uloženo v regionálním muzeu Vysoké Mýto.

Propagační materiál n. p. Karosa. Katalog: ŠM 11: Novinka v městské dopravě. Kapitola: Moderní jednoslužný stavebnicový městský autobus ŠM 11. 1960. Neustránkováno. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.



Propagační materiál n. p. Karosa. Katalog: ŠM 11: Novinka v městské dopravě. Kapitola: Karosérie – panelová stavebnice. 1960. Nestránkováno. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Strana: 11. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Strana 9, 10. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Strana 10. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Část obrazových příloh. Nestránkováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Výstavba. Strana: 14. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Část obrazových příloh. Nestránkováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

Ohlasy k 75. výročí n. p. Karosa v tisku. Článek: 75 let české karosářské školy. Strana: 11. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

Ohlasy k 75. výročí n. p. Karosa v tisku. Článek: Máme novou automobilku. Sled výroby. Strana: 74. L. Lehký. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Strana 16. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

*Vysokomýtský Karosář – podnikové noviny.* Č.: 27. Rok vydání: 1965. Strana: 1. Ročník: XVII. Řád práce našemu závodu. Vydává CZV KSC, ZV ROH, CZV SSMA a vedení podniku. Fond Karosa. Nezpracováno. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

LOSKOTOVÁ, Vladimíra. *Dějiny n. p. Karosa v letech 1895 – 1985.* II. Kapitola. Vývoj závodu v letech 1948 – 1985. Strana: 19. 1986. Hradec Králové. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970.* 1971. Část obrazových příloh. Nestránkováno. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

FRANĚK, Josef. *Rozvoj továrny Sodomka – Karosa 1947 – 1978*. Stavba 11-ti patrového „věžáku“ Karosy – dominanty Vysokého Mýta. 2006. Nestránkováno. Fond Karosa. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

DRBALOVÁ, Eliška. *Závodní klub Karosa ve Vysokém Mýtě. 1952 – 1972*. Strana: 6. Závodní klub Karosa – posláni klubu. Rok: 1972. Regionální muzeum Vysoké Mýto.

CHLÁDEK, M. *Karosa n. p. Vysoké Mýto. Vývoj v letech 1948 – 1970*. 1971. Strana 15. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. *Autobusy Karosa – 11. díl – městské a příměstské standardní autobusy řady 700. Československý dopravák*. 2008. Ročník: VII. Číslo: 4. Strany: 30–37.

JELEN, Tomáš. *Autobusy Karosa – 12. díl – dálkové autobusy a autokary LC 735 a LC 736. Československý dopravák*. 2008. Ročník: VII. Číslo: 5. Strany: 29–34.

JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. *Autobusy Karosa – 14. díl – autokary Karosa HD 11 a HD 12. Československý dopravák*. 2009. Ročník: VIII. Číslo: 2. Strany: 31–34.

*Vysokomýtský Karosář – podnikový časopis*. Číslo: 25 – 26. Ročník: XXXV. Rok vydání: 1984. Článek: Příklad iniciativy. Strana: 1.

JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. *Autobusy Karosa – 15. díl – dálkové a zájezdové autokary GT 11. Československý dopravák*. 2009. Ročník: VIII. Číslo: 3. Strany: 32–34.

JELEN, Tomáš; KUCHAR, Dušan. *Autobusy Karosa – 14. díl – autokary Karosa HD 11 a HD 12. Československý dopravák*. 2009. Ročník: VIII. Číslo: 2. Strany: 31–34.

VÍŠO, Josef. *Vývoj názvu a loga firmy*. Strana: 1. Interní dokumenty podniku Iveco zpracované archivářem Josefem Víšem. Podnikový archiv Iveco Czech Republic Vysoké Mýto.

VÍŠO, Josef. *Vývoj názvu a loga firmy*. Strana: 1- 3. Interní dokumenty podniku Iveco. Podnikový archiv Iveco Czech Republic Vysoké Mýto.

