

# Českoslovenští karosáři

KAROSSERIE  
H. Hadrmas  
CHOČEN

KAROSSERIE  
**K. Kadrmás**  
CHOCEŇ

# Karel Kadrmás

Od kolářství ke karosářství a zase zpět.

*Karel Kadrmás.*

<b>Název</b>	Karosárna Karel Kadrmás, Choceň
<b>Místo</b>	Záměstí čp. 350, Choceň
<b>Majitel</b>	Karel Kadrmás (19. července 1890 – 6. srpna 1972)
<b>Období</b>	1931 – asi 1936/1937



## Josef Kadrmas, kolářství s motorem

Před námi je krátký příběh jedné pozoruhodné karosárny a dlouhý příběh ještě pozoruhodnější kolářské rodiny. Ten začíná někdy ke sklonku 80. let 19. století v Chocni. Tehdy si tam vyučený kolář Josef Kadrmas s manželkou Annou koupili malou chalupu s číslem popisným 350 v místě zvaném na Záměstí. Chalupa byla na samém okraji města, se zahradou, při výjezdu na Běstovice. Jak to tenkrát bylo běžné, měl i Josef Kadrmas ke své živnosti malé hospodářství. A protože se dařilo a bylo nutné někde uskladnit jak zemědělské produkty, tak i dřevo pro dílnu, požádal Josef Kadrmas v roce 1890 slovnou radu města Chocně o povolení stavby stodoly na své zahradě při jejím pravém okraji.<sup>1</sup> Byla to první stavba v řadě objektů, které v následujících desetiletích na Kadrmasově zahradě postupně přibývaly. Ale nepředbíhejme a vraťme se do roku 1890. V tomto roce se odehrála ještě jedna, a to důležitější událost v chalupě na Záměstí. 19. července se poprvé na svět podíval Kadrmasův syn Karel, který měl v budoucnu převzít otěže rodinné živnosti.<sup>2</sup>

Život ubíhal dál a u Kadrmasů se čile pracovalo jak v dílně, tak i na poli. V roce 1903 se opět staví, tentokrát chlév a komora, které navazují na dosavadní chalupu čp. 350.<sup>3</sup> Někdy v této době se již musí dát do učení i Karel. A má se na co dívat. Pod rukama jeho otce vznikají různé nádoby, zemědělské nástroje, vozíky, všemožná kola, kolečka, žebříňáky. A pozor! Také včelí úly. Za ně dokonce získává Josef Kadrmas ocenění v podobě diplomu na Okresní hospodářské výstavě ve Vysokém Mýtě, která proběhla na začátku října 1906.<sup>4</sup> A ještě jeden netradiční výrobek opouští Kadrmasovu dílnu (i když nevíme v jakém časovém rozmezí). Jak hrdě hlásá hlavičkový papír, jsou to lisované zátky pro pivovary!<sup>5</sup>

Živnost prosperuje a jsou peníze na její další rozvoj a nákup obráběcích strojů. V roce 1909 se dokonce kupuje stabilní benzínový motor, který skrze

transmisí tyto stroje pohání. To vše v dílně, která byla pravděpodobně zřízena ve zděné stodole při pravém okraji Kadrmasovy zahrady.<sup>6</sup> Nic ovšem není zadarmo a nic není jednoduché. V roce 1911 Okresní hejtmanství ve Vysokém Mýtě konstatuje, že některé podmínky, které byly v roce 1909 při schvalovacím procesu za povolení k používání benzinového motoru stanoveny, nebyly Josefem Kadrmasem splněny. Nařizuje nápravu a mimo jiné požaduje některá bezpečnostní opatření. Mezi ně patří umístění domácí lékárničky s obvazy a desinfekčními látkami do dílny; neprodyšné oddělení motoru od dílny, aby zplodiny nepronikaly do jejího prostoru; v oknech dílny mají být zřízena ventilační křídla. Okružní pila se má umístit do kryté místnosti a nemá být volně na dvoře.<sup>7</sup> Další z podmínek nám napovídá, že Josef Kadrmas ve své dílně nepracoval sám se synem, ale byli zde i další zaměstnanci: „Dále bylo shledáno, že na půdě, přístupné po dřevěných schodech, jsou dvě postele, na nichž spí jeden učedník a 1 dělník, což však není z ohledu bezpečnostně požárních naprosto přípustné.“<sup>8</sup>

I přes různé obtíže je rozvoj Kadrmasovy dílny nezadržitelný. Musí proto zákonitě přijít další rozšíření prostor. Tentokrát



**Obr. 3-1** ♦ Chalupa čp. 350 na Záměstí v Chocni. I když je snímek z pozdější doby, je pravděpodobné, že chalupa svůj vzhled moc neměnila a stejně vypadala již na začátku 20. století. Zdroj: Miloslav Bůžek.



Obr. 3-2 ♦ Hlavičkový papír Josefa Kadrmasa s vyobrazeným druhem zboží, které kolářství vyrábí a dodává na trh. Zdroj: Jan Ulrich ml.



Obr. 3-3 ♦ Další z hlavičkových papírů, který nám podává svědectví o výrobě pivních zátek. Zdroj: Jan Ulrich ml.



Obr. 3-4 ♦ Celkový pohled na Živnostensko-průmyslovou výstavu v Chocni v Pelinách v roce 1914. Zdroj: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.



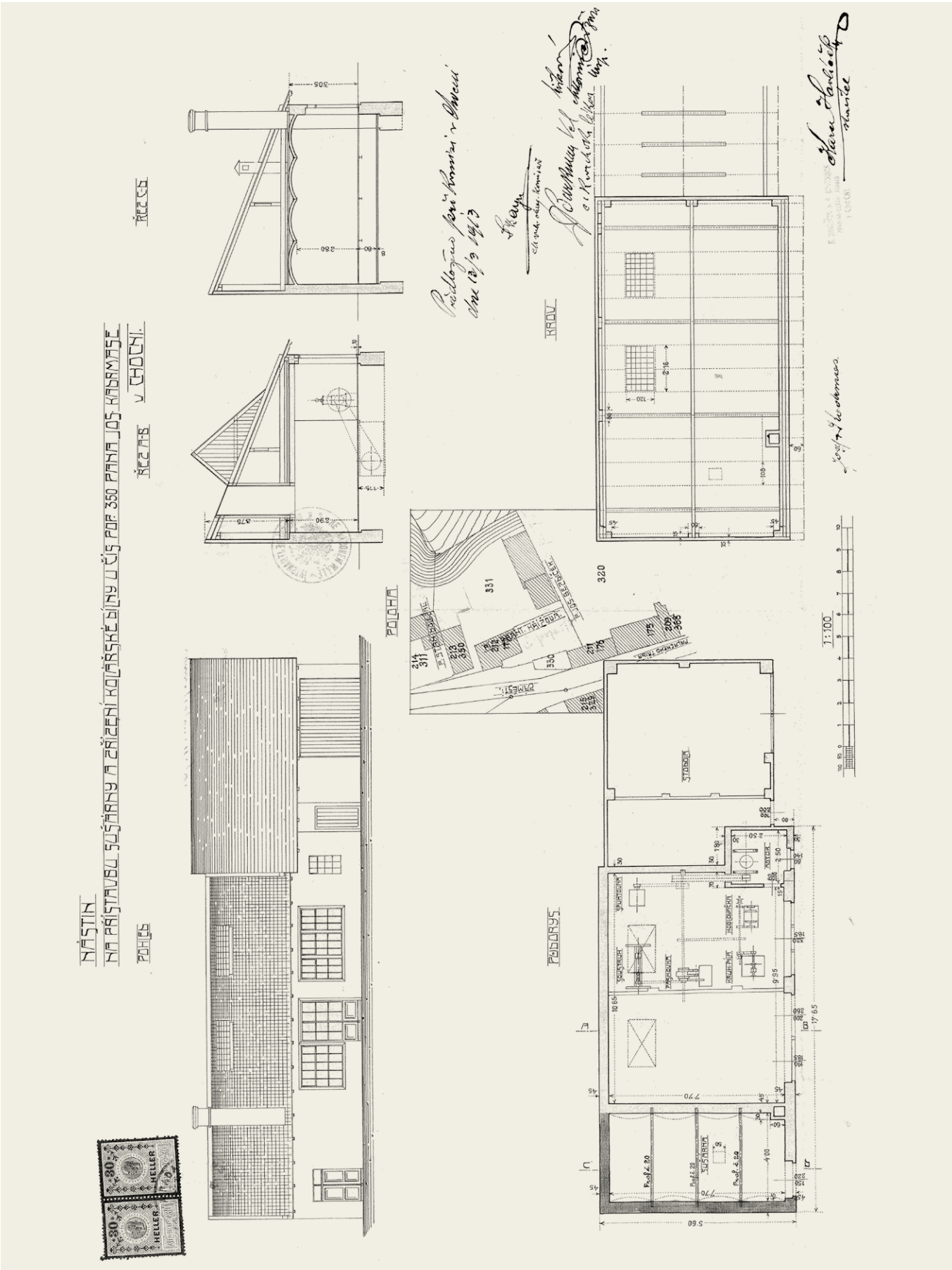
Obr. 3-5 ♦ Medaile, kterou získal Josef Kadrmas za své výrobky na Živnostensko-průmyslové výstavě v Chocni. Zdroj: Miloslav Bůžek.

se jedná již o velkorysejší projekt. V únoru 1913 žádá Josef Kadrmas o povolení přístavby sušárny na dřevo a zřízení kolářské dílny. 17. března dostává povolení z Okresního hejtmantství ve Vysokém Mýtě s podmínkou, že splní 22 uvedených bodů.<sup>9</sup> Ty směřovaly k větší bezpečnosti práce se stroji, které opět poháněl motor prostřednictvím transmise a kožených řemenů. Jako hezké svědectví doby můžeme citovat podmínku, která nařizovala umístění nápisu následujícího znění: „*Nebezpečné mazání, čištění a oprava strojů a transmise během chodu, nahazování a shazování řemenů pouhou rukou*

*za pohybu se zapovídá.*“<sup>10</sup> Další z podmínek pak dává tušit, že počet zaměstnaných pracovníků se opět rozrostl: „*Pro dělnictvo budiž zařízení záchod nejméně s 1 sedadlem a pissoir se řádnou žumpou záchodovou.*“<sup>11</sup>

Kadrmasova dílna, která je v úřední korespondenci označována jako kolářství s motorem, zažívá úspěšné období. Otec se synem a svými zaměstnanci pokračují ve výrobě zemědělského náčiní. Své výrobky pak představují v červenci 1914 na Živnostensko-průmyslové výstavě v Chocni v Pelinách. A úspěch je to velký. Josef Kadrmas za své výrobky získává medaili.





**Obr. 3-5** ♦ Náčrt přístavby sušárny a vybavení kolářské dílny z roku 1913. Na půdorysu sušárny stojí za povšimnutí umístění stabilního motoru s přenosnou transmisí k jednotlivým strojům. Zdroj: Archiv města Chocně.

Stejně jako do průběhu choceňské výstavy zasáhnou i do života obyvatel českých zemí nečekané výstřely ve vzdáleném Sarajevu. Ty ve svém důsledku oznámí rozpoutání světového válečného konfliktu a konec poklidné zlaté epochy, na kterou se bude už jenom vzpomínat. Karel Kadrmas musí narukovat a projít si celým válečným martýriem. Závěrečný rok války ho zastihne ve vojenském lazaretu, ale má štěstí a bez závažných následků se vrací domů do otcovy dílny. Ba co více, nová republika Československá existuje pouhý týden a Karel Kadrmas se 5. listopadu 1918 žení s Boženou Sovákovou.<sup>12</sup>

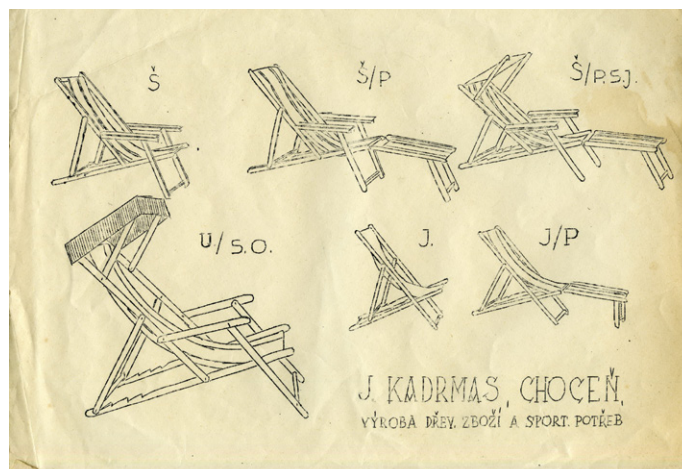


**Obr. 3-4** ♦ Karel Kadrmas (sedící druhý zprava s holí a berlí) na snímku z vojenského lazaretu v roce 1918. Zdroj: Miloslav Bůžek.

## Do moderních časů s elektrickým motorem

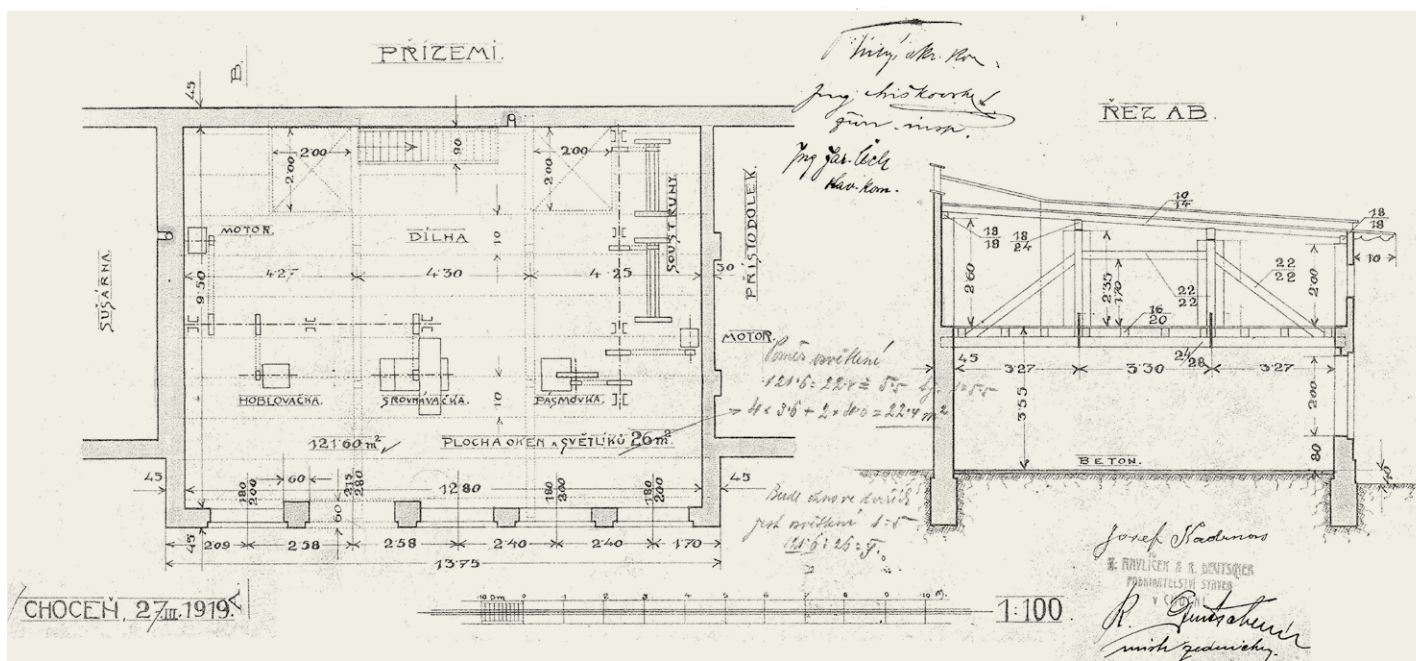
Do nové éry nevstoupila Kadrmasova kolárna moc šťastně. Výrobní dílnu zachvátil požár a z velké části ji zničil. Ale už 24. března 1919 Josef Kadrmas oznamuje městské radě v Chocni, že započne s jejím znovuvybudováním. V dubnu vydalo Okresní hejtmánství povolení ke stavbě, ale opět si vymínilo některá bezpečnostní opatření. Znovu je myšleno na zaměstnance, to když je v podmínkách uvedeno: „Vedle dílny budiž upravena ložnice, nejméně 3m vysoká, dobře denním světlem osvětlená, větratelná, vytápitelná a prkennou podlahou opatřená. Spaní v dílně na půdě neb dvou osob na společné posteli není přípustné.“ S novou dobou se ale dílna skutečně modernizuje. Je vybavena elektrickým osvětlením a elektrika zajišťuje i pohon dvou motorů. Díky zachované dokumentaci víme, že jeden motor skrze hlavní transmisi uváděl do pohybu dva soustruhy a pásovou pilu. Druhý motor rozváděl skrze transmisi pohyb k srovnávačce a hoblovačce. Ve stejném roce ještě Josef Kadrmas přistavěl k chalupě novou stodolu a vepřinec.<sup>13</sup>

