

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Filozofická fakulta

Katedra asijských studií

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Obchodní vztahy Vítkovických železáren a jejich právních
nástupců s Čínou v období 1932–1942

Vítkovické železářny – China trade relationship between 1932–1942

OLOMOUC 2018, Magdaléna Chlebounová

vedoucí bakalářské práce: Mgr. Ondřej Kučera, Ph.D.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Obchodní vztahy Vítkovických železáren a jejich právních nástupců s Čínou v období 1932–1942“ vypracovala samostatně a s použitím uvedené literatury a pramenů.

V Olomouci, dne 15.5. 2018

Magdaléna Chlebounová

Anotace

Bakalářská práce se zabývá problematikou obchodních vztahů Vítkovických železáren a jejich právních nástupců s Čínou v období 1932-1942. Metodou historického výzkumu archivních pramenů zmapuje obchodní situaci v té době a zjistí, zda tehdejší události, jako byla například druhá světová válka, ovlivňovaly tyto obchodní vztahy.

Klíčová slova

Vítkovické železářny, Čína, druhá světová válka, obchod, obchodní vztahy, Mandžusko

Abstract

Bachelor thesis deals with Vítkovické železářny-China trade relationship between 1932-1942. Using method of historical archival research explores the bussines situation of that time and finds out if events such the Second World War, have affected these trade relationships.

Key words

Vítkovické železářny, China, the second world war, WW2, trade, trade relationship, Manchuria

Poděkování

Děkuji svému vedoucímu práce, panu Kučerovi, který mi jednak poskytoval cenné rady, ale především mě toho spoustu naučil. Jestli bude někdy kandidovat na prezidenta, tak má můj hlas. Další dík také patří Vítkovickému archivu, který mi poskytl primární zdroje. Děkuji také Ondrovi Vicherovi, který mi s prací pomohl po faktické stránce.

Obsah

| | |
|---|----|
| Ediční poznámka..... | 7 |
| Seznam použitých zkratk | 8 |
| Úvod a metodologie..... | 9 |
| 1. Stručná historie Vítkovických železáren | 10 |
| 1.1 Rudolfova huť | 10 |
| 1.2 Vítkovické těžířstvo | 10 |
| 1.3 Vítkovické horní a hutní těžířstvo (VHHT)..... | 11 |
| 1.4 Vítkovické závody Hermana Göringa..... | 12 |
| 1.5 Vítkovické železářny Klementa Gottwalda | 12 |
| 1.6 Současnost..... | 12 |
| 2. Počátky obchodních styků s Čínou | 14 |
| 2.1 Rok 1906..... | 14 |
| 2.2 Rok 1908 | 14 |
| 3. Snahy o obchodní zastoupení, možnosti obchodu v Mandžusku a spolupráci s Východočínskou dráhou..... | 17 |
| 3.1 Rok 1932 | 17 |
| 3.2 Rok 1933 | 20 |
| 4. Šanghajská spolupráce od roku 1933..... | 22 |
| 4.1 Rok 1935 | 23 |
| 5. Dodávka parních turbín a železničního materiálu | 25 |
| 5.1 Zlomové roky 1936 a 1937 | 25 |
| 6. Druhá světová válka..... | 29 |
| 7. Odraz historických událostí v primárních pramenech Vítkovického archivu | 34 |
| Závěr | 37 |
| Summary..... | 38 |
| Zdroje..... | 39 |
| Knižní zdroje..... | 39 |
| Internetové zdroje..... | 39 |
| Archivní zdroje..... | 40 |

| | |
|----------------------|----|
| Použité obrázky..... | 46 |
|----------------------|----|

Ediční poznámka

Veškeré archivní prameny, které byly psány v cizím jazyce, ať už německém, anglickém, či čínském, jsou přeloženy autorkou. Čínské pojmy jsou uváděny v čínské transkripci pinyin a u běžně používaných názvů měst (např. Peking, Šanghaj) je použita česká verze přepisu názvu města. Některá jména měst a míst v Číně byla v archivních zdrojích přepsána bez řádně dané transkripce, proto je v práci uváděno jméno, tak jak bylo nalezeno v archivním materiálu a v poznámce pod čarou pak pravděpodobně současný přepis. U některých jmen, či míst však nebylo možno určit, o které místo, či jméno se jedná, či přesnou transkripci pinyin.

Seznam použitých zkratek

VHHT – Vítkovické horní a hutní těžířstvo

PBBS – První brněnská strojířenská společnost

Úvod a metodologie

Vítkovické železářny, v současnosti vystupující pod značkou VÍTKOVICE MACHINERY GROUP, jsou jednou z nejdůležitějších společností na území Ostravska, která je neodmyslitelně spjata s touto oblastí. Autorka, narozena právě v Ostravě, studující čínskou filologii na Katedře asijských studií Univerzity Palackého v Olomouci se rozhodla skloubit dohromady oblast svého studia s historií rodného města. Tato práce se proto zaměřuje na obchodní spojení Vítkovických železáren s Čínou, a to ještě v období, kdy dosud nevznikla současná Čínská lidová republika (tj. do roku 1949). V České republice existuje několik prací, které se zaměřují na Československý obchod s Čínou, avšak v žádná se nezaměřuje na ostravský železářenský podnik. V úvodu práce stručně seznámí s historií vítkovického podniku od počátků, které se datují k začátku 19. století a dále pak velmi rané obchodní styky s Čínou. Ta na počátku dvacátého století byla stále ještě císařstvím, které však rychle šlo ke svému konci. Podrobně se však tato práce zaměří až na období od roku 1932 do roku 1942, které se nese ve jménu velkých historických změn a v archivu železáren se k tomuto období nacházelo dostatečné množství primárních zdrojů. Práce vychází z metody historického výzkumu, a to dohledáváním a bezprostředním studiem historických pramenů, které byly nalezeny pouze v archivu Vítkovické akciové společnosti se sídlem v Ostravě-Vítkovicích. Poznatky z nalezených materiálů jsou dále zasazeny do souvislosti s historickými událostmi jak v Číně, tak v Evropě. Podrobněji se odrazy historických událostí v korespondenci pro Vítkovice zabývá 7. kapitola této práce. Práce by měla seznámit čtenáře s bohatou historií Vítkovických železáren, jejich obchodní vztahy s Čínou na začátku dvacátého století do roku 1942, a především se zaměřit na problematické období druhé světové války. Cílem práce je zjistit, jak se obchodní styky Vítkovických železáren s Čínou v tomto období vyvíjely a jaké významné zakázky železářny realizovaly, anebo se na nich podílely. Byly obchodní styky Vítkovických železáren s Čínou ovlivněny historickými událostmi, jako bylo napadení Mandžuska Japonskem, nebo druhou světovou válkou? Pokud ano, jakým způsobem?

1. Stručná historie Vítkovických železáren

Vítkovické železáreny jsou jedním z nejdůležitějších podniků v Moravskoslezském kraji, a právě díky tomu, že podnik sídlí v Ostravě, nese toto město označení „ocelové srdce republiky“ (ostrava.cz). Z původně nepřilíhající důležité oblasti na severovýchodu dnešní České republiky se po nalezení bohatých ložisek černého uhlí roku 1763 stává centrum hutního a strojírenského průmyslu. V minulosti se na území Ostravska nacházela úplná hutní výroba, v současnosti zde však chybí vysoké pece a navazující provozy (koksovny apod.). Vysoké pece byly postupně odstavovány koncem 20. století, protože už se ekonomicky nevyplatila vlastní výroba železa. Poslední odpich na vysoké peci se uskutečnil 27. září 1998 (novevitkovice.eu). V současnosti se společnost zaměřuje na výrobu kvalitní oceli, výrobků z ní a strojírenský průmysl.

1.1 Rudolfova huť

19. prosince 1828 byl na základě rozhodnutí olomouckého arcibiskupa Rudolfa Jana Habsburského (který byl bratrem císaře Františka I. Rakouského) založen v obci Vítkovice železárenský podnik, který měl zpracovávat železo vyrobené v nedaleké obci Frýdlant nad Ostravicí (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren; str.13). Pozdější nález bohatých ložisek černého uhlí a příhodná poloha blízko řeky Ostravice výrazně napomohl k vybudování úspěšného hutnického podniku. Provoz byl zahájen roku 1830 a o rok později se započalo se stavbou první koksové vysoké pece belgického typu v Rakousku-Uhersku (vitkovice.cz). Po smrti majitele, arcibiskupa Rudolfa Jana Habsburského, připadla huť olomouckému arcibiskupství.

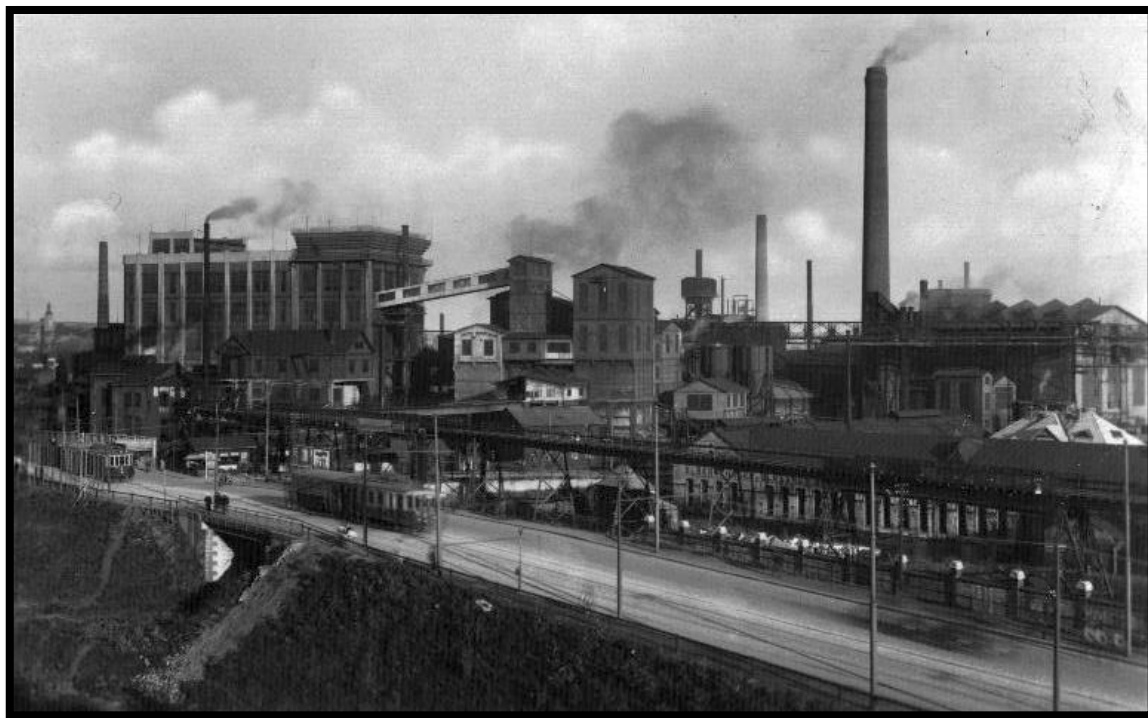
1.2 Vítkovické těžířstvo

Od roku 1835 spravoval Rudolfovu huť Jindřich Geymüller a jeho nájemní společnost (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren; str. 16). Společnost byla tvořena převážně vídeňskými bankéři, v čele se Salomonem Mayerem Rothschildem. Rudolfova huť se rozšiřovala a vznikající závody získávaly nový název, a to Vítkovické těžířstvo. Tento podnik se v té době stává hlavním dodavatelem železničního materiálu pro železniční dráhu z Vídně do Haliče (vitkovice.cz). Podnik v té době zaměstnává na 1 500 zaměstnanců a jejich počet i nadále vzrůstal (novevitkovice.eu). Společně s uhelnými a rudnými doly koupil podnik v roce 1843 výše zmiňovaný vídeňský bankéř Salomon M. Rothschild a dále se snažil podnik rozšiřovat (např. vyhloubení nové jámy,

kteřá byla pojmenována Důl Šalamoun. Ten byl zasypán až roku 1973 a za svou existenci v něm bylo vytěženo 13,8 milionu tun uhlí (www.zdarbuh.cz)).

