MASARYKOVA UNIVERZITA

Pedagogická fakulta

Katedra historie

Život a dílo Josefa Sodomky

Bakalářská práce

Brno 2026

Vedoucí práce: Mgr. et Mgr. Michal Bednář

Vypracoval: Matěj Adámek

Bibliografický záznam

Autor: Matěj Adámek

Masarykova univerzita.

Pedagogická fakulta,

Katedra historie

Název práce: Život a dílo Josefa Sodomky

Studijní program: Dějepis se zaměřením na vzdělávaní

Studijní obor: Dějepis a Zeměpis se zaměřením na vzdělávaní

Vedoucí práce: Mgr. et Mgr. Michal Bednář

Rok: 2026

Počet stran: 64

Bibliographic record

Author: Matěj Adámek

Masaryk Univerzita.

Faculty of Education,

Department of History

Title of Thesis: The Life and Work of Josef Sodomka

Degree programe: History for Education

Field of Study: History for Education, Geography for Education

Supervisor: Mgr. Et Mgr. Michal Bednář

Year: 2026

Number of pages: 64

Anotace

Bakalářská práce komplexně mapuje historii firmy Carrosserie Sodomka od jejího založení v roce 1895 až po úmrtí Josefa Sodomky mladšího v roce 1965. Text sleduje transformaci podniku z lokální kolářské dílny na přední evropskou karosárnu, její meziválečný rozkvět i vynucenou válečnou produkci. Pozornost je věnována rovněž poválečnému znárodnění a transformaci v národní podnik Karosa, na což navazuje zasazení vykonstruovaného soudního procesu a perzekuce v 50. letech do dobových reálií. Hlavním cílem práce je zhodnotit působení Josefa Sodomky v širším historickém kontextu a detailně analyzovat jeho technickou invenci i strategické kroky, jimiž reagoval na zlomové události 20. století, jakými byly obě světové války, velká hospodářská krize či únor 1948.

Klíčová slova

Carrosserie Sodomka, Josef Sodomka ml., karosářství, automobilové karoserie, automobilový průmysl, Karosa, Vysoké Mýto, historický kontext, technická invence, hospodářská krize, první světová válka, druhá světová válka, Protektorát Čechy a Morava, protinacistický odboj, znárodnění politické procesy

Abstract

This bachelor thesis comprehensively maps the history of the Carrosserie Sodomka company from its founding in 1895 to the death of Josef Sodomka Jr. in 1965. The text traces the transformation of the company from a local cartwright workshop into a leading European coachbuilder, its interwar prosperity, and forced wartime production. Attention is also given to the post-war nationalization and transformation into the state-owned enterprise Karosa, followed by setting the staged trial and persecution in the 1950s into the realities of the period. The main aim of the thesis is to evaluate the work of Josef Sodomka within a broader historical context and to analyze in detail his technical invention and strategic steps in response to the milestone events of the 20th century, such as both World Wars, the Great Depression, and February 1948.

Keywords

Carrosserie Sodomka, Josef Sodomka Jr., automobile bodies, automotive industry, historical context, technical invention, Great Depression, World War I, World War II, Protectorate of Bohemia and Moravia, anti-Nazi resistence, nationalization political trials

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, s využitím pouze citovaných pramenů, dalších informací a zdrojů v souladu s Disciplinárním řádem pro studenty Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity a se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V Brně dne: _____

Matěj Adámek

Prohlášení o použití AI:

“Prohlašuji, že jsem využil(a) nástroje AI, konkrétně Gemini, k formálním a jazykovým úpravám.

V Brně dne: _____

Matěj Adámek

Poděkování:

Tímto bych chtěl poděkovat panu Mgr. et Mgr. Michalu Bednářovi za vynikající spolupráci, zpětnou vazbu a komunikaci po celou dobu vypracování práce. Dále bych chtěl poděkovat Regionálnímu muzeu ve Vysokém Mýtě za poskytnutí přístupu do badatelny, přípravu literatury a pramenů k tématu práce. Jmenovitě děkuji Mgr. Vojtěchu Barcalovi a Mgr. Jiřímu Junkovi za možnost pobývat v badatelně i mimo otevírací dobu.

Obsah

Úvod: 10

1 – Založení podniku a éra Josefa Sodomky staršího (1895–1918) 15

2 – Nástup Josefa Sodomky ml., orientace na automobilové karoserie (1918–1929) 22

3 – Velká hospodářská krize – zlatá éra firmy (1929–1938) 28

4 – Období protektorátu: Transformace na válečnou výrobu a otázka odbojové činnosti (1938-1945) 35

5 – Poválečný vzestup, ztráta iluzí a znárodnění (1945–1950) 43

6 – Vyšetřování, soudní proces a závěr života Josefa Sodomky (1948–1965) 53

Závěr 61

Seznam literatury 62

Seznam pramenů 64

Úvod

Předložená bakalářská práce se zabývá historií a transformací vysokomýtského podniku Carrosserie Sodomka, který představuje jeden z nejvýznamnějších fenoménů československého průmyslového designu a karosářství 20. století. Cílem této bakalářské práce je komplexně zmapovat vznik, rozvoj a transformaci karosářského podniku Josefa Sodomky ve Vysokém Mýtě od jeho založení v roce 1896 až po znárodnění v roce 1948, s přesahem k následnému soudnímu procesu v padesátých letech. Práce se zaměřuje na to, jakým způsobem firma reagovala na zásadní společenské a politické zvraty 20. století a jak se tyto vnější vlivy promítaly do jejího výrobního portfolia, ekonomické stability a postavení na trhu. Klíčovým záměrem je na základě odborné literatury a dostupných pramenů zmapovat vývoj podniku v přímé vazbě na širší společenský, politický a hospodářský kontext zlomových epoch 20. století – od první světové války přes první republiku, nacistickou okupaci až po nástup komunistické totality. Téma bylo zvoleno s ohledem na regionální příslušnost autora a jeho hluboký zájem o objektivní zhodnocení lokálního industriálního dědictví.

Práce je strukturována do šesti logicky navazujících kapitol. Kapitola 1 reflektuje zakladatelskou éru Josefa Sodomky staršího, formování kolářské dílny a limity tradiční výroby konfrontované s první světovou válkou. Kapitola 2 analyzuje kritické období transformace pod vedením Josefa Sodomky mladšího, přechod k automobilové výrobě a navázání strategických partnerství s firmami jako Laurin & Klement či Praga. Kapitola 3 se věnuje „zlaté éře“ 30. let, kdy se podnik stal evropskou špičkou v oblasti aerodynamického designu a individuálního karosářství pro prominentní klientelu. Kapitola 4 kriticky zkoumá období protektorátu, strategii přežití v podmínkách válečné ekonomiky a reviduje poválečné mýty o kolaboraci podniku. Kapitola 5 mapuje poválečnou obnovu, poslední fázi rozkvětu firmy jako samostatného celku a proces jejího znárodnění po únoru 1948. Kapitola 6 analyzuje tragický závěr Sodomkovy dráhy, politicky motivovaný soudní proces a jeho následnou perzekuci, přičemž jeho osud zasazuje do širšího kontextu likvidace technických elit komunistickým režimem

Informační základna práce se opírá o syntézu odborné literatury, kterou lze rozdělit do několika tematických celků podle jejího přínosu pro jednotlivé části práce.

Pro pochopení historického a hospodářského kontextu byly stěžejní práce Václava Průchy *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20. století*[1] a Františka Vencovského *Měnová politika v české historii*.[2] Tyto zdroje umožnily přesně zasadit vývoj firmy do rámce rakousko-uherského trhu, poválečné měnové reformy Aloise Rašína i následné hluboké hospodářské krize 30. let. Obecný politický rámec, zejména pro období protektorátu a nástupu totality, byl čerpán z knihy Františka Emmerta – *Moderní české dějiny*[3], což umožnilo objektivně nahlížet na problematiku válečné ekonomiky a politických procesů. Stěžejní publikací pro 5. kapitolu je kniha od Jana Steinera *Hospodářské a politické dějiny Československa*[4], díky které mohly být Sodomkovy činy a osud zasazeny v rámci historického kontextu doby.

V oblasti technických informací o vyrobených exemplářích představují klíčový zdroj publikace Jana Černého a Martina Štěpána, kteří se detailně věnují karosování konkrétních značek *Automobily Škoda s karoseriemi Sodomka*[5], *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*[6], doplněny o tituly psané pouze Janem Černým – *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra*[7], *Automobilové a autobusové karoserie Sodomka na podvozcích zahraničních značek*[8], *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka*[9], *Automobily Jawa, Walter a „Z“ s karoseriemi*

---

[1] PRŮCHA, Václav. *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20.století*. Praha, 1974

[2] VENCOVSKÝ, František. *Měnová politika v České historii*. Praha: Česká národní banka, 2001

[3] EMMERT, František. *Moderní české dějiny.* Praha, 2019

[4] STEINER, Jan. KROL, Jiří. *Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989*. Karviná: Slezská univerzita Obchodně podnikatelská fakulta, 1997

[5] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily a autobusy Škoda s karoseriemi Sodomka.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2013

[6] Tentýž. Tentýž. *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2009

[7] ČERNÝ, Jan *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016

[8] Tentýž. *Automobilové a autobusové karoserie Sodomka na podvozcích zahraničních značek.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016

[9] Tentýž. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008

Sodomka.[10] Tyto práce, doplněné o publikace Jana Tulise – *Carroserie Sodomka*[11], *Od kočárů k autobusům*[12], *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*[13], poskytly nezbytná data pro analýzu přechodu od kolářské výroby k aerodynamickým karoseriím a následně k poválečné produkci autobusů. V pracích je nespočet naskenovaných pramenů – technické výkresy, zápisy o prodaných karoseriích a mnoho dalších dokumentů, které mi velmi pomohly při vypracování této práce.

Informace o soukromém životě Josefa Sodomky a vnitřním chodu firmy byly čerpány především z regionální monografie Jiřího Junka a Martina Štěpána *Českoslovenští karosáři*[14], kteří jako pracovníci vysokomýtského muzea disponují hlubokou znalostí lokálních reálií. Pro hlubší pochopení Sodomkovy osobnosti v kontextu podnikatelské etiky byla využita práce Vítězslava Kulíška *Vzestup a pád podnikatele*.[15]

Specifickou část literatury tvoří zdroj věnovaný soudnímu procesu a perzekuci. Jedná se o knihu Josefa Němečka *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963* [16], ve které je detailně popisován proces s Josefem Sodomkou. Publikace je stěžejním zdrojem informací v kapitole 6, jelikož se v publikaci nachází mnoho kopií pramenů, které byly využity při zpracování. Jedná se o prameny pocházející převážně ze SOA Archivu v Zámrsku či z Archivů v Pardubicích a Hradci Králové. Uvedené prameny vyžadovaly zcela specifický přístup vzhledem k tomu, že jsou silně zatíženy dobovou ideologií tehdejšího režimu a snahou o diskreditaci Josefa Sodomky, a proto nebylo možné je vnímat

---

[10] Tentýž. *Automobily Jawa, Walter a "Z" s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2014

[11] TULIS, Jan. *Carroserie Sodomka.* Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, *1990*

[12] Tentýž. *Od kočárů k autobusům.* Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000

[13] Tentýž. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010

[14] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020

[15] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018

[16] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017

jako objektivní odraz reality. Vznesená obvinění proto práce nekriticky nepřejímá, ale konfrontuje je s reálným stavem podniku před rokem 1948 a s dostupnými svědectvími.

V rámci rešerše byly identifikovány i tituly, které byly využity pouze okrajově, jako například práce od Josefa Víša – *125 let úspěšné práce: 1895-2010*.[17] Ačkoliv je tato práce kvalitní, pro úzký profil firmy Sodomka nabízí pouze omezené množství specifických dat, jelikož primárně pojednává o historii firmy Iveco Czech Republic (dříve Karosa).

Práce v jednotlivých částech staví na studiu primárních archivních pramenů, které zajišťují její vysokou věrohodnost a faktickou přesnost. Při práci s historickými prameny bylo nutné postupovat s maximální opatrností a jejich obsah vždy kriticky ověřovat. První skupinu využitých materiálů tvořily firemní a obchodní dokumenty, které pomohly zmapovat reálný hospodářský vývoj firmy. Klíčovým zdrojem pramenů byl Archiv regionálního muzea ve Vysokém Mýtě, konkrétně fondy Technika 71 obsahující usnesení Okresního soudu, vysvědčení o zaměstnání, bankovní korespondenci se Živnobankou, osobní korespondence, dokumenty týkající se např. Února 1948, dobovou fotodokumentaci a další dokumenty.

K ověření technických detailů a zpochybnění některých poválečných mýtů pak efektivně posloužila analýza dobové fotodokumentace. V práci je rovněž několikrát citována *Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě*.[18] Navštívení MČK ve Vysokém Mýtě mi nabídlo unikátní pohled do historie firmy, včetně pozorování reálných Sodomkových karoserií (např. Aero Dynamik), který mi umožnil lepší jistá nadhled a řadu informací, jež jsem zhodnotil při psaní práce. Dnes je již Muzeum Českého karosářství ve Vysokém Mýtě trvale uzavřeno. Expozice zabývající se historií firmy Sodomka byla přesunuta do nově vznikajícího Krajského technického muzea ve Vysokém Mýtě. Plné otevření muzea je naplánováno na 18.4.2026.

---

[17] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020

[18] Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025

Práce rovněž využívá pramen svědčící o odbojové činnosti Josefa Sodomky, konkrétně osobní korespondenci Josefa Sodomky, ve které dokládá svoji odbojovou činnost. Věrohodnost uvedených informací můžeme ověřit jen z části, a proto musíme tento zdroj brát se značnou rezervou a v kontextu dané doby.

1 – Založení podniku a éra Josefa Sodomky staršího (1896–1918)

Úvodní kapitola této práce mapuje rozvoj firmy Carrosserie Sodomka, a to od jejích řemeslných počátků v závěru 19. století až po období první světové války. Cílem je představit podnik nejen jako lokální kolářskou dílnu, ale především analyzovat, jak se Josef Sodomka starší dokázal adaptovat na probíhající průmyslovou revoluci a rostoucí motorizaci. Kapitola sleduje postupnou transformaci podniku z tradiční ruční výroby kočárů směrem k modernějším technologickým postupům, což následně vytvořilo klíčové materiální znalostní předpoklady pro pozdější vzestup firmy pod vedením jeho syna.

Druhá polovina 19. století představovala pro české země období výrazné industrializace a technologického pokroku. Nastaly změny, jejichž kořen najdeme v myšlenkách tzv. osvícenství, které ovlivnily nejen myšlenky lidí, ale i vše ostatní včetně průmyslu, obchodu a podnikání.[19] Myšlenkám osvícenství částečně podlehla císařovna Marie Terezie[20] a do své politiky je ve velké míře aplikoval její syn Josef II, který v roce 1781 vydal patent o zrušení nevolnictví, který byl prvním krokem pro pozdější rozvoj soukromého podnikání. Zároveň patent uvolnil pracovní sílu z venkova. Zrušení nevolnictví umožnilo migraci obyvatelstva, což přivedlo do měst a nově vznikajících průmyslových center venkovské obyvatelstvo, které hledalo nové uplatnění.[21] Tito lidé se stali nezbytným základem pro rodící se průmyslovou výrobu.

