

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Disertační práce

**Soupeření lodních společností o zákazníky z
Předlitavska na přelomu 19. a 20. století**
Martin Boček

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Historie

Disertační práce

Soupeření lodních společností o zákazníky z

Předlitavska na přelomu 19. a 20. století

Martin Boček

Školitel:

doc. PhDr. Miroslav Šedivý, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2017

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, říjen 2017

.....

Na tomto místě bych velmi rád poděkoval svému školiteli doc. PhDr. Miroslavu Šedivému, Ph.D. za cenné rady, odborné připomínky, vedení práce a trpělivost. Rovněž můj dík patří prof. Karlu Vocelkovi za jeho ochotu a přínosné rady. (Ich möchte Herrn prof. Karl Vocelka für seine Ratschläge danken.)

Obsah

1	Úvod	1
2	Evropské vystěhovalectví do USA.....	11
2.1	Vystěhovalectví z habsburské monarchie	15
2.2	Pasové předpisy a vystěhovalécké zákony v habsburské monarchii.....	21
2.3	Agitace.....	33
3	Přeprava cestujících do USA v 19. století.....	40
4	Severní cesta emigrantů.....	51
4.1	Brémy	55
4.2	Hamburk	59
4.3	Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG)...	64
4.4	Norddeutscher Lloyd	72
5	Jižní cesta emigrantů	78
5.1	Přístav v Terstu.....	80
5.2	Přístav v Rijece.....	85
5.3	Společnost Austro-Americana.....	90
5.4	Společnost Cunard Line.....	98
6	(Ne)soupeření společností	103
7	Závěr.....	124
8	Použité prameny a literatura.....	131
8.1	Nevydané prameny	131
8.2	Vydané prameny.....	134
8.3	Literatura	136
9	Resumé	145
10	Seznam příloh.....	149

1 Úvod

V průběhu evropských dějin se ze starého kontinentu vystěhovalo velké množství osob, které využívaly služeb lodních společností. Samotná velká migrace z Evropy je záležitostí především 19. a počátku 20. století, kdy se mnoho obyvatel rozhodlo najít nový život v zámoří, a to navzdory skutečnosti, že se zde museli vyrovnávat s mnoha překážkami, jako byly vysoké náklady spojené s vystěhováním, jazyková bariéra či neznalost poměrů v cílové zemi. Tento fakt poskytl prostor pro konkurenční boj a soupeření lodních společností působících v tehdejší Evropě. Právě příliv chudých vystěhovalců se stal jejich takzvaným velkým byznysem. Proto soupeřili o jejich přízeň, neboť v masivním množství představovali tito migranti velký zdroj příjmů. Nejinak tomu bylo v případě obyvatel habsburské monarchie, kteří se rozhodli odejít za „velkou louží“.

Cílem předkládané disertační práce je analýza fungování lodních společností v habsburské monarchii a současně zmapování fenoménu vystěhovalectví z Rakousko-Uherska v období masové migrace do USA na přelomu 19. a 20. století. Práce se tak věnuje soupeření vybraných společností o zákazníky, kteří se rozhodli emigrovat z předlitavské části monarchie do Severní Ameriky. Při své cestě do zámoří si mohli obyvatelé monarchie vybírat z několika lodních společností, jejichž služby a cena přepravy se v některých aspektech lišily. Na druhou stranu řada rejdařství uzavřela takzvané kartelové dohody, které samotné soupeření značně snižovaly. Autor považuje za největší přínos své disertační práce právě zhodnocení samotného fungování lodních společností v období před první světovou válkou. Klade si tedy za cíl odpovědět na dané výzkumné otázky, konkrétně se jedná o to, jaké společnosti byly nejčastěji využívané cestujícími z habsburské monarchie nebo jak samotná cesta vystěhovalců do zámoří probíhala. V rámci tématu se tak otevírá i možnost prozkoumat problematiku výběru lodní společnosti, vypořádání se obyvatel habsburské monarchie s administrativními překážkami nutným pro legální vystěhování nebo fungování jednotlivých rejdařství v rámci monarchie. To pak následně skýtá prostor pro sledování vývoje jednotlivých přístavů, přes které probíhaly v druhé polovině 19. století a na počátku 20. století migrační trasy.

Disertační práce je časově vymezena posledními dekádami dlouhého 19. století, a proto končí až vypuknutím první světové války v roce 1914. V těchto letech

v podstatě vrcholila emigrace z habsburské monarchie a podle mnoha názorů se jednalo o zlatou dobu lodní dopravy. Obyvatelé monarchie, kteří se rozhodli pro odchod do Severní Ameriky, měli na výběr z mnoha společností nabízejících přepravu přes Atlantik. V Rakousku-Uhersku působily na začátku 20. století již v podstatě všechny tehdejší významné lodní společnosti nabízející plavby do severoamerických přístavů, ať již německé, britské či jedna rakouská. Z tohoto důvodu je v práci věnována pozornost relativně úzkému okruhu vybraných námořních společností, které byly pro obyvatele monarchie nejrelevantnější. Autor disertační práce zvolil pro svou komparaci dvě největší německá rejdářství *Hamburg Amerikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft (HAPAG)*, provozující linku z Hamburku, a *Norddeutscher Lloyd (NDL)*, odplouvající do USA z Brém. Tyto dvě firmy primárně srovnává s vlastní rakouskou společností *Vereinigte Österreichische Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft, vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich (Austro-Americana)* a britskou společností *Cunard Line*, která na trhu monarchie působila v podstatě jako cizí element, přestože získala od zalitavské vlády výsadní postavení v přepravě zalitavských emigrantů do USA. Obě pak operovaly z Terstu a Rijeky.

Disertační práce je rozdělena tematicky do pěti hlavních kapitol, které se zabývají jednotlivými aspekty soupeření lodních společností v podunajské monarchii, ať už se jedná o celkový popis vystěhovalectví z monarchie a jeho chronologický průběh, možnost vystěhování se z monarchie nebo fungování a konkurenční boj mezi zvolenými lodními společnostmi. Zohledněno je chronologické hledisko, protože například německé společnosti vstoupily se svými agenty do monarchie mnohem dříve, než byly vytvořeny linky západním směrem z Terstu a Rijeky domácími lodními společnostmi, případně jejím britským konkurentem. Autor také věnuje velkou pozornost významným událostem, jejichž průběh výrazným způsobem ovlivňoval lodní dopravu nebo vystěhovalectví z monarchie.

První kapitola analyzuje okolnosti masového vystěhovalectví, které bylo významným faktorem pro rozvoj transatlantické plavby a současně i jedním z fenoménů období belle époque. V soupeření lodních společností a vystěhovalectví jako takovém hrál rovněž roli fakt, že evropské liberální zákony umožňovaly celkem bez problémů opustit zemi. V habsburské monarchii byla uplatňována již od 30. let 19. století benevolentní nařízení, která nebránila masové emigraci. V Rakousku se právo na

svobodu pohybu objevilo poprvé v revolučním roce 1848. Po odstranění roboty a omezení vrchnostenské správy byla otevřena cesta ke svobodnému přeshraničnímu pohybu obyvatel. Veškeré pasové předpisy byly sjednoceny vládní vyhláškou v roce 1867. Možnost vystěhování tak byla otevřena osobám bez závazků vůči státu, tedy především těm, kteří již měli splněnou vojenskou službu, u žen pak neexistovala vůbec žádná omezení pro vystěhování. Hlavní pozornost je pak věnována emigraci z předlitavské části monarchie. Po roce 1883 se začali obyvatelé habsburské monarchie umisťovat na prvních příčkách v počtu migrantů, kteří se rozhodli začít nový život v zámoří. Většina emigrantů volila odchod za hranice především z důvodu víry nebo v naději na zlepšení svého ekonomického postavení, přičemž je nutné zdůraznit, že většinu vystěhovalců z habsburské monarchie nepředstavovali nejchudší lidé. Mnohdy se jednalo o obyvatele, kteří ztratili vyhlídky na hospodářské a společenské uplatnění ve své zemi. Nárůst vystěhovalectví rozvíjely propagace a agitace. Jednak to byla reklama námořních společností, které vydělávaly na osobní přepravě, jednak to byla agitace samotných emigrantů, kteří psali svým rodinám a přátelům do vlasti o životě za mořem, ovšem často se stávalo, že dopisy psali sami agenti. Řada zástupců společností se nejednou pohybovala na hraně zákonů jednotlivých evropských zemí, Rakousko-Uhersko nevyjímaje. Tento fakt přetrvával až do konce první světové války. V monarchii mohli po většinu 19. století působit agenti společností v podstatě nerušeně a teprve na jeho konci bylo nařízeno kontrolovat propagandu pro emigraci, která ale nikdy nebyla v monarchii zcela vymýcena. Míra vystěhovalectví se tím vůbec nesnížila a naopak po celé sledované období rostla. Poslední část kapitoly je věnována přijímání migrantů na americkém kontinentu. Se zavedením prvních regulačních nařízení v 90. letech 19. století se otevřela cesta ke konkurenčnímu boji v nové oblasti linkové dopravy. Americké zákony v sobě obsahovaly povinnost úřadů sledovat dostatečnou finanční hotovost u migrantů, jejich zdravotní stav a trestní bezúhonnost. Některé společnosti nedbaly předpisů americké vlády a snažily se do USA doslova propašovat nevyhovující osoby, které si ovšem zaplatily lodní lístek.

Druhá kapitola se zabývá vývojem přepravy osob do USA, ať už se jednalo o chudé emigranty nebo o cestující ve vyšších třídách. V průběhu 19. století byla vytvořena legislativa, která jednotlivým rejdařstvím předepisovala, jak se mají o své pasažéry v průběhu cesty starat a co jim mají poskytnout. Nařízení a zákony často vydávali představitelé přístavních měst, případně národní vlády. Rostoucí poptávka po

přepravě se stala hnacím motorem rozvoje lodní dopravy, což v důsledku znamenalo stavbu větších a rychlejších lodí, konstruovaných především pro zajištění osobní a poštovní přeplavby, od 60. let 19. století se pak značně zvýšil počet parních lodí překonávajících Atlantik. Na konci století již byla zcela běžná linková doprava do USA z mnoha evropských přístavů a rovněž cestování samotné poskytovalo i nejhudším cestujícím relativně přijatelný standard.

Třetí kapitola je věnována vystěhovalcům z habsburské monarchie, kteří pro svou cestu do USA zvolili dva německé přístavy, jmenovitě Hamburk a Brémy. Tamní lodní společnosti již od 80. let ztrácely pasažéry pocházející z německých zemí a začaly svou pozornost upírat na východoevropské vystěhovalce. Právě pokles německého zámořského vystěhovalectví na počátku 90. let 19. století vedl ke značnému nárůstu tranzitní migrace z východní a jihovýchodní Evropy, protože se firmy snažily uchytit na novém trhu. Časem začaly německé lodní společnosti sílit v konkurenčním boji o zákazníky a v období před vypuknutím první světové války se dostaly na samotný vrchol v lodní dopravě. Při studiu aktivit lodních společností, operujících v prostoru střední Evropy, nelze tedy opomenout německé společnosti, zejména *HAPAG* a *NDL*. Ve vystěhovaleckých oblastech začali ve velkém operovat oficiální i neoficiální agenti, kteří měli napojení na německé společnosti a zajišťovali přísun osob do německých přístavů, které vděčily za svůj rozvoj právě obchodu s emigranty a jejich přepravě do zámoří. Pobyt ve všech přístavních městech nebyl bez nedostatků a obtíží. Často bylo třeba čekat na odjezd lodi několik dní i týdnů, ve kterých se často o sebe emigranti museli sami postarat. Spotřebovali tak nejen část svých zásob, ale také utratili i část nastřádaných peněz.

Další část disertační práce se zaměřuje na cestu do jižních přístavů habsburské monarchie, Terst a Rijeku. V monarchii sice existovalo již dříve několik vlastních rejdářství, která ovšem nejevila větší zájem o cesty západním směrem, především z toho důvodu, že vláda nechtěla tyto cesty subvencovat, nicméně na počátku 20. století se etablovaly v monarchii dvě společnosti, které mezi sebou následně sváděly nelítostný konkurenční boj. V roce 1895 byla v Terstu založena společnost *Austro-Americana*. Od roku 1904 začala svou přímou linku z Rijeky provozovat britská společnost *Cunard Steamship Company, Ltd.*, což byla nepochybně hrozba zájmům *Austro-Americany*, protože společnost tím byla odříznuta od části výnosné přepravy vystěhovalců.

Představitelé jedné z největších britských společností, *Cunard Line*, využili příležitosti a vstoupili na rakouský trh, aby mohli bojovat o vystěhovalce. Uherská vláda dala přednost britskému konkurentu před rakouskou společností a uzavřela s firmou *Cunard Line* smlouvu o dopravě vystěhovalců. Přístavní města Terst a Rijeka se tak mohla dále rozvíjet díky přílivu několika milionů migrantů, kteří se rozhodli odtud vydat za nejistou budoucností v zámoří.

Poslední kapitola předložené práce je věnována samotnému konkurenčnímu boji mezi vybranými společnostmi. Nabídka služeb se značně zvyšovala spolu s rostoucí poptávkou. Na osudu obyčejných lidí tak participovalo velké množství firem, které zaměstnávaly tisíce zaměstnanců. Při výběru lodní společnosti hrály roli různé aspekty, jako byly cena přepravy, povědomí o společnosti, ale především geografický původ vystěhovalců. Nejdostupnější pro obyvatele monarchie byly dva německé přístavy Hamburk a Brémy, či dva nejvýznamnější přístavy habsburské monarchie, Terst a Rijeka. Mezi všemi společnostmi probíhal konkurenční boj o to, kolik z nich bude přepraveno lidí do zámoří, současně se však po celé 19. století jejich představitelé snažili dohodnout na kartelových smlouvách, kterými by si rozdělili trh. Ne jinak tomu bylo i v případě vnitřního trhu Rakousko-Uherska, kde své dominantní postavení nad britskou konkurencí získaly německé společnosti.

K problematice soupeření lodních společností v rámci habsburské monarchie nelze v českém prostředí dohledat ucelenou monografii a rovněž v zahraničí je k dispozici spíše několik starších prací, zabývajících se danou problematikou jen v omezené míře. V podstatě je možné nalézt pouze zmínky v dílech věnujících se obecnější otázce vystěhovalectví z Evropy, například v díle Josefa Polišenského, jenž se ve své dvoudílné práci s názvem *Úvod do studia dějin vystěhovalectví do Ameriky*¹ věnoval především českému vystěhovalectví. Polišenský zde rozebral samotný průběh cesty českých vystěhovalců od zakoupení lodního lístku, přes cestu do přístavů a po moři až po přejetí přístěhovalců v USA. Podobně přínosné je pak dílo Jaroslava Vaculíka *Češi v cizině. Emigrace a návrat do vlasti*,² které navazuje přímo na Polišenského práci, avšak přináší novější informace. Především na starší období se pak zaměřil František Kutnar ve své práci *Počátky hromadného vystěhovalectví z Čech*

¹ POLIŠENSKÝ, Josef, *Úvod do studia dějin vystěhovalectví do Ameriky. Obecné problémy dějin českého vystěhovalectví do Ameriky 1848–1914*, 1. díl, Praha 1992.

² VACULÍK, Jaroslav, *Češi v cizině. Emigrace a návrat do vlasti*, Praha 2009.

v době Bachova absolutismu.³ Samotné dílo se soustředí jednak na hospodářské a politické příčiny vystěhovalectví z českých zemí a jednak na jeho velký rozsah. Zvláštní kapitolu pak autor věnoval agitaci pro vystěhovalectví a nařazením vlády prosazující státní protivystěhovalickou politiku. K problematice působení českých emigrantů v USA se vrací nedávno vydaná kniha Marka Vlhy s názvem *Mezi starou vlastí a Amerikou. Počátky české krajanské komunity v USA 19. století*,⁴ která se ovšem soustředí především na první polovinu 19. století. Vlha se ve svém díle mimo jiné věnuje také osidlovacím projektům v USA i v různých jiných částech světa, kam směřovalo české etniku. V českém překladu vyšlo také dílo Klause Badeho *Evropa v pohybu. Evropské migrace dvou staletí*,⁵ kde jsou vylíčeny velké emigrační vlny, které ovlivňovaly světové dění. Bade rozdělil své dílo geograficky i chronologicky a v jednotlivých kapitolách popsal emigraci z evropských států, ze kterých odcházela velký počet osob do zámoří; v chronologickém hledisku pak Bade hovoří především o rozdělení masové emigrace do několika časově oddělených úseků ohraničených většinou ekonomickými krizemi. Nepostradatelným příspěvkem k danému tématu v českém jazyce je dílo kolektivu autorů s názvem *Zdvořilý nezájem. Politické a ekonomické zájmy Rakouska-Uherska na Dálném východě 1900–1914*.⁶ Přestože se kniha primárně věnuje jiné geografické oblasti, je zde zmíněna v příspěvku Aleše Skřivana st. právě původní rakouská společnost *Austro-Americana* zaměřená na cesty západním směrem.

Pro studium průběhu emigrace lze samozřejmě použít řadu zahraničních děl, které vycházely již v období před rokem 1914, avšak práce z počátku 20. století obsahují převážně tendenční informace a závěry autorů nejednou přehodnotili novější badatelé. Problematice vystěhovalectví se tedy z různých úhlů pohledů věnuje sborník sestavený Traude Horvath a Gerdou Neyer *Auswanderungen aus Österreich. Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart*,⁷ ve kterém je velice podrobně analyzována právě emigrace z habsburského soustátí s přesahem až do období rakouské

³ KUTNAR, František, *Počátky hromadného vystěhovalectví z Čech v období Bachova absolutismu*, Praha 1964.

⁴ VLHA, Marek, *Mezi starou vlastí a Amerikou. Počátky české krajanské komunity v USA 19. století*, Brno 2015.

⁵ BADE, Klaus, *Evropa v pohybu. Evropské migrace dvou staletí*, Praha 2004.

⁶ SKŘIVAN, Aleš st., SKŘIVAN, Aleš ml., NOVOTNÝ, Lukáš, KOČVAR, Jan, *Zdvořilý nezájem. Politické a ekonomické zájmy Rakousko-Uherska na Dálném východě 1900–1914*, Praha 2014.

⁷ HORVATH, Traude, NEYER, Gerda (ed.), *Auswanderung aus Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zu Gegenwart*, Wien 1996.

republiky. Je možné také zmínit starší práci z roku 1974 od Hanse Chmelare s názvem *Höhepunkte der österreichischen Auswanderung*⁸ shrnující celkově otázku vystěhovalectví z monarchie; autor se v ní rovněž dotkl fungování lodních společností. Chmelar pak ve svém díle věnoval emigraci z habsburské monarchie do různých částí světa a své závěry opírá o řadu statistických materiálů, jež čerpá ze starších děl i z archivů. Přestože je možné nalézt celou řadu publikací vztahujících se k vystěhovalectví v zahraničním prostředí, samotnému působení lodních společností se věnuje nepoměrně menší počet děl. Přesto lze zmínit například knihu kolektivu autorů *Unser Feld ist die Welt. 1847–1997. 150 Jahre Hapag-Lloyd*.⁹ Jak již název napovídá, je zde zpracována dlouhá historie společnosti HAPAG. Kniha je rozdělena do různých časových období, oddělených jednotlivými mezníky v historii společnosti a doplněných o obrazový materiál, který výborně doplňuje dané téma. Obdobně je zpracována historie společnosti *Cunard Line* v knize Daniela Butlera, *The Age of Cunard. A Transatlantic History 1839–2003*.¹⁰ Pokud jde o zmiňovanou *Austro-Americanu*, je možné zmínit starší práci Maxe Smolenského z roku 1916 *Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und Freien Schifffahrt im Aussenhandel Oesterreichs*.¹¹ Smolenský se svém díle věnuje srovnání společnosti *Austro-Americana* s dalším významným rejdářstvím, tedy s *Österreichischer Lloyd*, a část své práce také věnuje otázce státních subvencí nebo postavení lodních společností na trhu habsburské monarchie.

Ke zvolenému tématu neexistuje ani příliš o pramenných edic, přesto je možné zmínit práci historika Dudleyho Baines, jenž v díle *Emigration from Europe 1850–1930*¹² shromáždil dokumenty týkající se emigrace z Evropy, habsburskou monarchii nevyjímaje. Práce je tak protkaná řadou statistických materiálů nebo vyjádřením současníků k dané problematice. Je možné také čerpat z děl věnujících se dopisům vystěhovalců, například z práce Oldřicha Kašpara *Tam za mořem je Amerika. Dopisy a vzpomínky českých vystěhovalců do Ameriky v 19. století*.¹³ Autor ve svém

⁸ CHMELAR, Hans, *Höhepunkte der österreichischen Auswanderung*, Wien 1974.

⁹ WIBORG, Susanne, WIBORG, Klaus, *Unser Feld ist die Welt 1847–1997. 150 Jahre Hapag Lloyd*, Hamburg 1997.

¹⁰ BUTLER, Daniel Allen, *The Age of Cunard. A Transatlantic History 1839–2003*, Annapolis 2003.

¹¹ SMOLENSKY, Max, *Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und Freien Schifffahrt im Aussenhandel Oesterreichs*, Zürich 1916.

¹² BAINES, Dudley, *Emigration from Europe 1850–1930*, Cambridge 1995.

¹³ KAŠPAR, Oldřich, *Tam za mořem je Amerika. Dopisy a vzpomínky českých vystěhovalců do Ameriky v 19. století*, Praha 1986.

rozsáhlém díle shromáždil řadu dopisů a vzpomínek vystěhovalců, jež jsou nepostradatelným zdrojem pro dané téma, protože řada emigrantů ve svých vzpomínkách hovoří jak o příčinách vystěhovalectví, tak o samotné cestě přes moře. Další edicí vydaných pramenů, ve které jsou dostupné především dokumenty věnující se lodním společnostem, je práce Gustava Fischera *Weltwirtschaftliches Archiv. Chronik und Archivalien*¹⁴ z roku 1913 nebo ještě o něco starší dílo od Ferdinanda Grassauera, *Statistik des Kaiserthums Oesterreich. Landeskunde von Oesterreich–Ungarn*,¹⁵ vydané ve Vídni již v roce 1875. Řada prací tak vyšla již v období před vypuknutím první světové války, jako je také například publikace Leopolda Careho *Auswanderung und Auswanderungspolitik in Österreich*¹⁶ z roku 1900. Vzhledem k tomu, že se jedná o práce tehdejších současníků, poskytují díla příležitost nahlédnout na dané téma očima odborníků zabývajících se tématem vystěhovalectví a lodních společností bez ovlivnění retrospektivním hlediskem.

Vzhledem k omezenému množství relevantní odborné literatury a vydaných pramenů vychází tato práce především z analýzy archivních pramenů týkajících se jak fungování lodních společností, tak otázky vystěhovalectví z monarchie. Za tímto účelem autor podnikl několik výzkumných pobytů, v jejichž průběhu důkladně prostudoval dostupné materiály. Jednotlivé archivní fondy obsahují dokumenty k otázce jak vystěhovalectví, tak fungování lodních společností a jejich soupeření na rakousko-uherském trhu.

V Rakouském státním archivu Vídni (Österreichisches Staatsarchiv Wien) jsou v oddělení Haus-, Hof- und Staatsarchiv uloženy písemnosti, které se týkají především vystěhovalectví z monarchie v letech 1880–1918, dále jsou zde uchovávány statistiky z jednotlivých let a například korespondence rakousko-uherských konzulů, kteří působili v New Yorku, Chicagu nebo Washingtonu, s ministerstvem zahraničí. Rovněž je zde možné dohledat zprávy z jednotlivých rakouských konzulárních úřadů z evropských měst. V části Allgemeines Verwaltungs-, Finanz- und Hofkammerarchiv jsou uloženy dokumenty zaznamenávající činnost lodních společností na území monarchie, zvláštní pozornost je zde věnována přímo loďní dopravě v monarchii či zákonům upravujícím přepravu osob na zaoceánských parnicích. Rovněž je zde možné

¹⁴ FISCHER, Gustav, *Weltwirtschaftliches Archiv. Chronik und Archivalien*, 2. díl, Wien 1913.

¹⁵ GRASSAUER, Ferdinand, *Statistik des Kaiserthums Oesterreich. Landeskunde von Oesterreich-Ungarn*, Wien 1875.

¹⁶ CARO, Leopold, *Auswanderung und Auswanderungspolitik in Österreich*, Leipzig 1909.

dohledat dokumenty, ve kterých byla sledována agitace zástupců lodních společností pro získání zákazníků. V neposlední řadě se zde také nachází informace týkající se vybudování jižní železnice do přístavu v Terstu. V části Kriegsarchiv jsou pak uloženy dokumenty k vystěhovaleckým zákonům nebo údaje o nelegální migraci obyvatel z monarchie, například útky mladých mužů před splněním povinné vojenské služby. Také jsou zde uloženy materiály k fungování společnosti *Austro-Americana*.

Při studijní cestě do významných přístavů tehdejší monarchie, tedy do Terstu a Rijeki, jsem prostudoval archivní materiály v Archivio di stato di Trieste. Zde jsou uloženy dokumenty k vystěhovalectví z monarchie přes přístav v Terstu a záznamy o fungování společnosti *Austro-Americana* i dalších lodních společností, které nabízely linky do jiných evropských přístavů. Rovněž jsou zde zprávy jednotlivých úřadů pro vládu ve Vídni, týkající se vystěhovalectví a provozu pravidelné linky do Severní Ameriky. V Drzavnim archivu u Rijeci jsou pak deponovány především dokumenty zaznamenávající vstup britské společnosti *Cunard Line* na trh monarchie a dohody s uherskou vládou, která se rozhodla britskému podniku poskytnout koncesi na lukrativní převoz migrantů. Rovněž je zde možné naleznout fond pojednávající o fungování přístavu v Rijece a jeho vývoji v druhé polovině 19. století. V Drzavnim archivu u Pazinu se pak nacházejí některé archivní materiály, které sem byly přesunuty z úřadu v Terstu poté, co se stal v roce 1919 oficiálně součástí Itálie. Zároveň byl Pazin hlavním správním městem celé Istriie a řada dokumentů, týkající se emigrace a fungování lodních společností na Jadranu, se nachází právě v tomto vnitrozemském městě.

Vzhledem k vymezenému tématu byl také proveden výzkum v Staatsarchiv Hamburg, zde jsou uloženy zprávy o fungování německé společnosti *HAPAG* a dokumenty týkající se vystěhovalectví z habsburské monarchie přes hamburský přístav. V jednotlivých fondech lze nalézt statistiky, zprávy o činnosti jednotlivých agentů, nebo zprávy německých konzulů v Terstu, kteří sledovali vystěhovalectví z monarchie pro německou vládu. V archivních materiálech lze také dohledat dokumenty pojednávající o konkurenčním boji mezi německými společnostmi a zároveň cestu k uzavření kartelové dohody s *Austro-Americanou*. Autor také provedl výzkum v Staatsarchiv Bremen, kde prostudoval dokumenty týkající se fungování společnosti *Norddeutscher Lloyd*, která především v posledních letech před vypuknutím první světové války dominovala ve

střední Evropě v soupeření společností o emigranty do USA. Řada vystěhovalců z předlitavské části monarchie směřovala právě do Brém, respektive do nedalekého přístavu Bremerhaven, který byl vybudován pro kotvení velkých zaoceánských lodí. K fungování brémského přístavu je zde možné naléznout celou řadu dokumentů, které dokreslují celé téma především z pohledu německých dopravců.

Zvolené metody disertační práce se opírají o analýzu nevydaných pramenů, zejména ve fondech jednotlivých archivů ve Vídni, Terstu, Rijece, Pazinu, Hamburku a Brémách, kde se nacházejí materiály týkající se vystěhovalectví z habsburské monarchie, fungování daných přístavů a lodních společností. Zdroje disertační práce jsou pak doplněny o analýzu vydaných pramenů, které v sobě skýtají statický materiál, výroční zprávy, zákoníky nebo soudobé materiály týkající se vystěhovalectví. Částečně je také jako zdroj využit dobový tisk, jako byly *Národní listy*, *Lidové noviny*, nebo ze zahraničních pak *Hamburger Fremdenblatt*, *New York Tribune*, *New York Times*. Autor rovněž neopomíná reflexi hlavních závěrů, k nimž došli jednotliví badatelé věnující se problematice vystěhovalectví a lodních společností v období před první světovou válkou, především pak Hans Chmelar, Ervin Dubrovic, Aleksej Kalc a Katja Wüstenbecker.

Autor považuje také za velmi důležité vysvětlit používání některých pojmů nebo zkratk v disertační práci. V textu je objevuje několik výrazů, které autor chápe pro tuto práci jako synonyma, jedná se o pojmy vystěhovalectví a emigrace, pokud je pak použit pojem imigrace, jsou tím míněny především osoby, které se již dostaly do zámoří. V práci se rovněž objevuje pojem reemigrace, který ve své podstatě zahrnuje osoby navracející se ze zámoří zpět do vlasti. Samotné vlastní názvy lodních společností jsou v disertační práci uvedeny v originálním jazyce, případně je použita jejich běžně v literatuře užívaná zkratka. Názvy jednotlivých organizací jsou pro lepší přehlednost přeloženy do českého jazyka, avšak v poznámce pod čarou je možné najít jejich originální název. Na tomto místě je také nutné zmínit, že autor používá v práci pojmy z mořeplavby, jako je například pojem orlop, tedy nejnižší část lodi nebo označení mezipalubí, všeobecně používaný pojem v přepravě vystěhovalců. Pro jednotku rychlosti je pak použito označení uzel (jednotka rychlosti v lodní dopravě) a pro výtlač lodí je použit běžně užívaný výraz Brutto registrovaná tuna (BRT).

2 Evropské vystěhovalectví do USA

Zámořské vystěhovalectví z Evropy vycházelo z koloniální migrační tradice, která souvisela se získáváním nových území. Trend stěhování se z evropského kontinentu se nejvíce rozvinul během 19. století, které se stalo érou masové migrace do zámoří, prim v cílové migrační zemi začaly hrát Spojené státy americké.¹⁷ Samotné velké vystěhovalectví začalo rokem 1816, kdy byla v Evropě velice špatná úroda a následný nedostatek potravin a hladomor vyhnaly ceny zemědělských komodit nahoru. Masy lidí se rozhodly začít nový život v zámoří.¹⁸ Na starém kontinentu vypukla celá řada krizí lokálního rozsahu, vyvolaných převážně zemědělským charakterem výroby a léty neúrody. Migranti často pocházeli ze zemědělských oblastí, ve kterých panovala chudoba. Velká část obyvatel tak řešila nedostatek obživy odchodem za prací, ať již dočasně či trvale. Pro Evropu byla zámořská migrace přirozeným ventilem přetlaku domácí pracovní síly.¹⁹ Evropské vystěhovalectví mělo především charakter pracovní migrace, která vznikla v reakci na špatnou hospodářskou situaci. Od počátku 30. let 19. století začalo nabývat vystěhovalectví do Spojených států amerických masových rozměrů. Organizace a technické zajištění transatlantické migrace zaznamenalo značné změny.²⁰ Rozvoji vystěhovalectví z Evropy přispělo rychlé rozšiřování infrastruktury, spojené s vytvořením dopravních sítí, zkracováním cestovních vzdáleností a poklesem cestovních nákladů.

Do USA emigrovali příslušníci různých evropských národností, ať už to byli Irové, Angličané, Němci nebo skandinávské národy. V letech 1819 až 1910 přišlo do USA 27 818 710 imigrantů, z čehož pocházelo 91,5 % z evropských zemí. Velké evropské vystěhovalectví pak probíhalo ve vlnách, v prvních třech desetiletích 19. století se vystěhovalo do zámoří asi 50 000 osob ročně, často docházelo k hromadným odchodům způsobených dočasnými krizemi. V Irsku například ve 40. letech propukl hladomor, během něhož se po několik let neurodilo dostatečné množství brambor, což způsobilo jednak smrt přibližně půl milionu Irů (podle některých údajů až 750 000–1 000 000), jednak masovému vystěhovalectví dalších za Atlantik.²¹ Muži často sami odjížděli napřed a zbytek rodiny za nimi následoval později. Tento model nastal

¹⁷ MOCH, Leslie Page, *Migration in Western Europe Since 1650*, Bloomington 1992, s. 104.

¹⁸ Tamtéž, s. 112.

¹⁹ BAINES, s. 58.

²⁰ HOLZER, Erich Karl Adolf, *Die Wettbewerbslage der deutschen und amerikanischen Schifffahrt auf dem Nordatlantik*, Jena 1931, s. 59.

