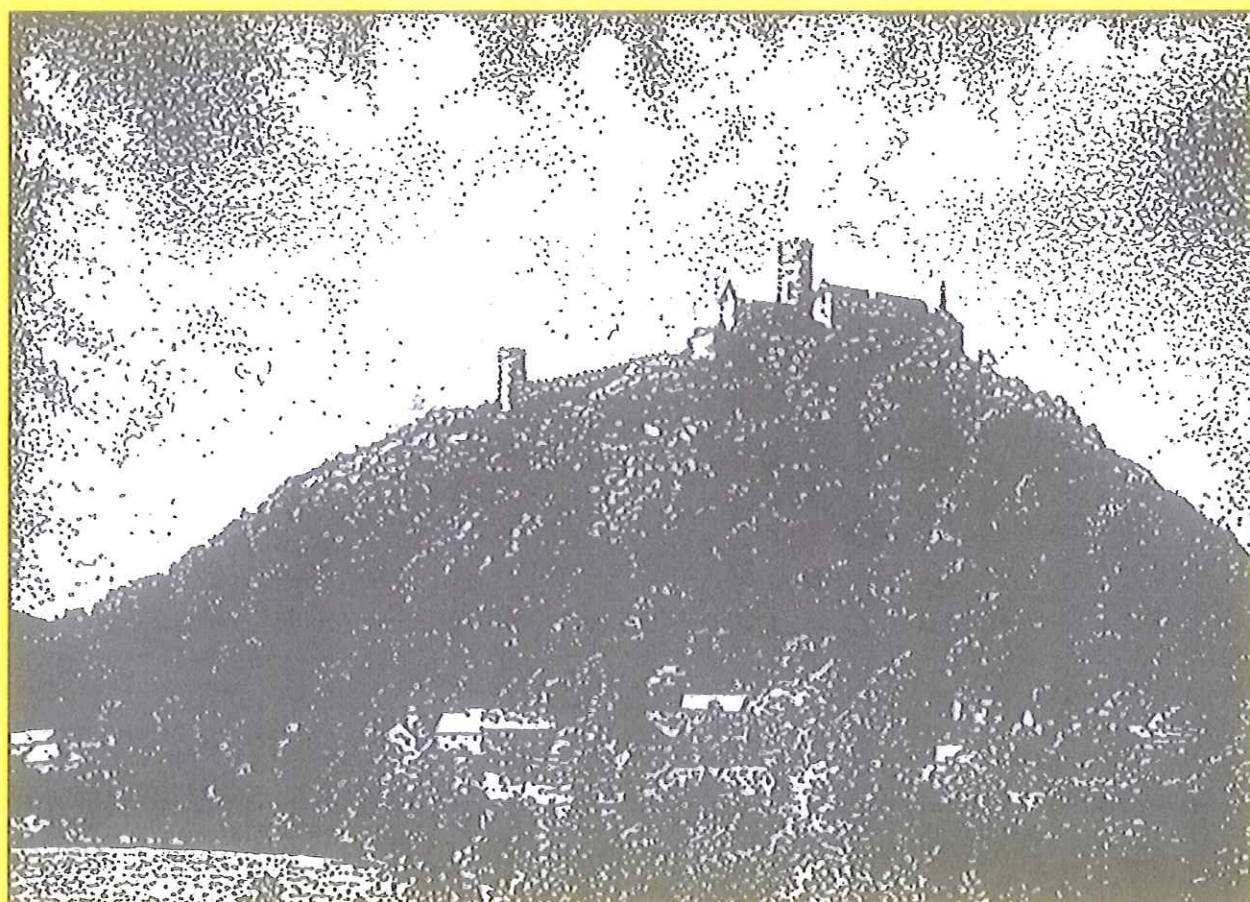


BEZDĚZ

VLASTIVĚDNÝ SBORNÍK ČESKOLIPSKA



2000

VÝROBA AUTOMOBILŮ GATTER V ZÁKUPECH

Miloslav Sovadina

První světová válka důkladně změnila strukturu československého automobilového průmyslu. Jestliže před první světovou válkou vedle velkých automobilek, jako Laurin & Klement, Praga a Tatra (tohoto názvu se ovšem začalo používat až po roce 1918), se měla čile k světu řada drobných automobilových výrobců, těžkosti válečného hospodaření přečkaly právě jen velké, kapitálově silné podniky. A jak se ukázalo v průběhu poválečných let, kdy krátkozraká hospodářská politika silně brzdila rozvoj motorizace československé republiky (Štechmiller - Peukert - Loučková 1957, 352), nevyhnula se hospodářským potížím ani taková firma, jako Laurin & Klement, kterou roku 1925 zakoupily Škodovy závody v Plzni (Kuba - Hausman 1973, 188).

Přes nepříznivé hospodářské poměry se začaly od počátku 20. let opět objevovat vedle trojice velkých automobilek různé drobné firmy, zaměřené na výrobu malých, lidových vozítek. Tak se roku 1921 objevily vozy Start firmy František Petrášek - výroba automobilů v Kuklenách (Štechmiller - Peukert - Loučková 1957, 339; Minařík 1980, 18; Kuba 1986, 106 - 108; Kuba, 1988, 48), v Rakovníku vyráběl v téže době malé automobily B. Pánek (Minařík 1980, 18; Kuba 1986, 108), v Praze zase společnost Č.A.S (Minařík 1980, 20; Kuba 1986, 108 - 109). Roku 1923 začala brněnská Zbrojovka vyrábět automobily Disk (Minařík 1980, 20; Kuba 1986, 118 - 120; Kuba 1988, 114 - 115), o rok později byla zahájena v Prostějově výroba vozů Wikov (Kuba 1974, 64; Kuba 1986, 124 - 128; Kuba 1988, 128 - 130) a objevil se také malý automobil, vyráběný firmou Jaroslav Šibrava (Minařík 1980, 20). Na počátku roku 1929 se zrodila později slavná značka Aero (Kuba 1974, 58; Minařík 1980, 20; Kuba 1986, 130 - 132;) a v Kobylicích začal František Valeš vyrábět vozítka Vaja (Minařík 1980, 20; Kuba 1986, 110). Ke jménům

těchto známých i méně známých výrobců, jejichž výčet není zdaleka úplný, se koncem 20. let připojil i Vilibald Gatter, který zahájil výrobu malolitrážních lidových automobilů v Zákupích u České Lípy.

* * *

Vilibald Gatter se narodil 12. prosince 1896 v Kuřívodech (AM Kuřívody, inv. č. 25 - Obyvatelská kniha 1910 - 1934). Byl nejstarším z osmi dětí zámečnicka Josefa Gattera, který ve své dílně vyráběl poměrně rozsáhlý sortiment různých zemědělských strojů. Podle inserátů v novinách vyráběl J. Gatter žentoury, mlátičky, řezačky, šrotovníky, lisy, ale také pily, hasičské stříkačky, turbíny a zařízení pro mlýny a vodárny.^{1/} Se svými výrobky se zúčastňoval i výstav. Na živnostenské, průmyslové a zemědělsko - lesnické výstavě v České Lípě roku 1890 získal první místo a bronzovou medaili.^{2/} Vilibald tak již od mládí získával zámečnickou praxi v otcově dílně a jeho záliba 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.^{3/} Roku 1915 ukončil V. Gatter studium a odešel pracovat do Škodových závodů v Plzni, kde byl zařazen do konstrukce velkorážných děl. Ve Škodovce byl zaměstnán od 21. června 1915 do 1. března 1918. V posledním roce první světové války byl povolán jako jednoroční dobrovolník do armády.^{4/} Po skončení války krátce pracoval v zámečnické dílně svého otce v Kuřívodech, kde se podílel na zakázce pro vodovod v nedaleké obci Náhlov,^{5/} od 1. srpna 1919 nastoupil jako konstruktér u rakouské továrny Deimler - Motoren A.G. ve Vídeňském Novém Městě a pracoval zde až do roku 1925 (OÚ Česká Lípa, inv.č. 1247 - Opověď živnosti). U firmy Deimler zřejmě získal 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“.^{6/}

Po odchodu od Daimlera se V. Gatter vrátil do severních Čech. Od července 1926 do října 1927 pobýval v Liberci (AM Liberec - evidence obyvatelstva), poté od listopadu 1927 do dubna 1928 v Ústí nad Labem, kde pracoval u firmy Georg Schicht (AM Ústí n/L - evi-

dence obyvatelstva). V této době se však již věnoval konstrukci automobilů a přihlásil další patenty. 31. března 1927 to byl patent na „*Podepření kývavých os motorových vozidel*“ (československý patent č. 27 865, tento vynález byl navíc chráněn 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. února 1928 „*Zařízení pro volbu změny pohonu, zvláště pro automobily*“ (německý patent č. 488 971). a 8. dubna 1928 „*Uložení vidlicově uspořádaných unitřních konců kývavých os u automobilů*“ (německý patent č. 476 636, anglický patent č. 303 705, francouzský patent č. 653 708).^{7/} V letech 1919 - 1929 také Vilibald Gatter publikoval články v německých odborných časopisech *Werkstat - Technik*, *Auto - Technik* a *Motorkritik* (OÚ Česká Lípa, inv.č. 1247 - Opověď živnosti). Své myšlenky a nápady však V. Gatter také realizoval, když je vtělil roku 1928 do prototypu automobilu, jehož konstrukce byla natolik zdařilá, vyzrálá a originální, že se o mladém konstruktérovi a jeho práci zmínil odborný tisk. Toto vozidlo však stálo teprve na počátku výroby automobilů Gatter.

