AUTOPIONIER / Tschechen ehren Willibald Gatter als Erfinder des „Volkswagens" mit einer Gedenk-Plakette

Fehlender Rückwärtsgang vermeidet „unnötige Komplikationen"

Die heutige Entspannungspolitik macht es möglich: Tschechien ehrt 60 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs den sudetendeutschen Ingenieur und Automobilpionier Willibald Gatter zu seinem 110. Geburtstag. Willibald Gatters Kleinwagen aus dem „Automobilwerk Reichsstadt" in Nordböhmen galt Jahre bevor Adolf Hitler den „Käfer" Ferdinand Porsches zum Volkswagen auslobte als „Volksauto" und war das preiswerteste Auto seiner Zeit in Europa, „das Auto zum Motorrad-Preis". Sein Enkel Peer Gatter begab sich auf Spurensuche.

KIRCHHEIM ■ Willibald Gatter, der mit der Kirchheimerin Emilie Hoyler verheiratet war, lebte von 1945 bis zu seinem Tod 1973 in Kirchheim. Ein Neuanfang nach dem Krieg endete mangels Kapital mit einem Prototyp. Die Geschichte der Gatter-Autos ist gleichzeitig die eines Erfinders und Unternehmers, dessen Leben durch die politischen Wirren der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, die Zerschlagung Österreich-Ungarns und seiner Grenzen, durch Weltwirtschaftskrise und den Zweiten Weltkrieg und letztendlich den Verlust der Heimat geprägt war.

Gatter wurde am 12. Dezember 1896 in Hühnerwasser (heute Kurivody) in Nordböhmen als ältestes von acht Kindern des Maschinenbauers Josef Gatter und seiner Frau Marie Eiselt geboren. Bereits im Elternhaus wurde sein Interesse an Maschinen geweckt. Hier hatte er Zugang zum Betrieb des Vaters, wo neben Wasserkraftwerken mit großen Schaufelrädern auch Pumpen und Feuerspritzen hergestellt wurden.

Nach dem Besuch der Bürgerschule in Niemes studierte Gatter an der Höheren Industriefachschule in Reichenberg Mechanik und Technologie. Obwohl ab 1914 der Erste Weltkrieg wütete, wurde der begabte Student nicht zur Armee einberufen, sondern im Juni 1915 als Konstrukteur den SKODA-Werken zugeteilt. Zugleich arbeitete er im Skoda-Schwesterwerk Austro-Daimler zusammen mit Ferdinand Porsche an der Entwicklung benzin-elektrischer C-Züge.

Mit Kriegseintritt der USA meldete sich Willibald Gatter zum aktiven Kriegsdienst und lernte so den Krieg noch kurz vor seinem Ende in all seiner Grausamkeit kennen. Kaum war die Donaumonarchie zerfallen, wurde am 28. Oktober 1918 in Prag der tschechoslowakische Staat proklamiert. Gatter kehrte in die böhmische Heimat zurück und leitete dort bis zur Rückkehr seines Bruders aus der Gefangenschaft die elterliche Fabrik. Den Vater unterstützte er bei der Planung der dortigen Wasserwerke. Im August 1919 begab er sich in die neu ausgerufene Republik Deutschösterreich. Bei Austro-Daimler in Wiener Neustadt konnte der 23-Jährige eine Anstellung als Automobil-Konstrukteur finden. Es galt, wieder auf zivile Produkte umzustellen und nur die schnelle Wiederaufnahme der Automobilproduktion mit verbesserten Vorkriegsmodellen versprach Rettung. Direktor Ferdinand Porsche warb Ingenieure zumeist aus dem Gebiet des ehemaligen österreichisch-ungarischen Reiches an, darunter auch Willibald Gatter.