Klíčovým předpokladem pro svobodný rozvoj soukromého podnikání se staly rozsáhlé politické a legislativní změny v polovině 19. století, započaté událostmi revolučního roku 1848.[22] Zrušení roboty a následné zavedení živnostenského řádu z roku 1859 definitivně odstranily přežitky svazujícího cechovního zřízení, jež do té doby striktně omezovalo individuální iniciativu. Uvolnění těchto legislativních bariér iniciovalo vznik nové společenské vrstvy svobodných živnostníků a řemeslníků, do níž se později zařadil i Josef Sodomka starší.[23] Zásadním technologickým impulsem tohoto hospodářského rozmachu se pak stal plošný nástup

---

[19] JANUSOVÁ, Jana. *Její veličenstvo Marie Terezie*. Praha, 1987, s.7.

[20] Tamtéž.

[21] Tamtéž, s.168-169.

[22] VALENTA, Aleš. *Politické dějiny českých zemí a Habsburské monarchie 1848-1918*. Hradec Králové, 2002, s.24.

[23] GERŠLOVÁ, Jana. *Zrození nové doby*. Ostrava, 1999, s.7.

parních strojů, který v českých zemích odstartoval éru moderního továrního průmyslu a umožnil postupný přechod od ruční výroby k masové produkci.[24] České země v tomto období představovaly hospodářské a průmyslové jádro habsburské monarchie. Zatímco zbytek říše zůstával převážně agrární a ekonomicky zaostával, v českých zemích se koncentrovala většina továren a průmyslové produkce. Podmínky pro rozvoj podnikání zde tak dosahovaly úrovně srovnatelné s vyspělými západoevropskými státy.[25]

Největším odvětvím průmyslu bylo těžké strojírenství, na které bylo vázáno spoustu dalších odvětví. Jedním z těchto odvětví se na konci 19. století stala výroba automobilů, která má v České republice velkou tradici dodnes. Česká města zažívala růst drobných řemeslných dílen, které se díky rozvíjející se dopravní infrastruktuře a železniční síti postupně proměňovaly v menší průmyslové podniky. Asi nejznámějšími podniky v rámci výroby automobilů této doby jsou Laurin a Klement, předchůdce dnešní automobilky Škoda Auto, a kopřivnická Tatra.

V návaznosti na rozvoj velkých průmyslových podniků vznikaly v menších městech specializované dílny – od zámečnictví a truhlářství až po opravny kočárů. Právě z těchto drobných provozů se formoval přirozený základ pro budoucí karosárny. Zpočátku se jednalo o malé podniky s jednotkami zaměstnanců, jež dodávaly automobilovým průkopníkům dílčí součástky nebo se zaměřovaly na specifické úpravy exteriérů a interiérů vozidel. Jeden takový podnik vznikl ve východních Čechách, a to ve Vysokém Mýtě. Město bylo založeno asi v roce 1262 a leželo na významné středověké obchodní cestě – Trstenické stezce, spojující Prahu s Moravou.[26] Město mělo odjakživa silnou řemeslnou tradici, která zde přetrvala stovky let – existuje zmínka v Tereziánském katastru z roku 1757, která zmiňuje vysokomýtské kolaře.[27] Počátek průmyslu ve Vysokém Mýtě navázal na dlouholetou tradici řemesel, která byla ve městě provozována už od středověku.[28] Právě zde jistý Josef Sodomka starší založil koncem 19. století podnik, který se později stal symbolem českého karosářství.

---

[24] MALÍŘ, Jiří; MAREK, Pavel. *Politické dějiny českých zemí 1848–1918*. Brno, 2005

[25] PRŮCHA, Václav. *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20.století*. Praha, 1974, s.30-31.

[26] TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům.* Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.5

[27] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno. 2018, s.14

[28] TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům.* Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.6

Josef Sodomka starší, vyučený kolář, v roce 1896 založil dílnu, která byla zpočátku zaměřena zejména na výrobu kočárů, saní a dalších povozů. Pro Vysoké Mýto – město s agrárním zázemím, vojenskou posádkou, školami a úřady to byl průkopnický čin.[29]

Jednalo se o malý rodinný podnik, ve kterém zpočátku pracoval Sodomka sám společně se dvěma až třemi dělníky. V prvním roce společně s dělníky v pronajatých místnostech pouze opravoval vozy a kočáry. Změna přišla v roce 1897, kdy Sodomka zakoupil dům a tím získal prostor pro vlastní výrobu.[30] Pro Sodomkovu firmu byla typická vysoká míra kvalitní ruční práce, řemeslná pečlivost a individualizace výrobků.[31] Na přelomu 19. a 20. století fungovaly v popisovaném odvětví dva typy výroby – výroba sériová a zakázková. Sodomkova dílna se zaměřovala na výrobu zakázkovou, která spočívala v individualizaci výrobku – zákazník si sám řekl, co chce vyrobit a jak bude jeho auto (karoserie) vypadat. Sodomka ve většině případů jejich individuálnímu přání vyhověl. U kočárů nebyla variabilita zdaleka tak velká, jako později u automobilů, ale i zde alespoň v nějaké míře byla. Na základě informací z MČK a odborných publikací můžeme konstatovat, že téměř každý Sodomkův výrobek byl originál. [32]

Zatímco Josef Sodomka zakládal svou kolářskou dílnu, v českých zemích se již začala psát historie motorismu. Už v roce 1897 vyjel z kopřivnické továrny první automobil ‚Präsident' a v roce 1899 zahájila mladoboleslavská firma Laurin & Klement výrobu motocyklů.[33] Tento technologický pokrok předznamenal budoucí směr, kterým se o generaci později vydala, díky synovi Josefovi, i Sodomkova firma.

---

[29] TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům.* Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.6

[30] ŠTĚPÁN, Martin. *Karosárna Sodomka – ostatní výroba.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2021, s.15.

[31] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020.* Vysoké Mýto, 2020, s.3

[32] Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025

[33] GERŠLOVÁ, Jana. *Zrození nové doby.* Ostrava, 1999, s.7.

Jedním z nejdůležitějších roků v historii firmy je rok 1904. V tomto roce se Sodomkovi narodil syn – Josef Sodomka mladší, který bude v budoucnu nejklíčovější postavou v rámci firmy.[34]

Zásadním milníkem v rozvoji Sodomkovy firmy bylo zakoupení parního stroje, ke kterému došlo v roce 1905.[35] Jednalo se o značné technické vylepšení, které symbolizovalo přechod od čistě manuální řemeslné výroby k efektivnější strojové produkci, což firmě umožnilo navýšit výrobní kapacity. V roce 1908 došlo k zakoupení dalšího domu pro účely rozšíření výroby.[36] Sodomkově firmě se dařilo a těšila se dobré pověsti. V této době byla dobrá pověst podniku nejlepší reklamou. Lidé, kteří byli spokojeni se Sodomkovými originálními výrobky se o svoji zkušenost podělili s dalšími lidmi, a brzy se povědomí o firmě Josefa Sodomky staršího a o kvalitě a originalitě jeho výrobků rychle rozšířilo po celém regionu východních Čech.[37] Další možností propagace byla reklama v novinách. Propagační článek v Lidových novinách v roce 1905 doslova uvádí: "První východočeská výroba kočárů Jos. Sodomky ve Vysokém Mýtě nabízí kočáry všeho druhu, soustav nejmodernějších. Staré kočáry vyměňuji za nové z vlastního skladu. Ceny levné, obsluha pečlivá a vzorná. Opravy se vyřizují co nejlevněji a nejrychleji."[38] Využívání inzerce v regionálním i celostátním tisku lze v této etapě interpretovat jako projev ambice k postupné transformaci podniku z lokálně orientované kolářské dílny na moderněji uvažující firmu s ambicí širšího tržního dosahu. Skutečnost, že Josef Sodomka starší investoval do veřejné propagace, naznačuje snahu o budování identity značky již v rané fázi existence podniku a signalizuje ochotu adaptovat se na dynamicky se rozvíjející konkurenční prostředí.

Mezi lety 1906-1913 dosahovala firma zatím svého největšího rozmachu – zaměstnávala až čtrnáct lidí a její výrobní plocha se rozšířila na více než 200 m^2, což představuje

---

[34] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.22.

[35] Tamtéž, s.14.

[36] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 144.

[37] Muzeum českého karosářství. *Katalog stálé expozice Sodomka*. Vysoké Mýto: MČK, 2018

[38] TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům.* Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.9.

více než dvojnásobné rozšíření oproti stavu v počátcích firmy (92 m^2).[39] V období před první světovou válkou firma vyráběla menší kočáry, poštovní vozy, nákladní vozy nebo žebřinové vozy. Klíčovou událostí v rozvoji firmy před první světovou válkou je odchod Josefa Sodomky staršího na krátkou stáž do německého Lipska v roce 1912. Zde získal zkušenosti ohledně výroby velkých, honosných kočárů, které po návratu do Vysokého Mýta využil ve prospěch ekonomického růstu firmy.[40]

Podle dochovaných dobových záznamů o provedených zakázkách vyplývá, že nejvíce kočárů firma prodala mezi lety 1909 a 1914.[41] Nejoblíbenějším typem kočáru byl lehký čtyřkolový kočár se sklápěcí střechou – Mylord.[42] Firma údajně začala experimentovat i s prvními automobily, což můžeme v kontextu technologického pokroku považovat za logický krok.[43]

Na přelomu 19. a 20. století procházela doprava výraznou technologickou změnou. Zatímco ještě v 90. letech 19. století dominovaly tradiční kočáry, během následujícího desetiletí se začaly objevovat první motorové vozy. Pro řadu řemeslníků šlo o zásadní výzvu, neboť práce s automobilovým podvozkem vyžadovala nové konstrukční postupy, znalost kovových výztuh či schopnost kombinovat různé materiály. Nemůžeme však konstatovat, že by Josef Sodomka starší patřil k těm, kteří tuto změnu dokázali včas rozpoznat. Sodomka měl vždy k novým dopravním prostředkům odměřený pohled, což v budoucnu zásadně ovlivnilo chod firmy.[44] Údajné experimentování s karoseriemi automobilů nemělo žádný vliv na výrobní program firmy, který zůstal téměř beze změny až do začátku první světové války.[45] Nutnost radikální

---

[39] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 144.

[40] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.15.

[41] ŠTĚPÁN, Martin. *Karosárna Sodomka – ostatní výroba*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2021, s.16.

[42] Tamtéž, s.17

[43] Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025

[44] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.31.

[45] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 144.

reorientace výrobního programu na automobily reflektoval až ve 20. letech jeho syn Josef Sodomka mladší. Právě jeho strategická vize a technologická adaptabilita se staly určujícími faktory pro budoucí transformaci a vzestup podniku.[46]

Zásadním zlomem ve fungování firmy se stala první světová válka. Po atentátu na následníka rakousko-uherského trůnu Františka Ferdinanda d'Este 28. června 1914 v Sarajevu vyhlásila monarchie Srbsku válku a během několika týdnů se konflikt rozšířil na většinu Evropy. V českých zemích byla následně vyhlášena všeobecná mobilizace, která zasáhla prakticky všechny regiony. Na frontu narukovaly statisíce českých mužů v produktivním věku, často kvalifikovaných řemeslníků či dělníků, což výrazně oslabilo rodinné podniky i větší průmyslové provozy. Situaci dále komplikoval přísný přídělový systém, který ztěžoval přístup k základním surovinám a ovlivnil každodenní život obyvatel. Zmíněné okolnosti dopadly i na firmu Josefa Sodomky.[47]

Sodomkovu dílnu zasáhl jak odchod části zaměstnanců na frontu, tak prudký úbytek civilních zakázek.[48] Výroba se musela přeorientovat na potřeby armády, především na výrobu potahových vozů. Firma také vyráběla bryčky, poštovní vozy a vozy pro rolníky.[49] Krize v oboru nebyla způsobena jen nedostatkem materiálu. Zásadním problémem pro výrobce kočárů byly masivní rekvizice koní pro armádu. Rychle rostl nedostatek tažné síly, což v zázemí paralyzovalo civilní dopravu.[50] Poptávka po nových kočárech se tak logicky zhroutila, neboť zákazníci neměli svá tažná zařízení za co zapřáhnout.

Situace se postupně zhoršovala natolik, že sám Josef Sodomka starší v roce 1916 odešel pracovat jako dělník do mladoboleslavské firmy Laurin & Klement. Chod vysokomýtské dílny zajišťovala v době jeho nepřítomnosti manželka.[51]

---

[46] Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025

[47] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.18.

[48] TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům.* Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.11.

[49] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020, s.4.

[50] PRŮCHA, Václav. *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20.století*. Praha, 1974, s.64.

[51] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.18-19.

Navzdory krizovému hospodářskému vývoji přinesl blížící se konec války perspektivu opětovné stabilizace. Po čtyřletém konfliktu, který si vyžádal životy přibližně dvaceti milionů lidí, včetně asi 200 tisíc českých mužů, bylo 11. listopadu 1918 podepsáno příměří v Compiègne. To otevřelo cestu ke stabilizaci politické i hospodářské situace v nově vzniklém Československu.

Na rozdíl od mnoha oblastí Evropy se na území českých zemí neodehrávaly přímé bojové operace. Průmyslové podniky tak nebyly zničeny bombardováním ani frontovými přesuny vojsk. Dílny, továrny i technologické vybavení zůstaly fyzicky neporušené, což bylo klíčové pro poválečnou obnovu. Přestože podniky postrádaly část pracovní síly a byly hospodářsky vyčerpané, jejich materiální základ zůstal zachován, což jim poskytlo významnou výhodu oproti podnikům v oblastech zasažených válkou.

Tato skutečnost platila i pro podnik Josefa Sodomky. Ačkoli byla firma válečnými událostmi hospodářsky utlumena, její organizační kontinuita a fyzické zázemí zůstaly zachovány. První dekády existence podniku tak lze hodnotit jako klíčové formativní období. Josef Sodomka starší dokázal lokální dílnu udržet na trhu a nákupem prvních strojů ji alespoň částečně vymanil z čistě řemeslného rámce. Můžeme konstatovat, že Josef Sodomka mladší v polovině dvacátých let nastoupil do stabilizovaného podniku s vybudovanou klientelou, který však nebyl bez problémů.

2 – Nástup Josefa Sodomky ml., orientace na automobilové karoserie (1918–1929)

Druhá kapitola analyzuje klíčové transformační období firmy v první dekádě samostatného Československa. Jejím cílem je zhodnotit generační obměnu ve vedení podniku a strategický přesun od stagnující výroby kočárů k produkci automobilových karoserií. Text zasazuje vývoj do kontextu poválečné hospodářské krize a měnových reforem, přičemž analyzuje kroky Josefa Sodomky mladšího, jehož technologická vize a navázání spolupráce s předními tuzemskými automobilkami představovaly důležitý impuls pro budoucí expanzi podniku.