1.3 Vítkovické horní a hutní těžířstvo (VHHT)

Mezníkem pro rozvoj Vítkovických železáren byl rok 1873, kdy se spojil bankovní dům rodiny Rothschildů se sourozenci Davidem a Wilhelmem Gutmannovými a vzniklo tak Vítkovické horní a hutní těžířstvo (v této práci dále už jen pod zkratkou VHHT) (Zářický, Ve stínu těžních věží; str. 119). Pod svou správou měli několik černouhelných dolů a zahraničních rudných dolů např. důl Freja ve Švédsku, či několik dolů na Slovensku (novevitkovice.eu). S narůstajícím počtem zaměstnanců se začínaly v blízkosti závodů budovat dělnické kolonie, které mimo obytných částí poskytovaly i služby. Byly stavěny nemocnice i školy. Zvyšující se poptávka po výrobcích VHHT způsobila vybudování nové mostárny, válcovny trubek, či továrny na litou ocel (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren; str. 26). Hlavním prodejním artiklem se stávají lodní hřídele, železniční a mostní konstrukce a v první světové válce se podnik zaměřuje především na výrobu zbraní. Aby se zabezpečil majetek před nacistickým Německem před vypuknutím druhé světové války, měly být podíly podniku odprodány anglické pojišťovně Alliance Assurance Company Ltd. se sídlem v Londýně (Matěj, Kulturní památky ostravsko-karvinského revíru; str. 73). Bohužel se však tak nestalo.



Obr. č. 1: Moravská Ostrava, koksovna Karolina, dobová pohlednice 30. léta 20. století, sbírka Miloš Matěj. Zdroj: Kulturní dědictví Vítkovických železáren str. 211

1.4 Vítkovické závody Hermana Göringa

Za druhé světové války bylo VHHT arizováno¹ pod německý podnik Reichswerke Hermann Göring (Závody Hermana Göringa). Výroba se plně zaměřila na výrobu zbraní do nacistického Německa. Závod se především soustředil na výrobu nábojnic, pancéřů, min a granátů (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren; str. 34).

1.5 Vítkovické železářny Klementa Gottwalda

Po skončení druhé světové války a nástupu komunistického režimu v Československu došlo také ke znárodnění vítkovického podniku. Do roku 1952 byly železářny největším výrobcem oceli v Československu (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren; str. 35). Protože se náš stát v té době přeorientoval směrem na východ, upustilo se od dosud zpracovávané kvalitní švédské železné rudy a ve výrobě se začala používat ruda ruská, která však nebyla tak kvalitní. Výsledkem této změny byla méně kvalitní ocel, stagnování podniku a nutnost tuto situaci nějakým způsobem vyřešit (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren; str. 35). Celý podnik se proto začal modernizovat. Koncem osmdesátých let byly vysoké pece postupně odstavovány, protože klesal odběr tekutého železa (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren; str. 43).

1.6 Současnost

Po změně režimu začátkem devadesátých let se také změnilo uspořádání vítkovického podniku, a to na akciovou společnost. Zmatky způsobené změnou politického směřování státu zapříčinily pro společnost hospodářskou krizi a rozštěpení velkého podniku do několika dceřiných společností (vitkovice.cz). Bylo také rozhodnuto o ukončení výroby železa z důvodu zlepšení životního prostředí v centru města, a proto se roku 1998 zastavuje poslední vysoká pec a koksovna (Matěj, Kulturní dědictví Vítkovických železáren). Za svou existenci vyrobila společnost přibližně 90 072 milionů tun železa (novevitkovice.cz). V současnosti se společnost, pod názvem VÍTKOVICE MACHINERY GROUP (ředitelem je v současnosti Ing. Jan Světlík), zaměřuje na výrobu ocelových komponentů, především na lodní hřídele (po kterých je velká poptávka ze stran Koreje i Číny), ocelové trubky, mostní konstrukce, či komponenty do jaderných elektráren (vitkovice.cz). V současnosti však bohužel čelí existenčním problémům, neboť se vlivem nesprávných investic společnost zadlužila. Některé dceřiné společnosti již

¹ vyvlastnění majetku židovských osob a jeho převedení do rukou osob nežidovského původu

ukončily provoz a o práci přišlo několik stovek zaměstnanců. Situace je stále nevyjasněná a budoucnost této slavné společnosti je tak nejasná.

Ostravský areál bývalých vysokých pecí a dolu Hlubina se přeměnil na kulturní památku českého dědictví UNESCO. Dominantou celého areálu se stala zmodernizovaná pec č.1, která dnes nese jméno po slavném běžci Usainu Boltovi. Z Bolt Tower, která také plní funkci rozhledny, je možné vidět celou Ostravu a za dobrého počasí také blízké Beskydy. Bývalý plynojem, nacházející se blízko Bolt Tower byl přestavěn na multifunkční aulu Gong, ve které se pořádají nejrůznější kulturní akce, jako jsou koncerty a výstavy. Součástí areálu je také interaktivní muzeum Svět techniky. Od roku 2012 se v areálu Dolní oblasti Vítkovice také koná prestižní hudební festival Colours of Ostrava. Rekonstrukce se dočkala i bývalá koksárna Karolina, pojmenovaná po stejnojmenném dole, který byl zasypán roku 1933. V současnosti se zde nachází obchodní dům Forum Nová Karolina a kancelářské budovy. Z budovy bývalé Elektrocentrály se stal zastřešený prostor pro pořádání kulturních akcí a z bývalé Ústředny sportoviště. Souhrnně jsou pak tyto objekty nazývány „Trojhalí“ a jsou památkově chráněny.

2. Počátky obchodních styků s Čínou

Na počátku dvacátého století se Čína nacházela v politické a hospodářské krizi. Poslední dynastie Qing spěla ke svému zániku a země se nacházela ve zmatku a nejistotě. České země, v té době ještě součástí Rakouska-Uherska, čím dál víc bojovaly za svou samostatnost a nezávislost na Rakousko-Uherské říši. Samostatnosti a nezávislosti bylo dosaženo, ale až po první světové válce, kdy byla roku 1918 slavnostně vyhlášena samostatná Československá republika.

2.1 Rok 1906

První pokusy o navázání obchodních vztahů VHHT s Čínou se datují k počátkům dvacátého století a je zřejmé, že zájem o obchod v, pro nás neznámé Číně, nebyl obzvláště velký. První zprávou, adresovanou vedoucímu podniku VHHT, je dopis sekretáře Obchodní a živnostenské komory ve Vídni. Informuje v ní, že se na krátkou dobu do Vídně vrátil Rakousko-Uherský konsul Dr. Karl Bernauer, který dlouhodobě zastával funkci ve městě Tianjin. Protože byl Dr. Karl Bernauer dle sekretáře znalý čínským poměrům, tak Obchodní a živnostenská komora doporučuje Čínu jako zemi vhodnou pro zahraniční obchod. Čínský zájem o evropské výrobky byl podle slov živnostenské komory vysoký a odhadovalo se, že i nadále poroste. V té době se konkrétně poptávaly obecné kovy, stroje a strojní díly, barvy, či ropa. Živnostenská komora dodává informace o celkovém dovozu do Číny, který v roce 1902 činil 19 milionů taelů² a že Evropa, mimo Rusko, dodala do Číny zboží v hodnotě 2 826 713 taelů (což činí necelých 15 % celkového dovozu. Japonský dovoz tvořil cca 30 % celkového dovozu) [1]. VHHT je navrženo, že pokud by mělo zájem o obchod s Čínou, mělo by co nejdříve vyslat vhodného zástupce, který by v Číně vytvořil novou obchodní základnu [1].

2.2 Rok 1908

Až o dva roky později dne 23.10.1908 prezident Obchodní a živnostenské komory ve Vídni zasílá dopis, ve kterém velmi chválí pana Soyku, a jasně naznačuje, že by byl vhodným kandidátem k zastoupení VHHT v Číně [2]. VHHT však obratem odpovědělo, že se sice s panem Soykou, který se mimořádně zajímal o jejich kované trubky z oceli, setkali [3], ale neplánují s ním uzavřít v budoucnosti spolupráci. Podle vysvětlení VHHT to bylo proto, neboť byla společnost za poslední dva roky byla plně vytížena naplněním domácích potřeb a vývozu pro Evropu, proto nemají kapacity na otevření nových

² 1 tael odpovídá přibližně dnešním 500 korunám

obchodů v dalekém zahraničí. Dodávají, že netuší, zda vůbec v budoucnu pověří firmu pana L. Soyky, či jinou firmu k jejich reprezentaci v Číně [4]. Obchod s Čínou za dob Rakouska-Uherska, jak vyplývá z těchto zdrojů, byl spíše vlažným. Jedním z mála podniků, který se v tomto smyslu uchýlil byly Škodovy závody a Zbrojovka Brno. Tyto podniky dokonale využily nestálé politické situace a prodávali do Číny zbraně a další válečné komponenty (Skřivan, Československý vývoz do Číny 1918-1992, str. 31).