Na podzim roku 1929, 22. listopadu, požádal Vilibald Gatter městský úřad v Zákupích o odkoupení městského pozemku č. 1884/2 a stavební parcely č. 547. Současně předložil architektem Josefem Bothem z Mimoně vypracované plány dílny na výrobu automobilů a požádal o stavební povolení, které mu bylo vydáno 7. prosince 1929 (AM Zákupy, inv.č. 826 - Stavební spisy „G“). V téže době požádal Vilibaldův bratr Rudolf Gatter u okresního úřadu v České Lípě o koncesi na živnost zámečnickou a na výrobu malých automobilů, které hodlal stavět v zákupské dílně podle plánů a patentů svého brata Vilibalda, který je „... v odborných kruzích a odborném tisku chvalně známým automobilovým konstruktérem“. R. Gatter zamýšlel nejprve zhotovit zkušební vozy a pak zahájit výrobu v malém rozsahu. Při očekávaném úspěšném vývoji podniku chtěl brzo přejít k tovární velkosériové výrobě (OÚ Česká Lípa, inv. č. 1247 - Opověď živnosti).

Okresní úřad Česká Lípa si před rozhodnutím vyžádal dobrozdání obchodní a živnostenské komory v Liberci. Ta ve své odpovědi upřesnila podmínky, za nichž lze vydat živnostenské oprávnění na výrobu automobilů a současně sdělila, že Vilibald Gatter oznámil, že jeho bratr Rudolf bere opověď zpět a že on sám učiní opověď novou.

27. prosince 1929 Rudolf Gatter svoji opověď skutečně odvolal a 20. února 1930 požádal sám Vilibald Gatter o koncesi na zřízení firmy „Willy Gatter - výroba automobilů Zákupy“ (OÚ Česká Lípa, inv. č. 1247 - Opověď živnosti). Jednání u okresního úřadu Česká Lípa se protáhlo a teprve 15. listopadu 1930 mu byl vydán živnostenský list č. 46 738, který jej opravňoval provozovat živnost zámečnickou a vyrábět malé automobily v dílně v Zákupích čp. 126 (OÚ Česká Lípa, inv. č. 27 - Rejstřík řemeslných živností). Zákupská dílna byla během zdlouhavých jednání o získání živnostenského oprávnění postavena, 2. září 1930 proběhlo kolaudační řízení a 13. září 1930 bylo uděleno povolení k užívání dílny (AM Zákupy, inv. č. 826 - Stavební spisy „G“).

Dílna, v níž na podzim roku 1930 zahájil Vilibald Gatter kusovou, nebo v nejlepším případě malosériovou výrobu svých levných lidových automobilů, byla přízemní budova o rozměrech 15 × 20 metrů s pěti velkými a dvěma menšími okny. Podlaha byla betonová a střecha pokryta dehtovou lepenkou. Při kolaudaci v září roku 1930 byla vybavena nejnutnějším strojním zařízením: byly zde dvě vrtačky, dva soustruhy, bruska, shaping, pila na řezání za studena, pásová pila, kovářská výheň a plynové svářečí zařízení. V dílně pracovalo šest mužů, mezi nimi i dva Vilibaldovi bratři Rudolf a Artur, oba vyučení zámečníci (OÚ Česká Lípa, inv. č. 1247 - Opověď živnosti). Podle vybavení dílny lze usuzovat, že V. Gatter nevyráběl motory, nýbrž zhotovoval jen karoserie, do nichž montoval motory, které kupoval nebo nechat 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 velkosériovou (AM Zákupy, inv. č. 621 - Spor města s majitelem autodílny V. Gatterem pro neplacení splátek). 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 k dispozici dostatečný kapitál na zřízení a provoz podniku. Již samotný nákup pozemků a zřízení dílny prováděl na úvěr. Za pozemky, které získal od městského úřadu v Zákupích kupní smlouvou z 1. října 1932, složil pouze kauci 1500 Kč, cena pozemku 14 664 Kč s 6% úrokem byla zapsána jako hypotéka. Kromě toho od roku 1932 dlužil 120 000 Kč firmě Julius Winkler, armaturka a slé-

várna ve Varnsdorfu, a od firmy Eduard Held, výroba papírového zboží v Zákupích, si vypůjčil 10 000 Kč. V dalších letech se seznam věřitelů stále rozšiřoval. Zajímavý je zejména dluh u firmy Kugelfischer - erste automatische Gasstahlkugelfabrik, dříve Friedrich Fischer, u níž měl od 25. března 1933 dluh 1500 Kč a od 19. dubna 1933 dalších 1845 Kč. Celkově činily dluhy firmy Gatter v letech 1932 - 1937 téměř 180 000 Kč, z toho na daních a poplatcích 26 367 Kč.^{8/} Pro naprostou nedobytnost všech pohledávek začalo městské zastupitelstvo v Zákupích vymáhat dlužnou částku právní cestou. V listopadu 1934 si Vilibald Gatter stěžoval, že v důsledku hospodářské krize vážně odbyt jeho vozů a proto hodlá rozšířit výrobní program o užitkové a rozvážkové vozy s nadějí, že v tomto novém poli působnosti obdrží další zakázky. Rovněž očekával státní zakázku na dodávku čtyřiceti automobilových drezín od ministerstva železnic v Praze, kam již zaslal příslušné podklady k technickému přezkoušení (AM Zákupy, inv. č. 621 - Spor města s majitelem autodílny V. Gatterem ...).^{9/} Vezmeme-li však v úvahu finanční a technické možnosti firmy Gatter v této době, nezní toto tvrzení příliš věrohodně, spíše lze vyslovit domněnku, že V. Gatter chtěl hlavně uklidnit věřitele nadějnými perspektivami svého podniku a tím oddálit splatnost pohledávek. To se mu také skutečně dařilo až do roku 1936, kdy na něj městský úřad Zákupy podal u krajského soudu v České Lípě žalobu pro nedobytnost dlužné částky.

V kritické situaci, kdy firmě hrozila exekuční dražba, použil V. Gatter ke své obhajobě vládního nařízení č. 251/1935 Sb. *„O úlevách při splácení pohledávek nezaměstnanými a o některých opatřeních v řízení exekučním a konkursním proti nezaměstnaným“*. Toto nařízení přesně stanovilo, koho lze považovat za nezaměstnaného a jaké úlevy jsou osobám, které těmto podmínkám odpovídají, poskytovány. Vilibald Gatter se snažil dokázat, že vyhovuje podmínkám vládního nařízení a poukazoval na to, že vlivem hospodářské krize se stále zmenšoval okruh koupěschopných zákazníků. Při nedostatku kapitálu nemohl proto dále udržovat výrobu a stal se tak obětí krize, tím spíše, že vyráběl pouze automobily a neměl jiný náhradní výrobní program. Navíc vyráběl malé lidové automobily určené právě pro ty vrstvy obyvatelstva, které byly krizí nejvíce postiženy. V. Gatter tvrdil, že v posledních dvou letech nevyrobil žádný automobil (AM Zákupy, inv. č. 621 - Spor města s majitelem autodílny V. Gatterem ...). Svoji obhajobu psal 1. září 1936, takže nej-

méně od poloviny roku 1934 již jeho firma nevyrobila žádný automobil.^{10/}

Dále V. Gatter uváděl, že musí pečovat o svoji starou matku a tři nezaměstnané bratry, kteří rovněž bydleli u něho v Zákupích. Jeho snahou bylo prokázat, že lze uplatnit ustanovení vládního nařízení č. 77/1936 Sb. „*O dočasných opatřeních v řízení exekucním a konkursním proti nezaměstnaným*“. Při prokázání, že movitý i nemovitý majetek dlužníků slouží bezprostředně k jeho obživě, mohl soud na základě žádosti dlužníka odložit provedení exekuce až na dobu po uplynutí ochranné lhůty, která byla stanovena do 30. června 1938. Vilibald Gatter však nevyčkal soudního rozhodnutí a v prvních dnech září 1936 odešel do Německa, kde si našel práci. Řízení jeho právních záležitostí převzal advokát dr. Rudolf Schaurek z České Lípy.

Proti snahám V. Gattera i jeho právního zástupce vyhnout se exekucní dražbě, nebo ji alespoň co nejvíce oddálit, protestoval městský úřad Zákupy, zastupovaný právníky dr. Otto Hornerem a dr. Franzem Kunzem z Mimoně. Ti ve svém rekursu ze 7. září 1936 uváděli, že V. Gattera nelze považovat za nezaměstnaného, neboť přesto, že nevyráběl automobily, živil se v posledních dvou letech jejich opravami, což ostatně dělá i po Vilibaldově odchodu do Německa jeho bratr Arthur. Navíc, kdyby firma Gatter opravovala i jiné automobily a nespécializovala se jen na opravy svých výrobků, mohla by prosperovat stejně dobře, jako jiné autoopravny v okolí. Rovněž zpochybnili i jeho péči o matku, která sice občas vedla domácnost V. Gattera, ale hlavně žije u svého druhorozeného syna Maxmiliána, který převzal otcovu zámečnickou živnost v Kuřívoděch. Vilibald Gatter mohl také alespoň částečně uhradit některé dluhy, neboť se zjistilo, že si od své příbuzné, manželky majitele firmy Rösler, výroba pian v České Lípě, půjčil 200 000 Kč. Na základě tohoto odvolání zamítl okresní soud v Mimoně 4. února 1937 žádost žalované strany o odklad exekuce. V. Gatter podal sice další odvolání ke krajskému soudu v České Lípě, ale tam jen potvrdili rozhodnutí okresního soudu v Mimoně (AM Zákupy, inv. č. 621 - Spor města s majitelem autodílny V. Gatterem ...).

