Automobil GATTER

první lidový vůz byl vyráběn pod horou Ještěd

Automobilový průmysl mladého Československa představovaly zpočátku tři velké, kapitálově silné podniky PRAGA, TATRA a ŠKODA, které jako jediné přestály těžké období první světové války. Přes nepříznivou hospodářskou situaci vznikla v poválečných dvacátých létech nově řada menších provozů, které vyráběly především malé vozy a měly brzy opět navrátit průmyslu jeho starou mnohotvárnost. Vedle více nebo méně známých značek, jako byly START v Kuklenech (1921), DISCOS v Brně (1923) a WIKOV v Prostějově (1924) to byla auta značky GATTER německo-českého inženýra Willibalda Gattera, vyráběná od r. 1925 v Ústí nad Labem a potom v létech 1930 až 1936 v Zákupech.

Dům Gatterových rodičů – velká stará poštovní stanice Thurn-Taxise na tržišti v Kuřivodech

Německo-český inženýr Wilibald Gatter v r. 1923 ve Vídni

Gatter se narodil 12. prosince 1896 v Kuřívodech jako nejstarší z osmi dětí strojního zámečníka Josefa Gattera (1854 – 1929) a jeho ženy Marie Eseltové (1870 – 1941). Již v rodičovském domě budily jeho zájem stroje. Měl zde přístup do otcovy dílny, kde se vedle vodních elektráren s velkými lopatkovými koly vyráběly též hydraulické trkače, čerpadla a pračky.

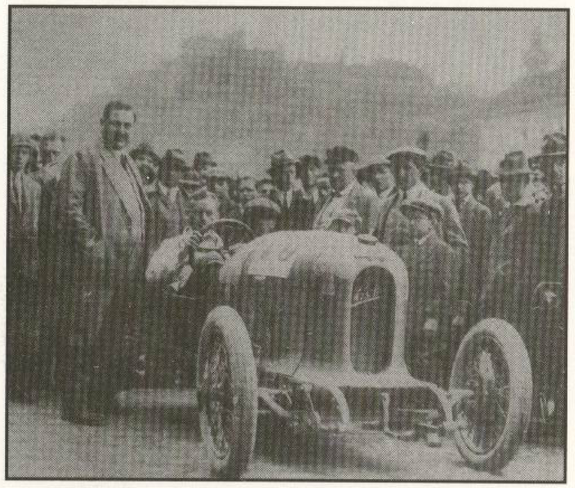
Po základní škole v Kuřívodech a po absolvování 3. třídy měšťanky v Mimoni se Gatter rozhodl pro studium mechaniky a technologie na vyšší průmyslovce v Liberci. Ačkoli od r. 1914 zuřila první světová válka, nepovolali nadaného studenta do armády, nýbrž po maturitě 26.6.1915 byl přidělen jako konstruktér do Škodových závodů. Zde Gatter pracoval na výrobě velkorážních kanonů a k dosažení jejich zdokonalení je i vyzkoušel při bojovém nasazení na italské frontě.

V červnu 1918 se Gatter účastnil ofenzivy c. a k. armády na Piavě a poznal tak ještě krátce před koncem války všechny její hrůzy a krutosti. Podél Piavy umírala rakousko-uherská armáda pomalu a strastiplně hladem a téměř beze zbraní. V této poslední velké bitvě zemřelo na březích Piavy 240.000 lidí.

Sotva se rozpadla dunajská monarchie, byl v Praze 28. října 1918 vyhlášen československý stát. Gatter se po propuštění z armády nejprve vrátil do české vlasti a vedl tam až do návratu svého bratra ze zajetí v červenci 1919 rodičovské strojní zámečnictví. Podporoval otce při stavbě čerpacích stanic a prováděl v blízkém Náhlově vyměřování a plánování tamější vodárny a vodovodního potrubí z hlubinných pramenů. V srpnu 1919 opustil Čechy a odešel do nově vyhlášené Rakouské republiky.

Díky kontaktům, které Gatter během války navázal se sesterským podnikem Škodovky, firmou Astro-Daimler ve Vídeňském Novém Městě, kde se za války vyráběly podvozky pro škodovácké moždíře, mohl tehdy 23letý inženýr rychle najít zaměstnání jako konstruktér automobilů.