Neben schnellen und leichten Tourenwagen wurden auch große Luxusautos hergestellt, mit modernen Motoren in aerodynamisch ausgefeilten Karosserien. Gatter war hier zunächst in der Entwicklung von elektrischen Omnibussen und Benzin-Lastwagen tätig, später auch in der Konstruktion von schweren und leichten Personenwagen. Mit Porsche und Ingenieur Karl Bettaque konstruierte Gatter 1921/22 den „Sascha", den ersten Sport-Rennwagen der Nachkriegszeit, benannt nach dem Filmpionier Alexander „Sascha" Graf Kolowrat. Mit diesem Wagen fuhr Willibald Gatter Anfang der Zwanzigerjahre seine ersten Rennen.

Die finanzielle Leitung des Werkes in Wiener Neustadt hatte Camillo Castiglioni inne, ein Lebemann großen Stils und kaltschnäuziger Finanzhai, der durch Kriegsspekulationen zu einem riesigen Vermögen gekommen ist. Er kontrollierte unter vielen anderen Firmen auch die Österreichische Daimler Motoren AG. Seine rein auf den persönlichen Gewinn ausgerichteten Interessen vertrugen sich nicht mit den technischen Interessen seiner Ingenieure. Direktor Porsche verließ daraufhin Österreich und ging zu Daimler nach Stuttgart. Willibald Gatter wechselte 1925 zur Georg Schicht A.G. in Aussig/Elbe.

Der Fettsäure verarbeitende Konzern betrieb Vorstöße in andere Wirtschaftssektoren, um seine im Seifen-Geschäft erwirtschafteten Überschüsse gewinnbringend anzulegen. Georg Schicht, dem die kaufmännische Leitung des Unternehmens unterlag, schien die nach dem Ersten Weltkrieg schnell aufstrebende Automobilproduktion dazu der richtige Weg. Gatter wurde als technischer Leiter der neuen Automobil-Sparte angeworben, mit dem Zugeständnis, weitgehende Freiheiten in Gestaltung und technischer Ausführung zu haben und das Auto als „Gatter-Wagen" zu vermarkten. Gatters Vorhaben war die Schaffung eines preisgünstigen Viersitzers, der die Motorisierung breiter Schichten der Bevölkerung ermöglichen würde, ein sogenanntes „Volksauto". Ende 1926 war der Prototyp des Gatter-Wagens bereits fahrtüchtig und im Frühjahr 1927 wurde in Aussig die Produktion eines verfeinerten Wagens aufgenommen.

Zum Anlass des 80-jährigen Bestehens der Schichtwerke wurde der kastenförmige Wagen 1928 der Öffentlichkeit präsentiert. Von den Aussiger Bürgern wurde das Vorhaben einer heimischen Automobilproduktion mit Stolz aufgenommen. Als die Zeitschrift Motor-Kritik das Fahrzeug 1929 der Fachwelt vorstellte, wies der Wagen bereits aerodynamische Kurven auf.

Das Aktienkapital der Schicht AG verfiel aufgrund der Weltwirtschaftskrise. Gatter kehrte in seine Heimatstadt zurück und arbeitete an den Plänen für ein neues Auto. Der Wagentyp, den es zu schaffen galt, sollte den Komfort eines Automobils besitzen, doch im Benzinverbrauch, der technischen Einfachheit und im Preis einem Motorrad entsprechen. Wahre Kleinwagen, geschweige „Volksautos" gab es nicht. Zwar war der „Volkswagen" als Schlagwort in aller Munde und 1938 übernahm Adolf Hitler diese Bezeichnung für sein in Wolfsburg gegründetes Volkswagenwerk.

Zur Schaffung eines wahren „Volksautos" (auf tschechisch „Lidovy Automobil"), musste der Konstrukteur neue Wege beschreiten. Durch eine Verringerung der Einzelteile und der Ausstattung mit einem Leichtholzrahmen wurde das Gewicht auf 200 Kilo reduziert. Auch ein Rückwärtsgang war nicht vorgesehen. Wie der Prospekt von 1931 verrät, würde ein solcher auch nur „unnötige Komplikationen bedeuten", da die Wendigkeit des Gatter-Wagens „ein Umdrehen auf normaler Straßenbreite" ermöglicht.