A tak jak rok 1919 nezačal nejlépe, byl završen tou nejradostnější událostí. Na svět se 12. listopadu podívalo první z dětí mladých Kadrmasových, dcera Božena.<sup>14</sup>

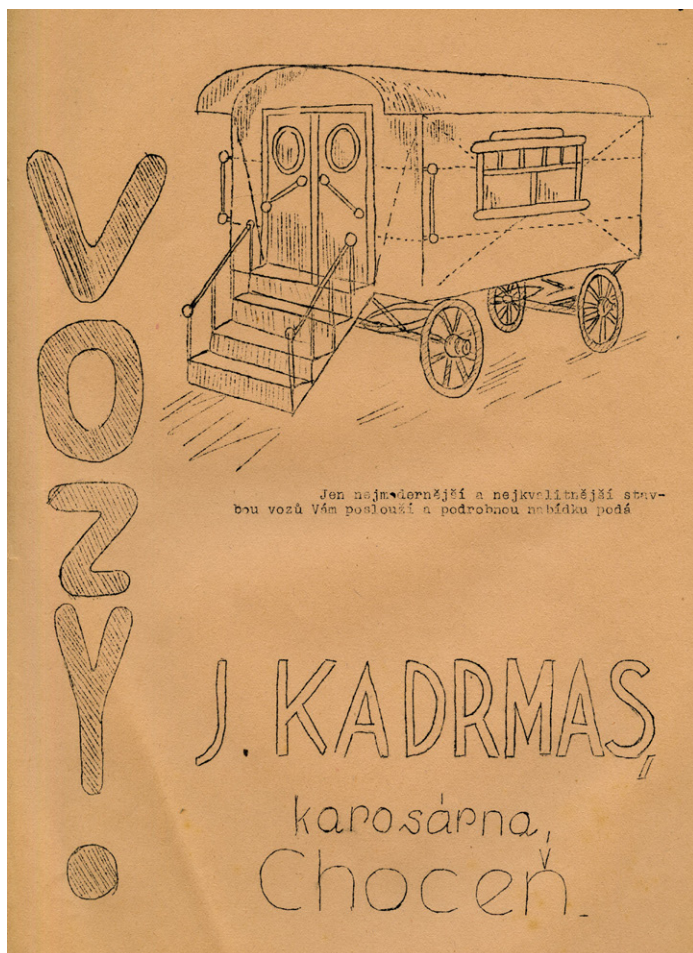


**Obr. 3-8** ♦ Jedním ze zajímavých výrobních artiklů kolářské dílny Josefa Kadrmasa byla i sluneční lehátka. Zdroj: Jan Ulrich ml.

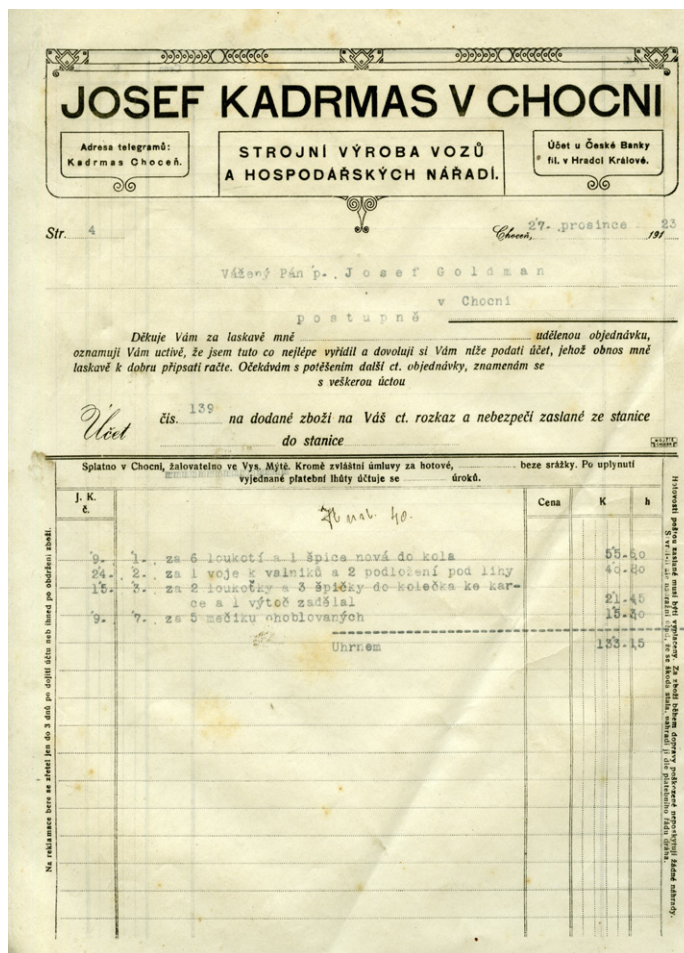




Obr. 3-9 ♦ Půdorys kolářské dílny Josefa Kadrmase z roku 1919. Pohon strojů zajišťují již dva motory a dvě hlavní transmise. Zdroj: Archiv města Chocně.



Obr. 3-10 ♦ Jak nám reklamní leták napovídá, vyráběly se u Josefa Kadrmase vedle zemědělských povozů i obytné maringotky. V tomto případě nás zaujme pojmenování kolářské dílny jako karosárny. Zdroj: Jan Ulrich ml.



Obr. 3-11 ♦ Hlavičkový papír z prosince 1923, který ještě nese jméno Josefa Kadrmase. Od následujícího roku to už bude výhradně se jménem Karel Kadrmás. Zdroj: Jan Ulrich ml.

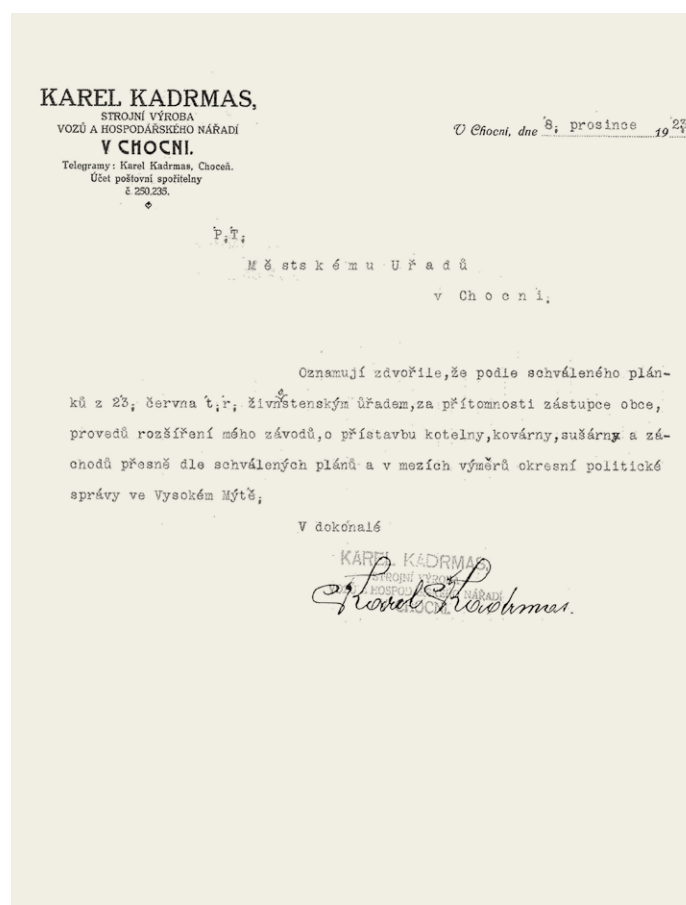
## Karel Kadrmas, strojní výroba vozů a hospodářského nářadí

Dokumenty nám dále chybí, ale s největší pravděpodobností na přelomu roku 1922/1923 přebírá kolářskou živnost v čp. 350 Karel Kadrmas, který svůj živnostenský list získal už 14. ledna 1921.<sup>15</sup> Jeho otec s ním dále pracuje, ale od této chvíle je veškerá iniciativa a snaha o rozvoj podniku plně na bedrech Kadrmasa juniora.

Ten se rozhodne pro úsporná opatření. Měsíční provoz dvou elektromotorů ho stojí až 1 000,- Kč a to je moc. Proto už v roce 1922 kupuje za 9 200,- Kč od pana Kalaše z Vysokého Mýta starou lokomobilu z roku 1880.<sup>16</sup> Dřeva, kterým se pod lokomobilou topí, má dost a to je mnohem levnější než elektrický proud. Lokomobila poháněla hlavní převodovou transmisí, která byla propojena s dalšími transmisemi zajišťujícími provoz konkrétních strojů.

Provoz respektive lomoz a kouř od lokomobily nemohl zůstat utajen okolí ani příslušným úřadům. Okresní úřad ve Vysokém Mýtě požaduje, aby došlo ke stavebním úpravám, které budou respektovat umístění nového strojního vybavení i kapacitu dílny. Karel Kadrmas proto předkládá stavební plány na zřízení kotelny, sušárny a kovářny. V červenci 1923 mu tyto plány a záměry povoluje Okresní správa politická ve Vysokém Mýtě. Schází se komise, která má provést místní šetření a sepsat připomínky jak ze strany úředních osob, tak i sousedů. Soused Stanislav Doležal požaduje, aby byl komín od kotelny vyveden do patřičné výše s odůvodněním, že nechce být obtěžován případným kouřem. A aby toho všeho rámusu a hluku nebylo málo, úředníci nařizují, že z důvodu bezpečnosti musí být „Každé spuštění lokomobily oznámeno do dílny signálem zvonkovým, vedoucím do dílny a z dílny zpět.“<sup>17</sup>

V roce 1923 se také začíná používat firemní hlavičkový papír „Karel Kadrmas, strojní výroba vozů a hospodářského nářadí.“ Ten nám tak společně s jednou dobovou fotografií dává nahlédnout do tovární kuchyně. Tam vznikají pluchy, obračky, různé žebříňáky, fasaňky či lejty. I dále se vyrábí zboží v podobě sportovního náčiní, zejména pak lyže a dětské sáňky. A máme poměrně přesnou představu i o cenách jednotlivých výrobků. Dětské vozíky stály 100,- Kč. Bedněné vozy (podle nosnosti) od 2 400,- Kč po 4 900,- Kč.<sup>18</sup> Když Karel Kadrmas poslal cenovou nabídku Kovářů v Bitovanech Janu Smetánkovi



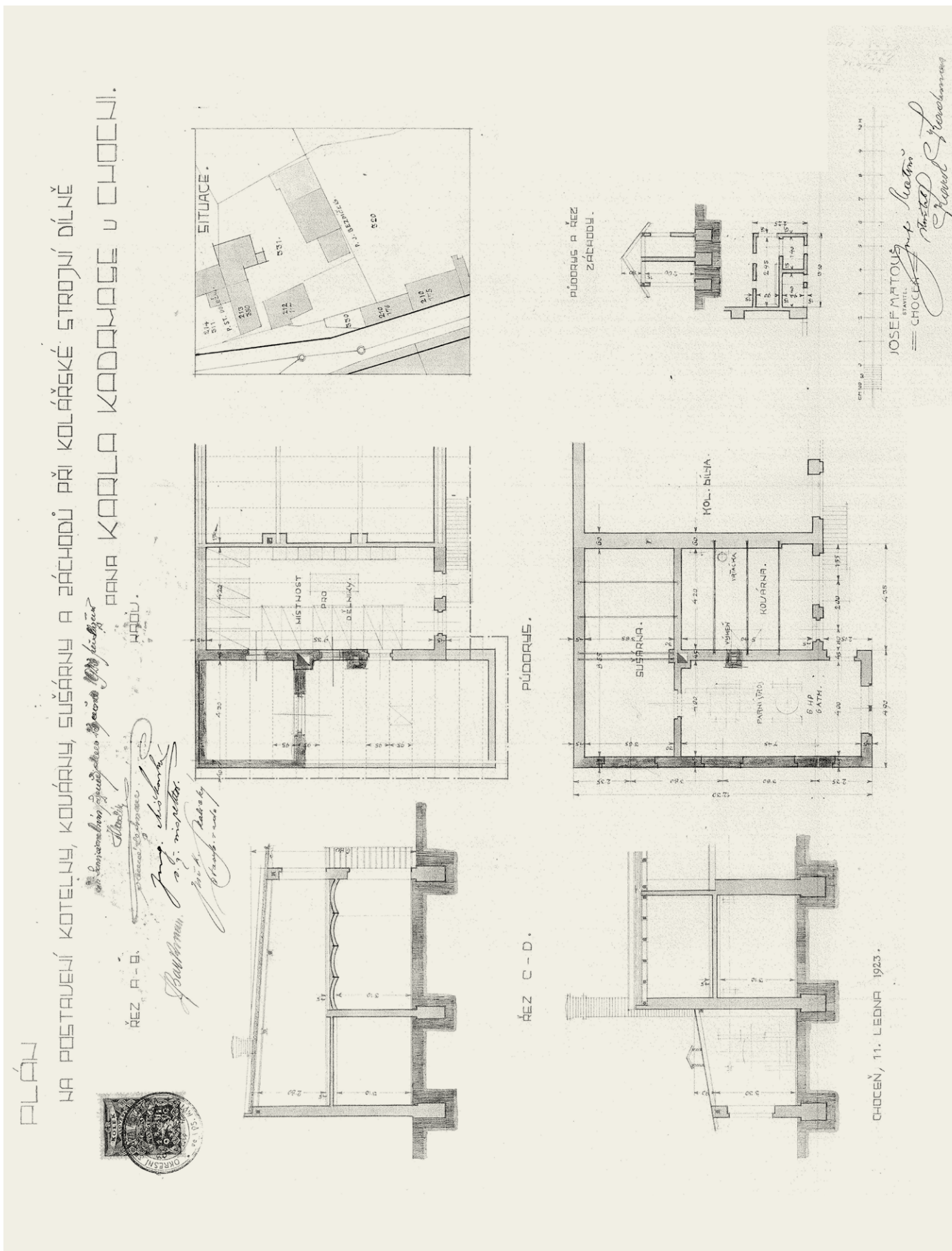
Obr. 3-12 ♦ Hlavičkový papír Karla Kadrmasa z roku 1923. Zdroj: Archiv města Choceň.

na vozy o nosnosti od 10 do 18 q, dodal i něco ke zpracování: „Vozy jsou zhotoveny skoro výhradně z dubového dřeva, loukotě dávám většinou ohýbané půlové, špice dubové, akátové a nebo jasanové. Vypacování jakož i materiál na vozech jest prvotřídní a budete ujištěn, že snahou moji byste byl s dodaným spokojen, bych vás na další objednávky získal.“<sup>19</sup>

Rok 1923 byl u Kadrmasů plný změn a těžké práce. A změny měly nastat i v osobním životě. 17. května totiž na svět přišel budoucí pokračovatel rodinné kolářské tradice a po otci dostal i jméno Karel. Radost ovšem nevydržela dlouho a novorozenec po pěti dnech zemřel.

V roce 1924 zahájí Karel Kadrmas stavbu v předešlém roce schválené budovy. V listopadu se mu narodila druhá dcera





Obr. 3-13 ♦ Půdorys a bokorys nového objektu z roku 1923. Kotelna pro lokomobily, sušárna a kovárna. V horní části objektu pak byly ubytovací kapacity pro dělníky. Zdroj: Archiv města Choceň.



**Obr. 3-14** ♦ Fotografie z Výstavy severních Čech v Mladé Boleslavi v roce 1927 představuje výrobky kolářské dílny Karla Kadrmasa. Zdroj: Miloslav Bůžek.

