

Československo-západoněmecké obchodně-politické a dopravněpolitické vztahy v období 1949–1967

*Ivan Jakubec**

Druhá světová válka přinesla známé mocenskopolitické rozdělení Evropy, které masivně ovlivnilo obchod i dopravu. Příspěvek je věnován problematice československo-západoněmeckých obchodněpolitických a dopravněpolitických vztahů v období od vzniku Spolkové republiky Německo do zřízení obchodních misí. Tato problematika dosud nebyla monograficky zpracována.¹

Územní změny a vznik obou německých států v roce 1949 ovlivnily nejen hospodářskou strukturu a územní a oborovou diferenciaci, ale i průběh zátěžových vnitrostátních a tranzitních, tedy mezinárodních směrů. Vytvoření Bizonie a později Trizonie předznamenalo i dopravní rozdělení Německa. Současně byly po válce všechny dosavadní tarify preferující německé námořní přístavy z rozhodnutí velmocí zrušeny. Tyto změny byly o to významnější, že území bývalého Německa bylo klíčové zejména pro realizaci československého zahraničního obchodu jak v bilaterálním styku, tak v pozemním tranzitu i v tranzitu přes německé námořní přístavy. V souvislosti s průběhem hranic Spolkové republiky (SRN) nabyl na významu severojižní směr se základní páteří porýnského multikoridoru s vazbami na tento koridor z Itálie, Švýcarska a Rakouska. Dopravní úloha Berlína jako přirozeného logistického centra byla paralyzována. Hamburk zůstal nejvýznamnějším přístavem Spolkové republiky. Z hlediska západní Evropy se Spolková republika ocitla na jejím okraji. Tranzit mezi východem a západem nedosahoval předválečných hodnot.

Počáteční poválečné období znamenalo pro obnovenou Československou republiku stejně jako pro západními spojenci okupované zóny v Německu a potom pro Spolkovou republiku nutnost přizpůsobit nejen vnitrostátní dopravu, ale i mezinárodní dopravní vztahy novým poměrům. Mocenskopolitické rozdělení Evropy spojené s podstatnou změnou tradičních a již po staletí užívaných dopravních zátěžových směrů, znamenalo např. pro Československo přeorientaci na baltské přístavy. Obdobně došlo ke změnám hospodářské struktury jak Spolkové republiky, tak i Československa. Přes rozdílnost zahraniční a vnitřní politiky a rovněž hospodářských systémů zůstala zřejmá jistá vitalita československo-západoněmeckých hospodářských a dopravních vztahů ve studené válce, v nichž našla vyjádření tendence k racionální kooperaci mezi dvěma historicky úzce spojenými sousedy.

* Doc. PhDr. Ivan Jakubec, CSc., Ústav hospodářských a sociálních dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze (e-mail ivan.jakubec@ff.cuni.cz).

1 Období 1945–1989 je věnován autorem odevzdaný rukopis do nakladatelství Karolinum v Praze pod názvem *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu (1945/1949–1989)*.

Obchodněpolitické vztahy

Navázání obchodních vztahů mezi obnoveným Československem a nově vzniklou Spolkovou republikou Německo komplikoval na základě mocenskopolitických změn institut embarga na straně jedné a úsilí o hospodářskou autarkii a úsporu deviz na straně druhé.

Pro Východní blok, stejně jako pro Západ měla ve vztahu k zahraničnímu obchodu primát politika a hospodářské otázky hrály jen sekundární roli. Ve Východním bloku se zahraničněobchodní politika stala součástí zahraniční politiky. Západoněmeckou zahraniční politiku určoval do poloviny padesátých let Konrad Adenauer. Pro něj byl obchod s Východem politikum, byť změnu na konci svého funkčního období zcela nevyloučil.²

Zahraniční obchod Československa vytvářel, podobně jako v případě ostatních států Východního bloku, až do navázání oficiálních diplomatických vztahů prostor pro neoficiální vzájemné diplomatické a politické kontakty.

Zachovat hospodářské vazby Československa se západní Evropou bylo nutné už jen z toho důvodu, aby bylo možné splnit závazky vůči partnerům v RVHP i pro splnění x-letých plánů. Po počátečním období redukce německého dovozu na minimum došlo v rámci tzv. plánu hospodářské obnovy britské a americké okupační zóny k založení poněkud těžkopádné agentury Joint Export Import Agency (dále jen JEIA).³ Od ledna 1947 byl tedy německý import a export britské a americké zóny státně regulován prostřednictvím JEIA, ve francouzské zóně Office du Commerce Extérieur, které se později sloučily. Formálně fungovala JEIA až do 15. října 1949.⁴ Za vážnou překážku znovuzapojení německého zahraničního obchodu do evropského a světového obchodu byla považována tzv. dolarová klauzule (Dollarklausel), vyžadující od odběratele německého zboží platbu v dolarech.⁵

Po velkých obtížích německé ekonomiky v zimě 1946/1947 nařídil americký vojenský guvernér okupačním nařízením JCS 1779 z 11. července 1947 obnovit normální obchodní vztahy Německa s ostatní Evropou. Do konce roku 1948 bylo uzavřeno 20 obchodních smluv mezi Trizonií a zúčastněnými státy za německé účasti. Západní embargo způsobilo minimalizaci obchodu mezi Východem a Západem z 9,5 % podílu na světovém obchodu v roce 1938 na 1,3 % v roce 1953.⁶ Liberální spolkový ministr hospodářství Ludwig Erhard, na rozdíl od Adenauera, zastával autonomii hospodářství ve vztahu k politice. Docílil za souhlasu exportního průmyslu, Bundesverband der Deutschen Industrie (dále jen BDI), Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) a Freie Demokratische Partei (FDP) znovuvybudování obchodu s Východem a zřízením Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft 9. října 1952.⁷ Výbor pracoval v rámci Deutsche Industrie v Kolíně nad Rýnem. Ten byl až do navázání diplomatických vztahů mezi Spolkovou republikou a Sovětským Svazem v roce 1955 a až do zříze-

2 Gefahren der Orthodoxie, Handelsblatt, 9. 10. 1963, cit podle Paul-Calm, H. (1981): *Ostpolitik und Wirtschaftsinteressen in der Ära Adenauer* (1955–1963). Frankfurt (M) – New York, Campus, 1981, s. 128.

3 Kleinhanß, K. (1959): *Entwicklung und Rückwirkungen der Terms of Trade im westdeutschen Aussenhandel nach dem Zweiten Weltkrieg*. Diss. zu Univ. Mainz, Mainz, 1959, s. 45.

4 Ke kritice činnosti JEIA srv. Knapp, M. (Hrsg.) (1984): *Von der Bizonengründung zur ökonomisch-politischen Westintegration. Studium zum Verhältnis zwischen Außenpolitik und Außenwirtschaftsbeziehungen in der Entstehungsphase der Bundesrepublik Deutschland (1947–1952)*. Frankfurt (M), 1984, s. 56–57; k činnosti JEIA srv. dále Erhard, L. (1953): *Deutschlands Rückkehr zum Weltmarkt*, Düsseldorf 1953, s. 69–75.

5 Knapp, 1984: *Von der Bizonengründung*, s. 57–58; Erhard, 1953: *Deutschlands Rückkehr*, s. 81–82.

6 Bellers, J. (2002): *Deutsche Aussenwirtschaftspolitik 1949–1989. Diskussionspapiere des Faches Politikwissenschaft*. Siegen, Univ., 2002 (Nr. 59/2002), s. 313.

7 *Deutschland – Ostausschuß der deutschen Wirtschaft gegründet*. Europa-Archiv, 1952, Jg. 7, s. 5258. Dne 16. října 1952 uvádí Tudyka, K. P. (1978): *Gesellschaftliche Interessen und auswärtige Beziehungen. Materialien zur Aussenwirtschaftspolitik der Ära Adenauer*. Nijmegen, 1978, s. 87–92.

ní obchodních zastoupení v zemích Východního bloku vlastně jediným jakýmsi mezinárodněprávním zastoupením Spolkové republiky. Jeho činnost měla především eliminovat absenci západoněmeckých zastoupení ve východoevropských zemích a neexistenci větších organizací zahraničního obchodu při jednáních se středoevropskými a východoevropskými partnery. Ve stejné době, v roce 1952, bylo neoficiálně zřízeno obchodní zastoupení československých společností zahraničního obchodu ve Frankfurtu nad Mohanem. S Erhardovým nástupem do funkce kancléře Spolkové republiky byla patrná snaha rozšířit styky s Východem, a to nejprve na hospodářské bázi. Toto úsilí bylo korunováno zřízením obchodních zastoupení a uzavřením dlouhodobých obchodních smluv. Dokonce se v této souvislosti hovoří o jisté koncepci západoněmecké zahraniční politiky – dosáhnout hospodářskými prostředky, to znamená budováním užších obchodních styků, určitého odpoutání zemí Východního bloku od Moskvy s cílem přiblížit a modifikovat jejich struktury směrem k liberalizaci trhu a tržnímu hospodářství. Tato hospodářská koncepce (*Wandel durch Handel*, změna pomocí obchodu) předbíhá politickou „Ostpolitik“ Willyho Brandta.⁸ Konec těmto úvahám učinila invaze do Československa v roce 1968.

Pro vzájemný hospodářský a obchodní styk Československa a západních okupačních zón v Německu bylo v letech 1947–1948 uzavřeno několik smluv. Tyto smlouvy tvořily základ dalších smluv, uzavřených během studené války. Předně to byla 4. dubna 1947 dohoda mezi Československem a Francií o obchodní výměně a úpravě platů, uzavřená původně na tři měsíce v objemu přibližně 1,2 mil. dolarů.⁹ Další dohody byly uzavřeny mezi Československem a USA a Velkou Británií. Dne 29. července 1947 byla uzavřena dohoda (memorandum) o obchodních vztazích a dohoda o průjezdu, dále dohoda o platech z 5. září 1947, jednak dohoda o výměně zboží a služeb a o platech z 30. září 1948.