²¹ MANN, Arthur, *Immigrants in American Life*, Boston 1968, s. 27.

především v případě, že musel muž nejdříve vydělat dostatek financí na zaplacení cesty pro svou rodinu. Především od roku 1846 se začal zvyšovat počet vystěhovalců z Evropy, kteří přicházeli do USA z důvodu špatné hospodářské situace v Irsku.²² Ve srovnání s předchozím obdobím se jejich množství zvýšili až pětinasobně.²³ Během období 1851 až 1880 přišlo do USA 8,1 milionu osob z Evropy, přibližně 82 % byli emigranti z Velké Británie a Německa, 6 % pocházelo ze Skandinávie, 4 % z Iberského poloostrova, 2,5 % z Itálie a 2,5 % z habsburské monarchie, která se prozatím umisťovala na spodních příčkách statistik. Ke snížení přistěhovalectví do USA došlo během občanské války v letech 1861–1865, avšak následný rozmach americké ekonomiky a podpora osidlování nových území podnítily po ukončení války další vystěhovaleckou vlnu z Evropy, která přiváděla na severoamerický kontinent zhruba 372 000 lidí ročně. Stoupající číslo přistěhovalců bylo přerušeno léty krize v 70. letech. Propady, jež vyvolávaly hospodářské krize i v 80. a 90. letech 19. století byly krátkodobého rázu, záhy po ekonomickém oživení totiž počty vystěhovalců rostly, mnohdy ještě intenzivněji, například po skončení krize v 70. letech se začalo množství Evropanů, kteří se rozhodli usídlit na území USA, opět zvyšovat až na přibližně 779 000 osob ročně.²⁴

Celé 19. století je pak možné rozdělit rokem 1883: do té doby se do Spojených států stěhovali především emigranti ze západní Evropy, tedy Britové, Němci, Skandinávci, Nizozemci, Belgičané, výjimku z tohoto rámce tvořila Francie, která se na masové emigraci téměř vůbec nepodílela.²⁵ Oblasti zámořské emigrace až do konce 80. let 19. století tak ležely především v rozvinutějších průmyslových zemích.²⁶ Hromadné zámořské vystěhovalectví ovšem vycházelo v těchto evropských oblastech jen minimálně z vlastních průmyslových center. Vystěhovalci většinou pocházeli z méně vyspělých částí.²⁷ Nová migrace do USA, které se účastnili především Italové, Židé z carského Ruska a obyvatelé habsburské monarchie, poklesla jen v období americké hospodářské krize v roce 1896 na podprůměrné roční hodnoty nepřesahující 600 000 migrantů. Po odeznění americké krize nastala nejmohutnější vlna evropského

²² ADAMS, William, *Ireland and Irish Emigration to the New World from 1815 to the Famine*, Baltimore 1980, s. 181.

²³ MANN, s. 35.

²⁴ BADE, s. 132.

²⁵ HATTON, Timothy, WILLIAMSON, Jeffrey, *Age of Mass Migration. Causes and Economic Impact*, New York 1998, s. 32–33.

²⁶ Viz příloha č. 1.

²⁷ BADE, s. 126.

vystěhovalectví, její snížení bylo způsobeno opětovnou krátkodobou hospodářskou depresí v letech 1906 až 1908, kterou byl zasažen především těžký průmysl a těžba, tedy odvětví, ve kterých často pracovali emigranti z Evropy. Postupně se po roce 1907 ovšem počty osob, které opouštěly kontinent, zmenšovaly, avšak jen v řádech několika tisíců, v roce 1913 přišlo do Severní Ameriky kolem 1 milionu osob z Evropy.²⁸ Je ovšem také nutno dodat, že přistěhovanci často byli v amerických přístavech zaznamenáni jakožto příchozí do země, avšak dále někteří pokračovali do Kanady nebo Mexika, kde neprobíhala tak důsledná registrace, a proto se často čísla přistěhovalců do USA liší.²⁹ Nová migrace do USA začala po odeznění hospodářské krize v roce 1873, která postihla i Severní Ameriku, tamější podnikatelé potřebovali ještě více pracovní síly. Emigranti pracovali v průmyslových odvětvích, stavěli města, pracovali v dolech a také, ovšem v menší míře, hospodařili na farmách.³⁰ Po odeznění americké krize nastala nejmohutnější vlna evropského vystěhovalectví. Vrcholem emigrace se stal přelom let 1906 až 1907, kdy emigrace z Evropy dosáhla 1 285 000 osob za jeden rok, přičemž nejvíc pasažérů bylo z Rakouska-Uherska, 338 000, dále pak z Itálie 285 000 a Ruska 258 000. Snížení emigrace bylo způsobeno opětovnou krátkodobou hospodářskou depresí v letech 1906 až 1908, kterou byl zasažen především těžký průmysl a těžba, tedy odvětví, ve kterých často pracovali emigranti z Evropy. Ovšem rychlý konec krize v roce 1908 umožnil opětovné rozvinutí vystěhovalectví, které jen pomalu končilo až s propuknutím války, ovšem ještě v roce 1914 byl dosažen roční, téměř milionový průměr emigrantů z evropského kontinentu.³¹

Situace v USA byla ve druhé polovině 19. století velmi příznivá pro další osidlování a nabídka půdy značně převyšovala poptávku. Americkou ekonomiku bylo možné charakterizovat jako velký trh pracovních příležitostí, na druhé straně se Evropa nacházela v celkové společenské a hospodářské depresi.³² Po většinu 19. století americká vláda v podstatě neregulovala přistěhovalectví do své země. Lodní linková

²⁸ Ladislaus Hengelmüller von Hengervár pro hraběte Aloise Lexu von Aehrenthala, 17. srpen 1909, Washington, Österreichisches Staatsarchiv Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien (dále jen OeStA/HHStA), Ministerium des Äusseren 1735–1924 (dále jen MdÄ), Administrative Registratur (dále jen AR), Aus- und Einwanderung 1904–1918, F 15, kart. 14.

²⁹ SCHWEGEL, Hans, *Die Einwanderung in die Vereinigten Staaten von Amerika. Mit besondere Rücksicht auf die österreichisch-ungarische Auswanderung*, Wien 1904, s. 1.

³⁰ SPAULDING, Ernest Wilder, *The Quiet Invaders. The Story of the Austrian Impact Upon America*, Wien 1968, s. 69.

³¹ BADE, s. 132; FASSMANN, Heinz, *Auswanderung aus der österreichisch-ungarischen Monarchie 1869–1910*. In: HORVARTH, Traude, NEYER, Gerda (ed.), *Auswanderung aus Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart*, Wien 1996, s. 43.

³² TREUE, Wilhelm, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*, Stuttgart 1962, s. 581.

doprava z Evropy vedla do několika amerických přístavů, ovšem většina vystěhovalců mířila do New Yorku. V průběhu 19. století sem připluly více než dvě třetiny všech přistěhovalců, kteří se rozhodli odejít do USA. Právě v New Yorku byly již od roku 1797 zřizovány první úřady určené pro příjem imigrantů, které byly financovány z povinných příspěvků každého přistěhovalce.³³ Stát New York také vyžadoval již od roku 1824 povinnou registraci přistěhovalců. Přelomem ve vnímání přistěhovalectví do USA se stal až rok 1882, kdy byl přijat zákon, který vyčleňoval z přistěhovalectví konkrétní skupinu potenciálních přistěhovalců, především Asiaty. Zároveň byl vytvořen základ pro funkční imigrační byrokracii.³⁴

Od roku 1890 americká vláda zřídila Úřad pro vystěhovalectví, který o dva roky později zřídil svoji pobočku na ostrůvku Ellis Island, ležícím v prostoru newyorského přístavu. Jeho role nebyla chránit přistěhovalce, nýbrž nepustit do Spojených států všechny, kteří byli považováni z různých důvodů za nežádoucí. Nešlo jen o zločince, slabomyslné a nemocné osoby, úřady mohly odmítnout přistěhovalce z morálních příčin, kam bylo možné zařadit v podstatě kohokoliv.³⁵ Ovšem ne všichni přistěhovalci museli projít úřady na Ellis Islandu. Pokud měli dostatek peněz a cestovali na lodích například druhou třídou, byla jim již na lodi poskytována lékařská péče a v New Yorku je čekala jen krátká registrace.³⁶

Po svém příjezdu byli přistěhovalci, dopraveni z newyorského přístavu na řece Hudson na ostrůvek Ellis Island a v hlavní budově, postavené v roce 1898, jim byla provedena zběžná lékařská prohlídka. Lidé s podezřením na nějakou nemoc či těhotné ženy byli posláni na několikadenní pozorování. Ti, kteří prošli obávanou lékařskou prohlídkou, museli být dále registrováni s pomocí tlumočníka, který jim kladl celkem běžné otázky na věk, původ a pracovní zařazení v jazyce přistěhovalců.³⁷ Následovalo umístění emigrantů ve Státním ústavu pro ochranu vystěhovalců, kde působili úředníci napojení na evropské země, takže se mohli s emigranty bez problémů dorozumět. Na Ellis Islandu také fungovala směnárna pro výměnu peněz a proplacení směnek.³⁸

³³ BRENNER, Peter, *Reisen in die Neue Welt*, Tübingen 1991, s. 209.

³⁴ BARŠOVÁ, Andrea, BARŠA, Pavel, *Přistěhovalectví a liberální stát. Imigrační a integrační politiky v USA západní Evropě a Česku*, Brno 2005, s. 55.

³⁵ FANK, Martina, *Zwischen alter und neuer Heimat?*, Wien 2000, s. 11.

³⁶ PEREC, Georges, *Geschichten von Ellis Island oder Wie man Amerikaner macht*, Berlin 1997, s. 11.

³⁷ KLEZL, Felix, *Austria*. In: WILLCOX, Walter (ed.), *International migration*. National Bureau of Economic Research, 2. díl, New York 1931, s. 395.

³⁸ PEREC, s. 15.

Ekonomické i osobní vazby byly v emigraci neobyčejně silné, ať už to byla vzájemná ekonomická pomoc, zprostředkovávání práce či podpůrné akce, zakládání zahraničních spolků a vydávání novin v zámoří.³⁹ Cesta přistěhovalců dále pokračovala na břeh Manhattanu, zde si mohli koupit železniční lístky a odjet do vnitrozemí. Východní pobřeží USA bylo na přelomu 19. a 20. století již poměrně zalidněno, proto zde jen malá část emigrantů zůstávala a většina jich spíše směřovala na západ, kde byly podmínky pro osídlení příznivější.⁴⁰

Přibližně 80 % přistěhovalců bylo vpuštěno do Spojených států bez větších problémů. V roce 1907 americká vláda zřídila pozorovací komisi, která měla navrhnout omezení pro imigranty. Závěry zveřejnila teprve v roce 1911 a americké vládě předložila návrh, aby byla americká imigrační politika postavena na nových principech. Mělo být zavedeno početní omezení dosud neregulovaného přistěhovalectví a zvýhodňování imigrantů ze západní Evropy, jakožto nadřazení nad Slovany, Italy, Iry a Židy. Vláda Spojených států se ovšem zabývala závěry komise až po skončení světové války. S jejím začátkem ovšem stejně postupně končila éra masové migrace z Evropy.⁴¹

2.1 Vystěhovalectví z habsburské monarchie

V první dekádě 20. století, v období kulminace vystěhovalectví z Evropy, pocházela již pouze třetina emigrantů z Velké Británie a severozápadní částí kontinentální Evropy. Až do roku 1880 vykazovaly americké imigrační statistiky kolem 20 000 přistěhovalců z habsburské monarchie ročně, v 90. letech 19. století to bylo již 50 000 a v posledních letech před vypuknutím první světové války dosáhla emigrace čísla 170 000 přistěhovalců z Rakousko-Uherska.⁴² Pro řešení různých otázek byl již v roce 1852 zřízen v New Yorku rakouský konzulát, který se z počátku soustředil na mezinárodní obchod, ovšem časem se ukázalo, že bude muset řešit i problémy vystěhovalců.⁴³ Rakouské centrální úřady neměly z počátku představu o tom, jak dramaticky roste počet vystěhovalců a že konzulát bude muset časem řešit především jejich problémy.⁴⁴ Od roku 1881 do roku 1890 tak do USA přišlo 353 719 přistěhovalců z Rakousko-Uherska.

³⁹ MOCH, s. 153.

⁴⁰ CUNNINGHAM, John, *Ellis Island. Immigration's Shipping Center*, San Francisco 2003, s. 12.

⁴¹ BARŠOVÁ, BARŠA, s. 57–58.

⁴² CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 24.

⁴³ VLHA, s. 61.

⁴⁴ Tamtéž.

Toto číslo se zvýšilo na 592 702 v následujícím desetiletí do počátku 20. století. Přibližně 25 % všech přistěhovalců do Spojených států během prvního desetiletí 20. století přišlo z podunajské monarchie. Více než polovina všech vystěhovalců z území monarchie, kteří emigrovali do USA během 19. století od konce napoleonských válek a vypuknutím první světové války odešla do zámoří během posledních dvou desetiletí. Od 80. let 19. století přišlo do USA přes čtyři miliony přistěhovalců z Rakousko-Uherska, přičemž 2 145 266 přišlo během let 1901 až 1910. Ovšem absolutně nejvyšší příliv přistěhovalců do USA byl zaznamenán v roce 1907, kdy sem za jediný rok přišlo celkově z Evropy přibližně 1 200 000 lidí, z tohoto počtu pocházelo přibližně 352 000 z Rakousko-Uherska, většina z uherské části monarchie.⁴⁵

Základní příčinou vystěhovalectví druhé poloviny 19. století až do vypuknutí války byla hospodářská situace v monarchii: „*Příčiny vystěhovalectví jsou velmi různé. Nejdůležitější jsou dnes ovšem příčiny rázu hospodářského. Je to boj o existenci a to nejen o existenci nuznou, ale i o existenci stále lepší. Rozdíl mezi hospodářskou situací dvou zemí nebo oblastí přirozeně nabádá k vystěhovalectví. Lidé stěhují se tam, kde dle svého domnění najdou příhodnější podmínky existenční. Vystěhovalectví je tedy reflexem nerovnosti, jež panují mezi jednotlivými oblastmi co do možnosti a výhodnosti hospodářského využití lidské síly, po případě jiných prostředků hospodářských (kapitálu).*“⁴⁶ Některé vrstvy obyvatelstva se rozhodly řešit nedostačující sociální podmínky a postavení odchodem do zámoří. Vláda ve Vídni se pokoušela řešit nastalou situaci především dalším prosazováním vnitřní migrace, například nabádáním obyvatel Předlitavska k odstěhování se do jižních Uher, kde byl dostatek pracovních míst v zemědělství, ovšem jen v období sklizně.⁴⁷ Habsburská monarchie se na počátku 19. století nepodílela na velkém masovém odchodu evropských obyvatel do zámoří. Tento fakt byl dán také tím, že v monarchii nevznikla tradice stěhování se obyvatel do zámoří, jako tomu bylo u jiných evropských států v případě jejich kolonií. Vystěhovalectví z habsburské monarchie za hranice země nabývalo masové podoby až od druhé poloviny 19. století, když již bylo zámořské vystěhovalectví z Evropy zcela běžné. V jeho první polovině se obyvatelé stěhovali především uvnitř monarchie. Při studiu

⁴⁵ BADE, s. 132; FASSMANN, s. 43.

⁴⁶ Zprávy Zemského statistického úřadu království Českého. Stěhování obyvatelstva království Českého dle dat o rodišti a pobytu jeho, zjištěných při sčítání lidu ze dne 31. prosince 1910 a saisonní vystěhovalectví z obcí království Českého dle šetření z r. 1913, 24. díl, Praha 1916, s. 2.

⁴⁷ Zpráva zákonného shromáždění, 5. ledna 1903, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Aus- und Einwanderungen, Generalia G 1871–1918, F 15, kart. 32.

vnitřní migrace také nelze opomenout ani přesun obyvatel habsburské monarchie do Vídně, kde se snažili najít nové uplatnění či získat vyučení.⁴⁸ Vláda v habsburské monarchii také již od 17. století podporovala kolonizaci uherských zemí, Banátu a Sedmihradska, v 18. století pak uplatňovala snahy získat obyvatele rakouských zemí pro kolonizování Haliče.⁴⁹

Počet emigrantů z Rakousko-Uherska, kteří se rozhodli hledat štěstí mimo svou zemi, po celou druhou polovinu 19. století neustále rostl. V letech 1876 až 1910 emigrovalo více než 5 milionů lidí, což činilo přibližně 10 % všech obyvatel monarchie. Přibližně dvě třetiny všech vystěhovalců odešly do Austrálie, Kanady, Latinské Ameriky, nejvíce však do Spojených států amerických, jedna třetina obyvatel se pak usazovala v ostatních evropských zemích.⁵⁰ Přibližně 70,7 % všech rakousko-uherských emigrantů odešlo do Spojených států, 26 % do Jižní Ameriky a do Kanady 2 %, zbytek pak odešel do dalších částí světa.⁵¹ Ve Spojených státech byla vystěhovalecká vlna z jižní a východní Evropy označována jako Nová imigrace.⁵² Ještě na počátku 80. let 19. století dominovali mezi přistěhovalci do USA obyvatelé západní Evropy, avšak postupně se začali objevovat na předních příčkách statistik obyvatel střední a východní Evropy. Od druhé poloviny 80. let 19. století se struktura amerických přistěhovalců začala měnit, následně pocházelo více jak 70 % přistěhovalců z jihovýchodních evropských zemí.⁵³ V nové vlně se jednalo o chudé Italy z jižních oblastí země, o ruské Židy, kteří odchodem ze země řešili svou svízelnou situaci, pro ně nepřátelského prostředí, a konečně o příslušníky takzvané slovanské skupiny, kam bylo možné zařadit obyvatele monarchie z různých částí země, tedy Rusíny, Ukrajince, Slováky, Slovince, Poláky, Chorvaty, Srby, Bulhary a také Čechy.⁵⁴ Obyvatelstvo vnitrozemské střední Evropy bylo původně více vázáno na evropské cílové oblasti; malá vzdálenost a znalost

⁴⁸ FASSMANN, s. 35.

⁴⁹ BECKER, Peter, *Governance of Migration in the Habsburg Monarchy and the Republic of Austria*. In: PERRY, Arnold (ed.), *National Approaches to the Administration of International Migration*, Washington 2010, s. 35.

⁵⁰ NEYER, Gerda, *Auswanderung aus Österreich. Ein Streifzug durch die andere Seite der österreichischen Migrationsgeschichte*. In: HORVATH, Traude, NEYER, Gerda (ed.), *Auswanderung aus Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zu Gegenwart*, Wien 1996, s. 15; FASSMANN, s. 35.

⁵¹ KALC, Aleksej, *Trieste as a Port of Emigration from East and Southeast Europe*. In: MAZURKIEWICZ, Anna (ed.), *East Central Europe in Exile. Transatlantic Migrations*, 1. díl, Cambridge 2013, s. 131.

⁵² FANK, s. 6.

⁵³ *Zpráva americké imigrační komise*, 30. červen 1910, New York, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Aus- und Einwanderungen, Generalia G 1871–1918, F 15, kart. 32.

⁵⁴ DINNERSSTEIN, Leonard, *Ethnic Americans*, New York 2009, s. 56.

německého jazyka v zemích podunajské monarchie předurčovaly právě německé země jako vhodný cíl migrace. Vysoké počty migrantů směřovaly rovněž do jižních Uher a Sedmihradska směřovaly do Osmanské říše.⁵⁵

Habsburská monarchie reagovala na nový trend masové migrace poněkud opožděně, což je možné vysvětlit odlišným vývojem rakouské společnosti oproti západním zemím. Rakouské hospodářství po dlouhou dobu dokázalo absorbovat domácí pracovní sílu, čímž nevznikal její přetlak a důvody k emigraci.⁵⁶ Do roku 1848 nenabývalo vystěhovalectví z habsburské monarchie masovějších rozměrů, na rozdíl například od sousedních německých států.⁵⁷ Revoluční rok 1848 je pak možné považovat za počáteční bod, od kterého se zvyšovala emigrace do USA z habsburské monarchie, nicméně se tak nestalo okamžitě po skončení „jara národů“, ale teprve počátkem padesátých let. Po roce 1848 neprokazovala rakouská šlechta dostatečný podnikatelský zájem či schopnosti a ochotně prodávala nebo pronajímala svoji půdu i neprivilegovaným vrstvám obyvatelstva. Tento vývoj uspokojoval domácí poptávku, což vedlo k nižšímu zájmu o vystěhovalectví rolnických rodin. Rovněž postupná industrializace monarchie odčerpávala značnou část pracovních sil v jednotlivých regionech.⁵⁸ Avšak ani zrušení poddanství v roce 1848 nezajistilo chudším obyvatelům zlepšení jejich situace. Na venkově nadále přetrvával velkostatkový systém hospodaření a částečně i kvůli uvolnění poddanství se rozrostly řady té nejchudší vrstvy. Tato velmi početná a současně nekvalifikovaná pracovní síla pak nebyla sto najít uplatnění. Po zaplnění nových pracovních míst se začala projevovat nezaměstnanost a v 70. letech 19. století vypukla hospodářská krize.⁵⁹ Stejně tak jako dříve Němci, Irové a Skandinávci se rozhodli obyvatelé monarchie řešit špatnou hospodářskou situaci odchodem do zámoří. Hlavním důvodem jejich emigrace byla naděje na zlepšení ekonomického postavení, přičemž je nutné zdůraznit, že většina vystěhovalců z habsburské monarchie nebyli nejchudší lidé.⁶⁰

⁵⁵ GRASSAUER, s. 55.

⁵⁶ DOUBEK, Vratislav, *Česká politika a východní vystěhovalectví 1848–1922*, Praha 2012, s. 14; FASSMANN, s. 33.

⁵⁷ WINZER, Fritz, *Emigranten*, Frankfurt am Main 1986, s. 49.

⁵⁸ CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 20.

⁵⁹ FISCH, Stefan, *Emigration and Immigration in Germany. Situations, Problems and Administrative Tools*. In: PERRY, Arnold (ed.), *National Approaches to the Administration of International Migration*, Washington 2010, s. 71.

⁶⁰ HALLER, Max, *Die österreichische Gessellschaft*, Frankfurt am Main 2008, s. 118.

Z počátku odcházeli spíše bohatší obyvatelé monarchie, protože ti nejhudší neměli dostatek peněz na cestu: „*Lepší hospodářský a společenský zítřek nemohli však hledat za hranicemi ti, kteří byli průmyslovou a vyživovací krizí nejvíce postiženi. Neměli peněz, aby se mohli vypravit do zámoří, ani nemovitého majetku, který by mohli prodat, aby měli prostředky na cestu.*“⁶¹ Emigraci volili nejčastěji lidé v produktivním věku, tedy především mezi 14 a 40 rokem života. Mnohdy se jednalo o obyvatele, kteří ztratili vyhlídky na hospodářské a společenské uplatnění ve své zemi.⁶² Pomalejší industrializace monarchie vedla ke stěhování pracovní síly do industrializovaných zemí, jako byla právě Severní Amerika. Nedostatečná práva a ochrana dělníků ze strany státu, špatné pracovní podmínky v továrnách a nízké mzdy, se kterými se pojila chudoba, byly hlavními důvody pro emigraci, ovšem mnoho vystěhovalců si svou životní situaci nezlepšilo ani v nové zemi.⁶³ Masové vystěhovalectví souviselo neodmyslitelně s rychlým růstem populace. Průměrný přirozený přírůstek v některých zemích Předlitavska činil až 1 % ročně, v některých obdobích 19. století se i zvyšoval. Docházelo tak k přebytku pracovní síly v průmyslových centrech i oblastech, kterých se industriální rozvoj příliš nedotkl. Tento stav relativního přelidnění a skryté nezaměstnanosti vytvářel širokou základnu pro hromadné vystěhovalectví.⁶⁴ Například na základě hlášení pro ministra vnitra z roku 1867 je uvedeno, že příčina migrace „*spočívá především v již léta trvající nezdravé hospodářské situaci, pod jejímž tlakem pocit nespokojenosti a materiální situací stále více vzrůstá a s patrnou chudobou velké části venkovského obyvatelstva musela se projevit touha po zajištění existence v nové vlasti.*“⁶⁵

V počátcích rozvíjejícího se hromadného vystěhovalectví z habsburské monarchie dominovali emigranti z průmyslově vyspělejších Českých zemí: „*Například v letech 1850 až 1870 odsud přišlo do Severní Ameriky kolem 56 000 vystěhovalců, což činilo 55 % přistěhovalců, kteří dorazili do Ameriky v letech 1876 až 1885 z celého Předlitavska, přičemž není možné odlišit podíl českých a německých vystěhovalců.*“⁶⁶

⁶¹ ŠATAVA, Leoš, *Migrační procesy a české vystěhovalectví 19. století do USA*, Praha 1989, s. 52.

⁶² KOŘALKA, Jiří, KOŘALKOVÁ, Květa, *Základní tendence českého vystěhovalectví a české reemigrace do počátku 20. let 20. století*. In: *Češi v cizině* 7, 1993, 1, s. 34; FASSMANN, s. 47.

⁶³ HANSEN, Marcus Lee, *The Immigrant in American History*, Cambridge 1948, s. 6–7; NEYER, s. 21.

⁶⁴ KYSILKA, Karel, *Vystěhovalectví z Bolešavska do USA*. In: JERMÁŘ, Jaromír, ELIÁŠ, František (ed.), *Emigrace z českých zemí*, Mladá Boleslav 2001, s. 23.

⁶⁵ STRNADEL, Drahomír, *Němečtí vystěhovalci z Novojičínska v Texasu v 19. století*. In: *Vlastivědný sborník okresu Nový Jičín* 46, 1990, 1, s. 35.

⁶⁶ KUTNAR, s. 8.

Ostatní emigranti pocházeli především ze zemědělských oblastí monarchie, často z Uher, odkud odcházely celé rodiny. Právě tehdy došlo k vzednutí vystěhovalecké vlny do nových oblastí, kam dosud příliš obyvatel habsburské monarchie nesměřovalo.⁶⁷ Emigranti odcházeli ze své vlasti většinou za prací a obživou, ovšem nemalá část vystěhovalců opustila svou zem s vidinou zachování a rozvíjení politických hodnot a postojů, jejichž zastávání a šíření jim bylo v jejich zemi ztíženo nebo znemožněno. Politicky motivovaný odchod ze země představoval specifickou formu emigrace, avšak v monarchii tento trend nebyl natolik výrazný jako například v německém prostoru, kde po revoluci roku 1848 odešlo z důvodu nenaplněných ambic sjednoceného Německa a pokračujícího útlaku ze strany státních orgánů velké množství emigrantů. V monarchii se tento trend dotkl spíše malých skupin obyvatel, ať už to byli političtí radikálové, volnomyšlenkáři či představitelé vznikajícího socialistického hnutí.⁶⁸

Etnické a regionální složení emigrantů z habsburské monarchie neprojevovalo podobné tendence jako celková evropská migrace, protože často emigrovali obyvatelé vyspělejších částí monarchie. Je však třeba zdůraznit, že při sčítání příslušníků jednotlivých národností docházelo k různým chybám a dostupné statistiky jsou často zavádějící. Samotní migranti mnohdy sebe sami prohlašovali za Rakušany nebo Maďary ve svých cestovních dohledech, přestože se nejednalo přímo o příslušníky těchto etnických skupin. V důsledku toho jsou statistiky amerických imigračních úřadů často zkreslené a obecně jsou za důvěryhodnější považovány ty, které vytvořili diplomatictí zástupci monarchie v jednotlivých částech USA, protože byli schopni určit příslušnost k národnosti monarchie jednotlivých vystěhovalců. Patrně nejvěrohodnější je přehled od rakousko-uherského vicekonzula v Chicagu Ivana Schwegela, který pro počátek 20. století sestavil statistiky, ve kterých se soustředil přímo na etnické složení přistěhovalců do USA. Z jeho statistik vyplývá, že se do USA v letech 1901 až 1902 přistěhovalo: 23 597 rakouských Němců, 37 499 Poláků, 34 499 Slováků, 32 892 Chorvatů a Slovinců, 27 113 Maďarů, 18 759 Židů, 9819 Rusínů, 9577 Čechů, 4227 Bulharů, Srbů a Černohorců, 4173 Rumunů, 2170 Italů a 1723 obyvatel Bosny a Hercegoviny. Poměrně velký počet rakouských Němců pocházel z Voralberska,

⁶⁷ FANK, s. 15.

⁶⁸ WINZER, s. 39; KYSILKA, s. 24.

Burgenlandu nebo Bukoviny.⁶⁹ Rovněž řada Němců opouštěla zalitavskou část monarchie. Srovnání mezi emigrací Maďarů a ostatních národností, které žily na území uherské části monarchie, ukazuje, že většina emigrantů pak byla jiné, než maďarské národnosti. V USA byli migranti z Rakousko-Uherska vnímáni v podstatě kladně, což vyplývá i z dopisu úředníka na rakousko-uherském velvyslanectví ve Washingtonu z roku 1907: „*Naši vystěhovalci jsou zde často vnímáni jako pracovití, plní elánu a bezproblémoví. Vystěhovalci z monarchie jsou vnímáni velmi kladně, oproti jiným národům, jen Maďaři nejsou vždy vnímáni příliš pozitivně, avšak mají více sympatií než například přistěhovalci z Bulharska.*“⁷⁰

2.2 Pasové předpisy a vystěhovalecké zákony v habsburské monarchii

Podle merkantilistického a fyziokratického učení 17. a 18. století aplikovaného ve většině evropských států bylo obyvatelstvo považováno za součást národního bohatství a příslušné vlády příliš nepřály vystěhovalectví. Se zaváděním prvních zákonů, které uvolňovaly volný pohyb obyvatel, začaly nejdříve státy v německém prostoru a Velká Británie. V roce 1818 byl například zaveden pruský liberální zákon uvolňující pohyb obyvatel, ve Velké Británii pak došlo k uvolnění zákonů týkajících se vystěhování v roce 1836.⁷¹ Liberalismus 19. století v sobě pak zahrnoval myšlenku volného pohybu osob, který stát neměl nijak omezovat.⁷² Po skončení napoleonských válek v roce 1815 se v Evropě začaly šířit liberální myšlenky, které v sobě obsahovaly i požadavek svobody vystěhování se za hranice státu. Tento fakt následně přispěl k rozvoji vystěhovalectví z evropského kontinentu.

V habsburské monarchii je možné zaznamenat vývoj v zasahování státu do vystěhovalecké otázky od doby vlády Marie Terezie, jež vydala několik dekretů a nařízení, které výslovně zakazovaly ilegální vystěhování z monarchie a stanovily za

⁶⁹ SANDIS, Eva, *Symbolic Ethnicity among Immigrants to the USA from Austria-Hungary*. In: HÖLBLING, Walter (ed.), *The European Emigrant Experience in the USA*, Tübingen 1992, s. 101.

⁷⁰ *Zpráva na ministerstvo zahraničí od George C. Waldsetin-Wartenberga pro svobodného pána von Hengelmüllera*, 28. leden 1907, Washington, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Aus- und Einwanderungen – Auswanderung, Kolonisierung und Rückwanderung nach Staaten (1880–1918): Amerika 18, F 15, kart. 54.

⁷¹ TORPEY, John, *Passports and the Development of Immigration Controls in the North Atlantic World During the Long Nineteenth Century*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 82.

⁷² FASSMANN, s. 33.

přestoupení tohoto zákazu vysoké tresty.⁷³ Zakázala především odchod sklářů a obchodníků. Do té doby v podstatě nebylo možné osoby, které se rozhodly ilegálně odejít ze země, nijak postihnout. Nově, za prokázání úmyslu překročit hranice bez souhlasu úřadů, čekalo odsouzené odvedení do vojska a jejich majetek byl konfiskován.⁷⁴ Vystěhovat se legálně z monarchie bylo také velice obtížné vzhledem k tomu, že obyvatelé byly v podstatě majetkem šlechty. První změny v otázce vystěhovalectví nastaly v josefínském období. Zrušením nevolnictví roku 1781 umožnil císař Josef II. rozsáhlou vnitřní migraci poddaných a tím také omezil právo aristokracie zasahovat do osobní svobody obyčejných osob. Omezení šlechty ve srovnání s předcházejícím stavem spočívalo ve zmírnění trestů za ilegální opuštění země, zejména pro kvalifikované odborníky a řemeslníky ochotné se vrátit zpět do rodné země, pro mladistvé do dvaceti let nebo pro osoby svedené a nevědomé.⁷⁵ Snížení výše trestu je možné chápat jako ukazatel společenského zájmu na ochraně před určitým druhem chování, v tomto případě šlo o pohyb obyvatel. Císař a jeho úředníci se snažili stanovit jasně zakotvená pravidla a především určit, kdy je možné obyvatele monarchie trestat. V centralizačních snahách panovníka začala vláda publikovat jednotnou úřední formou všechny zákony a nařízení jako úřední sbírky zákonů.⁷⁶ První vystěhovalecký patent vydal císař Josef II. 10. srpna 1784, čímž vytvořil základ pro další úpravy možnosti vystěhovalectví.⁷⁷ Ve sbírce zákonů z roku 1784 byl uveden patent pod číslem 466. Zrodil se tak na svou dobu moderní zákon, upravující na rakouském území definici vystěhovalectví. Za vystěhovalce definoval každou osobu, která opustila korunní země a odešla do ciziny s úmyslem se již do monarchie nevrátit. Vystěhovalectví do ciziny se tak stalo legální a bylo možné získat povolení, o něž ovšem museli obyvatele monarchie žádat u krajského soudu a jemu nadřízených orgánů. Po zrušení nevolnictví ale zůstávalo v platnosti nařízení, opravňující pouze aristokracii k podání žádosti o vystěhovalectví pro své poddané. V praxi však často volný pohyb osob existoval vždy a vrchnost a stát měly teoreticky jen velmi omezené prostředky, jak jedincům

⁷³ BECKER, s. 32.

