

## Československo-západoněmecké obchodněpolitické a dopravněpolitické vztahy v období 1968–1989

*Ivan Jakubec\**

Studie organicky navazuje na studii o československo-západoněmeckých vztazích v letech 1949–1967, uveřejněnou v AOP v roce 2005<sup>1</sup>, a na autorův zájem o tuto problematiku.<sup>2</sup> Ve druhé polovině šedesátých let 20. století se po dlouhých a nekonečných jednání podařilo uzavřít smlouvu o zřízení obchodních zastoupení v Bonnu a v Praze a smlouvu o regulaci zbožíového a platebního styku. Hospodářské vztahy i dopravní československo-západoněmecké tak byly právně konsolidovány. Tato situace předznamenala navázání diplomatických vztahů na počátku sedmdesátých let. Z významnějších oblastí, které nebyly na konci šedesátých, ani na počátku sedmdesátých let vyřešeny, to byla v první řadě právní úprava na Labi. Nutno konstatovat, že zahraniční obchod Československa se SRN nahrazoval až do roku 1973, resp. 1974 zčásti diplomatické a politické vztahy. Slibně se rozvíjející intenzivní hospodářské a dopravní vztahy československo-západoněmecké byly narušeny srpnovou okupací a nástupem politické normalizace.

### Smlouva z roku 1973

Od počátku sedmdesátých let byla západoněmecká diplomacie velmi úspěšná. Podařilo se jí uzavřít několik významných dohod: se SSSR (12. srpna 1970), s Polskem (7. prosince 1970), čtyřstrannou dohodu o Západním Berlíně (3. září 1971), s NDR (tranzitní dohodu z 17. prosince 1971, dopravní dohodu z 26. května 1972 a smlouvu o základu vztahů s NDR z 21. prosince 1972). Pozitivně z mezinárodního hlediska působila příprava a jednání Helsinské konference.

Konečně 11. prosince 1973 byla po dlouhých jednáních podepsána v Praze Smlouva o vzájemných vztazích mezi Československem a SRN. Po podpisích 10. července 1974 v Bonnu a 15. července 1974 v Praze vstoupila smlouva dne 19. července 1974 v platnost. Smlouva vyjadřovala vůli obou stran nezatěžovat minulostí své vztahy s ohledem na budoucnost mladé generace. Mnichovskou dohodu označila za neplatnou (nulitní). Současně nerušila právní účinky, které vyplývají vůči fyzickým a právníkům osobám z období mezi 30. září 1938 a 9. května 1945. Dále se strany zřekly užití síly ve vzájemných vztazích s odvoláním na Chartu OSN, potvrdily neporušitelnost vzájemných hranic a územní celistvost. Pro hospodářskou a dopravní

\* Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc. – profesor; Ústav hospodářských a sociálních dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze (e-mail: ivan.jakubec@ff.cuni.cz); Katedra hospodářských dějin Národohospodářské fakulty Vysoké školy ekonomické v Praze (e-mail: ivan.jakubec@vse.cz).

1 Jakubec, I. (2005): *Československo-západoněmecké obchodněpolitické a dopravněpolitické vztahy v období 1949–1967*. Acta Oeconomica Pragensia, 2005, r. 13, č. 3, s. 190–209.

2 Jakubec, I. (2006): *Schlupflöcher im „Eisernen Vorhang“*. Tschechoslowakisch-deutsche Verkehrspolitik im Kalten Krieg. Die Eisenbahn und Elbeschiffahrt 1945–1989. Stuttgart, 2006 a česká verze *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu (1945/1949–1989)*. Praha, 2006 (vyšlo 2007). Příspěvek vznikl v rámci GAČR 402/07/0137.

oblast byl důležitý článek V. smlouvy. Podle něj obě smluvní strany prohlásily, že „podniknou další kroky k širokému rozvoji svých vzájemných vztahů“ a jsou zajedno v tom, že „jejich sousedská spolupráce v oblasti hospodářství, vědy, vědeckotechnických styků, kultury, ochrany prostředí, sportu, dopravy a jiných styků je v zájmu obou stran“.<sup>3</sup>

Oficiální československé hodnocení bylo velmi umírněné: „Přes snahy odvádět pozornost nesprávným směrem lze říci, že Smlouva o vzájemných vztazích mezi ČSSR a NSR je vyváženým dokumentem, který tvoří solidní základnu pro proces normalizace vztahů mezi oběma zeměmi. Smlouva je vítězstvím rozumu a realismu.“<sup>4</sup> Smlouva byla označována za „právně nejobtížnější“ ze všech tzv. východních smluv.<sup>5</sup> „Německo-československou smlouvou je uzavřena řada bilaterálních východních smluv Spolkové republiky, která uvolnila cestu pro politiku uvolňování v Evropě.“<sup>6</sup>

Smlouva z roku 1973 byla hodnocena v západoněmecké politické veřejnosti rozdílně.<sup>7</sup> „Zatímco vládní zástupci byli toho názoru, že politické úvahy byly pro obě strany určující, domnívali se jistí zástupci CDU/CSU, že německo-československé hospodářské vztahy měly větší hodnotu než politické.“<sup>8</sup>

Pražské smlouvě však ještě předcházela československo-západoněmecká dlouhodobá dohoda o zbožíovém styku a kooperaci ve vědecko-technické oblasti z 17. prosince 1970, která platila do 31. prosince 1974. Smlouva byla doplněna protokoly z 28. června 1971 a 8. března 1972.<sup>9</sup> Po 31. prosinci 1974 EHS nedovolovala uzavírání bilaterálních obchodních smluv. Mohly však být uzavírány smlouvy o hospodářské kooperaci a vědecko-technické spolupráci. Dne 20. května 1974 začala v Praze jednání o smlouvě o hospodářské, průmyslové a technické spolupráci. Dne 19. listopadu téhož roku byla časově neomezená smlouva v Bonnu parafována a 22. ledna 1975 podepsána. V první polovině sedmdesátých let dospěly totiž obě delegace při přezkoumání dosavadního vývoje objemu vzájemného obchodu k závěru, že v tomto období bylo dosaženo značného rozšíření objemu vzájemné zboží výměny a je žádoucí, aby se výměna zboží mezi oběma státy mohla dále rozvíjet.<sup>10</sup>

Z tohoto důvodu byla obchodní zastoupení z roku 1967 doplněna v roce 1973 v Kolíně nad Rýnem zřízením Československého kruhu (Tschechoslowakischer Kreis des Ost-Ausschusses) a o rok později v Praze vytvořením Sekce SRN v Československé obchodní komoře (Sektion BRD in der Tschechoslowakischen Handelskammer).<sup>11</sup>

Druhá polovina sedmdesátých let byla ve znamení oživení hospodářské a technické spolupráce, ať již se jednalo o setkání představenstva Tschechoslowakisches-Kreis des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft a Sekce SRN v Československé obchodní ko-

3 Č. 94 Sb., Vyhláška Ministerstva zahraničních věcí (MZV) ze dne 3. října 1974, s. 318; Dok. Nr. 159, Deutsch-tschechoslowakischer Vertrag. Vertrag über die Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik vom 11. Dezember 1973 (ohne Briefwechsel), *40 Jahre Aussenpolitik der Bundesrepublik Deutschland. Eine Dokumentation. Herausgegeben von Auswärtigen Amt, Bonn – Aktuel*, Stuttgart 1989, s. 297; Münch, I. v. (Hrsg.) (1973): *Ostverträge III. Deutsch-tschechoslowakische Verträge*, Berlin – New York, s. 177 – 183.

