

Počátky staveb karoserií a nejvýznačnější čs. karosárny

Nejprve je třeba si krátce objasnit dva zásadní pojmy, se kterými se budeme v dalším textu často setkávat. Prvním důležitým pojmem je **kočár**. Podle výkladového slovníku jde o komfortní odpružený čtyřkolový vůz tažený koňmi. Samotný název „*kočár*“ je odvozený od jména severomaďarské obce Kocs, kde se už od poloviny 15. století vyráběly vozy s odpruženými koly. Taková konstrukce podvozku značně ulehčovala vozu jízdu

a současně byl zajištěn i vyšší komfort pro cestující osoby.

V maďarštině se pro výše specifikované vozidlo používal název *kocsi-szekér*, což doslovně znamená vůz z Kocsu (původní název se později krátil na *kocsi*). Od poloviny 16. století se vozidla označovaná „*kocsi*“ objevovala v pařížských ulicích (zdejší název ve francouzštině i španělštině byl *coche*). S rozšířením používání takovýchto vozů i v jiných zemích byla převzata a místně upravena jejich pojmenování (v angličtině *coach*), v italštině (*cocchio*) v němčině (*Kutsche*). Kočáry, stejně jako v současné době automobily, neměly jen charakter dopravního prostředku, ale měly i tzv. statusový

Dobová rytina jednoho z prvních kočárů





charakter, což znamená, že podle výrobní značky a kvality zpracování reprezentoval kočár svého majitele ve společnosti.

Dalším významným pojmem je **karoserie**. Jde o prostor pro posádku a náklad na podvozcích, jak nás poučuje naučná encyklopedie. Francouzi pojmenovali tuto část vozidla jako *carrosserie*, němci *Karosserie*, italoové *carrozzeria* a u nás bylo převzato pojmenování *karoserie*.

Výroba kočárů kromě kolářů a kovářů, zaměstnávala i zámečníky řezbáře, sedláře, čalouníky, lakýrníky a mistry dalších řemesel. Dílny na výrobu kočárů a jejich karoserií, po nástupu automobilů do běžného provozu od počátku 20. století, se ve většině případů měnily na firmy pro návrhy a stavby automobilových karoserií. Bylo tomu tak nejen v zemích s bohatou historií výroby kočárů (Německo, Francie, Velká Británie, Itálie, Belgie), ale i u nás. Takto vzniklé karosárny byly významným činitelem při výrobě automobilů především proto, že samotní výrobci automobilů se soustředili na vývoj a výrobu jejich mechanických částí a vítali proto možnost objednat si určitou karoserii na zhotovované vozidlo ve specializované karosářské firmě.

Na našem území působilo okolo 300 „karosářů“, alespoň tak se nazývali podle dobových firemních adresářů a dalších pramenů. Kategorie „karosárna“ byla většinou spojená s profesemi „koláři a karosáři“, kteří nejčastěji pracovali v „autoopravnách a karosárnách“. Ve většině případů se však jednalo o dílny, ve kterých se již zhotovené automobilové karoserie spíše opravovaly (například po nehodě) nebo modernizovaly. Skutečných karosářských firem, kde se karoserie navrhovaly a vyráběly, bylo na našem území pravděpodobně pouze několik desítek.

Zlatý věk automobilových karosáren nastal v období 20. a 30. let 20. století, díky tomu, že se vyráběly automobily klasické koncepce s úplným podvozkem (tj. s rámem, přední a zadní nápravou, odpružením, koly, brzdami, řízením a pohonnou jednotkou), na který se stavěly většinou individuálně navrhované karoserie různých typů a provedení. Dodnes jsou známá označení typů karoserií limuzína a sedan (tříprostorové karoserie), kabriolet (tříprostorová otevřená karoserie 2 nebo 4dveřová), kupé (tříprostorová 2dveřová karoserie), roadster (2dveřová tříprostorová karoserie pro 2–3 osoby), kombi (dvouprostorová karoserie se zvětšeným nákladovým prostorem) apod., ale do zapomnění upadly dříve velmi reflektované typy karoserií označované brougham, faux cabriolet, landaulette, phaeton, sedanca de ville, tonneau a další, používané zejména v dobách staveb kočárů a v prvních letech staveb osobních automobilových karoserií.