Československá vláda schválila dohodu mezi Československem a Bizonií z 30. září 1948 již o měsíc později, 26. října 1948. Smlouva byla uzavřena na jeden rok a počítala s hodnotou vývozu ve výši 24 milionů dolarů a dovozem ve výši 19 milionů dolarů. Ve vývozu převládalo hnědé uhlí, železniční vozy, opravy vozů a lokomotiv, v dovozu chemické výrobky, stroje a součástky strojů.¹⁰ V Důvodové zprávě ke smlouvě z 30. září 1948 se uvádělo, že v hodnotě vývozu (24 milionů dolarů) jsou započítány asi 4 milionu dolarů za hnědé uhlí, 12,5 milionů dolarů za železniční vozy, 1,6 milionů dolarů za opravy vozů a 1 milion dolarů za opravy lokomotiv. Dovoz (18,9 milionů dolarů) počítal s výlohami za průvoz zboží 7,2 milionů dolarů, 2,9 milionů dolarů za chemické výrobky a 6 milionů dolarů za stroje a součástky.¹¹ Příloha D se věnovala labské dopravě.¹²

Dohoda z 30. září 1948 byla doplněna významným protokolem z 3. prosince 1948. Protokol o platebním styku rozšiřoval okruh platnosti i na francouzskou zónu. V příloze A byl snížen úhrn z 23 936 710 dolarů na 22 623 700. V příloze A-1 činil dodatečný československý vývoz do západních okupačních zón 3 910 000 dolarů (z toho 2 100 000 dolarů uhlí), v příloze B-1 dodatečný československý dovoz ze západních okupačních zón celkem 3 744 600 dolarů.¹³

8 Weber, E. (1971): *Stadien der Außenhandelsverflechtung Ostmittel- und Südosteuropas*. Stuttgart, 1971, s. 171.

9 Z francouzské zóny se předpokládal import strojních zařízení a součástek pro splnění tzv. dvouletého plánu, strojů na drcení dřeva, čištění papíroviny, koželužských nožů, kontrolních přístrojů, součástek elektrotechnických strojů, strojů na výrobu žárovek. Z Československa se do francouzské zóny exportovaly brambory a průmyslové zboží, zejména chemikálie. Národní archiv Praha, Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (dále jen ÚPV-B), k. 1123, 1407/c/6, 180/8/27, čj. 209482.

10 Národní archiv Praha, ÚPV-B, k. 1123, o. 1407/c/6, 180/8/2, *Dohoda o výměně zboží a služeb a o platech mezi ČSR a okupačními pásmy Spojených států amerických a Spojeného království v Německu*.

11 Národní archiv Praha, ÚPV-B, k. 1123, o. 1407/c/6, 180/8/2, *Důvodová zpráva*.

12 Tamtéž, Příloha D, s. 2.

13 Národní archiv Praha, ÚPV-B, k. 1123, 1407/c/6, 180/8/2, čj. 462/49, *Dodatkový Protokol k dohodě mezi vládou čsl. republiky a vojenskými vládami Spojených států amerických a Spojeného království pro Německo z 3. prosince 1948*.

Dohody z 30. září 1948 a protokol z 3. prosince téhož roku byly dále doplněny dodatkovým protokolem z 21. října 1949, kterým se připojila francouzská zóna. Výměna zboží se každoročně upravovala na základě těchto dohod.¹⁴ Platební dohoda z 5. září 1947 byla doplněna protokolem z 21. října 1949, z 15. července 1952 a z 24. září 1956.¹⁵

Z počáteční kompenzační smlouvy, která se v podstatě zabývala výměnou kaolinu a hlíny ze severozápadních Čech a sokolovského a mosteckého hnědého uhlí za německý železný šrot, se tedy vyvinula hospodářská výměna.¹⁶ Vzájemný československo-západoněmecký obchod se však rozbíhal pomalu. V první polovině padesátých let narážel na řadu obtíží. Kromě systémových potíží (státní monopol zahraničního obchodu vůči tržní ekonomice, byť deformované okupační správou) to byla orientace československého zájmu o suroviny, kterých byl nedostatek ve Východním bloku nebo se zde nevyskytovaly, blokáce dodávek na hranicích vzhledem k rozdílnému přístupu západních okupačních správ k vydaným československým licencím pro německé podniky (např. válcované výrobky), pasivní saldo Československa, devizová náročnost atd. Např. od prosince 1950 Československo nejprve redukovalo o 30 % dodávky hnědého uhlí a od 1. ledna 1951 dodávky zastavilo jako nástroj nátlaku na splnění západoněmeckých dodávek. I po uvolnění zásilek válcovaného zboží pro Československo byl vzájemný zahraniční obchod v padesátých označován za „velmi vleklý“.¹⁷ Dne 21. prosince 1950¹⁸ byl uzavřen první obchodní protokol již přímo se Spolkovou republikou, který předpokládal výměnu zboží ve výši 30 milionů dolarů na rok 1951. V roce 1953 byla uzavřena první dlouhodobá obchodní smlouva, na jejímž základě se vypracovávaly roční protokoly a kontingentní seznamy o konkrétním obsahu.

Československo-západoněmecký obchod zpočátku nesplnil očekávání, dokonce v období 1949/1950 došlo k výraznému poklesu o 35–40 % sjednané výše. Zejména se na československém deficitu podílely tranzitní poplatky, a to v roce 1951 9 milionů dolarů. Československé pasivum dosáhlo 13 milionů dolarů v roce 1952, což bylo zakalkulováno do nového seznamu dodávek.¹⁹ V rámci přeorientace československého zahraničního obchodu rapidně klesal objem obchodu se Spolkovou republikou (v letech 1952–1954 o 40 %).²⁰ V padesátých letech tvořily platby za služby v hamburském přístavu přibližně jednu třetinu západoněmeckého vývozu do Československa.²¹ Omezená výměna zboží pokračovala i v dalších letech.

Na počátku šedesátých let se dostala do popředí snaha spolkové vlády o uzavření obchodních smluv s některými státy Východního bloku. Motivem byly hospodářské i politické.²² Během fáze „otevlování“ v letech 1963–1966 skutečně došlo k výměně oficiálních obchodních zastoupení²³ a zlepšení vzájemných hospodářských styků mezi Spolkovou republikou a Rumunskem, Polskem, Maďarskem a Bulharskem. Nikoliv však s Československem.

14 Srv. von Münch, I. (1973): *Ostverträge III. Deutsch-tschechoslowakische Verträge*. Berlin – New York, 1973, s. 155–160.

15 Tamtéž, s. 157–160.

16 Kiesewetter, B. (1954) (unter Benutzung von Vorarbeiten von Ch. Seitner): *Die Wirtschaft der Tschechoslowakei seit 1945*. Berlin, Duncker & Humblot, 1954, s. 158.

17 Kiesewetter, (1954): *Die Wirtschaft*, s. 160–163.

18 Kiesewetter, (1954): *Die Wirtschaft*, s. 161; Müller, A. – Utitz, B. (1972): *Deutschland und die Tschechoslowakei. Zwei Nachbarvölker auf dem Weg zur Verständigung*. Freudenstadt, Eurobuch-Verlag A. Lutzeyer, 1972, s. 116 uvádí 23. prosince.

19 Kiesewetter, (1954): *Die Wirtschaft*, s. 160–163.

20 Müller – Utitz, (1972): *Deutschland*, s. 170.

21 Skerutsch, D. (1957): *Unser Handelspartner Tschechoslowakei*. West-Ost-Handel (Frankfurt am Main), H. 2, 1957, s. 5–6.

22 *Gespräch des Bundesminister Schröder mit Premierminister Macmillan in London, 14. 8. 1963*. Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland 1963 (dále jen AAPD), Bd. 2, 1994, R. München, Oldenbourg, 1997, Dok. Nr. 300, s. 1018.

23 *Aufzeichnung des Vortragenden Legationsrats I. Klasse Luedde-Neurath, 27. 11. 1963*. AAPD, 1963, Bd. 3, 1994, Dok. Nr. 432, s. 1504 a pozn. 3.

V Praze dne 23. března 1961 podepsaný protokol o výměně zboží mezi Československem a Spolkovou republikou platil i pro období 1962–1964²⁴ a de facto až do uzavření obchodní dohody v roce 1967. Protokol předpokládal československo-západoněmeckou výměnu zboží v objemu vyšším, a to 588 milionů DM.²⁵ Československo-západoněmecký obchod uváděl v roce 1962 ztrátu ve výši 60–70 milionů Kč v konvertibilní měně.²⁶

Navázání oficiálních československo-západoněmeckých hospodářských vztahů zatěžovalo několik otázek. Předně to byla neexistence diplomatických vztahů. Proto usilovala spolková vláda alespoň o navázání konzulárních vztahů. Dále to byla otázka vztahu k Mnichovské dohodě. Další problém představovala tzv. (západo)berlínská klauzule (Berlin-Klausel), tedy otázka vazby Západního Berlína ke Spolkové republice a jeho zahrnutí do hospodářských smluv. Učiněná prohlášení představitelů spolkové vlády z poloviny šedesátých let k Mnichovu československou stranu neuspokojilo.²⁷

V průběhu jednání se ukázalo, že Praha není zainteresována na otevření spolkového obchodního zastoupení v Praze tolik, jako na dlouhodobé obchodní dohodě. Západoněmecká strana naopak tyto dvě otázky spojovala.²⁸ Přestože nechyběla snaha o pokrok, reálně se výsledky nedostavovaly.

Po uplynutí doby platnosti Protokolu z 23. března 1961 dne 31. prosince 1964 trval mezi Československem a Spolkovou republikou bezesmluvní stav. Jednání o nové smlouvě o výměně zboží ztroskotala v březnu 1965.²⁹

Československo mělo ve srovnání s pozicí Spolkové republiky v jistém ohledu výhodu v zastoupení: Nadále působilo zmíněné obchodní zastoupení československých společností zahraničního obchodu ve Frankfurtu nad Mohanem a československá vojenská mise v Západním Berlíně. V průběhu roku 1967 probíhala další jednání o navázání kontaktů.³⁰

Smlouva o obchodních zastoupeních z roku 1967

Teprve dne 3. srpna 1967 byla po dlouholetých jednáních uzavřena v Praze československo-západoněmecká smlouva o zřízení obchodních zastoupení a o vzájemné regulaci zboží a plattebního styku. Dne 7. února 1968 proběhla výměna ratifikačních listin a 15. února vstoupila dohoda v platnost.³¹ Kromě výměny zboží a vízové agendy se připouštěla „možnost aktivity i na úseku dopravy, kultury, vědy a školství za podmínek stanovených dohodou“.³² Touto smlouvou se zřizovala

24 *Mezinárodní vztahy 1961. Ročenka, Praha, NPL, 1961*, s. 225.