4 Petr, J. (1974): *Vztahy ČSSR – NSR*, Mezinárodní vztahy, 1974, r. 9, č. 6, s. 13.

5 Zündorf, B. (1979): *Die Ostverträge von Moskau, Warschau, Prag, das Berlin-Abkommen und die Verträge mit der DDR dargestellt und erläutert*, München, s. 111.

6 Richthofen, H. v. (1974): *Der Vertrag zwischen Bonn und Prag*, Aussenpolitik (Stuttgart), 1974, Jg. 25, s. 49.

7 K negativním hodnocením patří např. Blumenwitz, D. (1985): *Der Prager Vertrag*, Bonn.

8 Obermayer, F. (1984): *Die Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakei von 1969 bis 1982*, Diss. zu Univ. Bonn, s. 66.

9 Smlouva nebyla publikována ve Sbírce zákonů. Münch, Ostverträge, s. 165–174; Archiv der Gegenwart, 8. 1. 1971, 1971, Jg. 41, s. 15979–580B; Münch, Ostverträge, s. 174–177.

10 Obermayer, *Die Beziehungen*, s. 139; č. 83/1975 Sb.; Archiv der Gegenwart, 22. 1. 1975, 1975, Jg. 45, s. 19199E.

11 Roucek, L. (1990): *Die Tschechoslowakei und die Bundesrepublik Deutschland 1949–1989*, München, s. 125–126.

moře či Československé obchodní komory (1975 a 1976) a Průmyslové a obchodní komory v Augsburgu (Industrie- und Handelskammer zu Augsburg) (1976) nebo akce Průmyslový týden v Düsseldorfu (1975) a Technický týden SRN v Praze (1975). Obdobně nabyly v sedmdesátých letech na intenzitě vzájemné hambursko-československé vztahy.<sup>12</sup>

Dne 9. listopadu 1979 vstoupila v platnost smlouva o spolupráci mezi Československou obchodní komorou a Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft s cílem podporovat hospodářskou, průmyslovou a technickou spolupráci.<sup>13</sup> Od poloviny sedmdesátých let pravidelně zasedaly různé komise ustavené na základě smlouvy o kooperaci. Hospodářské vztahy pozitivně velmi ovlivnila možnost západoněmeckých podniků zakládat v Československu od 1. ledna 1976 vlastní byra, tedy zastoupení.<sup>14</sup>

Rozvoji vzájemných hospodářských vztahů jistě napomohlo personální posílení hospodářské služby velvyslanectví SRN v Praze. V květnu 1980 došlo k otevření oddělení na podporu obchodu (Handelsförderungsstelle) na velvyslanectví v Praze.<sup>15</sup> S rozvojem obchodních vztahů na úrovni osobní a institucionální však zcela nekonvenovala stagnace v objemu zahraničního obchodu. Dokonce došlo v roce 1977 k poklesu, pravděpodobně způsobenému československým úsilím o redukci zahraničněobchodního deficitu. Dne 1. července 1980 vstoupil v platnost nový československý zákon o hospodářských vztazích k cizině a dne 19. prosince 1980 byla v Praze podepsána a 17. listopadu 1983 vstoupila v platnost smlouva o zamezení dvojího zdanění v oboru daní z příjmů a z majetku.<sup>16</sup>

Na konci sedmdesátých let došlo k navázání československo-západoněmeckých kontaktů na nejvyšší úrovni. Ve dnech 10. až 13. dubna 1978 se uskutečnila poprvé návštěva Gustáva Husáka v SRN. Kromě Bonnu navštívil i Hamburk. V rámci návštěvy se 11. dubna 1978 uskutečnil Husákov rozhovor se zástupci německého hospodářství v čele s předsedou Ost-Ausschuss des Bundesverbandes der Deutschen Industrie Otto Wolffem von Amerongenem. Von Amerongen zdůraznil zájem SRN o plynulý růst vzájemných hospodářských vztahů.<sup>17</sup> Ve společné československo-západoněmecké deklaraci z 11. dubna 1978 se konstatovalo, že je nutné vytvářet předpoklady pro další rozvoj obchodních styků, kooperaci podniků, zejména pak pro větší vyváženost platební a obchodní bilance a pro zlepšení struktury obchodu.<sup>18</sup>

Na oplátku státní návštěvy G. Husáka přijel do Československa ve dnech 18. až 20. prosince 1980 spolkový ministr zahraničí Hans Dietrich Genscher. Jeho návštěva se pak opakovala ještě ve dnech 1. a 2. února 1983.<sup>19</sup> Po neúspěšných jednáních o raketách středního doletu mezi Varšavským paktem a NATO na počátku osmdesátých let došlo k přechodnému zhoršení vzájemných československo-západoněmeckých vztahů. Situace se změnila až po oteplení vztahů mezi Bonnem a Moskvou ve druhé polovině let osmdesátých.

12 Obermayer, *Die Beziehungen*, s. 143; *Wirtschaftspartner Tschechoslowakei stellt sich vor*, Handelskammer Hamburg: Mitteilungen, 9.79, Pressearchiv Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (dále jen HWWA), Fiche, Sg. A9g4a; Ost-West-Commerz, CSSR/1981, s. 8; Frankfurter Allgemeine, 1. 11. 1971, Nr. 253, Pressearchiv HWWA, Fiche, Sg. A9g4a/20; *Nachrichten für Außenhandel* (Frankfurt/M.), 24. 10. 1977, Nr. 206, tamtéž, Sg. A9g4a/20; *Hamburger Wirtschaftstage in Prag*, Nachrichten für Außenhandel (Frankfurt/M.), 15. 9. 1977, Nr. 179, Pressearchiv HWWA, Fiche, Sg. A9g4a.

13 Skovaja, J. (1980): *Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland*, Ost-West-Commerz, S2, 1980, s. 6.

14 Ruwwe, H. F. (1980): *Eröffnung von Firmenbüros in der CSSR erleichtert*, Ost-West-Commerz, S2, 1980, s. 32.

15 Obermayer, *Die Beziehungen*, s. 147, 151.

16 Č. 18/1984 Sb.

17 Archiv der Gegenwart, 13. 4. 1978, 1978, Jg. 48, s. 21701 B; Obermayer, *Die Beziehungen*, s. 208–212.

18 Oficiální návštěva generálního tajemníka ÚV KSČ a prezidenta ČSSR G. Husáka ve Spolkové republice Německo, *Dokumenty k československé zahraniční politice* (dále jen DČZP), 1978, r. 25, č. 4, s. 111 – 115.