Archivní zdroje z vítkovického archivu se poté na dlouhou dobu odmlčují a další prameny se datují až k roku 1932. Na období od roku 1932 do roku 1942 se práce zaměří o něco dále, ale považuji za nutné uvést několik hypotéz, týkajících se dlouhé odmlky v archivních materiálech právě do roku 1932. Tato odmlka je dle mého názoru způsobena několika navzájem propojenými faktory týkajících se jak evropské, tak asijské historie. Čína byla tou dobou neklidnou zemí, neboť se definitivně zhroutila poslední čínská dynastie Qing a nastolovala se nový režim, který dosud nenabyl jasnějších obrysů. Za těchto okolností je pochopitelné, že primárním záměrem nově vznikajícího státu byla spíše stabilizace politické situace, a ne navazování nových obchodních vztahů s evropskými zeměmi. Zkušenosti s vítkovickým podnikem čínská strana, jak vyplývá z prvotních archivních pramenů, neměla vůbec žádné. Měla však dobré zkušenosti s firmou Škoda a v době, ve které se vítkovický archiv odmlčuje, s Čínou čile obchodovala na poli nejenom výroby zbraní (Skřivan, Československý vývoz do Číny 1918-1992, str. 33). Dalším faktorem, který mohl zbrzdit obchodování VHHT s Čínou byl ten, že na počátku dvacátého století byla na Dálném východě cítit silná nevole k cizím národům, se kterými neměla země do té doby příliš dobré zkušenosti (jak dokazují opiové války, z nich vyplývající nerovnoprávné smlouvy apod.) Není proto překvapením, že pro obchod Čína zvolila kulturně i geograficky bližší země, jako bylo např. Japonsko. Za první světové války, kdy se Čína po dlouhém váhání přidala do dramatického válečného konfliktu na stranu států Dohody, vypověděla válku Německu a Rakousku-Uhersku, tudíž byly všechny dosud uzavřené smlouvy s touto zemí zrušeny (Skřivan, Československý vývoz do Číny 1918-1992, str. 36). Po konci první světové války také nastala nepřehledná situace pro nově vzniklé Československo, které muselo řešit své vlastní problémy (přechod z válečného stavu do normálních podmínek, připojení Podkarpatské Rusi apod.), což jistě také zbrzdilo navázání obchodních vztahů (Skřivan, Československý vývoz do Číny 1918-1992, str. 39). Také situace na Dálném východě po první světové válce nebyla úplně přehledná, neboť čínské území nebylo politicky,

ani hospodářsky jednotné. Významný dopad na rozvoj obchodu měla také Světová hospodářská krize roku 1929, která zasáhla ve větší, či menší míře celý svět. Čína či Československo nebylo výjimkou. Zvyšování cel a přísnější devízový režim negativně ovlivnil naše zahraniční obchodování (Skřivan, Československý vývoz do Číny 1918-1992, str. 46). Na Dálném východě ke konci třicátých let dvacátého století získává na ještě větší moci Japonsko, které rozšiřuje své pole působnosti nejprve na Korejský poloostrov a dále pak až na severní území Číny.

Dalším, a to nejjednodušším, vysvětlením dlouhé mezery mezi archivními prameny je, že se materiály ztratily, byly zničeny, nebyly archivovány, nebo se nacházejí v jiných archivech.

3. Snahy o obchodní zastoupení, možnosti obchodu v Mandžusku a spolupráci s Východočínskou dráhou

Mandžuský stát byl Japonskem vyhlášen krátce po „Incidentu z 18.září“ roku 1931. Tento incident byl zřejmě vykonstruovaný japonskou stranou, kdy se jako záminka pro postup na sever čínského území, použilo údajné ohrožení průjezdu vlaku. Japonská armáda následně obsadila severní území Číny (mandžuské provincie) a vyhlásila nezávislý stát. (Bakešová, Čína ve XX. století, str. 59-60). Oficiálně se sice jednalo o autonomní stát, v jehož čele stál Pu Yi, poslední císař dynastie Qing, ale ve skutečnosti to byl loutkový stát, který ovládalo Japonsko. Mandžusko se nacházelo jak na severovýchodním území Číny, tak i v části současného Mongolska a Ruska. Hlavním městem tohoto loutkového státu byl Changchun (Japonci přejmenovaný na Xinjing), ve kterém sídlila i vláda. Důležitou dopravní a strategickou tepnou v této oblasti byla Východočínská dráha a také město Harbin, kterým tato železnice vedla. Československý konzulát, nacházející se právě v Harbinu, vycítil šanci pro rozvoj obchodu v této oblasti a upozornil na tuto skutečnost mimo jiné i VHHT (Československý konzulát byl v Harbinu založen na přelomu roku 1918-1919 Milanem Rastislavem Štefánikem (Skřivan, Československý vývoz do Číny 1918-1992, str. 89)). Situace však byla, co se týče Mandžuského státu, komplikovaná, neboť Československo ho jako stát neuznal, tudíž realizace obchodů zde nebyla příliš pravděpodobná (Bakešová, Čína ve XX. století, str. 66).

3.1 Rok 1932

Na VHHT se v únoru roku 1932 obrací firma Technical Heating Instalation Co., která sídlila v Harbinu a vedl ji Vasilij Nikolajevič Mičkov, se zájmem o kovové výrobky a technická zařízení [5]. Informace o této firmě si VHHT vyžádalo u Československého konzulátu, společně s informacemi o firmě Edward W. Soolich, který mohl vítkovický podnik ve jménu obchodu zastupovat v Mandžusku. VHHT se dále zajímalo o současnou politickou situaci v tomto nově vzniklém státě [6]. Pozdější děkovaný dopis VHHT konzulátu v Harbinu za jejich zájem a ochotu jim pomoci ve věci obchodního zastoupení dokládá, že podnik měl v Harbinu dobré kontakty. VHHT uznalo, že Edward W. Soolich nejspíše jejich potřebám nevyhovuje, a proto požádali o další informace o Technical Heating Instalation Co. a o firmě A.N. Bolotina [7]. Konzulát v Harbinu obratem informuje VHHT o panu Soolichovi, který byl schopným pracovníkem, ale podle dostupných zpráv již sídlil v Šanghaji, či Nankingu. Dostupnost

pana Soolicha na severu Číny byla tudíž značně limitovaná a konzulát VHHT radí, že pro zastoupení v Mandžusku by bylo nejlepší se za tímto účelem obrátit na někoho jiného, nejlépe ruského původu, který má dobré kontakty na vedení Východočínské dráhy a přidružené úředníky. Podle dostupných informací se pracovníkům konzulátu podařilo vyvolat u ruských inženýrů, mající vztah k Východočínské dráze, zájem o vítkovické výrobky, a proto zde vypadá obchod nadějně. V dopise konzulát dodává, že ačkoli je politická situace v mandžuském státě dosud nevyjasněná a nezakotvená, vidí šanci se zde do budoucna uchytit [8]. Pod touto zprávou je podepsán sám Československý konzul v Harbinu. Podpis je sice bohužel nečitelný, ale nejspíše se jednalo o Rudolfa Hejného, který zde byl tou dobou v tomto městě Československým konzulem (Bakešová, Čína ve XX. století, str. 65).

V květnu informuje konzulát VHHT o tom, že se firma, o které požadovalo VHHT podrobnější informace, Technical Heating and Instalation Co., rozpadla. Dále prosí, zda by jim vítkovický podnik nezaslal propagační materiály k chystané vzorkové výstavě. V dopise dále zmiňuje informace o panu Lisunovi a Bolotinovi, kteří by, jako ruští emigranti, mohli dle názoru konzulátu zastupovat obchodní zájmy VHHT a propagovat firmu na Východočínské železnici a jiných drahách. Tito dva pánové mají podle konzulátu na severu Číny cenné konexe a jejich spolupráce by mohla znamenat otevření zdejšího trhu pro Československé výrobky nejenom značky Škoda [9], která je v této oblasti celkem úspěšná. VHHT poté zasílají materiály k propagaci (katalogy, fotoalba, výrobní programy apod.) a důrazně zmiňují, že: „...naše firma jako jeden z nejvýkonnějších hutních závodů v Evropě přišla by v úvahu pro dodávky železničního materiálu každého druhu, lodního materiálu, kotelních zařízení, horních a hutních zařízení, silničních a železničních mostů atd.“ [10]. Usuzovali také, že pan A.N. Bolotin (celé jméno se nepodařilo dohledat) by byl pro VHHT v otázce obchodního zastoupení způsobilý. Plánovali s ním uzavřít volnější smlouvu a byla mu zaslána záloha 500 amerických dolarů [11], aby mohl zaplatit kauci pro vypsanou soutěž na dodávku náprav a obručí Východočínskou dráhou [12]. Soutěž, konaná ještě téhož roku 1932, však pro VHHT nedopadá příznivě. Ačkoli se nově zaměstnaný A.N. Bolotin snažil, nabídka vítkovického podniku byla o dost vyšší než u konkurenčních německých, nebo amerických závodů, a proto nebyla přijata. Ačkoli se situace zdála pro VHHT nepříznivou, Bolotin podnik ujišťoval, že v úvahu ještě připadá soukromý trh a státní dodávky pro

hlavní město Mandžuska, Changchun. Do Changchunu, jak Bolotin píše, se osobně v dohledné době vydává [13].

Až koncem srpna se však Bolotin znovu ozývá. Zmatky způsobené poštou totiž způsobily, že nemohl dopisy s nejnovějšími informacemi odeslat (poštovní známky Mandžuska dosud nebyly řádně uznány, což způsobilo problémy) [14]. Píše, že oblast Harbinu a severu Mandžuska zasáhly silné záplavy, které znemožnily jeho cestu do Changchunu, neboť byla poškozena železnice, stejně tak telegrafní spojení. Situaci však Bolotin bral z té lepší stránky a zdůrazňoval, že poškozené, nebo zničené mosty a jejich oprava, by mohly být budoucí zakázkou pro VHHT [14]. Zájem v této oblasti je však i o kotle do parních lodí pro firmu Sun-Jao-Ting, která zvažovala nákup u vítkovického podniku. Nejdřív však chtěli podle specifikace zjistit cenu finálního výrobku, a pak se případně rozhodnout. Zakázku chtěli provést co nejrychleji, neboť v lednu 1933 již plánovali začít sestavovat lodě [15]. Bolotin dále požadoval zaslání fotografií dosud postavených mostů VHHT se všemi specifikacemi a také brožury o řízení uhelných dolů a kotlů, které fungovaly v ostravském dole Karolina od roku 1925 [16]. Další potenciální obchodní příležitostí pro VHHT byla plánovaná stavba cementárny v Harbinu, pro kterou mohlo VHHT dodat stroje [17]. Další možnou nabídkou byly železniční kabely a plechy pro, v archivních materiálech, nejmenovanou čínskou firmu [17]. Bolotin ve zprávách také podrobně popisuje, že situace v oblasti byla dost neklidná, protože Číňané sabotovali železnici, protože nesouhlasili s přítomností Japonců. Dle jeho slov se však zase tou dobou vše vrací k normálu [18]. Bolotin také zmiňoval spolupráci s panem Dashao, který dle jeho slov měl dobré kontakty na dráhu Chuhai³ jejíž celková délka činila 210 kilometrů. Na této trati bylo podle Bolotina v posledních letech poničeno několik železničních mostů, což byla další dobrá vyhlídka pro obchod. Bolotin tudíž prosí ředitelství o všechny nabídky týkající se železa, oceli, železničních materiálů a kotlů [18].