Dražba firmy Willy Gatter byla stanovena na 21. dubna 1937 v deset hodin dopoledne. Pozemky, dílna a její zařízení byly odhadnuty na 114 000 Kč. Nejvyšší nabídku 76 000 Kč učinil Walter Held ze Zákup, syn zdejšího továrníka Eduarda Helda, a stal se tak maji-

telem dílny i pozemků. 4. října 1937 mu bylo vlastnictví těchto nemovitostí zaknihováno v zákupské pozemkové knize.¹¹/ Firma Willy Gatter v Zákupcích tak definitivně zanikla.

V Německu pracoval Vilbald Gatter zprvu jako šéfkonstruktor u firmy bratří Sachsenbergů v Dessau - Roßlau a od 1. listopadu 1938 až do 14. dubna 1943 u firmy Jahns - Regulatoren v Offenbachu. Nato krátce pracoval v továrně bratří L'Orange ve Stuttgartu, vyrábějící příslušenství k motorům. Od počátku roku 1944 až do 10. dubna 1945 pak pracoval jako konstruktor a vedoucí oddělení speciálních strojů v továrně Junkers Flugzeug- und Motorenwerke v pobočném závodě této firmy v Praze.¹²/ Po skončení války ihned odešel do Německa, kde se usadil, založil rodinu a i nadále působil v různých podnicích strojírenského průmyslu. Potomci V. Gattera žijí nyní v městě Kirchheim unter Teck ve Württembersku.

* * *

Vilbald Gatter na sebe jako konstruktor automobilů upozornil již koncem 20. let. Pravděpodobně roku 1928 zkonstruoval a zřejmě i v prototypu vyrobil automobil, který na sebe upoutal pozornost odborného tisku. Pod názvem „*Model evropského vozu je tu!*“ uveřejnil časopis Motor - Kritik, vycházející ve Frankfurtu n. M., popis Gatterova vozu a nijak přitom nešetřil chválou. Podle mínění časopisu vytvořil Gatter nový typ vozu, který v sobě ve velké míře spojuje jak požadavky na sériovou výrobu, tak na snadné opravy a údržbu. Byl to „... *typ automobilu budoucnosti pro evropské trhy.*“ Vůz byl čtyřsedadlový sportovní kabriolet, vybavený 1,5 l čtyřdobým čtyřválcovým řadovým motorem s rozvodem OHV, chlazeným vodou. Tlakové oběžné mazání bylo podporováno čerpadlem, poháněným přímo od třikrát uloženého klikového hřídele. Jednokotoučová spojka navazovala na třístupňovou převodovku. Motor byl součástí podvozku, byl přišroubován k centrální nosné rouři, v níž byl uložen spojovací hřídel, ukončený rozvodovkou. Obě polonápravy - přední i zadní - byly výkyvné, odpružené příčně uloženými péry podle Gatterových patentů. Přední polonápravy byly uloženy v ocelovém štítu, který kryl motor zespodu a zepředu, štít rovněž nesl ústrojí řízení. Zadní polonápravy byly ukotveny ve skříni rozvodovky (Motor - Kritik 1929, 14 - 16). Podvozek tedy velmi připomínal konstrukční řešení, používané od roku 1923 ve vozech Tatra. Sám Gatter označoval svůj

podvozek (přední polonápravy - centrální roura - zadní polonápravy) jako „dvojité T“.

Kolem výroby automobilů Gatter před vznikem zákupské dílny panují dosud určité nejasnosti. Existence výše popsaného vozu je doložena zmíněným článkem v časopisu Motor - Kritik, v němž jsou zveřejněny nákresy popisovaného vozu a rovněž tři jeho fotografie. V české odborné literatuře (Kuba 1974, 80; Minařík 1980, 20; Kuba 1986, 110; Kuba 1988, 208) se traduje zpráva, že roku 1928 vyrobil V. Gatter cyclecar (tedy jak nás poučuje slovník: Lehké motorové vozidlo, mající tři kola a místo pro dvě osoby. Chybně jsou cyclecary nazývány také lehké čtyřkolové automobily - OSN 1931, I - 2, 988) poháněný motorem o obsahu 350 ccm, s nímž vyjel na vrchol Katschbergu v Rakousku.^{13/} Zdolání této horské trasy bylo ve své době uznávaným testem pro motorová vozidla. Buď tedy Vilibald Gatter zkonstruoval a vyrobil roku 1928 skutečně dvě vozidla (což se zdá být nepravděpodobné), nebo je zpráva o cyclecaru chybně interpretovaná a je třeba ji vztáhnout k automobilu, popisovanému v časopise Motor - Kritik.

Roku 1930 zahájil Vilibald Gatter v Zákupech výrobu svých malých, nenáročných a levných automobilů. Celková koncepce automobilu, od účelné jednoduché konstrukce přes snadnou ovladatelnost i údržbu, nízkou pořizovací cenu až po levný provoz a minimální nároky na garážování, byla zaměřena na okruh zákazníků ze středních vrstev, kteří vyžadují nenáročný automobil právě uvedených vlastností. V. Gatter pochopil, že skutečně lidové vozítko nemůže být pouhou zmenšenou a úsporněji vybavenou variantou klasického osobního automobilu. Svůj vůz od počátku konstruoval tak, aby byl nekomplikovaný a lehký.^{14/} Velmi racionální konstrukcí dosáhl Vilibald Gatter toho, že vůz měl velice nízký počet součástí (tuto skutečnost ocenila odborná kritika již u automobilu z roku 1928) a jeho hmotnost se pohybovala u prvních konstrukcí kolem 200 kilogramů, takže poměr pohotovostní hmotnosti vozu k hmotnosti užitečné byl přibližně 1 : 1. U pozdějších provedení se hmotnost postupně zvyšovala až dosáhla 340 kg, ale i to bylo výrazně méně než u konkurenčních značek. Pro srovnání je možno uvést, že např. pohotovostní hmotnost automobilu Disk téže kategorie jako Gatter, který byl ovšem vybaven dvoudobým čtyřválcovým motorem, činila 450 kg (Tuček, 1999, 40) a Aero 500 s dvoudobým jednoválcem (stejně jako Gatter) vážilo 460 kg (-ISK- 1979, 40). Podvozek

tvořila Gatterova soustava „dvojitě T“, tedy centrální nosná roura, která však nyní začínala a končila na pevných příčnících, nesoucích čepy na uchycení karoserie. Těmito příčnými vzpěrami procházela po obou stranách vozidla dvě dlouhá podélná půleliptická pera, ukončená v přední a zadní tuhé nápravě. Přední vzpěra nesla motor a elektrické vybavení vozu. Mezi oba příčníky do středu vozu byla konstruktérem soustředěna největší část hmotnosti automobilu, motor a cestující. Toto řešení omezovalo působení odstředivých sil a zajišťovalo dobrou směrovou stabilitu. Podvozek tvaru „dvojitě T“ spolu s dlouhými podélnými pery měl mít také dobrý vliv na pevnost v krutu i v ohybu, měl omezovat naklápění vozu a zajišťovat plynost jízdy.

Na podvozek byla čtyřmi čepy připevněna karoserie z ocelových plechů, kostra karoserie byla dřevěná. U některých typů vozu mohl být místo plechu použit i textilní potah (Spremo 1987, 35). Karoserie byla jednodveřová s dveřmi na pravé straně. Mohla být buď dvousedadlová se zavazadlovým prostorem nebo nouzovou sedačkou v zadní části vozu, nebo čtyřsedadlová. Střecha vozu byla vždy textilní, stahovací. Menší typ karoserie neměl stupačky a čelní sklo bylo zcela svislé, větší typ byl vybaven stupačkami a měl poněkud vzad skloněné čelní okno, na jehož linii navazoval závěs dveří, což dodávalo automobilu elegantního a dynamického vzhledu.

Automobily Gatter byly vybaveny dvoudobými motocyklovými motory různého objemu. Zprvu používal V. Gatter pro své vozy motory jiných značek, např. anglický motor Villiers, později si nechal vyrábět vlastní motory, označené na válci nálitkem „Gatter“. Tímto motorem je vybaven jediný dochovaný exemplář vozu Gatter, jehož stručný popis podal M. Spremo (1987, 35).¹⁵ Je to dvoudobý stojatý jednoválec, chlazený vodou, s nesnímatelnou hlavou. Zdvihový objem motoru je 450 ccm (vrtání 50 mm × zdvih 70,5 mm), výkon se pohyboval kolem 7,5 kW. Motor byl umístěn vpředu, zadní náprava byla poháněna hřídelem uloženým v centrální nosné rouře. Hřídel však končil u zadního příčníku, odtud byla zadní náprava poháněna u prvních konstrukčních provedení řetězem, u pozdějších variant byl řetěz nahrazen krátkým spojovacím hřídelem. Dvoustupňová převodovka byla uložena na zadním příčníku pod sedadly. Původně nebyl automobil vybaven zpátečkou, výrobce zdůvodňoval toto zjednodušení konstrukce tím, že vůz lze do protisměru bez nesnází otočit na normálně široké silnici, nebo jej lze, vzhledem k nízké hmot-

nosti, zatlačit zpět rukou. Rovněž dvoustupňová převodovka plně vyhovovala všem potřebám lehkého vozu (jeho výkonová hmotnost se pohybovala kolem 30 kg/kW) a zajišťovala mu jak dostatečný temperament na rovinách, tak spolehlivý tah i ve značných stoupáních. Bubnové brzdy (u prvních konstrukcí s řetězovým pohonem brzdy pásové) byly pouze na zadní nápravě, brzdové bubny byly uloženy asi v polovině vzdálenosti mezi středem vozu a zadními koly. Automobil byl vybaven koly s drátěným výpletem. Řízení bylo na levé straně. Základní technické údaje o čtyřech variantách automobilu Gatter, zjištěných ve firemních reklamních prospektech, přináší tabulka č. 1.