25 *ks, Prag-Verhandlungen mit Fingerspitzengefühl. Der Volkswirt*, 1961, Jg. 15, Nr. 12, s. 486.

26 Müller – Utitz, (1972) *Deutschland*, s. 139.

27 Dok. Nr. 85, *Zum Münchener Abkommen von 1938. Auszug aus einer Rede von Bundeskanzler Prof. Dr. Ludwig Erhard in New York*, 11. Juni 1964, *40 Jahre Außenpolitik der Bundesrepublik Deutschland. Eine Dokumentation. Herausgegeben von Auswärtigen Amt. Bonn-Aktuel, Stuttgart*, 1989, s. 162; Dok. Nr. 71, *Außenpolitik Bundesrepublik Deutschland. Dokumente von 1949 bis 1994*, s. 289; Dok. Nr. 95, *Bundeskanzler Kiesinger zur deutschen Außenpolitik. Regierungserklärung des Bundeskanzlers vor dem Deutschen Bundestag am 13. Dezember 1966 (Auszüge)*, 40 Jahre, s. 175–177; srv též Dok. Nr. 83, *Die Sowjetunion und der Gewaltverzicht. Note der Bundesregierung vom 9. April 1968 zum Gewaltverzicht in Beantwortung der sowjetischen Memoranden vom 12. Oktober und 21. November 1967 (Auszüge)*, *Außenpolitik Bundesrepublik Deutschland. Dokumente von 1949 bis 1994*, s. 316.

28 Staatssekretär Carstens an Botschafter Freiherr von Mirbach, z. *Prag*, 20. 2. 1965, tamtéž, 1965, Bd. I, Dok. Nr. 87, s. 360–361.

29 Dok. Nr. 100, *Aufzeichnung des Ministerialdirektors Ruete*. 15. 3. 1967, AAPD 1967, Bd. I, 1967, pozn. 4, s. 472; Dok. Nr. 174, *Aufzeichnung des Ministerialdirektors Ruete*, 19. 5. 1967, Bd. II, s. 756; *Mezinárodní vztahy 1965. Ročenka, Praha, Svoboda*, 1966, s. 282.

30 *Mezinárodní vztahy 1967. Ročenka, Praha, 1968*, s. 67.

31 *Č. 57/1968 Sb.; Mezinárodní vztahy 1968. Ročenka, Praha, 1970*, s. 145; Münch, (1973) *Ostverträge*, s. 160–165.

32 Petr, J. (1974): *Vztahy ČSSR-NSR. Mezinárodní vztahy*, 1974, r. 9, č. 6, s. 4.

obchodní zastoupení v Praze a Frankfurtu nad Mohanem s možností udílení víz. Právní ochranu zajišťovala Francie. Obchodní výměna byla v obou směrech smluvna ve výši 1 miliardy DM. V otázce Západního Berlína byla respektována dosavadní praxe,³³ což bylo potvrzeno výměnou dopisů.³⁴ Řada západoněmeckých médií vyzdvihovala, že jednání v Praze „probíhalo ve věcném, realistickém a objektivním ovzduší“.³⁵ V únoru 1968 zahájilo svoji činnost obchodní zastoupení Spolkové republiky Německo v paláci Jalta na Václavském náměstí v Praze.³⁶ Již první měsíce po zřízení obchodního zastoupení Spolkové republiky v Praze prokázaly opodstatněnost a užitečnost pro obě strany.

Obchodní politika Spolkové republiky s Východem se stala významným instrumentem německé Ostpolitik.³⁷ Období „Pražského jara“ se zrcadlilo v intenzivních vzájemných československo-západoněmeckých vztazích, včetně hospodářských. Tento vývoj byl přerušen intervencí Varšavského paktu.

Vývoj československého zahraničního obchodu se Spolkovou republikou

V oficiálních československých statistikách nalezneme údaje o obchodu se Spolkovou republikou (resp. se západními okupačními zónami) již od roku 1948. Přestože v letech 1948–1968 objem exportu vyjádřeného v Kčs vzrostl více než 8x (ze 111 milionů na 861 milionů), dlouhodobá trvalá tendence růstu byla několikrát přerušena (během první poloviny padesátých let, v letech 1957–1958, 1961–1962) (srv. k tomu graf č. 1). Vyjádřeno v podílu na československém exportu jsou markantní vrcholy v roce 1950 (2,4 %) a 1958 (4,6 %). Československý import z Německa prodělal obdobný vývoj. Úřední československé statistiky československého importu ze Spolkové republiky v letech 1948–1968 vykazují sice postupně vzrůstající tendenci (ze 47 milionů na 729 milionů Kčs, tedy 15,5x), přerušovanou několika poklesy (srv. k tomu graf č. 1). Podíl československého importu ze Spolkové republiky v procentech se po počátečních výkyvech oběma směry v padesátých letech trvale udržoval na úrovni 3,5–4 % (1957–1968). Dodejme ještě, že Československo patřilo k nejsolidnějším a bezproblémovým plátcům svých závazků vůči Spolkové republice.³⁸

Vývoj západoněmeckého zahraničního obchodu s Československem

Export Spolkové republiky do Československa v letech 1950–1968 vzrostl ze 105,3 mil. DM na 460,8 mil. DM, tedy 4,4x.³⁹ Export do roku 1954 klesal, pak nastal trvalý růst s několikerým,

33 Dok. Nr. 284, *Aufzeichnung des Ministerialdirigenten Sahm*, 27. 7. 1967, AAPD 1967, s. 1142.

34 Archiv der Gegenwart, 6. 8. 1967, 1967, Jg. 35, s. 13339–13340D.

35 *dra, K normalizaci je ještě daleko*. Rudé právo (dále jen RP), 9. 8. 1967, r. 47 (70), č. 218, s. 7. Článek stručně shrnoval závěry hlavních západoněmeckých periodik.

36 Schwarz, H. – P. (1999): *Die Regierung Kiesinger und die Krise in der ČSSR 1968*. Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, 1999, Jg. 47, Nr. 2, s. 159–186.

37 Dok. Nr. 183, *Aufzeichnung des Staatssekretärs Duckwitz*, 10. 6. 1968. AAPD 1968, Bd. I, Rainer A. Blasius, Mechthild Lindemann, Matthias Peter, 1999, s. 686.

38 Mertens, H. (1957): *Bilanz und Probleme im westdeutschen Osthandel*. West-Ost-Handel (Frankfurt am Main), H. 6/7, 1957, s.10.

39 K problematice statistických zjištění zahraničního obchodu z okupovaných zón západních spojenců v prvních poválečných letech srv. Kleinhanß, (1959): *Entwicklung*, s. 58–64; *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1952–1988*. Wiesbaden, 1952–1988; *Statistisches Jahrbuch 1991 für das vereinte Deutschland*. Wiesbaden, 1992.

avšak malým zakolísáním na konci padesátých let a v první polovině šedesátých let (srv. k tomu graf č. 2). Podíl Československa na západoněmeckém exportu i importu zůstal v letech 1950–1968 velmi nízký. V exportu ani v importu nedosáhl ani jednoho procenta.⁴⁰ Vývoj západoněmeckého importu z Československa klesal do roku 1954, pak vykazoval trvalou tendenci růstu. Celkově vzrostl v období 1950–1968 ze 75,9 mil. DM na 707,4 mil. DM, tedy více než 9x, s výjimkou první poloviny šedesátých let. (srv. k tomu graf č. 2). Západoněmecký import dosáhl největšího podílu v roce 1950 (0,93 %).⁴¹

Zpočátku byl západoněmecký trh zainteresován na československých dodávkách počínaje zemědělskými produkty, botami, textiliemi přes hnědé uhlí, kaolin a chemické produkty a strojírenskými výrobky a výrobou vozidel konče. Československo odebíralo produkty ocelářského a železářského průmyslu, neželezných kovů, výrobci elektroniky, jemné mechaniky a optiky. Tato struktura se dlouho neměnila.

V roce 1961 v československém vývoze převažovaly následující položky: stroje a dopravní prostředky (10,5 %), chemické produkty (10 %), válcované produkty (9,5 %), dřevo (7 %) a papír (3,5 %) a hnědé uhlí (1 mil. t). V československém dovoze naopak převládaly produkty hutního a železářského průmyslu (22,5 %), chemické produkty (22,5 %), zemědělské produkty (17 %), stroje a dopravní prostředky (14,5 %), neželezné kovy (7 %), výrobky elektrotechniky, jemné mechaniky a optiky (4 %), zemědělské produkty (2,3 %).⁴² V dalších letech docházelo sice ke změnám, avšak nikterak radikálním.

Dopravněpolitické vztahy

Po druhé světové válce se změnily zátěžové směry v rámci Evropy i v rámci jednotlivých států. Formálně se zkomplikovala situace na Labi, neboť československé čluny na cestě do Hamburku proplouly územím Německé demokratické republiky (dále jen NDR) a Spolkové republiky Německo. Příslušnost k různým mocenskopolitickým strukturám měla za následek potíže v oblasti valutové.

Ve sféře majetkoprávní se dopravní infrastruktury týkala repartice, tedy rozdělení železničního a plavebního parku. V oblasti dopravnětarifní znamenalo podstatnou změnu zavedení plateb za dopravní služby a tranzit přes okupační zóny Německa v dolarech na podzim 1946.

Spolková republika si udržela v dalším vývoji statut nejen nejvýznamnějšího západoevropského obchodního, ale i dopravního partnera Československa. Zachován zůstal průvoz přes Spolkovou republiku i tranzit do Hamburku. Určující roli hrály v dopravě, stejně jako v obchodě, racionální úvahy, oboustranný zájem a geografická blízkost. Labe „šetřilo“ Československu devizy, Hamburk byl tradičním „pražským či československým přístavem“. Spolková republika naopak využívala Československa jako přirozeného zázemí Hamburku, při čemž se jednalo o podstatný podíl. Ukazovalo se, že spolupráce dvou geograficky blízkých států a jejich zájem na této spolupráci mají objektivně více váhy nežli ideologická hlediska a politická prohlášení. Vzájemné kontakty musely existovat i z tohoto prostého důvodu, neboť např. v dopravní infrastruktuře bylo nutné zachovat propojenost evropské nákladní i osobní dopravy (jízdní řády, tarify).

O složité situaci v československé dopravě vypracovalo Československo na počátku úno-

40 *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1952–1988*. Wiesbaden, 1952–1988; *Statistisches Jahrbuch 1991 für das vereinte Deutschland*. Wiesbaden, 1992.