V říjnu dostává, v této práci již dříve zmiňovaný obchodník, Edward Soolich ze strany VHHT výpověď a od listopadu 1932 již nemá žádné vztahy k tomuto podniku na území Číny [19]. Jeho nástupcem se stal A. N. Bolotin, který 1.11.1932 podepisuje s VHHT zastupitelskou smlouvu [20]. Hned však vítkovický podnik informuje o nelehké situaci na asijském trhu a o jiných obchodních strategiích, než na které bylo VHHT

³ V archivních materiálech se hovoří o dráze Chuhai. V transkripci pinyin se nejspíše jedná o dráhu Zhuhai. V současnosti jsem však nenalezla žádnou dráhu s podobným jménem, která by se nacházela na území bývalého Mandžuska.

v Evropě tou dobou zvyklé [21]. Konzulát v Harbinu také dává VHHT na vědomí, že jejich pracovník příjmením Lisunov, který v minulosti krátce pracoval v Harbinu, odjíždí za zaměstnáním na jih Číny [22]. Na konci listopadu 1932 poptává Východočínská dráha pro své staré lokomotivy nové vznětové motory a dynamy, protože původní od firmy Škoda nevyhovovaly (dle záznamu dva vybuchly a třetímu se zlomila kliková hřídel) [23]. Východočínská dráha však požaduje na nové kotle záruku dva roky. Bolotin také dával VHHT na vědomí, že se také mimo jiné poptávají karburátory do vznětových motorů. Karburátory společnosti Škoda jsou dle jeho slov pro čínský trh příliš drahé, a proto čínští zástupci hledají jinou, levnější, alternativu [24]. Další možnou zakázkou se jevil železniční most přes řeku Hulan, který měl nahradit původní dřevěný. Výběrové řízení však nebylo naplánováno [23] a z pozdějších zdrojů nevyplývá, že by tato zakázka byla realizována. Ke konci roku 1932 prosí Lisunov, který již přesídlil do Šanghaje, o specifikaci různých železničních mostů pro Čínské vládní železnice [25].

Z materiálů, které mi byly ve vítkovickém archivu poskytnuty, bohužel nevyplývá, jestli se některý z výše zmiňovaných obchodů na území Mandžuska uskutečnil. Naopak například Škodovy závody v těchto letech a na tomto území zaznamenaly na poli obchodním značné úspěchy. Společnost Škoda měla v této oblasti delší zastoupení, a tak většinu zakázek získávala pro sebe (např. dodávky lokomotiv, přezdívané Mikádo, elektrárenské zařízení apod.) (Skřivan, Československý vývoz do Číny 1918-1992, str. 155). To je patrné také z informací, které tou dobou VHHT získávala. Vzhledem k tomu, že si, co se týče konečných výrobků, Škoda s vítkovickým podnikem značně konkurovala, nemělo VHHT, jako pro čínský trh neznámý podnik, velkou šanci zdárně uspět v zadaných pohledávkách.

3.2 Rok 1933

Rok 1933 nezačíná pro VHHT příznivě, neboť obchodní zástupce Bolotin podává výpověď a začíná pracovat pro konkurenční Škodovy závody v Teheránu [26]. Ve zprávě však dodává, že za svých téměř deset měsíců tvrdé práce vytvořil, dle jeho názoru, dostatečné zázemí pro VHHT v nově vzniklém Mandžusku a že obchody jen pokvetou [26]. Z dopisu však pocitově vyplývá, že je Bolotin zklamaný z velké konkurence, se kterou VHHT v té době nemohlo soupeřit. Bolotin místo sebe doporučuje jistého Eugena Vojtova, který na Vítkovické ředitelství zasílá svůj životopis. Vojtov již skoro dvacet let pracoval pro Východočínskou dráhu, deset let dokonce ve vedoucí pozici ředitele provozovací služby. Byl také dostatečně obeznámen se situací jak hospodářskou,

tak i kulturní v Číně [26]. Železárnám nezbývá, než výpověď Bolotina přijmout [27] a vyrovnat s ním poslední finanční záležitosti přes konzulát v Harbinu [28]. V březnu roku 1933 měla být podepsána nová zastupitelská smlouva s Eugenem Vojtovem za stejných podmínek jako tomu bylo u Bolotina [29], ale nakonec, dle archiválií, podepsána není a VHHT tak není v Mandžusku zastoupeno [30]. Dle mého názoru si také VHHT uvědomuje, že v oblasti Mandžuska jsou vyhlídky na realizaci větších zakázek mizivé, protože nemohou uspět při velké konkurenci a nestálá politická situace celou záležitost ještě více komplikuje. Proto VHHT zkouší štěstí a své pole působnosti přesunuje na perspektivnější jih – do Šanghaje.

4. Šanghajská spolupráce od roku 1933

Na jaře roku 1933 podává Československý konzulát v Šanghaji VHHT zprávu o výsledcích jednání s firmou Marschall o zastoupení VHHT v Číně. Firma Marschall však nabídku o zastoupení nepřijala a „*prohlásila, že za dnešních okolností nemůže Vaše zastoupení převzít, poněvadž není naděje na úspěch. Čína se dnes nalézá v tak výjimečném stavu, že nelze předpovídati události, byť i pouze nejbližších dnů.*“ [31]. Z tohoto prohlášení jasně vyplývá, že Čína v tomto období nebyla vhodnou obchodní základnou, neboť řešila své vlastní vnitropolitické problémy (Japonská hrozba, nevyjasněná politická situace, nejednotnost apod.). Konzulát VHHT navrhuje, že nejlepším řešením pro vítkovický podnik bude, když do Číny vyšlou svého vlastního úředníka. 1.4.1933 je v Šanghaji podepsána zastupitelská smlouva s Lisunovem, který byl již zmíněn výše [32]. Peníze, které zbyly po inženýrovi Bolotinovi, který přešel ke konkurenčnímu podniku Škoda do Teheránu, byly z Harbinu převedeny na účet Lisunova v Šanghaji, aby mohl disponovat nějakými finančními prostředky [33]. Mezitím se VHHT ozývá profesor Vojtěch Chytil⁴, který se na akci Ministerstva Věcí Zahraničních a Orientálního Ústavu v Praze, která se konala téhož roku, dostal k balíčkům s katalogy VHHT [34]. V. Chytil, který se, dle jeho dopisu, také spolupodílel na založení zastoupení pro firmu Škoda [34] podrobně popisuje hospodářskou situaci v Pekingu a možnosti obchodu v tomto městě [35]. Důrazně klade VHHT na srdce, že Číňané chtějí napodobit evropský způsob života, a proto o obchod s nimi nebude nouze. Především byl stálý zájem o železniční materiál, mosty, letadla a stroje pro důlní těžbu. V. Chytil připomínal, že Československo poněkud zaspalo svou šanci a mělo by se na asijský trh více zaměřit, dokud nebude úplně pozdě, protože se v něm skrývá nemalý potenciál [35]. Chytil by také rád s Vítkovicemi spolupracoval a zřídil reprezentativní kancelář v Pekingu [34]. Na tento dopis však nebyla v archivu nalezena žádná odpověď, tudíž žádná kancelář v Pekingu nevznikla. China Import Company v Harbinu se v létě obrací na VHHT s nabídkou zastoupení jejich podniku v Mandžusku [36]. Ve městě Tianjin v roce 1933 také vychází první číslo revue Czechoslovak Industry and Commerce, jehož vydavatelem byl V. Gebauer (křestní jméno není v archiváliích dohledatelné). Podle Konzulátu v Šanghaji šlo však pouze o číslo ukázkové a další podle něj

⁴ Prof. Vojtěch Chytil, známý brněnský malíř a sběratel čínského umění (převážně tušových maleb autorů Qi Baishi, Chen Banding a Xiao Sun). (academia.edu)

v budoucnosti pravděpodobně nevzniknou [37]. O tom, zda se vydala další čísla této revue se skutečně již archiv nezmiňuje.

4.1 Rok 1935

Uprostřed roku 1935 bylo největší otázkou, s kým bude VHHT nadále v Číně spolupracovat. Dr. Fillunger ze Šanghaje píše, že v úvahu připadalo několik firem, mimo jiné indonéská firma jménem Kian Gwan. Tuto firmu, jak se dozvídáme z dopisu pro VHHT k datu 20.11.1932, založil milionář z jávského ostrova a měla v Číně tou dobou dobrou pověst, stejně tak byla velmi dobře finančně zajištěna, což dokládá také Bank of China ve své zprávě pro VHHT [38]. Kian Gwan byla, dle slov banky, v oblasti obchodu velmi dobrá a všechny smlouvy byly vždy řádně dodrženy [38]. Nevýhodou však bylo, že firma Kian Gwan nebyla čínskou společností, proto v ní nikdo nemluvil čínsky a byl tedy ke spolupráci nutný tlumočník. Další možností v té době bylo připojení VHHT k firmě Škoda, která už měla v Číně velmi dobré jméno (podílela se například na stavbě nových cukrovarů, či přijala objednávky na 10 lokomotiv do Šanghaje (Skřivan, Československý vývoz do Číny, str. 159)). Nevýhodou však bylo, že by bylo nutné se se Škodou domluvit na případných zakázkách (např. že VHHT bude primárně vyrábět mostní konstrukce, či kotle). Dr. Fillunger ve svých zprávách rovněž vyjadřuje obavy, že vzhledem k tomu, že byla firma Škoda spíše konkurentem, tak by v případné spolupráci na VHHT pohlížela jako na nerovnoprávného partnera. Fillunger také navrhuje, že by bylo nejlepší založit v Šanghaji vlastní kancelář VHHT [39], ve které by se prezentovaly jejich výrobky. V listopadu roku 1933 vysvítá možnost spolupráce se společností China Development Finance Corporation v Šanghaji na výrobu kotlů a turbíny do nové elektrárny pro město Nanchang. Protože se zde dle informací plánovalo nové vodovodní potrubí, byl zde zájem i o válcované trubky [40]. Vše ale také záleželo na tom, jak rychle by se podařilo získat dovozní povolení do Číny [41]. Jiná firma China Merchant Trading Co. Ltd., poptávala také bojler, turbogenerátory, kondenzátory a rozvaděče [39]. Vzhledem k tomu, že v archivu nebyly další záznamy o úspěšném obchodu usuzují, že se žádná z těchto nabídek nerealizovala, nebo nebyla příliš významná.

V archivních záznamech, vztahujících se k roku 1935, se také vyskytuje anglická studie pro šanghajský most přes řeku Huangpu [42], která touto metropolí protéká. Most měl podle studie spojit šanghajskou městskou část Pudong s centrem města a tím pomoci v rozvoji města, jehož počet obyvatel dle studie stoupal. Ve studii se zmiňuje celkem 5 typů mostů a jejich specifikace. Most se však v žádné verzi nerealizoval

a zůstalo tudíž jen o návrhu. V současnosti se, na stejném místě, které uváděla studie, nachází most Nanpu, který byl však postaven až roku 1991 a to jinou firmou (shanghaihighlights.com). Vítkovický podnik tudíž bohužel nemá s tímto mostem nic společného.