Velkou předností vozů Gatter, zdůrazňovanou v reklamě, byla snadná ovladatelnost a údržba a levný provoz. Údržba se omezovala na mazání 12 míst, doplňování oleje, kontrolu a čištění karburátoru a zapalování. Drobné opravy mohl zvládnout každý laik, vážnější opravy pak s malými náklady odborná dílna. Ani garážování vozu by nemělo činit majiteli žádné problémy, neboť jak praví jeden z reklamních prospektů „Garážování je následkem potřeby malé prostory snadno řešitelné, neb dokonce možno tímto úzkým vozem projet i domovními dveřmi“. Spotřeba pohonných hmot kolísala podle objemu motoru od 5 do 6 l/ 100 km. Cena se podle provedení pohybovala od 13 800 do 15 800 Kč. Již zmíněný automobil Disk stál roku 1924 19 200 Kč (Tuček, 1999, 40) a Aero 500 v závislosti na typu karoserie stálo na počátku 30. let od 18 800 do 22 300 Kč, jeho poslední provedení kolem roku 1935 pak 16 000 Kč (-ISK-1979, 40).

Kolik automobilů bylo v Zákupcích vyrobeno se můžeme jen dohadovat. Určitou představu pomůže vytvořit statistika o prodeji motorových vozidel, uveřejňovaná ve Věstníku autoobchodu. V údajích za rok 1931 není žádný automobil Gatter uveden. Z vozů srovnatelné kategorie prodal Start 114 automobilů, Enka 49, Šibrava 26 (Věstník autoobchodu 1932, 7). O rok později se již Gatter ve statistice objevil. V prvním pololetí roku 1932 prodal Gatter čtyři vozy, Start v tomtéž období 13, Krobot tři a Enka jeden (Věstník autoobchodu 1932, 87). Druhé pololetí roku 1932 bylo pro Gattera ještě úspěšnější, neboť statistika vykazala sedm prodaných vozů. Stejný počet automobilů prodala v tomtéž období firma Enka, Start vykázal 14 automobilů, Krobot dva a Vaja jeden (Věstník autoobchodu 1933, 17). Roku 1932 tedy Gatter prodal celkem jedenáct svých

automobilů. Pro rok 1933 se údaje nepodařilo získat. Pohromou pro malé výrobce byl rok 1934, kdy se prodej jejich vozů výrazně snížil a mnozí z nich ze statistiky zcela zmizeli. Roku 1934 bylo zaznamenáno u značek Gatter, Start a Šibrava pouze po jednom prodaném voze (Věstník autoobchodu, 1935, 25). V letech 1932 - 1934 tedy Gatter prokazatelně prodal dvanáct automobilů a jejich počet snad můžeme zvýšit až na dvacet, neboť ve statistice chybí údaje za rok 1933. Zůstává otázkou, zda Gatter pracoval jen na objednávku, zda tedy vyráběl pouze tolik vozů, kolik mohl se zárukou prodat, nebo zda výroba byla vyšší, než realizovaný prodej. Ale i v druhém případě můžeme jen těžko předpokládat produkci, která by celkově překročila 30 - 40 vyrobených automobilů.

Při výrobě asi deseti automobilů ročně se výrobky firmy Gatter prodávaly zejména v severních Čechách - na Českolipsku a Liberecku. Přesto měl Gatter již od roku 1931 obchodní zastoupení v Praze, kde prodával tato vozítka ing. K. Drbal (Motor, 1931, 329). Jak napsal pamětník Josef Holub „... počátkem 30. let nebyly Gattery na silnicích mezi Mělníkem a Českou Lípou řídkým zjevem“ (1985, 15). Přímo v Zákupech byl vlastníkem vozu Gatter továrník Eduard Held, majitel továrny na papírové zboží. V prosinci roku 1934 nabízel inzerátem v českolipských novinách Deutsche Leipae Zeitung levně ke koupi dobře udržovaný automobil značky Gatter.^{16/} Českolipský pamětník, pan Kurt Mildner, vzpomínal, že majiteli vozíku Gatter byli také MUDr. Ernst Kreibich z České Lípy, nynější ulice Paní Zdislavy č. 305 a učitel Erwin Kunert, rovněž z České Lípy, Arbesovy ulice č. 399. Pan Jiří Beran z Českého Dubu zase zjistil, že Gattery měli také farář ze Světlé pod Ještědem a nějaký blíže neznámý sedlák z Cetenova.

K propagaci svých automobilů využíval Vilibald Gatter velmi často motoristického sportu. Jeho automobily se zúčastňovaly různých sportovních soutěží a závodů. V jednom z reklamních prospektů vypočítává V. Gatter vítězství, která jeho vozy dobyly: Při hvězdicové jízdě do Tater zdolal automobil Gatter během tří dnů dva tisíce kilometrů dlouhou trasu z Prahy přes Tauernpass - Katschberg do Terstu a zpět do Vysokých Tater; při jízdě Schwarzwaldem překonal za 18 hodin trať Praha - Freiburg a zvítězil ve své objemové kategorii v závodech do vrchu na Velké ceně Německa, když za 17 minut pokořil dvanáctikilometrovou trať s převýšením 1200 m. Automobily Gatter se rovněž úspěšně zúčastnily jízdy auto-

	I.	II.	III.	IV.	V. ¹⁷ /
Motor	Dvoudobý dvouválec, vzduchem chlazený	Dvoudobý jednoválec, vodou chlazený, zn. Villiers	Dvoudobý jednoválec, vodou chlazený	Dvoudobý jednoválec, vodou chlazený	Dvoudobý jednoválec, vodou chlazený, zn. Gatter
objem	350 ccm	350 ccm	350 ccm	500 ccm	450 ccm
výkon		10 koní = 7.35 kW	9 koní = 6.6 kW	10 koní = 7.35 kW	7.5 kW
elektrická výbava		elektrický startér	elektrický startér	elektrický startér	Elektrický startér, dynamoakumulátorové zapalování
Převodové ústrojí		dvoustupňová převodovka, pohon zadní nápravy řetězem	dvoustupňová převodovka, pohon zadní nápravy řetězem	dvoustupňová převodovka se zpátečkou, pohon zadní nápravy spojovacím hřídelem	suchá jednokotoučová spojka, dvoustupňová převodovka se zpátečkou, pohon zadní nápravy spojovacím hřídelem
Brzdy		pásové, na zadní nápravě	pásové, na zadní nápravě	bubnové, na zadní nápravě	bubnové, na zadní nápravě
Karosérie	dvoumístná, zavazadlový prostor v zádi, stahovací střecha	dvousedadlová, dětské sedadlo a zavazadlový prostor v zádi, stahovací střecha	dvousedadlová, dětské sedadlo a zavazadlový prostor v zádi, stahovací střecha	dvousedadlová, dětské sedadlo a zavazadlový prostor v zádi, stahovací střecha	čtyřsedadlová, zavazadlový prostor v zádi, stahovací střecha
Rozměry a hmotnost	délka 2600 mm, šířka 1050 mm, výška se střechou 1300 mm, světlá výška 250 mm, rozvor náprav 1800 mm, rozchod kol 900 mm, hmotnost 200 kg	délka 2500 mm, šířka 1100 mm, výška se střechou 1400 mm, světlá výška 250 mm, rozvor náprav 1800 mm, rozchod kol 900 mm, hmotnost 290 kg	délka 2500 mm, šířka 1150 mm, výška se střechou 1400 mm, světlá výška 250 mm, rozvor náprav 1800 mm, rozchod kol 900 mm, hmotnost 290 kg	délka 2700 mm, šířka 1100 mm, výška se střechou 1400 mm, světlá výška 250 mm, rozvor náprav 1800 mm, rozchod kol 900 mm, hmotnost 340 kg	
Provozní vlastnosti	rychlost 60 km/hod., spotřeba 5 l/100 km	rychlost 60 km/hod., spotřeba 5 l/100 km	rychlost 60 km/hod., spotřeba 5 l/100 km	rychlost 60 km/hod., spotřeba 6 l/100 km	

Tabulka č. 1

klubu v Jablonci nad Nisou Krkonošemi a Jizerskými horami, jízdy Českým lesem, kterou uspořádal autoklub v Českých Budějovicích a Krušnohorské jízdy autoklubu ve Františkových Lázních. Roku 1931 zvítězil Vilibald Gatter na svém automobilu ve třídě do 500 ccm ve známém závodu do vrchu Zbraslav - Jíloviště, přičemž překonal traťový rekord (Auto 1931, 407). V témže roce se vůz Gatter, řízený R. Drbalem, umístil na 14 místě z 56 startujících ve hvězdicové jízdě k pražskému autosalonu. Gatter byl přitom handicapován zařazením do objemové třídy do 1000 ccm (Ronovský, 1931, 700). Při sportovních podnicích budily malé automobily Gatter zaslouženou pozornost. V reportáži Zkušenosti z jihočeské soutěže spolehlivosti píše její autor: *Dosud jsem se nezmínil o nejmladším a nejmenším československém vozičku Gatter. ... všude budil zaslouženou pozornost jak svým tvarem, tak i výkonem. Dvoutaktní jeho motorek obsahu 348 ccm vypadal jako Leclancheův článek. ... tento voziček udivoval svými výkony. Tak akcelerační čas měl 25,89 sec. (odp. 70 km), brzdící dráha 32,4 m a rychlost do kopce 31 km, tedy výsledky, jakých nedosáhly některé silnější stroje* (Motor, 1932, 28 -29).

