

# KDO BYL

Vilibald Gatter se narodil 12. prosince 1896 v Kuřívodch, dnes zaniklém městečku poblíž České Lípy. Byl nejstarším z osmi dětí zámečnicka Josefa Gattera, který ve své dílně vyráběl poměrně rozsáhlý sortiment různých zemědělských strojů. Vilibald již od mládí získával zámečnickou praxi v otcově dílně a jeho zá-

V relativně krátké historii výroby automobilů v Československu existuje řada většinou drobných firem, jejichž dějiny nejsou dosud podrobně prozkoumány. Jednou z těchto málo známých značek je Gatter. V odborné literatuře je sice firma Gatter známa (srv. např. A. Kuba: *Veteran Cars Catalogue*, Praha, 1974, s. 80; S. Minařík: *Automobily 1885—1940*, Praha, 1980, s. 20; —ISK—: *Aero 10 HP*, malý vůz pro velké cesty, *Automobil* č. 11, roč. 1979, s. 39; V. Zapadlík: *Linser (1906)*, *Automobil* č. 3, roč. 1976, s. 39), většinou se však konstatuje, že koncem 20. let vyráběla cyclecary, s nimiž se jejich konstruktér účastnil závodních jízd. Zdá se, že tyto zprávy vycházejí ze stejného zdroje, jímž byl novinový článek.

V současné době je již známo, jak automobily Gatter vypadaly a jaká je jejich konstrukce, tvůrce těchto vozítek však zůstává stále neznámý. Jeho anonymitu bychom chtěli nyní odhalit a blíže osvětlit osudy této dnes téměř neznámé firmy.

# VILIBALD GATTER

liba ve strojích jej přivedla roku 1911 na vyšší průmyslovou školu do Liberce, kde studoval v letech 1911—1915 na mechanicko-technickém oddělení. Během studií patřil k výborným žákům, vynikal zejména v oborech strojírenství a mechanická technologie. Roku 1915 ukončil V. Gatter studium a odešel pracovat do Škodových závodů v Plzni, kde byl zařazen do konstrukce velkorázných děl. Ve Škodovce byl zaměstnán od 21.6.1915 do 1.3.1918, v posledním roce první světové války byl povolán jako jednoroční dobrovolník do armády.

Po skončení války se krátce živil zámečnickou praxí, od 1.8.1919 nastoupil jako konstruktér u rakouské továrny Daimler—Motoren A. G. ve Vídeňském Novém Městě a pracoval zde až do roku 1925. V této době získal zřejmě největší zkušenosti s konstrukcí a stavbou automobilů. V době svého vídeňského pobytu (6.2.1923) přihlásil V. Gatter dva patenty. Rakouský patent č. 97 881 byl vydán na „Kopírovací zařízení pro dílenské stroje“ a rakouský patent č. 97 882 na „Zařízení pro řezání jedno a vícechodých závitů na soustruhu“.

Po odchodu od Daimlera se V. Gatter vrátil do severních Čech. Od července 1926 do října 1927 pobýval v Liberci, poté od listopadu 1927 do dubna 1928 v Ústí n/L., kde pracoval u firmy Georg Schicht, známého výrobce mýdel a pokrmových tuků. V této době se však již věnoval konstrukci automobilů a přihlásil další patenty. 31.3.1927 to byl patent na „Podepření kývavých os motorových vozidel (československý patent č. 27 865, toto řešení bylo navíc chráněno také anglickým patentem č. 304 072, francouzským patentem č. 650 857 a německým patentem č. 486 267). V následujícím roce si nechal V. Gatter patentovat další dvě konstrukční řešení. 14.2.1928 „Zařízení pro volbu změny pohonu, zvláště pro automobily“ (německý patent č. 488 971) a 8.4.1928 „Uložení vidlicově uspořádaných vnitřních konců kývavých os u automobilů“ (německý patent č. 476 636, anglický patent č. 303 705, francouzský patent č. 653 708). V letech 1919—1929 také Vilibald Gatter publikoval články v německých odborných časopisech *Werkstat—Technik*, *Auto—Technik* a *Motorkritik*. Zřejmě však nezůstal jen u teoretické činnosti, své myšlenky asi vtělil do prototypu automobilu, s kterým vyjel na vrchol Katschbergu v Rakousku. Toto vozidlo však stálo teprve na počátku výroby automobilů Gatter.

Na podzim roku 1929 pronajal Vilibald Gatter pozemek v Zákupch v České Lípě a 7. prosince získal stavební povolení na zámečnickou dílnu. V téže době požádal Vilibaldův bratr Rudolf Gatter u okresního úřadu v České Lípě o koncesi na živnost zámečnickou a výrobu malých automobilů, které hodlal stavět podle plánů a patentů svého bratra Vilibalda Gattera — „v odborných kruzích chvalně známého automobilového konstruktéra“. Koncem prosince však Rudolf Gatter svoji žádost odvolal a 20.2.1930 požádal sám Vilibald Gatter o koncesi nařízení firmy „Willy Gatter — výroba automobilů Zákupy“. Schvalovací řízení u okresního úřadu Česká Lípa se značně protáhlo a teprve 15. listopadu 1930 byl Vilibald Gatterovi vydán živnostenský list č. 46 738, který jej opravňoval provozovat zámečnickou živnost a vyrábět malé automobily ve své dílně v Zákupch čp. 126.