Miloslava a následující rok u něho získává výuční list Miloslav Říha.<sup>20</sup> Je to ten Miloslav Říha, který po dalších třech letech nastupuje k firmě Sodomka a s touto firmou propojí celý svůj profesní život a patří mezi nejbližší Sodomkovy spolupracovníky. To, že se Říha vyučil u Kadrmasa, možná nebyla náhoda. Pocházel totiž ze Zálší, stejně jako matka Karla Kadrmasa. Možná přes sousedské vztahy tak mohl být na doporučení a přimluvu Říha poslán na vyučenou právě do Chocně.



**Obr. 3-15** ♦ Zaměstnanci Kadrmasovy kolářské dílny někdy kolem roku 1926. Uprostřed sedí Josef (vlevo) a Karel Kadrmasovi, mezi nimi je nejstarší Karlova dcera Božena, na klíně svého dědy pak sedí druhá dcera Miloslava. V kravatě a saku stojící druhý zprava je pozdější Sodomkův konstruktér a návrhář Miloslav Říha. Zdroj: Jan Černý.

A staví se dál! V roce 1925 to jsou další dvě kolny pro zásobu dříví. Na hlavičkovém papíře se nově objevuje: „Karel Kadrmas parastrojní výroba vozů, hospodářského nářadí a ohýbaných loukotí v Chocni.“<sup>21</sup> Nevíme proč, ale objekt sušárny, kotelny a kovárny, který začal Karel Kadrmas stavět v roce 1924 byl oficiálně zkolaudován až v květnu 1930. Zda se stavba musela odložit, zda se z nějakého důvodu musela pozastavit, nebo se už dávno před kolaudací používala a v tomto případě šlo jen o administrativní formalitu, neumíme říci. Dostavbu celého objektu mohl zdržet i nedostatek financí. V roce 1930 Karel Kadrmas ocenil svůj majetek pro berní správu ve Vysokém Mýtě na 194 856,- Kč a 82 h s tím, že veškeré jeho dluhy činí 185 252,- Kč a 27 h. Když vezmeme v potaz, že tržba podniku za rok 1929 byla podle stejného dokumentu 89 798,- Kč a 75 h, nebyl finanční situace nikterak příznivá.<sup>22</sup>

Další známkou tíživé finanční situace u Kadrmasů je i počet nařízených exekucí. V době první republiky nebylo vymáhání i malých částek prostřednictvím soudu a exekucí ničím výjimečným, ba spíše naopak. Ale zatímco ještě v roce 1926 vymáhá soudně Karel Kadrmas dlužnou částku 132,- Kč po choceňském řezníku Jindřichu Jirončem, je o rok později situace jiná.<sup>23</sup> Okresní pojišťovna ve Vysokém Mýtě vymáhá na Karlu Kadrmasovi neuhrazené pojistné ve výši 2 251,- Kč. Ještě hůře je v následujícím roce. To si vedle Okresní nemocenské



pojišťovny ve Vysokém Mýtě na Karla Kadrmase vzpomene i Berní úřad ve Vysokém Mýtě. A to není legrace! Berňák sečte všechny nedoplatky od roku 1921 na dani domovní, na dani z pozemku, z výdělku, z příjmu, z obratu, k tomu pěkně úroky z prodlení, sečteno a podtrženo 35 541,- Kč a 38 h.<sup>24</sup> V roce 1929 soudně vymáhá dlužnou částku Okresní nemocenská pojišťovna ve Vysokém Mýtě (3 657,- Kč), Zemědělská nemocenská pojišťovna ve Vysokém Mýtě (321,- Kč 80h), a jakýsi Arthur Eugläuder z Pardubic (117,- Kč 68h), v roce 1930 žádá o exekuci na svršky pro 930,- Kč Českomoravská Kolben Daněk, a.s.<sup>25</sup> A pak si podnikejte.

Zajímavý údaj, který také ledasco naznačuje, je počet zaměstnanců. Od roku 1921 až do roku 1928 kolísal jejich stav (včetně

učňů) mezi 10 až 12. V roce 1929 to je v průměru 8 a v roce 1930 již jen 7 zaměstnanců.<sup>26</sup>

A protože neštěstí nechodí po horách, přišla i do osobního života v roce 1929 smutná a tíživá událost. 19. října se manželům Kadrmasovým narodila dcera Hana. Pravděpodobně komplikovaný porod byl příčinou toho, že malá dcerka po necelém měsíci umírá. A zdravotní komplikace se vši pravděpodobností postihly i matku Boženu. Karel Kadrmás v dopise pro berní správu v roce 1930 totiž uvádí, že operace jeho ženy v roce 1929 stála 6 000,- Kč a že po určitou dobu musel zaměstnat pomocnou sílu v domácnosti, která musela zastoupit jeho nemocnou manželku.

## Karosářem

Ať se odehrálo v roce 1930 cokoliv, jisté je, že o rok později se u Kadrmasů výrazně rozšiřuje výrobní sortiment a ze strojního kolářství se stává karosářství. Nemáme sice jediný přímý doklad o tom, že právě v roce 1931 se rodí nová karosárna, ale mnohé tomu nasvědčuje. V adresáři Republiky Československé pro průmysl z roku 1930 jsou Karel a Josef Kadrmasovi ještě uváděni jako koláři nikoliv karosáři.<sup>27</sup> I sám Karel Kadrmás se v tomto roce v úřední korespondenci tituluje jako kolář a stále má hlavičkové papíry na parastrojní výrobu vozů.<sup>28</sup> Když ale v roce 1931 vychází sborník Vysokomýtsko, tak se na jeho stránkách uvádí, že Kadrmasova dílna „vyrábí sportovní potřeby (rohačky, lyže) a nejnověji také karoserie na automobily.“<sup>29</sup> 4. května 1931 se Karel Kadrmás pojistil u Hasičské vzájemné pojišťovny na částku 60 000,- Kč a to na „auta v opravě, chassis, automobily na skladě v dílnách ku opravě i zhotovení karoserií.“<sup>30</sup> Stejně zajímavý údaj nám nabízí Národní politika z 16. září 1931. V rubrice Malý oznamovatel je otištěn inzerát, že Karosárna Kadrmás Choceň ihned přijme autoklempíře a autosedláře jako samostatné pracovníky. Kdyby byl snad někdo na pochybách, že to stále nic neznamená, je tu jednoznačný důkaz o karosářských aktivitách z roku 1931. Tím je neoddiskutovatelná účast Karla Kadrmase na XXIII. mezinárodní výstavě automobilů na pražském výstavišti v říjnu 1931. Časopis Auto o tom informoval sice stručně, ale výstižně: „Na letošním autosalonu mimo jednotlivých továren – autokarosáren – vystavovala letos po prvně své výrobky nová karosárna Karel Kadrmás, Choceň. Byl to autobus na chassis Škoda 104, který se vyznačoval svou dobře řešenou nízkou

*a přitom uvnitř zcela pohodlnou karoserií, provedenou v ladných formách.“<sup>31</sup>*

Není vlastně důležité, od kdy se Kadrmasův podnik jmenoval karosárna. Důležité je, že od roku 1931 se v Chocni na Záměstí staví skutečné nové a originální automobilové karoserie. A nejednalo se o nějaký ojedinělý výstřelek fanfaronského koláře. Vždyť v rodinném archivu Kadrmasových resp. Bůžkových se nachází přes dvě desítky fotografií zachycujících karosářské výrobky na podvozcích různých automobilových značek. Nalezneme zde autobusové i užitkové karoserie, ale převládají ty na osobních automobilech. Bohužel, jak již to tak v oboru historického bádání po československých karosářích bývá, buď máme jen informace, nebo jenom fotografie, málokdy obojí (v tom nejhorším případě nemáme nic). A tak zatímco se kocháme fotografiemi Kadrmasových výrobků, můžeme konstatovat, že k nim vlastně nic nevíme.

Jednu drobnou archivní pomůcku tu přeci jenom máme. Ta nám sice pro svoji stručnost a torzovitost rovněž mnohé neřekne, ale jisté střípky do mozaiky zasadit pomůže. Dochovaly se totiž tři unikátní neúplné pracovní deníky Kadrmasových zaměstnanců, jakési výkazy práce.<sup>32</sup> Do malých sešitků si pracovníci velmi stručně zapisovali, co který den dělali. Údaj, zpravidla na jednom řádku, obsahuje datum, někdy číslo zakázky, druh práce a počet odpracovaných hodin. Někdy je uvedeno, na jakém automobilu práce probíhaly, někdy pro jakého majitele.<sup>1</sup> Bohužel, jen zcela výjimečně se nám objeví zápis, kde by byl společně uveden typ automobilu a zároveň



Obr. 3-16 ♦ Barevný diapozitiv karosářství Kadrmás používaný pro reklamní účely v biografech. Zdroj: Miloslav Bůžek.

jeho majitel. Nejdochovanějším deníkem je deník klempíře Karla Lipenského, který u Kadrmase pracoval za 70,- Kč denně, byt a stravu. Jeho zápisky jsou od 2. května do 24. listopadu roku 1932. Druhým, skutečně torzovitým deníkem (dále deník č. 2) je deník pro dny 13. srpna až 8. září roku 1932. Bohužel, jaký dělník a jaké profese si ho vedl, nevíme. Nejobsáhlejší deník (dále deník č. 3) je od 4. března do 13. prosince, ovšem nevíme jakého roku, ani kdo byl jeho držitelem. Při srovnání

s předchozími deníky můžeme usoudit, že se zápisky opět týkají roku 1932. Podle popisovaného druhu některých prací se můžeme domnívat, že zápisky činil kolář nebo truhlář (dělal oje, kolečka, ramínka, hobloval špice atd.)

Přestože nevíme, pro koho a kdy byly automobilové karoserie Kadrmás vyrobeny, ani kolik stály, je tu několik málo výjimek a ty jistě stojí za podrobnější popis. K 1. únoru 1932 jsou datovány tři skici karoserie pro automobil Z.<sup>33</sup> Vidíme na nich ladné

<sup>1</sup> Zaměstnanci si skutečně zapisovali veškerou práci, která jim byla přidělena. Díky tomu víme, že když bylo potřeba, šel například klempíř Karel Lipenský kosit obilí nebo trhat švestky.



sportovní karoserie opatřené vždy nepřehlédnutelnou a výraznou ploutví na zádi. Na dochovaných fotografiích z Kadrmasovy pozůstalosti pak nalzáme vůz s podobnou karoserií i ve skutečnosti. Podle dlouholetého badatele v oblasti historie automobilů Z Jiřího Kohlíčka byl jejím majitelem s největší

pravděpodobností automobilový závodník a člen značkového Z-klubu František Hošťálek, nebo jeho bratr Gustav. Právě Gustav Hošťálek byl obchodním zástupcem a majitelem prodejny automobilů Z v České Třebové v ulici Sadová čp. 1321. Mohl to být právě on, kdo nechal sériový podvozek Zbrojovky

Zašlete mně - nám - nezávazný rozpočet na karoserii .....  
zimní nástavec, rekonstr. karoserie na chassis .....

Narostíte mne - nás bezplatně za účelem .....

ve dnech .....

Nehodící se rače škrtnouti.

Zde rače oddělití.




Osobní  
Nákladní  
Autobusové

# KAROSERIE

Zimní nástavce. Kombin. vozy dodávkové.  
Veškeré opravy karoserií rychle a levně provádí firma  
**KADRMAS - CHOCEŇ.**

Potřebujete novou karoserii ?

Chcete dobře a odborně zpracovanou karoserii za levnou cenu?

Přenechte nám starost o svoje nové chassis.

Vaše starší karoserie potřebuje již opravy a rekonstrukce.

Zhotovíme Vám karoserii praktickou a moderní.

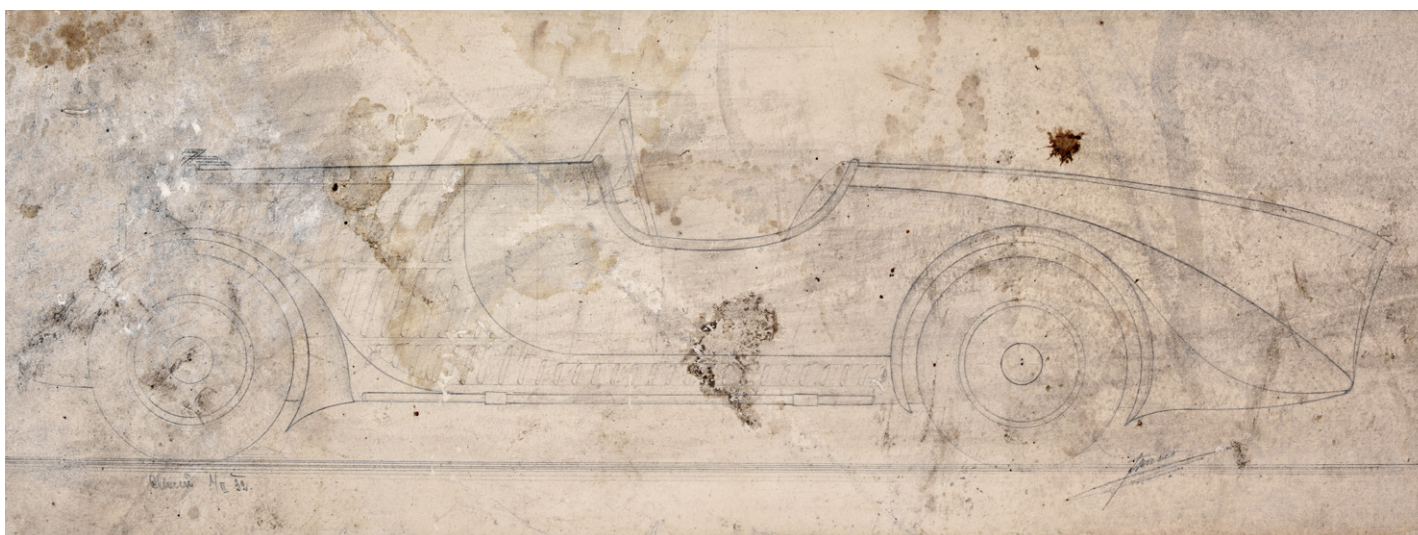
•Loutkář• Choceň

Karosárna  
KAREL  
KADRMAS,  
CHOCEŇ.

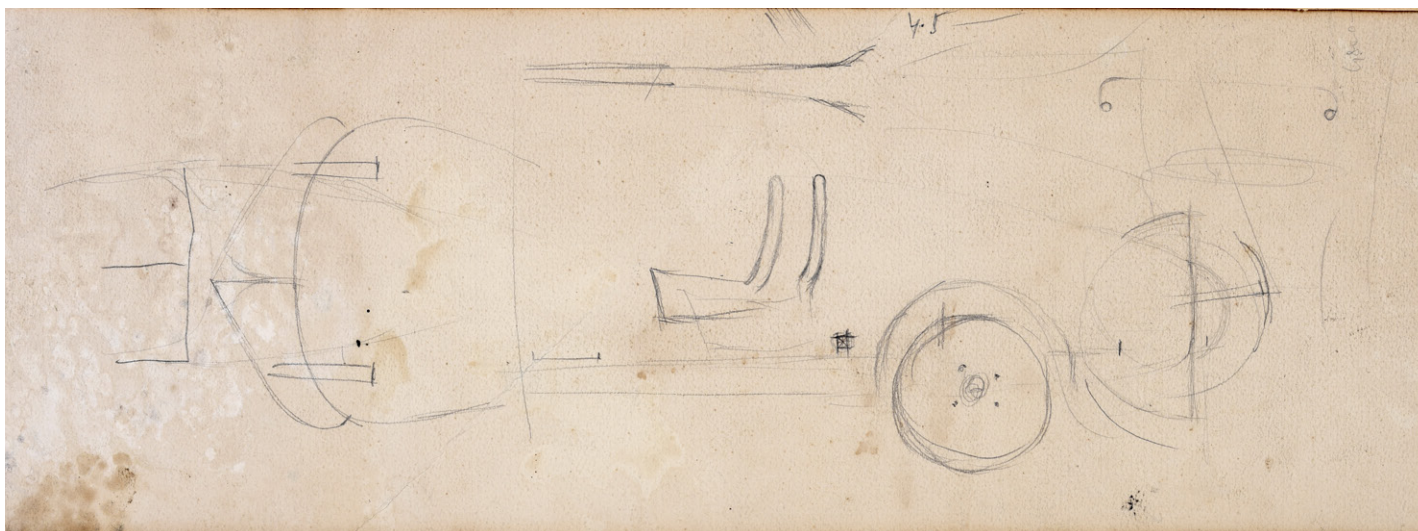
Odesílatel:

Obr. 3-16a,b ♦ O šíři výrobní nabídky Kadrmasovy karosárny svědčí i tento originální reklamní leták. Jeho část pak sloužila jako poptávkový respektive nabídkový korespondenční lístek. Zdroj: Miloslav Bůžek.