V době, kdy nastoupil Gatter k firmě Astro-Daimler, stál tento podnik navzdory úspěšným rokům války před úpadkem, neboť odpadl jeho největší zákazník – c. k. armáda. Šlo teď opět o převedení výroby na civilní produkty a jen rychlé znovuzahájení výroby automobilů s vylepšenými předválečnými modely slibovalo podniku záchranu. Jeho generální ředitel Ferdinand Porsche najímal k tomuto účelu schopné a vynalézavé inženýry ponejvíce z oblasti bývalé rakousko-uherské říše, mezi nimi též Willibalda Gattera.



„Saša", první sportovní a závodní vůz poválečné doby, konstruovaný Porschem a Gatterem

Vedle rychlých a lehkých cestovních vozů se teď vyráběla též velká luxusní auta s moderními motory v aerodynamicky upravených karoseriích. S Porschem a inženýrem Karlem Bettaquem konstruoval Gatter v letech 1921/22 „Sašu", první poválečný sportovní závodní automobil, pojmenovaný podle filmu „Pionýr Alexandr „Saša" hrabě Kolovrat". Byl to vůz, v němž jel Gatter počátkem dvacátých let svůj první automobilový závod.

Počátkem dvacátých let vedl Gatter jako hostující lektor kurzy z oboru strojírenství na Vysoké škole technické ve Vídni a obhajoval docenturu na téma „Motory, převody a řazení". Do tohoto období spadají i jeho první publikace v odborných časopisech „Werkstatt-Technik" (dílenská technika), „Auto-Technik" (automobilní technika) a „Motorkritik" (kritika motorů), jakož i první jeho u nás známé patenty. Dne 6.2.1923 přihlásil rakouský patent na „Kopírovací zařízení pro obráběcí stroje" (pat. č. 97881) a na „Zařízení pro řezání jedno- a vícechodých závitů na soustruhu" (pat.č. 97882).

Finanční řízení závodu ve Vídeňském Novém Městě vykonával Camillo Castiglioni, světák velkého stylu a chladnokrevný finanční žralok, který válečnými spekulacemi nahrabal obrovské jmění. Mezi mnoha dalšími firmami kontroloval též společnost Österreichische Daimler Motoren AG. Jeho zájmy, zaměřené výhradně na osobní zisk, se nesnášely s technickými zájmy jeho inženýrů; tato konstelace nemohla natrvalo dělat dobrotu. Asi v únoru 1921 požadoval Castiglioni okamžité propuštění 2000 pracovníků a převedení všech deviz na sebe, aby tak vyvolal na amsterodamské burze pokles kurzu akcií. Nato generální ředitel Porsche opustil Rakousko a odešel k Daimlerovi do Stuttgartu. W. Gatter přešel v r. 1925 ke společnosti Georg Schicht A.G. v Ústí nad Labem.

Schichtův koncern zpracovávající mastné kyseliny podnikal v té době průniky do jiných sektorů hospodářství, aby tak výhodně investoval přebytky zisku dosažené v obchodu s mýdlem. Georgu Schichtovi, jemuž podléhalo obchodní řízení podniku, se zdála správným cílem po první světové válce rychle se rozmáhající výroba automobilů. Tak byl slibný konstruktér Gatter přijat jako technický vedoucí nové automobilky – se slibem, že předmětem výroby bude auto nazvané jeho jménem a že se mu dostane dalekosáhlé volnosti při řešení konstrukčního uspořádání a technického provedení vozu.