19 Obermayer, *Die Beziehungen*, s. 245.

## Vývoj československého zahraničního obchodu se SRN

Československo patřilo k nejsolidnějším a bezproblémovým plátcům svých závazků vůči SRN.<sup>20</sup> Od roku 1980 došlo poprvé k vzájemné vyrovnané obchodní bilanci a v pozdějších letech dokonce k posunu ve prospěch Československa. V osmdesátých letech nastal ve vzájemné obchodní výměně pokles, způsobený nejen průběhem světového hospodářského cyklu (inflace, situace veřejných prostředků, prudký nárůst cen surovin a energií, ochranářské tendence EHS), ale též autarkizačními opatřeními Československa.

V období 1968–1988 vzrostl československý export z 861 mil. Kčs na 6 138 mil. Kčs, tedy více než 7x. Nejvýraznější růst objemu exportu vyjádřeného v Kčs byl spojen s léty 1968–1969 (o 50 %). Trvale československý export rostl i po roce 1973 s výjimkou let 1981–1982 (srov. k tomu graf č. 1). Vyjádřeno v podílu na československém exportu jsou markantní vrcholy v roce 1971 (6,2 %). Po roce 1973 dosáhla SRN nejvyššího podílu v roce 1974, a to 6,9 %. Pak se pohyboval mezi 6–4 %.<sup>21</sup>

Československý import z Německa prodělal obdobný vývoj a kromě let 1980–1985 však převažoval nad exportem. Úřední československé statistiky československého importu ze SRN vykazují podstatný vzrůst v letech 1968–1969, a to o 45 % (srov. k tomu graf č. 1). Růst objemu pokračoval vyjma období 1975–1976 i v následujících letech. Podíl československého importu ze SRN v procentech v období 1969–1979 vykazoval zhruba 6 %. Do roku 1988 nastal pokles na úroveň 4,6 %.<sup>22</sup>

## Vývoj západoněmeckého zahraničního obchodu s Československem

V letech 1968–1988 se výměna zboží mezi oběma státy stále zvětšovala. Export SRN do Československa vzrostl ze 460,8 mil. DM na 2 198,9 mil. DM, tedy 4,7x. Export trvale rostl s malým zakolísáním v průběhu sedmdesátých let a v první polovině let osmdesátých (srov. k tomu graf č. 2). Nutno však mít na mysli, že v celkovém obchodu SRN nehrála výměna zboží se sousedním Československem žádnou velkou roli. Podíl Československa na západoněmeckém exportu i importu zůstal po celou zkoumanou dobu velmi nízký. V exportu ani v importu nedosáhl obchod s Československem ani jednoho procenta. Největší podíl zaznamenal západoněmecký export v roce 1971 (0,95 %); v osmdesátých letech se naproti tomu pohyboval jen na úrovni 0,5 %.<sup>23</sup>

Vývoj západoněmeckého importu z Československa pomalu, avšak stále vykazoval tendenci růstu. Celkově vzrostl v období 1968–1988 ze 707,4 mil. DM na 2 438,6 mil. DM, tedy jen 3,4x (srov. k tomu graf č. 2). Západoněmecký import dosáhl největšího podílu v roce 1950 (0,93 %); v osmdesátých letech představoval jen 0,5 %.<sup>24</sup>

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

21 *Historická statistická ročenka ČSSR*, Praha, 1985; *Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1989*, Praha, 1989.

22 Tamtéž.

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

24 Tamtéž.

## Zbožová struktura československo-západoněmeckého zahraničního obchodu

V období 1975–1980 se na československém vývozu do SRN v průměru podílely paliva a suroviny (43,2 %), spotřební zboží (20,2 %), chemické produkty a hnojiva (11,7 %), hnojiva, potraviny (9,9 %) a stroje, zařízení a dopravní prostředky (9,4 %).<sup>25</sup> Tato struktura však neodpovídala možnostem obou partnerů. Do SRN se vyvážely tedy hutní a chemické produkty, sklo, látky, papír a suroviny. A naopak ze SRN se dovážely stroje a zařízení investičně náročná s vyššími technickými parametry, chemické produkty. Do Západního Berlína se vyvážely hlavně paliva a chemické produkty, ze Západního Berlína se dovážely chemické výrobky, stroje, zařízení a dopravní prostředky. Postupně se podařilo v československém vývozu snížit podíl surovin a polotovarů.

Na konci osmdesátých let (1988) v československém vývozu do SRN byly nejvíce zastoupeny položky: průmyslové spotřební zboží (34 %), chemické produkty (14,8 %), suroviny a polotovary bez paliv (14 %), paliva (11,5 %), potraviny (9,8 %), stroje, zařízení a dopravní prostředky (8,2 %) a zemědělské suroviny (4,9 %). V československém dovozu se pak jednalo o stroje, zařízení a dopravní prostředky (57,5 %), chemické produkty (17,8 %), průmyslové zboží (12,3 %), suroviny a polotovary bez paliv a potraviny (4,1 %) a zemědělské suroviny (2,7 %).<sup>26</sup>

## Dopravněpolitické vztahy

Velmi důležitým stupněm v dopravních vztazích mezi Západem a Východem byla Helsinská konference o bezpečnosti a spolupráci v Evropě v roce 1975. V Závěrečném aktu čl. 6, týkajícím se dopravy, se uvádí požadavek přizpůsobení administrativních a technických ustanovení v oblasti bezpečnosti dopravy, mimo jiné i vnitrozemské plavby.<sup>27</sup> SRN si udržela pozici nejvýznamnějšího západoevropského obchodního partnera Československa a také hlavního dopravního partnera. Zachován zůstal průvoz přes SRN i tranzit do Hamburku.

Určující byly racionální úvahy, diktované oboustranným hospodářským zájmem a geografickou blízkostí. Labe „šetřilo“ Československu devizy, Hamburk byl tradičním „pražským či československým přístavem“. SRN naopak využívala Československa jako přirozeného zázemí Hamburku, při čemž se nejednalo o ne nepodstatný 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 toho prostého důvodu, že např. v dopravní infrastruktuře bylo nutné zachovat propojenost evropské nákladní i osobní dopravy (jízdní řády, tarify). Mlčky se uznávala internacionalizace Labe.

Základním dopravním prostředkem pro vzájemnou československo-západoněmeckou nákladní dopravu byla a zůstala železnice. V roce 1986 bylo do SRN přepraveno z celkem

25 Srov. Sedina, J. (1981): *Der gegenwärtige Stand der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland*, Ost-West-Commerz, Jg. 1981 (speciální číslo CSSR), s. 5; Hales, V. (1980): *Die ČSR strebt nach einer Vertiefung der Wirtschaftsbeziehungen mit den bundesdeutschen Handelspartnern*, Ost-West-Commerz, Jg. 1980, Nr. S2, s. 2.