⁷⁴ STEIN, Lorenz, *Die Verwaltungslehre*, 2. díl, Stuttgart 1866, s. 179.

⁷⁵ KOŘALKA, KOŘALKOVÁ, s. 31.

⁷⁶ DUBOVICKÝ, Ivan, *Právo a vystěhovalectví. Pokus o historicko-antropologickou interpretaci práva*. In: *Češi v cizině* 7, 1, Praha 1993, s. 70.

⁷⁷ STEIN, Lorenz, s. 198; KOMLOSY, Andrea, *Migration Within the Habsburg Monarchy*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 160.

v rozhodnutí odejít z místa svého pobytu zabránit.⁷⁸ Pro cestu do zahraničí i do zemí monarchie tak bylo nadále nutné získat vrchnostenské povolení. Vrcholným úřadem v povolování cesty byly dvorské kanceláře, nebo úřady podobného ranku. Josefův patent také nařizoval úřadům přísnou obezřetnost při vyřizování žádostí řemeslníků a osob, na kterých měl stát své hospodářské zájmy. Rovněž v případě ilegálního vystěhovalectví byla osobám, které daného vystěhovalce nahlásili, slíbena odměna ve výši 5 zlatých. Pokud takovou osobu přivedl udavač zpět, dostal navíc 12 zlatých. Následný trest za nepovolené vystěhovalectví spočíval ve ztrátě všech občanských práv a propadnutí veškerého majetku, který vystěhovalce vlastnil ve chvíli svého odchodu. Legálně bylo možné se vystěhovat jen s platným pasem, které vydávaly všechny k tomu oprávněné úřady.⁷⁹ V josefínské době se tedy objevila snaha vnést do vystěhovalcké politiky pořádek, jasně rozlišující ilegální a nelegální vystěhovalectví, tomu měly být do cesty stavěny různé překážky. Vystěhovalcká otázka se ovšem na několik desetiletí dostala do pozadí, což bylo způsobeno i malým zájmem obyvatel monarchie o vystěhování za hranice státu.

Další úprava vystěhovalectví byla spojena s vydáním novely vystěhovalckého patentu číslo 2557 dne 23. března 1832 císařem Františkem I., který byl určen pro všechny země rakouského císařství s výjimkou Uher a Sedmihradska. Za nepovolené vystěhovalectví byla označena nepovolená nepřítomnost, tím byl za vystěhovalce brán každý poddaný, který se vystěhoval do cizího státu s úmyslem se již nevrátit, i když se dříve legálně vystěhoval se všemi povoleními. Obyvatelé monarchie se ovšem mohli vrátit, v případě, že tak neučinili do 3 měsíců od vydání zákona, čekala je pokuta v rozmezí od 1 do 50 zlatých, v delším časovém období se částka znásobovala nebo hrozilo vězení v relativně nízkém rozmezí od 3 do 14 dnů. Došlo také k rozlišení oprávněného a neoprávněného vystěhovalectví. V obou případech byla spojena s trvalým odchodem ze země ztráta rakouského státního občanství, v případě ilegálního odchodu osob byly stanoveny především peněžní tresty v podobě konfiskace majetku. Podle tohoto patentu byly za nelegální vystěhovalce považovány osoby, které sice odešly do ciziny legálně s pomocí pasů, avšak do monarchie se již vrátit nechtěly po vypršení zpravidla tříleté platnosti dokumentu.⁸⁰ Základní změnou dosavadní praxe bylo

⁷⁸ HLAVAČKA, Milan a kol., *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*, Praha 2014, s. 210.

⁷⁹ DUBOVICKÝ, s. 70.

⁸⁰ KYSILKA, s. 24–25.

ustanovení, podle kterého si mohly osoby se splněnou vojenskou povinností, nepodléhající žádným úředním ani finančním závazkům, požádat u příslušných zemských úřadů o souhlas k vystěhování bez prostředkování vrchností.⁸¹ Dne 19. září 1839 byl vydán císařský dekret číslo 104, který zpříšňoval tresty za nelegální odchod obyvatel. Zůstávalo v platnosti, že osoby, které se nevrátily z ciziny, ztratily občanství a všechny výsady. Nově bylo k trestům připojeno pozbytí práva dědit majetek a odkazovat majetek tomu, komu bylo prokázáno, že ilegálně opustil zemi.⁸²

V habsburské monarchii tak byly uplatňovány již od 30. let 19. století jasnější zákony, které ve svém znění nebránily masové legální emigraci. Avšak samotný pojem vystěhovalce formuloval rakouský právní řád nadále velice vágně: „*Podle § 6 platného patentu z 24. března mohl být za vystěhovalce považován pouze ten, kdo odešel ze země s úmyslem nevrátit se do vlasti.*“⁸³ Individuální volnost pohybu nebyla v době předbřeznové zaručena, stát kladl potenciálnímu vystěhovalci do cesty řadu překážek. Striktně se rozlišoval pohyb obyvatel uvnitř monarchie a pohyb za jejími hranicemi, kdy bylo možné odejít buď na tři roky anebo se vystěhovat natrvalo. Rakouský podaný mohl požadovat několik druhů pasů. Vrchnostenský, který byl určen k cestám po zemi monarchie, nebo pas vydaný úředníky císaře pro cestu za hranice korunní země. Pro zahraniční pas musel cestující žádat o souhlas vyšší instance, tedy krajského hejtmanství. Dále pak existoval pas guberniální, který byl nutný k cestám do vybraných zemí monarchie, například do Uher nebo Benátska. Ke všem žádostem o pas byla přikládána různá vyjádření od rychtáře, šlechtice, ze školy, která měla potvrzovat bezúhonnost žadatele. Uchazeč o pas rovněž nesměl podléhat odvodu, nebo musel zaplatit vysokou kauci, která mohla být skládána ve formě hypotečního vkladu. Mnohdy si vystěhovalci tuto částku půjčili od bohatších sousedů v dané vesnici.⁸⁴

V Rakousku bylo právo na svobodu pohybu poprvé požadováno v revolučním roce 1848. Až do zrušení poddanství v roce 1848 neodpovídala ustanovení ze 30. let 19. století skutečné praxi, avšak zákonodárství hovořilo jasně. Po odstranění poddanství a omezení vrchnostenské správy byla otevřena cesta také ke svobodnějšímu

⁸¹ KOŘALKA, KOŘALKOVÁ, s. 33.

⁸² DUBOVICKÝ, s. 71.

⁸³ CARO, s. 11.

⁸⁴ HLAVAČKA, Milan, *Ta pravá mobilita. Cestování*. In: HLAVAČKA, Milan, NĚMEC, Jan (ed.), *Mezi časy. Kultura a umění v Českých zemích kolem roku 1880. Sborník příspěvků 19. ročníku sympozií k problematice 19. století*, Praha 2000, s. 331–332.

přeshraničnímu pohybu obyvatel.⁸⁵ Bylo tak částečně ustoupeno od překážek, které měly ztěžovat vystěhování. Právo na svobodu bylo obsaženo i v neschválené rakouské ústavě připravené Kroměřížským sněmem a bylo jasně formulováno v oktrojované Stadionově ústavě z března 1849. Článek 25 umožňoval volný pohyb občanů uvnitř říše, ale připouštěl jeho omezení v případech, kdy šlo o stěhování občana do ciziny v době jeho vojenské služební povinnosti.⁸⁶ Ústava byla pak fakticky odmítnuta Silvestrovskými patenty a 31. prosince 1851 byla zcela zrušena. V praxi nadále trval pasový systém používaný v době před revolucí, kdy si každý cestující pro jakoukoliv cestu, vnitrozemí nevyjímaje, byl povinen opatřit povolení ve formě pasu, kterým prokazoval svou totožnost a bezúhonnost. Obecně bylo v žádosti o pas uvedeno jméno a příjmení žadatele, účel a cíl cesty, pro kterou měl být pas použit, datum narození, příslušnost, případně spolucestující a majetek, který bude odvezen do zahraničí. Rovněž zde byl prostor pro vyjádření státních úřadů.⁸⁷ V případě vystěhovaleckého pasu také bylo ve zvláštní kolonce nutné zaznamenat, přes jaký přístav bude vystěhovelec odplouvat do zámorí a při cestách do zahraničí se uváděl i důvod cesty.⁸⁸ Žádost pak byla v případě pozitivního posouzení doprovázena konsignací příslušného úřadu. Každý cestující byl povinen se v cizím městě přihlásit úřadům a předložit jim svůj pas.⁸⁹ Pasy po zrušení poddanství vydávaly státní úřady, především okresní hejtmanství a policejní ředitelství. Druhou instanci představovaly krajské úřady, jejichž prezidia většinou o žádostech kandidátů rozhodovala. Třetí instancí byla zemská místodržitelství, kam bylo možné se odvolávat. V období takzvaného Bachova neoabsolutismu, tedy v 50. letech 19. století, spadala otázka vystěhovalectví pod ministerstvo vnitra a pod Nejvyšší policejní úřad. Ministerstvo vnitra určovalo obecnou vystěhovaleckou politiku a policejní úřady se staraly o dohled nad vystěhovalectvím. Jednalo o jakousi dvoukolejnost, ve které byly pravomoci spíše nejasně rozdělené. Místodržitelství a ostatní úřady na podobné úrovni přijímaly instrukce z ministerstva vnitra i od policejních orgánů. Na místodržitelství rovněž docházely instrukce z ministerstva

⁸⁵ FASSMANN, s. 34.

⁸⁶ VESELÝ, Zdeněk, *Dějiny českého státu v dokumentech*, Praha 2003, s. 219.

⁸⁷ Tamtéž, s. 17.

⁸⁸ *Pasové předpisy pro vystěhovance*, 1. březen 1907, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Agitation, Auskünfte, Agenten I/1-3, F 15, kart. 17.

⁸⁹ BADER-ZAAR, Birgitta, *Foreigners and the Law in Nineteenth-Century Austria. Juridical Concepts and Legal Rights in the Light of the Development of Citizenship*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 138.

zahraničních věcí, kterému také z logiky věci příslušelo hovořit do některých oblastí vystěhovalecké otázky.⁹⁰

Jednotná politika v otázce vystěhovalectví neexistovala, policejní úřady prosazovaly represivnější postup, než ministerstvo vnitra, nařízení týkající se vystěhovalectví také často vycházela z okruhu osob kolem císaře Františka Josefa I. nebo z vojenských míst. Od 50. let 19. století je možné pozorovat zvýšený zájem státních úřadů o vystěhovalectví. Dne 24. srpna 1851 byl pak vydán ministerský oběžník, který byl adresován prezídiím místodržitelství a týkal se sledování vystěhovalectví do ciziny. Státním orgánům bylo přikázáno bedlivě sledovat vystěhovance, kteří se rozhodli odejít za hranice habsburské monarchie.⁹¹ Vystěhovanci potřebovali k cestám oprávnění v podobě pasů, který byl vydáván na konci 19. století s kolkem v hodnotě přibližně jednoho zlatého.⁹² Pasové kontroly byly prováděny nejen na hranicích, ale i uvnitř státu a bez držení pasu nebylo prakticky možné nastoupit do dostavníku, vlaku či na loď.⁹³ Policejní orgány také dostaly nařízení vydávat pasy i osobám politicky kompromitovaným, tedy těm podezřelým z různé protistátní činnosti, u kterých se očekávalo, že odcestují ze země.⁹⁴ Zpravidla také přednostní právo na pas měli příslušníci aristokracie, vysocí úředníci a představitelé inteligence.⁹⁵

Pořádek do nejasného systému pasové povinnosti měl být vnesen novým císařským patentem z 9. února 1857 článkem 31 v Říšském zákoníku, který uvolňoval pohyb obyvatel. Na rakouském území již obyvatelé monarchie nadále nepotřebovali cestovní pas, stačila jim jen takzvaná legitimační karta. Pravidelné kontroly cestujících se neprováděly a cestující se nemusel již v místě dočasného pobytu hlásit. Pro cesty do zahraničí pasová povinnost zůstala.⁹⁶ Pasy vydávalo jak ministerstvo vnitra, tak ministerstvo zahraničí, které poskytovalo občanům takzvané Cestovní pasy vydávané na tři roky. Vedle těchto pasů ještě existovaly vystěhovalecké pasy, jejichž držením ztráceli občané předlitavské části monarchie rakouské státní občanství i různá práva, která s ním byla spojena. Kontrola pasů byla prováděna jen na hranicích s okolními

⁹⁰ POLIŠENSKÝ, s. 10.

⁹¹ POLIŠENSKÝ, s. 10.

⁹² SPAULDING, s. 70; NOVODVORSKÝ, František, *Průvodce katolika. Der Begleiter des Katholiken nach Amerika*, Praha 1894, s. 132.

⁹³ HLAVÁČKA, *Ta pravá mobilita*, s. 337.

⁹⁴ SPAULDING, s. 70.

⁹⁵ POLIŠENSKÝ, s. 10.

⁹⁶ *Říšská sbírka zákonů*, Praha 1863, s. 211.

zeměmi.⁹⁷ Každý cestující do zahraničí měl mít v zásadě svůj pas, nicméně byla udělována výjimka pro cestující manžele, kterým bylo povoleno vydávat pasy společně, do těchto dokumentů byly zapsány i nezletilé děti. Dne 4. června 1859 přistoupilo Rakousko k Drážďanské konvenci německých států, která povolovala volný pohyb obyvatelům Německého spolku.⁹⁸ K cestám do německých zemí nebyl od této doby již potřebný cestovní pas, přesto se však občané museli prokázat takzvaným pasovým listem, ověřujícím totožnost držitele. Pasové kontroly na hranicích jednotlivých německých států byly zrušeny v roce 1865. Pasy byly kontrolovány až v evropských přístavech, kde byly legitimace vždy prohlíženy. Konvence zůstala v platnosti i po vytlačení Rakouska z Německého spolku a nadále platila i po vzniku Německého císařství v roce 1871. Znovuzavedení pasových kontrol bylo přípustné jen v době výjimečného stavu války. Po dobu míru se tak dostávali občané předlitavské části monarchie do německých přístavů bez výraznějších problémů. Jednotná vystěhovalecká politika ovšem ani nadále neexistovala, nebylo možné nikoho stíhat, avšak svádění k vystěhovalectví bylo trestné.⁹⁹

Veškeré pasové předpisy byly sjednoceny vládní vyhláškou, která vešla v platnost 10. května 1867. Zde je jasně uvedeno, že: „*rakouští občané nepotřebují k cestě uvnitř říše cestovní pas, každý cestující je ale povinen se na vyzvání úřadu vykázat nějakým úředně vydaným průkazem totožnosti a prokázat, že má potřebné finanční prostředky úměrné délce a účelu cesty*“.¹⁰⁰ Jako průkaz totožnosti postačil domovský list či pracovní nebo vojenská knížka. Občanské průkazy dnešní doby v tehdejší habsburské monarchii neexistovaly. V paragrafu 32 Rakouského zákoníku z roku 1867 pak bylo uvedeno: „*Kterak pozbývá ten občanství státního, kdo se vystěhuje ze země. Dle prosincové ústavy z roku 1867 obmezeno vystěhování se pouze povinností brannou*“.¹⁰¹ Poněkud odlišná situace panovala v uherské části monarchie, kde po roce 1867 vešly v platnost nařízení zalitavské vlády, která se rozhodla nebýt tak benevolentní

⁹⁷ POLIŠENSKÝ, s. 11.

⁹⁸ FAHRMEIR, Andreas, *Staatliche Abgrenzungen durch Passwesen und Visumzwang*. In: OLTMER, Jochen (ed.), *Handbuch Staat und Migration in Deutschland seit dem 17. Jahrhundert*, Berlin 2015, s. 254.

⁹⁹ *Pasové předpisy habsburské monarchie*, 4. říjen 1897, Vídeň, OeStA/HHStA, MdA, AR, Auswanderung: I/12 (Madrid-Triest), I/21-28, F 15, kart. 6.

¹⁰⁰ RYCHLÍK, Jan, *Pasové předpisy v habsburské monarchii a v Československu*. In: KALETA, Petr, NOVOSAD, Lukáš (ed.), *Cestování Čechů a Poláků v 19. a 20. století*, Praha 2008, s. 8.

¹⁰¹ KNAPP, Martin, *Obecný zákoník občanský mocnářství rakouského*, Praha 1887, s. 27.

v otázce přeshraničního pohybu vlastních obyvatel.¹⁰² Platily zde odlišné pasové zákony, které byly sjednoceny až ve zvláštním zákonném článku číslo 6 z roku 1903, kde bylo stanoveno, že cestování uherských občanů do rakouské části monarchie, tedy do Předlitavska, je jako cestování do cizích států. K cestování do zemí svatoštěpánské koruny nebylo nutné mít pas, tudíž občané Předlitavska mohli svobodně cestovat do uherské části, obyvatelé Uher do rakouské části nikoliv, a to vzhledem ke skutečnosti, že uherská vláda podmiňovala držbou pasu opuštění uherských hranic. Na rozdíl od rakouské nejasné praxe ve vydávání pasů, kdy nebylo zřejmé, zda občané mají nárok na pas, uherské zákony jasně stanovovaly, že obyvatel Uher má nárok na vydání cestovního pasu a jeho odepření bylo možné pouze ve vymezených případech. Stejně jako v předlitavské části monarchie se jednalo o brannou povinnost nebo trestní stíhání za čin, který se trestal vězením. Pas mohl být také odepřen osobám odsouzeným k trestu odnětí svobody, pokud odsouzený trest ještě nevykonal.¹⁰³ Nedostaly ho také osoby, kterým předpisy o vystěhovalectví zakazovaly či omezovaly právo vystěhovat se, například některým držitelům půdy. Cestovní pasy vydávaly státní úřady, případně policejní úřady. Pasové předpisy pak spadaly do kompetence uherského ministerstva vnitra, v království Chorvatsko-slavonském do kompetence chorvatského bána.¹⁰⁴

K cestě do ciziny z obou částí monarchie byl tak potřeba platný cestovní pas, který vydával v Předlitavsku okresní úřad, vyhláška zde však nedefinovala, za jakých okolností je možné vydání pasu odepřít nebo již vydaný pas odebrat. Bylo pouze stanoveno, že: „*cestovní pas vydá příslušný úřad zpravidla každé svéprávné osobně, která není policejním či soudním opatřením omezena v právu cestovat*“.¹⁰⁵ Další omezení se vztahovala na vojenské osoby a četníky, jejichž cesty do ciziny mohly být regulovány vnitřními předpisy příslušných úřadů a velitelství. Omezení rovněž platila pro mladé muže, kteří se rozhodli emigrovat do zahraničí před nástupem vojenské služby. V roce 1859 bylo ale do praxe uvedeno nařízení pro okresní úřady, že vystěhovalci, kteří prokazatelně splnili svoji vojenskou povinnost, nepotřebují souhlas vojenského doplňovacího velitelství, ten byl do té doby bezvýhradně nutný. Samotné

¹⁰² KOŘALKA, Jan, *Some Remarks on the Future Model of Czech Emigration 1848–1914*. In: PUSKÁS, Julianna (ed.), *Overseas Migration from East-Central and Southeastern Europe 1880–1940*, Budapest 1990, s. 12–13.

¹⁰³ NEŠPOR, Zdeněk, *Prolegomena k sociologickému studiu českých emigračních procesů 20. století se zvláštním zřetelem k západní reemigraci 90. let*, Praha 2002, s. 36.

¹⁰⁴ RYCHLÍK, s. 11.

¹⁰⁵ *Pasové předpisy habsburské monarchie*, 4. říjen 1897, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Auswanderung: I/12 (Madrid-Triest), I/21-28, F 15, kart. 6.

lodní společnosti často samy nabízely mladým mužům možnost odejít do zahraničí bez platných dokladů, což bylo porušením příslušného zákona.¹⁰⁶ Za povolení k vystěhování se platilo takzvané odchodné, které bylo zavedeno patentem ze 14. března 1785, v roce 1860 byla pak udělena výjimka pro vystěhovalce, kteří se rozhodli odejít do USA nebo do Mexika.¹⁰⁷

Přestože Rakousko platilo po roce 1867 za poměrně liberální stát, formulace zákonů nebyla zcela jednoznačná. Objevovaly se spory o to, zda má občan přímo právo na vydání cestovního pasu. Ústřední správní orgány v zásadě zastávaly názor, že výslovný právní nárok na vydání cestovního pasu občan nemá, přesto v praxi platila zásada, že pokud občan není právě trestně stíhán nebo nepodléhá vojenské povinnosti, má právo svobodně cestovat a není důvod mu vydání pasu odepírat. V prosincové ústavě z roku 1867 je uvedeno v článku o obecných právech občanů: „*Svoboda vystěhovati se ze země omezena jest z příčiny státu toliko brannou povinností.*“¹⁰⁸ U mužů bylo tedy nutné získat souhlas vojenského velitelství, které mohlo pustit i muže podléhající vojenské službě, ovšem pouze na přesně stanovený čas. Možnost udělení povolení stanovoval branný zákon a případným uchazečům o vystěhování z řad mužů podléhající vojenské službě podepisoval povolení samotný ministr války. Rovněž pro chlapce, kterým bylo 17 let, avšak prozatím se nedostavili k odvodu, mohl udělit povolení k vystěhování zemský ministr obrany, pokud se stěhovali rodiče daného chlapce. V období mobilizace nebo války se žádná povolení neudělovala.¹⁰⁹ V Rakousku-Uhersku panovala prakticky ničím neomezená svoboda cestování: „*Vystěhování nemůže býti žádnému zabráněno. Každý se může vystěhovati, kdo jest bez zločinu, bez dluhů, kdo zaplacený má daně a vojenskou taxu, kdo služby vojenské jest prost.*“¹¹⁰ Přestože bylo toto jasně formulované, byla otázka vystěhovalectví diskutována na nejvyšších vládních místech i v druhé polovině 19. století. Již v červnu 1868 předlitavské ministerstvo vnitra rozhodlo v tom smyslu, že nová dualistická ústava zrušila povinnost osob podléhajících vojenské službě žádat o propuštění z rakouského státního občanství, což bylo dosavadní podmínkou pro legální vystěhování. Jen muži

¹⁰⁶ *Zpráva ministerstva vnitřních záležitostí*, 11. prosinec 1891, Vídeň, Österreichisches Staatsarchiv Wien, Kriegsarchiv (dále jen OeStA/KA), K. k. Ministerium für Landesverteidigung 1868–1918, (dále jen MfLV), Hauptreihe 1868–1918 (dále jen HR), Politischer Teil 1868–1918 (dále jen PT), 7. Auswanderung (1868–1918), kart. 322.

¹⁰⁷ POLIŠENSKÝ, s. 11.

¹⁰⁸ KLEZL, s. 392.

¹⁰⁹ NOVODVORSKÝ, s. 132.

¹¹⁰ Tamtéž.

přímo podléhající, vzhledem ke svému věku odvodní a vojenské povinnosti, museli pro legální vystěhování získat předběžný souhlas od ministerstva války, a to i po vykonání vojenské služby a zařazení do zálohy.¹¹¹ Sama postupná liberalizace právního systému uvolnila i povolování vystěhovalců pro muže ve věku od 17 do 40 let, kteří měli povinnosti vůči armádě. Zákony připouštěly odchod i těchto osob, ovšem v případě, že s muži odcházely i osoby závislé na jeho obživě nebo na jejich obživě byl závislý on. Pak úřady vždy sledovaly, zda rodina projevila úmysl zůstat v cizině natrvalo, například tím, že prodala nemovitost. Zavedená praxe odchod celých rodin na určitý čas tímto zákonem v podstatě podporovala.¹¹²

Rozmach vystěhovalců umocnilo vyhlášení stěhovací svobody v roce 1867 zákonem z 21. prosince, který zůstal v platnosti až do konce monarchie, navazoval na něj později zákon z roku 1889, který upravoval otázku reemigrace.¹¹³ Především na počátku masového vystěhovalství z monarchie, tedy od 70. let 19. století, vyžadovali agenti lodních společností podepsaný protokol o tom, že vystěhovalci z Rakouska se již nikdy zpět nevrátí, odchází bez finančních závazků a mají dost finančních prostředků na cestu i pro první kroky na novém kontinentu, což byl vstřícný krok pro vládu ve Vídni. Potvrzení bylo vydáváno místními obecními úřady. Rovněž potvrzení o propuštění z domovské obce a z rakouského státního svazku, takzvané *Entlass-Schein*, bylo další podmínkou pro legální vystěhovalství ze země.¹¹⁴ V případě nelegálního vystěhování přišel emigrant podle paragrafu 544 rakouského občanského zákoníku z roku 1867 o právo dědění: „*Pokud v zemi rodilí, kteří vlast' svou aneb službu vojenskou bez řádného dovolení opustili, práva dědického pozbývají, ustanovují nařízení politická.*“¹¹⁵ Rovněž na základě zákonů, které byly uzavřeny mezi habsburskou monarchií a Spojenými státy americkými dne 27. června 1829, mohli být vystěhovalci vydáni zpět do vlasti, pokud se zjistilo, že nejsou bezúhonní nebo podléhají vojenské službě. Avšak podle zákona z 5. září 1870 pokud žili rakouští občané na území Spojených států déle než 5 let, stali se občany daného státu, v případě, že nebyl uplatněn nárok ze strany monarchie.¹¹⁶

¹¹¹ KOŘALKA, s. 13.

¹¹² DUBOVICKÝ, s. 72.

¹¹³ CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 14.

¹¹⁴ KLEZL, s. 392.

¹¹⁵ KNAPP, s. 304.

¹¹⁶ *Baron Pitner pro hraběte Agenora Goluchowského*, 11. květen 1904, Liverpool, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Agitation, Auskünfte, Agenten I/1-3, F 15, kart. 17.

Pokud ovšem nechtěl vystěhovalec absolvovat byrokratickou proceduru nutnou k legálnímu vystěhování ze země, do které se neměl již nikdy vrátit, mohl požádat o Cestovní pas. Ten jej nezbavoval rakouského občanství a umožňoval jednouchý případný návrat do vlasti do tří let po odstěhování. Ti, kteří dostali povolení k trvalému vystěhování a ztratili tím rakouské občanství, se nesměli vracet zpět do monarchie bez povolení rakouských zastupitelských úřadů v cizině.¹¹⁷ Od roku 1854 byl podle nových nařízení dáván souhlas k návratu především osobám, které se prokázaly dostatečnými finančními prostředky.¹¹⁸

Vystěhovalecká otázka byla upravována různými vyhláškami i po roce 1867. Například se nemohly vystěhovávat nezletilé osoby bez svých rodičů, nebo musely mít svolení k vystěhování od svého rodiče, poručníka či sirotčího úřadu, které bylo ověřeno okresního soudu, avšak do 14 let věku se dítě nesmělo samotné vydat na cestu.¹¹⁹ V roce 1904 byl předlitavskou vládou upraven vystěhovalecký zákon, který označil za vystěhovalce, každého obyvatele předlitavské části monarchie, který se nacházel v zahraničí a vydělával si tam na živobytí déle než 3 roky.¹²⁰ Pojem vystěhovalec byl také upravován v chápání rakouských úřadů například pomocí rozdělení cestovních tříd na lodích, kdy byli cestující v takzvaném mezipalubí vždy pokládáni za vystěhovalce, zatímco osoby, které byly přepravovány ve vyšších třídách, nikoliv. Toto rozdělení prosazoval zástupce císaře v Terstu Karl von Frey.¹²¹ Výklad vystěhovaleckých zákonů byl také mnohdy v praxi nejasný a ve sporných případech se úřady obracely s žádostí o radu na ministerstva monarchie. Tím se vyřizování žádostí značně protahovalo, čímž vznikala prostor pro korupci, nebo řada cestujících, kteří již měli zaplacený lodní lístky, opouštěla prostor monarchie ilegálně, přestože by jim bylo případně ze strany úřadů vyhověno.¹²²

Po celé 19. století a na počátku 20. století se občas na program vládních jednání dostávala otázka vystěhovalectví. Tresty za nepovolený odchod byly v praxi také uplatňovány spíše ojediněle a trestní stíhání bylo zahájeno jen u mužů, kteří podléhali vojenské službě a odešli bez příslušných povolení. Ovšem stíhat je bylo prakticky

¹¹⁷ VACULÍK, s. 17.

¹¹⁸ POLIŠENSKÝ, s. 18.

¹¹⁹ NOVODVORSKÝ, s. 133.

¹²⁰ CARO, s. 12.

¹²¹ CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 14.

¹²² DUBOVICKÝ, s. 75.

možné jen v případě návratu do vlasti, a to se stávalo jen zřídka.¹²³ Mezi léty 1891 až 1907 se ve vídeňské Říšské radě na téma vystěhovalectví událo 14 interpelací a dotýkaly se ho i projevy císaře při různých příležitostech. Například v roce 1904 byla vystěhovalecká otázka projednávána na schůzi poslanecké sněmovny: „*Vystěhovalecké hnutí pojímá jako zjev, se kterým již musí být počítáno. Svoboda vystěhovati se, spočívající na právu hospodářského sebeurčení jednotlivce, zůstává nedotčena. Podávání zpráv o vyhlídkách pro vystěhování, má být opatřovaného dílem státními úřady, dílem obecně užitečnými ústavami a podniky, jež k tomu potřebují zvláštního svolení ministerstva vnitra. [...] Dopravovati vystěhovalce přes moře do určitých pro vystěhovalectví důležitých mimoevropských míst lze jen na základě zvláštního dovolení ministeria vnitra, kteréžto dovolení může býti kdykoli odvoláno.*“¹²⁴ Se stoupající mírou vystěhovalectví z monarchie se v letech 1908 a 1913 objevily další návrhy vystěhovaleckého zákona upraveného v roce 1904, které však nebyly schváleny nebo se k projednání vůbec nedostaly. Obdobné poměry existovaly prakticky po celé Evropě, avšak vystěhovalecké zákony byly různě upravovány. Například němečtí podání podléhali od 80. let 19. století zákonu, kdy se mohli vystěhovat ze země jen děti do 17 let a pak obyvatelé starší 32 let.¹²⁵ V monarchii se objevily hlasy pro to přijmout právě německé zákony, vzhledem k blízkosti prostředí a na základě již známé praxe. V Říšské radě se projednávala možnost uvést v monarchii obdobná nařízení, díky nimž by mohlo dojít k rychlému poklesu vystěhovalectví.¹²⁶ Přísné vystěhovalecké zákony platily také v Osmanské říši a Rusku.

Konec stěhovací svobody znamenalo až vypuknutí první světové války, kdy byly postupně nařízeny pasové kontroly na hranicích monarchie, a bylo omezeno vydávání cestovních pasů. Dne 25. července 1914 bylo ministerstvem zeměbrany a ministerstvem vnitra zakázáno cestovat do ciziny osobám podléhajícím vojenské povinnosti, následně se pak začaly dosavadní liberální zákony různě upravovat tak, aby byl zcela zamezen volný pohyb osob, který začal být obnovován až s vytvořením nových nástupnických států po konci války.

¹²³ Tamtéž, s. 73.

¹²⁴ Český Lloyd časopis národohospodářský. Orgán obchodního spolku Merkur. Orgán ústředního spolku maloobchodníků (kupců) z Čech, Moravy a Slezska, Praha 1904, s. 862.

¹²⁵ KOŘALKA, KOŘALKOVÁ, s. 35.

¹²⁶ Zpráva pro ministra války, 15. listopad 1913, Vídeň, OeStA/KA, MfLV, HR, PT, 7. Auswanderung (1913), kart. 325.