41 Tamtéž.

42 Srv. Roucek, L. (1990): *Die Tschechoslowakei und die Bundesrepublik Deutschland 1949–1989*. München, Tuduv, 1990, s. 142.

ra 1946 zvláštní memorandum „Obtíže přepravy železniční a silniční“⁴³ pro Hospodářskou a sociální radu OSN. Příloha B tohoto memoranda se týkala obtíží československé plavby.⁴⁴ Příloha C byla věnována problematice námořních přístavů, vlastně jen Brémám a Hamburku. Příloha D se věnovala problémům letecké dopravy.

Zpočátku byl tranzit přes Německo omezený a poměrně složitý. Ještě v polovině roku 1946 bylo nutné ohlásit měsíc napřed dopravní plán. Československu povolené kvóty nebyly naplňovány. Např. v červenci 1946 bylo povoleno v dovozu 565 vlaků, realizovalo se jen 394, ve vývozu 207, ale uskutečnilo se jen 90. Výpočet podle místních tarifů byl podstatně dražší než předválečná praxe, kdy se dovozní počítalo podle výhodného svazového tarifu, na kterém bylo zúčastněno několik železničních správ, nebo podle vývozních, průvozních, překladištních aj. tarifů. Dále situaci komplikovalo placení tranzitu v dolarech.⁴⁵

Mezi základní problémy patřil nedostatek provozuschopného lokomotivního a vozového parku a nepravidelná předávka tohoto parku, resp. oběh mezi jednotlivými železničními správami.

Tehdejší situaci dokresluje také memorandum, vypracované 14. června 1946 německou železnicí Deutsche Reichsbahn ve spojené zóně, jež se týkalo nákladní přepravy mezi Československem a Německem včetně průvozu, které doporučovalo návrat k osvědčeným předválečným formám dopravního styku.⁴⁶

Platba za tranzit přes německé námořní a vnitrozemské přístavy se uskutečňovala v Československu, na rozdíl od zásilek pocházejících z Německa nebo určených do Německa, kde se přepravné za německé trati platilo v Německu.⁴⁷ Podle provizorní reglementace (úpravy) z července 1946 platil stejně jako již v dříve sjednaných dohodách z počátku roku 1946 odesílatel přepravné (dovozné, vedlejší poplatky a jiné výdaje, vzniklé za přepravy) z odesílací stanice až do přechodového pohraničního bodu, příjemce od přechodového pohraničního bodu až do stanice určení. U zásilek ze zemí mimo Německo a podávaných v německých námořních přístavech a vnitrozemských přístavech do Československa platil přepravné příjemce, a to za celou přepravu z přístavu až do stanice určení.⁴⁸

Problémem při obnovení mezinárodní dopravy bylo nejen vytvoření sběrných středisek, ale i to, jak zamezit vykrádání přepravovaných zásilek. Po válce se přes západní zóny Německa z Československa vypravovaly ucelené soupravy vlaků. Jejich „sbírání“ však trvalo několik dní až týdnů. Situace v mezinárodní výměně vozů zůstávala i na konci čtyřicátých let komplikovanou.

Tzv. dolarový tarif

Poválečný hospodářský a dopravní rozvrat měl konsolidovat tzv. dolarový tarif pro tranzit přes jednotlivá okupační pásma, zavedený Spojeneckým kontrolním úřadem od 15. září 1946. V oficiálním zdůvodnění tohoto kroku se uváděl nedostatek úředního převodního kurzu RM vůči cizím mě-

43 Národní archiv Praha, ministerstvo dopravy (dále jen MD), k. 3, čj. 3490/46. Příloha A. *Obtíže přepravy železniční a silniční*. „*Difficultes de la Tchécoslovaquie en matière de transport ferroviaires et routier*“.

44 Národní archiv Praha, MD, k. 3, čj. 3490/46, Dodatek k příloze B/memoranda o obtížích čl. plavby, „*Difficultes de la Tchécoslovaquie en matière de transports fluviaux*“.

45 Tamtéž.

46 Národní archiv Praha, MD I, k. 252, v čj. 47457/46, *Memorandum über den Güterverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland*. s. 3.

47 Národní archiv Praha, MD I, k. 292, čj. 47748/46, *Reglementace přepravy zboží s Německem (zonami francouzskou, americkou a anglickou)*.

48 Národní archiv Praha, MD I, k. 292, čj. 47748/46, *Reglementace přepravy zboží s Německem (zonami francouzskou, americkou a anglickou)*. *Reglement provisoire pour le transport des marchandises -ngées entre le France et l'Allemagne (Zones d'occupation Américaine, Britannique et Française)*.

nám a neochota k devalvaci evropských měn. Toto rozhodnutí odstartovalo řadu jednání, vypracovávání rozličných podkladů a podávání nót a protestů. Pro normální tarifní třídy byly stanoveny sazby v dolarech za každou průvozní trať.⁴⁹ Dolarový tranzitní tarif přes území Spolkové republiky pozbyl platnosti po deseti letech od svého zavedení.

V květnu 1947 byla zahájena jednání o vyrovnání za průjezd americkou okupační zónou. V červnu 1947 byla podepsána dohoda, podle níž mělo Československo zaplatit 5 milionů Kčs za období od konce války do 1. března 1947.⁵⁰

Dohoda o dalším průjezdu byla podepsána po diskusi mezi A. Steinhardtem, velvyslancem USA v Praze, a gen. Cloyem společně s dohodou o obchodních vztazích mezi britsko-americkou zónou a Československem dne 29. července 1947,⁵¹ která uzavírala jednání o platební dohodě v Praze ve dnech 24. až 29. července 1947. Vláda v 99. schůzi dne 27. srpna 1947 platební dohodu schválila. Současně byl ministr dopravy vyzván, aby tarifní dolarové výlohy přes Německo minimalizoval.⁵²

Důvodová zpráva k dohodě z 30. září 1948 počítala v rámci dovozu (18,9 milionů dolarů) se sumou 7,2 mil. dolarů na průvoz zboží.⁵³ Tato dohoda nahrazovala Memorandum o nákupních a obchodních stycích mezi Československem a spojenými okupačními pásmy Spojených států amerických a Spojeného království v Německu z 29. července 1947.

Průvozní tarif třemi západními zónami byl znovu vydán 1. června 1948. Placení v dolarech zůstalo zachováno. S platností od 1. července 1950 bylo možné platit dovozní za tranzit přes Spolkovou republiku v DM v případě, že zásilka byla ve Spolkové republice reexpedována a připouštěla-li to volnost placení.⁵⁴ V roce 1949 byl nově utvořen železniční československo-západoněmecký nákladní tarifní svaz.

Mezi Československem a Spolkovou republikou včetně tranzitu platila i nadále mezinárodní konvence *Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer* (dále jen CIM) včetně dodatků. Pro průběžnou přepravu zboží ve vozových zásilkách platil svazový tarif – Německo-československý železniční nákladní tarif s platností od 1. května 1954 (č. 210 německého tarifního seznamu). Pokud nebylo možné tento tarif použít, platil tzv. *Blattarif* Nr. 1 z 1. března 1950. Pro přepravu mezi Spolkovou republikou a Československem přes NDR platil *Blattarif* Nr. 51 s platností od 1. července 1953 (přes tři východoněmecké přechody). Německo-československý železniční nákladní tarif neplatil pro zboží, které bylo určeno k průvozu Německem nebo Československem, neplatil pro kontejnery a *Interfrigo*. Dále platil ještě jeden svazový tarif – německo-československý námořní tarif (*Deutsch-Tschechoslowakischer Seehafentarif*) platný od 1. července 1954. Tento tarif platil nejen pro kusové zboží, ale i vozové zásilky. Sazby byly určeny v československých haléřích, což znamenalo pro Československo podstatné ulehčení.

Vzhledem k tomu, že mezi *Deutsche Bundesbahn* (dále jen DB) a Československými státními drahami (dále jen ČSD) nebyla uzavřena smlouva Evropy o vzájemném využití vozů, pendlovalo v obou směrech velké množství prázdných vozů (až 45 %). Do SRN a přes SRN směřovalo z Československa a přes Československo hnědé uhlí, kamenné uhlí a hnědouhelný koks, dále mine-

49 Grobecker, K. (1985): *Hafen Hamburg: Skizzenblätter der Nachkriegsgeschichte*. Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1985, s. 28.

50 *Transit přes americké okupační pásmo*. Zahraniční obchod, 1947, r. 2, č. 13, s. 340; Národní archiv Praha, MD I, k. 1525, čj. 7698/47, Německo – vyúčtování a úhrada přepravného za zásilky přepravované průvozem přes Německo za období do 28. února 1947.

51 Tamtéž, s. 200, pozn. 5.

52 Národní archiv Praha, ÚPV-B, k. 1123, o. 1407/c/6, 180/8/2, čj. 1715/47-dův.

53 Tamtéž, Důvodová zpráva.

54 Dovozní za transit záp. Německem. Dopravní přehled, 1950, s. 1289/19.

rální látky, hlavně hlína, kaolín, magnezit, soda, potaš, benzol, toluol, minerální deriváty, dříví, celulóza ze dřeva, vejce, divočina, drůbež, luštěniny, cibule, houby, jahody, byliny, semena, slad a pšeničné pivo. Opačným směrem do Československa a přes Československo směřovaly suroviny, agrární a průmyslové produkty – rúský koks, žito, hnojiva, vlna, hadry, chemické výrobky, železo a plechy aj. Přestože probíhala přeprava hladce, nastávaly obtíže technickoprovozního rázu při silné dopravě.

K významné změně v tarifní oblasti došlo 1. červenci 1965, kdy byl vypovězen společný tarif DB a DR (DB-DR-Tarif), československo-německý námořní tarif a československo-západoněmecký tarif. Od tohoto momentu vykonávaly oba německé státy tarifní svrchovanost na svém teritoriu a byly uzavřeny nové tarify. Československo-západoněmecký námořní průvozní tarif (S-Durchfuhrtarif) tak přestal platit na krátké, ale důležité trati Büchen (Grenze) – Hamburk (30 km).⁵⁵

Pohraniční přechodové stanice

Spuštění železné opony mělo „fatální důsledky“ pro vzájemnou československo-(západo)německou železniční dopravu. Z předválečného počtu několika desítek železničních přechodů zůstala ovšem jen nepatrná část. Radikální snížení počtu přechodů vyhovovalo komunistickému Československu, protože umožňovalo lepší a koncentrovanější kontrolu a přehled o pohybu osob a zboží.