26 Přepočteno podle Kunteová, I. – Stránský, F. (1990): *Vývoj zahraničněobchodních vztahů Československa s oběma německými státy*, Ekonomické informace, č. 121, Praha, tab. 5, s. 8–9.

27 Pisecky, F. (1988): *Organisation und Bedeutung einer gesamteuropäischen Binnenschiffahrtspolitik für die Hauptwasserstraßen zwischen Ost- und Westeuropa*, Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen, Mai 1988, Nr. 3, s. 85.



8 657,7 mil. t po železnici, 5 796,0 mil. t, 1 634,5 mil. t po silnici a 1 226,8 mil. t po vodě. Zbytek připadl na leteckou dopravu.<sup>28</sup>

Zcela nevyslyšeny zůstaly snahy o otevření dalších železničních a silničních československo-západoněmeckých přechodů, jmenovitě československá strana na tom neměla z mocenskopolitických důvodů žádný zájem, formálně pak z československé strany nedostatek finančních prostředků a personálu.<sup>29</sup>

V západoněmecké dopravní literatuře se na počátku sedmdesátých let objevovaly názory, které uváděly, že v důsledku neexistence diplomatických vztahů nemají Labská plavební akta sice žádnou „právní závaznost“, ale že by bylo žádoucí vytvořit novou komisi složenou ze států, provozujících labskou plavbu, zejména z technického a hospodářského hlediska. Západoněmecká strana měla být připravena respektovat stará práva Československa.<sup>30</sup>

V neprospěch Hamburku byla snaha východního bloku o přeorientaci zátěžových směrů na námořní přístavy tzv. lidovědemokratických zemí a podpora významu Dunaje jako „socialistické“ vodní tepny a dále konkurence nizozemských a belgických přístavů. Přesto Hamburk si po celou dobu udržel pozici nejdůležitějšího západoevropského přístavu pro Československo.

## Československé nájemní pásmo v Hamburku

I v šedesátých a následujících letech bylo ze západoněmecké strany respektováno právo Československa a nájemní pásmo v Hamburku. Nájemní smlouva z roku 1929 nebyla po roce 1945 zpochybněna a byla naopak doplněna Dodatkovým protokolem z 13. května 1955.<sup>31</sup> Většina československého zahraničního obchodu přes Hamburk se však již nerealizovala přes nájemní pásmo, ale přes ostatní hamburská skladiště a skladiště č. 23 v Baakenhafenu (od roku 1973).<sup>32</sup> V Hamburku tedy Československá plavba labsko-oderská (ČSPLO) i nadále využívala prostoru v Peutehafen (vně svobodného přístavu), kde se nalézala správní budova, dále skladiště (Schuppen) 41A na Amerikakai v Segelschiffhafenu, kde se skladovaly především zásilky určené pro zámořský export, a dílny a správní středisko na nábřeží Saalehafen und Moldauhafen (vlastní nájemní pásmo).<sup>33</sup>

28 Ehmer, H. (1989): *Ost-West-Verkehr im Spannungsfeld zwischen ökonomischer Entwicklung und politischer Restriktion*, in *Perspektiven des Weltverkehrs*, Göttingen, 1989, s. 154. (Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Wien, H. 118).

29 Anlage 9, Antwort des Staatssekretärs Dr. Fröhlich vom 15. Mai 1974 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten Dr. Jobst (CDU/CSU) (Drucksache 7/2080 Frage B10), *Verhandlungen des Deutschen Bundestages* (dále jen *VDB*), 7. Wahlperiode (dále jen WP), 100. Sitzung, Stenographischer Berichte (dále jen SB), 17. 5. 1974, Bd. 88, s. 6611CD; *VDB*, 10. WP, Drucksache, Bd. 346, 1987, Drucksache 10/6810, s. 4; Anlage 3, Antwort des Parl. Staatssekretärs Schäfer auf die Frage des Abgeordneten Stiegler (SPD) (Drucksache 11/781 Frage 56), *VDB*, 11. WP, SB., 27. Sitzung, Bd. 142, 17. 9. 1987, s. 1849D.

30 Hartnagel, W. (1974): *Transportprobleme in Ost und West – aus der Sicht der Binnenschifffahrt*, in Eichhoff, E. (Ed.): *Gütertransportprobleme und Verkehrspolitik in Ost und West. Möglichkeiten der Kooperation*. Ost-West-Konferenz Hamburg, 2.–4. April 1973, Köln, s. 43.

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

32 *CSSR – Verkehr via Hamburg*, Wirtschafts-Correspondent (Hamburg), 25. 8. 1973, Nr. 34, Pressearchiv HWWA, Fiche, Sg. A1n33.

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

## Politické, hospodářské a dopravní zázemí Hamburku

Od poloviny šedesátých let se podstatně zlepšilo technickodopravní a logistické zázemí Hamburku, a to vybudováním elektrifikovaných železničních tahů, výstavbou Severojižního průplavu a výstavbou dálnic. Na počátku sedmdesátých let k tomu přistoupila normalizace politických vztahů SRN s NDR, Polskem a Československem. Od 6. dubna 1964 byla v elektrickém provozu trasa Mnichov/Basilej – Hamburk. Od 15. prosince 1964 byla v provozu elektrifikovaná část projektu DB Nord-Süd-Strecke Hannover – Brémy. V roce 1965 pak byl zaveden elektrický provoz na trase Hannover – Hamburk. Nord-Süd-Strecke spojuje severoněmecké přístavy Hamburk a Brémy přes Hannover a Bebru s jižním Německem (Frankfurt, Würzburg). Dne 14. května 1963 byla zahájena přeprava na tzv. Vogelfluglinie mezi Dánskem a SRN (Puttgarden – Rødby Faerge) a do Švédska.<sup>34</sup>

Úsilí o zlepšení zázemí Hamburku a zachování či rozšíření severojižního tranzitu přes SRN znamenalo ztrátu příjmů pro Československo. Tržby za tranzit po tratích ČSD tvořily asi 70 % všech devizových příjmů ČSD. Za citelný zásah byla považována právě elektrifikace trati Pasov a Kufstein do Hamburku – (Puttgarden) a vybudování tzv. Vogelfluglinie. K tomu ještě přistoupilo zanedbání technického rozvoje ČSD a elektrifikace rakouské trati z Hegyeshalomu do Pasova.<sup>35</sup>

Smlouva mezi SRN a NDR o otázkách dopravy, parafovaná 12. května 1972 a podepsaná 26. května 1972, garantovala v čl. 23, že smluvní státy umožní hladkou vnitrozemskou lodní dopravu na úseku Labe mezi 472,6–566,3 km.<sup>36</sup>