VÍŠO, Josef. *Historický vývoj výrobně místní jednotky*. Zápisy o vývoji vyráběných výrobků ve firmě Karosa. Strany: 3 - 23. Interní dokumenty podniku Iveco. Podnikový archiv Iveco Czech Republic Vysoké Mýto

## **Internetové zdroje**

Zrození pneumatiky 2/2 (Edouard a André Michelinové). *Veterán auto.cz* [online]. 18. 10. 2009 [cit. 2013-06-02]. Dostupné z: <http://veteran.auto.cz/osobnosti/zrozeni-pneumatiky-22-edouard-a-andre-michelinove/>

Karl Benz. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001, 20. 4. 2013 [cit. 2013-06-02]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Karl-Benz>.

Sodomkovo Vysoké Mýto.cz [online]. 2. 12. 2004.[cit. 1. 2. 2013]. Dostupné z: <http://sodomkovo.vysokemyto.cz/o-firm-sodomka>

Sodomka: Životopis Josefa Sodomky st. *Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě* [online]. 02. 10. 2010. [cit. 2013-06-02]. Dostupné z: <http://muzeum-myto.cz/3-souvisly.php?=&historie-firmy&a=1&stranka=historie-firmy>

Toulavá kamera: Toulavá kamera vychutnává česko 5. díl. *Toulavá kamera* [online]. [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://toulavakamera.ceskatelevize.cz/article.asp?id=4143>

Kapitola 6: Československá republika ve 30. letech. *Hlava O: Vývoj ve 30. letech 20. století* [online]. 2006 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.ucebnice-dejepisucz/1406-vyvoj-ve-30-letech-20-stoleti-csr-ve-tricatyech-letech.php>

Stalinův kabriolet Tatraplán se vrací domů. *Auto.idnes.cz* [online]. 2007 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/stalinuv-kabriolet-tatraplan-se-vraci-domu-fk4-/auto\\_ojetiny.aspx?c=A070610\\_192027\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/stalinuv-kabriolet-tatraplan-se-vraci-domu-fk4-/auto_ojetiny.aspx?c=A070610_192027_auto_ojetiny_fdv)

Auta 5p. *SODOMKA (Československo, 1925 - 1948)* [online]. [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: <http://auta5p.eu/katalog/sodomka/sodomka.php>

Co vlastně je a není Sodomka? In: *Aero 30 Service* [online]. [cit. 2013-06-07]. Dostupné z: <http://www.aero-auto.com/service/sodomka/service.htm>

Známé i neznámé osobnosti českomoravského pomezí: automobilový elegán Aero 50 Dynamic. *Českomoravské pomezí* [online]. [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: <http://www.ceskomoravskepomezicuz/automobilovy-elegan-aero-50-dynamik/>

*Aero 50 Dynamic* [online]. [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: <http://muzeum-myto.cz/3-souvisly.php?menu=vozy-aero-50-dynamik&stranka=vozy-aero-50-dynamik>

Josef Sodomka – Vzlety a pády českého Pininfariny. *Veterán.auto.cz: osobnosti* [online]. 2009. [cit. 2013-06-04]. Dostupné z: <http://www.veteran.auto.cz/osobnosti/josef-sodomka-vzlety-a-pady-ceskoho-pininfariny/>

Karosa. In. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001. [cit. 2013 – 06 – 04]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/karosa>

Josef Soodmka: Génius, který předběhl dobu. *Tatra – club.com* [online]. 2007 [cit 2013-06-02]. Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/clanek/josef-sodomka-genius-ktery-predbehl-dobu-24>

Škoda 706 RO. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_706\\_RO](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_706_RO)

Tatra 500 HB. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_500\\_HB](http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra_500_HB)

Škoda 706 RTO. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_706\\_RTO](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_706_RTO)

Karosa ŠM 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%A0M\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%A0M_11)

Karosa ŠD 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%A0D\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%A0D_11)

ŠD 11. In: *Stránky o autobusech* [online]. 2007 [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.sx11.ic.cz/sd11.html>