2.3 Agitace

V otázce vystěhovaleckých zákonů také hrála nezpochybnitelnou roli agitace pro vystěhovalectví. Vzniklo zvláštní podnikatelské odvětví, které se soustředilo na osoby toužící po novém životě v zámoří. Firmy byly navázány přímo na lodní společnosti, pokud ovšem rejdařství nebyla jejich vlastníky. Postupem času se rozšířily v monarchii zprávy o svobodné zemi za mořem, kde je možné bez problémů nalézt nový život a počet emigrantů z Evropy neustále stoupal. V první polovině 19. století teprve vznikala masová propaganda pro vystěhovalectví. V Předlitavsku se však také objevily hlasy pro podporu emigrace, především z řad konzervativců, kteří věřili, že možnost emigrace využijí radikální živly nebo tím bude vyřešen nadbytek obyvatelstva, jenž vytvářel nemalé sociální problémy. Rakouská vláda zahájila pasivní vystěhovaleckou politiku, jejíž součástí sice bylo upozorňování na strastiplnost cesty a možný nezdar rakouských občanů v zámoří, ovšem samotnému vystěhování úřady neměly bránit, avšak již po roce 1848 se objevovaly v tisku kusé zprávy o Spojených státech, které byly kritické a hovořily o strastech cesty na Nový kontinent. V Rakousku byla umožněna propagační činnost velkých železničních a lodních společností, které nabádaly k vystěhování za hranice státu.¹²⁷ Německé lodní agentury inzerovaly v novinách své nabídky od konce 40. let 19. století, rovněž je možné nalézt doklady o působení agentur z Liverpoolu, jež však vytlačili právě němečtí konkurenti.¹²⁸ Habsburská monarchie neměla na počátku 50. let 19. století zvláštní zájem na regulaci propagandy pro vystěhovalectví, především z toho důvodu, že emigrace se jen postupně stávala masovou záležitostí. Zahraniční vystěhovalectví také postihovalo především průmyslově vyspělejší části monarchie, kde vzhledem k postupující modernizaci výroby, nebylo nutné zaměstnávat tolik pracovní síly. Vláda monarchie proto zatím nespatořovala zásadní problém v jejím odlivu. Postupně si ale začala uvědomovat, že na růst vystěhovalectví a jeho hromadnost mají vliv propaganda a agitace pro vystěhovalectví. Placená reklama se začala objevovat v novinách, v 50. letech 19. století se také začaly tisknout první brožury, které však spíše upozorňovaly na problémy, které

¹²⁷ *Zpráva ministerstva o přepravě vystěhovalců na zahraničních lodních linkách*, 19. květen 1909, Vídeň, Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv Wien (dále jen OeStA/AVA), Ministerium des Innern 1848–1918 (dále jen Mdl), Allgemeine Reihe 1848–1918 (dále jen AR), Vereinsakten, Transportunternehmen, Eisenbahngesellschaften, Schifffahrtsgesellschaften, Triest-1910, 1-10000, kart. 1239.

¹²⁸ VLHA, s. 69.

mohou vystěhovalce čekat. Ničím neomezovaná agitace pronikala do všech sfér společnosti. Jako první se začala v tisku objevovat oznámení loďařských firem ze zahraničí informující o výhodných podmínkách přepravy do USA. Agitační tiskoviny docházely do monarchie zcela bez omezení, plakáty informující o svobodné zemi za mořem se začaly objevovat na veřejných místech, například na nádražích. Fungovala tak organizovaná agitace zámořských dopravních firem a jejich agentů. Vedle toho také existovala agitace vystěhovalců samotných, kteří se dostali do zahraničí. Právě úspěšní vystěhovalci psali svým rodinám a přátelům do vlasti o životě za mořem. Často ovšem za psaním dopisů a jejich zveřejňováním stáli jednotliví agenti.¹²⁹ Nálada se za určitých situací stávala vystěhovaleckou horečkou, která uchvacovala nejen chudší obyvatelstvo, ale i zámožnější jedince a rodiny. V 50. letech 19. století byla propaganda v podstatě volná, agitační tiskoviny docházely do monarchie bez cenzury a mnohé firmy si přímo získávaly a najímaly agenty mezi obchodníky. Německé loďařské společnosti se dokonce obrátily na rakouské státní úřady, aby mohly v zemi zřídit své agentury s jejich podporou.¹³⁰

V monarchii působili jak agenti ze zahraničí, tak i osoby, které byly získávány rejdařstvími na území monarchie, aby sváděly obyvatele k vystěhování do zámoří. Tito podnikatelé byli placeni provizemi podle počtu získaných vystěhovalců a hodnoty prodaných jízdenek. Do jejich činnosti spadaly: rozšiřování tiskovin, podávání zpráv o cestě, odjezdech lodí a o cenách za přepravu. Nárůst vystěhovalectví rozvíjela právě propagace a agitace agentů. Lodní společnosti působící v habsburské monarchii vytvořily díky volným obchodním podmínkám rozsáhlou síť emigračních agentů, kteří se rekrutovali z řad obchodníků, hospodských, učitelů a dokonce i farářů. Často se také jednalo o obchodníky s obilím, kteří přicházeli do kontaktu s venkovským obyvatelstvem. Pomocí map, brožur a různých letáků se snažili nalákat vystěhovalce k novému životu. Ti všichni za úplatu přesvědčovali své spoluobyvatele k cestě za moře. Rovněž si jednotlivá rejdařství najímala firmy, které působily především v zahraničí jako cestovní agentury, takovou byla například hamburská firma Morris and Co. Columbia, která od roku 1852 zasílala na území monarchie letáky a snažila se zde vybudovat síť agentů, především z provozovatelů hostinců. Vystěhovalci tak dostávali do rukou barevné letáky, které se tiskly česky a německy. Větší průbojnost pak

¹²⁹ KAŠPAR, s. 19.

¹³⁰ HELBICH, Wolfgang, *Amerika ist ein freies Land*, Darmstadt 1985, s. 15.

prokázala německá firma W. Stisser z Brém, která se obracela i na některé bohatší obyvatele na venkově s nabídkou, aby se stali agenty její společnosti. Agentury se snažily hromadně o svou legalizaci v monarchii, jako byla například žádost z roku 1857 o zavedení nové koncesované společnosti, na druhé straně mezi sebou začaly rozvíjet válku v podobě udávání a zdiskreditování se před státními úřady.¹³¹

V druhé polovině 19. a na počátku 20. století byla již emigrace do zámoří vnímána jako běžný společenský fenomén. Tato skutečnost našla svůj odraz i ve vzniku řady příruček, návodů a rad pro vystěhovalce vydávaných knižní, kalendářní i časopiseckou formou. Se silící migrací se začalo vystěhovalectví stávat předmětem zájmu státních úřadů. Představitelé monarchie si začali uvědomovat nebezpečí v nenávratném odlivu pracovní síly, zdroje branné a berní síly státu, ale také ztrátu majetku, který si s sebou vystěhovalci odváželi. Politickým nebezpečím byla také možnost návratu některých emigrantů, kteří by mohli propagovat v monarchii svobodný svět a svádět občany k vystěhovalectví. Z Čech do Vídně například hlásil pražský policejní ředitel Leopold Sacher-Masoch v týdenní zprávě z 13. června 1852: „*Vystěhovalectví zasluhuje o to větší pozornost státní správy proto, že hospodářsky a finančně zničení navrátilci jsou nejen obtíží svým obcím, ale především proto, že svým krajanům očkují zhoubné a bludné učení o špatně pochopené a uplatňované svobodě.*“¹³² Ochrana obyvatel monarchie ze strany rakouské vlády před agenty byla z části na místě, protože se objevila celá řada nepoctivých agentů, kteří vytvořili jakousi lupičskou skupinu. Vystěhovalci byli často podváděni, zavírání, nebo jinak omezování při své cestě do zámoří. Často za podvody stáli hostinští, nebo průvodčí ve vlcích, kteří vydělávali na neznalosti obyčejných lidí. Původní ceny dopravy se vystěhovalcům zvyšovaly po celou dobu jejich cesty.¹³³ Většina přistěhovalců se ovšem do USA dostala, avšak mnohdy zde i přes příslib zajištění práce nenalezli nikoho, kdo by na ně čekal. V této oblasti docházelo často k podvodům, jak vyplývá například ze zprávy německého konzula Heinricha von Mayera: „*Opuštění Maďaři byli podvedeni a jsou teď bez zaměstnání v cizí zemi. Jsou rozptýleni po celém regionu, bez jídla a žijí na ulici. Byli nalákáni na práci v železárnách a dolech. Zažívají hodně strádání a utrpení. Říkají, že byli nalákáni agenty pomocí brožur distribuovaných v jejich jazyce po*

¹³¹ POLIŠENSKÝ, s. 14–15.

¹³² KUTNAR, s. 22.

¹³³ NOVODVORSKÝ, s. 134.

*městech ve své rodné zemi, ve kterých bylo zobrazeno štěstí a prosperita, která je měla očekávat.*¹³⁴

Ovšem vystěhovalectví nechtěla vláda ve Vídni úplně zakázat. Vzdala by se principu liberalistické politiky, která byla patrna v celé západní Evropě. Do jisté míry bylo také nadále vystěhovalectví vnímáno jako ventil vnitřního hospodářského a společenského napětí.¹³⁵ Vystěhovalecká politika nebyla proto ani zásadně prohibiční, ani zásadně liberalistická. Jedním z mála prostředků vlády, kterým mohla postupovat proti vystěhovalectví, bylo potírání agitace pro vystěhovalectví.¹³⁶ Částečně byly rakousko-uherské zákony inspirovány právními předpisy v okolních zemích. Například v Prusku a později v Německém císařství platil zákon z 3. listopadu 1859, který přímo zapovídal vydávání povolení agentům lodních společností, aby mohli zprostředkovávat vystěhování ze země jako živnost. Nicméně zákon dovozoval fungování osobám nabízející pomoc s vystěhováním při svém původním zaměstnání. Zákony v různých částech Německa pak nedovolovaly reklamy lodních společností nabízející jednosměrné jízdenky do USA. V tomto smyslu byly vydány také belgické zákony.¹³⁷

Proti činnosti agentů vystupovalo v monarchii především ministerstvo vnitra, avšak samotné řešení vystěhovalcké otázky často ponechávalo na jednotlivých místodržitelstevských úřadech. Lákání k vystěhovalectví v monarchii zakazoval již josefínský patent a jeho novela z roku 1832. Postih neoprávněných agentur a agentů vymezoval také dekret ze 16. dubna 1833, ale trestní odpovědnost za lákání k vystěhování bylo nutné upřesnit. Dne 27. května 1852 byl vydán zákon číslo 117, jehož ustanovení měla vnést pořádek do praxe, ve které bylo těžké rozpoznat, kdy se jedná o pouhé a povolené poskytování informací, což bylo povoleno, nebo jestli se jedná o nepovolené svádění k vystěhovalectví.¹³⁸ Již v listopadu 1852 byl vydán výnos o stíhání agentů, jež se dopouštěli svádění vystěhovalců, v prosinci téhož roku pak ministerstvo vnitra zakázalo zřizování vystěhovalckých agentur. Policie navíc začala

¹³⁴ *Zpráva německého konzula Heinricha von Mayra na ministerstvo zahraničí*, 3. březen 1880, Washington, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Aus- und Einwanderungen – Auswanderung, Kolonisierung und Rückwanderung nach Staaten (1880–1918): Amerika 1 (2. Teil), Amerika 2-21 (ohne 18), F 15, kart. 53.

¹³⁵ CAESTECKER, Frank, *The Transformation of Nineteenth Century West European Expulsion Policy 1880–1914*. In: FAHRMAIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 130.

¹³⁶ KUTNAR, s. 27

¹³⁷ CAESTECKER, s. 122.

¹³⁸ DUBOVICKÝ, s. 73.

konfiskovat reklamní letáky a brožury.¹³⁹ Následně byl zákonem jakýkoliv způsob úmyslného získávání osob pro vystěhovalectví zakázán a byl trestán: „*Ustavování takových agentur vystěhovalcích dovoliti nesmí, každé povolení, ježto snad jednotlivý úřadové k tomu dali, ihned nazpět vzíti a každá taková bez dovození zástavající agentura bez meškání zrušiti má.*“¹⁴⁰ Podle těchto výnosů byli agenti sledováni a do hledáčku policejních úřadů se dostali i nejrůznější lidé, kteří vykazovali známky toho, že přemlouvají své spoluobčany k novému životu v zámoří. Cenzurní komise začala konfiskovat vystěhovalecké reklamy, plakáty a brožury. Po částečném uvolnění poměrů v monarchii v 60. letech 19. století se začalo opět stabilizovat postavení oficiálních vystěhovaleckých agentů, ale v případě podezření ilegální činnosti proti nim úřady tvrdě zasahovaly.¹⁴¹ Nicméně na konci 19. století bylo nařízeno přísně kontrolovat i dosud povolované podávání informací o emigraci, avšak reklama jako taková již dříve částečně přešla do ilegálních, těžko kontrolovatelných forem.¹⁴² Pokud tedy bylo možné postihnout činnost hlavních zástupců lodních společností, pak nebylo možné sledovat všechny osoby, které se mohly na vystěhovalectví podílet, protože v podstatě každé větší vesnici působila osoba, která měla s vystěhovalectvím nějaké zkušenosti, často také působili tito podnikatelé v tajnosti a ve svých propagačních brožurách se pojišťovaly formulacemi a prohlášeními o tom, že emigraci z monarchie v podstatě nepodporují.¹⁴³ Jednou z reklam bylo například vydávání kalendářů. Společnost HAPAG se takto snažila nalákat potenciální zákazníky pomocí sloganu: „*Kdo jednou buď pro politické smýšlení, obmezování svobody osobní, ukládání stále nových a nových přírážek, zvyšování daní, stále řidší a menší výdělků a konečně i pro víceletou neúrodu Evropy se nasytil, tomu zdá se stěhování ze starého, lidem přeplněného světa, do této nové veliké svobodné země, poskytující milionům dostatek místa a tisícerych příležitostí k blahobytu – vyvoleným heslem.*“¹⁴⁴

Na obyvatele monarchie působily také dopisy vystěhovalců, které se dostávaly do širšího okruhu lidí. V nich byly často i smyšlené informace o životě za mořem, často za nimi stáli sami agenti, kteří tak působili na mysl lidí toužících po lepším životě.

¹³⁹ ŠINDELÁŘ, Bedřich, *Kořeny a povaha českého vystěhovalectví za kapitalismu*. In: POLIŠENSKÝ, Josef (ed.), *Začiatky českej a slovenskej emigrácie do USA*, Bratislava 1970, s. 13.

¹⁴⁰ Tamtéž.

¹⁴¹ VLHA, s. 72.

¹⁴² *Zpráva ministerstva vnitra*, 11. července 1902, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Agenturen Gergolet 2. Teil, Kromer, H – M (ohne Mißler), F 15, kart. 19.

¹⁴³ DUBOVICKÝ, s. 74; VLHA, s. 73.

¹⁴⁴ *Kalendář na rok 1885*, New York 1885, s. 19–20.

Zájem o vystěhování také podněcovaly články v novinách, nicméně ty se, vzhledem k proměnlivému postoji vlády, měnily v negativní propagandu, která měla případné vystěhovalce od jejich záměru odvracet. Vláda využívala také nejrůznějších negativních dopisů jako argumentu proti vystěhovalcům. Z ciziny často přicházely dopisy plné zoufalství a touhy po vlasti, bylo zde líčeno tělesné a duševní utrpení, bída a hlad emigrantů. Nicméně vláda vždy tyto zprávy využívala tak, aby byla emigrace z monarchie udržena na snesitelné míře. Státní úřady jednak vydávaly brožury proti vystěhovalcům, které měly líčením nesnází, lodních neštěstí a ztroskotání vystěhovalců odradit emigranty od jejich úmyslu. Rovněž policejní úřady se snažily ovlivňovat veřejné mínění pomocí novinových článků, kazatelen nebo prostřednictvím učitelů ve školách. Většina domácích agentů se sice vzdala zprostředkování dopravy do zámoří, především z důvodu obav před trestem, často pak zasílali sami na místodržitelství jim došlé tiskoviny, avšak v monarchii nadále působilo velké množství zahraničních obchodníků. Vláda se zmožila jen na jejich sledování, nebylo tajemstvím, že jsou to vystěhovalčí agenti, avšak dokázat jim úmyslné svádění k vystěhování bylo obtížné. Ministerstvo války zaměřilo svoji kontrolu především na to, jestli nejsou k vystěhování sváděny osoby podléhající vojenské službě. Z tohoto důvodu jeho úředníci sledovali přímo zástupce lodních společností, kteří působili v cestovních kancelářích v různých významných městech monarchie.¹⁴⁵

Ministerstvo vnitra, do jehož kompetence spadalo vydávání koncesí pro agenty lodních společností, začalo razit prohibiční politiku s rostoucím vystěhovalčím z monarchie. V zákonu číslo 181 z 23. listopadu 1895 bylo uvedeno: „*Mezi koncesní živnosti, při jejichžto udílení hleděti jest potřebě místní, vřaděny byly ministerským nařízením kancelář cestovní, pokud se příslušná jednání neprovozují společnostmi železničními nebo paroplavebními samými. Jde o zprostředkovací činnost při výdaji jízdních lístků železničních a paroplavebních, o pořádání společenských cest, o expedici cestovních zavazadel a rychlozboží, o vydání poukázek na hotely a o zprostředkování pojištění proti úrazu na železnicích, při tom vyloučeno každé verbování vystěhovalců a napomáhání vystěhovalcům.*“¹⁴⁶ Získat koncesi pro vystěhovalčického agenta se stávalo obtížnější a vzhledem k mnohým nařízením vlády bylo nabádání k vystěhování

¹⁴⁵ *Zpráva ministerstva války*, 28. únor 1909, Vídeň, OeStA/KA, MfLV, HR, PT, 7. Auswanderung (1911–1912), kart. 324.

¹⁴⁶ PRAŽÁK, Jiří, FIEDLER, František, *Rakouské právo správní. Část druhá. Nástin zvláštní části práva správního*, Praha 1906, s. 247.

považováno nadále za ilegální.¹⁴⁷ V roce 1897 byly zpřísněny tresty za ilegální získávání emigrantů a rovněž vláda zpřísnila vojenské zákony týkající se mužského vystěholectví. Přesto zůstaly zákony v monarchii liberálnější než například ve Francii, Itálii nebo Německu.¹⁴⁸ Kolem roku 1900 byla zřejmé, že agenti v monarchii ilegálně působí, ale předlitavská vláda je v podstatě tolerovala, jak také vyplývá z novinového článku vydaného v roce 1900: „*Vystěholectví do severoamerických spojených obcí roku 1900 nabylo ještě větších rozměrů, než v letech přecházejících. [...] Příčiny tohoto vzrůstu zří zpráva uvedená v lákání agentů paroplavebních společností, kteří hlavně na evropském jihu celé osady pohnuly k vystěhování. Polovina přistěhovalců jest nádeníky a zemědělskými pracovníky. Nepatrné prostředky, které si přistěhovalci sebou přinášejí, jsou brzy spotřeby a nešťastníci, kterým se nezdaří nalézt si brzy práci, propadají nevyléčitelné nouzi a bídě. Celkem se z Rakousko-Uherska roku 1900 přistěhovalo 108 701 (roku 1899 84 837).*“¹⁴⁹ Jinak jednala vláda v Budapešti, která se rozhodla postupovat proti agentům například tím, že pokud chtěli v Uhrách působit legálně, museli složit kauci 10 000 korun, aby získali oprávnění, jinak proti nim mělo být rázně zakročeno.¹⁵⁰ Už od roku 1881 byli agenti v Zalitavsku přímo pod kontrolou uherského ministerstva vnitra. V březnu 1903 pak prošel uherským parlamentem restriktivní patent omezující emigraci, avšak ustanovení nakonec nebyla provedena a emigrační zákony se naopak v Uhrách uvolňovaly, i přes varování někdejšího uherského premiéra Kalmána Tiszy. V Uhrách působilo jen 25 agentur a cestovních kanceláří, avšak velké množství agentů provozovalo svou činnosti ilegálně.¹⁵¹ Míra vystěholectví se s novými zákony vůbec nesnižovala, naopak po celé 19. století a začátek 20. století značně rostl počet emigrantů opouštějící habsburskou monarchii.¹⁵²

¹⁴⁷ *Vystěhovalcké předpisy ministerstva vnitra*, 3. březen 1897, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Auswanderung: I/12 (Madrid-Triest), I/21-28, F 15, kart. 6.

¹⁴⁸ FISCHER, Alexander, *Die schädlichen Seiten der Auswanderung und deren Bekämpfung*, Wien 1914, s. 14.

¹⁴⁹ *Český Lloyd. Časopis národohospodářský. Orgán obchodního spolku Merkur. Orgán ústředního spolku maloobchodníků (kupců) z Čech, Moravy a Slezska*, Praha 1901, s. 514.

¹⁵⁰ NOVODVORSKÝ, s. 133.

¹⁵¹ DUBROVIC, Ervin, *Emigration from Central Europe to America 1880–1914*, Rijeka 2008, s. 61.

¹⁵² CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 18.

3 Přeprava cestujících do USA v 19. století

Přeprava vystěhovalců do zámoří se stala v 19. století velkým byznysem, v němž působila řada lodních společností. V 18. století byli v jednotlivých evropských koloniích i v USA často zaměstnáváni evropští smluvní pracovníci, kteří se vedle svobodných osadníků rozhodli pro odchod do zámoří. Pracovníci tvořili až do počátku 19. století velkou část osob cestujících ze severozápadní Evropy na americký kontinent. Existovalo tedy takzvané smluvní otroctví,¹⁵³ do něhož se většinou přihlašovali často nemajetní, nebo finančně dostatečně nezaopatření pracovníci. Tito vystěhovalci se museli zavázat ve smlouvě s obchodníkem či kapitánem svou pracovní silou a náklady na přepravu pak podle typu smlouvy odpracovat během tří až pěti let v nové zemi. Následně často byly tyto kontrakty v zámoří prodány, čímž se de facto přistěhovalci stávali majetkem kupujících. Mnohdy bylo s těmito imigranty jednáno hůře než s černými otroky, protože ti patřili, na rozdíl od těchto přistěhovalců, svým pánům od narození až do smrti. Bílým osadníkům v případě útěku hrozily vysoké tresty, často i hrdelní. Systém zajištění pracovních smluv začal postupně selhávat, velké množství osob nemohlo najít na americkém kontinentu uplatnění a tím splatit své lístky, v první polovině 19. století začalo být tedy přistupováno k platbě za lodní lístky ještě před vyplutím. Lodní společnosti částečně nahrazovaly dodatečné financování přeplavby platbou za lodní lístky ještě před vyplutím, během 19. století pak systém placení cesty pracovními závazky na Severoamerickém kontinentu zcela vymizel.¹⁵⁴

S větším zájmem o lodní přepravu z Evropy do USA se značně rozvinula komunikace a kontakty mezi oběma břehy oceánu. Řada rodinných příslušníků, kteří odešli dříve jako smluvní otroci, posílala finance do Evropy, které pak byly často použity na nákup předplacených jízdenek, což značně podpořilo rozvoj migrace.¹⁵⁵ Pokrok v otázce nákupu jízdenek ještě před vyplutím nově skýtal prostor pro konkurenční boj společností, které se snažily vylepšovat své služby a nabídnout tak cestujícím komfortnější přepravu do nového světa. Ovšem jen tak, aby se stále lodním společnostem přeprava mnohonásobně vyplatila, a aby se nesnižoval jejich profit. Osud vystěhovalců, kteří uzavřeli cestovní dohodu například ve větším evropském městě, byl příznivější, protože na venkově bydleli často nevzdělaní obyvatelé, kteří si nedokázali

¹⁵³ Pojem z angličtiny Indentured servants.

¹⁵⁴ BADE, s. 113.

¹⁵⁵ SCHWEGEL, s. 41.

přečíst podmínky smlouvy o přepravě. Obyvatelé měst se tolik nestávali předmětem podvodů agentů lodních společností a jiných podnikatelů.¹⁵⁶

V průběhu 19. století se jen pozvolna měnil systém přepravy přes Atlantský oceán, cesta vystěhovalců z pravidla začínala nákupem lodního lístku od agentů, nebo od cestovních kanceláří, které mohly v Evropě i v habsburské monarchii působit po většinu 19. století v podstatě nerušeně. Pro ty nejhudší představoval stále problém sehnat peníze na cestu, což ještě ztížilo americké nařízení o povinné minimální částce počátečního kapitálu, kterou požadoval složit Imigrační registrační úřad na Ellis Islandu od 90. let 19. století. Cena lodního lístku odpovídala přibližně ročnímu platu čeledína nebo služby, avšak konkurence mezi lodními společnostmi vedla ke snížení cen přepravy.¹⁵⁷

Po nákupu lodního lístku si musel vystěhovalec místo na parníku rezervovat přibližně 2 až 4 týdny před odplutím, často za dodatečný poplatek. S sebou si měl vzít jen šatstvo, obuv, peníze a také adresy příbuzných a známých v Americe. Emigrant u sebe neměl mít hodně peněz v hotovosti a agenti svým klientům doporučovali koupit si v přístavu směnku splatnou při příjezdu do Ameriky.¹⁵⁸ Vystěhovalci si vyřídili záležitosti týkající se legálního vystěhování a vydali se na cestu do přístavu, kam se museli dostat do data odplutí lodi. Většinou byly na tuto první část cesty určeny dva týdny.¹⁵⁹ Bohatší cestovali po železnici nebo povozem, ti nejhudší putovali pěšky. V období masové emigrace z evropského kontinentu již byla v podstatě rozvinutá hustá železniční síť, která byla pro migranty stejně důležitá, jako samotné odplutí z přístavu. Nádraží se pak často nacházela co nejbliže molům pro nalodování osob, zejména proto, aby bylo zabráněno rozvinutí trestné činnosti, jako byly krádeže a prostituce. Rovněž aby nebyly příliš zatěžovány běžná železniční spojení, některé lodní společnosti uzavíraly dohody se železničními společnostmi na vypravení zvláštních emigrantských vlaků, nebo se snažily vytvořit systém slev pro skupiny deseti a více osob. Na železnicích rovněž

¹⁵⁶ KUTNAR, s. 41.

¹⁵⁷ BADE, s. 123.

¹⁵⁸ *Ladislav Hengelmüller von Hengervár pro hraběte Gustava Kálnokyho*, 25. březen 1903, Washington, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Auswanderung: I/29-56, F 15, kart. 7.

¹⁵⁹ WÄTJEN, Hermann, *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverhers*, Leipzig 1932, s. 126–127.

vznikla celá řada pomocných služeb, jako byly pošty, směnárny nebo informační agentury napojené přímo na lodní společnosti.¹⁶⁰

Po celou dobu cesty se emigranti setkávali s řadou rizik a osobami, které se je snažily připravit o jejich nevelký majetek. Při vystěhovaleckých trasách se objevila celá řada různých obchodníků, nabízejících například přespání v hostincích, které nezahrnovala cena přepravy, přestože to bylo dříve zákazníkům slíbeno. Vystěhovalcům agenti prodávali jízdenky na neexistující lodě, navyšovali si provizi, nebo nabízeli neplatné lístky na americké dráhy. Také docházelo k oloupení vystěhovalců při výměně peněz.¹⁶¹ Zcela běžně se také stávalo, že si vystěhovalce zaplatil místo na rychlejší lodi a pak cestoval takzvaným poštovním parníkem, který byl mnohem pomalejší.¹⁶² Někteří agenti doprovázeli větší skupiny emigrantů za hranice monarchie, v případě severní cesty emigrantů do Drážďan nebo do Lipska, kde předali vystěhovalce jiným agentům dané firmy, kteří je pak dopravili až do přístavu.¹⁶³ Pobyť v přístavních městech v sobě také často skýtal řadu nedostatků, emigranti často čekali na odjezd lodí několik dní i týdnů, během nichž strávili část svých zásob a utratili nemalé finanční prostředky.¹⁶⁴ Vystěhovalci nejčastěji cestovali s nejlevějšími lodními lístky, lodní společnosti je nabízely do mezípalubí, kde si museli cestující z počátku sami zajistit postel, ručníky a jídelní náčiní. Běžná zavazadla cestujících byla přepravována zdarma, ovšem spolu s vystěhovalci, což nebylo nijak pohodlné. Stravu dostávali cestující přibližně od poloviny 19. století po celou dobu plavby z lodní kuchyně, jídelniček obsahoval především trvanlivé potraviny.¹⁶⁵ Od roku 1848 zákony ukládaly lodním společnostem, aby zajistily svým pasažérům potravu a postel během cesty, ovšem jídlo se bralo na předpokládanou nejkratší dobu přepravy, bylo značně jednotvárné a jeho kvalita neodpovídala daným standardům. Spaní se z pravidla nedostávalo pro všechny.¹⁶⁶ Rovněž voda se přepravovala v sudech, které se využívaly na cestě z USA k uskladnění jiných tekutin. Teprve během padesátých let 19. století se objevily předpisy na její přepravu v kovových zásobnících. Britské úřady také jako první začaly již od 40. let předepisovat lodním společnostem minimální příděl potravin na osobu, který se skládal

¹⁶⁰ DUBROVIC, s. 53.

¹⁶¹ BROWN, Kevin, *Passage to the World. The Emigrant Experience 1807–1940*, Barnsley 2013, s. 27.

¹⁶² NOVODBORSKÝ, s. 127.

¹⁶³ KUTNAR, s. 41.

¹⁶⁴ Tamtéž, s. 41.

¹⁶⁵ BLASCHKA-EICK, Simone, *In die Neue Welt*, Hamburg 2010, s. 106–111.

¹⁶⁶ FLÜGEL, Heinrich, *Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen*, Jena 1914, s. 315–317.

z pečiva, brambor, rýže a masa. Avšak nespokojenost některých cestujících s kvalitou potravin neskončila nikdy.¹⁶⁷

Pravidelná linková doprava na americký kontinent neexistovala až do roku 1818, kdy byla založena společnost *Black Ball Linie*, jejíž loď se jménem *James Monroe* nasadilo rejdařství na pravidelnou linkovou dopravu určenou především pro osobní dopravu do New Yorku.¹⁶⁸ Představitelé jednotlivých lodních společností si postupně začali uvědomovat, že přeprava osob může být velice výhodná. Od druhé poloviny 19. století fungovala již zcela běžně linková doprava mezi Evropou a USA. Na konci 90. let parníky lodních společností vyplouvaly z evropských přístavů zpravidla dvakrát týdně směrem do New Yorku, Baltimoru, New Orleansu, Charlestonu a Galvestonu.¹⁶⁹ V 60. letech 19. století trvala cesta z Evropy do USA na plachetní lodi přibližně 44 dní, avšak již v roce 1854 bylo možné se dostat do New Yorku z německých přístavů za 18 dní a 6 hodin, což však byla spíše výjimka.¹⁷⁰ S parníkem pak cesta zpravidla trvala již jen 14 dní. Na konci 19. století trvala cesta přes oceán o 4 dny méně, po přelomu století se stala Severní Amerika dosažitelná z Evropy během jediného týdne.¹⁷¹ Poměry na lodích se měnily jen pozvolna s tím, jak se lodní společnosti začaly zaměřovat více na přepravu osob. Lodě se však do poloviny 19. století upravovaly pro osobní dopravu jen zřídka. Většinou se jednalo o plachetnice s různým druhem plachet určující rychlost lodí. Byly postaveny ze dřeva v omezené tonáži a délce. Postupně se na ně umisťovaly technické vymoženosti určené ke zlepšení přepravy, jednalo se například o lepší zařízení k nakládání osob nebo vznikaly zvláštní prostory pro přepravu zavazadel. Lodě pro překračování Atlantského oceánu, které směřovaly na Severoamerický kontinent, se stavěly většinou ve Velké Británii, protože loděnice v jiných evropských státech neměly

¹⁶⁷ HERTER, Balduin, *Württembergische Einwanderer in Siebenbürger um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Der genealogische Ansatz*. In: BEER, Mathias, DAHLMANN, Dittmar (ed.), *Migration nach Ost- und Südosteuropa vom 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart 1999, s. 412.

¹⁶⁸ FITTKAU, Tanja, *In die Neue Welt. Von Bremerhaven nach Amerika. Atlantiküberquerung im 19. Jahrhundert und die Bedingungen an Bord der Schiffe*, Stuttgart 2010, s. 41.

¹⁶⁹ HIMER, Kurt, *Die Hamburg-Amerika Linie. Entwicklung der Seeschifffahrt in den letzten 60 Jahren und die 50 jährige Jubiläumsfeier der Gründung der ersten Dampflinie unter deutsche Flagge*, Magdeburg 1907, s. 52.

¹⁷⁰ FITTKAU, s. 42.