5. Dodávka parních turbín a železničního materiálu

Jak již bylo zmíněno výše, dosud z archivních materiálů jasně nevyplývalo, zda VHHT uzavřelo jakoukoli obchodní smlouvu s čínskou stranou do roku 1935. To se však změnilo s nástupem roku 1936.

5.1 Zlomové roky 1936 a 1937

V březnu roku 1936 VHHT společně s dalšími světovými firmami podepisují hromadnou zastupitelskou smlouvu s šanghajskou firmou Comptoir Anglo-Continental. Účelem této firmy bylo dle materiálů zprostředkovávat obchodní zakázky v Číně pro zahraniční společnosti [43]. Jejím ředitelem byl v té době Karl Haas. Ve smlouvě, kterou VHHT uzavřelo se mimo jiné uvádí i některé výjimky, které platily například pro dodávky do britské kolonie Hongkongu (veškeré obchodní úkony se musely konzultovat s britskou stranou, která obchod v této oblasti bedlivě sledovala) [43]. V dubnu 1936 se po telefonickém rozhovoru s vedoucím První brněnské strojírenské společnosti (V práci dále jen PBSS) doktorem Wechsbergem dojednává vzájemná spolupráce VHHT s PBBS [44]. Tato společnost, která v současnosti vystupuje pod názvem První brněnská strojírna a.s. byla založena již roku 1814 (www.pbs.cz). Později roku 1936, se po vzájemné korespondenci, ve které se dojednávají detaily vzájemné spolupráce, je uzavřena mezi VHHT a PBBS obchodní smlouva. Dohoda je uzavřena ohledně objednávky dvou parních turbín a parních generátorů pro město Chongqing v Číně (do kterého se tou dobou stáhlo vedení čínské vlády). Podle kontraktu byla práce rozdělena mezi oba podniky a to následovně: VHHT měla podle zaslané specifikace vyrobit parní turbínu, naopak parní generátor dodaly brněnské závody [45]. V srpnu 1936 se VHHT konečně podaří prorazit v obchodování s Čínou, a to naplánováním velké obchodní zakázky s Chekiang Kiangsi Unites Railway Corporation⁵ v Šanghaji ohledně dodání železničního materiálu pro novou železniční trasu z Hangzhou do Yushanu⁶ [46]. Po konzultaci s Dr. Ing. Fisherem, který v Číně dlouhodobě pobýval a působil jako poradce pro Bank of China, dochází VHHT k názoru, že pro ně nehrozí příliš velké riziko, pokud s Čínou v tomto roce uzavřou obchod. Jejich rozhodnutí je, dle mého názoru, poněkud bizarní a pravděpodobně jejich informátor, Dr. Ing. Fisher měl o skutečné situaci v Číně zkreslené představy. Připomeňme si, že ještě téhož roku v prosinci 1936 dochází k Xi'anskému incidentu a vytvoření první jednotné fronty, tudíž otevřenému boji proti

⁵ V transkripci pinyin pravděpodobně Zhejiang Jianxi Unites Railway Corporation

⁶Město Yushan se nachází přibližně 200 kilometrů jihozápadně od Hangzhou

Japonsku. Dr. Ing. Fisher VHHT tvrdí, že Japonci sice tlačí na světové státy s uznáním Mandžuska jako samostatného státu, ale nedovolí si postupovat dále na jih Číny, protože by tím ohrozily britské zájmy na Dlouhé řece [47] a to by následně vyvolalo spory ze strany Velké Británie. Jak však z dějin víme, Japonce v postupu hlouběji do čínského území nic nezastavilo. Japonská invaze do Číny započatá na podzim roku 1937 však naštěstí pro VHHT nestihla ovlivnit dodání velké zakázky pro čínskou železnici. Ovlivnila však proces placení splátek. Této problematice se práce bude ještě věnovat.

Naplánovaná smlouva mezi Chekiang Kiangsi United Railway Corporation byla slavnostně uzavřena 26.11.1936 [48]. V zastoupení VHHT zde vystupoval Dr. Jindřich Fillunger [49], který se na dojednávání obchodu aktivně podílel za stranu VHHT. Jedná se o první, skutečně doložitelný obchod, mezi VHHT a Čínou, který byl nalezen v ostravském archivu. Na zakázce dodávky železničního materiálu pro Chekiang Kiangsi United Railway Corporation bylo mimo VHHT (pod vedením p. Steinera) také zainteresována Báňská a hutní společnost (pod vedením Dr. Webra) a Pražská železárenská společnost. Rozdělení dodávky mezi tyto společnosti bylo zcela logické, neboť celková čínská poptávka činila 28 000 tun kolejnic, spojek a spojkových šroubů, hřebů a 222 výhybek⁷ [49]. Nebylo tudíž v silách jedné, byť velké společnosti, jakou bylo v té době VHHT, tuto dodávku splnit v rozumném časovém rozmezí. Proto se obrátila na další Československé hutní podniky. K odeslání veškerého materiálu do Číny bylo využito celkem 11 parníků, z toho 4 z Gdyně v Polsku a 7 z Hamburku v Německu. V měsíci únoru roku 1937 bylo naloděno 9 382 769,6 kg železničního materiálu a 56 výhybek, v březnu 7 504 323,7 kg materiálu a 55 výhybek, v dubnu 8 275 320 kg materiálu a 91 výhybek, v květnu 3 074 028 kg materiálu a 20 výhybek [49]. Dle zápisu z porady konané ve Vítkovicích v létě roku 1937 se píše, že: „*Dodávky předepsané na měsíce únor a březen byly bezvadně odeslány, bylo dokonce naloděno asi o 387 tun více, než předepsáno, naopak scházela 1 výhybka*“ [49]. Dodací lhůta však byla dle zápisu z porady splněna [49]. Při představě, že se dodalo 28 000 tun železničního materiálu bylo až neskutečné, jak rychle se dokázaly kolejnice a další materiál vyrobit. Z toho jasně vyplývá, že VHHT a další Československé podniky byly na velmi vysoké technologické úrovni. Devět procent z celkové částky, která byla vyčíslena na 2 808 803 CGU⁸ bylo proplaceno po přijetí první dodávky a zbytek byl rozdělen do čtrnácti pololetních splátek

⁷ přesná čísla byla tato: kolejnice: 25 335 003,4 kg; spojky: 1 750 8114 Kg; spojkové šrouby: 200 448 kg; hřeby: 780 576 kg

⁸ CGU-custom gold unit. 1CGU=40,325 mg ryzího zlata

od 31.12.1937 do 30.6.1944. Aby mohla být dodávka takového rozsahu dodána, bylo nutné přijmout státní záruku od ministerstva financí, která v tom roce činila závratných 32 367 000 Kč [50] (V případě, že by nebyla částka splácena čínskou stranou tak, jak bylo uvedeno ve smlouvě, mohlo VHHT požadovat na Československém státu vyplacení 60 % z nezaplacené sumy [50]. Stát sám by pak tuto dluhovou situaci řešil přímo s čínskou vládou) Řádné splácení částky však narušila druhá světová válka, komplikovaná čínsko-japonská situace a další problémy. Tato problematika bude rozebrána dále.

Rok 1937 se doopravdy nesl ve znamení úspěchu pro VHHT, neboť se domluvil obchod s PBBS o další společné zakázce na parní turbínu a turbogenerátor pro elektrárnu Tsihuyen⁹ v Číně. Parní turbínu i generátor dodalo VHHT a zbytek (čerpadla a další zařízení pro chod elektrárny) zajistil brněnský podnik [51]. Dr. Fillunger, obchodní zástupce pro VHHT v Šanghaji, toho roku také navrhoval možnost zvážení odchodu ze skupiny podniků, kterou vedla firma Comptoir Anglo-Continental a obchodovat v Číně na vlastní pěst. Dle jeho názoru byla v roce 1937 pozice VHHT v Číně silná. To bylo podle Dr. Fillungera zapříčiněno dodávkou železničního materiálu, se kterou byla čínská strana velmi spokojena [52]. Byl toho názoru, že by si VHHT mohlo v této oblasti začít prosazovat lepší podmínky. V červenci 1937 se uskutečnila schůze, na které se konzultovalo založení Československo-čínského hospodářského ústavu a možná návštěva čínského ministra financí H. H. Kunga¹⁰. Čína dle jejich zpráv plánovala pětiletý plán, jehož součástí mělo být i rozšíření železnic. To mohla být výborná šance pro rozšíření působnosti VHHT a další velkou zakázku. Zástupce Škodových závodů na této schůzi navrholo VHHT spojení sil právě na železničních zakázkách. To však VHHT odmítlo, protože se právem obávalo nerovnoprávného postavení v případě společných zakázek s firmou Škoda. Na této schůzi byl mimo jiné také přítomen nový český vyslanec v Číně Jan Šeba, který podporoval vznik Československo-čínského hospodářského ústavu a zaručil také podporu přímo z Velvyslanectví v Šanghaji [53]. Československý Svaz průmyslníků, jehož zástupci se této schůzky také účastnili, měl však o založení Československo-čínského hospodářského ústavu vlastní názor, a to, že by tato nově vzniklá instituce měla být připojena k jejich svazu, aby ji mohli lépe kontrolovat. „Naproti tomu Orientální ústav hodlá tento nový ústav vybudovati jakožto hospodářskou

⁹ Transkripce pinyin je v tomto případě problematická. Je možné, že se jedná o Qihuyan, nebo Cihuyan

¹⁰ 孔祥熙, Kǒngxiángxī, v transkripci Wade-Giles K'ung3 Hsiang2-hsi, proto se pro něj zažilo jméno H.H.Kung

instituci zcela neodvislou a její správu svěřiti Dr. Průškovi, kterého hodlá za tímto účelem zaměstnati jako vedoucí sílu, s poukazem na jeho znalosti jazykové.“ [54]. Škodovy závody byly téhož názoru, a to, že by se Československo-čínský hospodářský ústav měl připojit ke Svazu průmyslníků. Naopak další z velkých průmyslových podniků, a to Báňská hutní společnost by naopak uvítala, kdyby se ke svazu nový ústav nepřipojil. Jak je z dokumentů patrné, názory na toto téma se velmi lišily. Závěrem této schůzky nakonec bylo, že všechny podniky nechají o přidružení, či nepřidružení vznikajícího Československo-čínského hospodářského ústavu rozhodnout ministerstvo zahraničí [54]. Na podzim podává Dr. D. Pálka z Ústředního svazu Československých průmyslníků zprávu ohledně celkového obchodu s Čínou. Největší obchodní podíl mělo v zemi Japonsko, jehož podíl na investicích v Číně bylo 82 % všech jeho investic. „*Tato číslice nejlépe dokazuje nesmírnou důležitost Číny pro Japonsko.*“ [55].