Vznik samostatného Československa v roce 1918 znamenal zásadní politický i hospodářský zlom pro celé území českých zemí. Nový stát převzal značnou část průmyslového potenciálu bývalého Rakouska-Uherska a již od počátku byl považován za jeden z hospodářsky nejvyspělejších států střední Evropy. Vznik republiky přinesl firmám prvotní šok. Český průmysl ztratil svůj tradiční velký trh monarchie, který byl nyní rozdělen celními bariérami. Firmy se musely přeorientovat z exportu do Vídně či Uher na menší domácí trh.[52] Navíc probíhal proces nostrifikace, kdy se sídla firem nuceně stěhovala z Vídně do Prahy.[53] V kontextu výše zmíněné situace se automobilismus ukázal jako perspektivní směr.

Jedním z klíčových kroků nové státní správy byla měnová reforma z roku 1919, jejímž hlavním architektem byl ministr financí Alois Rašín. Reforma oddělila československou měnu od rakouské koruny a položila základy stabilního měnového systému. Měnová reforma z roku 1919 byla sice nutná, ale pro podnikání představovala tvrdý zásah. Stát při okolkování zadržel 50 % předložené hotovosti formou nucené státní půjčky.[54] Tím sice zachránil měnu před inflací, ale podnikům ze dne na den zmizela polovina provozního kapitálu, což komplikovalo poválečný rozjezd.[55]

---

[52] PRŮCHA, Václav. *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20.století*. Praha, 1974, s.73.

[53] Tamtéž, s.77.

[54] VENCOVSKÝ, František. *Měnová politika v České historii*. Praha: Česká národní banka, 2001, s.31.

[55] Tamtéž, s.33.

Zpočátku 20. let firma pod vedením Josefa Sodomky staršího stagnovala. Důvodem byla klesající poptávka po kočárech, které byly s postupem času nahrazeny automobily.[56] Přesto v roce 1923 firma vyrobila 18 kočárů.[57] Mimo výroby nových kočárů sloužila firma jako opravna kočárů starých. Druhým důvodem stagnace byla hluboká deflační krize v letech 1922-1923. Vlivem politiky silné koruny ceny prudce klesly (index velkoobchodních cen spadl o více než 40 %), což sice zlevnilo zboží, ale výrobcům to způsobilo ztráty a pokles výroby o čtvrtinu.[58] Teprve po odeznění šoku, symbolizovaném například ražbou stabilních svatováclavských dukátů[59] v roce 1923, se mohl trh naplno nadechnout a s ním i firma Josefa Sodomky staršího.

V první polovině dvacátých let začal do chodu podniku strategicky zasahovat Josef Sodomka mladší. Po vyučení v rodinné firmě (1918–1920) absolvoval studium na státní odborné škole v Kašperských Horách[60], kde v roce 1922 získal osvědčení opravňující k otevření samostatné živnosti.[61] Následná praxe v mladoboleslavské automobilce Laurin & Klement (1923–1925) mu poskytla produktivní technologické know-how.[62] Získaná kvalifikace a vhled do moderního automobilového průmyslu mu následně umožnily prosadit u otce definitivní reorientaci rodinného podniku na výrobu automobilových karoserií.[63]

První karoserie na osobní automobil byla ve firmě vyrobena na podzim roku 1925. Jednalo se o zakázku pro vysokomýtského autodopravce Josefa Šplíchala, který požadoval

---

[56] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 144.

[57] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.35.

[58] PRŮCHA, Václav. *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20.století*. Praha, 1974, s.94.

[59] VENCOVSKÝ, František. *Měnová politika v České historii*. Praha: Česká národní banka, 2001, s.37.

[60] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno. 2018, s.22-23.

[61] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 145.

[62] Archiv regionálního muzea ve VM. *Vysvědčení Josefa Sodomky o zaměstnání v továrně Laurin a Klement jako kolář v období od 19.prosince 1923 do 25.května 1925*, př. Č.A-84/2020

[63] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020, s.4.

zhotovení karoserie na svůj automobil Praga Mignon.[64] Sodomka mohl stavět na silné tradici domácího automobilového průmyslu. V meziválečném období se na trhu kromě zavedených značek Laurin & Klement a Tatra etablovaly i pražské firmy Praga nebo Walter.[65] Právě tyto domácí automobilky dodávaly kvalitní podvozky, které se staly základem pro Sodomkovy zakázkové karoserie. V následujících letech až do roku 1930 vyrobila firma desítky karoserií na podvozcích značky Praga, jednalo se především o typy Praga Mignon, Alfa, Piccolo a Grand.[66] Praga Grand byl luxusní automobil, který patřil k nejdražším autům doby. Jen podvozek stál astronomických 100 000 Kč, což se rovnalo ceně 3 kompletních automobilů Praga Piccolo.[67] Vedle značky Praga navázala firma kooperaci také s továrnou Walter. Závod se tehdy primárně soustředil na lukrativnější výrobu leteckých motorů a zbraní, pročež vlastní produkci karoserií omezoval a obracel se na externí dodavatele, včetně firmy Sodomka.[68] Spolupráce začala v roce 1925, kdy Sodomka vyrobil první uzavřenou karoserii tzv. "kombinačku". V následujících letech firma stavěla luxusní vozy - limuzíny na zakázku pro bohaté továrníky. Karoserie byly konstruovány na podvozky WZ, WIZ a od roku 1928 na nových podvozcích typu 4B.[69]

Důležitou roli v rozvoji firmy však hrála spolupráce s mladoboleslavskou automobilkou Laurin a Klement (později Škoda). Šlo o partnera s obrovskou tradicí, který zahájil výrobu motocyklů již v roce 1899.[70] Kooperace představovala logický a důležitý krok, neboť navazovala na předchozí působení Josefa Sodomky mladšího v tomto podniku, kde získal

---

[64] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN Martin. *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2009, s.10.

[65] GERŠLOVÁ, Jana. *Zrození nové doby*. Ostrava, 1999, s.50.

[66] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN Martin. *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2009, s.11-12.

[67] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno. 2010, s.41.

[68] ČERNÝ, Jan. *Automobily JAWA, Walter a "Z" s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2014, s. 24.

[69] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 24.

[70] GERŠLOVÁ, Jana. *Zrození nové doby*. Ostrava, 1999, s.7.

technologické znalosti i důležité oborové kontakty.[71] Spolupráce mezi oběma firmami se naplno rozeběhla v roce 1925, kdy Sodomka zhotovil karoserii na podvozku LK typ 110. Zlomem byl únor 1926, kdy si automobilka objednala u Sodomky sérii 25 koster karoserie pro čtyřdveřové automobily.[72] Vrcholem vzájemné spolupráce se stal rok 1928, kdy zakázky pro mladoboleslavskou automobilku ve výrobě zcela dominovaly – z celkových 57 zhotovených karoserií jich bylo 39 postaveno právě na podvozcích Škoda.[73]

Navázání spolupráce s výše uvedenými předními tuzemskými výrobci představovalo pro firmu zásadní potvrzení její technologické úrovně. Tyto kontrakty lze vnímat jako formu odborné certifikace – skutečnost, že velcí průmysloví hráči svěřovali podvozky svých vozů právě vysokomýtské karosárně, vypovídá o vysoké důvěře v kvalitu jejího řemeslného zpracování. Rozmanitost zakázek, od standardizovaných sérií až po vysoce individuální úpravy, navíc umožnila podniku kumulovat specifické technologické know-how, které se později projevilo v jeho vlastní unikátní designové cestě.

Firma začala kromě karoserií na osobní automobily vyrábět také karoserie pro nákladní a užitkové vozy. Například v letech 1926-1927 vyrobila firma 5 karoserií na podvozku Chevrolet.[74] V únoru roku 1927 obdržela firma zakázku na limuzínu a luxusní automobily se staly pevnou a důležitou součástí výrobního programu. První kabriolet "vyjel" z firmy v roce 1929. Všechny vyrobené kusy byly v té době tzv. Individuální zakázky. Zákazník vyslovil přání o zhotovení karoserie na svůj vůz, a firma mu ji v poměrně krátkém čase vyhotovila. Nebylo důležité na podvozku jaké značky se karoserie vyhotoví, avšak nejčastěji se jednalo o tuzemské značky. Specifikem dobové logistiky byl samotný způsob dopravy podvozků určených ke karosování. Samotná holá šasi se často transportovala po vlastní ose, a to bez ohledu na aktuální povětrnostní podmínky.[75] Existuje fotografie z prosince roku 1928, na které sedí za volantem

---

[71] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily a autobusy Škoda s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2013, s. 14.

[72] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno. 2010, s.44.

[73] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily a autobusy Škoda s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2013, s. 15.

[74] ČERNÝ, Jan. *Automobilové a autobusové karoserie Sodomka na podvozcích zahraničních značek*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016

[75] Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025

vozu sám Josef Sodomka mladší, automobil má nasazeny sněhové řetězy a za zmínku stojí i lyže, které jsou vidět v automobilu.[76] Zmíněná dobová praxe dokládá specifické logistické nároky počátků zakázkového karosářství, kdy museli tvůrci podstupovat transport nechráněných podvozků bez ohledu na klimatické podmínky. V roce 1928 se ve firmě vyrobil patrně poslední kočár.[77] Po více než třiceti letech tak definitivně skončila stará éra firmy, a s tím i odkaz Josefa Sodomky staršího.

Současně vznikly v Sodomkově firmě první autobusové karoserie.[78] První autobusová karoserie vznikla na podvozku Škoda A 125 a směřovala do nedalekých Chroustovic.[79] Autobus byl sestaven na základě nákresu velikosti 1:1, který vlastnoručně zhotovil Josef Sodomka v dílně své firmy v roce 1927.[80] Po zhotovení prvního autobusu vyrobila firma v roce 1927 dalších pět kusů.[81] Jedním z nich byl hasičský vůz pro sbor dobrovolných hasičů ve Vysokém Mýtě, na jehož vzniku se podílela známá vysokomýtská firma Stratílek, která se specializovala na výrobu hasičských stříkaček.[82] Tímto krokem byl položen strategický základ pro produkci užitkových autobusových karoserií, jež se v následujících desetiletích staly nosným pilířem vysokomýtského průmyslu.

Sodomka čerpal inspirace v zahraničí, kde navštěvoval autosalony a obdivoval karoserie z jiných zemí.[83] Zálibu našel zejména v karoseriích původem z Francie a Itálie, které byly velice líbivé a na první pohled měly luxusní vzhled.[84] Klíčovým faktorem Sodomkova úspěchu

---

[76] Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025

[77] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.35.

[78] ČERNÝ, Jan *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016, s. 2.

[79] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele.* Brno, 2018, s.29.

[80] Tamtéž.

[81] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 146.

[82] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020.* Vysoké Mýto, 2020, s.4.

[83] ČERNÝ, Jan. *Automobilové a autobusové karoserie Sodomka na podvozcích zahraničních značek.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016

[84] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.45.

byla rovněž jeho progresivní sociální a personální politika. Konkurenceschopnost podniku nezajišťovaly pouze technologické inovace, ale také vysoce kvalifikovaná a stabilizovaná pracovní síla. Sodomka svým dělníkům nabízel na poměry východočeského regionu nadprůměrné finanční ohodnocení a budoval moderní firemní zázemí, včetně odpočinkových místností. Zmíněná nadstandardní úroveň zaměstnaneckých benefitů, kombinovaná s osobním a spravedlivým přístupem majitele k podřízeným, vytvářela silnou podnikovou loajalitu. Sodomkův osobitý přístup dokládá i vzpomínka jednoho z pamětníků: "Byl s námi ve fabrice v těsném kontaktu" [85]

Závěr dvacátých let lze pro firmu Sodomka definovat jako období úspěšné strukturální a technologické transformace. Zatímco v roce 1925 tvořila automobilová výroba pouze 11 % celkové produkce, v roce 1927 tento podíl stoupl na 96 %. Útlum tradičního kolářství a raketový vzestup zakázkového karosářství potvrzují oprávněnost strategické vize Josefa Sodomky mladšího. Podnik se díky jeho invenci, navázání spolupráce s klíčovými domácími automobilkami a prozíravé personální politice plně etabloval na trhu a sociálně stabilizoval. Stabilizovanou firmu se značným rozvojovým potenciálem zanedlouho podrobila těžké zkoušce nastupující velká hospodářská krize.

---

[85] VOLF, Petr. *Causa Josef Sodomka*, Reflex, 1998, s. 57.

3 – Velká hospodářská krize – zlatá éra firmy (1929–1938)

Kapitola sleduje, jakým způsobem firma reagovala na dopady světové hospodářské krize 30.let a jak se v tomto období proměnilo její postavení na trhu. Text zkoumá obchodní strategii Josefa Sodomky mladšího. Kapitola mapuje technologický i prostorový rozvoj karosárny, úspěšnou diverzifikaci výrobního portfolia a budování prestiže značky. Cílem je interpretovat, zda zvolená obchodní strategie představovala v kontextu tehdejšího automobilového průmyslu unikátní postup.

Krach newyorské burzy v říjnu roku 1929 odstartoval největší hospodářskou krizi v dějinách.[86] Krize se postupem času prohlubovala a investice do zboží dlouhodobé spotřeby včetně automobilů, se stávaly stále rizikovějšími.[87]

Dopady hospodářské krize se v Československu naplno projevily přibližně od roku 1931. Došlo k prudkému poklesu průmyslové výroby, omezení exportu a nárůstu nezaměstnanosti. V roce 1934 byl bez práce každý 5.práceschopný občan.[88] Paradoxem bylo, že ceny se nezvyšovaly, naopak klesaly, avšak společně s cenami klesaly i mzdy, a to mnohem rychleji. Docházelo k řetězovým krachům živnostníků a rolníků. [89]

Velká hospodářská krize velmi citelně zasáhla do výroby automobilů.[90]Pro podniky, které dokázaly krizi překonat, se toto období stalo zkouškou adaptability, organizační schopnosti a kvality výrobků. Právě schopnost reagovat na změněné ekonomické podmínky sehrála klíčovou roli v dalším vývoji řady československých firem včetně firmy Sodomka Vysoké Mýto. Mnoho firem přešlo na výrobu levnějších výrobků, které byly pro běžně pracující občany alespoň trochu dostupné, například firma Baťa.[91] Josef Sodomka mladší však zvolil zcela opačnou strategii. Namísto snižování výrobních nákladů se orientoval na nejmovitější

---

[86] EMMERT, František. *Moderní české dějiny.* Praha, 2019, s.89.

[87] KERSHAW, Ian. *Do pekel a zpět – Evropa 1914-1949,* 2015, s.194.

[88] EMMERT, František. *Moderní české dějiny.* Praha, 2019, s.89-90.

[89] Tamtéž.

[90] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.51.