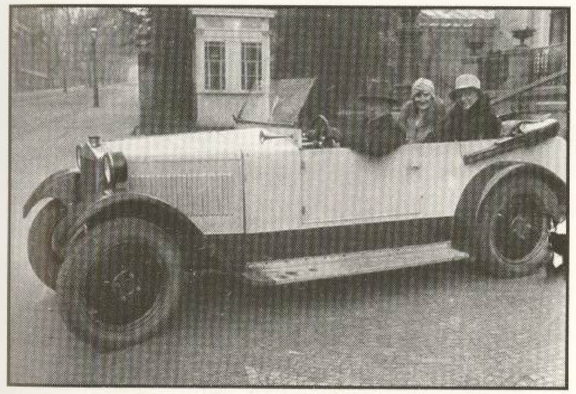
V listopadu 1925 se Gatter vrátil nejprve do domovských Kuřívod a pracoval zde až do léta příštího roku na prvních plánech a návrzích. Jeho předsevzetím bylo vytvořit cenově výhodné čtyřsedadlové vozidlo, které by umožnilo motorizaci širokých vrstev obyvatelstva, tj. vskutku „lidové auto".

Koncem roku 1926 byl již prototyp Gatterova vozu schopen jízdy a na jaře 1927 byla v Ústí nad Labem zahájena výroba vylepšeného druhého modelu vozidla. Strojový park dílen na ústeckém firemním pozemku a. s. Schicht musel být za tímto účelem rozšířen a počet dosavadních 8 spolupracovníků vzrostl na 17.

Jako všude v Čechách, byla v této době motorizace města se 40.000 obyvateli málo pokročilá a jeho vzezření vytvářely tak jako dříve fiakry. Podle statistiky policejního rajonu Ústí bylo ve městě 166 osobních a 86 nákladních aut, 3 autobusy a 4 traktory.

U příležitosti 80. výročí založení Schichtových závodů byl poprvé prezentován veřejnosti Gatterův vůz 1928, který měl ještě ryze archaický skříňový tvar karoserie. Záměr domácí výroby automobilů byl ústeckými občany přijat příznivě a s hrdostí. Když časopis „Motor-Kritik" (Kritika motorů) představil vozidlo 1929 odborné veřejnosti jako „model k evropskému vozu", vyznačovalo se již aerodynamickými křivkami.

Jakmile však měla začít v dubnu 1929 sériová výroba, došlo mezi Schichtem a Gatterem k roztržce.



V r. 1929 byl poprvé představen odborné veřejnosti Gatterův „Evropský vůz"

Oproti dřívější úmluvě pojmenovat značku „GATTER" trval nyní továrník na pojmenování „SCHICHT". Pro konstruktéra byla tato věrolomnost nepřijatelná a tak dne 12. dubna Gatter z továrny odešel. V polovině května 1929 zveřejnil sice časopis „Motor-Kritik" ještě plány vozu, ale k sériové výrobě již nemělo nikdy dojít.

Místo toho se Gatter vrátil v dubnu 1929 do Kuřívod a pracoval zde na plánech pro nové auto GATTER ve snaze realizovat podněty inženýra Josefa Ganze, publikované v časopise „Motor-Kritik". Jmenovaný zde psal: „Mezi výslovnými náhražkami auta a luxusními vozy s provozními náklady přes 20 feniků/km jednoduše nic neexistuje. A tuto zející mezeru by mohl vyplnit přiměřeně zdokonalený Gatterův vůz".

Zdálo se, že tento typ vozu je vytvořen. Vozidlo s veškerým komfortem automobilu, avšak se spotřebou, technickou jednoduchostí a cenou jako motocykl.

Koncem roku 1929 byly plány pro tohoto MALÉHO GATTERA natolik zdařilé, že se Gatter rozhodl pro jeho výrobu. 22. listopadu 1929 předložil městské radě blízkých Zákup návrh na odkoupení parcely č. 1882, ležící u silnice a dráhy do České Lípy, pro výstavbu tovární haly. 13. září 1930 mu bylo konečně uděleno živnostenské oprávnění pro „Výrobu motorových vozidel v budově N.C.126 v Zákupech-Předměstí".

Hala údržby Gatterovy automobilky v Zákupech kolem r. 1932

Wilibald Gatter jako vítěz Libereckých horských závodů 1930

Zrodila se automobilka GATTER-ZÁKUPY. Mezi říjnem 1930 a červnem 1936 zde bylo vyrobeno něco mezi 400 a 500 malých vozů této značky. Podle plánů W. Gattera vzniklo v Zákupech první lidové auto. Tisk raných třicátých let je rád označoval jako „opravdové lidové auto", tj. termínem, který tehdy znamenal spíše filozofický směr ve výrobě automobilů, než značku vozu. Až v roce 1937 převzal Adolf Hitler toto populární pojmenování značky, když založil ve Wolfsburgu automobilku VOLKSWAGEN.