6. Druhá světová válka

Druhá světová válka na asijském poloostrově začíná o něco dříve než v Evropě, a to japonskou invazí do Číny po Incidentu u mostu Marca Pola 7.7.1937. Někteří historikové však jako počátek druhé světové války na asijském kontinentu pokládají již Incident 18.září roku 1931. Stanovit proto jasný začátek války je problematické. Most Marca Pola se nachází u Pekingu a k incidentu a vypuknutí války stačil jeden japonský voják, který se údajně ztratil při vojenském cvičení (Bakešová, Čína ve XX. století, str. 73-74). Tato nepatrná událost poskytla záminku k vypuknutí ozbrojeného konfliktu mezi Čínou a Japonskem. Japonská armáda dále postupovalo hlouběji do čínského území, a to ze severu i jihu a dobývala strategicky významná území a města (např. Šanghaj, Nanking atd.). Čínská vláda (strana Kuomintang a komunisté, kteří vytvořili první jednotnou frontu, právě za účelem odvrácení japonské invaze) však byla houževnatější, než Japonci předpokládali a udatně proti japonské invazi bojovali. S tím japonská strana nepočítala. Naopak doufala, že se jim Čína podaří dobýt co nejrychleji, protože velikost území znesnadňovalo zásobování armády. O rok později, v roce 1938, se začíná politická situace komplikovat také ve střední Evropě a je zde citelné politické napětí. Dříve než došlo k podepsání Mnichovské dohody (30.9.1938), která zásadně ovlivnila vývoj dalších událostí v Evropě, uzavřelo VHHT dodatkovou smlouvu s již výše zmiňovanou firmou Chekiang Kiangsi United Railway Corporation na dodání dalšího železničního materiálu. Tak jako v předchozí smlouvě byly části dodávky rozděleny mezi tři podniky: Pražskou železárenskou společnost (dodala 22,5 tun spojkových šroubů, 55 tun hřebů a 10 tun hřebů) Báňskou a hutní společnost (dodala 2 150 tun kolejnic) a VHHT (dodalo 2 150 tun kolejnic, 65 tun hřebů a 22,5 tun spojkových šroubů) [56]. Na tuto dodávku byla přijata státní záruka 5 159 000 Kč [57]. Tou dobou se však v Evropě začínalo schylovat ke konfliktu. Dokládá to také problém, který nastal při expedici této dodávky železničního materiálu, a to znemožnění průjezdu Polskem. Pravděpodobně ředitel VHHT (podpis není přiložen) prosí 27.9.1938 Pražskou kancelář: *„Zařid'te u čínského vyslance, s nímž jsem velmi znám, taky eventl. s odvoláním na mně, intervenci, aby se postaral u Zamini v Praze a eventl. ve Varšavě o povolení vývozu z ČSR a průjezd Polskem.“* [58]. O tři dny později, 30.9.1938 je Velkou Británií, Německem a Francií podepsána Mnichovská dohoda o postoupení Československé pohraniční oblasti Německu. Situace se proto ještě více komplikuje. Část dnešního území Ostravska, které se nachází blízko hranic se totiž podle uzavřené Mnichovské dohody stává součástí Polska (Třinecké závody, které dlouhodobě

spolupracovaly s VHHT tudíž už nepatří k bývalému Československu). Také celkové dodávky, nejenom do Číny, nabírají zpoždění [59]. Válečný konflikt však nepropuká naplno jen v Evropě, ale také v Číně, která stále udatně čelí japonské invazi. Dokládá to i neschopnost čínského Ministerstva železnic splácet účty ze zakázky s Chekiang Kiangsi United Railway Corporation z roku 1937 (splátka, která nebyla zaplacená činila přibližně 3 958 365 Kč) [60]. V lednu roku 1939 tudíž VHHT uplatňuje státní záruku a vymáhá si od státu 2 375 019 Kč [60]. To, že jsou v Číně problémy dokládá i citace z dopisu Prodejny sdružených Československých železáren akc. spol., který byl adresován VHHT „...podle vyličení pana ředitele Haase od Comptoiru Anglo-Continental Ltd., jsou intervence u čínské vlády, které mají za účel urychlení vyrovnání našich pohledávek, spojeny s velkou ztrátou času a s velkými výdaji, jelikož čínská vláda musila přeložit své sídlo do vnitrozemí.“ [61]. Ředitel Haas z Comptoiru Anglo-Continental Ltd., také požadoval měsíční příspěvek 100 sterlingů (1 sterling je přibližně 1,4 amerického dolaru), aby byla jeho firma odškodněna za ztrátu času při zdlouhavém jednání s čínskou stranou [61]. Další komplikace také nastávají ve vyúčtování, neboť Báňská a hutní společnost, která se na dodávce železničního materiálu společně s VHHT a Pražskou strojírenskou společností roku 1937 také podílela, již náležela k Polsku. Tato situace se nakonec vyřešila jednoduše, a to založením nové akciové společnosti Gornicza i hutnicza spolka akc., pod kterou spadala Báňská a hutní společnost, na kterou byly převedeny peníze utržené ze společných čínských zakázek [62]. V březnu 1939 se uskutečňuje schůze s International Railway Manufacturers Association (která v té době kontrolovala obchod s železničním materiálem v Evropě) kde ředitel VHHT Steiner navrhuje, že by se měla, díky územním ztrátám Československa, změnit smlouva a upravit kvóty pro vývoz zboží do zahraničí pro zbytek Československa. Jeho návrhu nebylo vyslyšeno, ale německá skupina se uvolila „převzít určité množství kolejnic, které nebudou zatíženy na č.-s, exportní kvotu.“ [63].

O týden později 16.3.1939 dochází k vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava. Otázka exportních kvót pro Československo se tudíž již nezdá tak důležitou, neboť se zbytky Československa (bez pohraničních oblastí a také bez Slovenska, které se odtrhává a stává se samostatnou republikou) fakticky stávají součástí Německé říše. Obchody VHHT s Čínou, i přes tuto skutečnost, však nadále pokračují, avšak v menším množství. V květnu 1939 je ministrem financí přijata státní záruka Protektorátu Čechy a Morava na 7 344 000 Kč [64] pro zakázku kolejnic do Číny, jejíž uzavření se

uskutečnilo 25.10.1939. Jednalo se o smlouvu se Sichuan-Yunnan Railway Co. na 8 000 tun železničních kolejí a železničního materiálu [65]. Ředitel Comptoir Anglo-Continental Ltd. Karl Haas však VHHT varuje, že vzhledem k válečnému stavu začíná být obchodování s Čínou riskantním podnikem [65]. Komplikací však není jen válečný stav na Asijském poloostrově, ale také válečný stav mezi Německou říší a Velkou Británií. Ten komplikuje veškeré obchodní styky s Dálným východem, neboť Velká Británie zde měla silnou obchodní základnu (součástí britských kolonií byla v té době Indie, Nepál, Barma, Bhútán a další (www.britishempire.co.uk)) a veškeré zakázky měla tak pod přímou kontrolou.

Válka zapříčinila nemalé potíže, jak je patrné ze zprávy ředitele Haase z Comptoir-Anglo Continental Ltd. z prosince roku 1940. Japonská armáda ta léta postupuje čínským územím a zabavuje veškerý čínský majetek, mimo jiné i dodávku železničního materiálu, kterou realizovalo VHHT [66]. Vzhledem k tomu, že se Yushanská železnice nacházela uprostřed bojů (z půlky byla obsazena Japonskem, ale druhá půlka byla stále pod vedením čínské strany), nastal problém s tím, po kom vymáhat splatné částky za dodaný železniční materiál [66]. Německá říše začíná plně přebírat velení nad zahraničním obchodem a dodávkami obecně a VHHT je na podzim roku 1940 začleněno pod německou společnost Reichswerke Hermann Göring (Závody Hermanna Göringa). Veškeré formality a obchody se začínají řídit z hlavní kanceláře, která měla sídlo v Berlíně [67]. Spíše než na obchodování s Čínou, se Německá říše zaměřuje na obchod se svým novým spojencem – Japonskem. V plánu byly podle archivních materiálů rozsáhlé investice do průmyslové modernizace Mandžuska [68].

S rokem 1941 se na výsluní sféry obchodního vlivu znovu dostává Mandžusko, ve kterém byla velká poptávka po ocelových konstrukcích pro budovy, vybavení válcoven, či po železničních materiálech [69]. V továrně ve Fushanu (pravděpodobně se jedná o město v provincii Shandong) docházelo k problémům s kotly, které VHHT poskytlo, protože napájecí voda byla pro tyto kotle příliš tvrdá, a tak docházelo k tvorbě vodního kamene a znehodnocování materiálu [69]. VHHT však tuto situaci vyřešilo instalací změkčovače vody a dalších zařízení. S postupující válkou, která přinášela mnoho změn, také došlo k obratu v zastoupení VHHT na čínském trhu. Protože se Německá říše (tudíž i Protektorát Čechy a Morava) oficiálně stala spojencem Japonska, uvažovalo se, že bude VHHT v této oblasti Asie reprezentováno japonskou firmou Okura a zlikvidují se veškeré čínské dluhopisy (za pomoci dosavadního zástupce Dr. Fillungera

a ředitele Comptoir Anglo-Continental Ltd. pana Haase) [69]. Zbývající pohledávky z obchodu s železničním podnikem v Šanghaji, který stavěl železniční dráhu do Yushanu, byly v té chvíli nevyhmatelné, neboť se ocitly pod správou britské banky v Šanghaji a ta neměla žádný zájem o jejich proplacení. V té době se nedalo předpokládat, že by se peníze z této pohledávky daly úspěšně vymáhat. Část Yushanské železnice, tak jak bylo zmíněno výše, připadla Japonsku a druhá část byla pod kontrolou Číny, nebo byla poničena četnými boji [70].