Soudě podle výsledků, dosahovaných v soutěžích, měly automobily Gatter velmi dobré jízdní vlastnosti. Ty je, spolu s nízkou pořizovací cenou a provozní nenáročností, předurčovaly k tomu, že se mohly stát vskutku lidovým automobilem, dostupným širokým vrstvám obyvatelstva. Shodou různých nepříznivých okolností se tak ale nestalo. Výroba automobilů Gatter začala právě v době nejtěžší hospodářské krize, která - kromě jiných důsledků - negativně ovlivnila koupěschopnost obyvatelstva. Sám Vilibald Gatter měl k dispozici pouze minimální provozní kapitál, výrobu zahajoval zatížen dluhy a potřebné finanční prostředky si chtěl opatřit až prodejem svých vozů. Gatter ale ve své - po technické stránce jistě pozoruhodné - konstrukci podcenil užité vlastnosti a pohodlí pro cestující. Ti pak dali přednost automobilu Aero 500, který při stejných jízdních a provozních vlastnostech a jen poněkud větších celkových rozměrech i pořizovacích nákladech nabízel více pohodlí i užitku.

O automobily Gatter byl zájem ještě po druhé světové válce. Jeden z vozů se objevil až v Broumově, kde jej ještě roku 1949 používal tajemník Okresního akčního výboru Národní fronty Mašek. Vůz však vyžadoval opravy a proto Mašek žádal MNV v Zákupích o sdělení, co se stalo s firmou Gatter a kde je možno získat náhradní díly

k jeho automobilu (MNV Zákupy, Korespondence 1949). V Zákupích koupil koncem ledna 1946 automobil Gatter v nepojízdném stavu elektromechanik Adolf Němec za 1 400 Kčs. I jeho snahy o získání náhradních dílů a opravu byly marné (ONV Česká Lípa, Konfiskace věcí movitých, inv. č. 547). Gatterova autodílna byla po dražbě roku 1937 uzavřena a její vybavení postupně rozprodáno. Za druhé světové války sloužila dílna jako sklad papíru pro Heldovu továrnu. Po skončení války se stal národním správcem autodílny Josef Szütz, který se postaral o konečnou likvidaci všech zásob. Zbytky součástek převzaly zámečnické dílny z okolí, budova sama sloužila opět jako sklad a od roku 1950 jako dílna strojní traktorové stanice v Mimoni. Po roce 1960 se dílna stala součástí areálu Okresního podniku místního průmyslu v Mimoni.

červen 1999

POZNÁMKY

- 1/ Inzeráty uveřejněny např. v novinách Derutsche Leipae Zeitung, roč. 40, 1890, č. 92; roč. 41, 1891, č. 69
- 2/ Ausstellungs - Berichte über die Gewerbe, Industrie, Land- und Forstwirtschaftliche Ausstellung in B. Leipa, 1890, č. 7 - 8, 26.
- 3/ Třídní výkazy Höhere Gewerbeschule z let 1911/12, 1912/13, 1913/14, 1914/15.
- 4/ Podnikový archiv Škoda Plzeň - osobní spis V. Gattera.
- 5/ Osobní doklady V. Gattera v majtku jeho rodiny v Německu. Za poskytnutí kopií děkuji Peer Gatterovi, vnuku V. Gattera.
- 6/ Ústřední knihovna patentové literatury Praha, patentové spisy.
- 7/ Tamtéž.
- 8/ Pozemková kniha k. ú. Zákupy, vložka č. 590, na Katastrálním úřadu Česká Lípa.
- 9/ Upřesnění zakázky obsahuje dopis V. Gattera strýci z 20. března 1935. Dopis je součástí osobních dokladů V. Gattera v majetku jeho rodiny.
- 10/ Tuto skutečnost potvrzuje i Gatterův dopis, citovaný v předešlé poznámce. Osobní doklady V. Gattera.
- 11/ Pozemková kniha k. ú. Zákupy, vložka č. 590.
- 12/ Údaje získány z pracovní knížky V. Gattera, uchovávané v jeho osobních dokladech
- 13/ Již v říjnu 1986 jsem se dotazoval dr. Kuby, kde našel zprávu o existenci cyclecaru Gatter a o jízdě na Katschberg, ale dr. Kuba mně odpověděl, že má sice mnoho excerpt z literatury, ale nedělá si na své výpisky poznámky o zdroji, z něhož čerpal. Údaj o existenci cyclecaru, který jsem v dostupným pramenech nenalezl, jsem si tedy nemohl ověřit.
- 14/ Protože se žádná výkresová dokumentace ke konstrukci automobilů Gatter nedochovala, vychází všechny další údaje pouze z nákrešů vozu a jeho popisu na propagačních letácích. Celkem se mně podařilo zjistit pět exemplářů těchto propagačních tisků v německé i české mutaci.
- 15/ M. Spremo v citovaném článku vyslovil domněnku, že si Vilibald Gatter nechat své motory zhotovovat u firmy Linser v Liberci. Spíše je však pravděpodobné, že motory pro Gattera zhotovovala slévárna Julius Winkler ve Varnsdorfu, které Vilibald Gatter dlužil podle zápisu v pozemkové knize 120 000 Kč. Firma Linser se mezi věřiteli vůbec nevyskytuje. Popis dochovaného vozu je rovněž uveřejněn v časopisu Svět motorů, č. 8/1990 z 23. 2. 1990 v článku: Gatter (1928), kategorie Vintage A.
- 16/ Deutsche Leipae Zeitung, 1934, č. 288.
- 17/ Údaje převzaty z článku M. Spremo (1987, 35).

PRAMENY A LITERATURA

- AM Kuřívody: Archiv města Kuřívody, fond ve Státním okresním archivu (SOkA) Česká Lípa.
- AM Liberec: Archiv města Liberce, fond v SOkA Liberec.
- AM Ústí n/L.: Archiv města Ústí nad Labem, fond v SOkA Ústí nad Labem.
- AM Zákupy: Archiv města Zákupy, fond v SOkA Česká Lípa
- Auto, 1931: Zbraslav rekordů, roč. 13, s. 407.
- Holub, J., 1985: ... ad Gatter, Auto & Moto Veterán, roč. 1, č. 1, s. 15.
- ISK-, 1979: Aero 10 HP. Malý vůz pro velké cesty. Automobil, č. 11, s. 39 - 40.
- Kuba, A. - Hausman, J., 1973: Malé dějiny auta, Praha.
- Kuba, A., 1974: Veteran Cars Catalogue, Praha.
- Kuba, A., 1986: Automobil v srdci Evropy, Praha.
- Kuba, A., 1988: Atlas našich automobilů 2 : 1914 - 1928, Praha.
- Minařík, S., 1980: Automobily 1885 - 1940, Praha.
- MNV Zákupy : Místní národní výbor Zákupy, fond v SOkA Česká Lípa
- Motor, 1931, roč. 10, č. 8.
- Motor, 1932: Zkušenosti z jihočeské soutěže spolehlivosti, roč. 11, č. 1, s. 28 - 29.
- Motor - Kritik, 1929, roč. 9, č. 1.
- ONV Česká Lípa: Okresní národní výbor Česká Lípa, fond v SOkA Česká Lípa.
- OSN 1931: Ottův slovník naučný nové doby - dodatky, I - 2, Praha
- OÚ Česká Lípa: Okresní úřad Česká Lípa,, fond v SOkA Česká Lípa.
- Ronovský, V., 1931: Hvězdicová jízda k autosalonu v Praze 22. - 28. října, Auto, roč. 13, s. 700.
- Sovadina, M., 1986: Kdo byl Vilibald Gatter, Auto & Moto Veterán, roč. 2, s. 20.
- Spremo, M., 1987: Gatter. Automobil, roč. 31, č. 4, s. 34 - 35.
- Štechmiller, R. - Peukert, O. - Loučková, D., 1957: Naše automobily včera, Praha.
- Tuček, J., 1999: Ztracený Disk. Automobil revue, č. 5, s. 39 - 40.
- Věstník autoobchodu, 1932, 1933, 1935.