Snaha Hamburku o zabezpečení svého obchodního zázemí byla korunována v období 1968–1982 kromě vybudování výkonného elektrifikovaného železničního tahu, dále dálničního spojení a Laterálního labského průplavu. Úspěšnost tohoto úsilí lze dokumentovat i statisticky. Podíl Hamburku na importu SRN se v letech 1970–1978 pohyboval mezi 8,9–6,6 %, na vývozu pak ve stejném období mezi 15,2–6 %.<sup>37</sup> V roce 1984 dosáhla nakládka pro Československo 21 % celého příchodního hamburského tranzitu. Československo vyjma NDR a roku 1984 představovalo v letech 1970–1984 nejvýznamnějšího tranzitního partnera Hamburku jak v relaci moře – vstup, tak moře – výstup.<sup>38</sup>

34 *Hamburg Kurier*, 1965, Jg. 3, H. 14, s. 9; Oesting, H. M.: *Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke von europäischer Bedeutung*, Die Bundesbahn, 1965, H. 5/6, s. 166; Rückel, R.: *Moderner und rationeller Betrieb auf der elektrifizierten Nord-Süd-Strecke*, Die Bundesbahn, 1965, H. 5/6, s. 171–183; Koch, M. – Ottensmeyer, G.: *Fünf Jahre Vogelfluglinie*, Die Bundesbahn, 1968, H. 10, s. 355 - 362; Faßbinder, R. (1977): *Der Verkehr auf der Vogelfluglinie – heute und morgen*, Die Bundesbahn, 1977, H. 11, s. 807 - 810; Koch, M. [1979]: *Die Vogelfluglinie. Eine europäische Fährverbindung. Geschichte – Verkehrsentwicklung – Verkehrserwartungen*, Lübeck.

35 Koumar, F. (1964): *K devizovému hospodaření na ČSD*, Železniční doprava a technika, 1964, sv. 12, č. 8, s. 198; Nierostek, F. (1966): *Tranzitní přeprava zboží po železnicích a silnicích v ČSSR*, Doprava, 1966, č. 6, s. 401.

36 Smlouva mezi Německou demokratickou republikou a Německou spolkovou republikou o otázkách dopravy s doprovodnými dokumenty, in *Dokumenty k politice obou německých států a k úsilí o normalizaci vztahů v Evropě 1964 – 1972*, Praha, 1973, s. 524; Schröder, D. (1986): *Die Elbe-Grenze. Rechtsfragen und Dokumente*, Baden-Baden, Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über Fragen des Verkehrs vom 26. Mai 1972, s. 92.

37 *Handelskammer Hamburg: Mitteilungen*, 10. 10. 1979, Pressearchiv HWWA, Fiche, Sg. A9g4a.

38 *Der Hamburger Hafen. Bedeutung, Entwicklung, Perspektiven, Wirtschaftsanalysen* 2, 1985, s. 37–38.

## Smlouva o vnitrozemské plavbě z roku 1988

Absence mezinárodní smlouvy o labském toku neumožňovala na jedné straně západoněmecké labské plavbě využívat splavných částí Labe a Vltavy, na druhé straně se nemohla plavidla ČSPLO dostat na západoevropské plavební cesty. Stávalo se tak jen v ojedinělých případech. Tak se v červnu a červenci 1964 realizoval vzhledem k nepříznivým hydrologickým poměrům náhradní program do některých západoněmeckých míst (Hemmoor a Západní Berlín). V šedesátých letech se podařilo vnitrozemské plavbě NDR a PLR dostat se pravidelně na západoněmecké vodní cesty. Jednání z československé strany probíhala od r. 1966, ale teprve v roce 1968 získalo Československo zvláštní krátkodobá povolení ke vjezdu na Veseru [Weser] (Brake), Rýn (Düsseldorf), v roce 1969 Rýn a do Antwerp.<sup>39</sup> V osmdesátých letech otevřela ČSPLO v SRN dvě zastoupení, a to v Braunschweigu a Duisburgu. Přes Braunschweig směřoval československý tranzit do SRN, Beneluxu a Francie, podporovaný monopolním špeditérem Čechofrachtem. V Braunschweigu bylo zboží překládáno na západoněmecké a nizozemské lodě.

V letech 1974–1976 probíhala jednání v Hamburku o možnosti založit v SRN rejdářství. V roce 1977 vznikla firma Peute Reederei Hamburg. Ta získala pět lodí, patřících ČSPLO, ale registrovaných v Hamburku, a najmula pět německých kapitánů. Česká část posádek jezdila na zvláštní povolení jako technická výpomoc. K zajištění pravidelného vyřízení byla uzavřena smlouva s Fluss-Schiffahrts-Kontor Duisburg. Lodě Peute Reederei dopravovaly většinou jen německé zboží. Hlavní přednost spočívala nejen v ukotvení na dopravním trhu včetně nevelkých ziskových přeprav, ale i ve výchově českých kapitánů, kteří získali patenty pro Rýn a německé průplavy. Ve druhé polovině padesátých let se uváděl celkový podíl československého námořního vývozu a dovozu ve výši 4 milionů tun.<sup>40</sup>

V osmdesátých letech se ČSPLO připravovala na zahájení dopravy na Rýně. Uzavírala agentské dohody o zastupování plavidel a obchodnědopravních zájmů v Brémách (firma Karl Gross), Duisburgu (firma Fluss-Schiffahrts-Kontor), v Rotterdamu (firma Imog).<sup>41</sup>

Na konci sedmdesátých let se stále jednalo o bilaterální československo-západoněmeckou smlouvu o vnitrozemské plavbě. Ta měla předně uzavřít bezesmluvní stav na Labi po roce 1945. Dále měla vymezit plavební cesty, které mohla používat rejdářství obou smluvních stran. Československo bylo zainteresováno na využívání již provozovaných i budovaných vnitrozemských průplavů (Labský laterální průplav, Labsko-lübecký průplav, Rýnsko-mohansko-dunajský průplav).<sup>42</sup>

ČSPLO zůstala posledním rejdářstvím východního bloku, které nemohlo na západoněmecké vodní cesty. Smlouva, která by toto umožňovala, byla sice po dvou letech jednání dohodnuta k podpisu, a to 22. srpna 1968 v Praze. Avšak v důsledku sovětské intervence a nepřehlednosti situace v létě 1968 z podpisu smlouvy sešlo. Nová jednání byla zahájena až v polovině osmdesátých let. K podpisu smlouvy došlo až 26. ledna 1988. Dohoda vstoupila v platnost paradoxně a snad i symbolicky až po pádu železné opony a komunistických režimů NDR a ČSSR dne 4. května 1990.<sup>43</sup>

39 Švarc, B. (1997): *Sedmdesát pět let Československé plavby labské*, Děčín 1997, s. 88, 102.