Pozdější výroba polosamonosných a samonosných karoserií velmi utlumila činnost i renomovaných evropských karosáren, z nichž mnoho zaniklo zejména pak v průběhu 50. a 60. let 20. století. V Československu se o definitivní zánik samostatných „tvůrčích“ karosáren postaralo zejména znárodnění v roce 1948, na základě kterého byly dříve samostatné karosárny buď zrušeny nebo začleněny do větších národních podniků automobilového průmyslu, ve kterých měly jiná poslání.

Mezi nejdůležitější karosárny na území dřívějšího Československa patřily firmy Brožík v Plzni, Jech, Pokorný & Beiwel a Uhlík v Praze, Lepil v Rousínově, Petera ve Vrchlabí a samozřejmě vysokomýtská firma Josef Sodomka. Následující seznam karosářských firem je pouze výběrem těch nejznámějších, jeho cílem je pouze upozornit na regionální rozšíření karosářství u nás v minulém století.



V Praze a jejích městských částech působily karosárny Aero a Arco, v Holešovicích Autorenova, v Karlíně Josef Binter, Petr Buben a Josef Meskař, na Vinohradech Černý a Šebek & Vyskočil, ve Vršovicích M. Holík, na Žižkově Jíra, Kožíšek, Měchura a Tomáš & Pavala a Pelikánovy karoserie z Michle. Viktorín a Žemlička založili firmu Karosa, mezi další patřily dílny Krátký-Doubek-Zákravský, Karel Mareček, Autokaroserium, Bezouška, Bohemia, Buben, Cáha a Marek, Cetlovský, Čádek, Erokarosa, Herman a Bečvář, Hora, Hurtík, Chvojka, Král a Cáha, Lískovec, Ludvík, Marek, Máša a Kobzina, Procházka, Rybín, Smetana, Straka, Holub, Vodička a další.

V Brně byli evidovány karosářské firmy Augustýn, Breza, Brýdl, Čimera, Fischer, Kulháněk, Plachý, Spiegler, Škarbuška a Vala. V Ostravě byly na přelomu 20. a 30. let známé firmy Matyáš Gürtler (později přejmenovaná na Movak) a Jan Mitura. Mimo Brožíkovy továrny v Plzni zde existovaly také karosárny Davídek, Dezort, Vlk a Vršík.

Na ostatním území Čech, Moravy a Slezska vyvíjely činnost zejména firmy Appelt (Liberec), Baar (Nový Jičín), Balcar (Dvůr Králové nad Labem), Behr (Jirkov), Bezděk (Kladno), Bohemia (Česká Lípa), Černý (Teplice), Engelmann (Varnsdorf), Frynta (Trutnov), Gürtler (Moravská Ostrava), Hájek (Mladá Boleslav), Hartmann (Cheb, Jaroměř a Valašské Meziříčí), Hendrych (Dobruška), Janeček (Kvasiny), Jordán a Ježek (Slaný), Kábert (Strakonice), Kadrmas (Choceň), Kaller (Frýdek), Kleisner a Pinkas (Cheb), Knížek (Turnov), Kraus (Most), Machač (Jindřichův Hradec), Matuška (Jaroměř), Metyš (Litomyšl), Neef & Stolle (Varnsdorf), Omelka a Horák (Babice u Uherského Hradiště), Pečenka (Hradec Králové), Ponke (Náchod), Reimer (Velká Hleďsebe), Sachers (Liberec), Sedláček (Jihlava), Skalický a Vavříčka (Litomyšl), Synek (Chlumec nad Cidlinou), Šlapák (Falknov

nad Ohří), Šnýdr (Kolín), Tomíček (Liberec), Vlček (Příbram), Vyčichl (Kolín), Walter (Nový Jičín), Weigl (Přerov), Zapletal (Držovice), Žárský (Olomouc).