Od konce války do konce roku 1946 byly uzavřeny prozatímní, dodatečné a základní smlouvy jen o pěti přechodech, které však měly charakter jakéhosi provizoria. Jednalo se o železniční přechodovou stanici Bayer. Eisenstein/Železná Ruda,⁵⁶ Furt i. Wald – Česká Kubice,⁵⁷ Schirnding – Mühlbach,⁵⁸ Selb-Plößberg – Aš v Čechách⁵⁹ a Haidmühle – Černý Kříž,⁶⁰ z nichž byly nakonec uzavřeny Waldsassen – Cheb, Haidmühle – Černý Kříž a Bayer. Eisenstein/Železná Ruda.⁶¹ Přechod mezi Aší a Selbem-Plößbergem byl omezen jen na nákladní dopravu. V „plném“ provozu tak zůstaly jen dva přechody: Schirnding – Cheb a Furth im Wald – Domažlice. Provoz později na třech československo-západoněmeckých přechodech regulovali zástupci Deutsche Bundesbahn a Československých státních drah (ČSD), resp. Ministerstva dopravy 9. května 1956 podepsaná dohoda s platností od 1. ledna 1957. Ta nahradila dohody provizorní.

Signálem, že ani v oblasti dopravy se nebude jednat o pouhou obnovu předválečných poměrů, dokládá československá snaha zabránit manipulaci německému železničnímu personálu na území Československa, resp. docílit toho, aby tzv. výměnné stanice ležely v Německu. Tyto německé stanice nebyly pro tyto výkony dimenzovány a musely být postupně vybudovány. Výměnnými stanicemi se staly Schirnding (osobní a nákladní doprava), Selb-Plößberg (nákladní doprava) a Furt im Wald (nákladní doprava). Za několik let došlo nakonec k určitému kompromisu, částečnému přenesení výměnných stanic na československé území, který byl zdůvodněn nevýhodností platit za služby Deutsche Bundesbahn devizami. Dne 25. dubna 1964 v Praze bylo podepsáno nové Železniční ujednání mezi ministerstvem dopravy a Hlavní správou Deutsche Bundesbahn. Podle něho od 31. května

55 Stuber, L. (1969): *Die Seehafentarifpolitik der deutschen Eisenbahnen*. Allgemeine Grundlagen, historische Entwicklung, Analyse der gegenwärtigen Situation und künftige Gestaltungsprobleme im Gemeinsamen Markt. Düsseldorf, Verl. Handelsblatt, 1969, s. 73.

56 Základní úmluva z 13. března 1946 a dodatková úmluva z 31. srpna 1946.

57 Prozatímní úmluva z 20. července 1945 a dodatková úmluva ze 4. prosince 1946.

58 Dnes Pomezí nad Ohří, později nahrazen stanicí Cheb. Úmluva z 25. července 1946, uzavřená mezi americkou vojenskou správou a ČSD a dodatková úmluva mezi ředitelstvími Řezno a Plzeň.

59 Prozatímní úmluva z 10. srpna 1945 a dodatková úmluva z 23. listopadu 1945.

60 Prozatímní úmluva z 23. srpna 1945.

61 Silniční a železniční přechody otevřené pro přepravu zboží, Dopravní přehled, 1950, r. 4, č. 26, s.

1964 se Česká Kubice stala výměnnou stanicí.⁶² Na základě nového ujednání byly uzavřeny místní úmluvy pro jednotlivé železniční přechody. Vzájemná doba přepravy se pobytem na hranicích podstatně prodloužila.

Poválečné obtíže labské plavby

Po skončení druhé světové války žádná ze stran nepožadovala kategorické obnovení Labských plavebních akt. Absence právní úpravy na Labi a Vltavě nezměnila nic na mezinárodním charakteru této vodní cesty, který byl praxí potvrzen. Západoněmecké lodě se však nemohly na základě nařízení ředitelství Československé plavby labské (dále jen ČSPL) z 24. května 1951 podílet na dopravě s Československem.⁶³ Československé lodě naopak nemohly využívat vodních cest na území Spolkové republiky a západní Evropy kromě labské cesty do Hamburku.

Labe se stalo po vzniku dvou německých států a v důsledku berlínské otázky poněkud problematictější dopravní cestou, byť zájem Hamburku o Československo jako přirozené zázemí nepolevoval. Základním dopravním podnikem na Labi se stala znárodněná ČSPL, resp. od roku 1952 Československá plavba labsko-oderská (dále jen ČSPLO). Po druhé světové válce poklesl celkový objem přepravy na Labi. Kromě politických důvodů byl tento pokles způsoben stavem toku, který neodpovídal soudobým požadavkům.⁶⁴

Po skončení druhé světové války existovala ze strany Československa snaha co nejrychleji obnovit spojení s Hamburkem. Ta však narážela na problémy v několika rovinách. Předně byla cesta do Hamburku přerušena sovětským a britským okupačním pásmem, samotný přístav utrpěl velké materiální ztráty a byl částečně vyřazen z provozu. Také v labském toku ležely části mostů a vraky potopených lodí. V listopadu téhož roku byla zahájena plavba šesti motorovými nákladními loděmi z Prahy do Hamburku, tedy jako první na Labi.⁶⁵

Poválečnou obnovu železničního styku Hamburku s Československem limitoval nedostatek nákladních vozů. Konsolidace vnitrozemské plavby probíhala rychleji a v některých relacích se na ni přesunulo zboží ze železnice.⁶⁶

V září 1946 byla podepsána britsko-sovětská smlouva o vnitrozemské plavbě, která regulovala dopravu na Labi.⁶⁷ Ta vstoupila v platnost 12. října 1946. Během srpna 1947 byla uzavřena mezi britskými okupačními úřady a Československem labská plavební dohoda o přepravě většího množství československého zboží (export, import) po Labi do Hamburku a Lübecku,⁶⁸ která v podstatě platila do roku 1951.

62 Tamtéž.

63 *Keine Beteiligung deutscher Schiffe am tschechoslowakischen Elbeverkehrs*. Internationale Transportzeitschrift, Basel, 1951, Jg. 13, Nr. 36, s. 5705. Přirozeně zde hrály svoji roli též zahraničněpolitické konsekvence.

64 Rhenius, H. (1965): *Politisch belastet Elbeschiffahrt*. Wirtschafts-Correspondent (Hamburg), 6. 5. 1965, Nr. 18, Pressearchiv Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, (dále jen HWWA) Fiche, Sg. A1n33a.

65 Bohumil Švarc, B. (1971): *Vývoj podniku ČSPLO Děčín*. In: Košťál, M.- Smíšková, H.: *Historie plavby a obchodu po Labi, Rozpravy NTM 46*. Praha, Národní technické muzeum, 1971, s. 16–17.

66 Situační zpráva č. 11/1948. Dopravní přehled, 1948, č. 11, s. 457/11.

67 Tamtéž, s. 688 a pozn.; srv. k tomu též „Movement of traffic from Hamburg to Czechoslovakia began on 12th October in German craft on the River Elbe. The Mittelland Canal is now operating between the Ruhr and Berlin“. Monthly Report, Vol. 1, No. 5. (Oktober 1946), s. 33 a Monthly Report, Vol. 1, N. 4 (September 1946), s. 30, cit. podle *Akten zur Vorgeschichte der Bundesrepublik Deutschland 1945-1949*. Bd. I, München – Wien, Oldenbourg, 1976, s. 688, pozn. 100 a 862, pozn. 124.

68 *Elbe-Schiffahrtsabkommen*. Die Welt (Hamburg), 19. 8. 1947, Pressearchiv HWWA, Film Nr. 17-601, Sg. A1n33a.

Průběh studené války měl nakonec též své dopravnětarifní konsekvence. Tak nabyl během první poloviny 1947 na naléhavosti již výše zmíněný problém placení dopravních sazeb přes americkou a britskou zónu,⁶⁹ což v dalším období ovlivnilo československou dopravnětarifní politiku při její orientaci na „levnější“ obchodní směry. To se projevilo na jedné straně tím, že byl podtržen význam Štětína a že bylo více využíváno dunajské cesty a dalších přístavů tzv. lidovědemokratických států. Na druhé straně využití hamburského přístavu bylo omezeno devizovou náročností z hlediska placení služeb a úkonů v přístavech.⁷⁰

V materiálu Ministerstva dopravy „Přehled dopravních styků se zahraničím v r. 1937 a v době poválečné“ z 16., resp. 29. listopadu 1949 označeném jako důvěrný, se velmi věcně konstatovaly změny zátěžových proudů československého zahraničního obchodu v poválečné době. Vnou řoli se hrály nejen hospodářské, ale (a to především) mocenskopolitické a ideologické důvody.⁷¹

Postupné uvolňování německého zahraničního obchodu na jaře 1947 nemohlo Hamburku nahradit ztrátu poloviny zázemí a dohnat západoevropské konkurenty. Přesto získával Hamburk pro Československo znovu na významu a v polovině padesátých let dosáhl meziválečného objemu. Konkurovaly mu však nejen vnitrozemské a námořní přístavy států Východního bloku, ale i belgicko-nizozemské

Na základě vládního usnesení z 19. května 1953 byla ministerstva dopravy, zahraničních věcí a zahraničního obchodu a Státního úřadu plánovacího zavázána, aby „v dalším vývoji urychlilo postupný odklon od Hamburku“.⁷² Realita však byla jiná. S ohledem na zesílený obchod s kapitalistickými státy a s ohledem na nedostatečnou výstavbu přístavů v zemích Východního bloku bylo toto usnesení chápáno jako „perspektivní“. V roce 1953 činil podíl přístavů Východního bloku na československé přepravě 53,7 %, o rok později již 56,8 %.

V březnu 1955 byl vypracován německo-rakouským odborem pražského ministerstva zahraničních věcí obsáhlejší materiál „Problém československé dopravy přes Hamburk“⁷³ s označením tajné. Osmnáctistránkový materiál poukazoval na konkurenci Hamburku s Terstem a belgickými a nizozemskými přístavy, resp. na její využití ve prospěch Československa. Materiál uznával výhodnost spojení s mořem přes Hamburk z hlediska dopravnětechnického a kalkulačního. Současně však varoval před „zanedbáváním“ námořních přístavů tzv. lidových demokracií.