Ende des Jahres 1929 waren die Pläne für diesen „Kleinen Gatter" so weit gediehen, dass sich sein Erfinder zur Produktion entschloss. Am 22. November 1929 stellte er im nordböhmischen Reichstadt den Antrag zur Erbauung einer Fabrikationshalle und am 13. September 1930 wurde ihm die Genehmigung für die Herstellung von Kraftfahrzeugen erteilt. Das Autowerk Gatter-Reichstadt war geboren. Zwischen Oktober 1930 und Juni 1936 wurden hier zwischen 1400 und 1500 Kleinwagen dieser Marke produziert.

Willibald Gatter und sein „Großer Gatter" vor der Kulisse von Burg Schreckenstein an der Elbe.

Die Marke Gatter, das „Auto zum Motorradpreis", trug in diesen Jahren entscheidend zur Motorisierung des Bürgertums im Norden Böhmens bei. Mit einem Preis von nur 12 800 Kronen (1580 Reichsmark) kostete der „Kleine Gatter" 1930 weit unter der Hälfte des billigsten Mittelklassewagens der Marke Skoda und entsprach dem Jahreslohn eines Arbeiters. Damit war der „Kleine Gatter" Europas billigstes Automobil. Erst 1933 kam mit dem „Standard Superior", entworfen von Gatters Wegbegleiter Ingenieur Josef Ganz, ein vergleichbarer Wagen auf den deutschen Markt, der auf der Berliner Automobilausstellung von 1933 mit einem Preis von 1590 Reichsmark als „deutscher Volkswagen" beworben wurde.

Heute fast vergessen ist der Jude Josef Ganz (1899-1967), Vordenker des VW-Käfers. Sein Prototyp „Maikäfer" von 1932, der 1933 als „Standard Superior" in Serie ging, sah dem 1935 der Öffentlichkeit vorgestellten VW-Käfers, der ab 1945 serienmäßig produziert wurde, täuschend ähnlich. Nach der Berliner Automobilausstellung wurde Ganz im Januar 1934 von der Gestapo verhaftet und ins Schweizer Exil getrieben.

Vor diesem Hintergrund ist es auch nicht verwunderlich, dass die Tschechen Gatter heute als den wahren Erfinder des Volkswagens, des „Lidového Auta" ehren, denn sein „Kleiner Gatter" war das erste in Serie produzierte Automobil, das dieses Prädikat auch verdiente. So widmete der nordböhmische Tourismusverband dem Konstrukteur im Dezember 2006 anlässlich seines 110. Geburtstags und dem 80. Jahrestages der Gatter Automobilproduktion eine Gedenkplakette.

Dass sich der Gatter-Wagen innerhalb kürzester Zeit großer Popularität erfreute und über die Grenzen Böhmens hinaus bekannt wurde, lag nicht allein an den geringen Anschaffungs- und Betriebskosten. Auch die spektakulären Rennerfolge Gatters trugen zum guten Ruf bei. Mit seinem Auto gewann der Konstrukteur zahllose Preise bei Bergrennen. Seine größten Erfolge waren Goldmedaillen beim Böhmischen Bergrennen sowie Klassensiege beim Großen Bergpreis von Deutschland, der Schwarzwald Zielfahrt und der Tatra Sternfahrt. Auch gegen die Granden des damaligen Rennsports anzutreten, wie Rudolf Caracciola, den Michael Schumacher der Zwanziger- und Dreißigerjahre, scheute sich Gatter nicht. Ihm ging es weniger um einen Sieg, als darum, die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von Kleinwagen vor einem Massenpublikum unter Beweis zu stellen. 1931 trat er beim Großen Bergpreis von Deutschland am Schauinsland mit seinem „Kleinen Gatter" an, dem kleinsten Wagen des gesamten Rennens. Caracciola gewann souverän auf Mercedes SSKL mit 7069 Kubikzentimetern in 8,51 Stunden und einer Durchnittsgeschwindigkeit von 81,2 km/h. Gatter bewältige die 720 Kilometer lange Rennstrecke mit 350 Kubikzentimetern in 17,38 Stunden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40,7 km/h. Mit einem elften Platz zog Gatter am 26. Juli 1931 zur Siegerehrung in Freiburg ein, sein Kleinwagen ungläubig bestaunt und bejubelt von tausenden Freiburgern. Zuvor hatte er aus Prag kommend den fünften Platz bei der Zielfahrt des Rennens belegt.