[91] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.32.

klientelu prostřednictvím produkce luxusních zakázkových karoserií. [92] Klíčovou konkurenční výhodou se stala vysoká řemeslná kvalita, moderní design a maximální individualizace – od volby laku až po specifické modifikace interiéru dle přání zákazníka. [93]

V roce 1930 došlo ve firmě ke změně vlastnických poměrů. Tehdy sedmadvacetiletý Josef Sodomka nejprve převzal od svého otce polovinu majetku.[94] Usnesení Okresního soudu ve Vysokém Mýtě z 28. listopadu 1930 dokládá, že Josef Sodomka mladší formálně převzal polovinu rodinných nemovitostí (domy čp. 101/III a 275/III) od svého otce.[95] Tato transakce, založená na trhové smlouvě ze 4. října 1930, však nebyla pouhým předáním majetku, ale komplexní dohodou zajišťující sociální jistoty původního zakladatele a žen v rodině. Sodomka mladší převzal nemovitosti s břemenem tzv. výměnku. Soudní zápis explicitně uvádí jeho povinnost vyplácet roční důchod v celkové výši 21 000 Kč (z toho 12 000 Kč otci Josefovi a po 3 000 Kč sestrám Bohumile, Bohuslavě a Věře) a strpět jejich právo na užívání nemovitostí. Dokument tak ilustruje, že v době, kdy se karosárna nadechovala k největšímu rozmachu, přebíral Josef Sodomka mladší nejen vedení podniku, ale i plnou finanční zodpovědnost za širší rodinu.[96] V roce 1931 zemřela druhá manželka Josefa Sodomky staršího. Podíl ve firmě připadl Sodomkovým sestrám, s kterými se finančně vypořádal a stal se tak 100 % vlastníkem firmy.[97] Detailní rozbor majetkového vypořádání v rámci rodiny Sodomků je v kontextu práce relevantní především proto, že dokumentuje okamžik plného přenesení strategické i finanční odpovědnosti na Josefa Sodomku mladšího. Sodomkovi ml. to poskytlo nezbytnou rozhodovací autonomii, která se jeví jako klíčová pro následnou radikální změnu obchodní strategie podniku v letech nastupující hospodářské krize.

Zvolená orientace na exkluzivní, technologicky náročnou zakázkovou výrobu v době hluboké ekonomické krize představuje v kontextu tehdejšího karosářství specifický přístup.

---

[92] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.54.

[93] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.33.

[94] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020, s.7.

[95] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Usnesení Okresního soudu ve Vysokém Mýtě č.j. 2264/30 ze dne 28.11.1930

[96] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Usnesení Okresního soudu ve Vysokém Mýtě č.j. 2264/30 ze dne 28.11.1930

[97] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.56.

Zatímco podstatná část trhu reagovala na pokles poptávky snahou o maximální zjednodušení a zlevnění produktů, Sodomka se zaměřil na nejbohatší vrstvu obyvatel, která byla méně citlivá na hospodářské výkyvy. Na základě dostupných pramenů se Sodomkův postup jeví jako promyšlená strategie budování prestiže značky, která podniku zajistila ekonomickou stabilitu – výroba rostla a továrna se neustále rozšiřovala. Dobrou finanční kondici firmy i v kritickém roce 1931, kdy v Československu krize vrcholila, může naznačovat dochovaná bankovní korespondence. První záložna ve Vysokém Mýtě v červenci toho roku avizovala firmě příjem částky 25 704 Kč zaslané přes pražskou Živnobanku.[98] Uvedené částka, která v té době převyšovala cenu celého nového automobilu (např. Aero 500 stálo v roce 1930 18 800 Kč)[99], a její převod přes významný pražský bankovní dům naznačují, že Sodomka měl již tehdy solventní klientelu z hlavního města a dokázal generovat zisk i v ekonomicky nejtěžším období. Po překonání krize se zvýšil zájem o automobilové karoserie. Výsledkem bylo rozšíření výroby, kdy výrobní plocha karosárny dosáhla 1550 m2 a firma měla již 74 zaměstnanců.[100] Pro představu v roce 1930 pracovalo ve firmě 30 zaměstnanců.[101]

Díky systematickému budování prestiže značky se klientská základna podniku rozšířila o nejvýznamnější osobnosti tehdejšího kulturního a politického života. Za zmínku stojí herec a dramaturg Jan Werich, který měl k Vysokému Mýtu speciální vztah a od Sodomkovy firmy si na zakázku nechal vyrobit kabriolet na podvozku od značky Tatra.[102] Dalšími slavnými zákazníky byli: Hana Benešová, Adolf Schwarzenberg či Jan Antonín Baťa. Sodomkovy karoserie obdivoval v roce 1934 i tehdejší prezident Československa Tomáš Garrigue Masaryk, který navštívil autosalon v Praze.[103] Účast na autosalonech a jiných přehlídkách nebyla nahodilá, ale představovala pro firmu klíčovou marketingovou strategii i v následujících letech.

---

[98] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Avízo První záložny ve Vysokém Mýtě pro fa J. Sodomka ze dne 16.7.1931

[99] ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008, s. 7.

[100] TULIS, Jan. *Carroserie Sodomka.* Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, 1990, s.33.

[101] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.31.

[102] ČERNÝ Jan, JUNEK Jiří a ROSENKRANZ Karel. *Automobily Tatra s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2007, s. 64.

[103] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN, Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 154.

Důkazem systematické prezentace je dochovaný vystavovatelský průkaz z XXVI. mezinárodní výstavy automobilů v Praze z října 1936. Průkaz, vystavený na jméno firemního zástupce Rudolfa Meisla, dokládá, že Sodomka na výstaviště vysílal profesionální obchodní tým, který zde aktivně oslovoval potenciální klientelu a budoval dobré jméno značky.[104]

Společenské a kulturní změny 30. let se bezprostředně promítly i do průmyslového designu. Sodomkovy karoserie v tomto ohledu reflektovaly dobové trendy, vyznačovaly se elegantním sportovním vzhledem a integrací aerodynamických prvků.[105] Mezi nejlepší Sodomkovy modely té doby patřily například vůz Walter Junior, který byl známý svoji malou velikostí a jednoduchým vzhledem[106] nebo luxusní aerodynamický kabriolet na podvozku značky Aero – Aero 50.[107]

Asi nejznámějším modelem v historii firmy Sodomka je typ karoserie Aero 50 Dynamik. Jednalo se o aerodynamické kabriolety, jenž se vyznačují velkými kapkovitými blatníky, které zakrývají polovinu kol, dlouhou kapotou a robustní přední chladičovou maskou (viz. Přílohy – Obr.č.1).[108] Přesný počet kusů není možné zjistit, protože se nedochovaly žádné záznamy o výrobě, prodeji nebo odběratelích, avšak historici se domnívají, že bylo vyrobeno pravděpodobně 8 nebo 9 kusů.[109] Jeden exemplář má k dispozici Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.[110] Při detailním zkoumání dochovaného exempláře je patrná mimořádná nadčasovost designového zpracování, zejména díky již zmíněné chladičové masce a esteticky výrazným aerodynamickým křivkám (viz. Obr.č.2). Sodomka v té době vyráběl automobilové karoserie na podvozcích tehdejších známých tuzemských automobilek, jako je Tatra, Škoda Laurin – Klement, Jawa nebo Walter, pro kterou byl Josef Sodomka dvorním dodavatelem,

---

[104] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Vystavovatelský průkaz Rudolfa Meisla, 1936

[105] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.55.

[106] ČERNÝ, Jan. *Automobily Jawa, Walter a "Z" s karoseriemi Sodomka*, Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2014, s. 86.

[107] Tentýž. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka: Aero automobiles with bodywork by Sodomka.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008, s. 104.

[108] Tamtéž, s. 94-95.

[109] Tamtéž.

[110] Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025

když získal zakázku na sérii špičkových kabrioletů Walter Junior.[111] Jeho ambice však sahaly i za hranice domácí produkce. Ve 30. letech sváděla firma tvrdý konkurenční boj s předními karosáři, jako byli Uhlík či Petera, o zakázky na podvozcích renomovaných zahraničních značek. [112] Vznikla tak řada unikátních kreací na podvozcích značek Lancia, Packard, Plymouth, Hudson či Graham, často oceňovaných na soutěžích elegance. [113]Strategická byla zejména spolupráce s pražským dovozcem Autocomers Comp. Wiesner a spol., pro kterou Sodomka karosoval americké vozy Studebaker. [114] Za vrchol tvorby na zahraničních podvozcích je pak považován kabriolet na podvozku Bugatti T 57, vyrobený na jaře 1937 pro knížete Adolfa Schwarzenberga.[115]

Roku 1935 získává Josef Sodomka živnostenský list mj. i kupříkladu na tovární výrobu autobusů, trolejbusů či vagonů.[116] Výrobní portfolio firmy bylo v tomto období mimořádně široké a pokrývalo téměř veškeré druhy dopravních prostředků. Za zmínku stojí dětská autíčka. Vůbec nejstarší dětské šlapací autíčko bylo patrně vyrobeno v roce 1935 a účastnilo se XXV. Mezinárodní výstavy automobilů v Praze.[117] Firma vyráběla také vlečné vozy, z nichž jedním z nejzajímavějších je dopravní vůz určený pro přepravu větroňů typu "Kujebák", jejichž výrobu rovněž zajišťovala Sodomkova firma. Větroň Kujebák byl prvním leteckým výrobkem Sodomkovy firmy. Představen byl v roce 1935 a sloužil pro výcvik vysokomýtských pilotů do roku 1937, kdy měl stroj havárii.[118] V dalších letech se jednalo o typy Skaut Standart, které se

---

[111] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN, Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 149.

[112] ČERNÝ, Jan. *Automobilové a autobusové karoserie Sodomka na podvozcích zahraničních značek*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016, s. 12.

[113] Tamtéž.

[114] ČERNÝ, Jan. *Automobilové a autobusové karoserie Sodomka na podvozcích zahraničních značek*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016, s. 13.

[115] Tamtéž.

[116] FOLTIN, Karel. *Největší osobnosti našich dějin: průmyslníci, podnikatelé, bankéři*. Olomouc, 2012, s. 131.

[117] ŠTĚPÁN, Martin. *Karosárna Sodomka – ostatní výroba*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2021, s.28.

[118] JUNEK, Jiří. *Letecká výroba u firmy Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2024, s.52-54.

údajně dostaly a používaly na Slovensku. Dalším typem byly německé Goppingeny 1, jež nesly název Sokol a které se zúčastnily několika plachtařských závodů.[119]

Sodomkova firma byla také průkopníkem v projektování tzv. Weekendových vozů, dnes karavanů. Sodkomkův vlečný vůz PRO WEEK-END slavil obrovský úspěch. Dobový článek týdeníku Zlín doslova píše toto: "V minulém týdnu přijel do Zlína pan J. Sodomka z Vys. Mýta s obývacím vlečným vozem, který je novinkou pro všechny automobilisty, kteří hodlají trávit svůj konec týdne uprostřed přírody". [120]Vůz byl na tu dobu skvěle vybaven – uvnitř byla obývací část s jídelnou, kuchyň a ložnice. Uvnitř byl také rádiový přijímač, lednička a vařič. Byl také vybaven baterií a dynamem, takže měl vlastní elektrické osvětlení. Vůz sklidil obdiv továrníka Jana Antonína Bati a prezidenta Edvarda Beneše.[121] Sodomka se díky tomu stal průkopníkem těchto vozů v Československu.[122]

Vysokomýtská karosárna produkovala také různé druhy dvoukolových přívěsných vozů. V roce 1938 firma vyhrála výběrové řízení na 2 vlečné vozy pro Československé dráhy.[123] Dokonce se v Sodomkově továrně vyráběly i sanitní vozy.[124] Jednalo se kupříkladu o sanitní karoserie na podvozku Praga Alfa 20.série, které byly zhotoveny pro záchrannou stanici v Berouně a v Olomouci.[125]

Rozšíření produkce od luxusních karoserií na zahraničních podvozcích až po obytné přívěsy, kluzáky a užitkové vozy dokládá technologickou flexibilitu a prozíravost Josefa

---

[119] JUNEK, Jiří. *Letecká výroba u firmy Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2024, s.52-54.

[120] ŠTĚPÁN, Martin. *Karosárna Sodomka – ostatní výroba*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2021, s.59.

[121] Tamtéž. s.58-63.

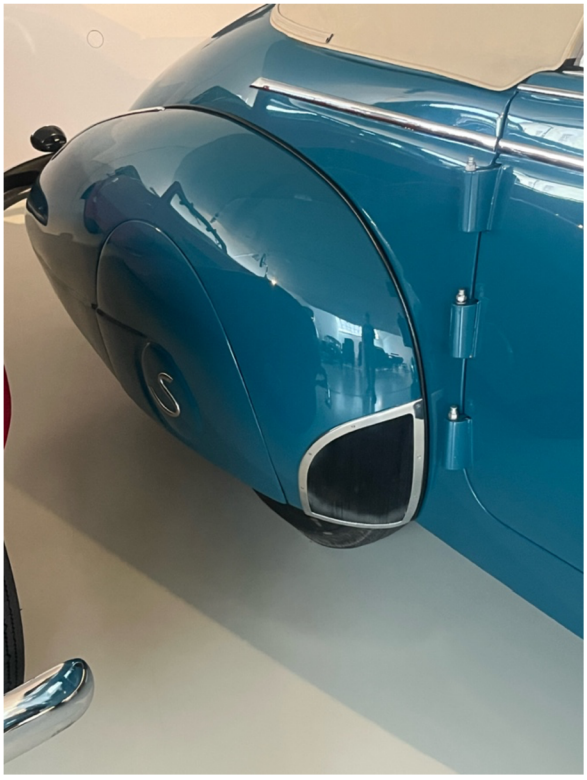
[122] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.48.

[123] ŠTĚPÁN, Martin. *Karosárna Sodomka – ostatní výroba*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2021, s.86.

[124] ŠUMAN-HREBLAY, Marián. *Sanitní vozidla: české a slovenské sanitní automobily, karoserie a nástavby od roku 1907 do současnosti*. Brno, 2011

[125] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN Martin. *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2009, s.41-43.

Sodomky mladšího. Podnik dokázal nejen úspěšně překonat léta hospodářské krize, ale vyšel z nich jako jeden z nejlepších podniků československého karosářství. Sodomkovi se podařilo významně rozšířit výrobu a výrobní portfolio firmy, což v kontextu hospodářské krize můžeme považovat za úspěch. Toto období konjunktury a technologického rozletu však na konci dekády striktně ukončily geopolitické změny spojené s nacistickou expanzí, jež firmu nevyhnutelně donutily k diametrálně odlišné transformaci – k orientaci na válečnou výrobu.



Obr.č.1 a 2 – Vůz Aero 50 Dynamik v expozici Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě. Foto: archiv autora (2025)

4 – Období protektorátu: Transformace na válečnou výrobu a otázka odbojové činnosti (1938-1945)

Čtvrtá kapitola se věnuje fungování firmy v podmínkách řízené válečné ekonomiky a nacistické okupace. Analýza se zaměřuje na transformaci výroby pro potřeby německé armády a na míru závislosti podniku na okupační správě. Dále se kapitola zabývá interpretací dochovaných dokumentů souvisejících s poválečným hodnocením Sodomkova působení v tomto období a zkoumá jeho rozhodnutí v rámci historického kontextu.