Protože byla Německá říše ve válce, obchodování přes mořské trasy nebylo bezpečné, neboť lodě mohly být kdykoli napadeny nepřítelem. Německá říše proto do té doby volila jednodušší cestu, a to železniční trasu přes Sovětský svaz. Pro toto řešení však bylo nutné vyřízení tranzitní licence přes Sibiř na Dálný východ. Aby obchodník tou dobou licenci získal, musel vyplnit spoustu dokumentů a údajů (země odeslání, původ zboží, země pro určení zboží, přesné určení sovětských celních stanic, přes které zboží poputuje, přesná specifikace zboží – značka, počet kusů, hrubá hmotnost a přibližná hodnota) [71]. Přes Sovětský svaz bylo zakázáno přepravovat: výzbroj, munice, válečné vybavení, obráběcí stroje a stroje určené k výrobě zbraní či letadel, výbušniny a jedy [71]. Na tranzitní licence přes Sibiř se čekalo přibližně dva měsíce a v dodaných dokumentech nesměla být žádná chyba (Na tuto skutečnost VHHT později doplatilo) [72]. VHHT v německém zastoupení pokračuje v jednání o obchodním zastoupení japonskou firmou Okura. Tato firma by VHHT primárně zastupovala v obchodech s parními kotly (převážně druhu Löffler). Dále tato firma poptávala ocelové tlakové lahve na stlačený plyn, převážně na vodík. Na ostatní výrobky, jak bylo v plánu, by se specializovala jiná německá firma v Japonsku [73]. Veškeré formality k dodávce generátorů, parních turbín a generátorů, které byly zadány Japonskem pro Mandžusko byly VHHT hotovy do června roku 1941 a připraveny k odeslání (osvědčení o původu zboží provedla Obchodní a průmyslová komora v Olomouci, veškerou finanční a organizační agendu zprostředkovávala firma Harry W. Hamacher v Praze, konkrétně její obchodní zástupce pan Quido Andres) [74]. Od května roku 1941 se však začaly zhoršovat vztahy Německé říše a tehdejšího Sovětského svazu. Cesta přes Sibiř se stala prakticky nemožnou otevřením Východní fronty 22.6.1941, kdy Německá říše zaútočila na Sovětský svaz. Tímto aktem došlo k porušení dřívějšího paktu Ribbentrop-Molotov, který zaručoval vzájemné neútočení mezi těmito dvěma zeměmi. Německo tuto smlouvu podepsala se Sovětským svazem ještě na začátku druhé světové války. Porušení tohoto paktu a vstup

nacistických vojsk na území Sovětského svazu vyústilo v otevřenou válku mezi těmito zeměmi. Veškeré naděje o získání tranzitní licence přes Sibiř tak padly. Firma Okura v Japonsku i tak věřila, že se najdou jiné možnosti, jak objednané generátory a turbíny doručit, například jiné lodní trasy [74]. Komplikovaně se v té době také posílaly dopisy – přes San Francisco v USA, aby nebyly zabaveny nepřítelem (v tomto případě Velkou Británií) [75]. Posledním archivním materiálem týkající se problematiky obchodu s asijským poloostrovem – Čínou, nebo Japonskem do roku 1945, je žádost a vyplacení provize v hodnotě 79 551 korun za nesplacení pohledávky železničního materiálu z roku 1937 [76]. Do konce druhé světové války se v archivu už nenachází další zprávy o politické, ani o hospodářské situaci v Číně.

7. Odraz historických událostí v primárních pramenech Vítkovického archivu

Následující citace z primárních zdrojů, ze kterých tato práce čerpala, reflektují odraz tehdejších událostí v Číně a Evropě v korespondenci pro VHHT.

Situace v Mandžusku roku 1932 (V Harbině 29.3.1932, podepsán konzul) odrážející nestálou politickou situaci nově vzniklého území.

„nyní je zde situace nevyjasněná a to jak politická, tak i hospodářská. Za opory japonské se zde tvoří nový stát, který nemá dosud ani jedné vládní firmy, ani hranice, který dosud postrádá mezinárodní uznání, který dosud nevyjádřil přesně své obchodní politiky. Dnes nelze naprosto říci, jak se tu poměry budou vyvíjet. Japonci mají snahu, aby v Mandžurii nastal co nejdříve lid a pořádek, poněvadž nynějším stavem trpí také obchod japonský.“ [7]

Popis politické situace z roku 1933 (V Šanghaji dne 11.3.1933, podepsán konzul) o politické nestabilitě. Čína té doby byla roztříštěna na území ovládané generály a nebyla jednotná. To se změnilo až vytvořením jednotné fronty (komunisté a Kuomintang se spojili proti Japonsku) koncem roku 1936.

„Čína se dnes nalézá v tak výjimečném stavu, že nelze předpovídati události byť i pouze nejbližších dnů. Při panující nejistotě politických poměrů, při absolutistické vládě generálů v jednotlivých provinciích, při naprostém nedostatku jakéhokoliv vlivu nankinské vlády na tyto vojenské činitele, při stálých nesvárech a bojích chamtivé jižní frakce čínské není možno, aby obchod nebo průmysl se vyvíjel normálním chodem. Vláda, pokud má omezený vliv na některé provincie při moři a na středním toku Yangtse, jest stavěna před úkoly, s něž finančně není. Nemá peněz a proto její investice se omezují na nejmenší míru. Soukromí podnikatelé se tím více zdržují poněvadž nemají jistoty, že výsledek jejich práce a peněz nebude v nejbližší příští době uchvácen některým generálem, proti němuž budou vždycky bezmocnými.“ [31]

„... není nižádné jistoty o trvalosti dnešní vládní soustavy, což jest důležité hlavně z toho důvodu, že nutno poskytovat velmi dlouhé, v mnohých případech nezřídka i 5-tileté úvěry.“ [31]

„...Že k rychlému obratu dříve nebo později dojde, zdá se býti nad pochybu. Je zvláštní vlastnosti Číny, že po nejhorších válkách vnitřních i vnějších, živelních katastrofách,

revolucích apod. se dovede vzchopiti k nové činnosti v době neuvěřitelně krátké. O tom jsou doklady v historii, ale zároveň lze tento úkaz pozorovati i v dnešní době na tom, jak se chovali Číňané za bojů o Chapei v Šanghaji loni a jak rychle dovedlo se přes těžké důsledky bombardování, pálení a ničení přenést. Stejně tomu bude i v budoucnosti.“ [31]

Japonská politika v Číně v roce 1933 (V Pekingu 22.2.1933, podepsán V. Chytil). Dokládá snahy Japonska ovlivňovat obchodní i politickou situaci v Asii.

„Odporovalo by se našim exportérům shlédnouti s jakou methodičností a péčí pracují na východních trzích Japonci. Vysílají komise, jež sondují půdu – zakládají banky, jež pak jsou předními strážemi japonského exportu přispůsobují se typům laciného zboží požadovanému domorodci se slabou kupní silou. Podporují všemožně své obchodní exponenty v zahraničí, dovedou i politicky působiti na uzavírání obchodních smluv. Zakládají sklady svého zboží a nezastaví se ani před zakládáním různých industrií na místě v té které zemi využívající při tom laciné pracovní asijské síly.“ [28]

Budovatelské plány vlády v Chongqingu z roku 1938 (Šanghaj, 30.12.1938, podepsán Jan Šeba). Vláda si uvědomovala nutnost vybudování infrastruktury.

„Zprávy z Chungkingu oznamují, že v těchto dnech byla prostřednictvím Dra. Kunga ustavena „Hospodářská Rekonstrukční Komise“, která se v první schůzi zabývala projektem doplnění sítě železných drah v západní a jižní Číně. Z povolených půjček zahraničních bylo odděleno 20. mil. dolarů jako základní kapitál pro krytí počátečních výdajů spojených s vybudováním projektované sítě.“ [78]

Problémy s odtržením pohraničních oblastí Českoslovenka roku 1939 (4.8.1939, účtárna) na obchodních záležitostech VHHT.

„Jelikož část dodávky připadající na Báňskou a hutní společnost v Praze, která byla uskutečněna po 1.10.1938 a byla provedena závodem této společnosti v Třinci, připadá příslušná protihodnota na tuto dodávku dle příkazu Báňské a hutní společnosti tomuto závodu v Třinci /nyní Polsko dříve ČSR/. Pro Polskem zabranou část majetku Báňské a hutní společnosti v Praze byla utvořena nová akciová společnost pod jménem Gornicza i hutnicza spolka akc. v Cieszyně.“ [62]

Politická situace roku 1939 (2.2.1939, Prodejna sdružených československých železáren akc. spol.). Reflektuje stáhnutí vlády před japonskou armádou z Nankingu do Chongqingu

„...podle vyličení pana ředitele Haase od Comptoiru Anglo-Continental Ltd., jsou intervence u čínské vlády, které mají za účel urychlití vyrovnání našich pohledávek, spojeny s velkou ztrátou času a s velkými výdaji, jelikož čínská vláda musila přeložit své sídlo do vnitrozemí.“ [61]

Problémy s exportem roku 1939 (30.11.1939, Ústřední svaz průmyslníků pro Čechy a Moravu, Tajemník J. Fuxa). Válečný stav Německé říše a Velké Británie výrazně komplikoval export z okupovaného území Protektorátu Čechy a Morava.

„Pokud jde o nedávno vydané opatření anglo-francouzské ve příčině zabavování exportního zboží z Německa, nedošla nás dosud zpráva, zda bude možno se vyhnouti případnému zabavení předchozím vyplněním nějakých dokumentů obdobných, jak jsme shora uvedli při importu.“ [77]

Závěr

Práce stručně seznámila s historií Vítkovického podniku od jeho založení až po současnost. Stručně se také zaměřila na velmi rané obchodní styky s Čínou (rok 1906 až 1908), kdy je jasně citelné, že VHHT nemělo velký zájem s ní navazovat obchodní styky. Práce se pak podrobněji zaměřila na období mezi lety 1932-1942 a kladla si otázku, zda historické události ovlivnily obchodní vztahy a pokud ano, jakým způsobem? Roku 1933 bylo obsazeno Mandžusko Japonskem a ačkoli byl v této průmyslové oblasti velký obchodní potenciál, nedařilo se VHHT realizovat zakázky kvůli vysoké konkurenci (ať už to byla konkurenční firma Škoda, či zahraniční podniky, především z Japonska a Velké Británie). VHHT proto přesunulo své pole působnosti do Šanghaje, kde roku 1936 uzavírá smlouvu s Comptoir Anglo-Continental Ltd., která jim roku 1936 zprostředkovala významnou zakázku železničního materiálu pro nově stavěnou železnici do Yushanu. Pak však nastává druhá světová válka na asijském poloostrově, Japonci postupují hlouběji do čínského území a obchodní styky se komplikují, a *defacto* se zastavují. Protektorát Čechy a Morava, jako nástupce bývalého Československa (Slovensko se odtrhlo roku 1939) se stává součástí Německé říše. Proto přejímá jejich zahraniční politiku a stává se spojencem Japonska, do kterého pak soustřeďuje svůj zahraniční export. Čínský válečný stav s Japonskem mimo jiné zpožďuje placení pohledávek a jakoukoli dohodu s čínskou vládou, která se stáhla do města Chongqing. S válečnou situací se také komplikuje doprava objednaného zboží, což se jistě negativně odrazilo na obchodních vztazích, protože námořní trasy nebyly v době války bezpečné a otevřením Východní fronty se hojně využívaná železniční doprava přes Sibiř na Dálný východ stává nereálnou. Obchody VHHT s Čínou tak v tomto období mohly vzkvétat nebýt druhé světové války, která skutečně negativně tyto zakázky ovlivnila. Za válečného stavu ani jedna ze zemí neměla správné podmínky k uskutečňování výhodných obchodů a plně se soustředila na válečný konflikt a stabilizování jak politické, tak hospodářské situace. To také dokazují v práci citované zprávy z Číny zasílané VHHT v tomto neklidném období.