**Obr. 3-17** ♦ Skica automobilu Z datovaná k 1. únoru 1932 a podepsaná (snad) J. Mareš. Zdroj: Jan Ulrich ml.



**Obr. 3-18** ♦ Velice zajímavý horní a boční náčrtek provedený z druhé strany výše uvedené skicy. Zdroj: Jan Ulrich ml.

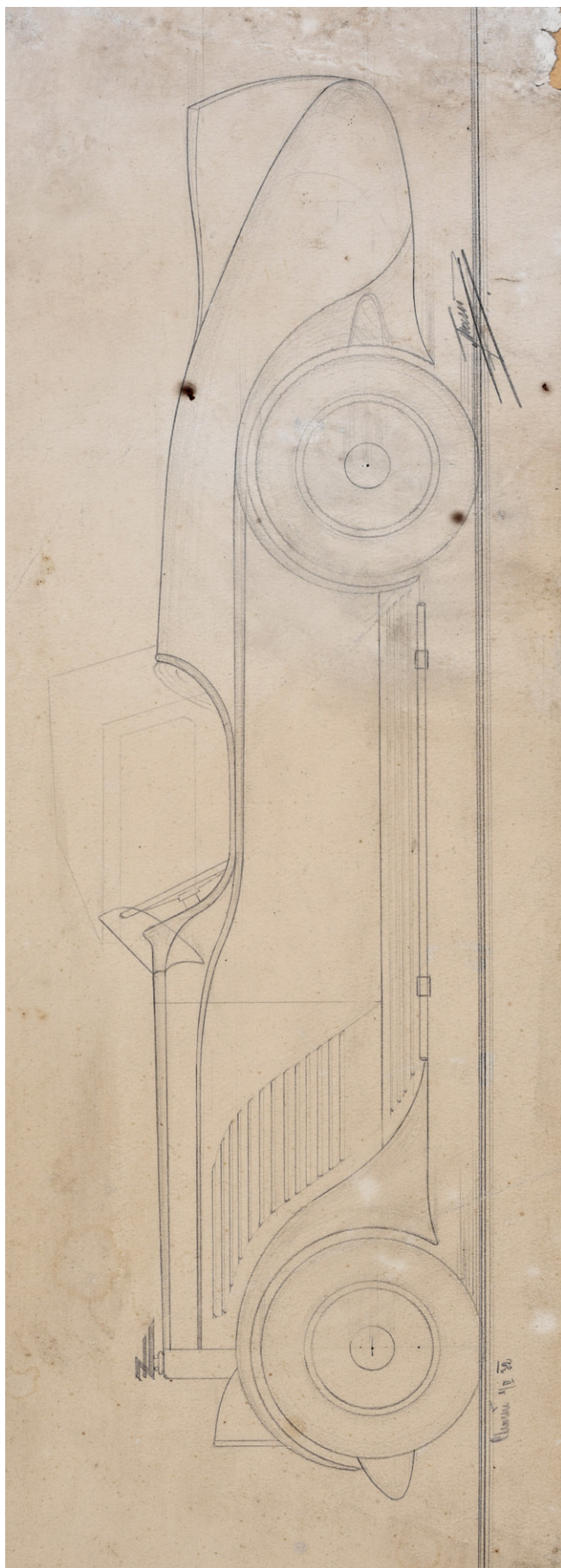
Brno Z9 sportovně okarosovat v Chocni u Kadřmase. Majiteli vozu se sídlem v České Třebové by odpovídala i registrační značka 0 XLIII805 spadající do intervalu přiděleného okresu Lanškroun, kam Česká Třebová v té době náležela. Z pracovního deníku č. 3 víme, že neznámý zaměstnanec Kadřmasovy karosárny, snad kolář, pracoval na automobilu „Zetka“ pod číslem zakázky 10 od 30. března do 24. dubna 1932 a celkem na něm strávil 23 hodin.

Vůz s typickou ploutví (ve které bylo ukryto rezervní kolo) a uvedenou registrační značkou se objevil na čtvrtém ročníku automobilového a motocyklového závodu Ostravský okruh, který se jel 12. června 1932. Za jeho volantem nebyl nikdo jiný než zmíněný František Hošťálek. Ten ve své kubatuře také závod vyhrál a porazil tím jinou automobilovou legendu za

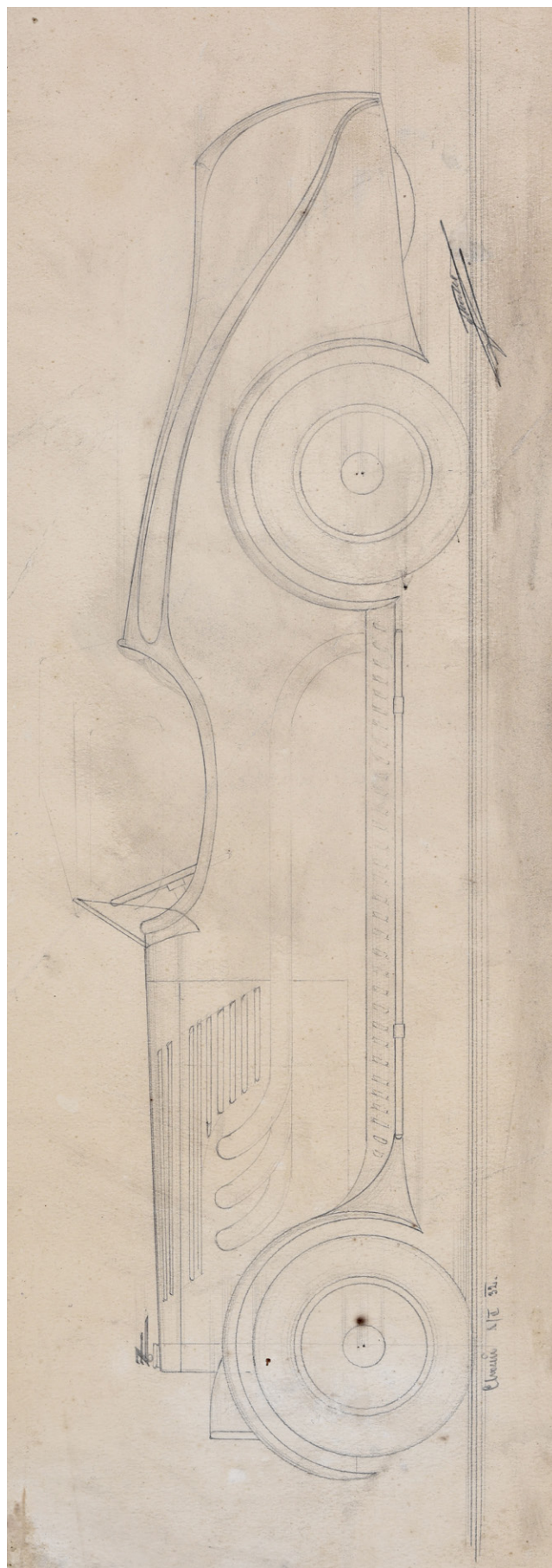
volantem Z Karla Divíška.<sup>34</sup> Pak se muselo něco stát a celá zád se rychle překarosovala. Je zajímavé, že v pracovním deníku č. 3 je skutečně zaznamenána práce na automobilu „Zetka“. Zaměstnanec na ní pracoval 19 a půl hodiny ve dnech 17. až 19. července.

Upravený automobil s rezervou připevněnou na zádi, bez blatníků a se stejnou registrační značkou pak startoval již 4. září 1932 na Masarykově okruhu v Brně.<sup>35</sup> A opět není bez zajímavosti, že v říjnu 1932 je automobil Z v Kadřmasově dílně. Tentokrát má o tom ve svém deníku zápis klempíř Lipenský a ten je zcela konkrétní. 7. října si zapisuje „Zedka, Hošťálek, 2h“. Následující den na Zetce odpracuje dalších 5 hodin a 10. října ještě 1 hodinu, 22. října připisuje 3 hodiny s poznámkou „závodní Zedka“. Není tedy pochyby o tom, že



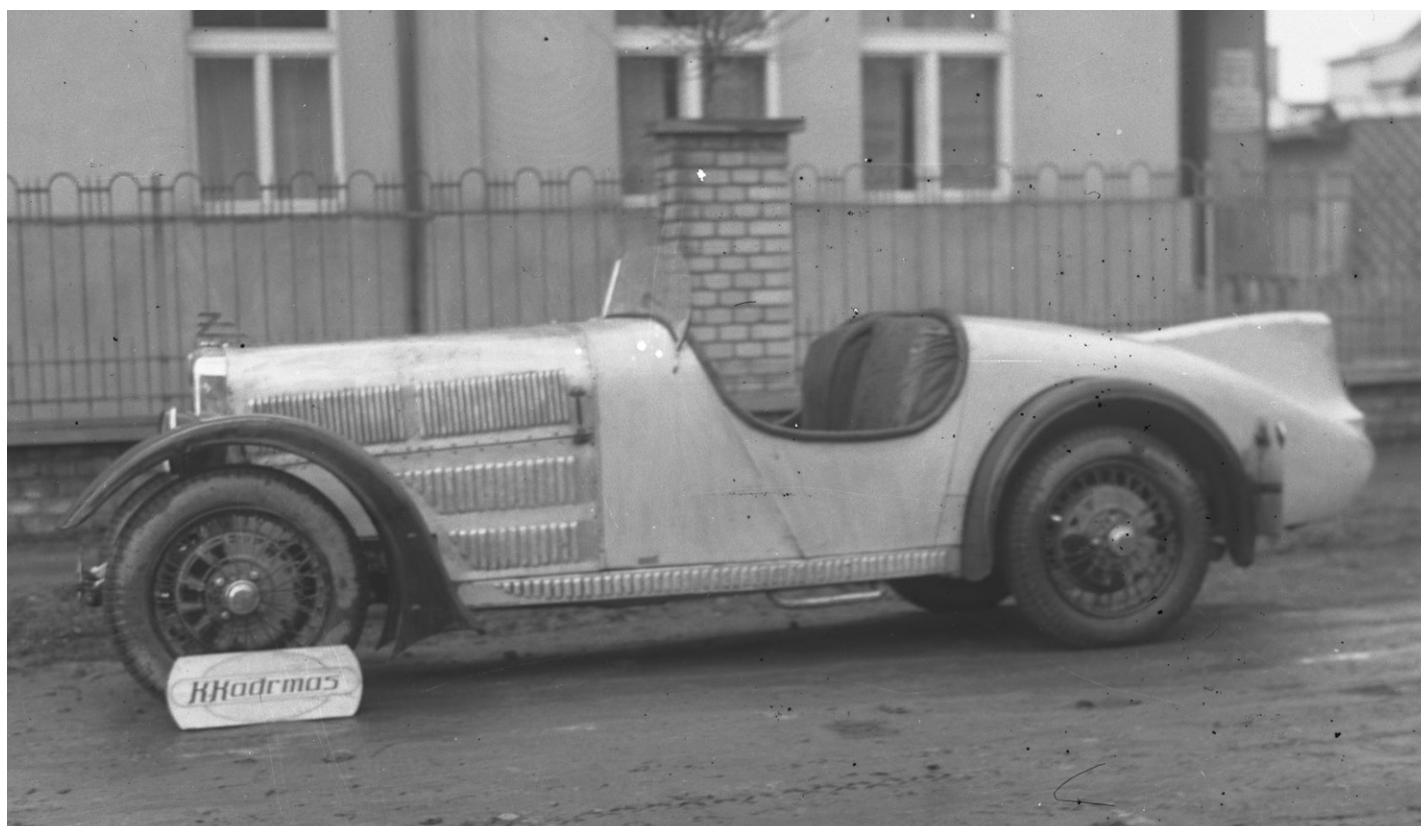


**Obr. 3-19** ♦ Skica automobilu Z datovaná k 1. únoru 1932 a podepsaná (snad) J. Mareš. Zdroj: Jan Ulrich ml.

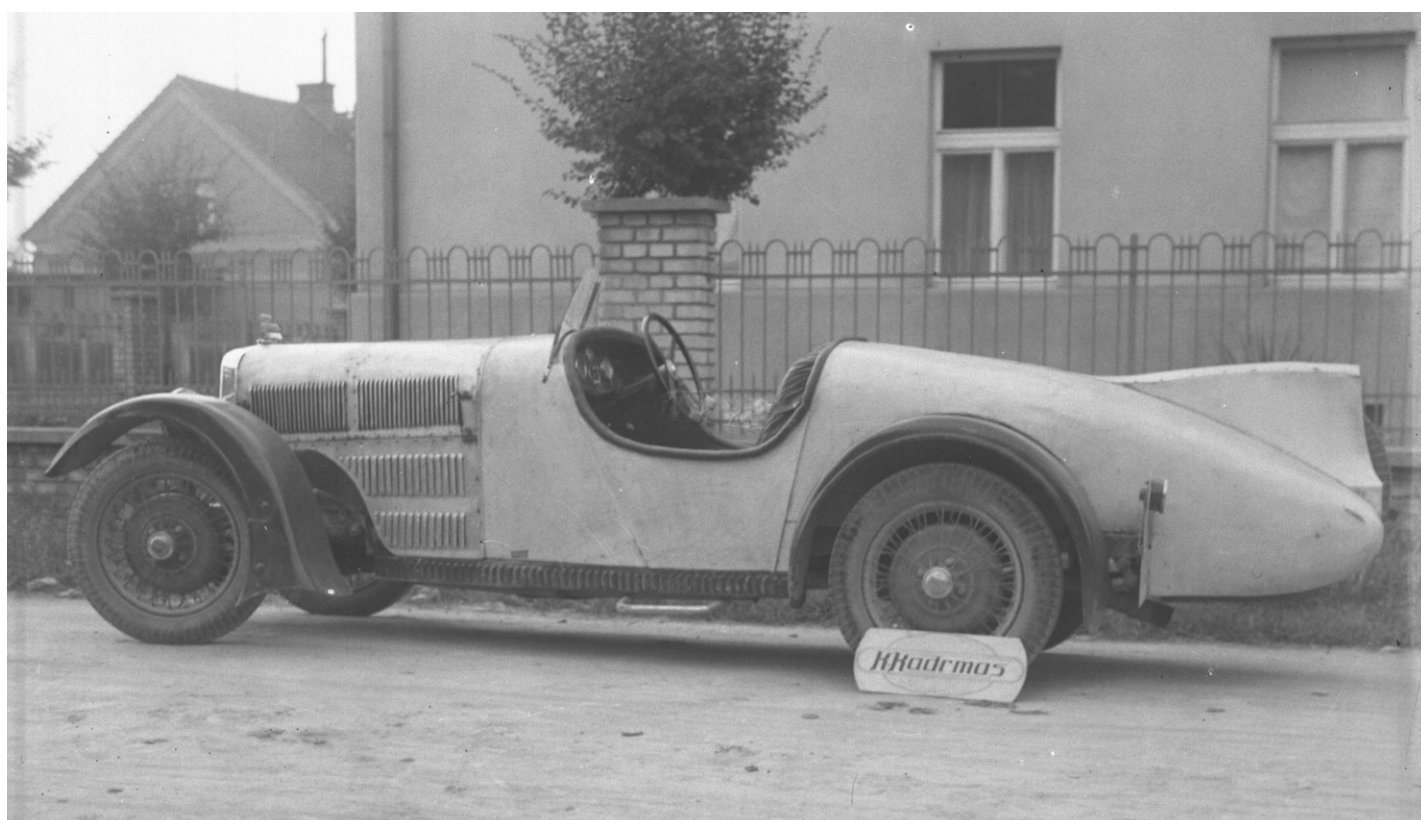


**Obr. 3-20** ♦ Skica automobilu Z, datovaná k 1. únoru 1932 a podepsaná (snad) J. Mareš. Zde je zajímavé třísvodové provedení výfuku. Je tedy otázkou, co měl, nebo měl mít automobil za motor. Jiří Kohlíček k tomu uvádí: „Je možné, že prodávce Gustav Hošťálek mohl mít příslibný i jeden z výkonnějších motorů, které ve Zbrojovce zkoušeli. Jaký motor ve voze byl, lze nyní jen těžko zjistit. Je pravděpodobné, že jich tam v době jeho provozování Františkem Hošťálkem (nejspíše se jednalo o motory M6 a M9).“ Zdroj: Jan Ulrich ml.