¹⁷¹ PEMSEL, Helmut, *Weltgeschichte der Seefahrt. Geschichte der zivilien Schifffahrt von 1800 bis 2002*, 3. díl, Wien 2002, s. 1106.

dostatečnou kapacitu. Teprve od roku 1830 je možné zaznamenat vývoj v Německu ve stavbě zaoceánských lodí.¹⁷²

S nástupem parní dopravy od 60. let se otevřely nové možnosti ve stavbě lodí. Přibližně do roku 1880 měly parníky většinou tonáž kolem 2500 až 4000 BRT¹⁷³ a délku přibližně 100 až 125 metrů a dosahovaly rychlosti 13 uzlů.¹⁷⁴ Zavedení parní přepravy zkrátilo délku plavby přes Atlantský oceán asi o dva týdny. Budování parníků s větší tonáží umožnilo podstatnější snížení ceny jízdného. Tonáž lodí se zvyšovala z výtlaku 5000 BRT na 10 000 BRT v 70. letech 19. století, což znamenalo, že parníky mohly pojmout až 300 osob v kabinách; v mezipalubích na konci 19. století dokonce 1500 osob. Během 60. let 19. století také začalo být upouštěno od přepravy osob na plachetních lodích, především z časových důvodů. Lodní společnosti postupně přecházely od plachet k parním strojům. Například společnost *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft* (dále jen *HAPAG*) zcela ukončila transatlantickou přepravu plachetními loděmi již v roce 1867.¹⁷⁵ Nicméně do 70. let bylo zcela běžná kombinace plachetní a parní dopravy, v roce 1866 přibližně dvě třetiny vystěhovalců využívaly plachetní lodě, v roce 1871 to bylo 16 % a v roce 1874 již začaly zcela mizet plachetní lodě z pravidelné linkové osobní dopravy do USA.¹⁷⁶ Na lince do New Yorku byly nasazovány parníky již od roku 1837, kdy sem začaly z Velké Británie připlouvat první lodě, které měly kombinovaný plachtový a parní pohon, avšak parní pohon byl z počátku spíše v nevýhodě, neboť bylo potřeba naložit na lodě dostatek uhlí a vody pro parní pohon. V případě použití mořské vody se stroje velmi rychle opotřebovávaly a zanášely solí. Přesto bylo zřejmé, že parníky budou mít do budoucna jasnou převahu, protože nepodléhaly tolik rozmarům počasí.¹⁷⁷ Během následujících 50 let pak technický rozvoj umožnil stavbu lodí o výtlaku až 40 000 BRT, délce 300 metrů a rychlosti přibližně 24 uzlů.¹⁷⁸ V období před vypuknutím světové války již německé loděnice dokázaly stavět největší parníky té doby a na začátku 20. století se staly

¹⁷² GÜNTHER, Markus, *Auf dem Weg in die Neue Welt. Die Atlantiküberquerung im Zeitalter der Massenauswanderung 1818–1914*, Augsburg 2005, s. 63.

¹⁷³ Brutto registrovaná tuna (BRT) je jednotka objemu, která určuje velikost (tonáž) obchodních lodí. 1 BRT = 100 kubických stop = 2,83 m³. KLÜVER, Karl Joachim, *Geschichte der Schiffsvermessung*, Hamburg 2009, s. 32.

¹⁷⁴ FITTKAU, s. 48.

¹⁷⁵ WIBORG, WIBORG, s. 45–46.

¹⁷⁶ GERSTENBERGER, Heide, WELKE, Ulrich, *Vom Wind zum Dampf*, Münster 1996, s. 104.

¹⁷⁷ FITTKAU, s. 44.

¹⁷⁸ Například britské parníky *Mauretania* postavená v roce 1906 měla výtlak 32 000 BRT a dosahovala rychlosti 24 uzlů, o něco novější parník *Olympic* postavený v roce 1910 měl výtlak 45 000 BRT a dosahoval podobné rychlosti. KEENAN, Desmond, *Ireland 1850–1920*, Bloomington 2005, s. 328.

konkurencí pro britské stavitele, avšak vzniklo zde jen 10 % z celkové tonáže postavených lodí na světě v roce 1900 oproti 65 %, které spustily na vodu loděnice ve Velké Británii.¹⁷⁹

Zaoceánské parníky přepravovaly nejvíce cestujících v přeplněném mezipalubí, kde žili emigranti v nehygienických prostorech. Lékařská péče na lodích téměř neexistovala, mnoho dětí, starců a nemocných cestou umíralo.¹⁸⁰ V roce 1854 napsal jeden vystěhovalec dopis o své cestě z Bremerhavenu do New Yorku, která probíhala velmi špatně v katastrofálních podmínkách, kdy museli vystěhovalci čelit nemocem, špatnému počasí a mnohdy i smrti: „*Nikdo nemohl spát kvůli bouři, moře vydávalo velký hluk, vlny se zvedaly. Mořská nemoc stále sílila. Mezitím jedna žena porodila. Zásoba brambor se rozkládala v hnilobě, což znamenalo nebezpečí cholery. Jedna velká vlna uhodila do mezipalubí, na palubě stály kaluže vody. Potyčky mezi cestujícími kvůli chlebu přerůstaly v násilnosti. Dvě děti zemřely a byly pohřbeny do moře.*“¹⁸¹ Se stoupajícím číslem vystěhovalců, kteří opouštěli evropský kontinent, se ve všech evropských zemích však začaly objevovat předpisy, jež měly zlepšit kvalitu osobní přepravy přes oceán, a situace se začala zlepšovat. Samotná cesta vystěhovalců byla do první poloviny 19. století považována za riskantní záležitost. Plavidla, původně postavená určená pro přepravu surovin nebo výrobků, nevyhovovala osobní přepravě a už vůbec ne masovému vystěhovalectví. První úprava, která se objevila při přepravě cestujících, bylo rozdělení mezipalubí na mužskou a ženskou část, protože často docházelo k obtěžování žen mužskými cestujícími. Rodiny, které cestovaly spolu, většinou dostávaly k dispozici vyhrazený prostor mezi oběma částmi. Mezipalubí ale sloužilo pro veškeré činnosti, jako byly spaní, stravování a provádění osobní hygieny. Její dodržování se stávalo na lodích velice obtížné, avšak již od roku 1849 bylo předepsáno, že při přepravě osob je nutné na lodích zřídit alespoň dvě toalety, které budou odděleny. Nicméně kvůli vznikající nečistotě na lodích často vypukly nemoci, jako byly cholera nebo kurděje.¹⁸² Plavidla byla přeplněná a nedodržovaly se v podstatě

¹⁷⁹ PETERS, Dirk, *Die Entwicklung der deutschen Weltindustrie von 1850 bis 1914 und ihre Beziehung zu Großbritannien*. In: ELVERT, Jürgen, HESS, Sigurd, WALLE, Heinrich (ed.), *Maritime Wirtschaft ins Deutschland. Schifffahrt, Werften, Handel, Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg 2010, s. 62.

¹⁸⁰ BRENNER, s. 44–46.

¹⁸¹ KNAUF, Diethelm, *Aufbruch in die Fremde Europäische Auswanderung in die USA über Bremen und Bremerhaven*, Bremen 1993, s. 14.

¹⁸² JOHNSON, Stanley Currie, *A History of Emigration from the United Kingdom to North America 1763–1912*, London 1966, s. 125.

žádné hygienické návyky. Ze vzpomínek jednoho vystěhovalce vyplývá: „*Stovky chudých lidí se tísní jeden vedle druhého bez dostatku světla a vzduchu. Válejí se v nečistotách a dýchají zkažený vzduch, nemocní na těle i na duchu.*“¹⁸³ V případě nepříznivého počasí nebylo ani možné vyjít na horní palubu na čerstvý vzduch. Ventilace byla nedostačující a v zimním období nedostatečně zabezpečená proti pronikání chladu. Teprve od roku 1868 například brémské předpisy nařizovaly její zavedení na lodích.¹⁸⁴

Špatné podmínky většinou zaviniily lodní společnosti, které chtěly na přepravě osob co nejvíce vydělat. Rejdařství dopravovala v 19. století ze Severní Ameriky velké množství zboží či suroviny, často se jednalo o dřevo nebo bavlnu, a lodě se vracely zpět většinou prázdné. Dopravci si tak postupně začali uvědomovat, že je to pro ně nevýhodné a již od 20. let 19. století se rozhodli věnovat část svého podnikatelského záměru osobní přepravě, začali také nabízet levnější lístky pro osoby odplouvající do zámoří. Tím ale vznikl problém s přeplněním lodí a nedostačujícím prostorem pro cestující. V přístavech byly některé lodě krátkodobě přestavěny, aby se na ně mohli nalodit pasažéři. Z počátku byli emigranti vnímáni jako jakýsi specifický náklad, který přináší jen malé starosti. Již v roce 1750 vyšly ve Velké Británii první zákony upravující nově přepravu osob a zlepšující dosavadní špatné podmínky pro cestování, které popsal jeden cestující následovně: „*Do trupu lodí byly vloženy mezipříčky a podlahy rozdělené na čtverce o délce šesti stop. Toto je veškerá plocha, která je určená pro pět osob na sezení a spaní, stát se tu nedá, protože celý prostor je vysoký jen tři stopy. S místem navíc pro děti se nepočítá, a tak se často stává, že na zmíněné rozloze šesti stop do šířky a tří stop na výšku se tísní namačkáno osm i více dětí s pěti dospělými. Proto je nasnadě, že tímto nelidským zacházením musí velké množství během plavby nevyhnutelně zahynout. Nadto musím ještě zmínit špatné stravování potravinami ze starých zatuchlých zásob. Nakupují je za minimální ceny, protože se neprovádějí žádné kontroly.*“¹⁸⁵ Rovněž probíhaly lichvářské obchody s pitnou vodou, čímž se ještě zvyšovalo zadlužení přepravovaných osob a částka, kterou museli vyplatit, nebo odpracovat v Americe. Za špatnými podmínkami přepravy mnohdy stáli nepoctiví agenti, kteří si kupovali celý prostor na lodích a pak ho pronajali většímu počtu

¹⁸³ KING, Russel, *Atlas lidské migrace*, Praha 2008, s. 135.

¹⁸⁴ FITTKAU, s. 77.

¹⁸⁵ BADE, s. 117.

cestujících, než pro které byl určen.¹⁸⁶ Tento podvod měl být odstraněn zákonem vydaným v USA 2. března 1819, ve kterém bylo jasně stanoveno, že na plachetnicích mohou cestovat jen 2 osoby na 5 tun přepravovaného nákladu. Pokud by to bylo lodní společností překročeno, čekala ji pokuta ve výši 150 dolarů za každého cestujícího, který by se nalodil na loď nad stanovenou normu. Přestože to nebylo vždy dodržováno, jednalo se o pokus vnést pořádek do lodní přepravy. Předpis ovšem neupravoval prostor, který měl mít cestující k dispozici na lodích. Proto byl v roce 1847 zákon upraven tím, že cestující měl nově jasně stanovené místo na lodi. Již od poloviny 18. století platil zákon, stanovující velikost místa pro přepravu osob, konkrétně se jednalo o rozměry 1,8 x 1,8 metru, v 19. století se nařízení vylepšovala ve smyslu toho, že cestujícím byla v mezpalubí stanovena i výška, aby zde mohli pohodlně sedět.¹⁸⁷ Nicméně ani tato nová nařízení nepřinesla zlepšení, protože společnosti kvůli tomuto nařízení vyčleňovaly svým cestujícím místa v nejhorsších částech lodí, například na nejspodnější palubě s názvem Orlop, kde byly absolutní tma, nedostatek vzduchu a buď horko, nebo zima.¹⁸⁸ Úprava přepravních předpisů spadala často do kompetencí představitelů jednotlivých přístavů, kteří se snažili rovněž vylepšovat cestovní podmínky pasažérů. Dne 9. července 1866 například brémský senát zcela zakázal přepravu vystěhovalců v orloповé části lodi.¹⁸⁹

Ještě před zavedením parní přepravy přes Atlantský oceán v 60. letech 19. století bylo překračování oceánu vzhledem ke klimatickým podmínkám nejméně výhodnější v období léta, nicméně kvůli ziskům společností odplouvaly lodě z evropských přístavů po celý rok.¹⁹⁰ V zimním období trpěla řada cestujících zimou, což následně způsobovalo například plicní onemocnění, avšak v horkých letních měsících se vytvářelo ve špatně větraném prostoru podhoubí pro šíření různých epidemií. Při plavbě přes Atlantik dosahovala v 18. století průměrná úmrtnost u dospělých asi 4 %, u dětí to bylo více než dvojnásobek. Další 4 % cestujících pak umírala krátce po vystoupení na americkém kontinentu. Počátkem 19. století však začala úmrtnost postupně klesat až na polovinu. Onemocnění pasažérů měly předcházet například německé zákony vydané ve

¹⁸⁶ BLASCHKA-EICK, s. 106–111.

¹⁸⁷ BRENNER, s. 45.

¹⁸⁸ FITTKAU, s. 73.

¹⁸⁹ *Nařízení brémského senátu*, 9. červenec 1866, Brémy, Staatsarchiv Bremen, Schifffahrt, Verkehr und Post (dále jen SVuP), Bremisches Seerecht, auch Reichsschiffahrtsgesetzgebung 1802–1897, kart. 2-R.11.

¹⁹⁰ MANN, s. 31.

druhé polovině 19. století, které nařizovaly zdravotní prohlídky pasažérů ještě v přístavech, a od určitého počtu cestujících měl být na palubě přítomen lékař.¹⁹¹ Cestující se také museli podrobit lékařské prohlídce již v přístavu. Nemocniční personál vystavil každému cestující zvláštní doklad o zdravotní způsobilosti. Tuto proceduru zavedly lodní společnosti zejména poté, co vešly v platnost americké imigrační zákony, podle kterých bylo možné odmítnout na americké straně nemocné přistěhovalce.¹⁹² Od roku 1855 platil předpis, že za každého mrtvého cestujícího na palubě, který je přivezen do USA, musela společnost povinně zaplatit pokutu ve výši 10 dolarů přistěhovaleckému úřadu. Ten využil částku na pohřební výdaje, pokud nebyl mrtvý pohřben v moři.¹⁹³ Společnosti se tak skutečně snažily, aby dovezly své cestující v pořádku, nicméně nadále docházelo k různým námořním nehodám, které se staly osudné pro řadu cestujících. Většina vystěhovaleckých brožur pojednávala o lodních neštěstích, které se mohly odehrát, a je možné říci, že to byla jedna z věcí, kterou vystěhovaleci následně hodnotili při výběru lodní společnosti. Noviny často přinášely zprávy o nehodách, které se stávaly v důsledku špatného počasí, selhání strojů anebo vinou posádky. Docházelo k poškození lodí při bouři, výbuchům kotlů, požárům nebo srážkám lodí v mlze či nárazu do ledovce nebo skálu. Během období let 1849 až 1890 se na severoamerické trase potopilo přibližně 144 lodí, z čehož 10 bylo zničeno požárem, 8 srážkou s jinou lodí, 3 se potopily po srážce s ledovcem, ve zbytku případů nebylo zcela zřejmé, proč došlo k neštěstí. V letech 1847 až 1852 z britských přístavů vyplulo přibližně 6817 lodí, z nichž se 43 ztratilo.¹⁹⁴ Další úprava podmínek cestování se pak objevila v britských předpisech z let 1855 a 1908, které jasně stanovovaly prostor pro cestující na určitých palubách, avšak nařízení nebyla vždy striktně dodržována, například v roce 1880 hovořily americké úřady o tom, že do New Yorku dorazil přeplněný parník *Strassburg* společnosti *Norddeutscher Lloyd*, která za to musela nést odpovědnost.¹⁹⁵

Před nastoupením cesty na zaoceánské lodě bylo od 70. let 19. století nutné provést zápis osob do lodního seznamu, udělat zápis ohledně počtu a rozměru zavazadel, dále byl úředníky zkontrolován pas. Často se v přístavech nacházeli

¹⁹¹ SCHWEGEL, s. 41.

¹⁹² *Vystěhovalecké předpisy*, 16. únor 1892, Brémy, Staatsarchiv Bremen, Auswanderungswesen allgemeines 1891–1903, kart. 2-M. 6. e. 9. a.

¹⁹³ FITTKAU, s. 74.

¹⁹⁴ POLIŠENSKÝ, s. 23.

¹⁹⁵ FITTKAU, s. 73.

policisté, kteří prohlíželi pasy a kontrolovali, zda cestující není trestně stíhán zákonem, nebo nepodléhá vojenské službě. Seznamy cestujících byly podle zákonů na konci 19. století vyžadovány evropskými státy i USA. Cestující si většinou v přístavu museli vyměnit poukaz na cestu za platný lodní lístek, který byl vydáván přímo lodní společností. Tyto lodní lístky byly běžné od roku 1890 a lišily se barvami podle pohlaví cestujících, aby pak mohlo dojít k oddělení svobodných mužů a žen. Seznam cestujících byl následně předán úřadům, jež hodnotily, jestli nedošlo k přeplnění lodí nebo jestli byl pro cestující dostatek potravin, pitné vody a záchranných prostředků pro případ nehody. Každý cestující měl na základě německých předpisů od roku 1891 stanoveny přibližně 3 metry kubické prostoru pro svou cestu, avšak docházelo k tomu, že během mezipřistání docházelo k přeplnění lodí.¹⁹⁶ Další úprava přepravních předpisů proběhla po vypuknutí několika epidemií ve 40. letech 19. století, bylo zakázáno například přepravovat osoby v nákladovém prostoru spolu s nákladem.¹⁹⁷

Od 70. let 19. století byla také zavedena registrace cestujících na seznamech, tím měl být vnesen pořádek do sledování přistěhovalců do USA. Na emigranty pamatovaly také americké zákony, které stanovily minimální rozměry na jednoho cestujícího a jež vedly k tomu, že se začaly stavět lodí s více palubami, zpravidla se třemi palubami a dvěma mezipalubími. Na americké straně byla celkově sledována přeprava vystěhovalců, jak vyplývá například ze slov jednoho úředníka na Ellis Islandu: „Přibližně 900 pasažérů je přepravováno v mezipalubí na elegantních a čistotných parnicích, jako je například loď Kaiser Wilhelm II., který patří společnosti Norddeutscher Lloyd, je zřetelné, že lidé jsou na něm ustájeni jako dobytek. Přeprava v mezipalubí by měla být upravena zákonem, je pravda, že takový zemědělec nemusí být zvyklý na něco lepšího z domova, ale je to špatný úvod do našeho amerického života, pokud se s k němu chováme jako ke zvířeti při jeho cestě k nám.“¹⁹⁸

Celkově vzato, však zůstalo cestování na primitivní úrovni, posádky se často chovaly ke svým cestujícím hrubě a pro majitele lodí bylo také nadále výhodné naplnit podpalubí odplouvajících lodí co největším počtem osob. V období těsně před

¹⁹⁶ *Zápis z jednání hamburského senátu*, 5. listopad 1891, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Senatskollegium (dále jen Sk), Statistik des Deutschen Reiches 1866–1930 (dále jen SdDR), Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, kart. 6909.

¹⁹⁷ *Zápis z jednání hamburského senátu*, 15. června 1855, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Sk, Verhandlungen 1854–1860 (dál jen Ver), Auswanderung über Hamburg nach Britisch-Nordamerika 1855–1856, kart. 39120.

¹⁹⁸ KNAUF, s. 14.

vypuknutím první světové války v podstatě vymizel standart nabízet emigrantům mezipalubní lístky, které nově nahradily místa v nejnižší třetí třídě, kde již bylo o emigranty postaráno lépe.¹⁹⁹ Obrat v přepravě osob nastal ovšem již od roku 1850, kdy se začal na parnicích společnosti *Cunard Line* objevovat standart přepravovat osoby v kabinách. V tomto roce také začal William Inman z Filadelfie používat pro dopravu přistěhovalců parníky ze železné konstrukce a bohatším cestujícím nabízel za vyšší tarif i možnost stravování. Třetí třída tak byla určena z pravidla pro vystěhovalce, kteří spali v kabinách po dvou až po šesti osobách. Cena přepravy byla sice o něco vyšší, avšak vzhledem k tomu, že podobným krokům přistoupily postupně všechny lodní společnosti, nemohla být nijak zvlášť vysoká oproti prostorám v mezipalubí.²⁰⁰ Vystěhovalci nadále představovali 70 % všech přepravovaných osob.²⁰¹ Cesta do Spojených států se tak stávala čím dál tím snesitelnější, ovšem objevila se i varování, například časopis *Americký přistěhovalec* vydávaný v Hamburku doporučoval svým vystěhovalcům, aby nejprve svůj krok dobře zvážili: „*Amerika klade svými zcela jinými a přistěhovalcům neobvyklými poměry steré překážky a obtíže v cestu, jejichž překonání vyžaduje nemalé neohroženosti, síly a vytrvalosti.*“²⁰²

¹⁹⁹ FLÜGEL, s. 315–317.

²⁰⁰ FITTKAU, s. 81.

²⁰¹ PEMSEL, s. 987.

²⁰² *Americký přistěhovalec*, Hamburk 1874, s. 2; VACULÍK, s. 270.

4 Severní cesta emigrantů

Na počátku 19. století probíhala emigrace severní cestou z habsburské monarchie nejčastěji přes přístavy v Antverpách a Le Havru, místní úřady zde platily za benevolentnější při kontrolách a přes osobní prohlídky prošlo více osob než v ostatních evropských přístavech. Avšak vzhledem ke vzdálenosti obou přístavů od hranic monarchie se začaly postupně dostávat do popředí zájmu vystěhovalců dvě starobylá německá hanzovní města, Hamburk a Brémy. Většina emigrantů z habsburské monarchie tedy odcházela přes severoněmecké přístavy a využívala především kontinentální lodní společnosti.²⁰³ Na konci 19. století více než 70 % rakouských emigrantů pak putovalo přes severoněmecké přístavy, dalších 20 % vystěhovalců volilo cestu přes přístavy Antverpy a Rotterdam, většinou se jednalo o emigranty směřující do Kanady. Menší počet obyvatel Rakousko-Uherska se pak vystěhoval do USA přes tehdy ruský přístav Libava, avšak odtud odplouvalo jen malé množství lodí do Ameriky a nemohl být používán v zimním období, protože často zamrzal.²⁰⁴ Pouze 10 % osob pak odcházelo přes přístavy v Terstu, Rijece, Janově a Le Havru.²⁰⁵ Daný fakt byl způsoben levnější přepravou z německých přístavů a jejich dostupností pro většinu obyvatel monarchie. Ve 20. letech 19. století se specializovaly přístavy především na zámořský obchod s různými komoditami, jako byly bavlna, cukr či káva. S tím, jak se zvyšoval zájem vystěhovalců o cestu do zámoří, se začaly severoněmecké lodní společnosti postupně více přeorientovávat na osobní dopravu. Představitelé obou německých přístavů rovněž vycítili, že emigranti, kteří přes přístavy směřovali za novým životem do zámoří, s sebou přinášejí nemalé finanční prostředky. Aby mohlo přes přístav procházet velké množství osob, musely být nejdříve vybudovány dostatečné kapacity pro ubytování nebo stravování. Hamburk a Brémy již od první poloviny 19. století začaly mezi sebou soupeřit o prvenství v přepravě emigrantů, z počátku především o německé klienty.²⁰⁶

Původně se přístavy zaměřovaly na německou emigraci, která začala v první polovině 19. století a trvala do 90. let 19. století, v průběhu tohoto časového období se objevily výkyvy v počtu přepravených osob a s jejich úbytkem začali agenti německých

²⁰³ Viz tabulka číslo 3.

²⁰⁴ WÜSTENBECKER, Katja, *Hamburg and the Transit of East European Emigrants*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 225.

²⁰⁵ KALC, s. 130–131.

²⁰⁶ BERGQUIS, James, *Daily Life in Immigrant America 1820–1870*, Santa Barbara 2008, s. 68.

společností operovat pravidelně v habsburské monarchii. Tamější obyvatelé se snažili nalákat k novému životu v zámorí. Do měst i vesnic se dostávali oficiální i neoficiální zástupci lodních společností.²⁰⁷ Celkově lze hovořit o jejich úspěchu, v letech 1894–1910 představovali němečtí emigranti již jen 12% z celkového počtu cestujících procházejících německými přístavy a vystěhovalci z podunajské monarchie nabývali pro německé společnosti na významu. Německé lodní společnosti začaly svou pozornost upírat především na východoevropské vystěhovalce směřující do USA a pokles německého zámořského vystěhovalectví na počátku 90. let 19. století vedl ke značnému nárůstu tranzitní migrace z východní a jihovýchodní Evropy.²⁰⁸ Aby se naplnily odplouvající vystěhovalcké lodě, začali se agenti německých lodních společností v habsburské monarchii chovat jako verbíři nabízející doslova nový život za mořem a německé lodní společnosti začaly zabírat v konkurenčním boji mezinárodní plavby stále významnější místo.²⁰⁹ Jejich výhodou byl také fakt, že až do počátku 20. století neexistovalo pravidelné spojení mezi přístavy habsburské monarchie a americkým pobřežím a Hamburk a Brémy také těžily ze své dobré pověsti v monarchii, protože se jednalo o starobylá hanzovní města. Německé lodní společnosti tak dokázaly vytvořit vyhovující podmínky pro obyvatele monarchie, především díky své geografické poloze a úsilí jejich agentů.²¹⁰

V první polovině 19. století bylo zcela běžné odjíždět do německých přístavů dostavíkem nebo říční dopravou po Labi, chudší obyvatelé pak cestovali nejčastěji pěšky. Řada nelegálních vystěhovalců cestovala do Hamburku a Brém přes Bavorsko, aby se vyhnuli kontrolám na severních hranicích monarchie. Legální vystěhovalci naopak využívali cesty na sever přes přechody v Myslovicích a Ratibořicích, kde ovšem také stačilo k překročení hranic pouze ukázání zakoupeného lodního lístku.²¹¹ Pro nelegální migranty z habsburské monarchie, tedy zejména pro mladé muže či trestně stíhané osoby, bylo také zcela běžné využívat právě německé přístavy, protože němečtí úředníci se starali především o obyvatele německých zemí a zahraničním zájemcům o vystěhování nevěnovali takovou pozornost. Problémem se však postupně pro německé

²⁰⁷ FITGER, Emil, *Ein Jahrzent in Schiffsbau, Reederei und Seeschiffahrt*, Berlin 1909, s. 5.

²⁰⁸ MEIXNER, Wolfgang, *Die österreichische Auswanderung von 1848 bis zur Gegenwart*, Wien 1991, s. 77–78.

²⁰⁹ RÜBNER, Harmut, *Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt*, Bremen 2005, s. 47.

²¹⁰ WÜSTENBECKER, s. 225.

²¹¹ *Ladislav von Szögyény pro Agenora Goluchowského*, 10. leden 1906, Berlín, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Aus- und Einwanderungen, Generalia G 1871–1918, F 15, kart. 32.

úřady i zastupitelské úřady monarchie ukázali chudí vystěhovalci. Například generální konzulát v Brémách několikrát varoval před vystěhovalcím osob, které přijely do Brém v naději, že na lodi dostanou nějaké zaměstnání. Obvykle se pak zjistilo, že taková možnost není nebo že peníze stačí pouze na cestu jednoho člena rodiny, zpravidla muže. Z německých přístavů se pak musely osoby vracet, ovšem rakouské úřady následně nabyly podezření, že neúspěšní vystěhovalci uzavřeli s lodními společnostmi. Navrátilci z německých přístavů měli následně získávat pro život v zámoří další obyvatele monarchie, avšak většinou se jednalo o lidi, kteří byli zklamáni novým životem již na začátku své cesty a jen se chtěli vrátit zpět domů.²¹²

Ve druhé polovině 19. století se objevily speciální vystěhovalcké vlaky, a to kvůli k tomu, že nestačily kapacity běžné železniční dopravy, kvůli velkému počtu osob, požadující dopravu do německých přístavů.²¹³ Tehdy vystěhovalci odjížděli po železnici přes Berlín až do německých přístavů. Dráha z Drážďan do Lipska a dále pak přes Hannover do Brém a Hamburku byla vybudována již ve 40. letech a 50. letech 19. století. V 50. letech 19. století se železniční síť dále rozrůstala, spojení vedlo z Německa přes Prahu do Vídně. Trať z Prahy do Hamburku měřila přibližně 670 kilometrů a jízda trvala na konci 19. století 30 i více hodin, o něco kratší pak byla cesta do Brém. V 70. letech 19. století v podstatě dobudovali němečtí dopravci hlavní železniční síť.²¹⁴ Pokud se vystěhovalci dostali v pořádku do přístavů, čekal je několikadenní pobyt ve městě a následné nalodění na palubu lodí německých společností, většinou se jednalo o *Norddeutscher Lloyd* a *HAPAG*. Ty se sice rozvíjely pomaleji než jejich hlavní britští konkurenti, ale v roce 1914 měly obě společnosti dohromady více než polovinu veškeré tonáže německé flotily, což je činilo největšími společnostmi na světě, ovšem například kapacita lodí Velké Británie byla o 20,5 milionu BRT vyšší než celková tonáž německých lodí. Toto číslo bylo také čtyřikrát vyšší než celkový součet výtoku všech flotil ostatních států.²¹⁵

Cesta na sever Německa nebyla v podstatě na přelomu 19. a 20. století nijak složitá a dva největší německé přístavy tímto ještě více nabyly na svém již tak značném

²¹² POLIŠENSKÝ, s. 19.

²¹³ ZENTNER, Christian, *Illustrierte Geschichte des Deutschen Kaiserreichs*, München 1986, s. 214.

²¹⁴ NOVODVORSKÝ, s. 139–140.

²¹⁵ RITTER, Gerhard, *The Kaiser and His Ship Owner. Albert Ballin the HAPAG Shipping Company and the Relationship between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic*. In: BERGHOFF, Hartmut, KOCKA, Jürgen, ZIEGLER, Dieter (ed.), *Business in the Age of Extremes*, Washington 2013 s. 19.

významu. Hamburk a Brémy hrály v tomto ohledu největší roli pomyslné brány pro občany habsburské monarchie do zámoří a obě německé společnosti v této monarchii získaly náhradu za německé vystěhovalce. Podmínky pro přepravu jak z Hamburku tak Brém byly považovány v podstatě za totožné, ovšem je možné říci, že Hamburk hrál u vystěhovalců z monarchie pro větší blízkost k rakouské hranici důležitější roli.

4.1 Brémy

Z obou německých přístavů se začalo dříve na vystěhovalce specializovat město Brémy, jehož představitelé využili touhy německých migrantů po přepravě do USA. Již v první polovině 19. století byly významnějším přístavem v oblasti severní Evropy, než belgické Antverpy a v roce 1855 překonaly v počtu přepravených vystěhovalců dosud nejfrekventovanější francouzský přístav Le Havre.²¹⁶ Až do 19. století těžily ze své polohy na řece Veseře, ale již od konce 18. století bylo zřejmé, že není možné zde odbavit tolik zaoceánských lodí; problémem se také ukázalo mělké koryto řeky zanesené pískem, který bylo nutné pravidelně odstraňovat. Především z těchto důvodů začala výstavba nového přístavu Bremerhaven nacházejícího se na soutoku řek Geeste a Vesery u Severního moře.²¹⁷ Městu Brémy se podařilo od Hannoverského království odkoupit území o velikosti 88,7 hektarů při ústí řeky. Kupní smlouvu podepsal 11. ledna 1827 hannoverský král Jiří IV. a tehdejší starosta Brém Johann Smidt, který se následně stal zakladatelem bremerhavenského přístavu. Ještě téhož roku se začalo s jeho výstavbou a již v roce 1830 mohl přístav z části začít sloužit svému účelu. Na počátku roku 1832 patřil k nejdůležitějším překladištím zboží v Evropě.²¹⁸ Přístavem pro emigranty se stal přístav s příplutím lodi *Washington*, která do něj z New Yorku dorazila 19. července 1847. Parník patřil americké dopravní společnosti *Ocean Steam Navigation Company*,²¹⁹ zajišťující nově pravidelné spojení mezi Evropou a USA. Bremerhaven se tak stal mezinárodním přístavem, přes nějž následně začalo procházet velké množství vystěhovalců.²²⁰

V roce 1851 se stal přístav samostatným městem, ale Brémy si chtěly udržet kontrolu nad svým územím a zároveň udržet emigrační ekonomiku ve městě samotném. Proto brémský senát již v roce 1840 vydal rozhodnutí, které umožňovalo podílet se na emigrantské ekonomice pouze obyvatelům města, což platilo i pro obyvatele Bremerhavenu, ti také museli oficiálně zůstat obyvateli Brém. Pokud emigranti odplouvali z nového přístavu, měli na dokladech jako místo vyplutí uvedeno nadále

²¹⁶ BERGQUIST, s. 69.

²¹⁷ LEONHARD, Melanie, *Die Unternehmerfamilie Rickmers. Vom Segelschiff zum Konzern. Schiffahrt, Schiffbau Handel 1834–1918*. In: ELVERT, Jürgen, HESS, Sigurd, WALLE, Heinrich (ed.), *Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schiffahrt, Werften, Handel, Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg 2010, s. 33–36.

²¹⁸ *Statistická zpráva o vystěhovalectví*, 17. březen 1883, Brémy, Staatsarchiv Bremen, Senatregistratur, Schiffahrt zur See, kart. 3–S, 2.b.

²¹⁹ Název v němčině Ozeanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.