Značka Gatter, „auto za cenu motocyklu“, přispěla v těch letech rozhodující měrou k motorizaci nižších vrstev obyvatelstva v severních Čechách. Při ceně pouhých 12.800 korun stál MALÝ GATTER 1931 daleko méně než polovinu ceny nejlevnějšího vozu střední třídy značky ŠKODA.

Gatterova propagace z r. 1933

To, že se vozy GATTER během krátké doby těšily velké popularitě, nespočívalo však jen v nízkých pořizovacích a provozních nákladech. Rovněž neobyčejné závodní úspěchy Gatterovy přispěly k dobré pověsti auta. Se svým MALÝM GATTEREM získal konstruktér nesčetné ceny v horských závodech třicátých let. Jeho největšími úspěchy byly zlaté medaile na Velké horské ceně Německa, na Hvězdicové jízdě Tatra, na Českých horských závodech, na Cílové jízdě Schwarzwaldu i na Jízdě Krkonošemi a Jizerskými horami.

Také cílená propagace sehrála velkou roli. V r. 1931 se zastoupení automobilů GATTER nacházelo již v Chomutově, České Lípě, Jablonci a dokonce i v Praze. Tato zastoupení byla, jak bylo typickým pro tehdejší dobu, záležitostí jednoho muže, který hledal zákazníky na provizní bázi a vyhledával je i doma s nabídkou zkušební jízdy. Jen v málo velkoměstech bylo tehdy dobře vybavené zastoupení výrobců běžných značek.

Auta GATTER jezdila ve třicátých letech především v trojúhelníku Ústí – Praha – Liberec. Zdaleka nejvíc vozidel tohoto typu se nacházelo v bezprostředním okruhu zákupského pole působnosti W. Gattera – na silnicích mezi Mělníkem, Českou Lípou a Mimoní.

Již koncem roku 1931 byla původní výrobní hala příliš malá. V lednu následujícího roku získal Gatter od obce Zákupy sousední parcelu č. 1881 a zřídil zde od května 1932 velkou výrobnu, která teď poskytovala místo pro nárůst počtu zaměstnanců – techniků z 10 na 25. Původní výrobní hala se přeměnila na halu údržby pro již provozovaná auta.

První vůz typu MALÝ GATTER, který přišel na trh v říjnu 1930, byl ještě ryze užitkovým vozidlem, kterému zcela chyběla pozdější elegance Gatterových automobilů. Charakteristický vzhled mu dodával jediný světlomet, tzv. „Kyklopovo světlo“. Pod karoserií z ocelového plechu vozidla o 9 HP se nacházela lehká, ale stabilní dřevěná kostra, která malému autu umožňovala dosažení špičkové rychlosti 60 km/h. Vůz měl délku 2,60 m, motor chlazený vzduchem se 2 ventilátory, měl ruční starter a poskytoval místo pro dvě osoby se zavazadly. Vozidlo mělo 2 rychlostní stupně vpřed, avšak nemělo ještě zpáteční rychlostní převod. Jak nám prozrazuje prospekt z r. 1931, znamenalo by to jen „zbytečné komplikace“, neboť schopnost otáčení vozu Gatter umožňuje „otočení na silnici normální šířky“.

Jestliže první modely byly ještě vybaveny anglickými dvoutaktními motory Villiers, vyvíjel Gatter od r. 1932 vlastní motory, které byly odlévány ve slévárně a továrně na armatury firmy Julius Winkler ve Varnsdorfu.