Karosa ŠD 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%A0D\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%A0D_11)

Autobusy Karosa Š 11. In: [online]. [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.liaznavzdny.cz/s.php>

*Karosa ŠM 11, ŠL 11* [online]. [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://prahamhd.vhd.cz/Busfoto/SL11.htm>

T 11. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_T\\_11](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_T_11)

Karosa C 734. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-19]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_734](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_734)

Karosa C 735. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-19]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_735](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_735)

*Autobus Karosa LC 735* [online]. [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: <http://skodabuskclub.cz/?p=lc735.html>

Karosa řady 700. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_700](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_700)

Karosa řady 800. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_800](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_800)  
*Historie Karosy* [online]. 2013 [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://karosaklub.wz.cz/historie\\_karosy.html](http://karosaklub.wz.cz/historie_karosy.html)

Iveco Czech Republic. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-20]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Iveco\\_Czech\\_Republic](http://cs.wikipedia.org/wiki/Iveco_Czech_Republic)

Karosa C 934. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-23]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_934](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_934)

Karosa řady 900. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-10-07]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_900](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_900)

Karosa Récréo. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-23]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_R%C3%A9cr%C3%A9o](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_R%C3%A9cr%C3%A9o)

Karosa C 956. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-24]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_C\\_956](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_C_956)

Karosa řady 900. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-24]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa\\_%C5%99ady\\_900](http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_%C5%99ady_900)

Irisbus. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus>

Karosa? Iveco Czech Republic!. In: *Autobusové noviny: online deník ze světa autobusů* [online]. 2007 [cit. 2013-10-11]. Dostupné z: <http://www.autobusovenoviny.cz/clanek/141/karosa-iveco-czech-republic>

Novinky z Vysokého Mýta: nový název, nový ředitel, konec řady 900. *Autobusové noviny* [online]. 2007 [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://www.autobusovenoviny.cz/clanek/142/novinky-z-vysokeho-myta-novy-nazev-novy-reditel-konec-rady-900>

Iveco Bus: Press release. *Iveco* [online]. 24. 5. 2013 [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/press-room/tiskove-zpravy/Pages/IvecoBus.aspx>

Irisbus Arway: meziměstské autobusy. *Iveco* [online]. [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-arway.aspx>

Irisbus Ares. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus\\_Ares](http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus_Ares)

Irisbus Arway. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus\\_Arway](http://cs.wikipedia.org/wiki/Irisbus_Arway)

Irisbus Crossway. *Iveco* [online]. [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-crossway.aspx>

Iveco Irisbus: Mezi městské autobusy - Crossway LE. *Iveco* [online]. [cit. 2013-10-06]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-crosswayle.aspx>

Irisbus Citelis. *Iveco* [online]. [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: <http://web.iveco.com/czech/produkty/pages/irisbus-citelis.aspx>

Irisbus Iveco na Mit International 2006 18. až 21. října 2006 Paris Expo. In: *Bus Portál* [online]. [cit. 2013-09-26]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=2467>

Irisbus Magelys. In: *Auto.cz: news* [online]. [cit. 2013-09-26]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/irisbus-magelys-pro-pro-vsechny-60458>

Lakovna budoucnosti. In: *Bus portál: autobusy* [online]. 2001 [cit. 2013-09-28]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=66s>

*Autobusové noviny: Návštěva v provozu firmy IVECO Czech Republic* [online]. 2007 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: [http://www.autobusovenoviny.cz/photogalleries/navsteva\\_v\\_provozu\\_firmy\\_iveco\\_czech\\_republic\\_karosa\\_vysoke\\_myto](http://www.autobusovenoviny.cz/photogalleries/navsteva_v_provozu_firmy_iveco_czech_republic_karosa_vysoke_myto)

*Ústřední autobusové nádraží Praha Florenc* [online]. 2006 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: [http://www.fotodoprava.com/florenc\\_vl.htm](http://www.fotodoprava.com/florenc_vl.htm)