RESUMÉ

Produktion der Automobile Gatter in Zákupy

Miloslav Sovadina

Wilibald Gatter wurde am 12. Dezember 1896 in der Familie des Schlossers Josef Gatter in Kuřivody geboren. In der Werkstatt seines Vaters hatte er die Grundlagen des Schlossergewerbes erlernt, weitere fachliche Ausbildung erhielt er an der höheren Industrieschule in Liberec, wo er in den Jahren 1911 - 1915 in der mechanisch-technischen Abteilung studierte. Nach dem Studienabschluß arbeitete er in den Škoda-Werken in Pilsen, in den Jahren 1919 - 1925 war er als Konstrukteur bei der Firma Daimler - Motoren A.G. in der Wiener Neustadt angestellt, wo er sich wahrscheinlich gut mit der Konstruktion und Herstellung von Automobilen vertraut machte. Im Verlauf der 20er Jahre meldete W. Gatter mehrere Patente im Bereich der Automobilkonstruktion an und publizierte Artikel in Fachzeitschriften.

Im Jahre 1929 entschied sich Wilibald Gatter für eigene Automobilproduktion. Im Herbst desselben Jahres kaufte er in Zákupy Grundstücke für den Bau einer Werkstatt und am Anfang des Jahres 1930 bewarb er sich um die Konzession für die Errichtung der Firma „Willy Gatter - Automobilproduktion Zákupy“. Am 15. November 1930 wurde W. Gatter vom Kreisamt in Česká Lípa der Gewerbeschein ausgestellt, der ihn berechtigte, Kraftwagen in der Werkstatt in Zákupy zu produzieren. Die Produktion konnte sich jedoch in Folge der Wirtschaftskrise und des niedrigen Absatzes der Produkte nicht entfalten und W. Gatter, der über kein ausreichendes Betriebskapital verfügte und von Anfang an mit Krediten wirtschaftete, war seit Anfang des Jahres 1934 nicht fähig, seine Verpflichtungen den Gläubigern gegenüber zu erfüllen. Sie erhoben eine Anklage gegen ihn und im April 1937 wurde Gatters Werkstatt und ihre Ausstattung versteigert. Wilibald Gatter ging bereits im September nach Deutschland, wo er als Konstrukteur bei verschiedenen Firmen, z. B. Junkers, arbeitete. Nach dem zweiten Weltkrieg blieb Gatter in Deutschland und ließ sich in der Stadt Kirchenheim unter Treck in Württemberg nieder, wo seine Nachkommen bis heute leben.

Die Gatter - Wagen erinnern mit ihrer Form an das bekannte Automobil Aero 500. Die Karosserie hatte einen Holzrahmen und wurde auf einem Fahrgestell gebaut, das Gatter selbst „Doppel-T“ nannte. Es wurde von einer zentralen Tragröhre gebildet, die durch zwei Querstreben gestützt wurde, die Zapfen zur Befestigung der Karosserie trugen. Durch diese Querstreben führten auf beiden Seiten des Wagens zwei halbelliptische Längenfeder, die in der festen Vorder- und Hinterachse beendet wurden. Die Karosserie hatte eine Tür auf der rechten Seite. Sie konnte entweder zwei Sitze und Gepäckraum bzw. einen Notsitz im hinteren Teil des Wagens, oder vier Sitze haben. Die Wagen hatten immer ein Rolldach aus Stoff. Die Gatter - Automobile waren mit Motorrad - Zweitaktmotoren von 350 bis 500 ccm ausgestattet. Zuerst verwendete W. Gatter für seine Wagen Motoren anderer Marken, z.B. den englischen Motor Villiers, später ließ er eigene mit dem Anguß „Gatter“ auf dem Zylinder gekennzeichnete Motoren produzieren. Der Motor wurde vorne angebracht, die Hinterachse wurde von der durch die zentrale Tragröhre geführten Welle angetrieben. Die Welle endete jedoch bei dem hinteren Querträger und von dort aus wurde die

Hinterachse bei den ersten Konstruktionstypen durch eine Kette getrieben, bei den späteren Varianten wurde die Kette durch eine kurze Verbindungswelle ersetzt. Die ersten Typen wurden nicht mit Rückwärtsgang ausgestattet. Die Trommelbremsen, bei den ersten Konstruktionen mit Kettenantrieb die Bandbremsen, waren nur auf der Hinterachse. Das Lenkrad befand sich auf der linken Seite.

In den Jahren 1932 - 1934 verkaufte Gatter nachweislich zwölf Automobile. Die Gesamtproduktion kann man auf 30 - 40 Wagen schätzen. Die Automobile Gatter nahmen an verschiedenen Sport- und Wettbewerb- Aktionen teil, wobei sie verdiente Aufmerksamkeit erregten. Den in Wettbewerben erreichten Ergebnissen nach hatten die Automobile Gatter sehr gute Fahreigenschaften. Sie und auch der niedrige Preis und kleine Betriebsansprüche prädestinierten das Automobil Gatter dazu, zu einem richtigen, den breiten Schichten zugänglichen Volkswagen zu werden. Durch Zusammentreffen von verschiedenen ungünstigen Umständen ist es jedoch nicht geschehen. Die Produktion der Automobile Gatter startete gerade zur Zeit der schwersten Wirtschaftskrise, die - außer anderen Folgen - die Kaufkraft der Einwohner negativ beeinflusste. Wilibald Gatter selbst hatte nur ein minimales Betriebskapital zur Verfügung. Er begann die Produktion mit Schulden belastet und die nötigen finanziellen Mittel wollte er erst durch Verkauf seiner Wagen gewinnen. Gatter unterschätzte jedoch dabei - wie bemerkenswert auch seine Konstruktion von der technischen Seite ist - Gebrauchseigenschaften und Komfort für Fahrende. Sie bevorzugten dann das Automobil Aero 500, das bei den gleichen Fahr- und Gebrauchseigenschaften und nur ein bißchen größeren Maßen und Anschaffungskosten mehr Komfort sowie Nutzen bot.