Roku 1938 došlo k podpisu Mnichovské dohody a podstoupení pohraničních oblastí Československa, tzv. Sudet, Nacistickému Německu, což mělo pro mnoho obyvatel vážné nejen občanskoprávní, ale také ekonomické následky. Vše vyvrcholilo okupací a vznikem Protektorátu Čechy a Morava 15. března 1939. Dvě události, které znamenaly pro karosárnu Josefa Sodomky i celou společnost zásadní zlom. Nové politické uspořádání přineslo okamžité změny v každodenním životě a mimo jiné i v dopravních předpisech, které dopadly na provoz Sodomkovy továrny. Již od 26. března 1939 byla v Protektorátu zavedena jízda vpravo, což si vyžádalo technické úpravy vozidel i infrastruktury. Válečný stav si rovněž vynutil přísná bezpečnostní opatření, jako bylo povinné zatemnění světlometů automobilů, které musely být i na vozech od Sodomky upraveny tak, aby byly viditelné pouze na vzdálenost 500 metrů.[126]

Pro Josefa Sodomku a jeho firmu byl rok 1939 tragický i v osobní rovině. Dne 8. června 1939 zemřel zakladatel firmy Josef Sodomka starší.[127] Jeho odchod přišel paradoxně v době, kdy firma pod vedením jeho syna dosáhla vrcholu a zařadila se mezi nejlepší karosárny své doby, o čemž svědčí ocenění Sodomkových vozů z výstav v Paříži či Monte Carlu.[128]

Nová politická realita si vyžádala tvrdé kompromisy. Jedinou povolenou politickou organizací se stalo Národní souručenství, které mělo sjednotit české obyvatelstvo pod dohledem okupantů.[129] Členem této organizace se musel stát i Josef Sodomka mladší. Z dochovaných pramenů lze dedukovat, že Sodomkovo členství nepředstavovalo projev ideologických sympatií, nýbrž nevyhnutelnou existenční nutnost, pokud chtěl v této době nadále budovat svou,

---

[126] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.102.

[127] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020.* Vysoké Mýto, 2020, s.11.

[128] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.50.

[129] MASTNÝ, Vojtěch. *Protektorát a osud českého odboje*. Praha, 2003, s.78.

v té době dobře zavedenou, firmu.[130] Dobové prameny tuto interpretaci dokládají: „Nám všem je a musí býti jasno, že býti členem této celonárodní organizace je povinností každého člena našeho národa... kdo se postaví mimo toto souručenství, postaví se mimo národ“, uvádí se v přihlášce do NS.[131]

Okupace znamenala pro Sodomku konec éry svobodného podnikání. Vládním nařízením z května 1939 byl zřízen Nejvyšší úřad cenový a stát převzal kontrolu nad hospodářstvím, které se muselo podřídit potřebám Říše.[132] Byla položena základna pro tzv. „organickou výstavbu hospodářství“ a vznikaly povinné Ústřední svazy pro průmysl, které řídily distribuci surovin.[133] Vlivem těchto nařízení došlo v Sodomkově továrně k výraznému omezení a později i k úplnému zastavení výroby osobních automobilů pro civilní trh. Válečná léta prakticky ochromila konstrukční práce na osobních a speciálních karoseriích, kterými se Sodomka do té doby proslavoval.[134]

Přesto ještě v letech 1940 až 1942 dobíhala v Sodomkově závodě utlumená výroba několika osobních vozů.[135] Výjimečnou a pravděpodobně poslední osobní zakázkou během druhé světové války byla stavba speciální šestimístné limuzíny na podvozku Maybach SW 42, dokončená v září 1941.[136] Tento luxusní vůz byl určen pro prezidenta Slovenské republiky Jozefa Tisa, přičemž kompletní výrobní dokumentace k této zakázce se nedochovala.[137]

Jako náhradu za luxusní výrobu musel Sodomka přijmout program válečného hospodářství. Výrobní náplní podniku se staly stavby autobusových, trolejbusových a užitkových karoserií. Sodomkův závod ve velkém měřítku produkoval pojízdné dílny,

---

[130] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.56.

[131] Tamtéž.

[132] MASTNÝ, Vojtěch. *Protektorát a osud českého odboje*. Praha, 2003, s.78.

[133] MASTNÝ, Vojtěch. *Protektorát a osud českého odboje*. Praha, 2003, s.78.

[134] TULIS, Jan. *Carroserie Sodomka*. Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, *1990, s.53.*

[135] Tamtéž.

[136] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN, Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 161.

[137] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.105.

ambulance, chirurgické vozy a polní kuchyně.[138] Strojní zařízení Sodomkovy karosárny musely být vzhledem k nové orientaci výroby obměňovány a nahrazovány stroji vhodnými pro účelovou sériovou výrobu, přičemž použití strategických materiálů podléhalo přísné evidenci.[139]

Výroba se potýkala s kritickým nedostatkem pohonných hmot. Tento nedostatek byl způsoben válečnými akcemi nacistického Německa, které měly obrovský dopad na spotřebu PH. V důsledku toho se od roku 1941 stal nedostatek benzínu natolik kritickým, že si vyžádal masivní plošné nasazení alternativního pohonu na dřevoplyn.[140] Tomuto trendu se musel technologicky přizpůsobit i Sodomka, jehož autobusy (např. typu Škoda 706) následně opouštěly brány továrny již standardně osazené generátory na dřevoplyn.[141] Karoserie montoval Sodomka na podvozky značek používaných německou armádou, jako byly MAN, Ford, Mercedes, Henschel, Büssing či Saurer, ale nadále využíval i domácí podvozky Praga a Škoda.[142]

Významnou kapitolou v Sodomkově válečné výrobě byla výroba hromadných dopravních prostředků. V letech 1941 až 1942 expedovala Sodomkova továrna první sérii 14 trolejbusů na podvozcích MAN MLPE s elektrickou výzbrojí Siemens pro město Bratislavu.[143] Specifickým produktem byly tzv. „víkendové vozy“ (karavany). V květnu 1942 musel Sodomka jejich výrobu transformovat pro vojenské účely – s využitím zázemí pro letecké jednotky sloužily jako pojízdné kanceláře nebo polní fotolaboratoře pro Luftwaffe.[144]

---

[138] TULIS, Jan. *Carroserie Sodomka*. Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, *1990, s.53.*

[139] Tamtéž.

[140] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno. 2010, s.103.

[141] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020, s.11.

[142] TULIS, Jan. *Carroserie Sodomka*. Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, *1990, s.53.*

[143] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020, s.11.

[144] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN, Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 163.

Velkou hrozbou pro Sodomkovu firmu byl masivní odliv pracovních sil. Nacistická správa organizovala nucené nasazení českých dělníků do Říše (Totaleinsatz).[145] Josef Sodomka se snažil své zaměstnance aktivně chránit. Jedinou možností bylo získání statusu podniku důležitého pro válečnou výrobu. Sodomka proto zvolil postup, který vedl k získání maximálního množství zbrojních a zásobovacích zakázek pro Wehrmacht. Tento pragmatický postup mu umožnil garantovat podniku status zbrojně důležité výroby, a mohl přispět k zachování své pracovní síly před deportací do Říše.[146] I díky této strategii se dařilo v roce 1943 držet zaměstnanost v Sodomkově podniku na úrovni 346 lidí.[147]

Závěr války se nesl ve znamení sanitních vozů. V roce 1944 získal Sodomka zakázku na 100 kusů sanitních karoserií na podvozcích Škoda 256 B.[148] Navzdory těžkým časům vznikne v Sodomkově továrně roku 1944, víceméně tajně, 16 návrhů na poválečné „lidové vozidlo“.[149] Tyto aktivity lze interpretovat jako snahu o strategické zajištění podniku pro poválečné období. V roce 1945, těsně před koncem války, vyráběl Sodomka nákladní karoserie na podvozcích Saurer, které později využívala Rudá armáda.[150] Teprve osvobození v květnu 1945 umožnilo Sodomkovi návrat k civilní výrobě.

Hodnocení Sodomkova působení v letech protektorátu vyžaduje komplexní přístup. Vysoká míra zapojení podniku do systému německých vojenských zakázek (zejména produkce sanitních vozů, nákladních vozů a autobusů) signalizuje značnou míru závislosti firmy na okupační správě, která byla v rámci řízené válečné ekonomiky nevyhnutelná. Získání statutu zbrojně důležitého podniku však lze interpretovat i jako formu pragmatické ochrany podniku. Status zbrojně důležitého podniku totiž omezoval riziko konfiskace strojního vybavení a mohl přispět k udržení kvalifikovaného personálu v místě bydliště, čímž se snížilo riziko jejich nuceného nasazení v Říši. Válečná produkce tak pro firmu nepředstavovala pouze ekonomický zdroj, ale v mnoha ohledech i prostředek k zachování fyzické a technologické kapacity závodu.

---

[145] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.107.

[146] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN, Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 160.

[147] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.107-108.

[148] Tamtéž.

[149] Tamtéž.

[150] Tamtéž.

Kooperace s okupační mocí však přirozeně vytvářela prostor pro pozdější podezření z kolaborace. Dokonce došlo k vážným obviněním, že se ve firmě Josef Sodomka vyrobily tzv. Pojízdné plynové komory, které měly sloužit k hromadným vraždám Židů.

V devadesátých letech se v tisku objevila zmínka o údajném dokumentu, podle kterého si měl vysoký podřízený Heinricha Himmlera u firmy Sodomka objednat zkušební sérii pěti zvlášť upravených, uzavřených nákladních aut.[151] U těchto speciálních vozů údajně výfuk nevedl ven, ale přímo do uzavřeného nákladního prostoru. Podle publikovaných tvrzení měla vyrobená auta sloužit jako pojízdné plynové komory určené pro vyhlazovací tábor v polském Chelmnu. Tento narativ tak vysokomýtský podnik spojoval s produkcí speciálních vozů využívaných k hromadným exekucím, což by implikovalo přímou participaci firmy i jejích zaměstnanců na válečných zločinech. Tyto konstrukty vytvářely silně negativní společenský obraz podniku a vzbuzovaly podezření ohledně zapojení firmy Sodomka do nacistického konečného řešení.[152]

Závažné nařčení z podílu na válečných zločinech, však prokazatelně pramení z historického omylu a špatně interpretované dobové fotografie.[153] Již ve druhé polovině 30. let (tedy před vypuknutím války) si u Sodomky nechala firma Fatra Napajedla karosovat automobil Walter PN.[154] Vůz sloužil výhradně k předvádění a zkoušení ochranných plynových masek pro případ chemického útoku. Na boku tohoto vozu byl nicméně vyveden propagační nápis „Pojízdná plynová komora“.[155] Toto dobové technické označení se až v pozdějších letech, v kontextu zločinů holocaustu, stalo předmětem závažných dezinterpretací. Byla to právě existence tohoto reklamního vozu a jeho názvu, která byla v pozdějších letech mylně interpretována jako důkaz, že Sodomkova továrna za války vyráběla pro Třetí říši vraždící stroje.

---

[151] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.52.

[152] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, *Naskenovaná část knihy Stvořitelé světa pokračují, ve které je Sodomka obviňován ze sestrojení vražedných plynových komor*

[153] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.52.

[154] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN, Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 160.

[155] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.52.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že Sodomkova spolupráce s nacisty byla velice pragmatická a nutná a nebýt této spolupráce, firma by patrně zanikla. Členství Josefa Sodomky v Národním souručenství nelze interpretovat primárně jako projev ideologických sympatií, nýbrž jako formální nutnost podmiňující samotnou existenci a legální fungování podniku v protektorátním zřízení. Zároveň však Josef Sodomka prokazatelně od roku 1939 spolupracoval s odbojovou organizací Obrana národa.[156] Skutečnost, že Sodomka dokázal prostřednictvím zajištění válečných zakázek ochránit své kmenové zaměstnance před nuceným nasazením v Říši (Totaleinsatz), představuje v celkovém hodnocení jeho válečného působení významný argument zpochybňující teze o jeho jednostranné kolaboraci.

Existuje také dokument, který pojednává o údajné odbojové činnosti Josefa Sodomky během druhé světové války. V něm Josef Sodomka píše svému příteli a spolupracovníkovi Rudolfu Meislovi, ve kterém shrnuje svoji odbojovou činnost v letech 1939 až 1945. Jelikož je však hlavním zdrojem informací o této utajené činnosti Sodomkovo vlastní poválečné prohlášení (osobní korespondence R. Meislovi), je nutné k němu z hlediska historické metodologie přistupovat s jistou opatrností.

Podle tohoto dopisu Sodomka zahájil svou odbojovou činnost již krátce po okupaci, v létě roku 1939. Tehdy navázal spolupráci s vojenským podzemím prostřednictvím svého osobního přítele z branných organizací, plukovníka Ing. B. Závady, který působil jako velitel 30. pěšího pluku ve Vysokém Mýtě. Společně podnikali cesty do Prahy, Hradce Králové a na Moravu za účelem zmapování možností tajné dopravy vojenských osob na Slovensko a jižní Moravu. Sodomka se v této době rovněž podílel na čtení a oběhu ilegálního vojenského časopisu.[157]

S postupující válkou a rostoucími represemi se jeho pomoc transformovala především do finanční a sociální sféry. V zimních měsících let 1941 a 1942 se Sodomka aktivně zapojil do rozsáhlé sbírkové akce na podporu rodin zatčených odbojářů. Finanční podpora původně cílila na rodiny československých vojáků, ale posléze se rozšířila i na rodiny komunistů a členů Sokola, které byly nacistickými zásahy postiženy nejvíce. Během války se mu podařilo vybrat a rozdělit částku dosahující přibližně 150 000 korun. Vedle organizace sbírky se Sodomka na

---

[156] ANDRLE, Augustin. *Osobnosti Vysokého Mýta 1310-2001.* Vysoké Mýto, 2001, s.155.

[157] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Korespondence JS o jeho protinacistické činnosti během 2.světové války, s.1.

vlastní náklady pokoušel prostřednictvím berlínských advokátů intervenovat za zmírnění trestů pro odsouzené studenty, což však kvůli neústupnosti říšských úřadů skončilo bezvýsledně. Po zatčení a popravě svého blízkého přítele Jožky Svobody finančně podporoval jeho rodinu a jeho dceru Irenu trvale přijal do své domácnosti.[158]

V závěrečné fázi války, koncem února 1945, navázal Sodomka přímé spojení s partyzánskou skupinou majora R. A. Šubina. Pro tuto jednotku plnil vysoce riskantní zpravodajské úkoly – zjišťoval kapacity a stav zbrojní výroby ve velkých továrnách a monitoroval počty letadel na vysokomýtském vojenském letišti. S využitím kapacity své firemní stavební kanceláře nechal pro partyzány tajně vypracovat přesné nákresy německých protitankových zábran vybudovaných ve Vysokém Mýtě a Chocni. Neméně důležitá byla jeho materiální podpora. Když se Šubinově skupině porouchala vysílačka, dokázal pro ni Sodomka přes pokusné oddělení Škodových závodů v Praze obstarat originální americkou vysokofrekvenční lampu, akumulátor i anodovou baterii. Skupinu navíc pravidelně zásoboval potravinami, šatstvem a léky během tajných schůzek v lesích u Nových Hradů či v místním mlýně.[159]

Během Květnového povstání v roce 1945 nabyla jeho činnost přímého revolučního charakteru. Již 30. dubna předal národnímu výboru hotovost 100 000 korun na zajištění potřeb okolních partyzánů. Výrazně se zapojil také darováním techniky ze svého podniku. Partyzánské skupině v Dobříkově osobně předal dvě zcela nové sanitky, které jim měly pomoci v bojích proti ustupujícím jednotkám SS ohrožujícím strategickou silnici na Prahu. Třetí sanitní vůz věnoval zdarma okresnímu národnímu výboru pro zajištění sanitní služby a pro trvalé užívání místní nemocnicí. V samotném závěru válečných operací se na výslovný příkaz majora Šubina osobně podílel na ozbrojené obraně své továrny, aby zabránil jejímu poškození ze strany německých vojáků. Sodomka také píše o vypracování nákresů protitankových zábran ve Vysokém Mýtě a v Chocni.[160]

---

[158] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Korespondence JS o jeho protinacistické činnosti během 2.světové války, s.1.