*Autobus Karosa ŠD 11 (zájezdový)*. [online]. 2012 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plze%C5%88,%C5%A0koda\\_factory,\\_autobus\\_Karosa\\_%C5%A0D\\_11\\_\(z%C3%A1jezdov%C3%BD\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plze%C5%88,%C5%A0koda_factory,_autobus_Karosa_%C5%A0D_11_(z%C3%A1jezdov%C3%BD).jpg)

*Premiéra nového meziprostředského autobusu Arway z Karosy Vysoké Mýto*. [online]. 2005 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=1461>

*Škoda 706 RTO* [online]. 2009 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://galerie-autobusu.cz/Skoda~~110/>

*Tatraplán pro Stalina a Dynamik v Arizoně*. [online]. 2008 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://dubcova.bigblogger.lidovky.cz/c/28178/Tatraplan-pro-Stalina-a-Dynamik-v-Arizona.html>

*Vysoké Mýto - znak* [online]. 2007 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vysok%C3%A9\\_M%C3%BDto\\_-\\_znak.png](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vysok%C3%A9_M%C3%BDto_-_znak.png)

*Josef Sodomka* [online]. 2000 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://www.muzeum-myto.cz/3-souvisly.php?menu=sodomka-st&stranka=sodomka-st>

## 15. Resumé

The target of this bachelor thesis is describe the past and present of the KAROSA company in the town of Vysoké Mýto. The thesis is focused mainly on the person of Josef Sodomka Junior, son of the founder of the well-known company. He started manufacturing car bodies and later on, buses and coaches, too .

At the beginning of my thesis I present some information about the town of Vysoké Mýto, where the company is located, about the beginnings of local industries and other well-known companies in the town.

Other chapters are focused on Josef Sodomka Senior and the beginnings of the company business. His company was originally engaged in horse carriage manufacturing.

However, the most attention is paid to Josef Sodomka Junior. After the World War I he boosted the declining company business and it became one of the most famous coachworks companies in Czechoslovakia as well as in many foreign countries. The most important milestone seems to be the beginning of car manufacturing, which pushed forward the company and so it became larger and richer. Car bodies made by the company of Josef Sodomka in Vysoké Mýto are highly valued and famous all over the world today.

Futhermore, cooperation with some prominent Czech car factories such as Walter, Tatra and Aero is also outlined and I also mention of other important events, e.g. nationalization of the company and later on, the company incorporation in the Renault Group and Iveco Irisbus Company.

There are not many documents preserved in the archive of Josef Sodomka and the KAROSA Company, which could reveal more interesting facts and relations. We only have a few pieces of important information characterizing the company development. However, we have a lot of photos at our disposal through which we can admire Sodomka's beautiful and original car and coach bodies today.

In honor of this well-known native, The Karosa museum is being built in the square of Přemysl Otakar II. in Vysoké Mýto. It will remind us about the famous history and products of the company of Josef Sodomka.



## **16. Přílohy**

Příloha č. 1: Přehled výroby autobusů od roku 1930

Příloha č. 2: Přehled nejúspěšnějších autobusů vyrobených firmou Karosa

Příloha č. 3: Vývoj názvu firmy

Příloha č. 4: Vývoj loga firmy

Příloha č. 5: Znak města Vysoké Mýto

Příloha č. 6: fotografie Josefa Sodomky staršího

Příloha č. 7: První sídlo firmy Sodomka z roku 1895

Příloha č. 8: Fotografie Josefa Sodomky mladšího

Příloha č. 9: Pohled na objekt karosárny ve 40. letech

Příloha č. 10: Fotografie osobních automobilů

Příloha č. 11: Fotografie autobusů

Příloha č. 12: Pohled na výrobní linku (současnost)

Příloha č. 13: Letecký pohled na firmu Karosa

**Příloha č. 1:****Přehled výroby autobusů od roku 1930**

<b>Rok</b>	<b>Autobusy</b>
1930	9
1931	11
1932	9
1933	2
1934	2
1935	5
1936	3
1937	2
1938	21
1939	23
1940	10
1941	2
1942	86
1943	82
1944	158
1945	0
1946	90
1947	201
1948	149
1949	187
1950	116
1951	81
1952	301
1953	306
1954	506
1955	404
1956	587
1957	560
1958	596
1959	729