Für den Erfolg des Autos spielte aber auch gezielte Werbung eine große Rolle. 1931 gab es zahlreiche Gatter-Automobilvertretungen. Gatter-Wagen fuhren vor allem im Dreieck Aussig, Prag, Reichenberg. Bereits Ende 1931 war die erste Fabrikationshalle zu klein geworden. Der Ingenieur erwarb die angrenzende Parzelle und errichtete ein großes Fabrikgebäude. Gatter blieben wegen des Zusammenbruchs der Banken nur private Investoren.

Der erste Wagen des Typs „Kleiner Gatter", der ab Oktober 1930 auf den Markt kam, war noch ein reines Zweckfahrzeug, dem die spätere Eleganz völlig fehlte. Unter der Stahlblech-Karosserie des 9-PS Fahrzeuges befand sich ein leichtes aber stabiles Holzgerüst, das es dem kleinen Auto ermöglichte, eine Spitzengeschwindigkeit von 60 km/h zu erreichen. Der Wagen hatte eine Länge von 2,60 Metern, war luftgekühlt mit zwei Ventilatoren, besaß einen Handstarter und bot zwei Personen mit Gepäck Platz. Das Fahrzeug verfügte über zwei Vorwärtsgänge. Hatten frühe Modelle noch einen fabrikatsfremden englischen Villiers Zweitaktmotor, so entwickelte Gatter ab 1932 eigene Motoren, die bei der Firma Julius Winkler in Warnsdorf gegossen wurden.

Ab 1932 wurde die Karosserie eleganter gestaltet. Alle Modelle ab 1933 waren serienmäßig mit einem Rückwärtsgang ausgestattet. Dies bot nicht nur mehr Fahrkomfort, sondern bot auch mehr Sicherheit. Sie erreichten mit ihren nun 10 PS eine Geschwindigkeit von 75 Kilometern pro Stunde.

In seine Reichsstädter Zeit fallen auch die Anfänge von Willibald Gatters politischer Betätigung und seine ersten politischen und wirtschaftswissenschaftlichen Schriften zur Lage der Nation, die er für diverse Zeitungen des Sudetenlandes verfasste.

Die Wirtschaftskrise, die die Tschechoslowakei in den Dreißigerjahren zunehmend erfasste, ging auch am Autowerk Gatter nicht spurlos vorüber. Gatters wichtigste Klientel, die sudetendeutsche Mittelschicht, die am stärksten von der Krise betroffen war, verarmte. „Volksautos" konnte sich der kleine Mann nicht mehr leisten.

Eine Zeit lang konnte sich das Werk durch die Produktion von Nutzfahrzeugen, etwa kleinen Last- und Lieferwagen und der Reparatur bereits laufender Gatter-Wagen am Leben erhalten. Gatter bemühte sich auch um öffentliche Aufträge zum Bau von Spezialfahrzeugen für die Eisenbahn, doch aufgrund seiner Volkszugehörigkeit und seiner politischen Aktivität konnte er von Seiten der tschechoslowakischen Regierung auf kein Entgegenkommen hoffen. Im Jahre 1937 musste das Autowerk Gatter schließen.

Willibald Gatter kehrte der Tschechoslowakei den Rücken. Er arbeitete zunächst in Rosslau an der Elbe als Leiter der Abteilung zur Entwicklung von Schiffsmotoren. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wechselte er in die Rüstungsindustrie. Bei der Firma Jahns Regulatoren in Offenbach am Main war er bis 1943 für die Entwicklung und Erprobung von Verstellpropellern für Kampfflugzeuge der Firmen Heinkel und Junkers zuständig. In dieser Zeit heiratete er Emilie Hoyler, eine Schwäbin aus Kirchheim.