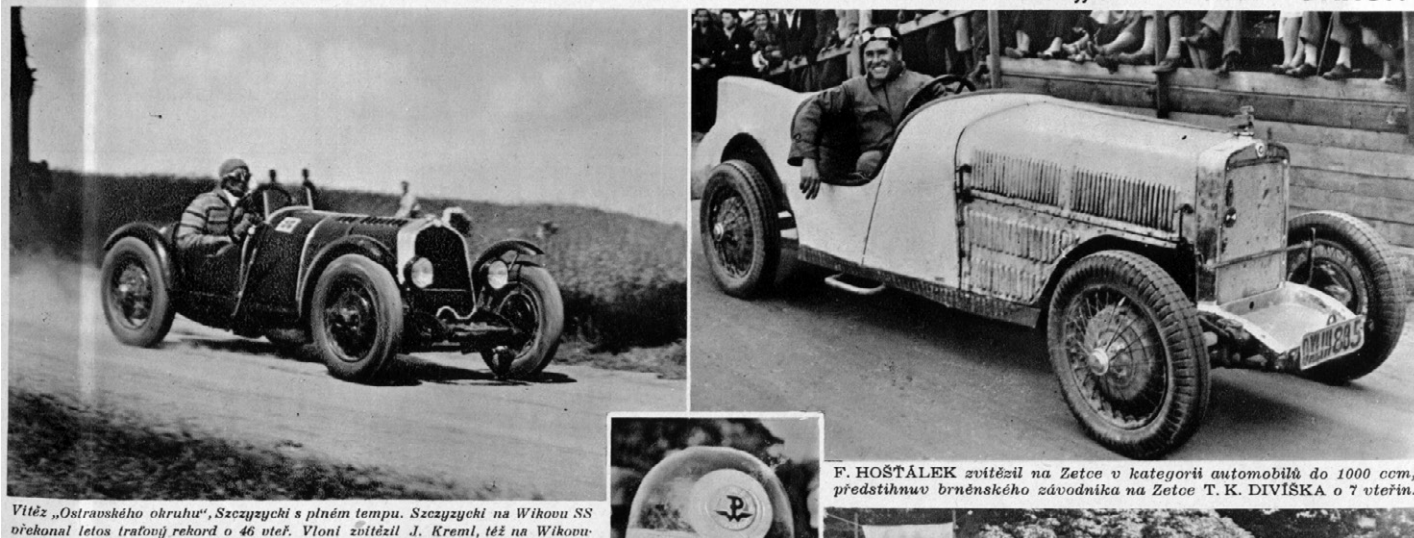
**Obr. 3-21** ♦ Automobil Z9 pro Františka Hošťálka se sportovní karoserií a nepřehlédnutelnou ploutví. Fotografie by mohla být s největší pravděpodobností z jara roku 1932. Zdroj: Miloslav Bůžek.



**Obr. 3-22** ♦ Stejný automobil z jiného pohledu a fotografovaný o něco později (stromy mají již listy). Jedinou změnou je barva prahu. Pravděpodobně léto 1932. Zdroj: Miloslav Bůžek.



### ČTVRTÝ ROČNÍK AUTOMOBILOVÉHO A MOTOCYKLOVÉHO ZÁVODU „OSTRAVSKÝ OKRUH“



Vítěz „Ostravského okruhu“, Szczyzyci s plným tempem. Szczyzyci na Wikovu SS překonal letos traťový rekord o 46 vteř. Vloni zvítězil J. Kreml, též na Wikovu.

F. HOŠTÁLEK zvítězil na Zetce v kategorii automobilů do 1000 ccm, předstihnuv brněnského závodníka na Zetce T. K. DIVÍSKA o 7 vteřin.

Obr. 3-23 ♦ Fotografie s popiskem z časopisu Pestrý týden z roku 1932. Automobilu byly na závody sundány blatníky. Zdroj: Pestrý týden 1932.

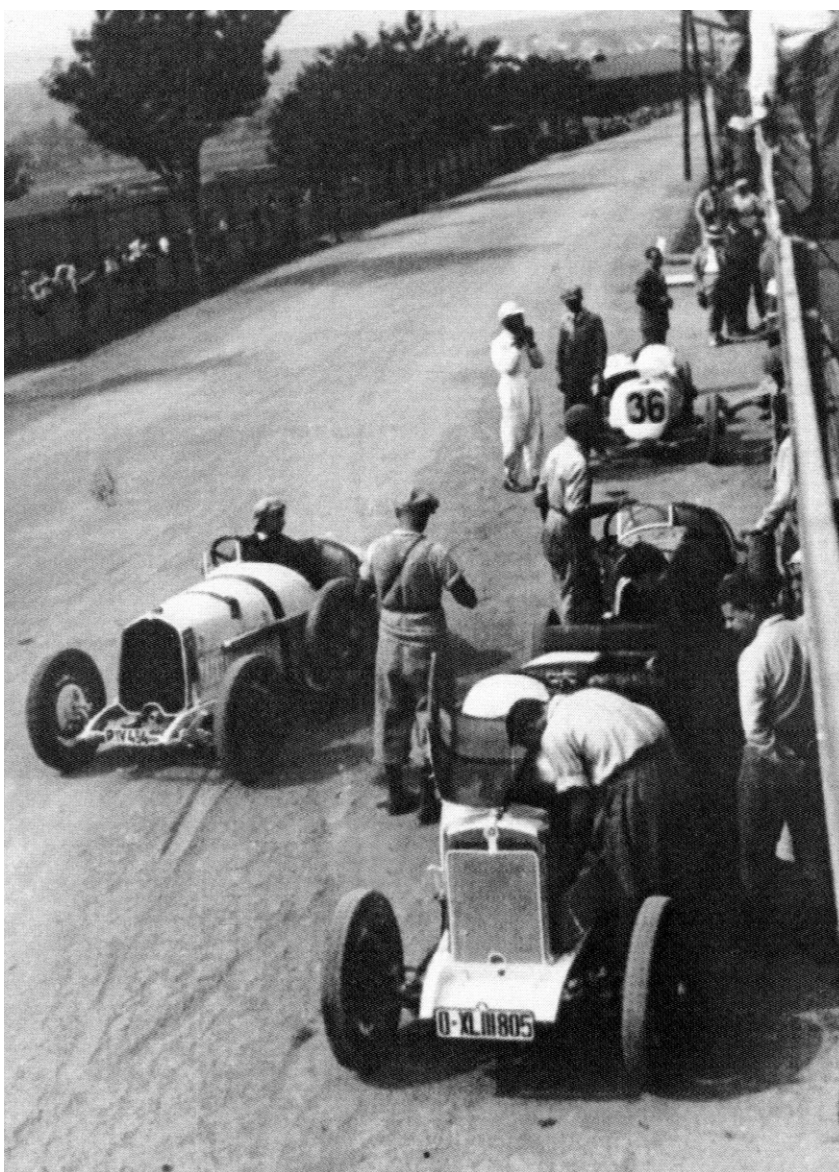
Obr. 3-24 ♦ Překarosovaná Z9 se stejnou registrační značkou opět vyfotografována v Chocni. Za volantem František Hošťálek. Pravděpodobně léto 1932. Zdroj: Miloslav Bůžek.



majitelem závodní Zetky byl František Hošťálek či jeho bratr Gustav. Jaké byly pozdější osudy automobilu, není známé.

Karosérie zcela jiného druhu, o které něco víme, byla na podvozku Škoda 430. Jednalo se o malý valníček a u Kadrmase si ho objednala vysokomýtská firma Káral. Rodinná firma zabývající se výrobou sodovky a likérů obdobný automobil k distribuci svých výrobků nezbytně potřebovala. A ne jeden, vždyť při svém největším rozkvětu zaměstnávala více

než 10 lidí – polovina z nich byli řidiči, kteří rozváželi výrobky do okolních obchodů či hostinců. Kadrmasův klempíř Karel Lipenský si 14. října 1932 zapsal do pracovního deníku, že hodinu pracoval na voze pana Kárala. Ve dnech 19. a 20. října si pak připsal dalších 9 hodin uvedených jako „nástavec pro pana Kárala, plechování“. 22. října má ještě jednou uvedeny 4 hodiny s poznámkou „nástavec p. Káral“. V listopadu pak ještě dvakrát zmíní v zápiscích Kárala, ale vždy je to jen hodina práce.



**Obr. 3-25a,b** ♦ Další fotografie z roku 1932 dokumentující průběh závodů na Masarykově okruhu v Brně v září 1932. Vůz má již předělanou záď s rezervou, ale stále stejnou registrační značku. Zdroj: Jiří Kohlíček.

A konečně, posledním známým majitelem Kadrmasovy karoserie byl František Fabiána z Lichkova. Ten si stejně jako Káral objednal užitkový valníček na chassis Škoda 430.

Zápisky v pracovních denících zaměstnanců uvádějí další automobily i majitele, ale nikdy z těchto zápisků nejde přiřadit konkrétní automobil ke konkrétnímu majiteli a konkrétní fotografii. Přesto si pojdme tyto údaje vyjmenovat.

Jako majitelé automobilů jsou v roce 1932 uváděni Karlem Lipenským následující: Škoda pan Stránský, autobus p. Kalouska, autobus p. Košťála, autobus Fogl, autobus Herynek, pan Matouš, pan Doičer (?Doičev), Pikola Racek, vůz pana Simona (z) Lubné, oprava auta p. Myška, správa nádrže p. Frankeho z České Tř., nákladní pro pana Kohánka, Škoda Beránek, přidělení blatníků pan Sedla, pro pana Lásku, pan Veselý (také uváděno na autobuse Veselí).

Lipenský také uvádí tyto značky automobilů, ale bohužel bez majitelů: Fiat, Tatra, Škoda z Vysokého Mýta, Walter ze Sko., Pikola z Lito-myšle, Škoda z Brandýsa.<sup>11</sup>

Jako majitelé automobilů jsou v roce 1932 uváděni v deníku č. 2 následující: Autobus firma Šilar, oprava Škodovky p. Zeman, autobus Kalousek, oprava limuzíny pan Matouš, autobus výstavní. Bez majitele je pak uvedena práce na nákladní Alfa Praga.

Jako majitelé automobilů jsou v roce 1932 uváděni v deníku č. 3 následující: Autobus Herynek, nákladní Kmošek, Tatra dr. Lásko,

<sup>11</sup> U posledně jmenované Škody z Brandýsa se zastavme. Jak víme, na jednom místě Lipenský uvádí, že pracoval na autobuse pana Fogla. Z účetnictví Karla Kadrmase pak víme, že v pozdější době zasílal výúčtování za prodané zboží panu Foglovi z Brandýsa. Mohlo by se tedy jednat o dalšího majitele Kadrmasovy karoserie.





**Obr. 3-26** ♦ Škoda 430 jako valník vyrobený pro sodovkárnu Karla Kárala ve Vysokém Mýtě. Automobil stojí přímo před Kadrmasovým domem čp. 350. Vlevo je vidět zeď domu souseda Doležala včetně jeho reklamy. Zdroj: Orlické muzeum Choceň.



**Obr. 3-27** ♦ Stejný automobil již ve službách sodovkárny. Zaměstnanci pózuji před plně naloženým vozem u sídla firmy v Poplerově ulici ve Vysokém Mýtě, v pozadí je známý hostinec U Lípy. Zdroj: Jarmila Šílarová.



**Obr. 3-28** ♦ Opět malý nákladáček Škoda 430 ve službách Káralovy sodovkárny. Můžeme se domnívat, že nákladní dvoukolový přívěs opět mohla vyrobit karosárna Kadrmás. Zdroj: Jarmila Šílarová.

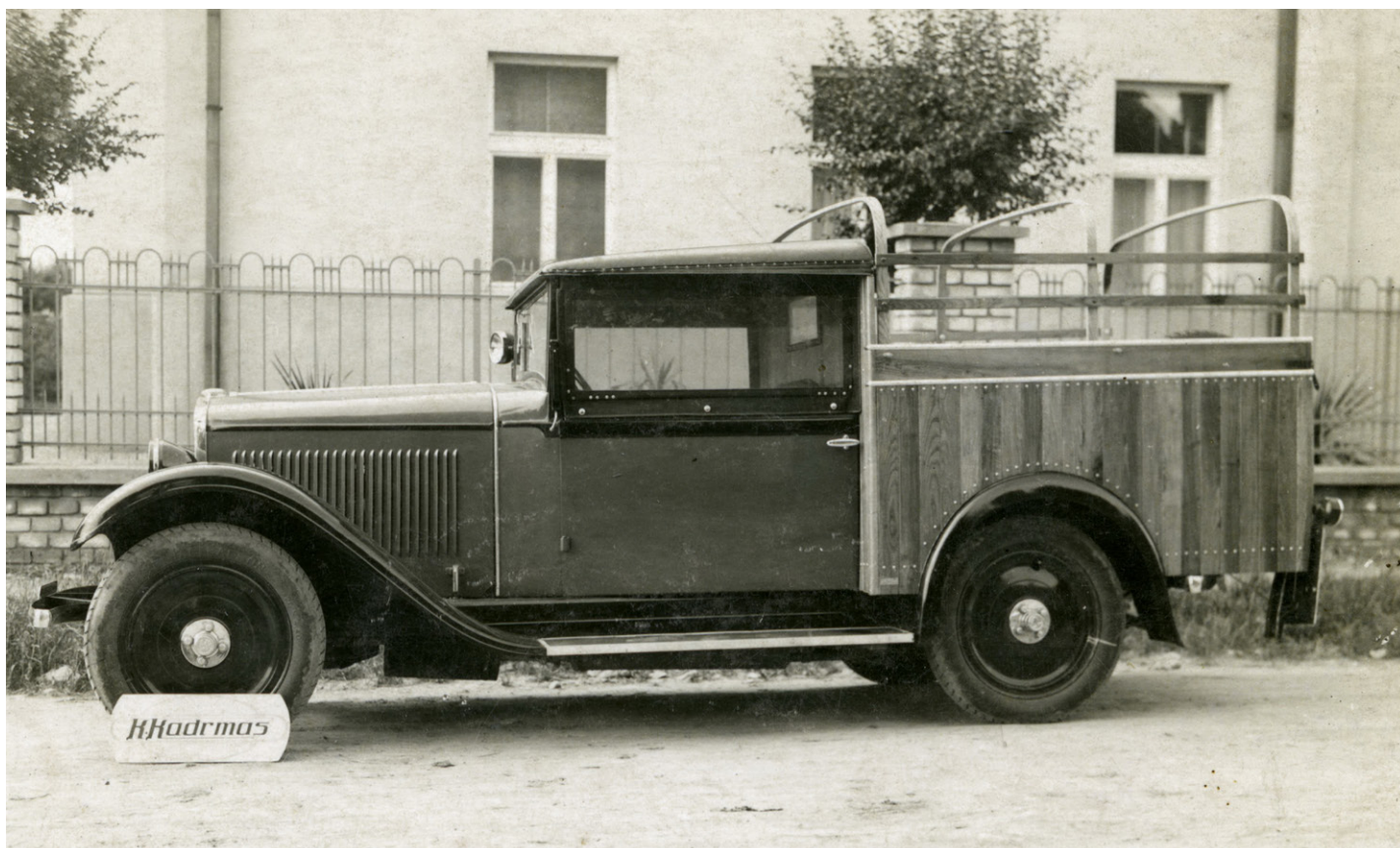


**Obr. 3-29a,b** ♦ Další práce pro Kadrmase? Přesně na Štědrý den roku 1935 došlo v Litomyšlské třídě ve Vysokém Mýtě k dopravní nehodě. Srazil se osobní automobil vojenského lékaře MUDr. ppor. Josefa Síče s dodávkou Škoda 430 Káralovy sodovkárny, kterou řídil zaměstnanec firmy Josef Severa. Ze snímků je zřejmé, že škodovka měla poničený pravý přední blatník. Zda auto zamířilo na opravu ke Kadrmasovi, nevíme, ale je to dost pravděpodobné. Zdroj: Petr Doubrava (retrofoto.cz).