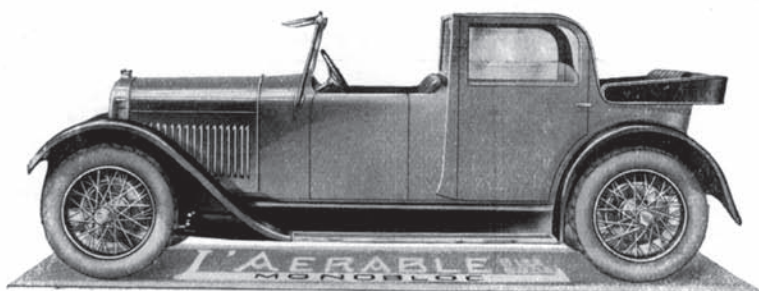
Slovenské karosářské firmy nedosáhly takového významu jako výše uvedené v Čechách, na Moravě a Slezsku. V meziválečném období pracovali karosáři v Banské Bystrici – bratři Mayerové, v Lučnici Szabó, Csonka a spol., v Trnavě Jäger a Nagy, v Trenčíně Gábor, v Nitře Hacsko a Piaček, v Košicích Doubek, Juhász a Wandra, v Prešově Bednárik, v Ružomberku Bugar a Kožehuba, ve Zvolenu Šotkovský, v Žilině Šmerda a v Bratislavě Torma, Ryšavý a mimo F. Doubka i Koller, se všichni „dočkali“ znárodnění. Dokonce i na Podkarpatské Rusi, která byla v meziválečném období součástí Československa, byly karosářské firmy, hlavně v Užhorodě – Főző, Mihalics a Tornay.

Abychom se mohli dále věnovat vzniku a vývoji osobních automobilových karosérií ve Vysokém Mýtě, připomeneme si několik nejvýznamnějších výrobců v této oblasti, kteří byli nejen konkurenti, ale často i inspirovali vysokomýtského Josefa Sodomka a kolektiv jeho spolupracovníků v jejich aktivitách.

V. Brožík a synové

Továrna na kočáry a carrosserie, Plzeň

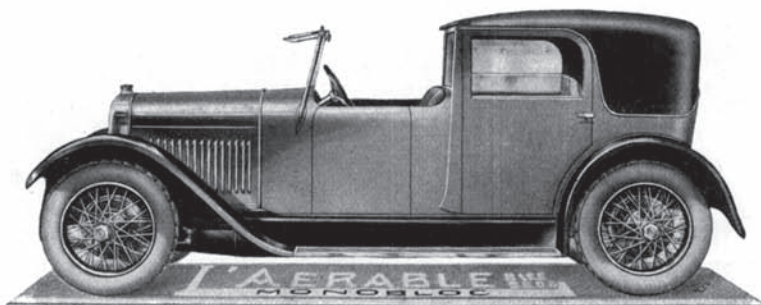
V roce 1845 založil Václav Brožík (1821–1895) v Plzni sedlářskou dílnu, ve které se od roku 1867 stavěly i kočáry. Byl to základ firmy, která v roce 1898 vyrobila 20 kusů vozidel pro plzeňskou elektrickou dráhu a o rok později i první automobilovou karoserii na podvozku značky Peugeot. V té době však firmu už vedl zakladatelův syn Václav.