40 Tamtéž, s. 132–134

41 Tamtéž, s. 128.

42 K tomu srov. *Handelskammer Hamburg: Mitteilungen*, 10. 10. 1979, Pressearchiv HWWA, Fiche, Sg. A9g4a.

43 Švarc, *Sedmdesát pět let*, s. 127; Návštěva spolkového kancléře Německé spolkové republiky Helmuta Kohla v ČSSR, *DČZP*, 1988, r. 35, č. 1, s. 20–23; Č. 330/1990 Sb.; *Hannoversche Allgemeine*, 18. 2. 1987 cit. Bellers, J. (1992/2002): *Deutsche auswärtige Verkehrspolitik 1949–1989*, s. 146. (Studien zur Politikwissenschaft Abt. C, Untersuchungen zur Außenwirtschaftspolitik Bd. 4/Schriften zur internationalen Politik Universität Siegen, Bd. 3).



Československé lodě získaly touto smlouvou možnost plout do přístavů Berlín, Hamburk, Braunschweig, Brémy/Brake, Dortmund a Duisburg a do přístavů ležících na cestě do těchto přístavů včetně přístavů na přípojných průplavech (tzv. Stichkanäle) Středozemního průplavu. Při tranzitu bylo možné použít Wesel-Datteln-Kanal a Elbe-Seitenkanal. Smlouva garantovala československé plavbě ještě 100 % využití objemu jdoucího do Hamburku, současně umožňovala ve směru na Brémy již rovnocenný podíl obou plaveb. Předběžné uplatnění této smlouvy bylo dohodnuto mezi oběma rezortními ministry dopravy od 20. května 1988.<sup>44</sup> Smlouvu lze označit za skutečný mezník v rámci bilaterálních vztahů z hlediska vnitrozemské plavby.

## Československý tranzit přes Hamburk ve statistice

Základ dostupných údajů tvoří oficiální údaje publikované Statistickým zemským úřadem v Hamburku. V hamburských statistikách byl až do roku 1974 včetně prezentován zahraniční obchod jako speciální obchod, počínaje rokem 1975 však jako generální obchod, což nám fakticky komplikuje srovnání údajů a znemožňuje vytvořit souvislejší statistické řady. Obdobně nebyl uváděn v publikovaných statistikách v případě tranzitu přes Hamburk krátkodobý mezisklad např. obilí, krmiva a olejnin pro Československo v publikovaných statistikách. Od roku 1976 pak byly údaje o krátkodobém skladu uváděny pouze v poznámkách. Údaje o zboží, jdoucím přes nájemní pásma, zcela chybí. Jedinečný zdroj představují údaje Hamburského statistického úřadu (Hamburger Handelsstatistisches Amt), které obsahují údaje německé strany o československém exportu, importu a tranzitu, ale jen do roku 1985, kdy byla tato statistická řada zastavena.<sup>45</sup>

Zboží dopravené po moři do Hamburku a určené do Československa v letech 1975–1985 v tunách (generální obchod) vykazuje základní do roku 1980 postupný a dokonce i prudký nárůst na absolutní maximum v tomto roce s následným prudkým poklesem. Zboží dopravené do Hamburku z Československa v letech 1975–1985 (generální obchod) vykazuje ve druhé polovině sedmdesátých let patrné vysoké kolísání (vrchol 1977 a pak následný absolutní vrchol v roce 1981) s následným prudkým poklesem (srov. k tomu graf č. 3).

Hodnota československého zboží (v DM) určeného pro zámoří přes Hamburk v letech 1975–1985 (generální obchod) je ve znamení nevyrovnaného vzestupu s maximem v roce 1981 (34 390 000 DM), narušeného několika poklesy, a to 1976, 1978 a 1982–1984 (srov. k tomu graf č. 4).

Celkový československý průvoz (tranzit) přes Hamburk do Československa, vyjádřený v tunách, vykazuje v letech 1968–1985 základní tendenci postupného nárůstu s několika vrcholy a maximem v roce 1979 (1 808 291 t). Naopak základní tendencí tranzitu z Československa přes Hamburk je trvalý sestup a tranzit do Československa přes Hamburk v podstatě kopíruje celkový průvoz (srov. k tomu graf č. 5).

Od druhé poloviny šedesátých let pozorujeme u československého exportu přes Hamburk podstatně rychlejší nárůst (v letech 1970, 1974) s vrcholem v roce 1984, který je však provázen prudkými poklesy (srov. k tomu graf č. 6). Československý import přes Hamburk od konce šedesátých let vykázal postupný nárůst až na hodnotu 100 mil. DM. Tato fáze byla vystřídána prudkým vzestupem do roku 1981. Pak nastal větší pokles, vystřídáný opětovým strmějším nárůstem až na hodnotu více než 250 mil. DM (srov. k tomu graf č. 6).

<sup>44</sup> VDB, Drucksache, Bd. 376, Drucksache 11/3811, s. 15.

<sup>45</sup> *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; H. 113, Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg 1973 und 1974, Hamburg sine, s. 419.

## Závěry

Význam československo-německých dopravních vazeb vyplývá nejen z geopolitické polohy Československa a Německa ve střední Evropě, nýbrž i z intenzity jejich vzájemných hospodářských kontaktů a kontaktů s ostatními partnery. Uzavření smlouvy o zřízení obchodních zastoupení a regulaci zboží a platebního styku v roce 1967 předznamenala navázání diplomatických vztahů v roce 1973, resp. 1974. Tato normalizace vzájemných politických vztahů neovlivnila podstatným způsobem objem zahraniční výměny. Obchodní zastoupení z roku 1967, resp. 1968 byla doplněna v roce 1973 československým kruhem Východního výboru (Tschechoslowakischer Kreis des Ost-Ausschusses) a v roce 1974 Sekcí SRN v Československé obchodní komoře (Sektion BRD in der Tschechoslowakischen Handelskammer). Slibně se rozvíjející obchodní a dopravní československo-západoněmecká spolupráce byla však zbržděna po udušení „Pražského jara“.

V průběhu celého poválečného vývoje zaznamenáváme na obou stranách zájem o rozvoj obchodněpolitických a dopravněpolitických vztahů. Lze to vysvětlit geografickou polohou, strukturou ekonomiky a jejich zájmů o obchodní výměnu surovin, polotovarů a výrobků. Přesto platí, že československo-západoněmecká jednání o zřízení obchodních zastoupení, o dlouhodobou obchodní smlouvu a o normalizaci vzájemných politických vztahů trvala podstatně déle než s ostatními státy východního bloku. Jako hlavní překážky je nutno uvést československý požadavek anulování platnosti Mnichovské dohody z roku 1938, rozdílné chápání pozice Západního Berlína a malá flexibilita československé zahraniční politiky na jedné straně a neústupnost ze strany SRN na druhé straně. Navzdory těmto vleklým jednáním o navázání normálních vztahů nebyly zahraničněobchodní ani dopravněobchodní vztahy mezi Československem a SRN nikdy přerušeny.