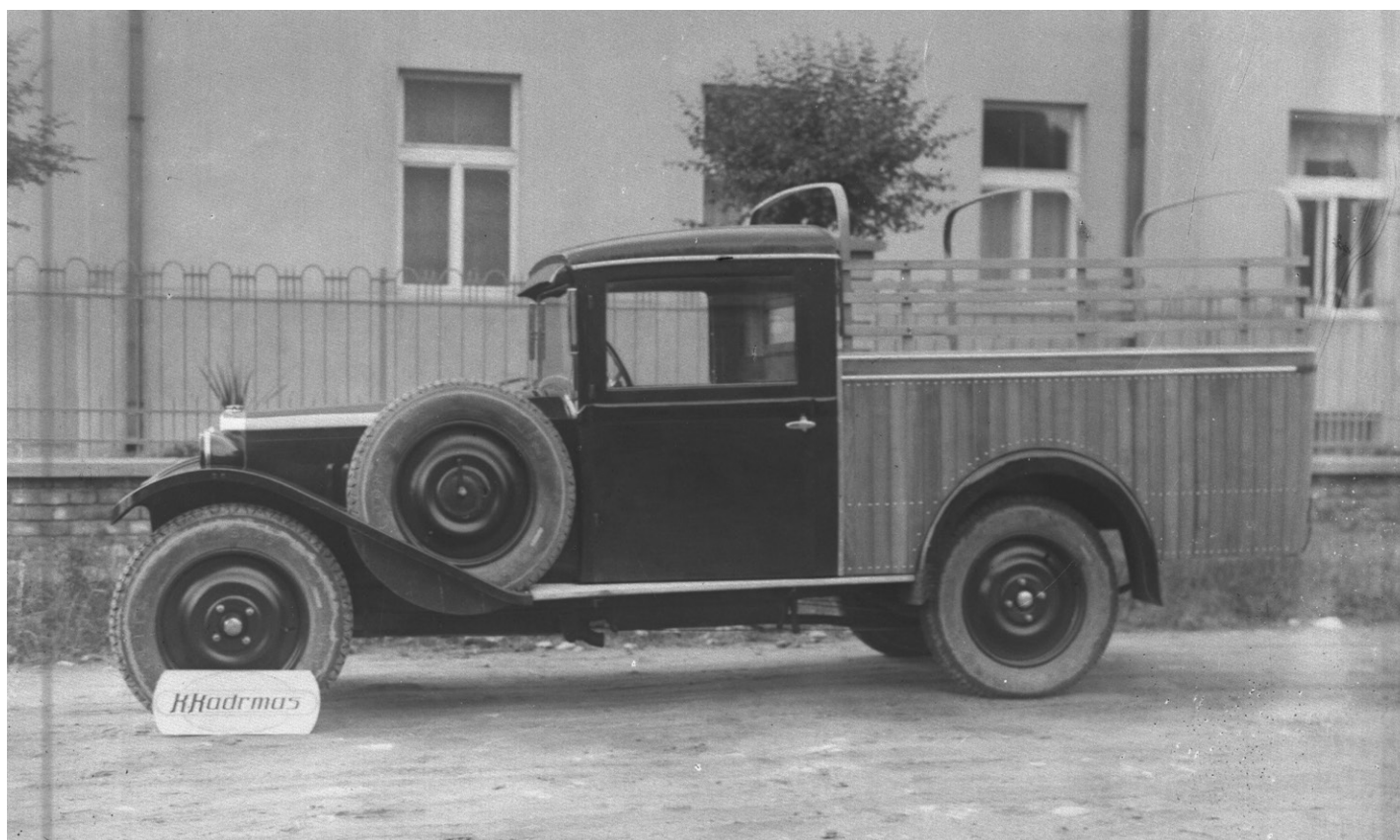


Obr. 3-30 ♦ Dodávka Praga Alfa. Zdroj: Miloslav Bůžek.



Obr. 3-31 ♦ Škoda 430 pro Františka Fabiána fotografovaná v Chocni před Staňkovým sanatoriem i s reklamní cedulí K. Kadrmaz. Zdroj: Miloslav Bůžek.





**Obr. 3-32** ♦ Dodávka Z18. Klempř Karel Lipenský si poznamenal, že 9. června 1932 pracoval 8 hodin na dodávkové Zetce. Zdroj: Miloslav Bůžek.

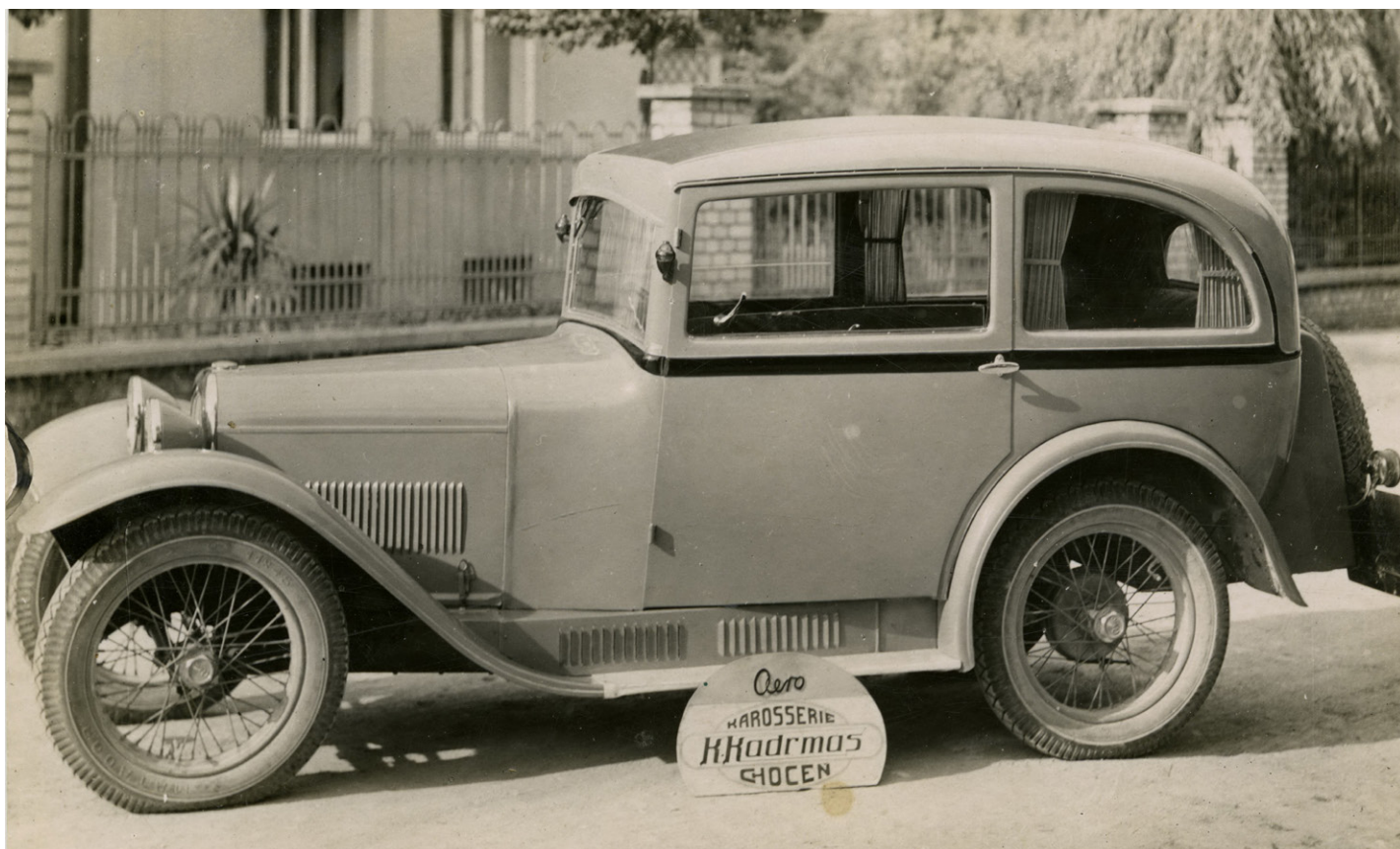


**Obr. 3-33** ♦ Autobus Praga AN. Zdroj: Miloslav Bůžek.





Obr. 3-34 ♦ Autobus Praga AN. Zdroj: Miloslav Bůžek.



Obr. 3-35 ♦ Půvabná limuzínka na Aero 662. Zdroj: Miloslav Bůžek.



Obr. 3-36 ♦ Nástavek na automobilu Tatra 12. Zdroj: Miloslav Bůžek.



Obr. 3-37 ♦ Stejný automobil z předobčního pohledu. Zdroj: Miloslav Bůžek.



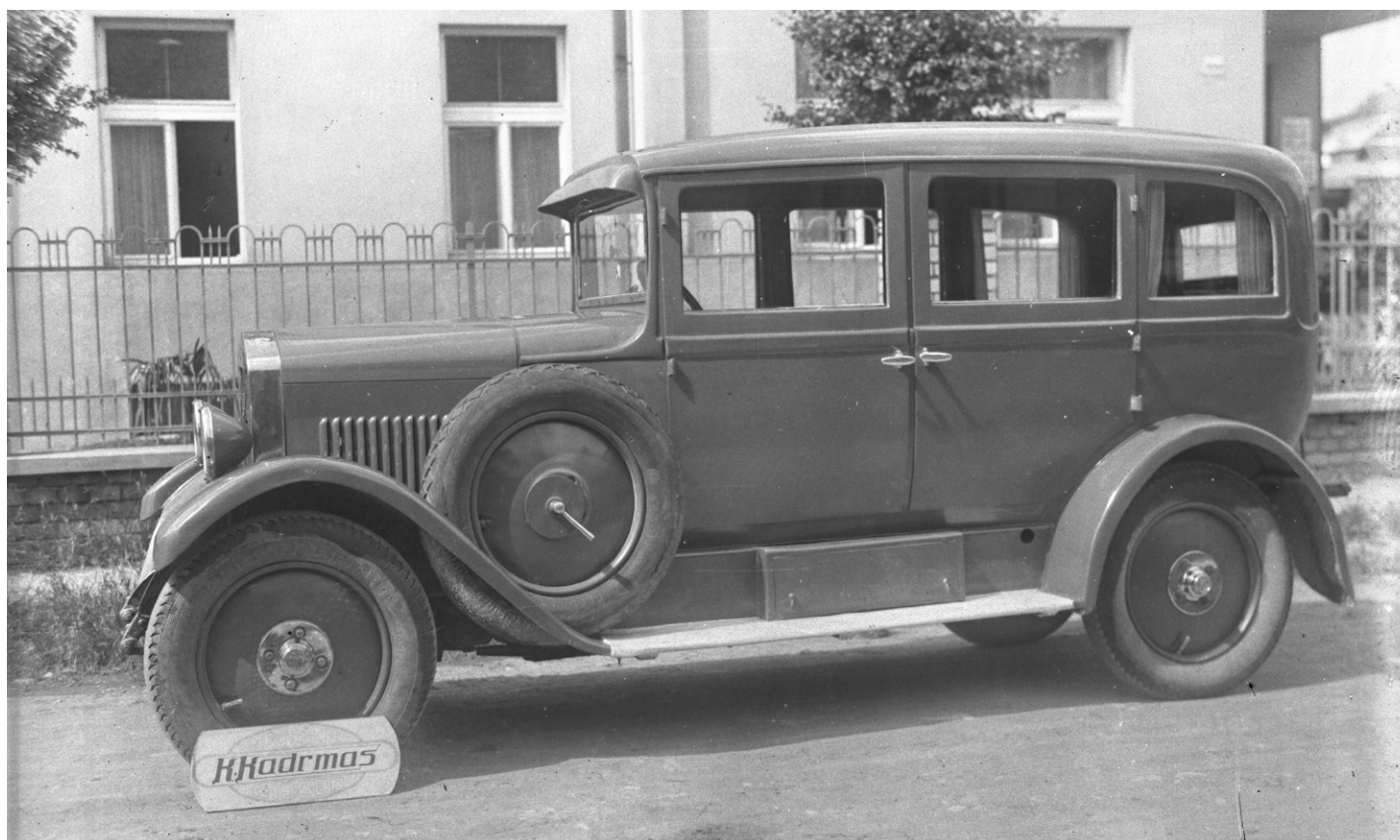


Obr. 3-38 ♦ Falešný kabriolet Praga Piccolo. Zdroj: Miloslav Bůžek.

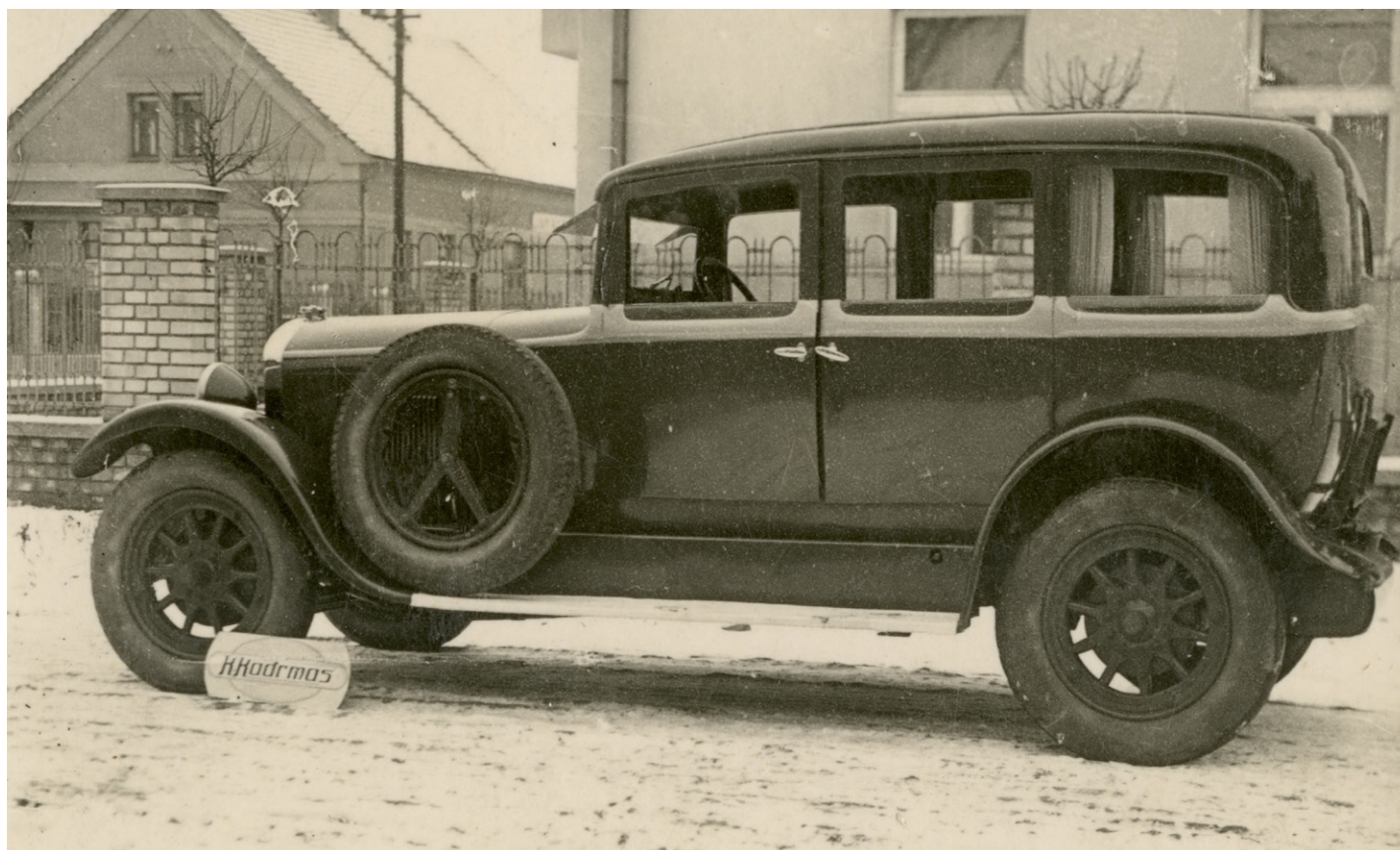


Obr. 3-39 ♦ Limuzína Praga Piccolo. Zdroj: Miloslav Bůžek.