1960	871
1961	849
1962	1070
1963	1254 <sup>195</sup>
1964	1411
1965	1381
1966	1372
1967	1371
1968	1451
1969	1516
1970	1545
1971	1495
1972	1624
1973	1800
1974	2052
1975	2255
1976	2505
1977	2620
1978	2854
1979	3050
1980	3303
1981	2633
1982	3380
1983	3150
1984	3240
1985	3386
1986	3410
1987	3350
1988	3329
1989	3201
1990	3178
1991	1629
1992	945

1993	1035
1994	998
1995	897
1996	1177
1997	973
1998	1145
1999	1155
2000	1251
2001	1319
2002	1554
2003	1552
2004	1703 <sup>196</sup>

<sup>195</sup> VÍŠO, Josef. *Historický vývoj výrobně místní jednotky*. Zápisy o vývoji vyráběných výrobků ve firmě Karosa. Strany: 3 - 23. Interní dokumenty podniku Iveco. Podnikový archiv Iveco Czech Republic Vysoké Mýto

<sup>196</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Přehled výroby autobusů. Strana: 68. Litomyšl. 2005

## Příloha č. 2:

### Přehled nejúspěšnějších autobusů vyrobených firmou Karosa

Označení autobusu	Doba sériové výroby
Škoda 125	1928
Škoda 706 RO	1947 - 1958
Tatra 500 HB	1954 - 1957
Škoda 706 RTO	1956 - 1972
Řada ŠM	1972 - 1981
řada 700 - C 734	1981 - 1997
- LC 736	1984 - 1997
Řada 800	1997 - 1999
CityBus	1996 - 2005
Řada 900 - C 934	1996 - 2001
- Récréo	1997 - 2007
- Axer	2002 - 2006
Irisbus Ares	2001 - 2006
Irisbus Arway	2005 dodnes
Irisbus Crossway	2006 dodnes
Irisbus Citelis	2005 dodnes
Irisbus Evadys	2007 dodnes
Irisbus Magelys <sup>197</sup>	2008 dodnes

<sup>197</sup> Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-11-11].

### Příloha č. 3:

#### Vývoj názvu firmy

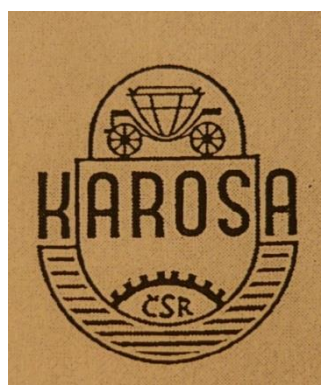
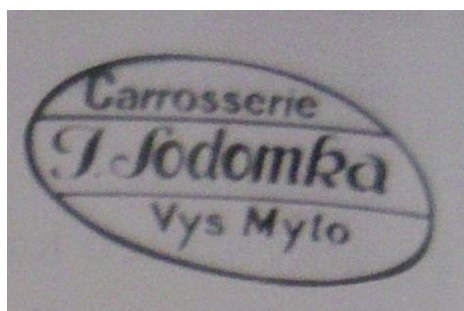
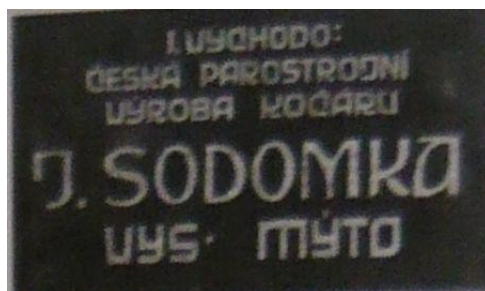
Rok	Název
27. 5. 1895	Josef Sodomka – kolářská dílna
1905	I. východočeská parostrojní výroba kočárů J. Sodomka Vysoké Mýto
1928	Továrna autocarrossérií Josef Sodomka, Vysoké Mýto
1935	Josef Sodomka, továrna na karosérie, Vysoké Mýto
1938	J. Sodomka, továrna karosérií a vozovka, Vysoké Mýto
1948	Karosa, továrna na karosérie a vozy, národní podnik se sídlem ve Vysokém Mýtě
1950	Karosa, národní podnik, Vysoké Mýto
1960	Karosa, národní podnik
1962	Sloučení s n. p. THZ Vysoké Mýto – zánik názvu THZ
1986	Karosa, národní podnik – začleněn do odborového podniku Liaz
1988	Karosa, státní podnik
1993	Karosa, akciová společnost, Vysoké Mýto <sup>198</sup>
1999	Irisbus Holding S. L.
2003	Iveco Irisbus Czech republic
2007	Iveco Czech Republic <sup>199</sup>
2013	Iveco Bus