[159] Tamtéž, s.1-2.

[160] Tamtéž.

Z výše uvedených skutečností ve čtvrté kapitole vyplývá, že Josef Sodomka představoval osobnost, jejíž válečné působení nelze vnímat černobíle. Přestože byla jeho navenek loajální spolupráce s okupační mocí pro přežití podniku nutná, prokazatelně využíval svého postavení k ochraně zaměstnanců i k aktivní podpoře odboje. V napjatém kontextu léta 1945, kdy probíhalo zúčtování s kolaboranty a sílily tlaky na znárodňování podniků, mohl mít Sodomka pochopitelnou motivaci své odbojové zásluhy zdůraznit. Na druhou stranu, mnohé z popisovaných činů, jako darování sanitek partyzánům či předání stotisícové hotovosti revolučnímu výboru, byly veřejného charakteru a v tehdejší době snadno ověřitelné desítkami svědků. Lze tedy důvodně předpokládat, že i přes možné zkreslení informací se jádro jeho odbojových aktivit zakládá na pravdě.

5 – Poválečný vzestup, ztráta iluzí a znárodnění (1945–1950)

Hlavním záměrem této kapitoly je konfrontovat dobový ideologický narativ s doložitelnou historickou realitou. Komunistická propaganda po únoru 1948 záměrně vykreslovala soukromé podnikatele jako neschopné vykořisťovatele a tvrdila, že jejich závody před znárodněním hospodářsky stagnovaly.[161] Následující analýza poválečného vývoje firmy Carrosserie Sodomka má za cíl ukázat, že v případě tohoto vysokomýtského podniku byla situace zcela odlišná.

Konec druhé světové války přinesl vysokomýtské karosárně i celé republice smíšené pocity. Na jedné straně podnik neutrpěl žádné velké hospodářské ztráty bombardováním ani přechodem fronty a výroba mohla velmi rychle pokračovat.[162] Na straně druhé bylo Josefu Sodomkovi na konci války Rudou armádou zabaveno značné množství osobních i nákladních vozidel a autobusů jako válečná kořist.[163] Celý stát stál před obrovskou výzvou. Ústřední orgány začaly připravovat dvouletý hospodářský plán na léta 1947–1948, jehož hlavním cílem v průmyslu bylo překonat úroveň výroby z roku 1937 o deset procent.[164] Zatímco státní aparát tyto kroky teprve administrativně plánoval,[165] Sodomka se novým poměrům dokázal rychle přizpůsobit a vstoupil do Československé strany sociálně demokratické.[166] Tento politický krok mu v době poválečné atmosféry, která silně směřovala k socialismu, poskytl jistou formu politického krytí a oddálil tak přímé útoky na jeho osobu ze strany radikálních komunistů. Vstup do ČSSD lze interpretovat také jako snahu přizpůsobit se poválečné politické situaci a posílit postavení podniku.

Politický vývoj však začal soukromému podnikání brzy ukazovat svou odvrácenou tvář. V parlamentních volbách v květnu 1946 zvítězila v českých zemích Komunistická strana Československa (KSČ) se ziskem 40,2 % hlasů, což komunistům umožnilo obsadit klíčové

---

[161] KAPLAN, Karel. *Nekrvavá revoluce*. Praha: Mladá fronta, 1993, s. 159.

[162] TULIS, Jan. *Carroserie Sodomka*. Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, 1990, s.59.

[163] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.57.

[164] STEINER, Jan. KROL, Jiří. *Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989*. Karviná: Slezská univerzita Obchodně podnikatelská fakulta, 1997, s.155.

[165] Tamtéž.

[166] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.57.

mocenské pozice ve státním aparátu.[167] Prostor pro svobodnou existenci se začal zužovat. Zásadním geopolitickým zlomem se pak stalo vládní odmítnutí amerického Marshallova plánu v červenci 1947, čímž se československá ekonomika definitivně izolovala a připoutala k východnímu bloku.[168]

Napětí ve společnosti vyvrcholilo v únoru 1948. Nekomunističtí ministři podali 20. února demisi, načež komunisté prostřednictvím odborů a lidových milicí vyvinuli na prezidenta Edvarda Beneše enormní nátlak.[169] Dne 25. února prezident demisi přijal a podepsal návrh na jmenování nové vlády, čímž KSČ převzala absolutní kontrolu nad státem.[170] Politické a ekonomické dopady tohoto převratu se projevily bezprostředně – byla spuštěna druhá etapa znárodňování, která se zpětně od 1. ledna 1946 vztahovala na všechny podniky s více než 50 zaměstnanci.[171] Úspěšná rodinná karosárna tak neměla žádnou možnost legislativního úniku a dne 28. února 1948 na ni byla uvalena národní správa.[172] Přestože období skončilo pro Josefa Sodomku osobní a majetkovou tragédií, léta 1945 až 1948 pro něj paradoxně představovala dobu obrovského manažerského vzepětí a inovací.

Poválečné kroky Josefa Sodomky naznačují jeho schopnost rychlé adaptace na krizové hospodářské podmínky. Rychle pochopil, že zdevastovaný trh si žádá jiné produkty než luxusní automobily, a proto vyčlenil celých 90 % kapacity podniku výhradně na výrobu nedostatkových autobusů.[173] K zajištění tohoto masivního přechodu na novou výrobu neváhal investovat – zakoupil a nechal z Rabštejna u České Kamenice dovézt a postavit velkou montovanou halu o rozloze 3 000 m² z bývalé firmy Wesser.[174]

---

[167] KAPLAN, Karel. Nekrvavá revoluce. Praha: Mladá fronta, 1993, s. 57. a 60.

[168] STEINER, Jan. KROL, Jiří. *Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989*. Karviná: Slezská univerzita Obchodně podnikatelská fakulta, 1997, s.156.

[169] KAPLAN, Karel. Nekrvavá revoluce. Praha: Mladá fronta, 1993, s. 159.

[170] Tentýž. Nekrvavá revoluce. Praha: Mladá fronta, 1993, s. 167.-168.

[171] STEINER, Jan. KROL, Jiří. *Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989*. Karviná: Slezská univerzita Obchodně podnikatelská fakulta, 1997, s.157.

[172] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 169.

[173] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.58.

[174] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020, s.12-13.

Sodomka však uvažoval v mnohem širším, celostátním měřítku. Budoucnost československého karosářství viděl ve spojení jednotlivých podniků, díky čemuž by mohl vzniknout silný subjekt dodávající na trh stovky typů karoserií bez zbytečného zahlcování automobilek.[175] Z tohoto důvodu sám vypracoval již v červenci roku 1947 „plán sjednocených karosáren“.[176] Paradoxem doby zůstává, že k tomuto sjednocení o pouhý půlrok později skutečně došlo, avšak formou nuceného znárodnění, uvalením národní správy na Sodomkův podnik z 28. února 1948 a následným vytvořením národního podniku Karosa.[177] Nastupující totalitní režim tak de facto zrealizoval Sodomkovu vlastní vizionářskou myšlenku, ovšem za cenu tvrdé likvidace jeho soukromého podniku.

Dalším výrazným rysem Sodomkova poválečného vedení byla jeho silná sociální politika, která v mnohém připomínala proslulý baťovský model řízení. Sodomkova sociální politika představovala v poválečném období významný stabilizační prvek podniku. Zatímco oficiální státní sociální programy se teprve formovaly, Sodomka realizoval konkrétní kroky ke zlepšení životní úrovně svých zaměstnanců. K dělníkům se choval velkoryse – kupoval jim vánoční dárky, občasně jim platil alkohol, dovoloval jim ze zbytků firemního materiálu vyrábět vlastní nábytek, nebo si v karosárně opravovat nalezené válečné vraky, aby měl každý svůj vlastní automobil.[178] Loajalita zaměstnanců k řediteli byla tak silná, že na svátek Josefa spontánně ve dvanáct hodin vypínali proud a oslavovali ho.[179]

Vrcholem této sociální politiky byla snaha o komplexní životní zajištění zaměstnanců. Sodomka zakoupil pozemky bývalé cihelny Tomášek o rozloze 17,5 hektaru[180] a v roce 1947 zde inicioval rozsáhlou výstavbu dělnického sídliště. Projekt počítal se stavbou 89 bytových jednotek, kulturním domem, obchodním domem, hřištěm, a dokonce i dětskými jeslemi.

---

[175] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 169.

[176] Tamtéž.

[177] Tamtéž.

[178] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.57.

[179] Tamtéž.

[180] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.60-61.

Slavnostní výkop provedl sám majitel se slovy: „Dej Bůh, ať štěstí rodinné, klid a mír sídlí pod krovy domů, které dnes začínáme stavět“.[181]

Kromě bydlení myslel Sodomka i na vzdělání a profesní růst budoucích generací. Součástí jeho prozíravých plánů bylo vybudování specializované odborné školy přímo ve Vysokém Mýtě, která by frekventantům poskytovala studium v oboru „automobilový karosář“ zakončené maturitní zkouškou.[182] Stejně jako mnoho dalších vizí a projektů, také tento projekt vzhledem k únorovým událostem roku 1948 nebyl nikdy zrealizován.[183]

O tom, že vysokomýtská karosárna neztratila během válečných let nic ze svého umu, svědčil osmadvacátý mezinárodní Pražský autosalon konaný v říjnu 1947. Zde Josef Sodomka představil superluxusní dálkový autokar Pullman na podvozku Škoda 706 RO, který disponoval seřiditelnými sedadly, WC a bufetem.[184] Vedle autobusu firma prezentovala pět osobních karoserií, z nichž největší pozornost poutal elegantní luxusní kabriolet Škoda Superb nesoucí výrobní číslo 81605.[185]

Přestože tyto vozy vzbudily obrovský ohlas u laické i odborné veřejnosti, tehdejší centrální úřady již úspěšnému soukromníkovi neumožnily jejich další rozvoj. Osobní vozy se do malosériové ani velkosériové výroby nedostaly.[186] Plánovaná dodávka 28 podvozků z mladoboleslavské Škodovky určená pro Sodomku na přelomu let 1947 a 1948 byla kvůli blížícímu se znárodňování odkloněna jinam.[187]

Výše popsaný vývoj silně naznačuje, že nastupující direktivní zřízení omezovalo dosavadní inovační potenciál podniku ještě před samotným únorem 1948.

---

[181] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.60-61.

[182] Tamtéž.

[183] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.112.

[184] Tentýž. *Od kočárů k autobusům*. Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.41.

[185] Tentýž. *Carroserie Sodomka*. Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, 1990, s.61.

[186] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily a autobusy Škoda s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2013, s. 18.

[187] Tamtéž.

Následující srovnávací tabulka dokumentuje radikální proměnu výrobního zaměření podniku v rozmezí let 1937-1950. Zatímco v roce 1937 tvořily těžiště produkce osobní automobily (207 kusů) a výroba autobusů byla marginální, poválečná data z let 1946 a 1947 již naznačují strategický odklon směrem k hromadné dopravě. Tento trend, iniciovaný ještě v rámci soukromého podnikání, byl definitivně stvrzen po únorovém převratu. Statistika z roku 1950 jasně ilustruje úplné zastavení výroby osobních vozů ve prospěch autobusové produkce, která se stala výhradním výrobním programem nově vzniklého národního podniku Karosa.

Tabulka 1: Komparace výroby osobních vozů a autobusů ve zlomových letech[188]

Rok výroby	Počet vyrobených osobních karoserií (ks)	Počet vyrobených autobusů (ks)	Historický kontext
1937	207	2	Předválečný vrchol produkce osobních vozů
1946	0	90	Poválečný restart, Sodomka vyhrazuje kapacity pro autobusy
1947	6	201	Autosalon v Praze
1948	1	155	Rok znárodnění podniku, výroba T600 Tatraplan
1950	0	116	Éra Národního podniku Karosa = úplný konec výroby osobních vozů

Konec svobodného podnikání přinesly únorové události roku 1948. Výměrem Okresního národního výboru z 28. února 1948 byla na podnik uvalena národní správa.[189] Z pramenů vyplývá,

[188] TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s. 68.

[189] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 169.

že Josef Sodomka po uvalení národní správy kooperoval s novým vedením a soustředil se na udržení plynulého chodu výroby, čímž předešel případné destabilizaci podniku. Dokazuje to například Sodomkova řeč z celozávodní schůze dne 27.února, kdy vyzval své dělníky k pracovnímu smíru slovy: „Nedopusťme, aby mezi nás byl vnesen nesvár, nebo nenávist, buďme nadále pracovní rodina...“.[190] Paradoxem doby zůstává, že i samotný komunistický předseda nové závodní rady Zdeněk Horák před všemi veřejně přiznal, že Josef Sodomka patřil vždy „mezi ty dobré a spravedlivé vedoucí“.[191]

Snaha ústředních orgánů o ideologickou transformaci podniku však narazila na prokazatelnou loajalitu zaměstnanců k bývalému majiteli. Primární archivní dokumenty ze Státního oblastního archivu v Zámrsku dokládají, že se dělníci ještě 27. února 1948 snažili zachránit alespoň jméno a identitu podniku.[192] Samotná rezoluce je typickým dobovým dokumentem, plně zachycujícím revoluční atmosféru. Je sepsána silně prokomunistickým slovníkem, vyjadřuje podporu politice Klementa Gottwalda a souhlasí s uvalením národní správy.[193] O to překvapivější a analyticky cennější je však skutečnost, že i přes tuto „povinnou“ revoluční rétoriku obsahuje dokument klíčový bod číslo 4. V něm zaměstnanci jednoznačně a tvrdě požadovali: „Naše karosářská práce, nechť je trvale označována znač. 'Karoserie-Sodomka', abychom tak uchránili tradici, získanou za 50 let karosářské práce.“[194] Tento detail je zásadní indicií toho, že úcta k zakladatelskému rodu Sodomků a hrdost na společné dílo byla u dělníků silnější než dobové ideologické fráze. Státní aparát však tuto loajalitu k tradici zcela ignoroval a dne 27. června 1948 byl vyhláškou ministra průmyslu vytvořen národní podnik Karosa,[195] do kterého byly direktivně začleněny i další karosářské firmy z celého Československa.[196] Režim si byl velmi dobře vědom, že k chodu tak rozsáhlého podniku

---

[190] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s. 28-29.