V. BROŽÍK A SYNOVÉ, PLZEŇ,

továrna na karoserie

ZALOŽENO 1845



Reklama firmy V. Brožík a synové, Plzeň – 20. léta 20. století

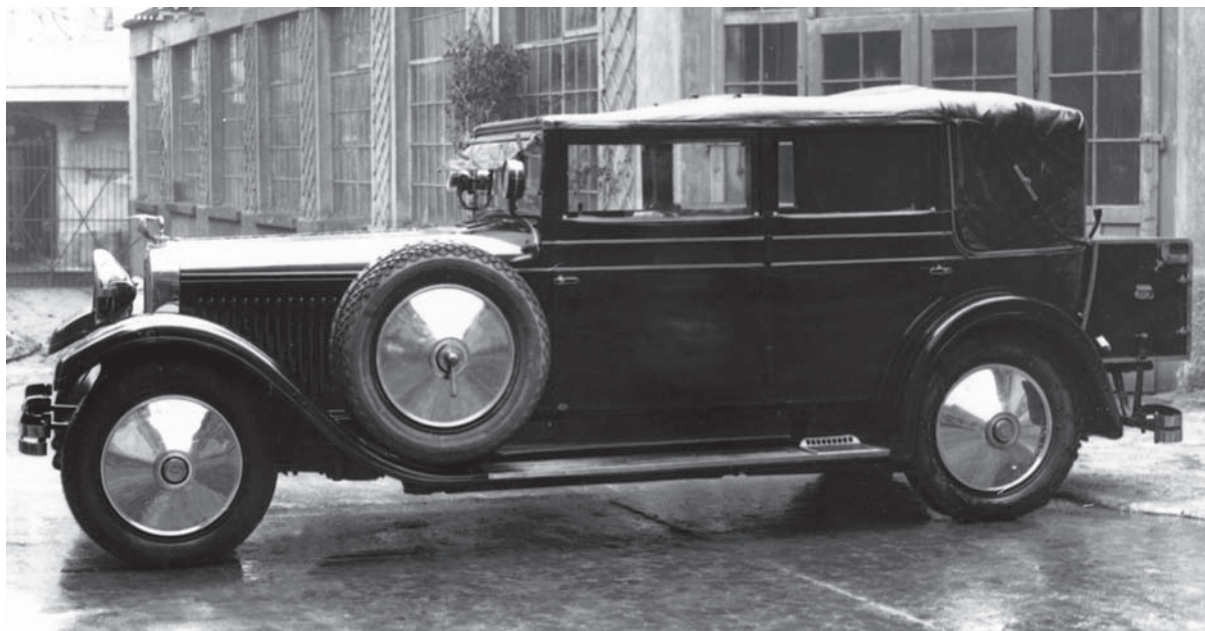
Václav Brožík mladší se narodil v Plzni 30. 1. 1854 a sedlářem a řemenářem se vyučil v otcově podniku. Po vyučení odešel na zkušenou do známých firem, které působily ve stejném oboru v Drážďanech, Berlíně, Vídni a Paříži. Získané zkušenosti a znalosti Václav Brožík mladší záhy zúročil. Na Všeobecné zemské výstavě v Praze roku 1891 dostal čestný diplom za firemní expozici 12 kočárů a strojních hnacích řemenů. O tři roky později (v roce 1894) na Nádražní třídě v Plzni vybudoval továrnu s parním pohonem a při oslavách stavby dvoutisícího kočáru, roku 1898, byl jmenován C. a K. dvorním dodavatelem kočárů. Václav Brožík mladší byl i nositelem Císařského perského řádu Slunce a Lva se zlatou medailí a též byl jmenován perským dvorním dodavatelem.

Před první světovou válkou mu byl udělen též titul královského španělského konzula a důstojníka Francouzské akademie. Později se stal i čestným předsedou Západočeského autoklubu. V roce 1920 třetinové podíly Václava Brožíka mladšího ve fir-

mě získali jeho synové Václav (1891–1977) a Bedřich (1892–1973), sám pak ze společnosti vystoupil v roce 1925. Když 6. 2. 1927 Václav Brožík mladší zemřel, firmu dále vedl jeho nejmladší syn Jaroslav (1901–1942) s bratrem Václavem.

Okolo roku 1904 firma Brožík dodávala karoserie na rakouský trh a roku 1911 začala kusová výroba této karosárny pro automobilku Praga. Od 20. let minulého století se firma věnovala mimo stavby osobních i stavbě autobusových karoserií. Od roku 1925 firma Brožík vyráběla karoserie podle amerického systému Graftsmann.

Firma Brožík získala též licenci pařížské firmy Alin, Liautard et Cie na výrobu karoserií typu L' Aerable-Monobloc, které se během dvou minut mohly změnit z uzavřené limuzíny na otevřený kabriolet nebo naopak. Složená střecha se přikryla povlakem a okna bylo možné do dveří spustit patentovaným mechanismem.