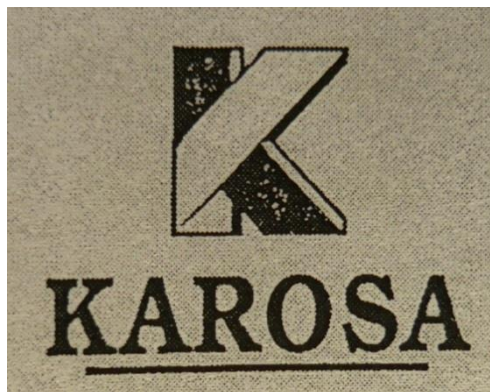
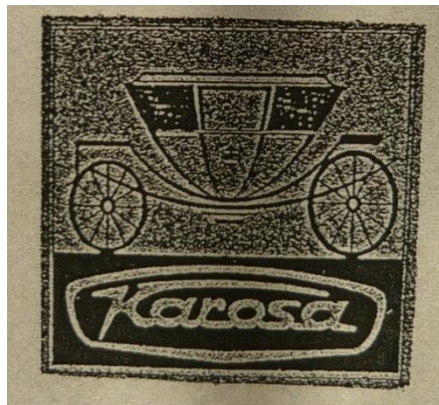
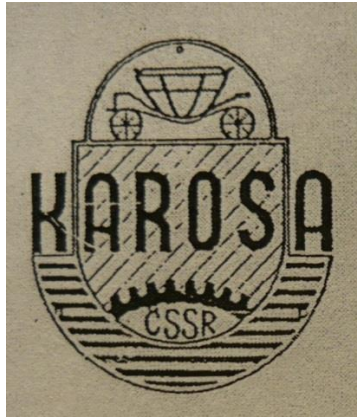
<sup>198</sup> VÍŠO, Josef. *Vývoj názvu a loga firmy*. Strana: 1. Interní dokumenty podniku Iveco zpracované archivářem Josefem Víšem. Podnikový archiv Iveco Czech Republic Vysoké Mýto.

<sup>199</sup> Karosa. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-10-30]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa>

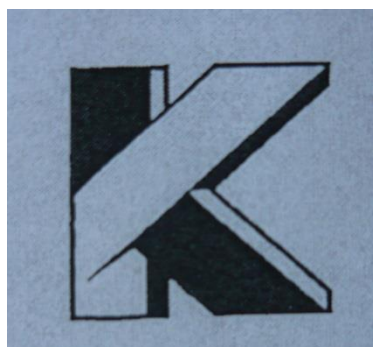
Příloha č. 4:

Vývoj loga firmy<sup>200</sup>



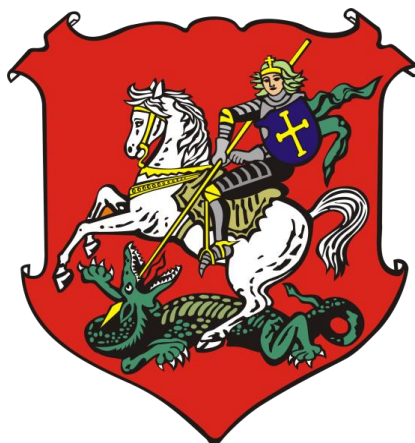






<sup>200</sup> VÍŠO, Josef. *Vývoj názvu a loga firmy*. Strana: 1- 3. Interní dokumenty podniku Iveco. Podnikový archiv Iveco Czech Republic Vysoké Mýto.