[191] Tamtéž.

[192] FAKSIMILIA. *Únor 1948 v Archivních dokumentech.* Zámrsk: Státní oblastní archiv Zámrsk,1978, dokument č.7.

[193] Tentýž. *Únor 1948 v Archivních dokumentech.* Zámrsk: Státní oblastní archiv Zámrsk,1978, dokument č.7.

[194] Tamtéž.

[195] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 169.

[196] TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům*. Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.43.

potřebuje odborníka. Vznikla tak paradoxní situace, kdy byl Josef Sodomka jmenován ředitelem své vlastní znárodněné firmy.[197]

I v těchto limitovaných podmínkách si vývojový tým pod vedením Josefa Sodomky udržel mimořádně vysokou odbornou úroveň, když zkonstruoval mimořádně luxusní kabriolet Tatra 600 Tatraplan, který zazářil na jarním autosalonu v Ženevě v roce 1949.[198] Následné nakládání s tímto vozem však poukazuje na dobový rozpor mezi oficiální ideologií a reálnými kroky státního aparátu. Jak dokládá primární archivní dokument „Přejímací list č. 292“ ze dne 7. prosince 1949, Vládní výbor vůz obratem využil pro své mocenské účely a oficiálně jej převzal jako dar.[199] V dokumentu je výslovně uvedeno, že jde o „Specielní Gabriolet, konstrukce Sodomka na podvozku Tatraplan“, který je do Moskvy posílán „jako projev své lásky a vděčnosti... u příležitosti jeho 70. narozenin generalissimu J. V. Stalinovi“.[200] K určitému historickému paradoxu došlo ve chvíli, kdy byl vůz zkonstruovaný perzekuovaným podnikatelem využit jako oficiální státní dar. O pragmatismu jednání tehdejší moci svědčí i skutečnost, že v červnu 1950 továrnu osobně navštívil předseda vlády Antonín Zápotocký, který se usmíval na dělníky, srdečně hovořil se Sodomkou a vyjadřoval své uspokojení nad chodem podniku.[201] O pouhých pět měsíců později byl však bývalý majitel státními orgány zbaven funkce, byl mu zkonfiskován zbylý majetek a byl vzat do vazby.[202]

Na základě syntézy historických pramenů z let 1945 až 1950 lze důvodně předpokládat, že pád firmy Carrosserie Sodomka nebyl způsoben ekonomickým selháním či neschopností přizpůsobit se poválečnému trhu. Naopak, Josef Sodomka se v tomto složitém období projevoval jako mimořádně schopný a moderně smýšlející manažer, který svými kroky často předbíhal samotný státní aparát. Z hospodářského hlediska to dokládá jeho bleskové rozhodnutí

---

[197] JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020, s. 168-169.

[198] Tamtéž.

[199] Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Přejímací list č. 292“ ze dne 7. prosince 1949

[200] Tamtéž.

[201] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.30-32.

[202] JUNEK, Jiří. BARCAL, Vojtěch. ŠTEFL, Lukáš. *Vysoké Mýto – Historická zastavení.* Vysoké Mýto, 2023, s.67.

restrukturalizovat výrobu a vrhnout 90 % kapacity podniku na produkci nedostatkových autobusů. Ještě zásadnější ukázkou jeho vizionářství je však výše zmíněný „plán sjednocených karosáren “ z července 1947. Z této skutečnosti vyplývá paradoxní historický závěr: nastupující komunistický režim, který Sodomku zbavil majetku, ve skutečnosti nevymyslel nový funkční model pro znárodněný automobilový průmysl, ale pouze direktivně převzal a zrealizoval jeho vlastní vizi při formování národního podniku Karosa.

Zkoumání archivních materiálů rovněž nabourává tradiční komunistický narativ o třídním boji a vykořisťování. Sodomkovo chování k zaměstnancům a sociální program, zahrnující výstavbu dělnického sídliště z bývalé cihelny Tomášek či budování jeslí[203], vytvořil v podniku silně loajální prostředí. Tuto skutečnost nejlépe dokládá primární archivní dokument ze 27. února 1948, v němž samotní zaměstnanci sepsali rezoluci a tvrdě v ní požadovali zachování značky „Karoserie-Sodomka“ pro ochranu padesátileté tradice.[204] O respektu, kterému se Sodomka těšil u svých zaměstnanců, svědčí i vyjádření předsedy komunistické závodní rady, když předseda Horák musel na celozávodní schůzi veřejně přiznat, že Sodomka patřil „mezi ty dobré a spravedlivé vedoucí“.[205]

Syntéza odborné literatury navíc ukazuje, že státní zásahy proti firmě nezačaly až v únoru 1948, ale měly plíživější charakter. Přestože Sodomka na Pražském autosalonu v říjnu 1947 sklidil se svými návrhy (včetně luxusního kabrioletu Škoda Superb s výrobním číslem 81605) obrovský úspěch, centrální úřady mu již neumožnily vozy sériově vyrábět a plánovaných 28 podvozků bylo odkloněno do jiných závodů.[206]

Provedená analýza v závěru této kapitoly potvrzuje, že historická realita vysokomýtské karosárny ostře kontrastovala s tvrzeními dobové propagandy o úpadku soukromého podnikání. Totalitní stát v roce 1948 nepřevzal krachující továrnu, ale vysoce efektivní, modernizovaný a sociálně stabilizovaný podnik. Josef Sodomka se nestal obětí vlastní podnikatelské

---

[203] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele.* Brno, 2018, s.58. a 61.

[204] FAKSIMILIA. *Únor 1948 v Archivních dokumentech.* Zámrsk: Státní oblastní archiv Zámrsk, 1978, dokument č.7.

[205] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.29.

[206] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily a autobusy Škoda s karoseriemi Sodomka.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2013, s. 18.

neobratnosti, nýbrž politické nepohodlnosti. Jeho nezávislost a obliba u dělnictva představovaly pro nastupující režim překážku, která nevyhnutelně vedla k jeho následnému odstranění a perzekuci.

Jak bude detailně rozebráno v následující kapitole, po ztrátě životního díla a majetku byl Josef Sodomka dne 16. listopadu 1950 zatčen ve svém domě ve Vysokém Mýtě a následně ve vykonstruovaném procesu odsouzen k trestu odnětí svobody.[207] Z mezinárodně uznávaného vizionáře se tak cíleným zásahem státního aparátu stal vězeň.

---

[207] JUNEK, Jiří. BARCAL, Vojtěch. ŠTEFL, Lukáš. *Vysoké Mýto – Historická zastavení.* Vysoké Mýto. 2023, s.67.

6 – Vyšetřování, soudní proces a závěr života Josefa Sodomky (1948–1965)

Závěrečná kapitola analyzuje okolnosti ukončení podnikatelské dráhy Josefa Sodomky mladšího na pozadí politických procesů 50. let. Na základě vyšetřovacích spisů a soudních protokolů text zkoumá podstatu vznesených obvinění a konfrontuje je s dostupnými prameny o reálném stavu podniku. V rámci kapitoly jde o interpretaci soudního procesu v kontextu tehdejších politických proměn a text rovněž sleduje dobovou reflexi Sodomkova případu.

Po mocenském převratu v únoru 1948 a následné vlně znárodňování se československá společnost na počátku 50. let ocitla ve fázi vrcholného stalinismu. Období bylo charakteristické definitivním upevněním mocenského monopolu KSČ[208] a přechodem k první pětiletce (1949–1953), která striktně upřednostňovala těžký průmysl a vojenskou výrobu na úkor spotřebního zboží a luxusní produkce.[209]

V celospolečenském kontextu se jednalo o éru hledání tzv. „vnitřního nepřítele“. Represivní složky, zejména Státní bezpečnost (StB), se v souladu s tehdejší ideologií zaměřily na likvidaci zbytků původní podnikatelské a technické elity, která byla vnímána jako politicky nespolehlivá.[210] Justice ztratila svou nezávislost a stala se nástrojem politického boje, což se projevovalo konáním vykonstruovaných procesů s tzv. „hospodářskými škůdci“ a „sabotážníky“.[211] Právě do tohoto širšího rámce systematického odstraňování nepohodlných osobností spadá i vyšetřování a následný soudní proces s Josefem Sodomkou mladším.

Josef Sodomka zůstal zpočátku v podniku ve vedoucí funkci a snažil se chod závodu přizpůsobit novému systému centrálního plánování. Změna hospodářského modelu a přechod na centrálně řízenou ekonomiku se bezprostředně projevily na struktuře podnikového plánování. Ještě na jaře 1947 předpokládalo vedení firmy masivní produkci civilních vozů, což

---

[208] KAPLAN, Karel. *Nekrvavá revoluce*. Praha: Mladá fronta, 1993, s. 57.

[209] STEINER, Jan. KROL, Jiří. *Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989*. Karviná: Slezská univerzita Obchodně podnikatelská fakulta, 1997, s.155.

[210] KAPLAN, Karel. *Nekrvavá revoluce*. Praha: Mladá fronta, 1993, s.160-168.

[211] Tamtéž.

dokládá požadavek na rezervaci 600 podvozků typu Škoda 1101 pro výrobní rok 1948.[212] S nástupem nového zřízení však byly tyto plány direktivně zrušeny.

Osobní automobily se do sériové výroby v novém národním podniku již nedostaly. Analýza podnikových dokumentů ukazuje, že 28 podvozků Škoda, které byly pro vysokomýtský závod reálně vyčleněny v období od listopadu 1947 do června 1948, bylo úředně odkloněno do jiných strojírenských závodů.[213] Výrobní kapacity byly následně plně podřízeny požadavkům státu. Jak demonstrují statistiky výroby (viz Tab. 1), závod se musel striktně přeorientovat na hromadnou produkci užitkových vozidel a autobusů, mezi něž patřily typy Škoda 256 B či Praga NDO.[214] Přítomnost původního majitele ve vedení transformovaného podniku se pro státní orgány stala neudržitelnou a započal proces jeho odstranění.

Shromažďování podkladů k zadržení Josefa Sodomky probíhalo v gesci Krajského velitelství Státní bezpečnosti (KV StB) v Pardubicích. Podle archivního vyšetřovacího spisu byl oficiální návrh na zatčení vypracován 12. listopadu 1950 s odůvodněním zahájení vyšetřování hospodářské činnosti.[215]

K samotnému aktu vzetí do vazby a provedení domovní prohlídky došlo dne 16. listopadu 1950 v 5:00 hodin ráno ve Vysokém Mýtě. Zásahu velel strážmistr Čelákovský.[216] Do oficiálního protokolu o zatčení byla jako primární důvod uvedena zpronevěra a ztráta důvěry. Zadržený si do vyšetřovací vazby směl z osobních věcí odnést pouze koženou aktovku, osobní prádlo a dvě deky. Během domovní prohlídky byly příslušníky StB zajištěny lovecké zbraně a posléze došlo k postupné konfiskaci osobního majetku.[217] Dne 4. července 1951

---

[212] ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily a autobusy Škoda s karoseriemi Sodomka.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2013, s. 90.

[213] Tamtéž, s. 18.

[214] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020.* Vysoké Mýto, 2020, s.13-14.

[215] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.34.

[216] Tamtéž, s.35.

[217] Tamtéž.

vydala Státní prokuratura v Praze usnesení podle § 283 trestního řádu, kterým byl formálně zajištěn a propadnut veškerý zbylý majetek obviněného.[218]

Souběžně se zadržením došlo k personální výměně ve vedení závodu. Do čela národního podniku Karosa byl dosazen nový podnikový ředitel František Kuba, původní profesí lakýrník, čímž byla završena změna řídící struktury.[219]

Těžištěm obžaloby, kterou formulovalo KV StB Pardubice, se stal finanční převod částky 2 000 000 Kčs z firemního účtu na soukromý účet Josefa Sodomky.[220] Dochované protokoly z výslechů detailně mapují linii obhajoby. Při výslechu konaném 5. června 1951 obviněný před vyšetřovateli kategoricky odmítl, že by se dopustil trestné činnosti, a trval na své nevině.[221]

Ve své výpovědi Sodomka argumentoval tím, že předmětnou částku vybral pro úhradu prokazatelných finančních závazků. Specifikoval, že prostředky byly určeny na zaplacení cihelny od majitele Tomáška, na úhradu osobních daní a na splátky životních pojistek.[222] Zásadní oporou obhajoby se staly závěry oficiálních revizních oddělení z roku 1948. Revizní zpráva, podepsaná inspektorem Františkem Prášilem, explicitně konstatovala, že převod 2 000 000 Kčs proběhl dne 24. února 1948.[223] Národní správa však byla na firmu uvalena až o čtyři dny později, tedy 28. února 1948. Revizoři ve svých závěrech logicky vyvodili, že do 28. února 1948 nebyla Josefu Sodomkovi činěna žádná majetková omezení, disponoval svými prostředky oprávněně a navrhli, že v případě tohoto konkrétního finančního převodu je beztrestný.[224]

---

[218] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.36.

[219] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020.* Vysoké Mýto, 2020, s.14.

[220] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.34.

[221] Tamtéž, s.37-39.

[222] Tamtéž, s.38-41.

[223] Tamtéž, s.40.

[224] Tamtéž, s.41.

Státní prokuratura a orgány StB nicméně tento nezávislý hospodářský nález neakceptovaly. Dne 15. června 1951 vydalo KV StB Pardubice trestní oznámení, ve kterém činy klasifikovalo jako daňové podvody a pletichy proti znárodnění.[225] Vyšetřování bylo v průběhu vazby navíc rozšířeno o podezření z vyzvědačství a špionáže. Záminkou se stalo zajištění technických nákresů automobilových karoserií u svědka Václava Paplháma, které Sodomka vytvořil během pobytu v cele a pokusil se je odeslat mimo věznici.[226]

Dne 8. června 1951 byl obviněný přesunut z vyšetřovací vazby do věznice v Chrudimi. Protokol o hlavním soudním líčení u Okresního (státního) soudu v Pardubicích je datován k 8. prosinci 1951, přičemž soudnímu senátu předsedal Dr. Jiří Polehla.[227] S ohledem na politickou povahu procesu bylo jednání prohlášeno za neveřejné.

Během procesu se před soudní budovou odehrála událost, která poskytuje analytický vhled do sociálních vztahů v původní firmě. Část zaměstnanců n. p. Karosa se shromáždila před budovou a formou sepsané petice vyjádřila svému bývalému řediteli solidaritu.[228] Uvedený projev podpory ze strany dělníků naznačuje jejich kladný vztah k Josefu Sodomkovi a je v přímém rozporu s dobovou tezí o nepřátelském vztahu mezi původním majitelem a zaměstnanci. Při samotném líčení obviněný Sodomka znovu odmítl vznesená obvinění a do soudního protokolu výslovně uvedl: „Necítím se vinen“.[229] Soud první instance však argumentaci obhajoby nepřijal a uložil mu trest odnětí svobody v délce tří let doplněný o peněžitý trest 50 000 Kčs.[230]

Obhajoba následně iniciovala odvolací řízení, které proběhlo u Okresního soudu v Pardubicích dne 24. března 1952.[231] Před odvolacím senátem obhájce dále specifikoval

---

[225] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.44.