Wegen der permanenten Fliegerangriffe auf die deutsche Flugzeugindustrie wurden wichtige Teile in den scheinbar ungefährdeten Osten evakuiert. 1944 wurde die Familie in Offenbach am Main ausgebombt, blieb aber unverletzt. Willibald Gatter sah im Unglück auch die Chance einer Rückkehr in die Heimat, in das nun deutsche Protektorat Böhmen. In den von der Wehrmacht requirierten Letov-Werken in Prag arbeitete er für Junkers an der Entwicklung der Kampflugzeuge Ju 288 C und Ju 290. Im Februar 1945 war für Gatter klar, dass der Krieg für Deutschland verloren war. Als die Sowjetische Armee im April 1945 vor Prag stand, entschloss er sich mit seiner Familie zur Flucht und das Schicksal führte ihn in die Heimatstadt seiner Frau, nach Kirchheim.

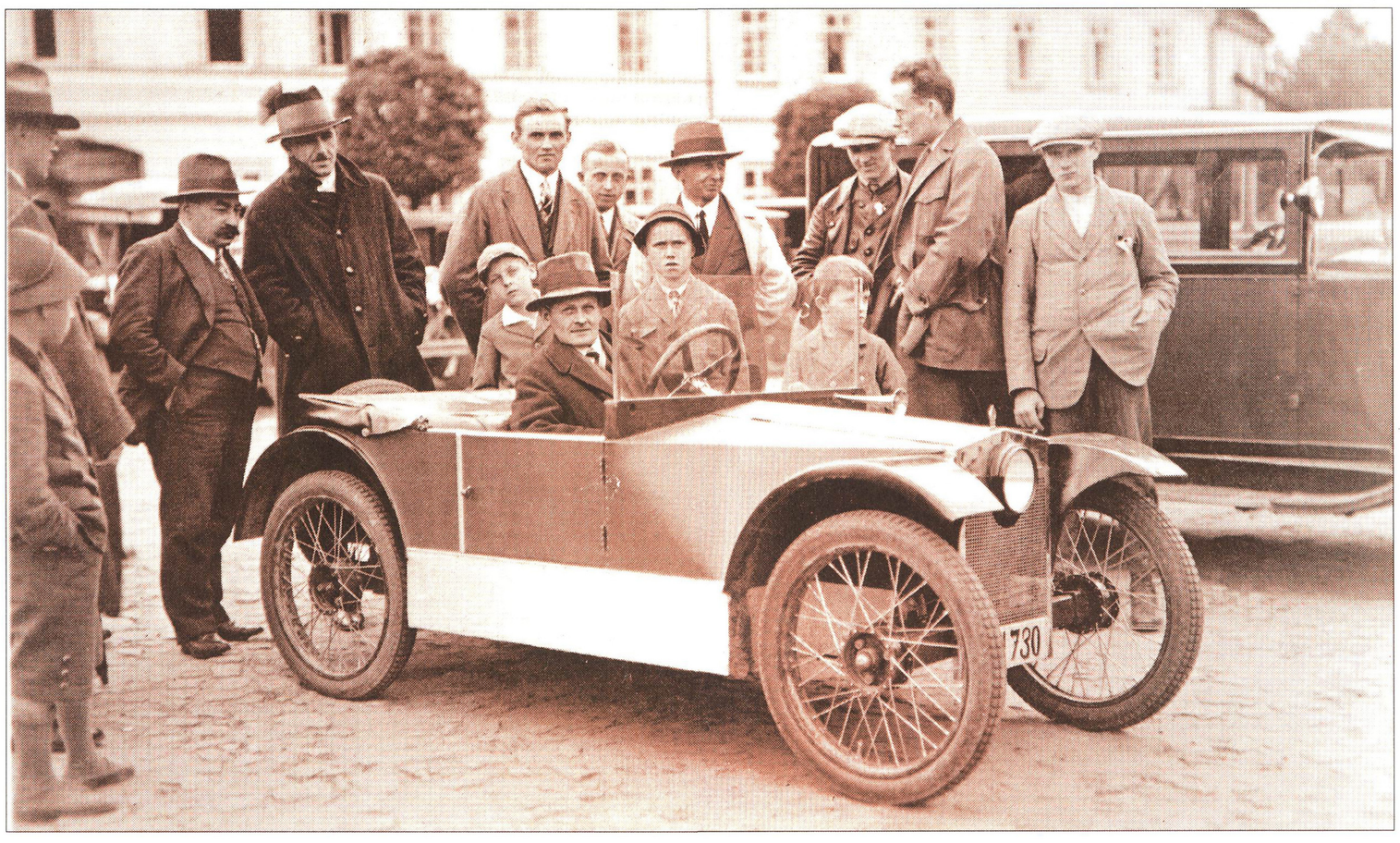
Nach dem Krieg plante Gatter eine Neuauflage seines Erfolges und entwarf in den 50er-Jahren einen erschwinglichen Kleinwagen. In der Krebenstraße, dort wo heute das Werk des Segelflugzeugherstellers Schempp-Hirth liegt, baute er den Prototyp „Gatter Mini", ein Wagen mit einem 300 Kubikzentimeter-Motor, von der Leistungsstärke einem Goggomobil vergleichbar. In der Region um die Teck erprobte er das Fahrzeug auf seine Leistungsfähigkeit und jagte ihn unzählige Male die damals noch ungeteerte Ochsenwanger Steige hinauf und wieder hinab.