Summary

This thesis briefly introduces the history of the Vítkovické železářny and then aims to analyze the Vítkovické železářny – China trade relationship between 1932-1941. This period was very important, because of the start of World War Two in Europe and also in Asia. War negatively affected the Vítkovické železářny – China trade relationship, because of many factors. That time the Protectorate of Bohemia and Moravia were under German control, so the export trade was specialized to German ally – Japan. Also, Japan was in war with China and China itself has political problems. War conditions also negatively affected transportation – Germany was in a fight with the Soviet Union, so the railway across Siberia was closed. Also, sea transportation was very dangerous. These and other problems caused by the war made it impossible to develop trade between these two countries.

Zdroje

Knižní zdroje

BAKEŠOVÁ, Ivana a Rudolf FÜRST. *Čína ve XX. století*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2006. ISBN 80-244-0251-3.

MATĚJ, Miloš; KLÁT, Jaroslav; KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Kulturní památky ostravsko-karvinského revíru*. Ostrava: [s.n.], 2009. ISBN 978-80-85034-52-3.

MATĚJ, Miloš; KORBELÁŘOVÁ, Irena; TEJZR, Ludvík. *Kulturní dědictví Vítkovických železáren*. Ostrava: NPÚ, 2014. ISBN 987-80-85034-80-6.

SKŘIVAN, Aleš. *Československý vývoz do Číny 1918-1992*. Praha: Scriptorium, 2009. ISBN 978-80-87271-12-4.

ZÁŘICKÝ, Aleš. *Ve stínu těžních věží*. Ostrava: SNTL, 2004. ISBN 80-7042-653-6.

Internetové zdroje

Důl Šalomoun v Ostravě. *Zdař Bůh* [online]. 8.8.2009 [cit. 2018-04-22]. Dostupné z: <http://www.zdarbuh.cz/reviry/okd/dul-salomoun-v-ostrove>

HAVRÁNEK, Petr. Historie města. *Ostrava* [online]. 12.11.2016 [cit. 2018-03-09]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/o-meste/historie-mesta>

Historie. *Vítkovice* [online]. [cit. 2018-03-09]. Dostupné z: <http://www.vitkovice.cz/historie>

Maproom. *The British Empire* [online]. [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: <http://www.britishempire.co.uk/maproom/maproom.htm>

Nové Vítkovice [online]. [cit. 2018-03-09]. Dostupné z: <http://www.novevitkovice.eu/default/file/download/id/6685/inline/1>

O nás. *PBS Brno* [online]. [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://www.pbs.cz/cz/o-nas>

Shanghai Nanpu Bridge. *Shanghai Highlights* [online]. 12.11.2016 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <https://www.shanghaihighlights.com/shanghai-sightseeing/shanghai-nanpu-bridge.html>

Vojtěch Chytil. Malíř, sběratel a světoběžník. *Litovelské noviny* [online]. 2016, 7/2016, 2016(7), 10-11 [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: http://www.academia.edu/29831127/Vojt%C4%9Bch_Chytil_Mal%C3%AD%C5%99

[sb%C4%9Bratel a sv%C4%9Btob%C4%9B%C5%BEen%C3%ADk Vojt%C4%9Bch Chytil. Painter collector and globe-trotter . Litovelsk%C3%A9 noviny 7 2016 str. 10-11](#)

Archivní zdroje

[1] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4980, Informace obchodní komory o obchodu s Čínou, 7.2.1906, německy

[2] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4981, Informace obchodní komory o obchodu s Čínou, 23.10.1908, německy

[3] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4981, Informace obchodní komory o obchodu s Čínou, 26.10.1908, německy

[4] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4981, Informace obchodní komory o obchodu s Čínou, 27.10.1908, německy

[5] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 18.2.1932, česky

[6] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 8.3.1932, česky

[7] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 29.3.1932, česky

[8] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 11.4.1932, česky

[9] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 5.5.1932, česky

[10] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 11.5.1932, česky

- [11] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 27.5.1932, česky
- [12] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 16.6.1932, česky
- [13] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 29.6.1932, česky
- [14] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 30.8.1932, německy
- [15] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 31.8.1932, německy
- [16] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 1.9.1932, německy
- [17] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 15.9.1932, německy
- [18] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 21.9.1932, německy
- [19] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5589, zastupitelská smlouva s B.A.Lisunovem v Šanghaji 1932-1939; 14.10.1932, německy
- [20] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 1.11.1932, německy

- [21] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 28.11.1932, německy
- [22] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 3.11.1932, německy
- [23] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 29.11.1932, německy
- [24] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 28.12.1932, anglicky
- [25] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky; 25.12.1932, anglicky
- [26] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky...; 21.1.1933, německy
- [27] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 9.2.1933, německy
- [28] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 22.2.1933, česky
- [29] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 4.3.1933, česky
- [30] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5589, zastupitelská smlouva s B.A.Lisunovem v Šanghaji 1932-1936; 7.4.1933, česky
- [31] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 11.3.1933, česky
- [32] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 1.4.1933, německy

- [33] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1307, i. č. 5590, Zastupitelská smlouva a korespondence s V.A.Bolotinem, Harbin. Zastoupení pro Mandžusko pro prodej výrobků, strojírný, výkovky...; 25.4.1933, česky
- [34] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 14.3.1933, česky
- [35] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 22.2.1933, česky
- [36] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 10.6.1933, česky
- [37] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4983, Zpráva o obchodní situaci v Číně a jednání v obchodním zastoupení; 5.5.1933, česky
- [38] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4985, Program prodeje a obchodního zastoupení v Číně; 14.10.1935, anglicky
- [39] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4985, Program prodeje a obchodního zastoupení v Číně; 20.11.1935, anglicky, německy
- [40] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4985, Program prodeje a obchodního zastoupení v Číně; 14.11.1935, německy
- [41] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4985, Program prodeje a obchodního zastoupení v Číně; 15.11.1935, německy
- [42] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 3372, i. č. 11338, Most v Číně – výkresy, technické podmínky...; anglicky
- [43] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 9.3.1936; německy
- [44] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4984, Ujednání s První brněnskou strojírnou spolupráce na zařízení 2 parních turbín pro Chongqing; 29.4.1936; německy
- [45] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4984, Ujednání s První brněnskou strojírnou spolupráce na zařízení 2 parních turbín pro Chongqing; 20.6.1936; německy

- [46] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 17.8.1936; anglicky
- [47] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 4.11.1936; anglicky
- [48] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 26.11.1936; anglicky
- [49] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 31.5-1.6.1937; česky
- [50] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 19.2.1937; česky
- [51] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4987, ujednání s První brněnskou strojírnou týk. Se zařízení parní turbíny pro Čínu; 15.4.1937; německy
- [52] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 12.2.1937; německy
- [53] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 9.7.1936; německy
- [54] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 13.7.1937; česky
- [55] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4982, Dodávka železničního materiálu, státní záruka a seznam výrobků dodaných do Číny 1924-1928; 20.10.1937; česky

- [56] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4990, Ujednání o dodávkách kolejnic do Číny a vymáhání pohledávek; 16.9.1938; česky
- [57] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4990, Ujednání o dodávkách kolejnic do Číny a vymáhání pohledávek; 1.7.1938; česky
- [58] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4990, Ujednání o dodávkách kolejnic do Číny a vymáhání pohledávek; 27.9.1938; česky
- [59] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4990, Ujednání o dodávkách kolejnic do Číny a vymáhání pohledávek; 3.11.1938; česky
- [60] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4989, Korespondence týk. se dodávek kolejnic do Číny; 30.1.1939; česky
- [61] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4989, Korespondence týk. se dodávek kolejnic do Číny; 2.2.1939; česky
- [62] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4989, Korespondence týk. se dodávek kolejnic do Číny; 4.8.1939; česky
- [63] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4992, Jednání o možnostech obchodu žel. Materiálu o obchodních zast. Vál. Zprávy s Číny; 9.3.1939; česky
- [64] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4989, Korespondence týk. se dodávek kolejnic do Číny; 20.5.1939; česky
- [65] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1232, i. č. 4989, Korespondence týk. se dodávek kolejnic do Číny; 25.10.1939; anglicky
- [66] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4990, Ujednání o dodávkách kolejnic do Číny a vymáhání pohledávek; 12.1.1940; německy
- [67] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4990, Ujednání o dodávkách kolejnic do Číny a vymáhání pohledávek; 13.11.1940; německy
- [68] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1241, i. č. 5074, Obchodní ujednání s Japonskem a Mandžuskem a seznam vyvezeného zboží; 4.11.1940; německy
- [69] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1377, i. č. 5971, Pojišťovací policie obch. Zastoupení Staberey, Tokio a situační zprávy o možnostech obchodu v Japonsku a Mandžusku; 29.3.1941; německy

[70] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1377, i. č. 5971, Pojišťovací policie obch. Zastoupení Staberey, Tokio a situační zprávy o možnostech obchodu v Japonsku a Mandžusku; 26.4.1941; německy

[71] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1323, i. č. 5739, Korespondence týkající se získání licence pro dopravu zásilek přes Sibiř do Japonska a Mandžuska; 3.5.1941; německy

[72] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1323, i. č. 5739, Korespondence týkající se získání licence pro dopravu zásilek přes Sibiř do Japonska a Mandžuska; 5.5.1941; německy

[73] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1377, i. č. 5971, Pojišťovací policie obch. Zastoupení Staberey, Tokio a situační zprávy o možnostech obchodu v Japonsku a Mandžusku; 24.5.1941; německy

[74] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1323, i. č. 5739, Korespondence týkající se získání licence pro dopravu zásilek přes Sibiř do Japonska a Mandžuska; 23.6.1941; německy

[75] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1377, i. č. 5971, Pojišťovací policie obch. Zastoupení Staberey, Tokio a situační zprávy o možnostech obchodu v Japonsku a Mandžusku; 22.7.1941; německy

[76] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1241, i. č. 5047, Odesílací návštěví a účty dodávek kotlového zařízení pro Hankeiko, Mandžusko 1940-1942; 3.7.1941; německy

[77] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4992, Jednání o možnostech obchodu žel. Materiálu o obchodních zast. Vál. Zprávy s Číny; 30.11.1939; česky

[78] Archiv Vítkovice, a.s., fond VHHT, k. 1233, i. č. 4990, Ujednání o dodávkách kolejnic do Číny a vymáhání pohledávek; 30.12.1938; česky

Použité obrázky

Obr. č. 1: Moravská Ostrava, koksovna Karolina, dobová pohlednice 30. léta 20. století, sbírka Miloš Matěj.

MATĚJ, Miloš; KORBELÁŘOVÁ, Irena; TEJZR, Ludvík. *Kulturní dědictví Vítkovických železáren*. Ostrava: NPÚ, 2014. ISBN 987-80-85034-80-6. str. 211