V. Brožík a synové, Plzeň – Luxusní karoserie na podvozku Škoda-Hispano Suiza 25/100 HP – 20. léta 20. století

V. BROŽÍK A SYNOVÉ, PLZEŇ,

továrna na karoserie

ZALOŽENO 1845



Lhostejno, zda máte malé auto či přepychový vůz -



do každé limusiny zamontujeme Vám do týdne střechu Capote-Claque. - Takřka jediným pohybem je sklopena a stejně snadno se opět zavře. Je bezpečně utěsněna proti vodě a naprosto nehlukná. - Nená-

kladné zamontování střechy Capote-Claque do Vaší limusiny zvýší podstatně její hodnotu a umožní Vám užívatí pohodlí zavřeného vozu i vzdušnost a rozhled otevřeného auta zároveň.



Střecha Capote-Claque

V. BROŽÍK A SYNOVÉ, PLZEŇ. TELEFON 153



Reklama firmy V. Brožík a synové, Plzeň – 20. léta 20. století

PATENT OHL. ČÍS. P 7209/31

Capote-Claque



**Střecha Capote-Claque dodá Vašemu zavřenému vozu
vzdušnost a rozhled otevřeného auta**

Reklama firmy V. Brožík a synové, Plzeň – 20. léta 20. století



AUTO ŠKODA

DŘÍVE NEŽ KOUPITE,

prohlédněte si vozy »Škoda« v našich prodejnách a zastupitelstvích, vyžádejte si nabídku a nezávazné předvedení.

Elegantní výprava karoserií, přesné dílenské provedení, prvotřídní materiál jakož i **SPOLEHLIVÁ A VYZKOUŠENÁ KONSTRUKCE** jsou uznanými vlastnostmi našich osobních modelů »Škoda-L & K« a »Škoda-Hispano-Suiza«.

DODÁVÁME i při snížených cenách **NA DLOUHODOBÝ ÚVĚR,**
za výhodných splátkových podmínek.

Prodejní kancelář:
PLZEŇ, Františkánská 11. Telefon 212.

V květnu 1926 byl od firmy Brožík pro potřeby prezidenta ČSR T. G. Masaryka dodán jeden vůz ze stokusové série luxusních automobilů Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP. Vozidlo mělo zhotovenou uzavřenou karoserii typu limuzína a prezident Masaryk ho používal téměř celé desetiletí. Na podvozky automobilů Škoda Hispano-Suiza byly dodávány karoserie i pražskou karosárnou J. O. Jech, firmou Aero (systém Weymann) a mladoboleslavskou automobilkou.

Karosárna Brožík nejčastěji stavěla karoserie na podvozcích Praga (typy Alfa, Mignon, Piccolo), Škoda a Z, ze zahraničních to byly podvozky Delage, Farman, Hispano-Suiza, Chevrolet, Peugeot a Rolls-Royce. Mimo staveb nových karoserií se věnovala i opravám a rekonstrukcím starých karoserií pro osobní vozy i autobusy (Walter, Liberta-Fross-Büssing). Elegantní Brožíkovy karoserie byly oceněny na různých domácích i zahraničních výstavách a soutěžích, například 1. a 3. cenou na