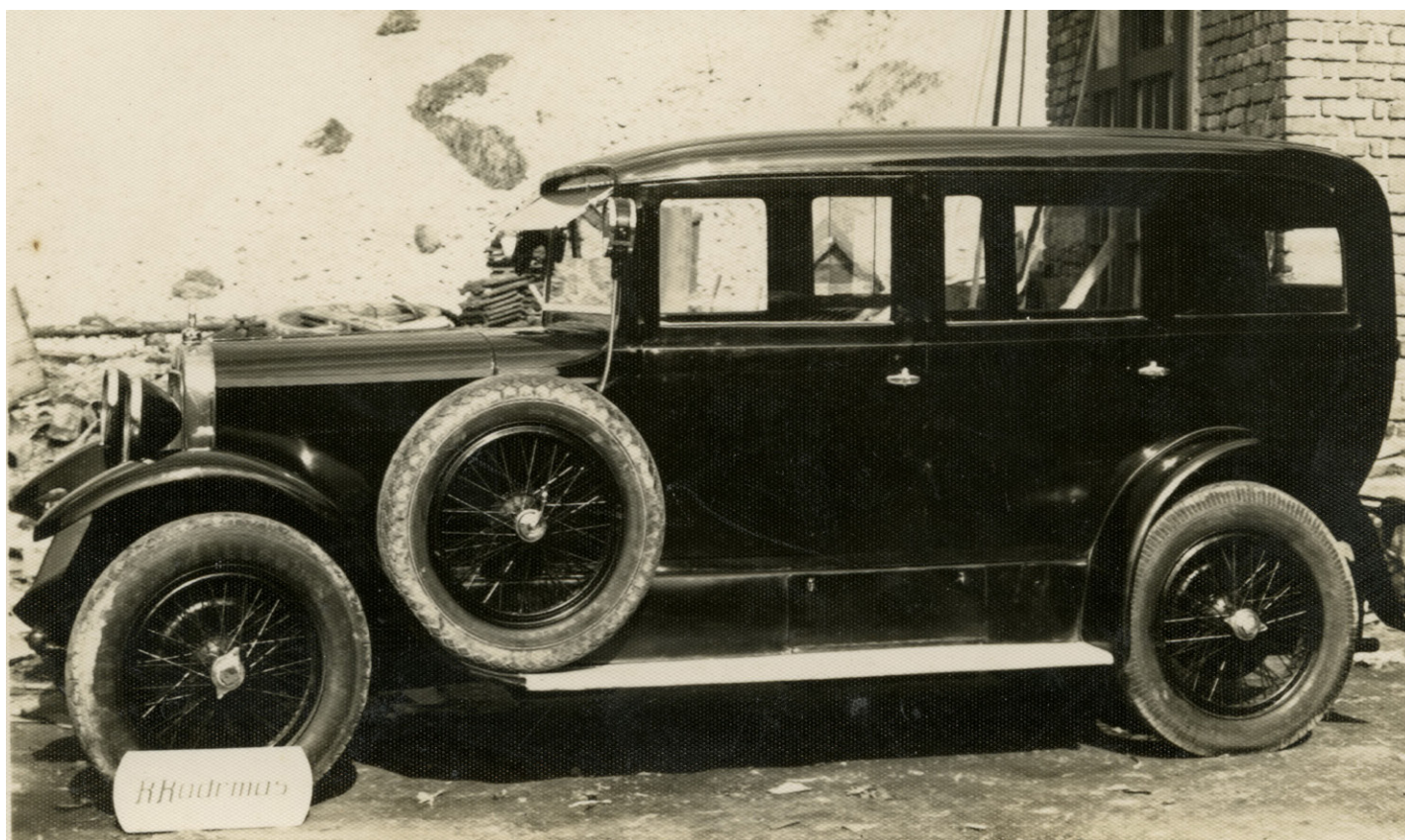


Obr. 3-40 ♦ Limuzína pravděpodobně na podvozku Praga Alfa. Zdroj: Miloslav Bůžek.



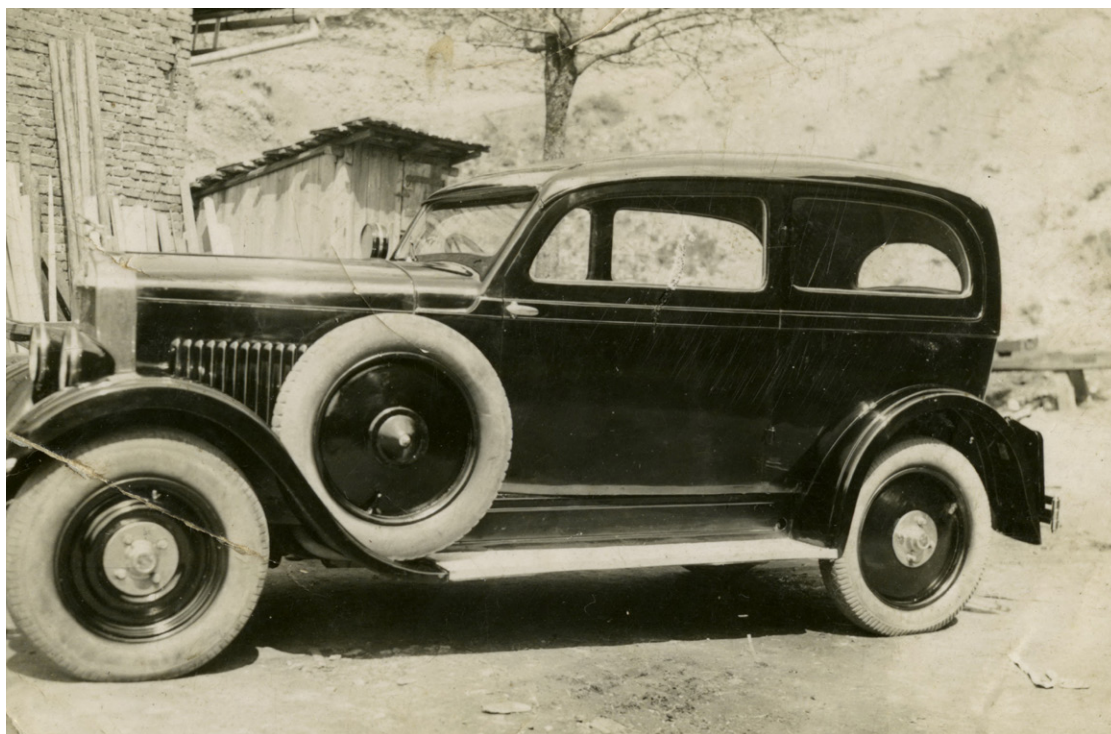
Obr. 3-41 ♦ Šestimístná limuzína Škoda 110. Zdroj: Miloslav Bůžek.





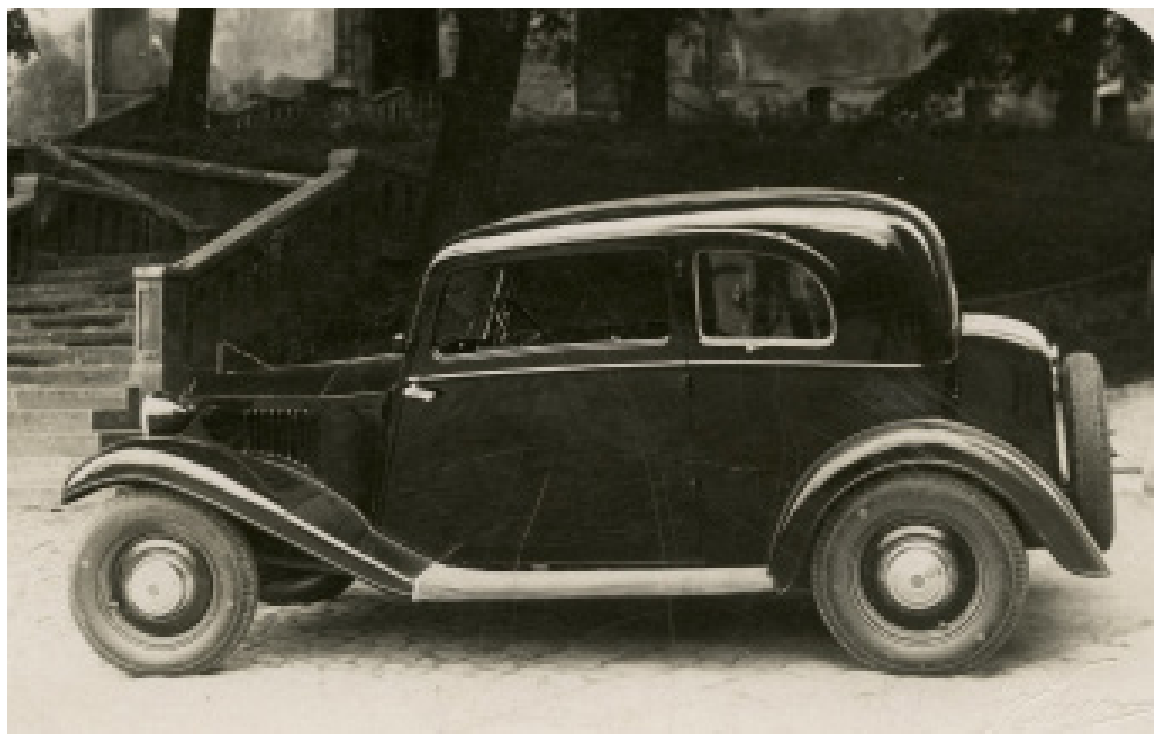
Obr. 3-42 ♦ Šestimístná limuzína Walter 4B ve dvoře karosárny. Zdroj: Miloslav Bůžek.

Obr. 3-43 ♦ Dvoudveřová limuzína Praga Piccolo vyfotografovaná před stodolou na dvoře Kadrmasovy karosárny. Zdroj: Miloslav Bůžek.





**Obr. 3-44** ♦ Šestimístná limuzína Tatra 52. Automobil stojí před karosářskou dílnou. Vlevo byla kotelna pro parní stroj, v pravé části kovárna a později autolakovna. Zdroj: Miloslav Bůžek.



**Obr. 3-45** ♦ Limuzína Tatra 12 vyfotografované před kostelem Povýšení sv. Kříže v Litomyšli. U automobilu chybí reklamní cedule Kadrmaz. Je tak otázkou, zda se skutečně jedná o výrobek choceňské karosárny. Zdroj: Miloslav Bůžek.





**Obr. 3-46** ♦ Falešný kabriolet Praga Piccolo na dvoře karosárny přímo před vraty kolářské dílny. Zdroj: Miloslav Bůžek.

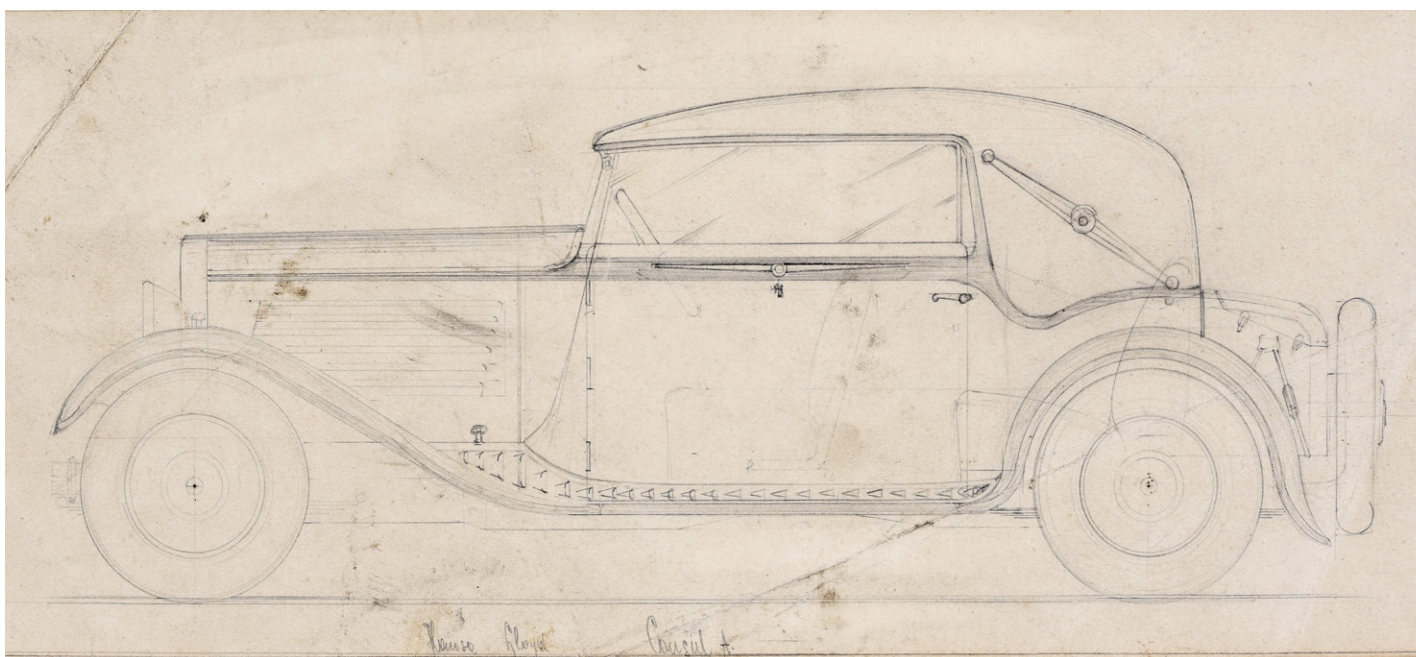
**Obr. 3-47** ♦ Karel Kadmas (vlevo) se svými zaměstnanci na dvoře karosárny a před automobilem Walter 4B. První ze zaměstnanců vlevo by podle ústroje i podle toho, že v ruce drží pravítko a tužku, mohl být konstruktér. Třetí stojící zleva pak podle viditelných nůžek pracovník v čalounické dílně. Zdroj: Miloslav Bůžek.



Škoda Novák, Mathis (někdy psáno jako Matys), rozdělal předek pan Seďa. Bez majitele je pak uvedena práce na: Tatra, Zetka, Pikola, nákladní Pikola, Škoda, Fiat, Aero.

To, že to u Kadrmasů s karoseriemi myslí vážně, potvrdila další přestavba dílenských prostorů v roce 1934. Z kovárny a části sušárny vzniká autolakovna. Tam se umístil stříkací stroj složený z kompresoru a vzduchového kotle a poháněný elektromotorem o výkonu jedné koňské síly. Aby se při lakování aut dalo dostat všude a práce probíhala v jistém komfortu, bylo

celé stříkací zařízení umístěno na pojízdném podvozku. Není opět možné si odpustit zmínku z úředních protokolů, kterak se myslelo na lakýrníkovu bezpečnost při práci: „Při lakování zaměstnanému dělníkovi dejte pracovní šat a pokrývku hlavy. K ochraně dýchacích ústrojů necht' používat respirátor. Postřikovací laky a barvy nesmí obsahovat jedovatých kovů a látek. Doporučuje se, by dělník zaměstnaný při stříkání, dal se každého půl roku vyšetřiti lékařem. Při postřikování necht' má dělník chráněnou ruku koženou rukavicí“<sup>36</sup>



Obr. 3-48 ♦ Skica kabrioletu na chassis německého automobilu Hansa lloyd podepsaná Consul (?) A. Rok neuveden. Zdroj: Jan Ulrich ml.



Obr. 3-49 ♦ Skica sanitního vozu bez uvedení značky chassis. Zdroj: Jan Ulrich ml.



Další, ale v karosárně nepostradatelnou novinkou, byl acetylenový přístroj pro autogenní řezání a sváření. Přístroj značky Mareš Praha byl přenosný a jeho obsluha měla povinnost při sváření užívat ochranné brýle a koženou zástěru.

Příslušné úřední spisy si v jedné věci odporují. Na jednom místě se uvádí, že kovárna bude přesunuta za kotelnu, na jiném místě se pak konstatuje, že kovárna a sušárna nebude vůbec. O čem však protokol hovoří jednoznačně, je stav kotelny. Bylo konstatováno, že parní lokomobila ku pohonu strojů v kolářské dílně již není v provozu a stroje v kolářské dílně jsou poháněny několika elektromotory.<sup>37</sup> Co k takovému rozhodnutí Kadrmas vedlo? Lokomobilu musel obsluhovat dobře proškolený dělník pravděpodobně s tlakovými zkouškami. Uvedení lokomobily do chodu bylo navíc časově náročné. Ve srovnání s tím byla elektřina možná dražší, ale nesrovnatelně jednodušší pro obsluhu i údržbu.