Od roku 1932 byla zkonstruována též elegantnější karoserie a dříve kolmé přední sklo bylo nyní dynamicky lehce sklopeno vzad. Sedadla modelu 1932 byla potažena odolnou kordovou látkou, na přání mohl být vůz vybaven dodatečným ochranným potahem sedadel a vnitřních stěn, který se připínal patenty a mohl tak být snadno sejmut pro vyprání. Tento typ vozu měl pouze jedny dveře na straně spolujezdce. Galantnost tehdy vyžadovala dveře pro spolujezdce ženského pohlaví, zatímco řidič mohl sportovním stylem z auta vyskočit, nebo vystoupit dveřmi na straně spolujezdce.

Modely od r. 1933 byly vybaveny dodatečnými dveřmi u řidiče, což patrně mohlo odpovídat přáním zákazníků. Od r. 1932 se vyráběly čtyřsedadlové vozy se zavazadlovým prostorem, přístupným zvenku. Modely od r. 1933 byly vybaveny sériově též zpátečním rychlostním převodem. To nabízelo nejen více jízdního komfortu, ale i větší bezpečnost. Od nynějška bylo možno překonávat strmé silniční úseky hornatých severních Čech též jízdou vzad, neboť zpáteční převodový stupeň měl největší převod a následně umožňoval i brzdění motorem. V r. 1933 dosahovaly Gatterovy vozy se svými 10 HP rychlosti 75 km/h.

Jiří Beran a jeho syn za volantem patrně posledního existujícího Gatterova vozu

Hospodářská krize, která zasáhla rostoucí měrou Československo ve třicátých letech, se nevyhnula ani automobilce Gatter. Právě Gatterova klientela, tj. nižší a střední vrstva, byla zasažena krizí nejsilněji a rychle chudla. Lidová auta si malý člověk záhy již nemohl dovolit. Jistou dobu se závod díky výrobě užitkových vozů – malých nákladních a dodávkových aut a díky opravám již provozovaných vozů GATTER mohl udržet při životě. V r. 1936 byla automobilka Gatter nucena zavřít. Český historik Miroslav Sovadina k tomu poznamenal:

„Ve třicátých letech byli skoro všichni malovýrobci aut přinuceni zastavit svoji výrobu, i když některé jejich výrobky měly dobrou kvalitu a často také nabízely pokroková technická řešení a mohly tak vyplnit jisté mezery ve výrobním programu velkých automobilek. To platilo zejména pro třídu malých vozidel. Avšak v důsledku těžké hospodářské situace se nemohli v tvrdém konkurenčním boji s velkými, kapitálově silnými výrobci automobilů uplatnit. Tak proběhl též osudový zápas dnes již téměř neznámého výrobce malých automobilů Gatter“ *(Průboj, 10. 12. 1982)*

Prototyp Gatterova vozu z r. 1954

W. Gatter se rozhodl odejít do Německa, kde pracoval nejprve v Rosslau a.d.Elbe jako vedoucí vývojového oddělení lodních motorů u firmy Gebrüder Sachsenwerk. Počátkem druhé světové války přešel Gatter do zbrojního průmyslu. U firmy Jahns Regulatoren v Offenbachu n/Mohanem byl až do roku 1943 pověřen vývojem a zkouškami přestavitelných vrtulí pro bojová letadla firem Heinkel a Junkers. V této době se žení s Emilií Hoyler, Švábkou z Kirchheim u. Teck, malého města na okraji švábských Alb. (Pozn.red.: Schwäbische Alb - pohoří rozkládající se na jih od Stuttgartu k Bodamskému jezeru.) Po válce plánoval W. Gatter obnovení svých někdejších automobilových úspěchů a postavil začátkem padesátých let znovu cenově dostupný malý vůz. Avšak nedostatek investičního kapitálu, jakož i záliba zákazníků ve velkých amerických vozech měly za následek, že k sériové výrobě nikdy nedošlo.

W. Gatter zemřel 14. května 1973 v Kirchheim u. Teck, aniž by opět spatřil svoje rodné město Kuřívody. Po válce sice navštívil Československo, ale Kuřívodům se vyhnul velkým obloukem. Bylo by pro něj příliš bolestivé navštívit sovětskou armádou zničené město i dům rodičů..