Rozdíly v dopravních nákladech, způsobené nejen použitím dopravního prostředku, ale i při použití toho kterého přístavu byly značné. Např. v roce 1955 stála jedna tuna cukru dopraveného po Labi přes Hamburk jen 77 Kč (z toho západní devizová náročnost představovala jen 9,30 Kč); po železnici přes Hamburk se jednalo o 85,70 Kč (s devizovou náročností však 25,40 Kč). V případě využití Rottterdamu se však již jednalo téměř o dvojnásobek vůči labské cestě, totiž 131,60 Kč se stejně velkou devizovou náročností.⁷⁴

V roce 1959 se uvádělo již 77,8 % československého zboží, které procházelo přes přístavy tzv. lidovědemokratických zemí. Československý vývoz a dovoz směřoval z 70% do zemí Východního bloku a asi 30 % do kapitalistických zemí. Československý tranzit přes Hamburk poklesl z 1 478 000 t v

69 Teichova, A. (1993): *For and against the Marshall Plan in Czechoslovakia*. In: Girault, R. – Leivy-Leboyer, M.: *Le Plan Marshall et le relèvement économique de l'Europe (21 au 23 mars 1991)*. 1993, s. 107–118.

70 Situační zpráva č. 13/1949, Dopravní přehled, 1949, č. 25, s. 53.

71 Národní archiv Praha, MD I, k. 293, čj. M 15016/49, *Přehled dopravních styků se zahraničím v r. 1937 a v době poválečné*, s. 13.

72 Tamtéž, s. 7.

73 Národní archiv Praha, Úřad předsednictva – tajné (dále jen ÚPV-T), k. 1273, zákl. spisová značka 08/1.16.13/55, *Problém československé dopravy přes Hamburk*.

74 Národní archiv Praha, ÚPV-T, k. 1273, zákl. spisová značka 08/1.16.13/55, *Problém československé dopravy přes Hamburk*, s. 6–7.

roce 1956 na 861 000 t v roce 1959 (pokles o 42 %). Tomu odpovídají také západoněmecké údaje, podle nichž podíl Československa v exportu po Labi do Hamburku poklesl v roce 1952 ve srovnání s rokem 1938 na 49,6 % a v importu dokonce jen na pouhých 35,5 %.⁷⁵ Přesto Hamburk zůstal pro Československo nejvýznamnějším západoevropským námořním přístavem a stal se rovnocenným dopravněobchodním konkurentem Štětína a Gdyně, bez ohledu na jejich preferenci z politických důvodů. Československý tranzit přes Hamburk nebyl, vyjma první berlínské krize, přerušen po celé období studené války.

I po roce 1945 trvajícím československý zájem o labskou cestu lze doložit snahou nadále si nárokovat právo na přístavní pásmo v Hamburku, jež Československo získalo ve Versailleské smlouvě.⁷⁶ Původní skladiště č. 49 bylo zničeno během spojeneckých náletů v roce 1941. Náhradou bylo Československu, resp. Československé plavbě labské přiděleno v srpnu 1949 jiné skladiště č. 41A na Americkém nábřeží (Amerikakai) v Segelschiffhafen.⁷⁷ Československo si tak dokonce polepšilo, protože bylo nyní možné překládat z labských člunů přímo na menší námořní lodě. V novém skladišti č. 41A přistála první loď 8. září 1947.⁷⁸ Později bylo přiděleno Československu skladiště jiné. Tato přidělená skladiště neměla vliv na statut československého nájemního pásma. Původní nájemní smlouva nebyla v poválečném období zpochybněna a byla naopak doplněna Dodatkovým protokolem z května 1955.⁷⁹ Československý tranzit se však i nadále většinou realizoval přes ostatní části svobodného přístavu. Nájemní pásmo se stalo jakýmsi administrativnělogistickým centrem a zázemím československé plavby a obchodu v Hamburku.⁸⁰

Snaha o udržení alespoň redukovaného hospodářského zázemí dovedly spolkovou zemi Svobodné a Hanzovní město Hamburk k tzv. „Elbe-Politik“(Politika Labe, Labská politika), tedy k pragmatické politice bez ohledu na příslušnost k mocenskopolitickému a hospodářskému uskupení. Hamburský senát (vláda) ji začal realizovat od poloviny padesátých let. Tato politika však ne zcela konvenovala zahraničněpolitickým záměrům Bonnu a Hamburk se vlastně dostával do určité konfrontace s Adenauerovou zahraniční politikou. Naopak tato „Labská politika“ byla v souladu se zahraničněekonomickými cíli nejprve spolkového ministra hospodářství a později kancléře Ludwiga Erharda a jeho chápání významu obchodu Východu se Západem. Pragmatická „politika Labe“ bezesporu přispěla k nerušenému tranzitu přes Hamburk.⁸¹

Labe zůstalo nehledě na politické rozdělení Německa významnou dopravní a hospodářskou tepnou, byť její význam ve srovnání s meziválečným obdobím poklesl. Vzhledem k tomu, že nebyla po druhé světové válce obnovena Labská plavební akta, tedy předválečný právní stav, tvořily základ již zmíněná britsko-sovětská smlouva o Labi z října 1946 a československo-britská dohoda o plavbě ze srpna 1947. Mlčky se uznával mezinárodní charakter Labe. Československo-západoněmecká smlouva o vnitrozemské plavbě byla po dvou letech jednání připravena k podpisu, a to 22. srpna 1968 v Praze. Avšak v důsledku sovětské intervence a nepřehlednosti situace v létě 1968 z podpisu smlouvy sešlo a smlouva byla uzavřena až o dvacet let později.

75 Hagel, J. (1954): *Auswirkungen der Teilung Deutschlands auf die deutschen Seehäfen. Eine statistisch-verkehrsgeographische Untersuchung*, Marburg, 1954, s. 22.

76 Národní archiv Praha, MD I, k. 1529, čj. 03492/53 taj., Hamburk, ČSPLO – koupě objektů v hamburském svobodném přístavu.

77 *Labská doprava v roce 1949*. Dopravní přehled, 1950, s. 1013/1.

78 Kohout, J. (1949): *Zahraniční obchod a funkce čs. labské plavby*. Zahraniční obchod, 1949, r. 4, č. 53, s. 876.

79 Lagoni, R. (1988): *Der Hamburger Hafen und die internationale Handelschiffahrt im Völkerrecht*. Archiv des Völkerrechts, 1988, Bd. 26, H. 3/4, s. 355.

80 Problematiku využívání tranzitu do Hamburku československými bezpečnostními složkami bude ještě nutno zpracovat.

81 Srv. k tomu proslov starosty Hamburku H. V. Kloseho na obědě uspořádaném na počest státní návštěvy G. Husáka v Hamburku v roce 1978. Dokumenty k československé zahraniční politice (dále jen DČZP), 1978, r. 25, č. 4, s. 124–125.

Československý export, import a tranzit ve statistice

Základ níže uvedených údajů tvoří oficiální údaje Statistického zemského úřadu v Hamburku. V hamburských statistikách byl až do roku 1974 včetně zahraniční obchod prezentován jako speciální obchod⁸² Obdobně nebyl uváděn v případě tranzitu (průvozu) přes Hamburk krátkodobý mezikladiště např. obilí, krmiva a olejnin pro Československo v publikovaných statistikách.⁸³ Údaje o tranzitu zboží přes nájemní pásmo po druhé světové válce údaje zcela chybí.

Jedinečný zdroj představují údaje hamburského Statistického zemského úřadu, které obsahují údaje německé strany o československém exportu, importu a tranzitu. (srv. graf č. 5–6) Zboží dopravené po moři do Hamburku a určené do Československa v letech 1938, resp. 1948 až 1968 v tunách (speciální obchod) vykazuje základní klesající tendence s vysokými výkyvy s maximem v roce 1952 a menšími vzestupy v letech 1956, 1958 a 1965. (srv. k tomu graf č. 3). Zboží dopravené do Hamburku z Československa v letech 1938, resp. 1948 až 1968 (speciální obchod) ukazuje na trvalý pokles (vyjma roku 1951) až téměř na nulu (1955) poté se udržuje na mizivé úrovni do 2000 t přerušeny prudkými výkyvy v letech 1961 a 1964 (srv. k tomu graf č. 3).

Hodnota zboží dopraveného do Hamburku z Československa v letech 1949–1968 (speciální obchod) vykazuje nejprve prudký nárůst s vrcholem v roce 1952 s následným stejně prudkým pádem a v dalších letech postupným nárůstem přerušovaným malými výkyvy směrem nahoru v letech 1961, 1964, a 1967 (srv. k tomu graf 4).

Československý export přes Hamburk vykázal v letech 1955 až 1967 pomalý nárůst a ustálení se na 50 mil. DM hranici jako v případě importu (srv. k tomu graf č. 6). Československý import přes Hamburk v letech 1955 až 1968 se pohyboval poměrně vyrovnaně na úrovni 50 mil. DM. (srv. k tomu graf č. 6). Československý tranzit přes Hamburk do Československa vyjádřený v tunách vykazuje základní tendenci postupného nárůstu s několika vrcholy. Naopak tranzit z Československa přes Hamburk sice vykazuje několik vrcholů v letech 1956 (maximum) a 1968, základní tendence však je pohyb v pásmu 25 000/30 000 t až 60 000/65 000 t (srv. k tomu graf č. 5). Celkově československý tranzit přes Hamburk dosáhl předválečné úrovně v polovině 50. let. Minimum tranzitujícího množství zaznamenáváme v roce 1950 (0,5 mil. t), maximum v roce 1979 (téměř 2 mil. t).

Základním prostředkem vzájemné československo-západoněmecké výměny zboží zůstala železnice. Např. v roce 1959 bylo z celkového objemu obchodu mezi Československem a SRN okolo 2 mil. t bylo 99 % převezeno po železnici,⁸⁴ v roce 1965 z 2 297 mil. t celkem 2 141 mil. t a 1971 z 4 322 mil. t 3 595 mil. t, tedy asi 83 %.⁸⁵ V československém tranzitu přes Hamburk se v podíl železnice velmi kolísala, zejména s ohledem na hydrologické podmínky a roční období. V roce 1965 bylo po železnici z Československa do Hamburku (námořní tranzit) dopraveno 800 000 t, po Labi 700 000 t.⁸⁶

82 Statistik des Hamburgischen Staates. Herausgegeben vom Statistischen Landesamt Freien und Hansestadt Hamburg, H. 120, Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg 1976, Hamburg 1977, s. 347.