**Příloha č. 5:  
Znak města Vysoké Mýto<sup>201</sup>**



**Příloha č. 6:  
fotografie Josefa Sodomky staršího<sup>202</sup>**



**Příloha č. 7:  
První sídlo firmy Sodomka z roku 1895<sup>203</sup>**



<sup>201</sup> Vysoké Mýto - znak [online]. 2007 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vysok%C3%A9\\_M%C3%BDto\\_-\\_znak.png](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vysok%C3%A9_M%C3%BDto_-_znak.png)

<sup>202</sup> Josef Sodomka [online]. 2000 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://www.muzeum-myto.cz/3-souvisly.php?menu=sodomka-st&stranka=sodomka-st>

<sup>203</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od kočárů k automobilům. Strana: 9. Litomyšl. 2005.

**Příloha č. 8:**

**Fotografie Josefa Sodomky mladšího<sup>204</sup>**



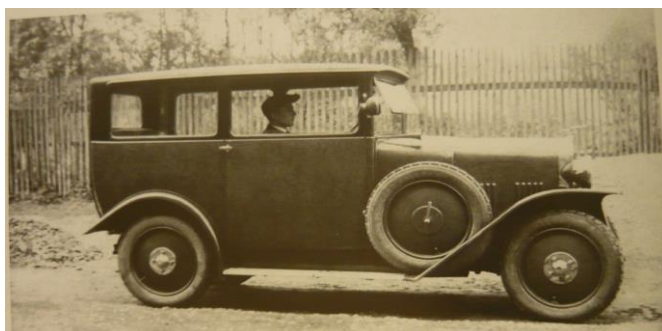
**Příloha č. 9:**

**Pohled na objekt karosárny ve 40. letech<sup>205</sup>**



**Příloha č. 10:**

**Fotografie osobních automobilů**

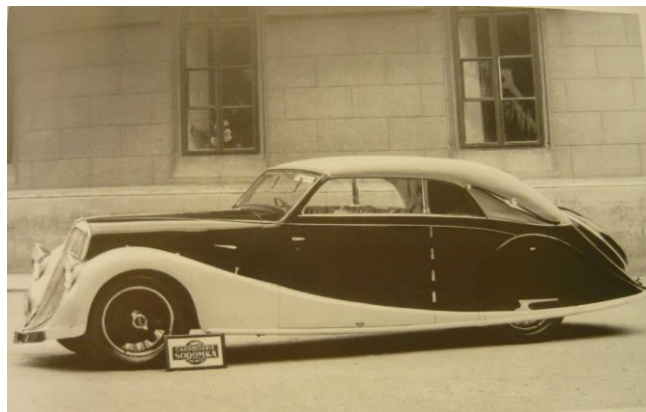


Praga Piccolo 1927<sup>206</sup>

<sup>204</sup> *Tatraplán pro Stalina a Dynamik v Arizoně*. [online]. 2008 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://dubcova.bigblogger.lidovky.cz/c/28178/Tatraplan-pro-Stalina-a-Dynamik-v-Arizoně.html>

<sup>205</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Strana: 38. Litomyšl. 2005

<sup>206</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: *Návrhy a stavby karosérií do konce 20. let*. Strana: 40. Brno. 2010. ISBN: 978-80-251-2597-7