²²⁰ HYDE, Francis, *Cunard and the North Atlantic 1840–1973. A History of Shipping and Financial Management*, New York 1975, s. 37.

město Brémy.²²¹ Rozvoj Bremerhavenu byl spojen především s vystěholectvím, již v roce 1845 přes něj prošlo kolem 30 000 osob ročně. Avšak přístav nemohl pojmout více plachetnic a parníků, což vedlo představitele města k rozhodnutí rozšířit stávající kapacity a vybudovat nová mola určená pro větší lodě. Jejich výstavba započala již ve 40. letech a v roce 1852 bylo rozšíření dokončeno, nové nakládací prostory se staly největšími v tehdejší Evropě.²²² V roce 1872 dosáhl počet vystěhovalců 80 000 a znovu se objevila nutnost investovat finance do dalšího rozvoje přístavu. Představitelé města rozhodli o výstavbě třetí části dokončené v roce 1875, jež získala název Císařský přístav.²²³

V průběhu 19. stoletího probíhala cesta do Bremerhavenu tak, že si emigranti vyřídili v Brémách potřebné úřední záležitosti, následně se mohli vydat do přístavu, kam bylo možné doplnout lodí po proudu řeky Vesery. Samotný přesun většinou trval i několik dní, přestože se jednalo o poměrně krátkou vzdálenost, přibližně 60 km. Veškeré procedury před naloděním na zaoceánské lodě probíhaly pomalu, což bylo výhodné pro podnikatele podílející se na vystěhování. Snažili se vydělat na vystěhovalcích co nejdříve peněz a prodávali jim různé potřebné i zbytečné zboží. V polovině 19. století pak technický pokrok zrychlil spojení s přístavem, což zkrátilo samotnou cestu na jeden den. V roce 1862 byla do nového přístavu dokončena i železnice, která tuto cestu ještě více zkrátila.²²⁴ Zpravidla nejdříve jezdili z Brém do přístavu pasažéři nejnižší třídy, v Bremerhavenu byli přibližně 3 hodiny před odplutím lodi, následovali je pasažéři 2. a 1. třídy. Vlaky přijížděly do takzvané Lloydovy haly v Bremerhavenu a cestující následně odcházeli buď přímo k nástupu na loď, nebo do čekáren.²²⁵

Pro zvýšení kvality pobytu emigrantů ve městě vybudovala městská rada noclehárny podléhající obecní kontrole. V roce 1852 byl dostaven emigrační dům, který poskytoval nocleh pro 2000 lidí včetně možnosti stravování v jídelnách. Pro konání bohoslužeb sloužila kaple uzpůsobená pro katolické i evangelické obřady. Nacházely se zde také informační kanceláře a ošetrovna s 35 lůžky pro nemocné cestující. Již

²²¹ BERGQUIST, s. 68; BROWN, s. 33.

²²² FITTKAU, s. 55.

²²³ LEHMANN-FELSKOWSKI, Georg, *Deutschlands Hafen und Wasserstrassen in Wort und Bild*, Bremen 2012, s. 31.

²²⁴ BERGQUIST, s. 68.

²²⁵ FITTKAU, s. 57–58.

v následujícím roce vznikl další emigrační dům. Jeden vystěhovalec v roce 1853 popsal situaci v ubytování takto: „*Vystěhovalectví přes město Brémy neustále stoupá, v emigračních domech zde nocuje 6000 osob. Ubytování není špatné a čekání na odplouvající lodě není nejhorší.*“²²⁶ Do konce století pak bylo vybudováno další ubytování pro cestující, které začalo tvořit samotnou čtvrť města, dočasně zde mohlo dohromady v emigračních domech bydlet až 10 000 osob. Pro bohatší cestující byl vystavěn hotel Warschau, který se specializoval především na židovské cestující a jimž nabízel například košer stravu.²²⁷ Bremerhaven byl tedy vybudován především jako emigrační přístav, který mělo pod kontrolou město Brémy, jehož představitelé měli právo zasahovat i do přepravy cestujících na moři. Ti také vydávaly nové předpisy pro lodní společnosti, které upravovaly pobyt vystěhovalců na lodích samotných. Senát města Brémy začal v roce 1832 kontrolovat lodě, zda jsou alespoň částečně uzpůsobeny k přepravě osob a zda jsou schopny přeplout v pořádku Atlantský oceán. Kapitánům lodí městem Brémy nakázalo, že musí mít při zaocánské plavbě na palubě dostatek potravy až na 90 dní. Dále byly stanoveny požadavky na přesnou dokumentaci každého pasažéra nebo rozměry minimálního místa na palubě pro emigranty.²²⁸ V roce 1851 město přistoupilo k dalším krokům ve zlepšování podmínek pro vystěhovalce a zřídilo informační úřady pro emigraci na železničních stanicích, v přístavu i v centru města. V těchto kancelářích vystěhovalci získávali oficiální informace o ubytovacích kapacitách v přístavu, obchodech i samotné plavbě, včetně hodnocení společností a jízdních řádů. V roce 1866 proběhla poslední velká úprava vystěhovaleckých zákonů v Brémách, které se na počátku 20. století, v období nejmasovější emigrace, zdály již být zcela nedostačující. Od roku 1880 do začátku první světové války dominovala emigrace přes město Brémy ekonomice města. Původní poslání přístavu jako místa pro přijímání surovin z různých částí světa postupně začala zastiňovat migrace. Ve městě vznikaly nemocnice pro migranty a ubytovací hostince, lůžka v nich byla placena v rámci lodního lístku.²²⁹ Od roku 1883 procházelo městem každoročně až 100 000 emigrantů z Německa i z jiných částí Evropy. V Brémách založený *Norddeutscher Lloyd* se díky vystěhovalcům stal jednou z největších přepravních lodních společností v Evropě. V roce 1907 se roční počet odbavených migrantů rovnal populaci města, což celkově

²²⁶ KNAUF, s. 12.

²²⁷ FITTKAU, s. 60.

²²⁸ BERGQUIST, s. 69.

²²⁹ NOVODVORSKÝ, s. 151.

generovalo na tehdejší dobu závratnou částku 325 milionů marek z poplatků za jízdné.²³⁰

²³⁰ GROOS, Thomas Adam, GROSS, Rutz, *Traveling Between Worlds. German American Encounters*, Bryan 2006, s. 158.

4.2 Hamburk

Druhým nejvýznamnějším německým přístavem pro emigranty z habsburské monarchie byl Hamburk, avšak městská rada se až do poloviny 19. století emigrantské ekonomice příliš nevěnovala. Samotné město ani z počátku nepředstavovalo konkurenci pro Bremerhaven, což vyplývá i ze statistik pro léta 1841 až 1846, kdy z Bremerhavenu odplulo 115 000 emigrantů a z Hamburku pouze 11 000.²³¹ Přístav zde existoval již od dob Karla Velikého a později hrál významnou roli jako hanzovní přístav pro baltskou oblast. Jeho výhodná pozice na řece Labi a přístup k Baltskému moři byly pro jeho rozvoj velmi důležité. V roce 1510 se stal císařským městem a svou pozici si udržel i během úpadku hanzovní ligy v 17. století.²³² Na Vídeňském kongresu v roce 1815 mu udělili statut svobodného města, oficiálně potvrzený v roce 1819. Město bylo členem Německého spolku a po vzniku Německého císařství v roce 1871 se stalo jedním ze spolkových států.²³³ Na konci 17. století začali přes přístav odcházet ve větším množství němečtí vystěhovalci do britských kolonií, především do Severní Ameriky. Avšak v roce 1768 město zákonem emigraci přes město snížilo a odchod emigrantů přes přístav byl tak v podstatě na čas zakázán z obavy, aby příliv chudých osob do města nezpůsobil problémy. Zákon platil až do roku 1817, kdy byl kvůli tlaku místních obchodníků upraven.²³⁴ Oproti Brémám se Hamburk z počátku nesoustředil na emigranty. Ovšem s tím, jak představitelé města sledovali ostatní přístavy, které bohatly na emigrantech, přistoupil hamburský senát v roce 1837 k revokaci svého předchozího rozhodnutí. Na základě přijaté legislativy mohl do města nově směřovat emigrantský proud. Hamburk se začal stávat významným tranzitním místem v Německu a postupně se rozrostl na jeden z největších přístavů v celé Evropě. Jeho konkurenty byla přístavní města v Nizozemí, Belgii, na německém území Brémy. Nevýhodou Hamburku bylo, že ostatní přístavy měly delší tradici ve spojení se Spojenými státy americkými a již zaběhnuté námořní trasy.²³⁵

Hamburk se následně do konce 19. století postupně stal největším kontinentálním přístavem a hlavním konkurentem Brém. Přístav také těžil ze své

²³¹ DUBROVIC, s. 69.

²³² BÖER, Friederich, *750 Jahre Hamburger Hafen*, Hamburg 1939, s. 7–27.

²³³ KRAUSE, Detlef, *Die Commerz und Disconto-Bank 1870–1920/23. Bankgeschichte als Systemgeschichte*, Stuttgart 2004, s. 45.

²³⁴ THEDE-OTTOWELL, Anne Marie, *Hamburg Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt*, Hamburg 1996, s. 147.

²³⁵ ADAM, Thomas, KAUFMAN, Will, *Germany and the Americas. Culture Politics and History*, Santa Barbara, Denver, Oxford 2005, s. 475.

geografické polohy a blízkosti k severským zemím. Řada Skandinávců si vybrala Hamburk jako výchozí bod pro svoji emigraci do zámoří. Ke konci 19. století pak jeho kapacity byly využity novou vlnou emigrantů z Evropy, putovala přes něj většina ruských a polských židů, kteří prchali před pronásledováním v carském Rusku. Výhodné se také ukázalo vybudované železniční spojení, kolem roku 1880 fungovalo pravidelné spojení s městy, jako byly Budapešť, Vídeň, Praha, Krakov nebo Lvov.²³⁶

Problémem pro Hamburk však zpočátku byla jeho špatná pověst mezi emigranty: platil za předražený. Danou situaci se rozhodl začít řešit městský senát v roce 1850 tím, že založil Asociaci pro ochranu emigrantů, která zprostředkovávala informace o konzulátech v USA, směnných kurzech, sdělovala průměrné ceny hotelů v Hamburku nebo doporučení pro plavbu na zaoceánské lodi.²³⁷ Rovněž byl také vytvořen Vystěhovalecký úřad pro přístav a plavbu určený pro kontrolu dodržování vydaných vystěhovaleckých zákonů.²³⁸ V roce 1855 byl založen Výbor pro vystěhovače, ve kterém zasedali představitelé města i obchodníci. Organizace spolupracovala s policejními úřady a kontrolovala dodržování předpisů pro přepravu osob.²³⁹ Zaměstnanci výboru pak vystěhovače zastavovali již po jejich příjezdu na hamburské vlakové nádraží a poskytovali jim informace o odplutí a ubytování, často v jazyce vystěhovalců. Díky tomuto výboru získal Hamburk jako emigrační přístav postupně dobrou pověst.²⁴⁰ Městská rada také dohlížela nad cenami ubytování a stravy, na základě vyhlášky z 26. května 1887 určené pro vystěhovače jasně stanovila ceny, kterou si mohli podnikatelé účtovat.²⁴¹ Hostincům bylo také určeno, jaký komfort mají vystěhovalcům zajistit: „*Za lůžka pro vystěhovače sloužit mají postele pro jednu a dvě osoby spolu se slamníky (neb žíněnkami) a s ostatní k přikrytí potřebnou úpravou. Pakli jest pochybnost o čistotnosti nocležníka, nemusí se mu přikrývka dáti. Na podlaze nemají žádní vystěhovanci býti uloženi. Počet cestujících jež mohou být ubytováni, jest úředně hostincům obmezen.*“²⁴² Dále bylo vyhláškou stanoveno, že „*ženy a dívky bez*

²³⁶ DUBROVIC, s. 71.

²³⁷ WÜSTENBECKER, s. 223–224.

²³⁸ THEDE-OTTOWELL, s. 148.

²³⁹ *Zpráva hamburské společnosti o ochraně emigrantů*, 7. únor 1855, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Wirtschaft und Verkehr (dále jen WuV), Auswanderungsamt (dále jen Aus.), Auswanderungsamt I. (1840–1944), kart. 373-7 I.

²⁴⁰ WÜSTENBECKER, s. 224.

²⁴¹ *Zápis z jednání městské rady*, 25. květen 1887, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Sk, SdDR, Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, kart. 6909.

²⁴² NOVODVORSKÝ, s. 148–149.

*průvodce cestující, které by proti znění regulativu umístěny byly s muži v téže místnosti, mají, odvolávající se na stanoviny regulativu, žádati ložnici oddělenou“.*²⁴³

Ve druhé polovině 19. století pocházeli emigranti směřující do Hamburku především z východní Evropy a řada z nich preferovala právě přístav na Labi jako nejdostupnější. Od 80. let 19. století pak přístav přestával stačit velkému počtu migrantů, kteří pocházeli často z nejhudších částí Polska. Vystěhovalci přicházeli s různými nemocemi a vzhledem k velkému počtu osob je nebylo možné vždy zachytit. Nemocí, kterou se nakazila velká část lidí, byla cholera. Ta několikrát propukla v epidemii a v srpnu 1892 se odehrála jedna z posledních. Městská rada vynaložila značné úsilí k tomu, aby nedosáhla takových rozměrů, a proto vytvořila záchytné stanice pro nemocné emigranty. V celém roce se v Hamburku touto nemocí nakazilo přibližně 8600 lidí.²⁴⁴ Cholera do města nejspíše zavlekli ruští emigranti, avšak tehdejší hamburský lékař Theodor Deneke k tomu poznamenal: „*Vzdálenost mezi Oděsou, Moskvou a Hamburkem je přibližně 1700 nebo 1800 kilometrů. Neznám žádný případ v historii, kdy by cholera cestovala tak daleko a dlouhou dobu přes osídlené oblasti, aniž by způsobila infekci.*“²⁴⁵ Deneke došel k závěru, že se patrně nemoc dostala do přístavu z francouzského Le Havru, kde se objevila již v červenci 1892. Ať už se tedy cholera do Hamburku dostala jakkoliv, připravila o život 8000 lidí.²⁴⁶ Městská rada se po celou dobu probíhající epidemie snažila zmírnit následky nemoci, nařídila, aby byly cesty pro emigranty, kteří směřovali do přístavu, striktně odděleny od zbytku města, aby nemohlo dojít k šíření nákazy.²⁴⁷ Německé úřady dokonce chtěly přistoupit k uzavření hranic s habsburskou monarchií a Ruskem, aby zamezily dalšímu přílivu vystěhovalců, avšak představitelé německých společností je přesvědčili, že by to pro jejich společnosti znamenalo velké ztráty, proto bylo přistoupeno k izolaci nemoci v přístavních městech. Pro nemocné dalo město k dispozici zvláštní ubytovací zařízení s lékařskou péčí.²⁴⁸ Přesto rapidně klesl počet pasažérů, kteří přes Hamburk procházeli: z 144 000 v roce 1891 na 39 000 v roce 1894.²⁴⁹ Nemoc tak způsobila hamburským obchodníkům velké finanční potíže a rovněž společnost *HAPAG* se dostala do finančních problémů, avšak

²⁴³ Tamtéž, s. 149.

²⁴⁴ BÖER, s. 56.

²⁴⁵ WÜSTENBECKER, s. 227.

²⁴⁶ Tamtéž.

²⁴⁷ *Zápis z jednání městské rady*, 20. září 1892, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Sk, SdDR, Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, kart. 6909.

²⁴⁸ BÖER, s. 55.

²⁴⁹ KLUDAS, Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, 3. díl, Hamburg 1986, s. 70.

ani *NDL* nebyl ušetřen a obě společnosti počítaly ztráty za rok 1892 na 9 milionů marek. Další 2 miliony marek ztratily německé železniční společnosti. Kvůli epidemii stoupla důležitost cesty přes Brémy a *HAPAG* obratně řešil tuto situaci tím, že v lednu 1893 přenesl část svého podnikání do přístavu Nordenham, což bylo blízko Bremerhavenu. Nicméně epidemie přetrvávala a na straně lodních společností se objevila snaha ji vyřešit v součinnosti s vládou v Berlíně. Záležitost spadala do kompetence pruského ministra vnitra hraběte Botho Wendta Augusta Eulenburga, kterému představitelé lodních společností adresovali petici 24. července 1893. Následně byla zřízena kontrolní komise, která přímo dohlížela na emigranty a jejich zdravotní stav. Všichni vystěhovalci byli podrobeni zdravotní prohlídce a jejich zavazadla se desinfikovala. Zdraví emigranti mohli nastoupit cestu po moři přes německé přístavy, nemocní pak byli přesunuti do zdravotních zařízení, někteří museli zůstat 14 dní v karanténě, aby se případná nemoc nerozšířila na lodi. Tyto kontroly platily lodní společnosti ze svých finančních rezerv a do budoucna nesly zodpovědnost za zdravotní stav pasažérů a jejich ubytování. Do jejich kompetence také spadaly pasové kontroly a prověření, zda mají emigranti dostatek financí na usazení v cílové zemi, což bylo kontrolováno americkou vládou na Ellis Islandu.²⁵⁰

Snaha oddělit cestující od zbytku města byla patrná po celou druhou polovinu 19. století. Emigrantům městská rada vyčlenila okrajovou část města s názvem Veddel nacházející se v blízkosti železnice, která měla rozlohu 60 000 m² a ubytovací zařízení mohla pojmout najednou až 5000 emigrantů. *HAPAG* ve svých propagačních materiálech psal o Veddelu jako největším hotelu na světě.²⁵¹ Emigranti zde našli dočasné ubytování, kanceláře lodních společností a směnárny peněz. Nacházelo se zde přibližně 30 budov: noclehárny, jídelny, hudební pavilon nebo kostel a synagoga. Účelem tohoto bezpečného místa bylo emigrantům usnadnit čekání na odplouvající loď. Městská rada dohlížela na ochranu vystěhovalců a v čekárnách udržovali pořádek městští strážníci. Veddel platil za místo s levným ubytováním a stravou. Bohatší emigranti se ubytovali v hotelích ve městě. Avšak i přes zlepšování podmínek pro vystěhovalce nebylo vždy možné zajistit okamžitě odpovídající ubytování, rovněž se objevily stížnosti na jeho případnou kvalitu: „*Poláci na nádraží čekají na přijetí. Tak jsou vystěhovalci ve svobodném hanzovním městě Hamburk v noci, v mlze, v zimě a*

²⁵⁰ WÜSTENBECKER, s. 228.

²⁵¹ DUBROVIC, s. 71.

*sněhu, ve větru a dešti, v otevřených vagónech po téměř hodině odvážení na ubytování, kde ovšem přestávají být svými pány.*²⁵² Po epidemiích, které Hamburk postihly, vydala městská rada nařízení, podle něhož byly všechny osoby směřující do čtvrti Veddel podrobeni lékařské prohlídce.²⁵³ V samotném Hamburku se nacházely na konci 19. století tři nemocnice, které sloužily především vystěhovalcům.²⁵⁴ Ze čtvrti Veddel směřovali emigranti k nalodění do přístavu. V letech 1887 až 1895 probíhala výstavba kanálu, který umožnil odplouvání velkých parníků přímo z městského přístavu do Severního moře, takže nebylo nutné dopravovat osoby z Hamburku na pobřeží. Takzvaný Kanál císaře Viléma měřil 100 kilometrů a dosahoval šířky 103 metrů a jeho hloubka byla 11,33 metru, takže byl splavný i pro velké parníky.²⁵⁵

²⁵² *Hamburger Fremdenblatt*, 9. leden 1896, s. 2.

²⁵³ *Zpráva z jednání městské rady*, 20. říjen 1893, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Landherrenschaft Bergedorf 1872–1906 (dále jen LB), *Ansteckende Krankeheiten* (dále jen AK), *Cholera-Epidemie im Jahre 1892; Maßregeln gegen das Wiederaufleben der Cholera 1893 und 1894*, kart. 415-3_422.

²⁵⁴ NOVODVORSKÝ, s. 147.

²⁵⁵ BÖER, s. 55.

4.3 Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG)

Stejně jako z Brém byla první pravidelná linková doprava z Hamburku do New Yorku zavedena pro přepravu pošty, osob a nákladu v roce 1828. Obsluhovaly ji plachetnice americké společnosti. V roce 1836 jim ovšem začaly konkurovat lodě hamburské společnosti Sloman, která v témže roce zřídila pravidelnou linku mezi Hamburkem a New Yorkem pro náklad, pasažéry i poštu.²⁵⁶ Společnosti se poměrně dařilo a v roce 1850 nasadila na linku do New Yorku tehdy moderní loď *Helene*.²⁵⁷ Největší důležitost pro historii Hamburku a částečně i pro evropské vystěhovalectví začala hrát společnost *Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft* založená v Hamburku roku 1847 s relativně malým kapitálem ve výši 300 000 marek, který investovaly především německé banky. Akcie vydávala společnost v nejnižší nominální hodnotě 5000 marek a mohli si je koupit jen občané města Hamburk, na začátku měla společnost celkem 33 akcionářů.²⁵⁸ Mezi zakladateli společnosti byli významní hamburští obchodníci a majitelé lodí, řízením společnosti byl pověřen jeden z velkých akcionářů Adolph Godeffroy, který se od začátku chtěl zaměřit na vybudování pravidelné linky z Hamburku do Severní Ameriky.²⁵⁹ Nejdříve společnost disponovala jen dvěma plachetnicemi. První lodí nasazenou na pravidelnou linku do New Yorku byla loď *Deutschland*, která měla 20 kajut pro pasažéry a 200 míst pro emigranty, avšak byla určena hlavně k nákladní přepravě, přestože se *HAPAG* chtěl soustředit především na osobní dopravu do Severní Ameriky. Loď postavily německé loděnice v roce 1847 a její výtlak byl 717 BRT. Platila také za krásnou a pohodlnou plachetnici. Po jejím spuštění na vodu, představitelé společnosti dne 15. října 1848 oficiálně ohlásili začátek přepravy osob do New Yorku, tuto plavbu dokázala zvládnout za 42 dní, zpět cesta trvala 30 dní díky lepšímu větru.²⁶⁰

Společnost začala brzy vykazovat zisk a od roku 1853 vyplácela svým akcionářům první dividendy. Její flotila se rychle rozrůstala, v roce 1855 *HAPAG*

²⁵⁶ THIESS, Christian, *Kurze Geschichte der deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert*, 136. díl, Bremen 2010, s. 4.

²⁵⁷ *Geschichtssabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, Hamburg 1901, s. 4; AGSTNER, Rudolf, *Austria-Hungary and It's Consulates in United States of America since 1920*, Berlin 2012, s. 63.

²⁵⁸ FLÜGEL, s. 251.

²⁵⁹ HERZ, Herman, *Guide Through Germany, Austria-Hungary, Switzerland, Italy, France, Belgium, Holland, the United Kingdom, Spain, Portugal, & co. Souvenir of the Hamburg-American Line*, Hamburg 1907, s. 10.

²⁶⁰ *Geschichtssabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, s. 4; FLÜGEL, s. 251.

zakoupil první parník s názvem *Borussia*, který byl postaven v anglické loděnici *Caird and Company* v Greenocku ve Skotsku. Rejdařství také objednalo její sesterskou loď *Hammonia* o výtlaku 2130 BRT. Jednalo se o lodě s kombinovaným pohonem, které měly vedle plachet k dispozici parní stroje. Již v roce 1857 byly objednány další dvě o něco větší lodě s názvy *Austria* a *Saxonia*, avšak již o rok později v roce 1858 se *Austria* a *Deutschland* potopily a nahradily je parníky *Teutonia* a *Bavaria*. I přes tyto obtíže se *HAPAG* stal brzy konkurentem *Lloydu* a předešel ho v oblasti rozšiřování linek do více oblastí, především do Kanady. Lodě společnosti dokázaly zajistit pravidelné čtrnáctidenní spojení s New Yorkem. V roce 1867 pak společnost prodala všechny zbylé plachetnice a zaměřila se čistě na parní přepravu. Následně se však *HAPAG* dostal do finančních problémů vzhledem k tomu, že do obchodních zájmů firmy zasáhla americká občanská válka a s tím spojený pokles přepravovaných osob. Protože se společnost zaměřovala oproti ostatním rejdařstvím hlavně na osobní přepravu, byly její ztráty vyšší než u ostatních lodních společností. Rovněž období prusko-francouzské války v letech 1870 až 1871 společnost nepříznivě zasáhlo. *HAPAG* ale dokázal překonat špatné období a objednal nové parníky, které měly čistě parní pohon a jež se stavěly v německých loděnicích.²⁶¹

HAPAG musel v 70. letech čelit konkurenci nově vzniklé společnosti *Deutsche Transatlantische Schiffahrts Gesellschaft*, která zřídila své sídlo rovněž v Hamburku a jež kvůli velkým investicím mohla nabídnout svým cestujícím pohlednější a rychlejší dopravu než parníky *HAPAGU*. Ovšem krize v dopravě, způsobená všeobecnou hospodářskou depresí trvající od roku 1873, přivedla společnost ke krachu a v roce 1875 byli její představitelé donuceni spojit společnost s *HAPAGEM*, který se ale sám také octl ve velkých finančních obtížích. Jeho lodě měly nadbytečnou kapacitu a řada lodí byla prodána, což se nakonec v daném okamžiku ukázalo jako krok správným směrem. V roce 1880 odstoupil po 33 letech ve funkci předseda společnosti Adolph Godeffroy a představenstvo společnosti muselo nalézt nového ředitele, který by se pustil do odvážných kroků. Společnost od svého vzniku velice zaostávala oproti mladšímu rejdařství *Norddeutcher Lloyd* i britské konkurenci. Navíc se ještě v 80. letech 19. století opět vynořila v Hamburku konkurence, tentokrát v podobě společnosti *Carr Linie*, založené v roce 1880, která se zaměřovala výhradně na přepravu emigrantů do New Yorku. V konkurenčním boji začaly klesat ceny lodních lístků, avšak jen do

²⁶¹ FLÜGEL, s. 251.

doby, než se *Carr Linie* sloučila se společností Roberta Milese Slomana, z čehož vznikla *Union Linie*. Ta následně uzavřela s *HAPAGEM* kartelovou dohodu o rozdělení trhu.²⁶² Pro společnost tak začaly opět lepší časy, v roce 1883 na vodu spustila parník *Hammonia*,²⁶³ který se stal na čas největším plavidlem na trase z Evropy do New Yorku. *HAPAG* také vlastnil v té době nejrychlejší parník *Auguste Victoria*, spuštěný na vodu v roce 1889.²⁶⁴ Vystěhovalci si v 80. letech 19. století mohli vybírat ze tří typů lodí odplouvajících z Hamburku v pravidelných intervalech. Pomalejší poštovní parníky odjížděly každou neděli a expresní parníky ve čtvrtek. Již v této době dokázaly rychlé lodě přeplout Atlantik za 8 dní, avšak doprava se cestujícím prodražila přibližně o 20 marek.²⁶⁵

Následující úspěch společnosti byl neodmyslitelně spjat s Albertem Ballinem, jehož rodiče pocházeli z Dánska a byli židovského původu. Do společnosti *HAPAG* nastoupil v roce 1886 ve svých třiceti letech a o dva roky později byl jmenován do předsednictva společnosti.²⁶⁶ Dříve působil jako jednatel ve vystěhovalecké agentuře *Morris and Company* a právě zde dospěl k přesvědčení, že je možné dosahovat velkých zisků při přepravě vystěhovalců. Sám k tomu poznamenal: „*Bez cestujících v mezpalubí by společnost do několika týdnů zbankrotovala.*“²⁶⁷ Svě služby nejdříve nabídl společnosti *Carr Line*, od které však brzy odešel.²⁶⁸ Právě s ním je spojen rychlý růst společnosti *HAPAG* a jeho znalosti o obchodu hrály neodmyslitelnou roli, aby se rejdařství dostalo do vedoucí pozice v konkurenčním boji.²⁶⁹ Trvalo ovšem až do roku 1899, než se Ballin stal generálním ředitelem. Aby vylepšil pověst společnosti mezi cestujícími, rozhodl se záhy investovat prostředky do zlepšování životních podmínek emigrantů již v hamburském přístavu, kde bylo ubytování a stravování zahrnuto v ceně jízdenky pro cestující. Avšak jeho plány, ještě jako člena správní rady, ohrozila v roce

²⁶² BEHRENS, Oscar, *Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schifffahrt nach Südamerika*, Bremen 2014, s. 167.

²⁶³ Parník nesl stejný název jako dřívější plachetnice společnosti.

²⁶⁴ *Geschichtsbrieff der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, s. 5–6.

²⁶⁵ OPATRŇÝ, Josef, *Přepavní společnosti v době masové migrace do Ameriky*. In: *Dějiny a současnost* 3, 2007, 17, s. 31–32.

²⁶⁶ RITTER, s. 15.

²⁶⁷ *Albert Ballin pro císaře Viléma II.*, 20. květen 1910, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Schriftgut, Familien und Personen, Anfangbuchstabe B, Ballin, Albert (Generaldirektor der HAPAG vor dem Ersten Weltkrieg, einer der wenigen "bürgerlichen" Duzfreunde Kaiser Wilhelm II., geb. 15.08.1857 Hamburg, gest. 09.11.1918 Hamburg Selbstmord), kart. 731-8_A 752.

²⁶⁸ FLÜGEL, s. 252.

²⁶⁹ RITTER, s. 18.

1892 vypuknutá cholerová epidemie, tehdy město nařídilo restriktivní opatření, která pokračovala i po skončení bezprostředního nebezpečí a zrušilo je až ve chvíli, kdy byl *HAPAG* nucen zřídit dočasně hlavní přístaviště pro osobní a nákladní dopravu nedaleko Bremerhavenu.²⁷⁰ Celkově pokles dopravy přes Hamburk v roce 1892 znamenal pro společnost velké ztráty, kapitál společnosti poklesl z 45 milionů marek na 16,25 milionu marek, počet lodí klesl z 66 na 29 a celkový výtlak všech lodí společnosti klesl z 336 000 na 83 000 BRT. Společnost také v tomto roce vykonala jen 298 cest do zámoří, oproti 912 v roce 1887. Také převezla jen 42 000 pasažérů oproti běžným 73 000.²⁷¹

Po odeznění epidemie došel Ballin ve shodě s představiteli Hamburku k závěru, že je emigrantům nutné vyhradit zvláštní část města. Za jeho přispění tak vzniklo emigrantské město Veddel, které bylo považováno ve své době za vzor čistoty a efektivnosti. Opatřeními se společnost také postarala o to, že chudí vystěhovalci nemohli vstoupit bez povolení do města. Na jedné straně proto, aby neobtěžovali obyvatele Hamburku, na druhé straně kvůli tomu, aby byli chráněni před podvody obchodníků, kteří se jim snažili prodat nepotřebné a předražené zboží. Z rostoucího počtu emigrantů, kteří procházeli Hamburkem, je možné odvodit, že daná opatření byla ku prospěchu vystěhovalcům a že společnost na těchto opatřeních mnohonásobně vydělala.²⁷²

Vzhledem k tomu, že transatlantické plavby byly naplněny především z důvodu lepšího počasí v Atlantském oceánu v letních měsících, přišel Ballin s nápadem využít velké zaoceánské lodě pro rekreační účely ve Středozemním moři v zimních měsících. Toto se ukázalo jako velký úspěch hned při zkušební plavbě parníku *Augusta Victoria* v roce 1891. Loď byla plně obsazena místy v první třídě a zrodil se tím velice populární typ plaveb, který vyplnil kapacity během stagnace v zimním období.²⁷³ Časem k němu přistoupily v podstatě všechny lodní společnosti, avšak jednalo se nadále o okrajovou záležitost při provozu velkých společností. V roce 1892 *HAPAG* koupil konkurenční společnost *Hansa* a s ní i zavedené linky do Filadelfie a Baltimoru. Flotila společnosti tak vzrostla na 45 zaoceánských parníků o výtlaku 135 000 BRT, což bylo také možné díky nákupu dalších velkých parníků. V roce 1893 se společnost také formálně rozdělila

²⁷⁰ KLUDAS, Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, 2. díl, Hamburg 1986, s. 70.

²⁷¹ FLÜGEL, s. 253.

²⁷² THEDE-OTTOWELL, s. 151.