Ve srovnání s předválečným vývojem byl však objem zbožího obchodu nesrovnatelně malý, resp. mizivý. Objem vzájemného zahraničního obchodu se překvapivě nezvýšil ani po navázání diplomatických vztahů v roce 1973, resp. 1974, větší vliv na něj mělo spíše podepsání smlouvy o výměně obchodních zastoupení v roce 1967, resp. 1968. Objem vzájemného československo-západoněmeckého obchodu kontinuálně vzrůstal. Zatímco československý podíl zahraničního obchodu na obchodu SRN nečinil ani jedno procento, západoněmecký podíl na obchodu Československa dosáhl několikanásobného vzrůstu na 5–6 %.

Každopádně SRN zůstala po celou poválečnou dobu nejvýznamnějším západoevropským partnerem Československa, což bylo dáno nejen geografickou polohou, ale i strukturou nabídky a poptávky, resp. různými nedostatky zboží na trhu RVHP. Naopak Československo i v nejprůzračnějších letech vzájemných obchodních styků zaujímal na trhu SRN třetí až čtvrté místo mezi zeměmi východního bloku, za SSSR, Čínou a Polskem, což bylo dáno vzájemným zájmem, strukturou a velikostí objemu výměny zboží, v případě SSSR a Číny<sup>46</sup> k tomu ještě přistupovala jejich mocenskopolitická a vojenskostrategická váha.

Za těchto okolností se nelze ani divit, že také Hamburk zůstal pro Československo nejvýznamnějším západoevropským námořním přístavem (kromě jugoslávské Rijeky) a stal se rovnocenným dopravněobchodním konkurentem Štětína a Gdyně, bez ohledu na jejich preferenci z politických důvodů. Objem tranzitu i exportu a importu přes Hamburk nadále postupně vzrůstal. Československé nájemní pásmo v Hamburku zůstalo zachováno.

46 K problematice československo-čínských obchodních vztahů srov. Skřivan, A. (2004): *Changes in Trade between Communist Czechoslovakia and the People's Republic of China*, Prague Papers on History of International Relations, Praha, 2004, s. 133–146; týž (2006), *The Foreign Trade of the People's Republic of China in the period 1979–1989*, tamtéž, 2006, s. 245–264.

Paradoxem hospodářských dějin zůstane bezesmluvní stav na Labi, který vydržel až do roku 1988, resp. do roku 1990.

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 obchodně-politického. Zájem na styku Hamburku s Prahou měla i SRN, neboť jí zaručoval spolehlivé zázemí z hlediska platební způsobilosti.

Můžeme konstatovat, že všechny změny a potíže, které po druhé světové válce nastaly při utváření hlavních dopravních zátěžových proudů ve střední Evropě, je nutné hledat primárně v rozdílném mocenskopolitickém a ideologickém vývoji obou bloků. Realita však nakonec donutila obě strany k hledání kompromisu. Skutečné dopravněpolitické a zvláště dopravnětarifní vztahy a dílčí zájmy se jednoduše ocitly v rozporu s oboustranně deklarovanými politickými cíli a opatřeními. Tato inkongruence se stala během studené války navzdory železné oponě prostředkem zachování jistých nikoliv však nevýznamných vzájemných vztahů, v našem případě obchodních a dopravních.

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.

## **Československo-západoněmecké obchodněpolitické a dopravněpolitické vztahy v období 1968–1989**

*Ivan Jakubec*

### **Abstrakt**

Smlouva o zřízení obchodních zastoupení a regulaci zbožívého a platebního styku v roce 1967 předcházela navázání diplomatických vztahů v první polovině sedmdesátých let. Tato normalizace vzájemných politických vztahů však neovlivnila podstatně objem zahraniční výměny. Došlo však k rozšíření vzájemných obchodních zastoupení. Konec slibně se rozvíjející obchodní a dopravní československo-západoněmecké spolupráce přinesla vojenská okupace Československa a období politické normalizace. V období 1968 – 1989 zůstával československý podíl zahraničního obchodu na obchodu SRN pod hranicí jednoho procenta a západoněmecký podíl na obchodu Československa dosáhl jen několika procent. Přesto zůstala SRN nejvýznamnějším západoevropským partnerem Československa a Hamburk pro Československo nejvýznamnějším západoevropským námořním přístavem (kromě jugoslávské Rijeky).

V československo-západoněmeckých hospodářských a dopravních vztazích se, nehlédě na rozdílný mocenskopolitický a ideologický vývoj, uplatnila snaha po kompromisu a realitě. Právně bezesmluvní stav na Labi, který vydržel od konce druhé světové války až do roku 1988, resp. do roku 1990, představoval jeden z řady paradoxů hospodářského vývoje poválečné Evropy.

**Klíčová slova:** střední Evropa, doprava, dopravní a obchodní politika.

## **Czechoslovak-West German trade-political and transport-political Relations in the Period 1968–1989**

### **Abstract**

The treaty of establishment of sales representation and the regulation of commodity and paying system from 1967 preceded the establishment of diplomatic relations in the first half of 1970's. This normalization of the mutual political relations however has not affected substantially the foreign exchange. But it led to expansion of the mutual sales representation. The military occupation of Czechoslovakia and the period of political normalization had brought a disruption of the well developing Czechoslovak – West German trade and transport cooperation. In the period 1968–1989 the Czechoslovak share of the trade with Germany as part of its foreign trade remained under one percent and the West German share of trade with Czechoslovakia hardly reached just several percents. Nevertheless Germany remained the most significant West European partner for Czechoslovakia and Hamburg together with the Yugoslavian Rijeka remained as the most considerable West European seaport.

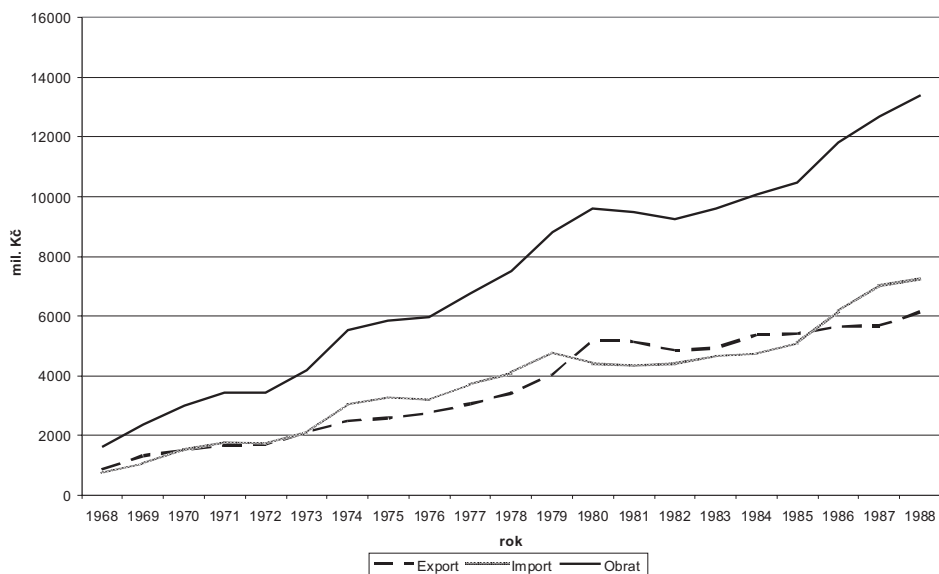
Despite different power-political and ideological development, in Czechoslovak – West German economic and transport relations, efforts had been made towards compromise and reality. The legally unsettled position of the Elbe, which lasted from the end of the Second World War until 1988, respectively until 1990, has presented one of series of paradoxes in the post war economical development of Europe.