[226] Tamtéž, s.43.

[227] Tamtéž, s.46.

[228] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.104.

[229] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*, Chrudim. 2017, s.46.

[230] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.108.

[231] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.47.

hospodářskou povahu transakcí a argumentoval, že převáděná částka představovala mimo jiné neproplacenou fakturu z roku 1945, na kterou se nevztahovala tehdejší platná amnestie.[232] Státní prokurátor navrhl zamítnutí těchto dodatečných důkazů. Odvolací senát nicméně částečně zohlednil předloženou argumentaci a zároveň vzal v úvahu prokazatelně zhoršený zdravotní stav obžalovaného. Původní rozsudek byl zrušen a nahrazen trestem odnětí svobody v trvání dvou let a pěti měsíců, do něhož se započítávala i doba strávená ve vyšetřovací vazbě.[233]

Historický a technologický vývoj ve státním podniku Karosa (dříve Carroserie Sodomka) vykazoval v první polovině 50. let zřetelný rozpor. Zatímco dlouholetý ředitel firmy vykonával trest odnětí svobody, státní instituce nadále využívaly jeho dřívější designové a konstrukční koncepty pro reprezentační účely.

Příkladem technologické kontinuity je luxusní kabriolet Tatra 600 Tatraplan. Vývoj a stavba tohoto vozu byly zahájeny ještě pod vedením Josefa Sodomky. Po jeho dokončení byl vůz nařízením ústředních orgánů v prosinci 1949 s oficiální reprezentací předán jako státní dar k 70. narozeninám sovětského vůdce J. V. Stalina. Poznatky vysokomýtského závodu z kusové výroby luxusních karoserií se uplatnily i u strategických vládních zakázek. Vývoj těžkých pancéřovaných limuzín Škoda VOS probíhal v letech 1951 a 1952 s využitím specifik místní produkce.[234] Identický konstrukční postup lze prokázat u speciální přestavby reprezentačního vozu Mercedes-Benz 770 z roku 1953, určené pro ministra národní obrany Alexeje Čepičku, jež nesla designové prvky navržené Josefem Sodomkou ještě před jeho zadržením.[235]

Po propuštění z výkonu trestu byla Josefu Sodomkovi zamezena možnost návratu do znárodněného podniku Karosa. Pracovní zařazení nalezl mimo východočeský region, a to na pozici zkušebního technika a konstruktéra v závodech LIAZ v Mnichově Hradišti.[236] Ačkoliv byl systémově vyloučen z účasti na vývoji velkých automobilových projektů, v oboru nadále působil. S Ing. Zdeňkem Meislem se podílel na překladu odborné ruské publikace J. A.

---

[232] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.47.

[233] Tamtéž.

[234] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.130.

[235] Tamtéž.

[236] Tamtéž, s.133-134.

Dolmatovského „Automobilové karoserie“ a věnoval se konstrukci malých vozidel.[237] V roce 1954 vytvořil prototyp malého vozítka osazeného motorem Jawa 250, které bylo v pracovních návrzích označováno jako „Motorex“ či „Jawamobil“.[238] O tři roky později, v roce 1957, zkonstruoval další funkční prototyp čtyřkolového minivozítka MOBIL.[239]

Změna společenského statusu se výrazně projevila i v jeho osobní mobilitě. K běžné každodenní přepravě využíval tříkolové vozidlo Velorex. Technický stav a servisní požadavky na tento vůz podrobně řešil s výrobním družstvem v dochované korespondenci z ledna 1955.[240] Omezené finanční a materiální možnosti dokládá i nutnost zapůjčení cizího vozu pro účely svatby jeho dcery.[241] V důsledku chronických onemocnění odešel Josef Sodomka posléze do invalidního důchodu. Zemřel dne 9. února 1965 v nemocnici ve Vysokém Mýtě.[242]

Zkoumání archivních a soudních pramenů dokládá, že transformace hospodářství vedla k majetkovému a personálnímu odstranění původního vlastníka. Navzdory personální obměně ve vedení však výrobní a technologická kontinuita n. p. Karosa prokazatelně přetrvala. Jak dokládají podnikové záznamy, technický a vývojový úsek zůstal z převážné části tvořen kmenovými zaměstnanci bývalé firmy Sodomka.[243]

Zkušenosti, technologická kázeň a postupy získané během předchozí éry malosériové produkce umožnily podniku úspěšný přechod na hromadnou výrobu užitkových vozidel požadovanou centrálními plány. Tento posun se kvantitativně nejvíce projevil u modelu autobusu Škoda 706 RO, kterého bylo vysokomýtským závodem do konce roku 1957

---

[237] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.133-134.

[238] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.49.

[239] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.133.

[240] NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017, s.48-49.

[241] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.111.

[242] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.134.

[243] Tentýž. *Od kočárů k autobusům*. Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000, s.43.

vyprodukováno celkem 2 916 kusů v různých modifikacích, včetně speciálních rentgenových a chladírenských nástaveb určených i pro exportní trhy.[244]

Z pohledu dějin techniky odborná literatura uzavírá, že éra soukromé karosárny Josefa Sodomky představuje vývojově nejvýznamnější a nejpokročilejší etapu produkce osobních automobilových karoserií na území Československa ve 20. století.[245]

Případ Josefa Sodomky mladšího nebyl v poúnorovém Československu ojedinělý. Lze jej vnímat jako reprezentativní příklad toho, jak státní aparát postupoval při likvidaci úspěšných podnikatelů a technické elity. Pokud se podíváme na kroky tehdejších úřadů, najdeme velmi podobné rysy i u dalších zástupců soukromého sektoru.

Obdobný osud v rámci poúnorové transformace hospodářství potkal také významného pražského karosáře Oldřicha Uhlíka. Jak Sodomka, tak Uhlík představovali ve 30. a 40. letech technologickou špičku v oboru, přičemž oba o své podniky v důsledku politických změn v roce 1948 přišli. Dobovým paradoxem zůstává skutečnost, že centrální úřady tehdy převzaly název Uhlíkovy znárodněné firmy – „Karosa“ – a pojmenovaly tak nově vzniklý národní podnik, do kterého začlenily právě Sodomkovu továrnu.[246] Stát tak v obou případech odstavil původní majitele, ale jejich vybudované značky a výrobní kapacity dál úspěšně využíval.

Dalším společným znakem politických procesů 50. let bylo to, že vyšetřovatelé často zpětně trestali kroky, které byly v době svého vzniku zcela legální. U Josefa Sodomky byla obžaloba postavena především na výběru částky 2 000 000 Kčs z firemního účtu, navzdory oficiálním zprávám od revizorů, které konstatovaly legalitu převodu. Státní bezpečnost a prokuratura ale tyto odborné posudky ignorovaly a bankovní převod zpětně označily za sabotáž a pletichy proti znárodnění. Uvedený postup naznačuje snahu tehdejších orgánů o systematickou diskreditaci a kriminalizaci osoby bývalého majitele v rámci dobového politického diskurzu.

Podobně jako u mnoha dalších vězněných inženýrů a odborníků té doby i zde platilo, že stát sice člověka trestal, ale dál naplno využíval jeho nápady. Zatímco Josef Sodomka seděl ve vazbě a čelil vykonstruovanému obvinění ze špionáže, nejvyšší komunističtí funkcionáři se

---

[244] VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020*. Vysoké Mýto, 2020, s.14.

[245] TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010, s.134.

[246] KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele*. Brno, 2018, s.87.

reprezentovali vozy z jeho dílny. Například již zmíněný luxusní kabriolet Tatra 600 Tatraplan, těžké vládní limuzíny Škoda VOS nebo speciálně upravený Mercedes-Benz 770 pro tehdejšího ministra národní obrany Alexeje Čepičku.

Na základě zkoumání dobových pramenů a zdrojů je možné předpokládat, že soudní proces s Josefem Sodomkou nebyl veden snahou potrestat skutečné hospodářské přečiny. Uvedené skutečnosti nasvědčují tomu, že soudní proces byl politicky motivován. Hlavním cílem bylo odstranit a společensky zdiskreditovat respektovaného bývalého majitele, zatímco nový režim dál těžil z jeho celoživotní práce a z vybudované továrny.

Závěr

Předložená bakalářská práce kriticky zmapovala padesátiletou historii firmy Sodomka, která se stala symbolem vzestupu i tragického pádu československého karosářského průmyslu ve 20. století. Na základě analýzy a syntézy archivních pramenů a dobových reálií lze vyvodit několik zásadních závěrů.

Prvním klíčovým zjištěním je potvrzení mimořádné schopnosti Josefa Sodomky mladšího transformovat rodinný podnik z tradiční kolářské dílny na podnik s významným tuzemským a mezinárodním přesahem. Práce obsahuje několik důkazů, které ukazují, že Sodomkův úspěch nestál pouze na estetické vytříbenosti karoserií, ale především na strategické flexibilitě a umění včas reagovat na nečekané události. Díky tomu dokázal Sodomkův podnik přečkat období velké hospodářské krize i drastické omezení civilního sektoru za druhé světové války.

Zásadním přínosem práce je revize dobového narativu o Sodomkově loajalitě k okupačnímu režimu. Studium dokumentů ukázalo, že jeho spolupráce s německou správou byla zřejmě motivována snahou o zachování integrity podniku a ochranu zaměstnanců před nuceným nasazením. Paralelní zapojení do odbojové činnosti a prokazatelná podpora revolučního hnutí v roce 1945 zpochybňují poválečná nařčení z ideologické kolaborace s nacisty.

Závěrečná fáze práce, zaměřená na období po únoru 1948, demonstruje střet individuálního podnikatelského talentu s totalitní ideologií. Vykonstruovaný soudní proces padesátých let nebyl důsledkem hospodářských pochybení Josefa Sodomky, ale logickým vyústěním snahy režimu o společenskou likvidaci bývalých elit. Osud Josefa Sodomky, srovnávaný v závěru práce s osudem Oldřicha Uhlíka, tak slouží jako reprezentativní příklad perzekuce, které byla vystavena technická inteligence první republiky.

Lze konstatovat, že cíle práce byly naplněny. Text nabízí ucelený pohled na firmu Sodomka nejen jako na technický fenomén, ale jako na zrcadlo politických a společenských turbulencí, které v průběhu 20. století zásadně formovaly české dějiny. Zkoumané téma však nabízí i další badatelský potenciál. Budoucí výzkum by se mohl zaměřit na širší komparaci perzekučních postupů vůči majitelům dalších znárodněných karosáren v Československu, případně na sociální dějiny podniku – zejména na každodennost a osudy zaměstnanců během transformace rodinné firmy v národní podnik Karosa.

Seznam literatury

ANDRLE, Augustin. *Osobnosti Vysokého Mýta 1310-2001*. Vysoké Mýto, 2001

ČERNÝ Jan, JUNEK Jiří a ROSENKRANZ Karel. *Automobily Tatra s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2007

ČERNÝ, Jan. *Autobusové karoserie Sodomka na podvozcích Tatra*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016

ČERNÝ, Jan. *Automobilové a autobusové karoserie Sodomka na podvozcích zahraničních značek.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2016

ČERNÝ, Jan. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka.* Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2008

ČERNÝ, Jan. *Automobily Jawa, Walter a "Z" s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2014

ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN Martin. *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2009

ČERNÝ, Jan. ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily a autobusy Škoda s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2013

EMMERT, František. *Moderní české dějiny.* Praha, 2019

FOLTIN, Karel. *Největší osobnosti našich dějin: průmyslníci, podnikatelé, bankéři*. Olomouc, 2012

GERŠLOVÁ, Jana. *Zrození nové doby*. Ostrava, 1999

JANUSOVÁ, Jana. *Její veličenstvo Marie Terezie*. Praha, 1987

JUNEK, Jiří. BARCAL, Vojtěch. ŠTEFL, Lukáš. *Vysoké Mýto – Historická zastavení.* Vysoké Mýto, 2023

JUNEK, Jiří. *Letecká výroba u firmy Sodomka*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2024

JUNEK, Jiří. ŠTĚPÁN Martin. *Českoslovenští karosáři*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2020

KAPLAN, Karel. *Nekrvavá revoluce*. Praha: Mladá fronta, 1993

KERSHAW, Ian. *Do pekel a zpět – Evropa 1914-1949,* 2015

KULÍŠEK, Vítězslav. *Vzestup a pád podnikatele.* Brno, 2018

MALÍŘ, Jiří. MAREK, Pavel. *Politické dějiny českých zemí 1848–1918*. Brno, 2005

MASTNÝ, Vojtěch. *Protektorát a osud českého odboje*. Praha, 2003

Muzeum českého karosářství. *Katalog stálé expozice Sodomka*. Vysoké Mýto: MČK, 2018

NĚMEČEK, Josef. *Znárodňování – Okresy Hlinsko, Chrudim, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto v letech 1945-1963*. Chrudim, 2017

PRŮCHA, Václav. *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20.století*. Praha, 1974

STEINER, Jan. KROL, Jiří. *Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989*. Karviná: Slezská univerzita Obchodně podnikatelská fakulta, 1997

ŠTĚPÁN, Martin. *Karosárna Sodomka – ostatní výroba*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2021

ŠUMAN-HREBLAY, Marián. *Sanitní vozidla: české a slovenské sanitní automobily, karoserie a nástavby od roku 1907 do současnosti.* Brno, 2011

TULIS, Jan. *Carroserie Sodomka.* Brno: Autoklub při pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, 1990

TULIS, Jan. *Od kočárů k autobusům.* Vysoké Mýto: Karosa a.s., 2000

TULIS, Jan. *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno, 2010

VALENTA, Aleš. *Politické dějiny českých zemí a Habsburské monarchie 1848-1918*. Hradec Králové, 2002

VENCOVSKÝ, František. *Měnová politika v České historii*. Praha: Česká národní banka, 2001

VÍŠO, Josef. *125 let úspěšné práce: 1895-2020.* Vysoké Mýto, 2020

VOLF, Petr. *Causa Josef Sodomka*, Reflex, 1998

Seznam pramenů

Archiv regionálního muzea ve VM. *Vysvědčení Josefa Sodomky o zaměstnání v továrně Laurin a Klement jako kolář v období od 19.prosince 1923 do 25.května 1925*, př. Č.A-84/2020

Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Usnesení Okresního soudu ve Vysokém Mýtě č.j. 2264/30 ze dne 28.11.1930

Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Avízo První záložny ve Vysokém Mýtě pro fa J. Sodomka ze dne 16.7.1931

Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Vystavovatelský průkaz Rudolfa Meisla, 1936

Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, *Naskenovaná část knihy Stvořitelé světa pokračují, ve které je Sodomka obviňován ze sestrojení vražedných plynových komor*

Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Korespondence JS o jeho protinacistické činnosti během 2.světové války, s.1.

Archiv Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Fond 71 C, př.č. A-23/2025, Přejímací list č. 292“ ze dne 7. prosince 1949

FAKSIMILIA. *Únor 1948 v Archivních dokumentech.* Státní oblastní archiv Zámrsk. Zámrsk. 1978, dokument č.7.

Fotodokumentace panelů stálé expozice Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě, vyfotografováno 25.10.2025