²⁷³ RITTER, s. 19.

a jednotlivé součásti firmy nesly název podle toho, na jaké plavby byly zaměřeny, část firmy zaměřující se na plavby do USA se jmenovala *Hamburg-Amerika Line*. Od roku 1894 *HAPAG* dále rostl a nechal postavit lodě s názvy *Persia*, *Prussia*, *Phonicia*, *Patria*, *Palatia*. Každá z nich měla výtlak kolem 7300 BRT. V roce 1896 byl zakoupen parník *Brasilia*, který měl větší výtlak než 10 000 BRT, a následně byly zakoupeny další 4 obdobné lodě s názvy *Bulgaria*, *Belgravia*, *Batavia* a *Belgia*. Největším parníkem společnosti byla pak *Pennsylvania*, která měla výtlak 14 260 BRT, což z ní činilo jednu z největších lodí své doby. *HAPAG* se tak dostal na špičku lodní dopravy, kde soupeřil především s *Lloydem* v boji o zákazníky a o to, která společnost bude vlastnit větší a rychlejší loď určenou pro cesty západním směrem. V roce 1900 byl tak postaven parník *Deutschland* o výtlaku 16 703 BRT, což jej učinilo největší lodí na světě. Avšak parník měl problém, že při vysokém výkonu strojního zařízení vibroval tak moc, že si toho pasažéři všimli kdekoliv na lodi. Navzdory několika úpravám nebyl problém nikdy odstraněn.²⁷⁴ Podobně jako společnost *White Star Line* vsadil *HAPAG* na velikost svých lodí a pohodlí pasažérů, což se stalo hlavním lákadlem společnosti, která se stala následně nejziskovějším rejdářstvím té doby. Tento fakt umožnil stavbu gigantických parníků, v roce 1905 to byla loď *America* s výtlakem 22 225 BRT a v roce 1906 *Kaiserin Augusta* s výtlakem 24 851 BRT, oba parníky byly při spuštění na vodu největšími ve své době. Před první světovou válkou, v roce 1913 pak společnost nechala postavit největší parník na světě nesoucí název *Imperator*, který měl výtlak 52 117 BRT a jenž měl prostory pro více než 4000 cestujících. Ještě v témže roce byla na vodu spuštěna sesterská loď *Vaterland* a v následujícím roce 1914 pak společnost nechala postavit parník *Bismarck*, který měl výtlak 56 551 BRT. Všechny tyto lodě byly postaveny v německé loděnici *Vulcan* v Hamburku.²⁷⁵ Většina velkých rejdářství objednávala daný typ lodí pro zaoceánské plavby do USA v počtu tří, aby tak byla pro pasažéry zajištěna pravidelná linková doprava na odpovídající úrovni. Na přelomu 19. a 20. století vyplouvaly pravidelně parníky z Hamburku do New Yorku každý týden, na lince byly nasazeny čtyři rychlostní parníky a pak dva pomalejší a menší.²⁷⁶ Pro stále rostoucí flotilu již nestačily stávající kapacity v Hamburku, a *HAPAG* tak zakoupil nová

²⁷⁴ RAMMELT, Hans Georg, *Schiffe mit dem Namen Deutschland. Von 1848 bis Heute*, Berlin 1997, s. 21.

²⁷⁵ *Jízdní řád společnosti HAPAG*, 20. květen 1914, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, WuV, Post- und Telegraphenwesen im Direktionsbezirk Hamburg (1814–1931), Dampfschiffverbindungen mit New-York, kart. 374-6 I_B III a 50 Band 22.

²⁷⁶ THIESS, s. 12.

kotviště v nedalekém přístavu Cuxhaven. Rovněž v případě, že nebyl dostupný dostatečný ponor pro velké parníky, odplouvaly z tohoto přístavu. Spojení se 120 kilometrů vzdáleným přístavem bylo stejně jako v případě Brém a Bremerhavenu možné buď na říčních lodích, nebo vlakovou dopravou. Menší parníky odplouvaly z Hamburku do Cuxhavenu třikrát v týdnu a cesta jim trvala přibližně 6 hodin. Cesta vystěhovalcům byla proplácena přímo společností *HAPAG*.²⁷⁷

Společnost také od roku 1893 zřídila linku z New Yorku do italského Janova přes Gibraltar, čímž získávala především italské vystěhovalce. Další linka také vedla do Austrálie a následně do amerických přístavů nacházejících se na západu USA, tedy do Los Angeles a San Franciska. Z Hamburku vyplouvaly lodě do USA třikrát týdně a zpravidla vykonávaly zastávku ve francouzském přístavu Le Havre, kde se zdržovaly celý den, než odplouvaly na otevřený oceán. Linky vedly do Filadelfie, Bostonu, Baltimoru a také do Kanady a Mexika. Na zpáteční cestě z New Yorku vykonávaly německé parníky zastávky v anglickém Plymouthu a francouzském Cherbourgu.²⁷⁸

Bylo sice zřejmé, že *HAPAG* měl celkově menší tonáž lodí než jeho největší konkurent *Norddeutscher Lloyd*, avšak díky Ballinovi se podařilo, aby společnost pod jeho vedením dosahovala lepších výsledků, než před první světovou válkou stagnující *NDL*.²⁷⁹ V letech před vypuknutím první světové války platil *HAPAG* za druhou největší německou společnost s velkým finančním kapitálem, také dostával na určité linky státní dotaci, jeho obchodní úspěchy ovšem byly spíše nižší a oproti *NDL* vyplácel také menší dividendy.²⁸⁰ Společnost také zaměstnávala v roce 1914 kolem 20 000 zaměstnanců a jejich nábor organizovala například i v zemích habsburské monarchie, nabízela svým potenciálním zaměstnancům možnost vydělat si na cestu během pěti měsíců práce pro společnost. *HAPAG* nabíral vyučené řemeslníky, námořníky, stevardy, ale i pekaře, cukráře, řezníky, kuchaře, zámečníky, kováře nebo klempíře. Letáček společnosti posílaný do monarchie upozorňoval jen na nutnost dosáhnout věku 18 let a mít případně vyjádření od vojenského úřadu.²⁸¹ Za nejpohodlnější, nejrychlejší a nejbezpečnější byla emigranty z habsburské monarchie považována cesta přes Hamburk

²⁷⁷ BRAUN, Harry, RAHN, Klaus, *Der Hamburger Hafen. Eine Zeitreise in Bildern*, Erfurt 2014, s. 31.

²⁷⁸ *Geschichtsbrieff der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, s. 6.

²⁷⁹ KLUDAS, 3. díl, s. 233.

²⁸⁰ WEICHS-GLON, Friederich, *Österreichische Schifffahrtspolitik*, Wien 1912, s. 4.

²⁸¹ *Náborový leták společnosti HAPAG*, 1913, Hamburk, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Seeschifffahrt, Spiegelbogen Fach 67 ab1909: H-T, F 67, kart. 1821.

s *HAPAGEM*. Na parnicích této společnosti trvala přeprava cestujících kolem roku 1900 přibližně 14 dní. Cena lodního lístku se odvíjela od komfortu a převozní ceny se řídily také poptávkou.²⁸²

Přestože společnost dostávala minimum státních dotací, protože o ně často nestála z důvodů platících jistých omezení ovlivňující rozvoj společnosti a podnikání ze strany německé vlády, zvětšovala neustále svoji flotilu a ještě vyplácela svým akcionářům poměrně štědré dividendy.²⁸³ Po celé období před vypuknutím války společnost pokračovala v růstu a uzavírala další dohody, například se společnostmi, které se věnovaly železniční dopravě. Sám Ballin také patřil do okruhu rádců císaře Viléma II. a dalo by se říci, že mezi nimi panoval v podstatě přátelský vztah.²⁸⁴ Obě německé společnosti byly charakteristické tím, že organizovaly plavby do různých částí světa. Buď přímo, nebo prostřednictvím firem, ve kterých měly vliv a financí zájmy, pluly jejich lodě téměř na všechny kontinenty a obsluhovaly téměř všechny hlavní námořní trasy a především *HAPAG* prokázal značnou přizpůsobivost novým požadavkům, které mohly vyjít i od evropských emigrantů.²⁸⁵ Před první světovou válkou se stále zvyšoval jejich počet a bylo tak díky jejich poptávce možné postavit velké zaoceánské parníky. *HAPAG* nechal vystěvět tři lodě třídy *Imperator*, které měly více než 50 000 BRT a stály dohromady přibližně 125 milionů marek. Lodě společnosti se taly největší a nejvíce luxusní na světě, představovaly dvě třetiny celkové hodnoty společnosti a bylo do nich investováno 35 % provozního kapitálu.²⁸⁶ Aby byla zajištěna jejich ziskovost, musely být plně obsazeny vystěhovalci, ovšem na základě smlouvy s *Norddeutscher Lloyd* byla jasně stanovena parita obou společností v přepravě osob do amerických přístavů. Ballin požádal představitele konkurenční společnosti o změnu, ovšem její představitelé toto pochopitelně odmítli a 1. října 1913 byla vypovězena smlouva mezi oběma společnostmi s platností od 31. prosince 1913. *Lloyd* nechtěl pokračovat v dané smlouvě protože si byl jistý svým financováním z *Deutsche Bank*, kterou řídil Paul Mankiewitz a také člen dozorčí rady v *Lloydu*.²⁸⁷ V předvečer první světové války *HAPAG* disponoval flotilou 175 lodí s výtlakem 1 038 645 BRT v

²⁸² THIESS, s. 13.

²⁸³ WEICHS-GLON, s. 4.

²⁸⁴ RÜBNER, s. 31.

²⁸⁵ RITTER, s. 20.

²⁸⁶ NATHAN, Kurt, *Der deutsche Schiffahrtskampf von 1913. Das Hapag Lloyd Problem vor dem Weltkrieg. Ein Beitrag zu Frage der deutschen Grossschiffahrtsorganisation*, Kiel 1935, s. 35.

²⁸⁷ RITTER, s. 26.

aktivním používání a 19 lodí s výtlačkem 268 766 BRT, které byly ve výstavbě. Právě z tohoto důvodu se často liší celkové číslo tonáže jednotlivých rejdařství. Společnost měla zavedeno 73 linek, které směřovaly do 400 světových přístavů.²⁸⁸ Ballin dovedl společnost na vrchol v soutěži lodních společností. Byl považován za vlastence a průběhu války působil také v různých vládních organizacích a úřadech. Na jejím konci viděl zničení svého celoživotního díla, což psychicky neunesl a 9. listopadu 1918, tedy v den abdikace posledního německého císaře Viléma II., spáchal sebevraždu.²⁸⁹

²⁸⁸ *Výroční zpráva společnosti*, 10. leden 1914, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Firmen und Familien, Wirtschaftsunternehmen, HAPAG-Reederei, kart. 621-1/95.

²⁸⁹ JÖRN, Leonhard, *Die Büchse der Pandora. Geschichte des Ersten Weltkrieges*, München 2014, s. 894.

4.4 Norddeutscher Lloyd

Pravidelné spojení s New Yorkem z Brém bylo načas zavedeno v roce 1828 bratry Meirovými, kteří vlastnili společnost *C. und H. H. Meir in New York und H. H. Meir and Company in Bremen*. S linkovou dopravou začal růst počet vystěhovalců, díky kterým začala společnost vydělávat. Firma se tak stala přímým předchůdcem jednoho z největších německých rejdařství, *Norddeutscher Lloyd*.²⁹⁰ Vedle Meirovy společnosti působil v Brémách také britský *Cunard Line*, který získal subvence na dodávání pošty od americké vlády pro svou linku z New Yorku do Bremerhavenu. Částka činila 350 000 dolarů ročně, což byly prostředky, které mohla společnost investovat do dalšího rozvoje své obchodní flotily, přičemž vsadila především na rychlé lodě. Avšak od roku 1857 musel *Cunard Line* čelit nové německé konkurenci. Podnikatelé v Brémách, v čele s členem rodiny původní společnosti Heinrichem Meirem, vycítili příležitost zbohatnout na osobní dopravě a 20. února 1857 založili společnost *Norddeutscher Lloyd*, která se rozrostla v jedno z nejvýznamnějších světových rejdařství druhé poloviny 19. století.²⁹¹ Název společnosti pocházel od londýnského podnikatele Edwarda Lloyda, jehož společnost se zabývala obchodem s kávou a pojišťovnictvím. Právě tato společnost nové německé rejdařství pojistila a jméno *Lloyd* se již dříve stalo velice populárním v lodní dopravě, proto bylo vybráno pro novou společnost. Vzhledem k tomu, že již existoval *Österreichischer Lloyd*,²⁹² rozhodli se Meirovi pro užití názvu *Lloyd* ve spojení s důrazem na sever Německa, aby tak upozornili na jakousi partikulárnost tohoto území v rámci Německého spolku, v němž hrálo vedoucí roli Rakouské císařství.²⁹³ *Norddeutscher Lloyd* vznikl jako akciová společnost s úctyhodným kapitálem 10 milionů marek. První shromáždění akcionářů se konalo 27. dubna 1858. Na něm byl schválen plán na zřízení pravidelných linek do různých částí světa.²⁹⁴

Společnost napomohla upevnit důležitost Bremerhavenu jako jednoho z hlavních měst evropské migrace. Od začátku využíval *NDL* na pravidelných linkách jen parní lodě. Celý přístav Bremerhaven se stal de facto městem jedné firmy,

²⁹⁰ HARDEGEN, Friedrich, *H. H. Meier. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Lebensbild einer Bremer Kaufmans 1809–1898*, Bremen 2014, s. 22.

²⁹¹ BESSEL, Georg, *Norddeutscher Lloyd. Geschichte bremischen Reederei 1857–1957*, Bremen 1957, s. 18–20.

²⁹² *Österreichischer Lloyd* vznikl v roce 1837. MAYER, Horst, WINKLER, Dieter, *In Allen Häfen war Österreich*, Wien 1987, s. 53.

²⁹³ FLÜGEL, s. 269.

²⁹⁴ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, s. 24; FITTKAU, s. 45.

zaměstnávala také většinu jeho obyvatel.²⁹⁵ Z počátku měla společnost jen čtyři zaoceánské lodě s 60 místy pro cestující první třídy, 110 ve druhé třídě a 400 místy pro cestující v nejnižší třídě, tedy v mezupalubí. Všechny její lodě pak měly na začátku existence *NDL* výtlak přibližně 4000 BRT, avšak následné velké investice do flotily zapříčinily narůst tohoto údaje na hodnotu 300 000 BRT v roce 1898.²⁹⁶ Od začátku bylo zřejmé, že společnost svou pozornost bude zaměřovat především na vystěhovalce opouštějící evropský kontinent přes Brémy. Vzhledem k nedostatku kvalitních parníků však společnost nejdříve začala s pravidelnými plavbami do Velké Británie. Dne 28. října 1857 doplula loď *Adler* do londýnského přístavu po řece Temži.²⁹⁷ Vedle ní vplouvaly do britských přístavů další dvě *Lloydovy* lodě, *Möwe* a *Falke*. V roce 1858 uvedla do provozu společnost další čtyři lodě, všechny byly postaveny v britských loděnicích. Prvním parníkem společnosti, který doplul do New Yorku, byla loď *Bremen*, která zakotvila u amerického břehu 29. června 1858 s přibližně 100 pasažéry na palubě.²⁹⁸

Od začátku se ukazovalo, že bude nutné navázat pravidelnou lodní dopravu v krátkém intervalu, aby se stala společnost konkurenceschopná pro své britské rivaly. *NDL* se toto podařilo zajistit až v roce 1863. Tehdy odploval z Bremerhavenu parník společnosti každých 14 dní. Již v roce 1858 se však počítalo s krátkými intervaly přepravy přes oceán, službu zajišťovaly vedle parníku *Bremen* také lodě *New York*, *Weser* a *Hudson*.²⁹⁹ Avšak loď *Hudson* měla nehodu 3. ledna 1858, když na ní vznikl požár v přístavu Bremerhaven a loď *Weser* se střetla v témže roce s jinou lodí u irského Queenstownu. Tyto nešťastné události společnost velice oslabily a dokonce jí krátce po jejím založení hrozil krach. Představenstvo společnosti vyřešilo špatnou situaci vydáním dalších akcií, do kterých investovala Darmstädter Bank. V roce 1867 pak byly zřízeny linky do amerických přístavů Baltimore, New Orleans a do Jižní Ameriky.³⁰⁰ Do New Yorku z Bremerhavenu pak odploval parník každý týden, což nebylo zcela běžné v 70. letech 19. století, kdy přeprava přes oceán stále trvala i několik týdnů.³⁰¹

²⁹⁵ BROWN, s. 33.

²⁹⁶ BESSEL, Georg, *Bremen. Geschichte einer Stadt*, Bremen 2010, s. 384.

²⁹⁷ THIEL, Reinhold, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970*, 1. díl, Bremen 2004, s. 120.

²⁹⁸ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, s. 28–29.

²⁹⁹ *Die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd Bremen*, Bremen 2013, s. 16.

³⁰⁰ RADUNZ, Karl, *100 Jahre Dampfschiffahrt 1807–1907*, Rostock 1907, s. 87.

³⁰¹ FLÜGEL, s. 270.

V roce 1860 americká vláda odňala společností *Cunard Line* a *Inmann Line* subvence na dopravu pošty a uzavřela kontrakt s *NDL*.³⁰² V roce 1885 také společnost zvítězila v konkurenčním boji o práva na poskytování poštovních služeb mezi Německem, Austrálií a Dálným východem. S tím spojené dotace uspíšily další expanzi. Společnost tak získala dostatečné finanční prostředky na stavbu tří velkých parníků, které umístila na hlavní trasy. Na méně významnější linky nasadila menší parníky. Vzhledem k velkému zájmu cestujících o přepravu do USA všechny tehdejší evropské společnosti nasazovaly na linku do New Yorku své vlajkové lodě, na jejich stavbu často získávaly dotaci od vlády. Ne jinak tomu bylo i v případě německé vlády, jejíž podmínkou ale bylo, že stavba musí proběhnout v německých loděnicích. *Norddeutscher Lloyd* svoje zakázky následně nejčastěji zadával společnosti *AG Vulcan Stettin*.³⁰³

V roce 1871 *NDL* vlastnil již 20 parníků pro transatlantickou dopravu, o 20 let později již operoval s 66 parníky o celkovém výtlačku 251 602 BRT. *Norddeutscher Lloyd* se stal druhou největší lodní společností na světě, po *British Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, která vlastnila sice méně lodí, ale s větší tonáží.³⁰⁴ *NDL* časem začal přepravovat nejvíce emigrantů do New Yorku ze všech rejdářství. Téměř polovina všech jeho cestujících se v 80. letech 19. století plavila na lince z Bremerhavenu do New Yorku a dalších 15 % přepravila společnost do jiných amerických přístavů.³⁰⁵ Jedním z nejvýznamnějších ředitelů společnosti, který dovedl *NDL* na vrchol v lodní dopravě, byl původní právní zástupce firmy Heinrich Wiegand, který se dostal do čela představenstva v roce 1899 a díky jeho obchodní koncepci se *NDL* rychle rozrůstal. Wiegand dospěl k závěru, že pokud má společnost nadále obstát v konkurenčním boji, musí získat prim v některé oblasti konkurenčního boje. Byl to právě on, jenž vsadil na rychlost *Lloydových* parníků. V roce 1897 nechal postavit parník *Kaiser Wilhelm der Grosse*, který se stal nejrychlejším a největším osobním parníkem své doby, zároveň se jednalo o vlajkovou loď společnosti, která měla sloužit na trase mezi Bremerhavenem a New Yorkem. V letech 1897 až 1907 byla linka posílena dalšími třemi šroubovými parníky o výtlačku v rozmezí 14 000 až 19 000 BRT. K původní lodi byly tedy postaveny v prvním desetiletí 20. století z dané lodní třídy

³⁰² FLÜGEL, s. 269.

³⁰³ *Die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd Bremen*, s. 91.

³⁰⁴ Rozdíl ve výtlačku a počtu lodí nebyl veliký, konkrétně 48 lodí o celkovém výtlačku 251 603 BRT.

³⁰⁵ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, s. 50–53.

Kaiser lodě s názvem *Kaiser Wilhelm II.*, *Kaiserin Auguste Victoria* a *Kronprinzessin Cecilie*.³⁰⁶ V letech 1894 a 1908 vedení společnosti také objednalo další nákladní a osobní parníky v německých loděnicích pro plavby do Austrálie, na Dálný východ a do severní Afriky, jednalo se většinou o něco málo menší lodě z třídy *Barbarossa*.³⁰⁷ V éře otevřených hranic transatlantického cestování, největší skupina cestujících volila ovšem nadále jako svoji cílovou destinaci Spojené státy americké. *NDL* začal přepravovat na těchto trasách více osob než kterýkoliv jiná paroplavební společnosti. Sázka na rychlé lodě s velkým výtlakem umožnila, aby ročně každý parník dopravil do USA přibližně 100 000 cestujících.³⁰⁸ Lodě společnosti vynikaly především svou rychlostí, již v roce 1878 vlastnila jeden z nejrychlejších parníků té doby, *Arizona*, který postavily britské loděnice. V 80. letech měl *Lloyd* k dispozici 11 rychlých lodí a dále svou flotilu rozšiřoval. Parníky společnosti pak na konci 19. století byly schopné zvládnout cestu mezi Bremerhaven a New Yorkem za 8–9 dní. Tato rychlost ovšem byla vykoupena obrovským množstvím spotřebované uhlí, což částečně způsobovalo vyšší cenu lodních lístků. Od roku 1891 zahájil *NDL* také dopravu z Janova a Neapole do USA, což se jevilo jako velký úspěch vzhledem k italské emigraci a neexistenci národní italské společnosti, která by byla schopna zajistit pravidelné spojení se Severoamerickým kontinentem.³⁰⁹

V roce 1907 slavil *Norddeutscher Lloyd* padesáté výročí existence. V tomto roce společnost vlastnila přibližně 150 parníků, dvě plachetnice a dva říční parníky. Ovšem velká flotila se vzhledem k vysokým investičním nákladům ukázala v nadcházejícím krátkém období krize jako značná nevýhoda. Hospodářská krize z roku 1907 vedla k prudkému poklesu zájmu o dopravu do USA a *NDL* se dostal do finančních problémů. Nicméně krize nenabyla nakonec takových rozměrů a cesty byly částečně kompenzovány návratem těch Evropanů z amerického kontinentu, kteří tam nenalezli životní podmínky odpovídající jejich očekávání. S opětovným rozvinutím zájmu vystěhovalců o plavby do USA společnost opět posílila.³¹⁰ Byla také schopna investovat finanční prostředky do vybudování nového sídla v Brémách, a to i navzdory finančním

³⁰⁶ *Výroční zpráva společnost Norddeutsche Lloyd*, 5. březen 1908, Brémy, Staatsarchiv Bremen, SVuP, Ratsarchiv, Schiffahrt, Schiffahrt zur See, kart. 2–S 3.b.

³⁰⁷ KLUDAS, Arnold, *Die grossen deutschen Passagierschiffe. Dokumentation in Wort und Bild*, Oldenburg 1971, s. 10.

³⁰⁸ *Výroční zpráva společnosti*, 10. leden 1882, Brémy, Staatsarchiv Bremen, SvUP, Senatsregistratur (1875–1958), Häfen, Schiffahrt, Verkehr und Post, Schiffahrt zur See, kart. 3–S 2.b.

³⁰⁹ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, s. 83.

³¹⁰ *Atlantic Reporter*, 1912, s. 764.

obtížím v letech 1907 až 1910; jednalo se o největší městské budovy v novorenesančním stylu.³¹¹

V konkurenčním boji se společnost vedle rychlosti a velikosti snažila zajistit svým pasažérům odpovídající komfort při přepravě, a to i pro cestující v nejnižších třídách. Od roku 1862 představitelé společnosti zvolili obchodní politiku, která spočívala v komfortnějších kajutách s příkryvkami, nebo v zajištění vyšších hygienických standardů. Společnost začala svým pasažérům rovněž nabízet čerstvé jídlo, nebo zajišťovala chudým cestujícím na cestu mléko pro děti.³¹² Od roku 1880 začal *Norddeutscher Lloyd* zavádět na svých lodích elektrickou energii, což bylo spojeno s technologickým pokrokem ve stavbě lodí. Rovněž bylo využíváno teplo k vyhřívání kabin, a to i v nejnižší třídě určené pro vystěhovalce. Přestože *Lloyd* zlepšoval podmínky svých cestujících, celkem se mu dařilo zlevňovat lístky na své parníky pro cestující v nejnižších třídách, což částečně vedlo k úspěchu této společnosti. Pokud chtěly společnosti vyhovět požadavkům cestujících v první a druhé třídě, musely jim na svých lodích dopřát odpovídající luxus, který byl mnohdy získáván na úkor prostoru v mezipalubí. *NDL* na svých lodích zavedl kajuty pro dvě osoby v nejvyšších třídách, ale obdobný prostor musel stačit například osmi vystěhovalcům. Ve vyšších třídách byl cestujícím k dispozici kuřácký salon, dámské salony, zimní zahrady, soukromé terasy, všechno vyzdobené podle tehdejšího luxusního vzoru. V roce 1890 společnost spustila na vodu loď *Spree*, který platil tehdy za vzor luxusu a o němž noviny tehdy psaly: „Zvláštní kapitolu zasluhovala by způsob života na takovémto plovoucím paláci. Snídaně, přesnídávka, oběd a nakonec večeře. To všechno měrou tak hojnou a v přípravě tak výtečné, že žádný nabob nemůže žít takhle, jak žiješ po těch několik dní na oceáne. Z té jednoduché příčiny, že by to na delší dobu nevydržel. Zemřel by přejedením.“³¹³ Společnosti se také snažily vylepšit podmínky pro cestující v nejnižších třídách například tím, že jim zajistily stravu na lodích nebo lůžkoviny. Například od 1. března 1891 stanovila, že na jeho lodích na cestě do New Yorku a Baltimoru budou všem cestujícím k dispozici lůžkoviny nebo nádobí, o něco později k tomuto standartu přistoupily i ostatní lodní společnosti. Na samotný vrchol se společnost dostala v roce 1913: s počtem 660 000 přepravených osob za rok se stala největší společností na světě,

³¹¹ *Zápis z jednání městské rady*, 10. květen 1911, Brémy, Staatsarchiv Bremen, Senatsregistratur (1875–1958), Häfen, Schifffahrt, Verkehr und Post, Schifffahrtssachen im allgemeinen, kart. 3–S 2.a.

³¹² FITTKAU, s. 46.

³¹³ *Národní listy*, 9. říjen 1893, s. 1.

pokud by byl brán počet přepravených osob jako jediné kritérium v soutěži lodních společností. *Lloyd* v tomto roce také zaměstnával 15 000 námořníků, 600 úředníků a 4000 lidí, jako technický personál, dále pak 6000 pracovníků, bednářů a dalších dělníků v docích. Společnosti se tak částečně podařilo porazit svého hamburského konkurenta, *HAPAG*.³¹⁴

³¹⁴ HARZIG, Christiane, *Gender. Transatlantic Space and the Presence of German-Speaking People in North America*. In: ADAM, Thomas, GROSS, Ruth (ed.), *Traveling Between Worlds. German-American Encounters*, Bryan 2006, s. 159.

5 Jižní cesta emigrantů

Habsburská monarchie zůstávala s vybudováním své vlastní linkové dopravy do Severní Ameriky poměrně dlouho pozadu; emigranti tak využívali především německé přístavy.³¹⁵ Zámořské obchodní zájmy habsburské monarchie směřovaly ve druhé polovině 19. století především na východ. Lodní dopravu do této oblasti zajišťoval *Österreichischer Lloyd*, společnost založená v Terstu již v roce 1833. K možnosti vybudovat linkovou dopravu západním směrem pak rejdařství zaměřilo pozornost v 80. letech 19. století.³¹⁶ V období nižší intenzity vystěhovalectví z habsburské monarchie se pokusilo o vytvoření přímé linky do Spojených států, avšak nebylo v tomto směru příliš úspěšné.³¹⁷ V roce 1882 vyplul z Terstu parník společnosti *Achille*, který směřoval přes Palermo a Gibraltar do Lisabonu a následně přeplul Atlantik s cílovou stanicí v New Yorku. Linka ovšem byla brzy zrušena, protože na ni společnost nedostala slíbenou státní subvenci a v tomto období o ni ještě platící zákazníci neprojevíli dostatečný zájem.³¹⁸ Vzhledem k rozloze Rakousko-Uherska byla pro jeho různé národy pohodlná cesta z mnohých evropských přístavů, například obyvatelé severní části monarchie neputovali složitě na jih, nýbrž si vybrali cestu přes německé přístavy. Obyvatelé na jihu monarchie spíše volili přístavy na Jadranu. Výběr místa pro odplutí a společnosti tedy určovala především geografická poloha zákazníků, německé přístavy využívali emigranti ze zemí Koruny české, z Horních Uher či z Haliče a Bukoviny. Přístavy na jihu logicky využívali spíše obyvatelé Dolních Uher a jižních oblastí Předlitavska.³¹⁹

Na území monarchie byl transfer obyvatel a rozvoj emigrace spjat především s přístavy v Terstu a Rijece, ve kterých působily dvě významné lodní společnosti, *Austro-Americana* a *Cunard Line*. Nemalá část vystěhovalců se rozhodla opustit evropský kontinent cestou přes Středozemní moře, avšak migrační trasy přes oba nejvýznamnější přístavy habsburské monarchie se etablovaly až na počátku 20. století. Ještě před zavedením mezinárodní linkové dopravy z monarchie řada emigrantů z jihu odcházela do italských přístavů, zejména do Janova. Důležitým migračním železničním uzlem byly také, díky dostupné železniční síti, Lublaň nebo Basilej. Zde se nacházelo

³¹⁵ FITGER, s. 19.

³¹⁶ STARK, Oskar, *Eine Versunkene Welt. Die Geschichte der Österreichischen Lloyd Fahren und Ende seiner 62 Schiffe*, Wien 1959, s. 20–22.

³¹⁷ SMOLENSKÝ, s. 52.

³¹⁸ SMOLENSKÝ, s. 25–26; HUBERT, Miroslav, *Do světa s parníky Rakouského Lloyd*, Praha 2011, s. 27.

³¹⁹ SKINER, Edith, *Der Hafen Triest und seine Verkehrsverbindungen ins Hinterland*, Wien 1982, s. 242.

velké množství emigračních kanceláří a železniční spojení směřovalo do všech hlavních emigračních přístavů. Podnikatelé v Terstu i v Rijece pozorovali, jak přes jejich přístavy proudí davy emigrantů do různých evropských měst, se kterými byla provozována pravidelná železniční a lodní doprava, Terst totiž také fungoval jako železniční uzel. Od 30. let 19. století se přes přístavy Terst a Rijeka sice částečně realizoval obchod mezi USA a habsburskou monarchií, avšak osobní linky pro přepravu emigrantů zde nevznikly až do konce 19. století. Oba přístavy na jihu monarchie se ovšem postupně rozvíjely za podobných historických podmínek, ovšem i přes malou vzdálenost mezi nimi se objevila řada rozdílů. Lodní společnosti mezi sebou začaly záhy soupeřit o pasažéry, kteří cestovali přes Atlantský oceán. Tato rejdářství, zajišťující přímou linku z habsburské monarchie do USA, musela čelit především německé konkurenci v podobě rejdářství *HAPAG* a *Nordeutscher Lloyd*.

Již od počátku 18. století, po skončení bezprostředního tureckého nebezpečí, začal vzrůstat význam obchodu na dalmatském pobřeží. Císař Karel VI. prohlásil v roce 1719 přístavy v Terstu a Rijece za svobodné, platily zde pak jiné celní předpisy, než v ostatních městech monarchie, tím byl jasně potvrzen jejich velký význam pro celé rakouské soustátí. Terst a Rijeka sloužily jako místa, která měla zajistit monarchii kontakty se světovými obchodními trhy.³²⁰ Jejich následný rozvoj byl částečně spojen s masovou emigrací z monarchie.

³²⁰ JAKUBEC, Ivan, *Dějiny hospodářství*, Praha 2006, s. 19.

5.1 Přístav v Terstu

Zmínky o Terstu pocházejí již z doby před naším letopočtem, většího významu pak nabyl až ve 13. století, kdy byl považován za jeden nejvýznamnějších přístavů ve Středozezemním moři. Právě tehdy zde začali podnikatelé ve městě investovat prvně do lodní dopravy. Začátek skutečného ustálení lodních přes Terst je možné nalézt až v roce 1382, kdy se město dostalo do sféry vlivu rakouského vévody Leopolda. Pod silnou habsburskou mocí se mohl Terst postupně začít rovnat konkurenčním Benátkám a v následujících staletích se účastnil řady evropských konfliktů a také čelil nebezpečí v podobě Osmanské říše. Jeho význam pro obchod habsburské monarchie narůstal především v průběhu 18. a 19. století. Zvláště vydání patentu 2. června 1717 císařem Karlem VI. znamenalo vytvoření svobodné plavby na Jadranu a zvýšilo význam celé oblasti. Tímto rozhodnutím umožnil císař svobodné podnikání v lodní dopravě, které do té doby drželo v rukou jen několik vybraných jedinců.³²¹ Následně byla svoboda přístavů v Terstu a Rijeci zaručena patenty z 18. března 1719, jež poskytly dodatečný základ pro další rozvoj přístavních měst. V Terstu byla založena Orientální společnost určená k obchodu v oblasti Levanty, avšak celý podnik nedosáhl většího úspěchu.³²² Terst byl v roce 1730 povýšen na hlavní město v oblasti, které zde působilo pod dohledem Vídně, tento charakter mu vydržel po následující dvě staletí. O rozvoj města se následně zasloužila Marie Terezie vydáváním různých dekretů. Nechala vystavět v malém městě námořníků a obchodníků nový přístav odpovídající evropským požadavkům té doby. Počet obyvatel rychle rostl, během jen za její vlády z 5000 na 17 000. Rovněž její administrativa položila základy k vytvoření centra pro stavbu lodí v habsburské monarchii. Pozvolna se také stával finančním střediskem, v letech 1754 a 1755 udělila panovnice městu zvláštní privilegia, kterými ve městech podpořila směňování peněz, do té doby hráli hlavní roli v této oblasti pouze Benátky a Vídeň. Terst si tak vedle těchto měst zajistil pozici významného obchodního a námořního střediska ve Středozezemním moři. Během několika desetiletí se stal jedním z nejvýznamnějších měst habsburské monarchie, procházela tudy celá čtvrtina předlitavského vývozu.³²³ Na konci 18. století rovněž začaly svá sídla do Terstu i do Rijeki přenášet různé podniky, především rakouská rejdařství. Rozvoj obou přístavů

³²¹ MAYER, WINKLER, s. 10.