**Key words:** Central Europe, transport, transport and trade policies

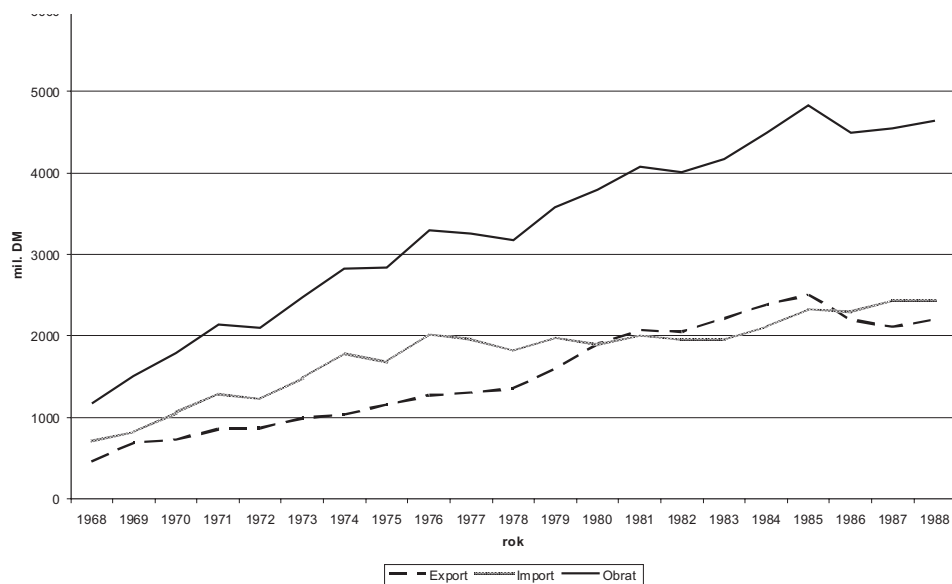
**JEL classification:** N700

## Příloha

**Graf č. 1: Československo-západoněmecký export, import a obrat v letech 1968-1988 v mil. Kčs**



**Graf č. 2: Západoněmecko-československý export, import a obrat v letech 1968-1988 v mil. DM**

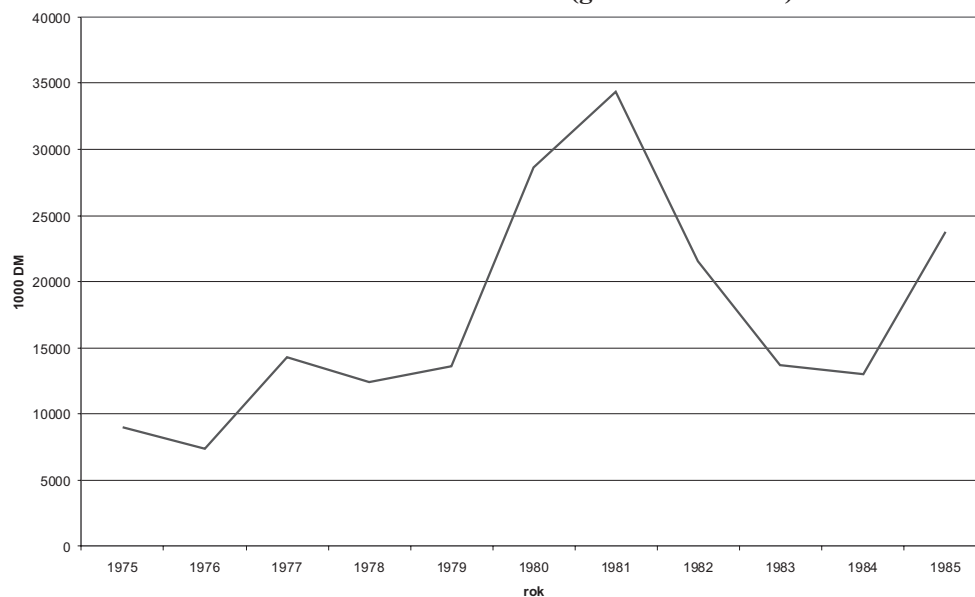




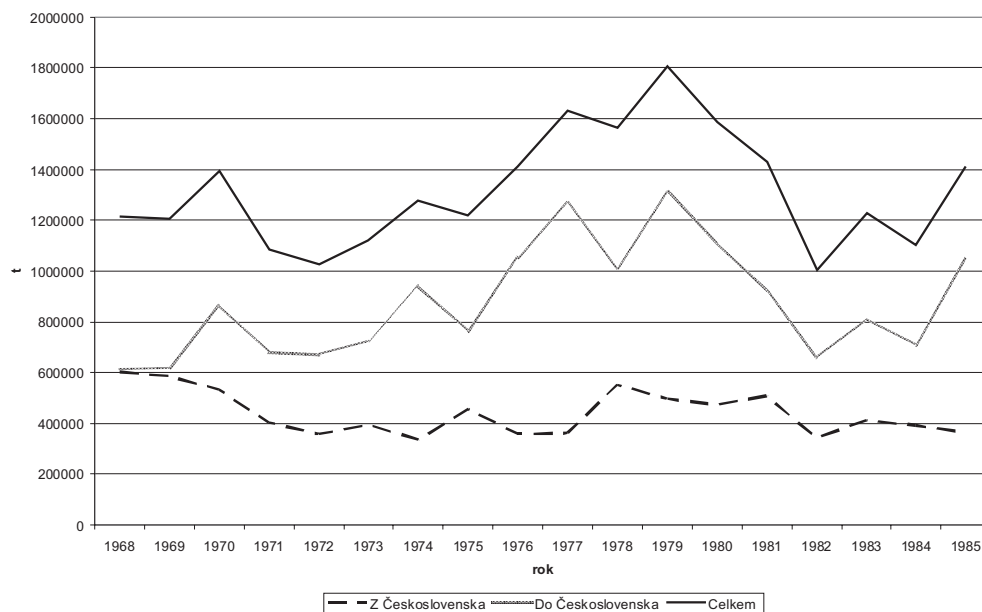
**Graf č. 3: Zboží určené do Československa a z Československa přes Hamburk v letech 1975-1985 v t (generální obchod)**



**Graf č. 4: Hodnota československého zboží pro zámoří přes Hamburk v letech 1975-1985 v 1000 DM (generální obchod)**



**Graf č. 5: Československý průvoz (tranzit) přes Hamburk v letech 1968-1985 v t**



**Graf č. 6: Československý export a import přes Hamburk v letech 1968-1985 v 1000 DM**