V. Brožík a synové, Plzeň – Luxusní šestisedadlová karoserie na podvozku Škoda 6R – 20. léta 20. století

V. BROŽÍK A SYNOVÉ, PLZEŇ,

továrna na karoserie

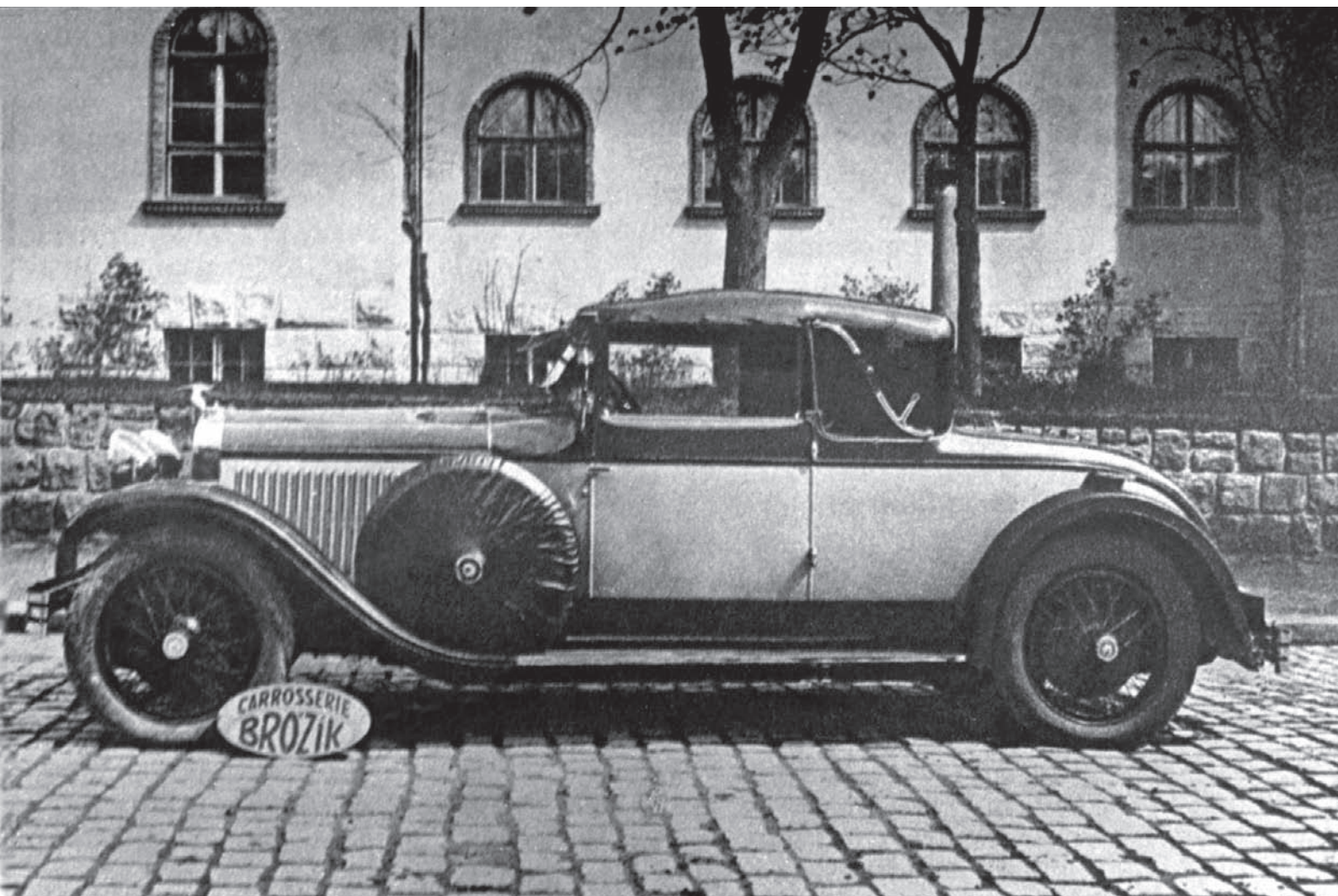
ZALOŽENO 1845



Concours d'Elegance ve Vídni 1927, 1. cenou a Zlatou stuhou na soutěžích elegance v Brně v letech 1929 a 1931.

Po dobu Protektorátu Čechy a Morava se Brožíkova karosárna, v té době vedená Jaroslavem Brožíkem, zaměřila na stavby různých účelových karoserií (zejména přívěsů a nadstaveb) nezřídka užívaných německou armádou. Po roce 1945 se karosárna orientovala na výrobu karoserií na podvozcích

automobilů Škoda 1101 (sanitní, kombinované STW s dřevěnou výplní v zadní části). V roce 1948 byla tato znárodněná firma začleněna do nově vzniklého národního podniku Karosa Vysoké Mýto, v září 1952 se však celá majetková podstata dřívější Brožíkovy karosárny stala součástí národního podniku Autorenova. Tímto administrativním opatřením tato tradiční karosárna definitivně zanikla.



V. Brožík a synové, Plzeň – Škoda Hispano-Suiza Cabrio. První cena na Concours D 'Elegance v Brně – 20. léta 20. století