Dnes patrně existuje již jen jeden Gatterův vůz. Je to čtyřsedadlový typ z r. 1932 se zpětným rychlostním převodem a řetězovým náhonem. Jiří Beran z Českého Dubu, milovník aut a motorek, jej našel v sedmdesátých letech ve stodole své sestřenice v Jičíně v politováníhodném stavu. S vynaložením spousty času a lásky jej dal opět do pořádku. Že měl jako jediný z vozů přežít, lze snadno vysvětlit. Zatímco vozy říšskoněmecké výroby r.1939 byly německou armádou v Čechách zabrány pro válečné účely a v armádním provozu snad i zčásti přežily, musely být vozy z mimoříšské produkce – a taktéž všechny vozy značky GATTER – po začátku války odvezeny od svých majitelů v koloně do Budyšína (Bautzen) v Sasku, kde byly ve vojenském vozidlovém parku vybrakovány za účelem získání surovin pro válečnou potřebu. Zde mohla být také převážná většina vozů GATTER dále použita k výrobě zbraní a munice.

Peer Gatter, Lenningen, říjen 2005

Význačné osobnosti

Pomoc řídícího učitele Josefa Klause z Břevniště na cestě domů sudetoněmeckých a rakouských válečných zajatců ze Sibiře.

Kdo by si pomyslel před 150 lety a ještě později, že v malé vesničce o 29 domcích se 173 obyvateli, dvě hodiny pěší chůze východně od Mimoně ležící, že z této zapomenuté a neznámé vísky vzejde takovýto, pro mládež příkladný muž, který osvobodil a zachránil tisíce lidských životů tehdejších rakouských zajatců v táborech východně od Uralu. Heroickým způsobem tento muž, učitel Josef Klaus, v nejlepších mužných letech, vždy přinášel pomoc a osvobozoval lidi z beznaděje, bídy a nesnází.

Dnes jich žije jistě jen velmi málo těch, a možná že již vůbec žádný (vždyť je nutno se vrátit celých 90 let zpět), kteří padli v první světové válce do ruského zajetí, kteří by si mohli s vděčnosti vzpomenout na své utrpení, z kterého je vytrhl školní učitel Klaus. Pro dnešní generaci je však nutné připomenout, aby byli hrdi na svého předka, který bez myšlenky na svůj prospěch se obětovával pro druhé.

Jako syn malorolníka se narodil 10. 2. 1878 v České Novině a již jako žák ukázal svojí pílí, že by mohl dosáhnout vysokých cílů. Jeden rok chodil do školy, další pracoval na otcovském pozemku. Poté úspěšně dohnal ztracený školní rok, takže byl na úrovni se svými stejně starými spolužáky. S velkým zaujetím se musel vyrovnat s těžkou prací na poli svého otce, povinnostmi ve škole a běžném životě dítěte, které dosáhlo let dospělého člověka. Všechny tyto životní těžkosti posléze mu pomáhaly při řešení rozhodnutí, stát se učitelem obecné školy nebo odborné zemědělské školy v Osečné, pro kterou se posléze rozhodl. Na této zemědělské odborné škole se stal iniciátorem a poradcem, přičemž však byl zcela bez zájmu o tzv. vyšší politiku.