83 Tamtéž, H. 113, Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg 1973 und 1974, Hamburg sine, s. 419.

84 Eifler, F. K. (1974): *Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Ost und West – aus der Sicht des Eisenbahns*. In: Eichhoff, E. (Ed.): *Gütertransportprobleme und Verkehrspolitik in Ost und West. Möglichkeiten der Kooperation. Ost-West-Konferenz Hamburg, 2.–4. April 1973*. Köln, DVWG, 1974, s. 63. Als Manuskript gedruckt.

85 Staatsarchiv (dále jen SA) Hamburg, 371–16 I, 2201, Statistische Berichte der Hafenbetriebsdirektion „Hamburger Beobachtungen zum Ostverkehr“ von Januar 1960 bis Juni 1961, 1960–1962.

86 Tamtéž, Tab. Nr. 27, s. 134.

Závěr

Vznik obou německých států v roce 1949 vážně poznamenal hospodářské, zvláště obchodní a dopravní vztahy ve střední Evropě na celá desetiletí. Příslušnost Československa a Spolkové republiky Německo k různým vojenskopolitickým a hospodářskopolitickým, tedy i dopravnětarifním uskupením vytvořila určitý rámec, resp. limity vzájemných obchodněpolitických a dopravněpolitických vztahů.

Vysvětlení zachování hospodářských a dopravních kontaktů obou států tkví jednak ve formě a obsahu uzavřených smluv. První smlouvy totiž uzavíraly britská a americká a francouzská vojenská okupační administrativa a tyto smlouvy nebyly vypovězeny. Naopak se tyto smlouvy staly vlastně základem, který nezpochybňovala ani jedna ze stran. Jednak se jednalo o geografickou blízkost, podobnou a současně se doplňující strukturu ekonomiky.

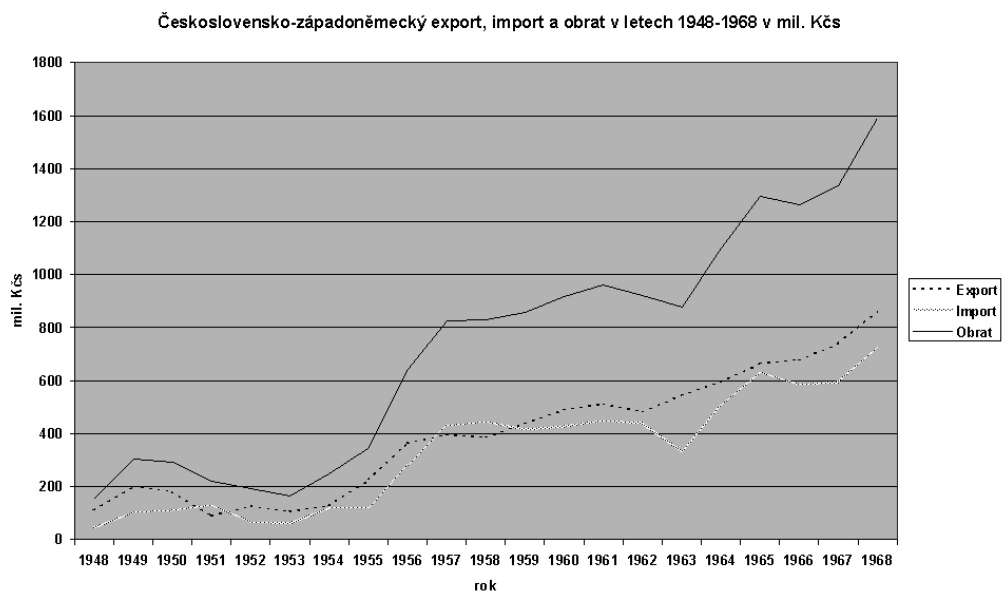
Ve srovnání s předválečným vývojem byl československo-západoněmecký objem zbožího obchodu nesrovnatelně malý, resp. mizivý. Zatímco československý podíl zahraničního obchodu na obchodu Spolkové republiky nečinil ani jedno procento, západoněmecký podíl na obchodu Československa dosáhl 5–6 %.

Základním prostředkem dopravního styku zůstala ve sledovaném období ještě železnice. Doprava se realizovala přes tři pohraniční stanice. Postupně se stabilizoval železniční provoz po stránce technické, provozní a tarifní.

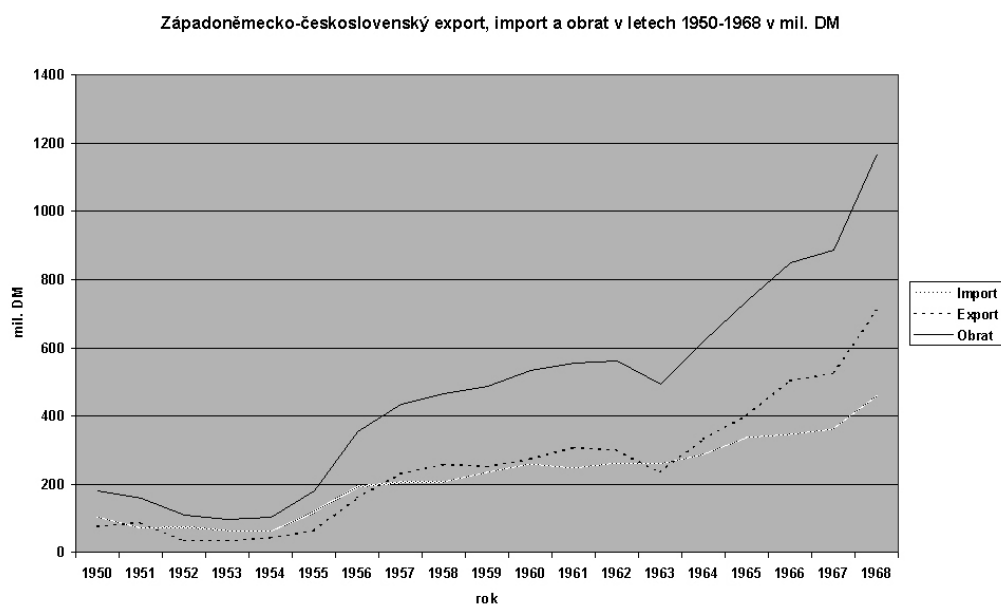
V oblasti vodní dopravy nedošlo po dobu studené války kromě období berlínské blokády k přerušení labské plavby. I když nebyla po roce 1945 dohodnuta nová plavební akta na Labi, nestala se tato skutečnost zásadní překážkou plavby na Labi. V praxi se uznávala internacionalizace Labe. Hamburk zůstal pro Československo nejvýznamnějším západoevropským námořním přístavem. Objem tranzitu i exportu a importu přes Hamburk postupně vzrůstal a dokonce v polovině padesátých let překročil předválečný objem. Význam Hamburku pro československý tranzit tkvěl na jedné straně v geografické blízkosti, v kvalitě poskytovaných služeb a v nabídce širokého obchodního spojení se světem a v neposlední řadě v úspoře deviz. Na straně druhé představoval československý tranzit přes Hamburk důležitý faktor nejen z hlediska hospodářského, ale i obchodněpolitického, neboť umožňoval rozvíjet hospodářskodopravní kontakty mezi Československem a Spolkovou republikou.

Uzavření smlouvy o zřízení obchodních zastoupení a regulaci zbožího a platebního styku v roce 1967 předznamenalo navázání diplomatických vztahů na počátku sedmdesátých let a stabilizovalo vzájemné hospodářské a potažmo i dopravní vztahy.

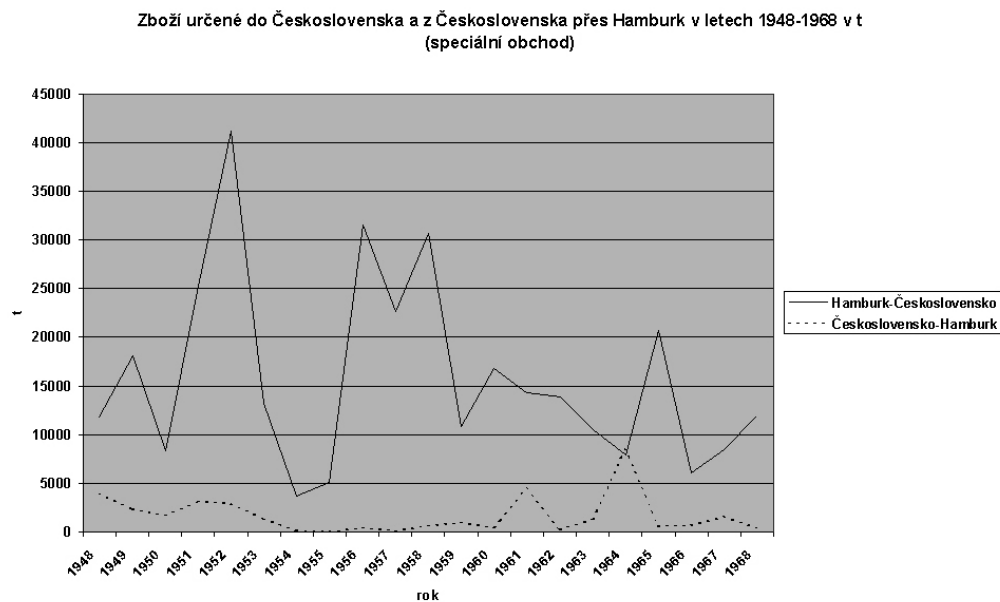
Grafy byly zpracovány podle: Historická statistická ročenka ČSSR, Praha 1985, s. 323–324; Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1952–1968, Stuttgart – Köln 1952–1969; Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg 1948 und 1949, 1950–1968, Hamburg 1950–1969; Werner Gumpel, Die Seehafen- und Schifffahrtspolitik des COMECON. Ihre Auswirkungen auf den Hafen Hamburg, Berlin 1963, s. 188.