**Wasserleitungen,
Dampfleitungen,
Dampfheizungen,
Feuerspritzen,
Pumpen für div. Zwecke,
Pumpen**

**in allen Ausführungen,
Einrichtungsstücke
für Mühlen, Branereien &c. &c.,**

Göpel, 4287

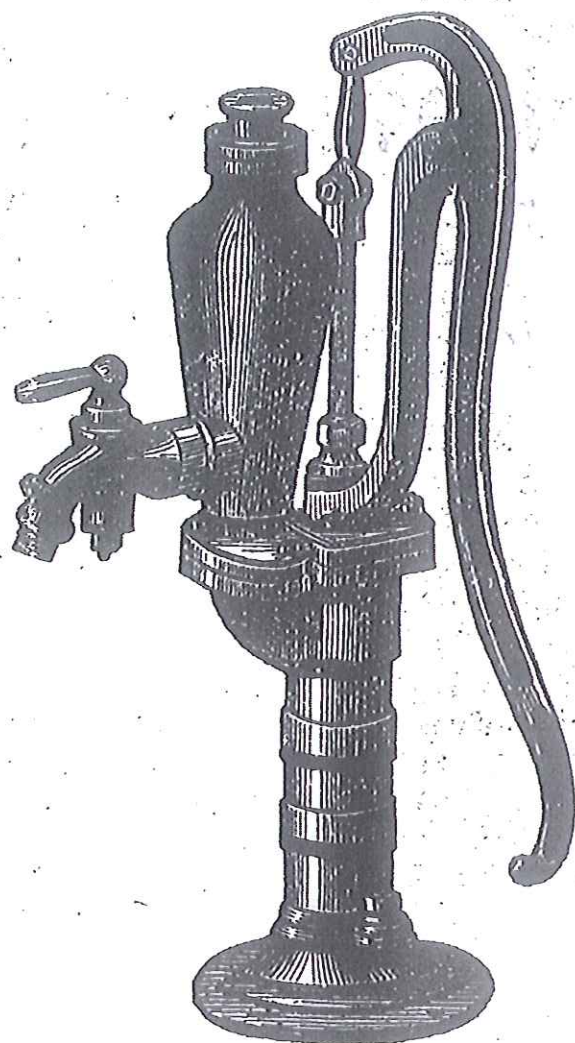
**Säckelmaschinen,
Dreschmaschinen**

liefert die

Maschinenschlosserei

von

J. Gatter, Hühnerwasser.

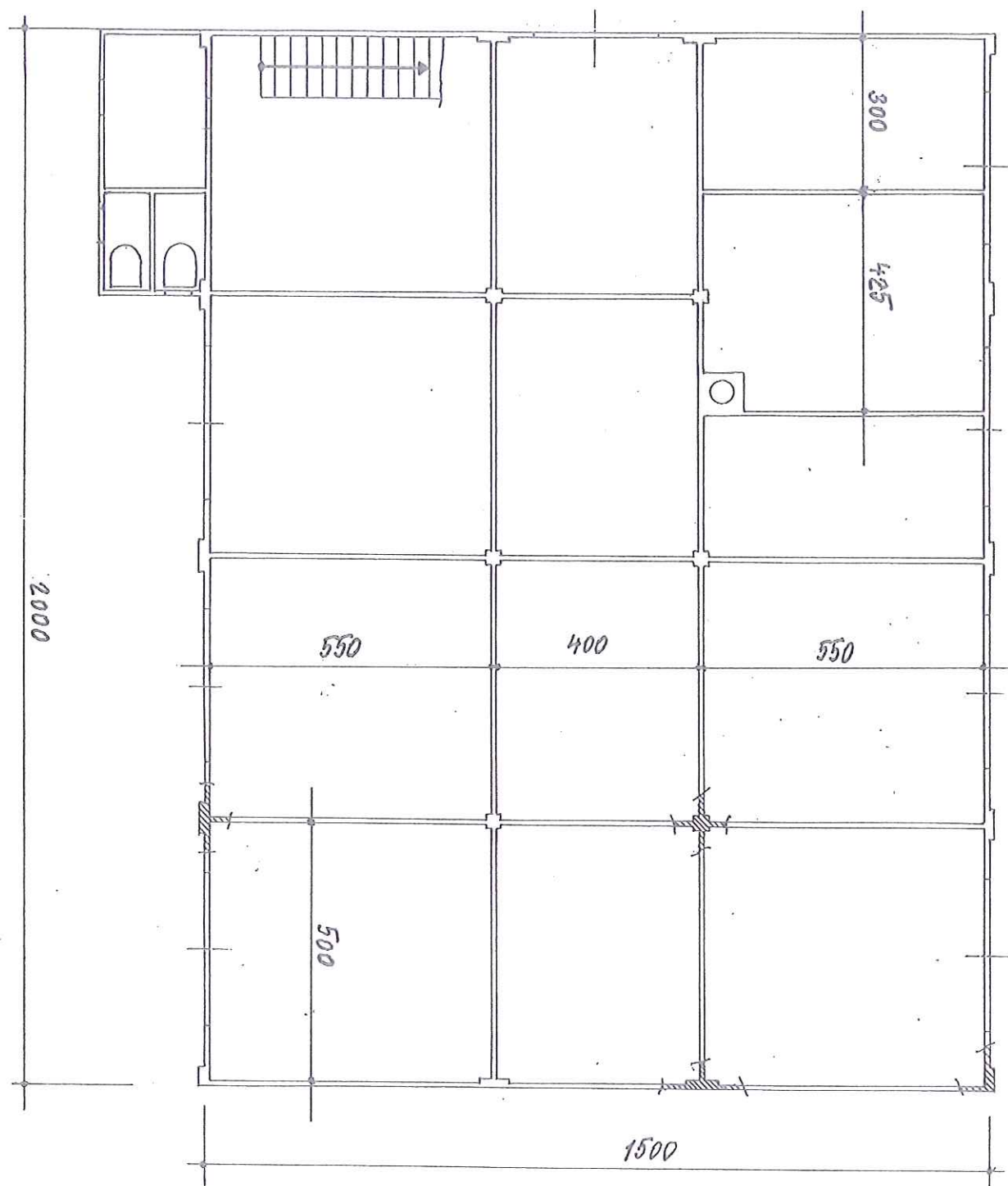


1. Inzerát zámečnické firmy Josef Gatter z Kuřívod v Deutsche Leipziger Zeitung.

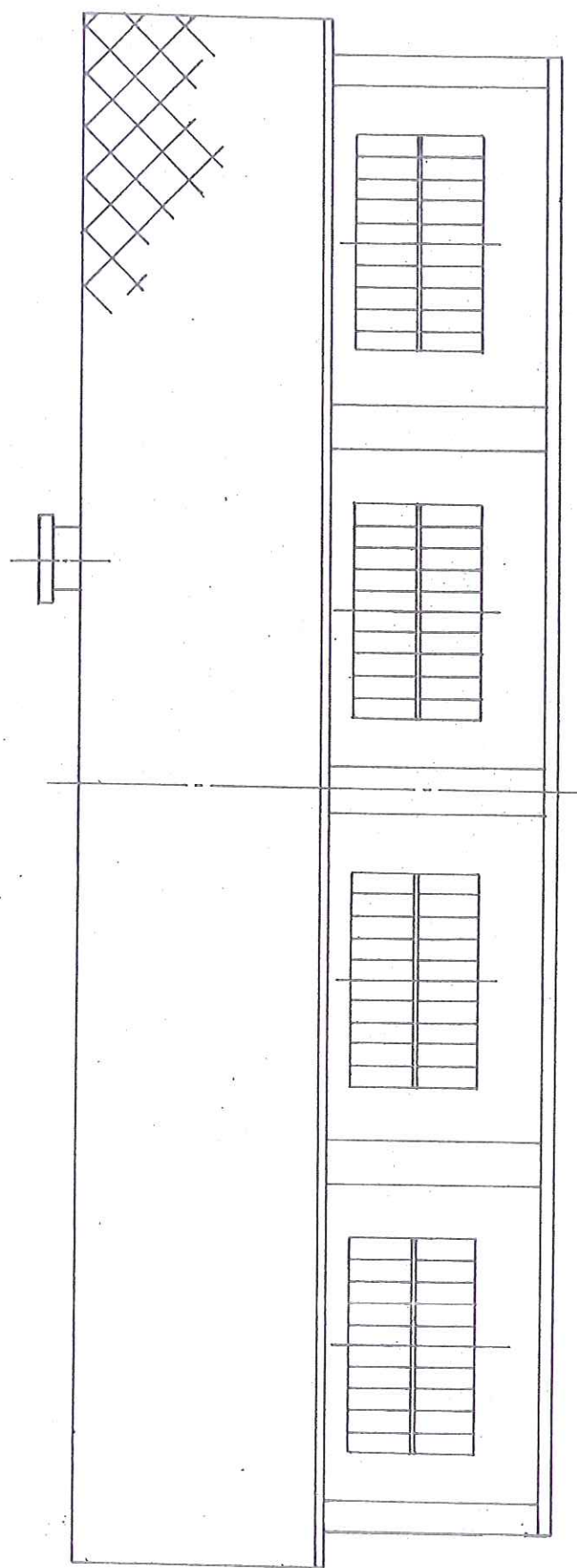


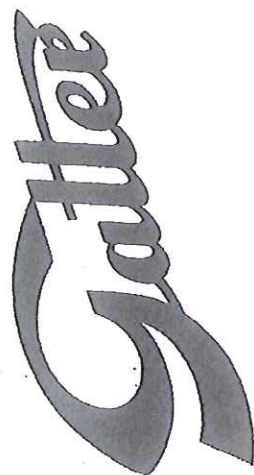
Willy Gatter

2. Fotografie Vilibalda Gattera z roku 1924 a jeho autograf.



3. Plány dílny Vilibalda Gattera v Zákupích - půdorys a pohled (podle originálu překreslil Rudolf Vavřík).



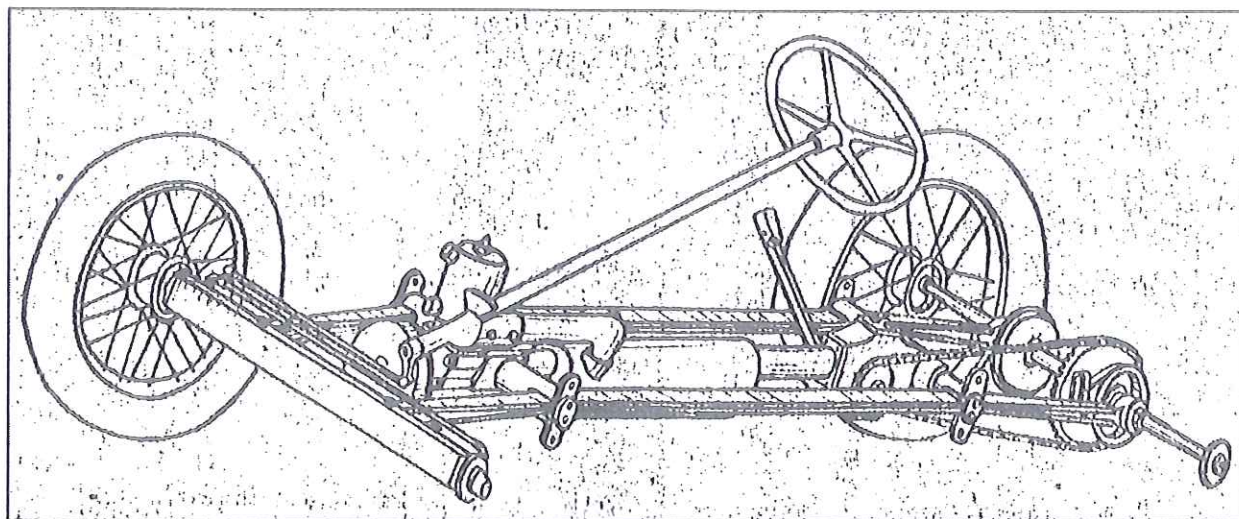


AUTOWERK REICHSTADT, NORDBÖHMEN

POSTSCHECK: PRAG 50163 / POST U. BAHN: REICHSTADT / TELEGR.: GATTER REICHSTADT

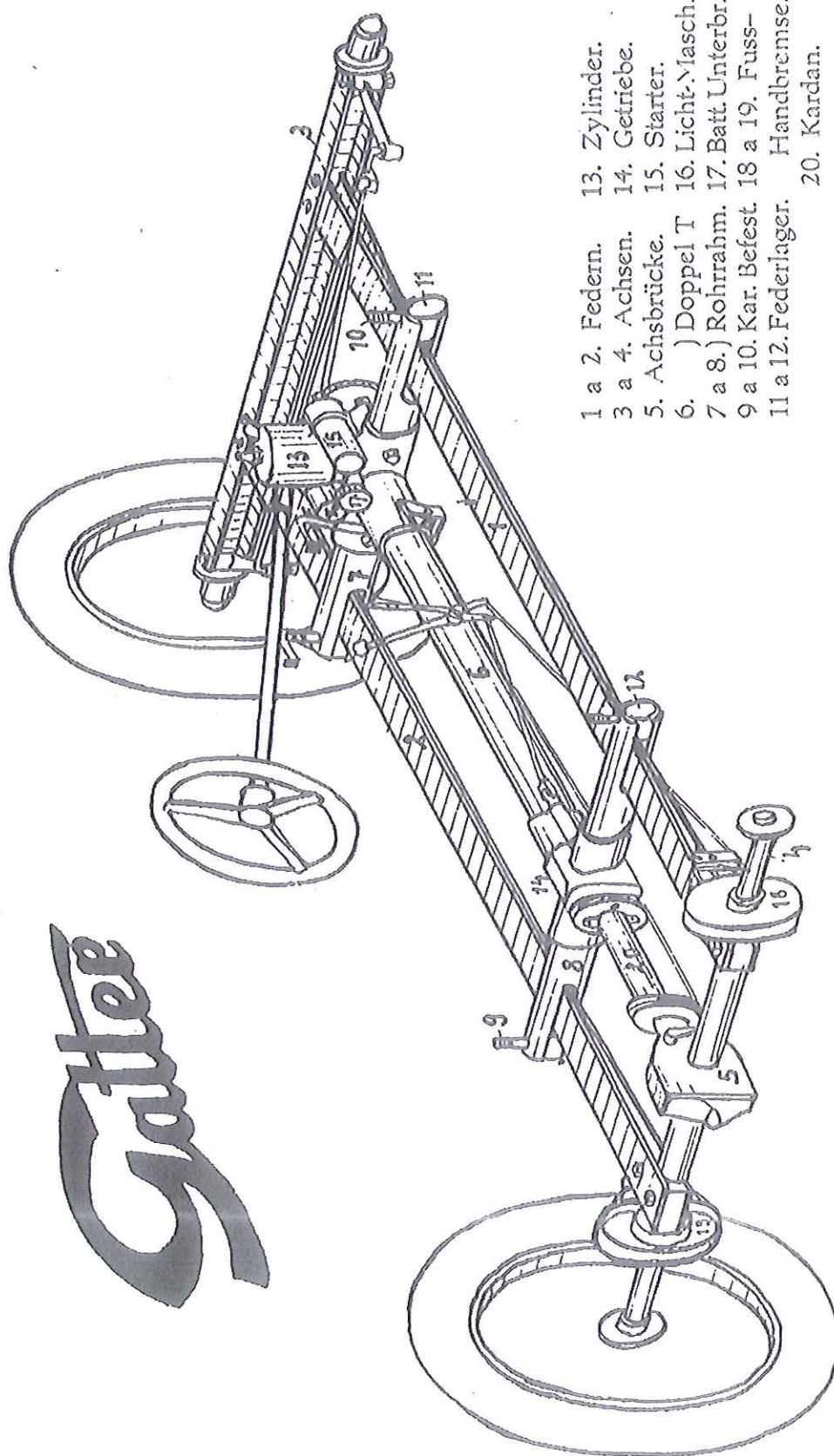
REICHSTADT

4. Hlavičkový papír firmy Gatter v Zákupcích.



5. Podvozek automobilu Gatter s řetězovým pohonem zadní nápravy.