Během roku 1930 skutečně vyrostla na pozemcích v Zákupch dílna, 2.9.1930 proběhlo kolaudační řízení a 13.9.1930 bylo uděleno V. Gatterovi povolení k jejímu užívání. Dílna, v níž na podzim roku 1930 zahájil Vilibald Gatter kusovou, nebo v nejlépeším případě maloseriovou výrobu svých levných lidových automobilů, byla přízemní budova o rozměrech 15x20 metrů. Při kolaudaci roku 1930 byla vybavena nejnútnejším strojním zařízením: byly zde dvě vrtačky, dva soustruhy, bruska, shaping, pilka na řezání za studena, pásová pila, kovářská výheň a plynové svárací zařízení. V dílně pracovalo šest mužů, mezi nimi i dva Vilibaldovi bratři Rudolf a Artur, oba vyučení zámečníci. Podle vybavení dílny lze usuzovat, že V. Gatter nevyrobil motory, nýbrž zhotovoval jen karoserie do nichž montoval motory, které kupoval, nebo nechal vyrábět u jiných výrobců.

Při zahájení výroby Vilibald Gatter očekával, že získá dostatečný okruh zákazníků pro své malé vozy a časem změni výrobu v malém rozsahu na výrobu velkoseriovou. Doba však nebyla příznivá pro drobné podnikání a očekávaný úspěch se nedostavil. Světová hospodářská krize byla v plném proudu a postihla zejména drobné a střední vrstvy obyvatelstva, mezi nimiž právě hodlal najít své potenciální zákazníky. Vilibald Gatter navíc neměl dostatečný kapitál na provoz podniku. Již samotný nákup pozemků a zařízení dílny prováděl na úvěr, městskému úřadu v Zákupch dlužil 14 664 Kč s 6% úrokem. Roku 1932 si půjčil od firmy Julius Winkler, armaturka a slévárna ve Varnsdorfu, 120 000 Kč a od firmy

Eduard Held, výroba papírového zboží v Zákupch, 10 000 Kč. V dalších letech se seznam věřitelů dále rozšiřoval. Zajímavá je zejména půjčka od firmy Kugelfischer — erste automatische Gasstahlkugelfabrik — dříve Friedrich Fischer, od níž si 25.3.1933 půjčil 1500 Kč a 19.4.1933 dalších 1845,85 Kč. Celkově činily dluhy firmy Gatter v letech 1932 — 1937 téměř 180 000 Kč, z toho na daních a poplatcích 26 367 Kč.

Protože v důsledku hospodářské krize vážla výroba a odbyt osobních vozů, bylo třeba zaměřit výrobní program firmy jiným směrem. Jak vyplývá z korespondence V. Gattera s věřiteli, hodlal roku 1934 rozšířit výrobní program o užitkové a rozvážkové vozy a rovněž očekával zakázku na speciální automobily od nejménovaného ministerstva v Praze. Vezmeme-li však v úvahu finanční a technické možnosti firmy Gatter v této době, nezní toto tvrzení příliš věrohodně, spíše lze vyslovit domněnku, že Gatter chtěl hlavně uklidnit věřitele nadějnými perspektivami svého podniku a tím oddálit splatnost pohledávek. To se mu dařilo až do roku 1936, kdy na něj městský úřad v Zákupch podal žalobu pro nedobytnost dlužné částky.

Při soudním řízení vyšlo najevo, že zhruba od poloviny roku 1934 nevyrobil V. Gatter již žádné automobily a firma pracovala pouze jako autoopravna. Přitom se však specializovala pouze na opravy vozů značky Gatter. Toto zjištění má velký význam pro stanovení alespoň přibližného rozsahu výroby, neboť mohl-li se Gatter zaměřit jen na opravy svých vozů, musel mít zajištěnou stálou klientelu. Lze tedy předpokládat, že v letech 1930—1934 bylo vyrobeno několik desítek automobilů. Přímo v Zákupch byl majitelem tohoto vozu jeden z věřitelů Eduard Held, podle vzpomínek pamětníků byly vozy Gatter rozšířeny v okolí Zákup, v České Lípě je vlastnil např. MUDr. Ernst Kreibich a učitel Erwin Kunert, po druhé světové válce se jeden vůz Gatter objevil až v Broumově u Náchoda. Spor věřitelů s V. Gatterem se táhl až do roku 1937 a skončil exekuční dražbou podniku. Dražba byla provedena 21.4.1937, pozemky, dílnu i její zařízení získal Walter Held, syn továrníka E. Helda, za 76 000 Kč. Vilibald Gatter ani nevyčkal konce sporu a na podzim 1936 odešel do Německa, kde jako odborník získal práci v podniku Sachsenwerk v Dessau. Likvidaci firmy a odchodem jejího majitele také definitivně skončila výroba automobilů Gatter v Zákupch. **Miloslav Sovadina**