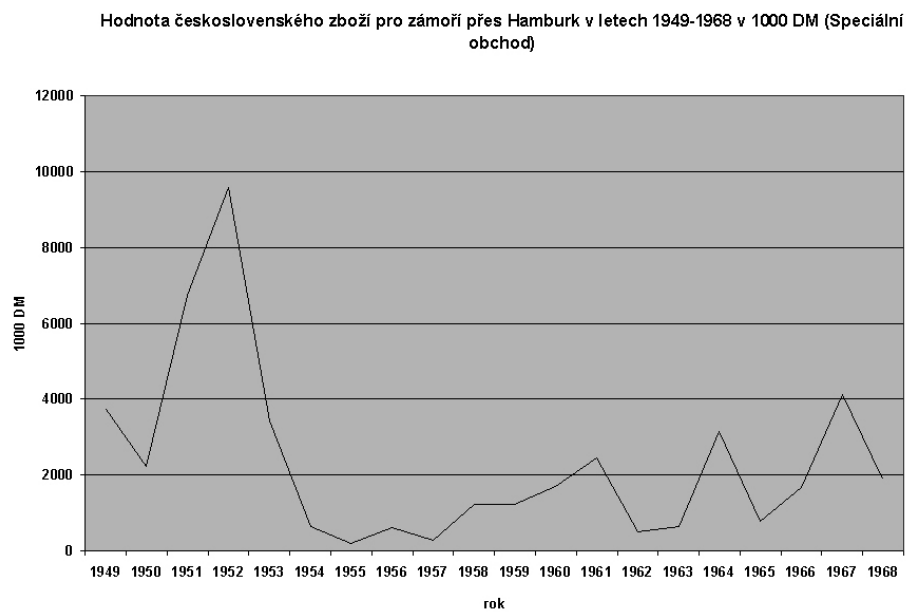
Graf č. 1



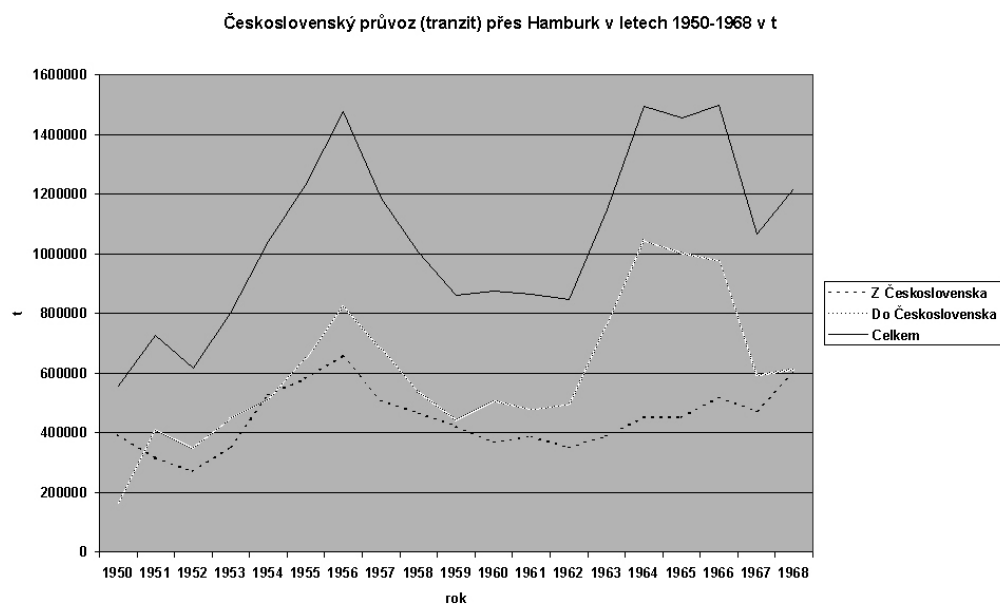
Graf č. 2



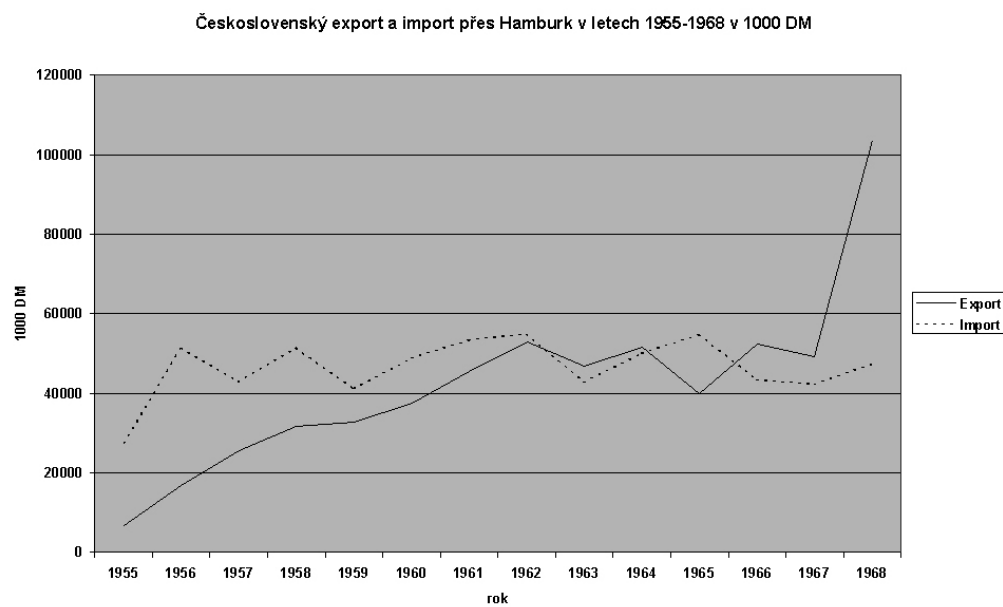
Graf č. 3



Graf č. 4



Graf č. 5



Graf č. 6

Československo-západoněmecké obchodněpolitické a dopravněpolitické vztahy v období 1949–1967

Ivan Jakubec

Abstract

Vznik obou německých států v roce 1949 vážně poznamenal hospodářské, zvláště obchodní a dopravní vztahy ve střední Evropě na celá desetiletí. Příslušnost Československa a Spolkové republiky Německo k různým vojenskopolitickým a hospodářskopolitickým, tedy i dopravnětarifním uskupením vytvořila určitý rámec, resp. limity vzájemných obchodněpolitických a dopravněpolitických vztahů.

Vysvětlení zachování hospodářských a dopravních kontaktů obou států tkví jednak ve formě a obsahu uzavřených smluv. První smlouvy totiž uzavíraly britská a americká a francouzská vojenská okupační administrativa a tyto smlouvy nebyly vypovězeny. Naopak se tyto smlouvy staly vlastně základem, který nezpochybňovala ani jedna ze stran. Jednak se jednalo o geografickou blízkost, podobnou a současně se doplňující strukturu ekonomiky.

Ve srovnání s předválečným vývojem byl československo-západoněmecký objem zbožího obchodu nesrovnatelně malý, resp. mizivý. Zatímco československý podíl zahraničního obchodu na obchodu Spolkové republiky nečinil ani jedno procento, západoněmecký podíl na obchodu Československa dosáhl 5–6 %.

Základním prostředkem dopravního styku zůstala ve sledovaném období ještě železnice. Doprava se realizovala přes tři pohraniční stanice. Postupně se stabilizoval železniční provoz po stránce technické, provozní a tarifní.

V oblasti vodní dopravy nedošlo po dobu studené války kromě období berlínské blokády k přerušení labské plavby. I když nebyla po roce 1945 dohodnuta nová plavební akta na Labi, nestala se tato skutečnost zásadní překážkou plavby na Labi. V praxi se uznávala internacionalizace Labe. Hamburk zůstal pro Československo nejvýznamnějším západoevropským námořním přístavem. Objem tranzitu i exportu a importu přes Hamburk postupně vzrůstal a dokonce v polovině padesátých let překročil předválečný objem. Význam Hamburku pro československý tranzit tkvěl na jedné straně v geografické blízkosti, v kvalitě poskytovaných služeb a v nabídce širokého obchodního spojení se světem a v neposlední řadě v úspoře deviz. Na straně druhé představoval československý tranzit přes Hamburk důležitý faktor nejen z hlediska hospodářského, ale i obchodněpolitického, neboť umožňoval rozvíjet hospodářskodopravní kontakty mezi Československem a Spolkovou republikou.

Uzavření smlouvy o zřízení obchodních zastoupení a regulaci zbožího a platebního styku v roce 1967 předznamenalo navázání diplomatických vztahů na počátku sedmdesátých let a stabilizovalo vzájemné hospodářské a potažmo i dopravní vztahy.

Klíčová slova: střední Evropa, doprava, obchodní politika.

The Czechoslovak-westgerman relations of trade, transport and policies in the period 1949–1967

Abstract

The importance of trade and transport ties between Czechoslovakia and Federal Republic of Germany (FRG) is the result not only of the geopolitical situation of both countries in Central Europe but also of their mutual economic contacts, and those with other countries as well. The consequences of the creation of two German states deeply marked the economic, commercial and transport situation in Central Europe for whole decades. The impact resulted from the association of Czechoslovakia and FRG with different military and economic, i.e. also transport and tariff, groupings, which inevitably created a certain framework for defining the limits of mutual trade and transport relations. The major points marking the development of foreign trade relations between Czechoslovakia and West Germany include: the signing of a treaty of commerce and transit in 1947, a treaty of payments from 1947 and the treaty of goods exchange from 1948. The first contracts, signed as provisional in 1945–1946, dealt with regulating crossings at Bavarian and Bohemian stations. The trade treaty between Czechoslovakia and West Germany was signed in 1950. The treaty of commercial representation and regulation of the flow of goods and payments from 1967 anticipated the creation of diplomatic ties in 1973, or more precisely 1974. One possible explanation for the continuing economic and transport contacts between Czechoslovakia and West Germany, which were maintained for four decades despite various political obstacles, lies in the form and content of the treaties which were entered into. The first treaties were signed by the British, American and French occupation army administrations and were never withdrawn. On the contrary, they actually became an important foundation stone, not to be questioned by any of the parties.

The bulk of trade between Czechoslovakia and West Germany continually grew; in relation to West Germany in linear proportion. While the share of Czechoslovak foreign trade in West German commerce did not present a full one per cent, the share of West German foreign trade in Czechoslovakia grew to 5–6 per cent.

When taking into account the situation of water transport between Czechoslovakia and West Germany, the main point is that during the whole Cold War, with the exception of the period of the Berlin blockade, shipping on the Elbe River went uninterrupted. Although there was no new Elbe shipping act after 1945, this did not in any way impede shipping on the river. Nevertheless it did imply certain limitations. Hamburg has maintained a firm position in Czechoslovak foreign trade. The Czechoslovak zone in Hamburg was preserved. Also, the international status of the Elbe River was recognized *de facto*, or, as the case may be, in practice.

Key words: The Central Europe, transportation, commercial policy.