Karel Kadrmas musel pochopitelně navázat kontakt s výrobci různých automobilových doplňků. Víme, že různé kliky, zámky, zrcátka, popelníčky a jiné objednával u firmy Henri Duboscq et compagnie v Praze Karlíně, čalounický materiál snad u firmy Adolf Munk ze Svitav. A byly tu i samotné automobilky. Akciová společnost Walter, továrna na automobily a letecké motory nabídla Karlu Kadrmasovi provizi z každého osobního a nákladního automobilu, který zprostředkuje k prodeji.<sup>38</sup>

Z období fungování karosárny se nám dochovala i berní knížka Karla Kadrmasa. Můžeme si tedy udělat představu, jaký byl v letech 1931 až 1934 vývoj odevzdaných daní. V roce 1931 činila daň z obratu a přepychu 5 271,- Kč a 70 h, v roce



**Obr. 3-50** ♦ Vzácné chvíle rodinné pohody. Fotografie, z které doslova sálá pohoda a radost na dvoře karosárny. Zleva Karel Kadrmas, vedle jeho žena Božena, která má na klíně nejmladší dceru Dagmar, vedle děda Josef. O otce se opírá dceru Dagmar, o matku dcera Božena. Okolo roku 1935.. Zdroj: Miloslav Bůžek.

**Obr. 3-51** ♦ Reklama na karosárnu Karel Kadrmas, která byla vytištěna na tvrdém papíru a sloužila jako propagační materiál či jakási jednoduchá vizitka. Zdroj: Miloslav Bůžek.

**AUTOKAROSÁRNA**

*Výroba karoserii všeho druhu, autobusových, osobních i nákladních.*

**K. Kadrmas**

**Choceň.**

**DUCO** i a kování



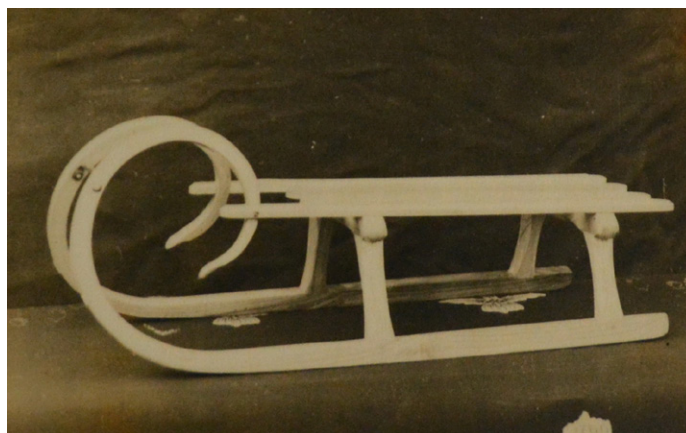
Obr. 3-52 ♦ Štítek, který se připevňoval na zhotovené karoserie. Zdroj: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

1932 to bylo 6 108,- Kč a 80 h., v roce 1933 to bylo 9 103,- Kč a 80 h a konečně v roce 1934 to bylo 9 962,- Kč a 30 h.<sup>39</sup> Podle odvodu na daních se tedy Kadrmásův obrat každý rok zvyšoval.

A abychom nezapomněli i na Kadrmásův soukromý život v tomto období, musíme zmínit narození třetí dcery Dagmar v září 1933.<sup>40</sup>

## A zase kolářem

Jestliže jsme si nebyli stoprocentně jistí rokem založení karosárny, tak u roku jejího konce zcela tápeme. Podle svědectví Kadrmásova vnuka existovaly 2 obchodní či přesněji řečeno zakázkové knihy. Ty začínaly rokem 1927 a končily rokem 1938, s tím, že v rozmezí let 1927 až 1930 a 1937 až 1938 byly zapisované práce jen opravy. To by jednak opět potvrzovalo správnost roku 1931 jako roku zahájení výroby karoserií a zároveň by nás to mohlo vést k úsudku, že karosářská činnost u Kadrmásů skončila právě rokem 1937. V únoru 1936 ještě Karel Kadrmás poptával u firmy Adolf Munk ze Svitav ceny autostřešovic, polštářových a povlakových látek<sup>41</sup>, ale v roce 1937 již není jediný náznak po výrobě autokaroserií. Za jakési dozvuky karosářské činnosti bychom mohli považovat údaje z vyúčtování pro firmu „Josef Kudláček maj. J. Mráz tov. na stroje“. Mezi fakturovanými pracemi jsou i tyto: „očistění vozu z venku a uvnitř a vyleštění (12,- Kč), vyrovnání a olakování 4 blatníků a 4 kol, vyleštění a vyčištění celého vozu (480,- Kč), vyrovnání a olakování 2 blatníků (135,- Kč).“<sup>42</sup>



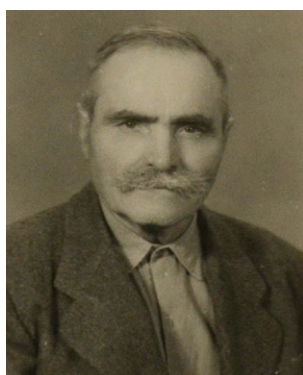
Obr. 3-53 ♦ Sánky – jeden z tradičních výrobků, který se po dlouhá léta vyráběl u Kadrmásů a ke kterým se Karel Kadrmás v plné míře vrátil po ukončení karosářské výroby. Zdroj: Miloslav Bůžek.

Pravdou zkrátka je, že někdy na konci 30. let končí Karel Kadrmás s karosováním automobilů a opět se vrací ke své původní kolařině. Opět vyrábí pouze různé vozíky, vozy, lyže, sánky, ale i přepravní skříně, násady pro nářadí a žebříky. Do obchodních vztahů se promítá i napjatá národnostní situace v republice. Dnes nám to může přijít humorné, ale takto zdůvodňoval jeden z odběratelů, proč si vybral právě Kadrmásovy výrobky: „Byl jsem se zaslánými žebříňáčky loňského roku i letošního spokojen. Kупoval jsem je dříve u Firmy Watzlawick a myslím, že nám není potřeba kupovati u henleinovců a proto se zase obracím na Vás a žádám laskavé zaslání po 1 kuse žebříňáček 65, 70 a 85 cm a 2 kusy žebříňáček č. 7 100 cm.“<sup>43</sup> Chtělo by se říci, že jaksi symbolicky s blížícím se koncem republiky přišel i konec starého koláře Josefa Kadrmase. Ten zemřel 10. června roku 1938.<sup>44</sup> Zkrátka na to přišly dny mnichovské zrady a konec Československa.





**Obr. 3-54** ♦ Ještě jednou sáňky Kadrmas, tentokrát i s usměvavou dcerou Dagmar. Druhá polovina 30. let. Zdroj: Miloslav Bůžek.



**Obr. 3-55** ♦ Karel Kadrmas na snímku někdy z přelomu 50. a 60. let. Zdroj: Miloslav Bůžek.



**Obr. 3-56** ♦ Dobře usušeného dřeva není v kolářské dílně nikdy dost. Dcera Dagmar někdy na začátku 40. let před okny chalupy, která jsou doslova obrovňána dřevěnými špalíky. Zdroj: Miloslav Bůžek.

V období protektorátu se Karel Kadrmas zpočátku výhradně věnoval výrobě své standardní produkce. V lednu 1942 ale přichází direktivní příkaz z Zentralverband des Handwerks für Böhmen und Mähren (*Ústřední svaz řemesel pro Čechy a Moravu*) a musí se vyrábět hasičské žebříky DIN 14181.<sup>III</sup> A nejednalo se o nějak malou zakázku. Vždyť v prosinci 1943 Ústřední svaz píše Kadrmasovi vyúčtování, ve kterém uvádí, že dne 10. září odeslal 120 kusů žebříků DIN 14181 á 88,- K, tj. celkem 105 600,- K.<sup>45</sup> Není proto divu, že v roce 1944 požádal Kadrmas Městský stavební úřad v Chocni o povolení postavit provizorní kůlnu se zdůvodněním, že ji nutně potřebuje pro uložení hotových výrobků, zhotovených pro Říšskou brannou moc. Žádost byla opentlena razítkem, které uvádí: Karel Kadrmas, wagenherstellung, výroba vozů, Chotzen – Choceň.<sup>46</sup>

O životě Karla Kadrmasa v době protektorátu také díky dochovaným fotografiím víme, že se účastnil několika kolářských kursů ve Vysokém Mýtě. A ještě jednu věc nám protektorátní

korespondence prozrazuje. A sice, že Karel Kadrmas stejně jako jeho otec Josef byl včelař a člen Včelařského spolku v Chocni.<sup>47</sup>

Jako jiní živnostníci, prožívá i Kadrmas po válce konjunkturu ve svém podnikání. Má snad i plány na opětovné zvýšení výroby. Rozhodně to ale není v oblasti stavby karosérií. Chtěl se dále věnovat tomu, čemu nejvíc rozuměl a co mu šlo nejlépe, tedy hospodářskému nářadí a zimnímu sportovnímu náčiní. To potvrzuje inzerát z 1. července 1947 uveřejněný ve Věstníku kolářů: „Kolářského dělníka zručného na zimní sport a na stálou práci přijme Karel Kadrmas, Choceň.“

Jak šly chronologicky za sebou další události po únoru 1948, také přesně nevíme. Protože Kadrmasovi vlastnili i pozemky, museli vstoupit do JZD Choceň a dát továrničku k dispozici družstvu. Družstvo ji využívalo jako svůj opravárenský podnik. Ze začátku fungovala i kovárna, kde se kovali koně, potřební pro obsluhu částí polí, kam nemohly traktory. Družstvo přestalo využívat objekt někdy kolem 1966. Asi v roce 1968

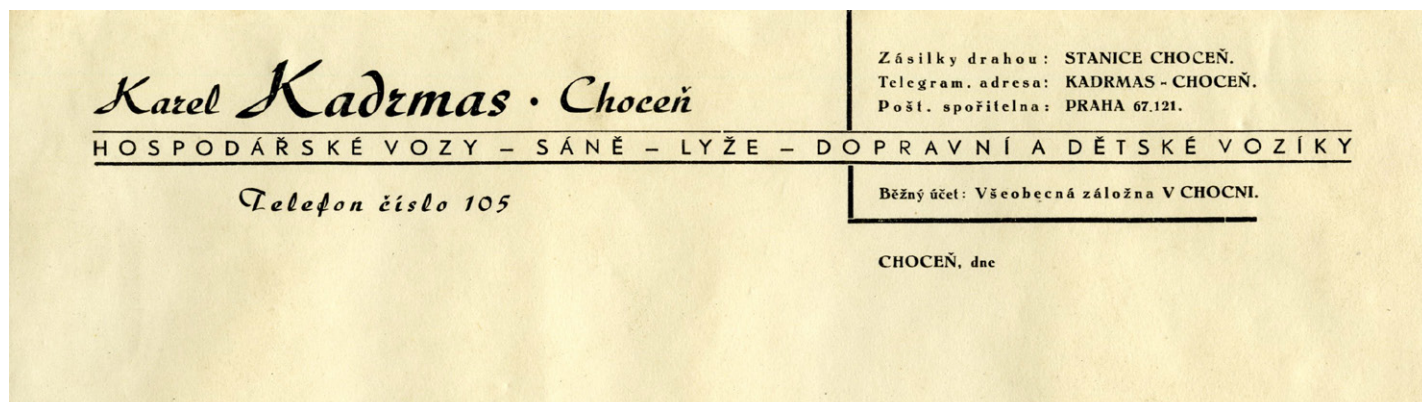
<sup>III</sup> Pro zajímavost uvedme, že kování pro tyto žebříky zajišťovala brněnská karosářská firma Hrček a Neugebauer.

bylo Karlu Kadrmasovi umožněno oficiálně vyrábět drobné nářadí a jejich části – násady, hrábě, kosiska, dřevěné vozíky apod.<sup>48</sup> Z této práce se radoval Karel Kadrmas následující čtyři roky. Lidé nejenom z blízkého okolí si chodili pro kvalitní výrobky ke starému poctivému koláři až do roku 1972, kdy Karel Kadrmas umírá.

V roce 1988 dcera Karla Kadrmasa paní Miloslava Dohnalová dům č.p.350 s dílnou a zahradou odprodala Městskému národnímu výboru v Chocni.<sup>49</sup> Ten nechal obytný dům ještě téhož roku zbourat a tím se definitivně uzavřela stoletá kapitola kolářského rodu Kadrmasů v tomto objektu. Zbyla jen část karosářské dílny, která v přestavěné podobě existuje dodnes.



**Obr. 3-57** ♦ 8. prosince 1940 se Karel Kadrmas (ve druhé řadě první zprava) zúčastnil kolářských zkoušek ve Vysokém Mýtě. Ocitl se tak po boku dalších kolářů a karosářů, včetně těch nejvýznamnějších: Josefa Sodomky (v první řadě druhý zleva) a Oldřicha Uhlíka (v první řadě pátý zleva). Zdroj: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.



**Obr. 3-57** ♦ Hlavičkový papír K. Kadrmas z konce 30. let nám ukazuje, co bylo v této době hlavní produkcí kolářské dílny. Zdroj: Jan Ulrich ml.



## Poznámky

- 1 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 2 SOA Zámorsk, Sběrka matrik východočeského kraje, Farní úřad řk. církve Choceň, sign 3141, matřka N 1883–1896.
- 3 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 4 Ulrich, O.: Třes se, Sodomko. In: Auto moto veterán, roč. 3, č. 15, 1987, s. 18.
- 5 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Josef Kadřmas.
- 6 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 7 Tamtéž.
- 8 Tamtéž.
- 9 Tamtéž.
- 10 Tamtéž.
- 11 Tamtéž.
- 12 SOA Zámorsk, Sběrka matrik východočeského kraje, Farní úřad řk. církve Choceň, sign 3141, matřka N 1883–1896.
- 13 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 14 Obecní úřad Choceň, Matřka a evidence obyvatel Chocně.
- 15 Archiv Miloslava Bůžka, Dopis – odpověď ze Státního okresního archivu Ústí nad Orlicí z roku 2019.
- 16 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Hlášení berní správě ve Vysokém Mýtě v roce 1930.
- 17 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 18 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas.
- 19 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, cenová nabídka ze dne 6. 7. 1926.
- 20 Karosář, ročník I, číslo 5, listopad 1947 str. 38.
- 21 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 22 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Hlášení berní správě ve Vysokém Mýtě v roce 1930.
- 23 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas.
- 24 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Výkaz nedoplatků ze 7. 3. 1928.
- 25 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas.
- 26 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Josef Kadřmas a Karel Kadřmas, Platební listy pro Okresní nemocenskou pokladnu ve Vysokém Mýtě.
- 27 Adresář Republiky Československé pro průmysl, živnosti, obchod a zemědělství, Praha 1930, s. 404.
- 28 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 29 In.: Vysokomýtsko, Vysoké Mýto 1931, s. 56.
- 30 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Pojistka z 4. května 1931.
- 31 Časopis Auto, číslo 11/1931, str. 735.
- 32 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas.
- 33 Soukromý archiv Jana Ulricha ml.
- 34 Pestrý týden 1932.
- 35 Dvě dobové fotografie ze 4. září 1932 z Masarykova okruhu v Brně. Zdroj: Jiří Kohlíček.
- 36 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 37 Tamtéž.
- 38 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Dopis firmy Walter Karlu Kadřmasovi ze dne 20. 3. 1934.
- 39 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Berní knížka z let 1930 a 1934.
- 40 Soukromý archiv Miloslava Bůžka, Rodný list Dagmar Kadřmasové.
- 41 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, dopis s katalogem Adolfa Mnuka ze dne 27. 2. 1936.
- 42 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Účet pro fy Josef Kudláček maj. J. Mráz tov. na stroje ze dne 31. 12. 1938.
- 43 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Dopis Obchodní dům Josef Jirkovský, Český Brod ze dne 3. 6. 1938.
- 44 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Smuteční oznámení o úmrtí a pohřbu Josefa Kadřmase.
- 45 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Korespondence s Zentralverband des Handwerks für Böhmen und Mähren z roku 1942 a 1943.
- 46 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.
- 47 Soukromý archiv Jana Ulricha ml., Účetnictví živnosti Karel Kadřmas, Pozvánka na mimořádnou valnou hromadu včelařského spolku v Chocni 7. 6. 1942.
- 48 Soukromý archiv Miloslava Bůžka, vzpomínky.
- 49 Archiv města Chocně, Stavební úřad, čp. 350.

..... dne .....

P. T. F I R M Ě

# KAREL KADŘMAS • AUTOKAROSÁRNA V CHOČNI

Objednávám u Vás na základě obapólně závazných podmínek prodejních  
a dodacích :