Walter Regent<sup>207</sup>



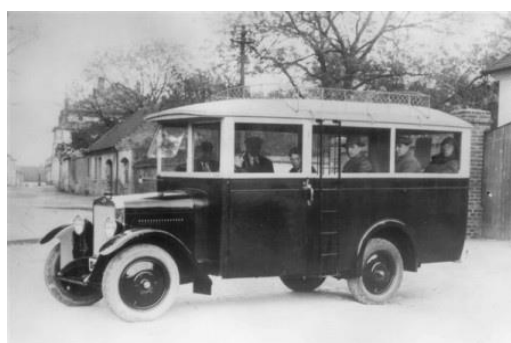
Waletr Super<sup>208</sup>



Dobový reklamní snímek<sup>209</sup>

## Příloha č. 11:

### Fotografie autobusů



první autobusová karoserie z roku 1925<sup>210</sup>

<sup>207</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve třicátých letech. Strana: 65. Brno. 2010.

<sup>208</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Návrhy a stavby karosérií ve třicátých letech Strana: 66. Brno. 2010.

<sup>209</sup> TULIS, Jan. *J. Sodomka*. Kapitola: Karosérie po roce 1945. Strana: 111. Brno. 2010.

<sup>210</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Autob. a spec. kar. do roku 1945. Strana: 30. Litomyšl. 2005.





Dřevěná kostra autobusu<sup>211</sup>



pohled do interiéru autobusu z konce 30. let<sup>212</sup>



Autobus Škoda 706 RTO<sup>213</sup>

<sup>211</sup> ČERNÝ, Jan. *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra*. Strana: 48. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008

<sup>212</sup> ČERNÝ, Jan. *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra*. Strana: 51. Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008

<sup>213</sup> *Škoda 706 RTO* [online]. 2009 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://galerie-autobusu.cz/Skoda~~110/>



autobus ŠD 11 – dálkový autobus<sup>214</sup>



Autobus řady 700<sup>215</sup>



Autobus Arway<sup>216</sup>

<sup>214</sup> *Autobus Karosa ŠD 11 (zájezdový)*. [online]. 2012 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plze%C5%88\\_%C5%A0koda\\_factory\\_autobus\\_Karosa\\_%C5%A0D11\\_\(z%C3%A1jezdov%C3%BD\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plze%C5%88_%C5%A0koda_factory_autobus_Karosa_%C5%A0D11_(z%C3%A1jezdov%C3%BD).jpg)

<sup>215</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa: Strana: 60. Litomyšl. 2005.

<sup>216</sup> *Premiéra nového meziměstského autobusu Arway z Karosy Vysoké Mýto*. [online]. 2005 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=1461>



autobus Ares – velkokapacitní dálkový autobus<sup>217</sup>



Autobus Axer<sup>218</sup>



Autobus Citelis<sup>219</sup>

<sup>217</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Karosa součástí mezinárodní skupiny Irisbus. Strana: 64. Litomyšl. 2005.

<sup>218</sup> *Ústřední autobusové nádraží Praha Florenc* [online]. 2006 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: [http://www.fotodoprava.com/florenc\\_vl.htm](http://www.fotodoprava.com/florenc_vl.htm)

<sup>219</sup> *Městské autobusy Irisbus Iveco* [online]. 2013 [cit. 2013-06-22]. Dostupné z: <http://www.tezas.cz/autobusy-iveco-mestske>



**Příloha č. 12:**

**Pohled na výrobní linku – současnost<sup>220</sup>**



**Příloha č. 13:**

**Letecký pohled na firmu Karosa<sup>221</sup>**



<sup>220</sup> *Autobusové noviny: Návštěva v provozu firmy IVECO Czech Republic* [online]. 2007 [cit. 2013-06-22].

Dostupné z:

[http://www.autobusovenoviny.cz/photogalleries/navsteva\\_v\\_provozu\\_firmy\\_iveco\\_czech\\_republic\\_karosa\\_vysokem\\_ymyto](http://www.autobusovenoviny.cz/photogalleries/navsteva_v_provozu_firmy_iveco_czech_republic_karosa_vysokem_ymyto)

<sup>221</sup> TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Kapitola: Od státního podniku k akciové společnosti Karosa. Strana: 56. Litomyšl. 2005.