Trotz hervorragender Fahreigenschaften und eines Verbrauchs von nur zweieinhalb Litern auf 100 Kilometern sollte es nie zur Serienproduktion kommen. Mit dem anbrechenden Wirtschaftswunder schwand das Interesse für Kleinstwagen, und auch erfolgreiche Modelle wie Isetta oder Goggomobil wurden bald von größeren Autos verdrängt. So wandten sich auch die Investoren von dem Projekt ab, die Gatters Kleinstwagenkonzept zunächst gefördert hatten, darunter auch Ferry Porsche, Sohn von Gatters Weggefährten Ferdinand Porsche. Erst in den vergangenen Jahren erfuhren die Klein- und Kleinstwagen eine Renaissance.

Heute existiert wohl nur noch ein Gatter-Wagen. Es ist ein 1932er Viersitzer mit Rückwärtsgang und Ketten-Antrieb. Jiri Beran aus Cesky Dub in der Tschechoslowakei, ein Auto- und Motorrad-Liebhaber, fand das Fahrzeug in den 70er-Jahren in einer Scheune in Jicin in einem bedauernswerten Zustand. Mit viel Zeit und Liebe richtete er es wieder her.

Dass nur einer dieser Wagen überdauert haben soll, erklärt sich leicht. Während Wagen aus reichsdeutscher Produktion 1939 zu Kriegszwecken von der Wehrmacht in Böhmen beschlagnahmt wurden und im Armeebetrieb den Krieg teils überdauerten, mussten Wagen aus nicht-reichsdeutscher Produktion nach Kriegsbeginn von ihren Besitzern aus Nordböhmen in Kolonne nach Bautzen in Sachsen gefahren werden, wo sie in einem Kraftfahrzeugpark ausgeschlachtet wurden, um Rohstoffe für Kriegszwecke zu gewinnen. Hier dürften die meisten Gatter-Wagen zur Produktion von Waffen und Munition weiterverwendet worden sein.

Willibald Gatter besuchte die Tschechoslowakei nach Krieg und Vertreibung wieder, doch um seine Heimatstadt Hühnerwasser, die als Bestandteil eines russischen Truppenübungsplatzes völlig zerstört wurde, schlug er einen großen Bogen. Am 14. Mai 1973 starb er in Kirchheim.


Der „Kleine Gatter" wird von Schaulustigen bestaunt.

Fotos: privat