Galle



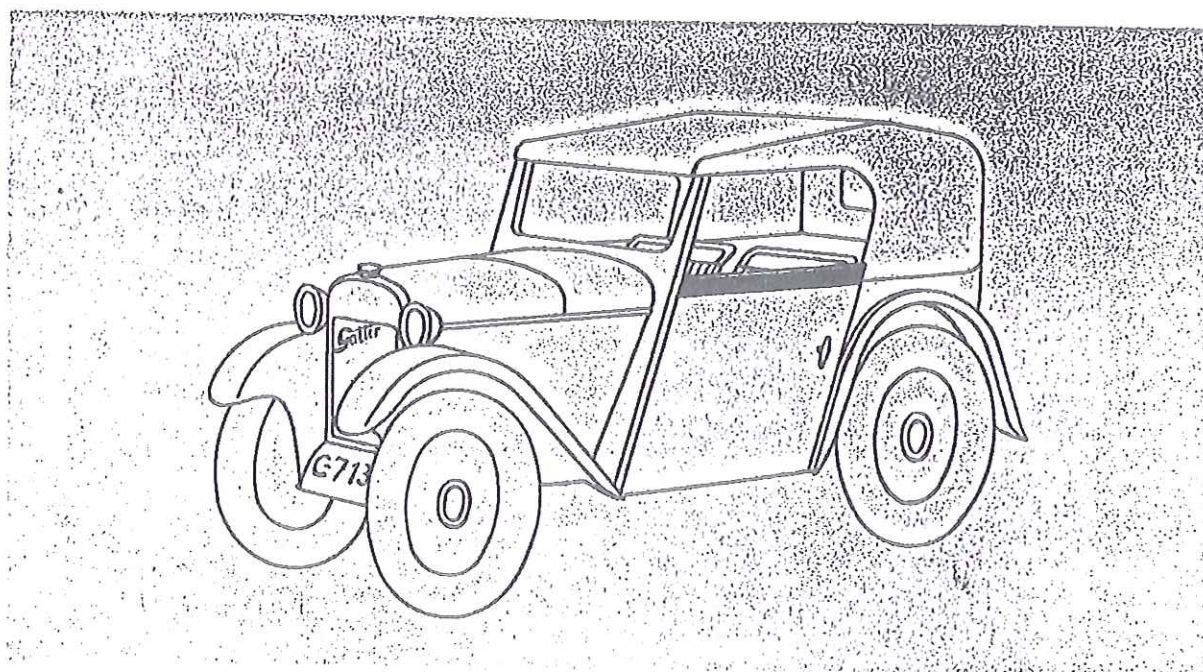
- 1 a 2. Federn. 13. Zylinder.
- 3 a 4. Achsen. 14. Getriebe.
- 5. Achsbrücke. 15. Starter.
- 6.) Doppel T 16. Licht-Masch.
- 7 a 8.) Rohrrahm. 17. Batt Unterbr.
- 9 a 10. Kar. Befest. 18 a 19. Fuss-
- 11 a 12. Federlager. Handbremse.
- 20. Kardan.

6. Podvozek s pohonem zadní nápravy hřídelem.

Autowerk Reichstadt Nord Böhmen

Gatter

*Das neue
Dreisitzer Kabriolet*



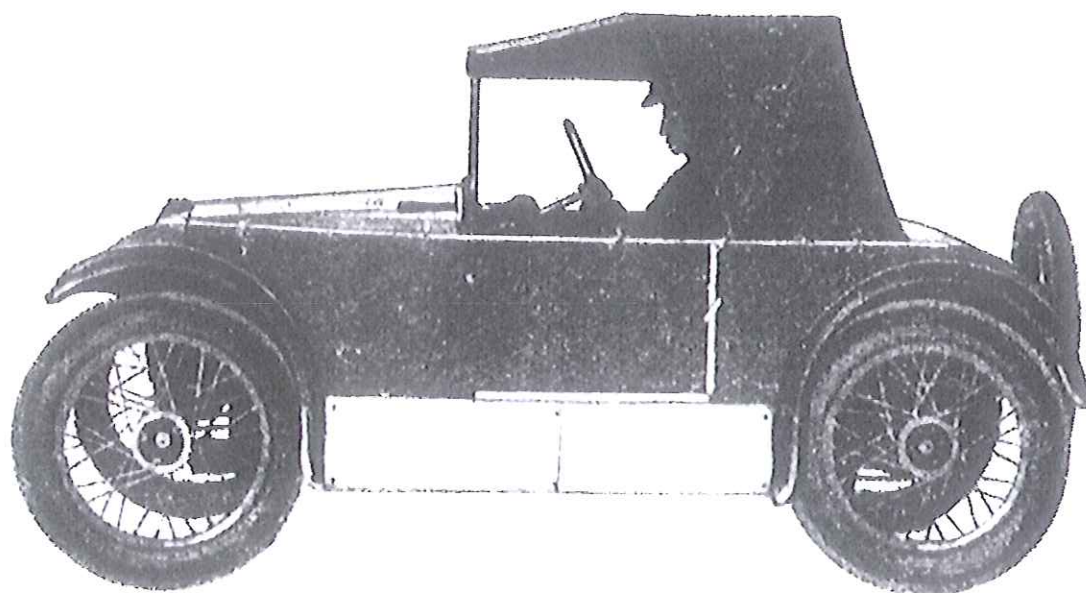
7. Nákres třímístného kabrioletu Gatter.

GATTER

Autopodnik Zákupy sev. Čechy

Cena vozu v normálním provedení se střechou, elektr. osvětlením, zásobním kolem a nářadím

Kč 13.800.-.



8. Třímístný kabriolet Gatter v jiném provedení.

Auto

Gatter

Reichstadt

Nord-Böhmen



Halbliter Zweitakt 10 Ps.

Bosch-Licht, Batteriezündung, elektr. Anlasser, Rückwärtsgang,
Kardanantrieb, Stahlblech-Karosserie mit Notsitz u. Gepäckraum.

Preis kompl. 15.800 Kč.

9. Čtyřmístný kabriolet Gatter.



10. Čtyřmístný kabriolet Gatter, jediný dochovaný vůz této značky.