V průběhu 1. světové války se dostal se svým vojenským oddílem do ruského válečného zajetí, kde daleko na Sibiři musel prožít velmi těžkou zkoušku. Když v Rusku tehdy vypukla revoluce, podařilo se mu spolu s dalšími asi 120 osudovými druhy utéci do severních Čech. Domov právě prožíval zhroucení staré monarchie a vznik ČSR 28. října 1918. V těchto dnech uváděný Klaus se rozhodl, že svoje v zajetí ponechané kamarády na Sibiři vysvobodí. Spolu s Dr. Heldem, starostou v Zákupech, a Dr. W. Feistnerem, posledním šéfredaktorem Libereckých novin v Liberci založil Sdružení bývalých válečných zajatců, kteří si jako první úkol předsevzali, všemi silami dosáhnout brzkého návratu všech zajatých rakouských vojáků ze Sudet, kteří byli toho času ještě v zajetí v Rusku. Audience u prvního československého presidenta T. G. Masaryka přinesla rozhodnutí, že Klaus byl jmenován vedoucím mise Československého Červeného kříže a s plnými mocemi a diplomatickým pasem vycestoval přes Paříž, USA, Japonsko na Sibiř, aby zajistil zpáteční transport zajatců. Pro svoji úlohu zajistil v USA 12 vagónů dobrovolných darů (různé potraviny, oblečení a léčiva), aby zajistil co nejlepší podporu pro zpáteční cestu těchto zajatců. Z Vladivostoku se vydal po všech mu dostupných zajateckých táborech, mnohokrát se zde setkal s dřívějším ruským polárním výzkumníkem a pozdějším carským admirálem A. W. Kolčakem (nar. 1874), ke kterému zpočátku Klaus neměl velkou důvěru, později však stál zcela na jeho straně. V první polovině roku 1919 mohl Kolčak, jako velitel bělogvardějců, v mnohém pomoci, musel však počátkem roku 1920 opustit Omsk, na útěku však padl do rukou bolševiků, kteří jej počátkem února 1920 zastřelili v Irkutsku. V letech 1919 až 1921 se Klausovi, přes nejtěžší podmínky, podařilo více jak 40.000 sudetských Němců navrátit zpět domů. Jedni dosáhli cíle přes Suezský průplav, druzí přes USA do Evropy. Za tento čin, který trval více jak jeden rok, vyznamenala jej Československá vláda vysokým státním vyznamenáním, Rakousko zprostředkovaně vyjádřilo svůj dík Děkovným listem za jeho spolupráci při návratu 924 Rakušanů z ruského zajetí. Podle doslechu mělo být propůjčení vysokého československého vyznamenání spojeno též se značnou peněžitou odměnou, za kterou Klaus koupil hospodářskou usedlost v Břevništi čp. 12. Tak se vrátil vrchní učitel Klaus zpět do svých dětských let, do svého vedlejšího povolání jako sedlák. Když jsem jej osobně na počátku třicátých let 20. stol. poznal, často mi vytanulo na mysli porovnání s velkým ruským romanopiscem Lvem Tolstojem (1828 až 1910).

Daleko za hranicemi své vlasti byl Klaus uznáván za své činy, jako oblíbený školský pracovník, který všechny své neobyčejné síly věnoval pro vyšší cíle.

Přes všechny tyto své státní zásluhy ve službách Československé republiky však musel i on v létě roku 1946, spolu se svojí manželkou, pocházející z Drážďan, a oběma syny, přes sběrný tábor v České Lípě se vystěhovat do Wittenburgu v Mecklenbursku, kde 21. července 1956 zemřel na následky záchvatu mrtvice (ve věku 78 let p.překl.).

Univerzitní profesor Dr. Hubert Rösel
Přeložil: Osvald Hons
„Společenství historie Mimoně, Ralska a okolí"

Prusko-rakouská válka r. 1866 a srážka u Kuřívod 26. června

Válka r. 1866 rozhodla o vedoucím postavení ve střední Evropě mezi Pruskem a Rakouskem. Kořeny konfliktu lze hledat již v r. 1815 na konci napoleonských válek. Vídeňský kongres určil nové uspořádání Evropy a vzniknul Německý spolek, který byl tvořen svazkem 35 německých států a 4 svobodných měst. Nejsilnějšími představiteli byly habsburská monarchie, která zároveň předsedala nově vytvořenému spolku a Pruské království. Sílící vliv Pruska, které prosazovalo rozšíření svých hranic a vytlačení Rakouska z vedoucí pozice, měl za následek zhoršení diplomatických vztahů mezi oběma státy. K částečnému spojení došlo v r. 1864, kdy koalice Pruska a Rakouska vedla úspěšnou válku proti Dánsku o území Šlesvicka a Holštýnska. Šlesvick spadal pod správu Pruska a Holštýnsko pod správu Rakouska. Právě toto území Prusko chtělo odkoupit, aby dále posílilo územní zisky a vliv v Evropě. Rakousko tuto nabídku odmítlo a tím došlo k definitivní roztržce, která byla řešena vojenským konfliktem. V sídle Německého spolku ve Frankfurtě nad Mohanem byl svolán sněm, kde se většina německých