³²² Tamtéž, s. 23.

³²³ CATTARUZZA, Marina, *Population Dynamics and Economic Change in Trieste and Its Hinterland 1850–1914*. In: LAWTON, Richard, LEE, Robert (ed.), *Population and Society in Western European Port Cities*, Liverpool 2002, s. 176–178.

pod habsburskou nadvládou byl přerušen jen během napoleonských válek, během nichž musely třikrát čelit obsazení francouzskými jednotkami, a to v letech 1797, 1805–1806 a nejdéle pak od roku 1809 do porážky Napoleona v bitvě národů u Lipska v roce 1813. Terst i Rijeka se staly během válek součástí Ilyrských provincií, které byly nepřímo spravovány Francií, oficiálně Italským královstvím.³²⁴ Přístavy se poté podařilo získat zpět pod rakouskou nadvládu, císař František I. potvrdil městům všechna nabytá práva a učinil z nich správní místa v tamějších oblastech. Koncem 19. století se stal Terst jedním z nejlidnatějších měst v celé monarchii.³²⁵ Podnikatelům a později vystěhovalcům byl také k dispozici úřad konzula USA, který byl v Terstu zřízen již v roce 1800.³²⁶

Během první poloviny 19. století začalo v Terstu i v Rijece období zakládání pojišťoven, loděnic, bank a společností provozujících lodní dopravu, jako byl například *Österreichischer Lloyd*. Právě pojišťovací společnosti stály u zrodu *Österreichischer Lloyd*, největší paroplavební společnosti monarchie založené v roce 1833.³²⁷ Rovněž byly vybudovány loděnice *San Marco*, *Giuseppe Tonellos* či vojenské loděnice *Lloyd Arsenal*, protože soukromé loděnice výrobu zadávaných státních zakázek nestíhaly plnit. Před rokem 1914 mohly být v loděnicích stavěny lodě o výtlačku přibližně 20 500 BRT.³²⁸ Pro lepší spojení přístavu s Vídní byla vybudována železnice. Rakouský císař František Josef I. položil 14. května 1850 základní kámen terstské železniční stanice a o sedm let později byla dostavěna trať, která propojila město s Lublaní. Südbahn, neboli Jižní dráha, měla sloužit pro přepravu osob a nákladu k Jaderskému pobřeží. První vlak tudy projel v roce 1857, šlo také o první horskou železnici na světě.³²⁹ Vlaky s vystěhovalci přijížděly na takzvané Jižní nádraží, odkud cestující pokračovali k nástupu na loď, nebo hledali ubytování do doby, než se vydali na další cestu. Na konci 19. století město zavedlo tramvajové spojení mezi nádražím a čtvrtí Servola, kde měla *Austro-Americana* zřízené ubytování pro vystěhovalce. Na nádraží se také nacházela cestovní kancelář pro poskytování informací a prodej lodních lístků. Podobně

³²⁴ SKŘIVAN, Aleš, *Evropská politika 1648–1914*, Praha 1999, s. 158.

³²⁵ MAYER, WINKLER, s. 30.

³²⁶ PHELPS, Nicole, *U.S. Habsburg Relations from 1815 to the Paris Peace Conference. Sovereignty Transformed*, Cambridge 2013, s. 113.

³²⁷ HAUSBRANDT, Ulf, *Welthafen Triest. Anspruch und Wirklichkeit. Die Entwicklung des Seehandelsplatzes im aussenwirtschaftlichen System der Habsburger Monarchie 1814–1914*, Wien 1991, s. 132.

³²⁸ MAYER, WINKLER, s. 30–32.

³²⁹ NOTHANGL, Hannes, HABERMANN, Barbara, *An der Südbahn*, Wien 2007, s. 10.

jako v Rijece musela loďní společnost a město Terst řešit velký příliv obyvatel do přístavu. Již v 90. letech 19. století se Terst vybudováním emigrační budovy, z městských prostředků, zařadil svými standarty mezi ostatní evropské přístavy určené pro vystěhovalce. Nacházely se zde velká emigrační hala, kde mohlo čekat najednou až 800 osob, noclehárna, jídelna, poštovní úřad, ošetrovna pro nemocné nebo také zahrada, která sloužila k odpočinku. Budova podléhala regulím města a jeho rada se snažila vylepšovat pobyt vystěhovalců, o čemž svědčí například nařízení z 8. ledna 1910, které přidělilo každému dítěti 0,75 litru mléka.³³⁰ Přes městskou kontrolu avšak budova ne vždy vyhovovala hygienickým potřebám, počet ubytovaných osob musel být snížen na 700, aby bylo možné lépe předejít vypuknutí případných epidemií. Avšak toto číslo bylo často o několik stovek překračováno, protože se v podstatě jednalo o jednu z mála budov v Terstu určenou přímo pro emigranty. V roce 1905 zakoupila pak *Austro-Americana* na předměstí dům, který začal sloužit pro účely ubytování emigrantů. V roce 1913 vypukla v Terstu epidemie a „*dům se stal kvůli špatnému zásobování vodou a nedostačující kanalizaci brzy svědkem vypuknutí řady infekčních onemocnění, jednalo se především o neštovice a tyfus. V důsledku toho byla Austro-Americana nucena omezit počet nájemníků v emigrantském domě a začít uvažovat o vybudování jiného ubytování pro své zákazníky*“.³³¹ V roce 1913 byl hotel přestavěn, aby vyhovoval tehdejšímu hygienickým standardům a předešlo se tak dalším epidemiím.³³²

Největší obtíže při výstavbě emigračního přístavu představovala stavba 1,2 kilometru dlouhého vlnolamu, který byl umístěn před třemi velkými moly a jenž chránil lodě v přístavu před bouřlivým mořem. V roce 1887 a 1893 pak bylo postaveno čtvrté a později páté molo, aby přístav mohl pojmout všechny připlouvající a odplouvající lodi. V roce 1912 pak město dokončilo stavbu přístavu v části Muggia nacházející se v jižní části Terstu. Čtvrť byla přejmenována na Přístav Františka Josefa, do kterého připlouvaly větší parníky zajišťující především spojení se Severní i Latinskou Amerikou, Indií nebo s oblastí východní Asie. Převážně osob do přístavní části zajišťovaly elektrické tramvaje.³³³ Ve druhé polovině 19. století byla ovšem infrastruktura v Terstu značně zastaralá. Postupně se zvyšovaly nároky na rozšiřování

³³⁰ MARKITAN, Franz, *Triest als Auswandererhafen*, Wien 1911, s. 11.

³³¹ *Zpráva o zabezpečování hygieny vystěhovalců*, 10. leden 1914, Terst, Archivio di Stato di Trieste, Tribunale commerciale e marittimo in Trieste 1817–1923, kart. 35/126.

³³² Tamtéž.

³³³ SMOLENSKY, s. 10–11.

přístavních zařízení, do kterých investovala rodina Rothschildů. V Terstu byly dokončeny stavební práce na přístavu s velkým zpožděním až v roce 1883, přibližně o 10 let později pak byly dobudovány další mola, která zvyšovala objem přepravy.³³⁴ Terst posiloval svou pozici až do 80. let 19. století, poté nastalo období útlumu způsobené hospodářskými krizemi. Ovšem v roce 1904 byly opět investovány nemalé prostředky do dalšího rozvoje.³³⁵ Pro srovnání, v roce 1802 připlulo nebo odplulo přes přístav 5442 lodí s 483 326 tunami nákladu, v roce 1912 to bylo 12 606 lodí s 4 572 588 tunami nákladu.³³⁶ Od konce 90. let 19. století začali emigranti přístav využívat, především pokud cestovali do velkých přístavů západní Evropy. Díky výhodné pozici a vybudovanému železničnímu spojení s ostatními korunními zeměmi monarchie, fungovalo město také jako železniční uzel. Z Terstu pak vedly linky do přístavů Le Havre, Southampton a Janov. Od roku 1880 zavedli bratři Morpuguovi přímou linku z Terstu do USA a na svých lodích převáželi pasažéry do Brazílie. Skutečná emigrantská linka z Terstu vznikla až v listopadu 1903, kdy parníky společnosti *Cunard Line* začaly odplouvat do New Yorku.³³⁷

Přes Terst celkově odcestovalo od roku 1903 do vypuknutí světové války do zámoří 290 000 pasažérů, přibližně 220 000 jich směřovalo do USA, což činilo 76 % všech cestujících. Nejvíce pasažérů cestovalo přes přístav v roce 1913, kdy do Severní Ameriky odplulo 50 000 osob, tento fakt také podporovalo vytvoření pravidelné linky do Kanady, kterou od roku 1912 obsluhovala společnost *Canadian Pacific Railway Company* a také *Austro-Americana*.³³⁸ Přibližně 40 % vystěhovalců pocházelo z rakouské části monarchie, nejvíce z Haliče, tedy oblasti, odkud byl zaznamenán největší počet vystěhovalců. Kolem 20 % vystěhovalců pak pocházelo z Dalmácie, Přímoří a Kraňska. Dalších 20 % pocházelo ze zalitavské části monarchie a zbytek cestujících, tedy 20 %, pocházel z jiných států, jako byly Rusko, Itálie, Řecko a

³³⁴ SKŘIVAN, SKŘIVAN, NOVOTNÝ, KOČVAR, s. 43.

³³⁵ *Zpráva námořního úřadu v Terstu o výstavbě přístavu*, 15. červenec 1906, Terst, Archivio di Stato di Trieste Terst, Tribunale commerciale e marittimo in Trieste 1817–1923, kart. 35/126.

³³⁶ MAYER, WINKLER, s. 31.

³³⁷ DUBROVIC, s. 63.

³³⁸ KALC, s. 130.

Osmanská říše.³³⁹ Na přelomu 19. a 20. století bylo v přístavu vyloděno nebo naloděno 10 000 lodí, z čehož bylo 7500 parníků.³⁴⁰

³³⁹ *Zpráva námořního úřadu*, 12. květen 1910, Terst, Drzavni archiv u Pazinu, Arhivsko gradivo 1868–1918, kart. 115/27.

³⁴⁰ MATIS, Herbert, STIEFEL, Dieter, *Das Haus Schenker. Die Geschichte der internationalen Spedition 1872–1931*, Berlin 1995, s. 61.

5.2 Přístav v Rijece

Terst byl považován za největší přístav podunajské monarchie. Jediný významnější konkurent pro něj v habsburské monarchii představovala Rijeka.³⁴¹ Vývoj obou měst byl značně podobný. Zmínky o Rijece jsou již z římské doby ze 7. století před naším letopočtem a zvláštní práva mu udělil i císař Karel Veliký. Pod habsburskou nadvládou se město dostalo v roce 1471, kdy ho získal císař Fridrich III. Habsburský. Stejně jako v případě Terstu byl rozvoj přístavu spojen především s vládou císaře Karla VI., který v roce 1723 svým dekretem potvrdil městu statut svobodného přístavu. Během vlády Marie Terezie, jmenovitě v letech 1776 až 1779, byl přístav přímo vtělen do Zemí uherské koruny, avšak kvůli protestům obyvatel udělila panovnice Rijece zvláštní status svobodného města. Mezi léty 1809 až 1814 pak Rijeku obsadily francouzské jednotky. Po napoleonských válkách patřila Rijeka v rámci monarchie Uherskému království, jen v průběhu revoluce v roce 1848 ve městě vládli uherští povstalci, avšak chorvatský generál Josip Jelačić město obsadil a Rijeka se krátce stala součástí Chorvatského království, které tím bylo odměněno za svou věrnost Habsburkům. Navzdory nelibosti představitelů uherské části monarchie patřila Rijeka v následujícím dvacetiletém období do západní rakouské části.³⁴²

Během 19. století nastal značný rozvoj města, ve kterém vznikaly podniky, banky i rejdařské společnosti. V roce 1855 prošel přístav velkou rekonstrukcí, byla vybudována nová mola a prohloubení prostoru v okolí přístavu umožnilo připlouvání větších lodí. Pod uherskou správu pak přešla Rijeka na základě císařského diplomu z roku 1868, když se stala přímou součástí Uherského království.³⁴³ Stala se také domovským přístavem uhersko-chorvatské námořní flotily. V letech 1872 až 1882 probíhala modernizace přístavu, kterou řídil tehdejší guvernér celé oblasti Josef hrabě Zichy, jen se později stal uherským ministrem obchodu. Nechal vystavět molo Teresa, nábreží a také investoval prostředky do rozvoje železnice, aby byl přístav schopen splnit požadavky železniční tratě a aby mohl odbavovat velké množství osob i nákladu.³⁴⁴ Ve

³⁴¹ Název Rijeka je užíván především ve slovanských zemích, v ostatních jazycích je spíše užíván název Fiume.

³⁴² TOMŠIČ, Mojca, *Interconnectivity of Ports and Railways. A Comparisons of Three Ports in Neighbouring Countries. Trieste (Italy), Koper (Slovenia) and Rijeka (Croatia)*. In: DIENEL, Hans-Liudger (ed.), *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800–2000*, New York 2004, s. 145–146.

³⁴³ LAMPE, John, JACKSON, Marvin, *Balkan Economic History 1550–1950. From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Bloomington 1982, s. 72.

³⁴⁴ MAYER, WINKLER, s. 134–135.

městě se rovněž rozvíjela stavba lodí, nejdříve plachetních a v roce 1861 vznikla společnost *Stabilimento tecnico Fiumano*, která dokázala stavět později také parníky i jejich technická zařízení, a jež se orientovala především na státní zakázky pro válečné loďstvo. Po roce 1873 výstavba lodí v Rijece přešla pod terstskou společnost *Maschinenfabrik Strudthoff*.³⁴⁵

V 70. letech bylo město spojeno železnicí s Vídní a Terstem a od roku 1889 uherská vláda začala spravovat železnici mezi Budapeští a svým přístavem. Tím byl zvýšen objem uherského obchodu, zalitavská vláda se sice snažila prosazovat Rijeku na úkor ostatních přístavů, avšak prioritou Terstu zůstala zachována pro celou monarchii.³⁴⁶ Rijeka se rozvíjela pomaleji než jen 70 kilometrů vzdálený Terst, tento fakt byl částečně způsoben mohutným zemětřesením, které v roce 1750 ve městě zničilo mnoho domů. V polovině 19. století měl Terst již 30 000 obyvatel, zatímco Rijeka pouhých 8000, v předvečer první světové války bylo zřejmé, že Terst jasně Rijeku předčil, počet obyvatel v Terstu činil 250 000, zatímco Rijeku obývalo přibližně 50 000 obyvatel.³⁴⁷ Přesto se Rijeka stala desátým evropským největším přístavem a v roce 1914 uherská obchodní flotila sestávala ze 134 parolodí s kapacitou 150 000 BRT.³⁴⁸

Obchodníci v Rijece rovněž zaujali významné místo ve světovém námořním obchodu prostřednictvím svých společností, loděnic a podniků, které vytvářely obchodní vztahy s ostatními evropskými státy. Význam přístavů v Rijece i v Terstu spočíval především v rozvíjení zahraničního obchodu Rakousko-Uherska s Evropou i se zámořím, především s Dálným východem. Terst hrál dominantní roli při světovém obchodu a propojoval habsburské soustátí se světem, zatímco Rijeka si zachovávala nadále spíše regionální význam a zaměřovala se na obchod odehrávající se ve Středozezemním moři.³⁴⁹ Přesto uherská vláda, již brzy po získání přístavu do svého vlivu v 70. letech 19. století, uzavřela smlouvy s britskými společnostmi *Cunard Line* a *Burell & Son*, které měly zajišťovat pravidelné spojení s evropskými přístavy. Již v roce

³⁴⁵ MATIS, Herbert, *Technologietransfer in den frühen Phasen der Industrialisierung zur Rolle britischer Immigranten für die Wirtschaftsentwicklung der Habsburgmonarchie*. In: MATIS, Herbert, RESCH, Andreas, STIEFEL, Dieter (ed.), *Unternehmertum im Spannungsfeld von Politik und Gesellschaft. Unternehmerische Aktivitäten in historischer Perspektive*, Berlin 2010, s. 60.

³⁴⁶ SKŘIVAN, SKŘIVAN, NOVOTNÝ, KOČVAR, s. 42.

³⁴⁷ DUBROVIC, s. 44–45.

³⁴⁸ *Zpráva námořní úřadu*, 29. květen 1914, Rijeka, Drzavni archiv u Rijeci, Lučka kapetanija Rijeka, I.R. Capitanato del Porto (1813–1918), kart. 48.

³⁴⁹ SONDHAUS, Lawrence, *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918. Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*, West Lafayette 1994, s. 187.

1880 souhlasila s působením společnosti *Adria Steamship Company* v Rijece zaměřující se na především na evropský prostor. Společnost vykonala z Rijeky ročně přibližně 170 cest do Velké Británie a získala pětileté subvence od uherské vlády ve výši 150 000 zlatých na každý rok. Avšak již po dvou letech existence firmy došlo k její reorganizaci a sloučila se společností nesoucí rovněž názvem *Adria*, která vznikla v Budapešti v roce 1882. Ta operovala především na středozemských linkách do Tunisu, na Maltu nebo do Alžírka. Společnost fungovala především ze subvencí uherské vlády.³⁵⁰ *Adria* rovněž uzavřela smlouvu s *Cunard Line* na spolupráci při zajišťování linek do anglických a středozemských přístavů, řada lodí *Cunardu* plula jen do Liverpoolu, kde museli cestující přestoupit na jiné lodí, zajišťující pravidelné spojení s americkými přístavy.³⁵¹ Spojení s evropskými přístavy z Rijeky zajišťovala také akciová lodní společnost *Atlantica*, která sídlila v Budapešti a jejíž lodě odplouvaly pravidelně z Rijeky a také z Terstu do Rotterdamu, Brém, Hamburku a Liverpoolu.³⁵²

Na konci 19. století se začal značně rozvíjet obchod se Spojenými státy a Latinskou Amerikou. Problém obou přístavů na Jadranu spočíval především v tom, že se hlavní průmyslové oblasti monarchie nacházely na severu, především v Českých zemích. Zahraniční obchod byl tak často realizován především přes Hamburk, Brémy či Rotterdam a Antverpy. Vysoké celní tarify uvnitř monarchie značně prodražovaly dopravu zboží na jih.³⁵³ Terst i Rijeka stály také dlouhou dobu spíše stranou zájmů amerických firem. Velká část osobní dopravy se odehrávala přes německé přístavy. Až do počátku 20. století se nejevily osobní linky v Rijece prioritní, většina obchodních lodí přepravovala uhlí, pšenici a dřevo, rozvoj v osobní dopravě byl od konce 19. století spíše pozvolný. Značný posun byl spojen s vystěhovalci, kteří využívali Rijeku jako tranzitní zastávku na cestě do Terstu nebo do Janova, odkud odplouvaly parníky do zámoří. Přes oba přístavy se pak realizovala především přeprava osob, které pocházely z oblasti Dalmácie, Dolních Rakous nebo italských oblastí.³⁵⁴

Na počátku 20. století začala přes Terst a Rijeku probíhat migrační trasa do USA. Národnostní složení emigrantů bylo značně odlišné, do jisté míry to odráží

³⁵⁰ MAYER, WINKLER, s. 139.

³⁵¹ MATIS, STIEFEL, s. 61.

³⁵² *Výroční zpráva společnosti Atlantica*, 6. červen 1907, Budapešť, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Seeschiffahrt, Spiegelbogen Fach 67 bis Fach 68: 1902-1908, F 67, kart. 1820.

³⁵³ SKŘIVAN, SKŘIVAN, NOVOTNÝ, KOČVAR, s. 75.

³⁵⁴ HAUSBRANDT, s. 185.

skutečnost, že Terst byl především rakouským přístavem a Rijeka uherským. Část cestujících byli cizinci, především Rusové a ruští Židé. Přesto se v Rijece mohli podle nařízení zalitavské vlády na *Cunardovy* parníky nalodit pouze obyvatelé habsburské monarchie, nikoliv cizinci, ti tak činili převážně v Terstu, kde ovšem neměla společnost přímo svou kancelář a byla zastoupena firmou *Schröder & Co.*, která měla své sídlo v bezprostřední blízkosti Jižního nádraží.³⁵⁵ Občané Zalitavska, kteří se nalodovali v Rijece, se z poloviny skládali z etnických Maďarů, druhou polovinu tvořili hlavně Slováci, Rusíni, Rumuni a Němci. Do Rijeky tedy proudili emigranti z různých koutů země, kde působili agenti *Cunardu* a *Adrie*. Rakousko-Uhersko tak v tomto potvrzovalo existenci dvou vlád, které si spravovaly své vnitřní záležitosti. Emigranti v Rijece se skládali z 90 % z obyvatel Uher, zatímco v Terstu nastupovalo na zaoceánské parníky jen 40 % obyvatel habsburské monarchie, zbytek tvořili příslušníci jiných států, ať už se jednalo o Italy z Italského království, Židy, Rusy, Řeky či Rumuny.³⁵⁶ Přes Rijeku odešlo na počátku 20. století více emigrantů do Severní Ameriky než přes Terst. Z Rijeky vedlo zaoceánské spojení především do Severní Ameriky a emigranti, kteří odjížděli přes tento přístav, pocházeli téměř výhradně ze zalitavské části monarchie, zatímco z Terstu vedly linky i do dalších částí světa, jako například do Kanady.³⁵⁷ Pro vystěhovalce postavila uherská vláda v Rijece ze svých prostředků komplex budov, kde mohlo bydlet najednou až 3000 osob, nacházely se zde pokoje, velký sál, jídelna a různé kancelářské budovy. Město také platilo svého lékaře, který zde poskytoval služby nemocným vystěhovalcům. Vystěhovalecké zařízení v Rijece bylo o něco větší než v Terstu, ale velikost zařízení se nakonec nejevila jako výhoda, protože znamenala vyšší náklady a často využívalo ubytování menší počet osob, než pro který bylo postaveno.³⁵⁸ Avšak i přes tento fakt byla následně z vládní iniciativy pro emigranty postavena v Rijece další velká budova, takzvaný Emigrantský hotel po vzoru podobných budov nacházejících se i v jiných evropských přístavech. Práce započaly v roce 1906 a hotel se dostavěl během dvou let. Jednalo se o menší stavbu v porovnání s budovami tohoto typu. Počet lůžek byl přibližně 500. V budově se rovněž nacházel úřad komisaře pro emigraci. Dohledem nad hygienou, prevencí proti epidemii a ostatními zdravotními záležitostmi byla pověřena zvláštní komise složená ze zástupců města a společnosti

³⁵⁵ MARKITAN, s. 16.

³⁵⁶ DUBROVIC, s. 63.

³⁵⁷ KALC, s. 130.

³⁵⁸ MARKITAN, s. 27–28.

Cunard Line.³⁵⁹ Jednalo se na tehdejší dobu o jednu z nejmodernějších emigrantských ubytoven, která byla plně elektrifikována, měla důmyslný systém odvětrávání a protipožární zařízení. V přízemí se nacházely úřady komisaře, policie a lékaře. Nacházely se zde také čajovna, obchod, holičství nebo úschovna zavazadel.³⁶⁰ Policejní úřady zde kontrolovaly dokumenty vystěhovalců a u mužů pocházejících z habsburské monarchie také to, zda nepodléhají vojenské službě.³⁶¹ Přístav v Rijece se rozvíjel mnohem pomaleji a z hlediska nákladní dopravy neměl takovou důležitost, ovšem v počtu pasažérů cestujících do Severní Ameriky v podstatě překonával svůj sesterský přístav v Terstu.

³⁵⁹ SONDHAUS, s. 187.

³⁶⁰ *Reklamní leták společnosti Cunard Line*, 1913, Rijeka, Drzavni archiv u Rijeci, Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918, kart. 439.

³⁶¹ MARKITAN, s. 16.

5.3 Společnost *Austro-Americana*

V roce 1895 byla v Terstu založena společnost *Austro-Americana*, která se původně zabývala importem bavlny z USA. Její zakladatelé Gotfried Schenker, August Schenker Angerer a glasgowské rejdářství *Burell & Son* se ovšem již od začátku chtěli zaměřit také na přepravu cestujících do Spojených států amerických a Mexika z domácího přístavu v Terstu a také z uherské Rijeky.³⁶² Počáteční kapitál společnosti nebyl velký a tvořily ho tři stejně velké částky investované jejich zakladateli. Ovšem již brzy majoritní podíl ve firmě držel Gottfried Schenker, který pocházel ze Švýcarska a již od 70. let 19. století působil v různých přepravních firmách, zpočátku železničních, které měly své sídlo ve Vídni a jež nesly i jeho jméno.³⁶³ V roce 1872 založil spolu s obchodníkem židovského původu Mortizem Karpelesem ve Vídni dopravní společnost *Schenker & Co.*³⁶⁴ V roce 1879 poprvé investoval do paroplavební společnosti, konkrétně do firmy s názvem *Adria Steamship Company*, svůj podíl pak převedl do *Austro-Americany*. Ta původně představovala menší lodní společnost zaměřující se na evropský prostor i atlantickou plavbu. Na jejích linkách byly nasazeny čtyři starší britské parníky s názvy *Betty*, *Istria*, *Illiria* a *Tergeste*, které měly výtlak v rozmezí od 2230 do 3123 BRT.³⁶⁵ Pravidelná linka mezi Terstem a americkými přístavy byla zavedena již v červnu 1895, lodě společnosti z počátku vyrážely na transatlantickou plavbu jednou za šest týdnů. Díky dobré hospodářské situaci se společnost v letech 1897 až 1898 rozrostla a nakoupila dalších sedm parníků, které začaly obsluhovat linky do USA. V roce 1898 také společnost uzavřela dohodu o vzájemném zastoupení s firmou *Pittsburg & Gulf Railroad Company*.³⁶⁶

Kvůli konfliktům, které se odehrály v 90. letech 19. století a přímo se dotýkaly zájmů společnosti, jako byly spor o Krétu, Fašodská krize, španělsko-americká válka, musela společnost orientovat své obchodní záměry více na nákladní dopravu. V této oblasti se jí však nepodařilo prosadit a v letech 1901–1902 bylo rejdářství nuceno z finančních důvodů a kvůli probíhající hospodářské krizi část své flotily redukovat a odprodalo několik starších parníků. Mimo jiné v roce 1902 odprodala svůj podíl

³⁶² *Zpráva o obchodních vztazích mezi Terstem, Amerikou a Austro-Americanou*, 31. říjen 1907, Vídeň, OeStA/AVA, Handel (1848–1918), HM Schiff, Seesignale (Ses); Schiffahrt allgemein (Sia), Zl. 1-16000, kart. 1776.

³⁶³ KUBŮ, Eduard, SOUKUP, Jindřich, ŠOUŠA, Jiří, *Fenomén hospodářské krize v českých zemích 19. až počátku 21. století. Cyklický vývoj ekonomiky v procesu gradující globalizace*, Praha 2015, s. 283.

³⁶⁴ AGSTNER, s. 64.

³⁶⁵ MAYER, WINKLER, s. 65.

³⁶⁶ MATIS, STIEFEL, s. 63.

v *Austro-Americaně* firma *Burell & Son* dvěma bratry Albertovi a Callistovi Cosulichovým. Rodina Cosulichů pocházela z přístavního města Lošinj a přestěhovala se do Terstu v roce 1889.³⁶⁷ Příslušníci této dalmatské rodiny již v roce 1900 koupili část akcií společnosti a v období před vypuknutím hospodářské krize v letech 1901 a 1902 souhlasili s odprodejem lodí. Ovšem *Austro-Americana* se na trhu udržela a podíl obou bratrů vedl k vytvoření nové společnosti s celým názvem *Schenker, Cosulich und Co., Austro-Americana*. Pod vedením rodiny Cosulich došlo ke značnému rozmachu společnosti, rejdářství zavedlo nové linky do Střední Ameriky a rozšířilo opět svou flotilu. Cosulichové převzali zcela vedení společnosti v roce 1903, protože do ní vložili svých 14 nákladních parníků ze své původní rodinné firmy. Z tohoto důvodu byla společnost opět přejmenována nově na *Vereinigte Österreichische Schiffahrts-Aktiengesellschaft, vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich*, ovšem nadále zůstal běžně užívaný zkrácený název *Austro-Americana*.³⁶⁸ Hodnota společnosti vzrostla po převzetí rodinou Cosulichů přibližně na dva miliony rakouských korun a následně vystoupala do roku 1904 i přes krizi postupně na 16 milionů korun, na začátku téhož roku měla nově zorganizovaná námořní společnost k dispozici loďstvo čítající 19 lodí.³⁶⁹ Původní spoluzakladatel William Burell odprodal svůj podíl a v roce 1903. *Austro-Americana* se také v roce 1904 stala společností akciovou, která spolupracovala s významnými rakouskými bankami. Až do roku 1904 se jednalo o společnost, která v podstatě primárně nenabízela osobní přepravu přes Atlantik, ovšem s rostoucí poptávkou evropských emigrantů se její představitelé rozhodli rozšířit svou nabídku a soustředit se především na emigranty hledající nový život v USA.³⁷⁰

Rychlý vzestup *Austro-Americany* přilákal k investicím řadu vídeňských i zahraničních investorů. V roce 1905 uzavřela společnost dohodu s velkými německými rejdářstvími *HAPAG* a *Norddeutscher Lloyd*, které poskytly dostatečné finanční záruky a zároveň uzavřely dohodu na provozování pravidelné linky z Terstu do New Yorku jednou za 14 dní. Německé společnosti zakoupily nově vydané akcie *Austro-Americany* v hodnotě 5 milionů rakouských korun, což jim zajišťovalo značnou kontrolu nad jedinou rakouskou společností provozující linku do Spojených států.³⁷¹ Tím se zmírnila

³⁶⁷ MATIS, STIEFEL, s. 63.

³⁶⁸ MAYER, WINKLER, s. 67.

³⁶⁹ *Statuta společnosti Austro-Americana*, 1904, Terst, Archivio di Stato di Trieste, Società anonima in Trieste, kart. 250/367.

³⁷⁰ SKŘIVAN, SKŘIVAN, NOVOTNÝ, KOČVAR, s. 52.

³⁷¹ DUBORVIC, s. 41–42.

konkurence mezi německými společnostmi a rakouským rejdářstvím. Tato úmluva byla zřetelně namířena proti britské společnosti *Cunard Line*.³⁷² V roce 1911 již společnost nepoužívala pro plavby žádné plachetnice, které od svého vzniku nahrazovala výhradně parníky.³⁷³ Po celou dobu od svého založení až do vypuknutí první světové války se společnost stávala stále ziskovější; v roce 1900 měla celkem 18 lodí o výtlačku 55 775 BRT, v roce 1910 vlastnila již 33 lodí celkově o výtlačku 135 883 BRT, rejdářství tak narostlo o 144 %, jen pro srovnání s druhou nejvýznamnější rakouskou lodní společností *Österreichischer Lloyd*, který vlastnil v roce 1900 celkem 54 lodí o výtlačku 158 650 BRT a ze statistik z roku 1910 vyplývá, že svou flotilu zmenšil na 52 lodí, ovšem o celkovém výtlačku 200 849 BRT. *Austro-Americana* tedy platila za menší rakouskou společnost, ovšem vzhledem k tomu, že obsluhovala mnohem méně linek, než *Österreichischer Lloyd*, byla její velikost úctyhodná.³⁷⁴ *Austro-Americaně* se dařilo rovněž v následujících letech, jak také vyplývá z výroční zprávy z roku 1913: „Společnost je v dobré finanční situaci, hlavní důraz musí být nadále kladen na ziskovou linku z Terstu do USA. Budou vydány další akcie a opět zvýšen základní kapitál společnosti. [...] Vyhlídky firmy jsou nanejvýš výborné.“³⁷⁵ Již v roce 1912 noviny přinesly zprávy o tom, že ministerstvo vnitra po dohodě s ministerstvem financí a obchodu dalo povolení ke zvýšení akciového kapitálu *Austro-Americany* z 18 na 24 milionů rakouských korun.³⁷⁶

V rámci konkurenčního boje nabírala rakouská společnost na palubu svých lodí i emigranty, kteří nesplňovali nutné podmínky pro vstup do USA, jako byl například nevyhovující zdravotní stav. Ten byl zjišťován až na americkém pobřeží. Pokud přistěhovalec nebyl vpuštěn do Spojených států Amerických ze zdravotních důvodů, musela ho daná lodní společnost přepravit zpravidla na své náklady zpět do Evropy. Objevila se tedy praxe lodních společností vyšetřit pasažéry ještě před nastoupením na loď v evropském přístavu.³⁷⁷ Představitelé *Austro-Americany* často doufali, že jejich pasažéři projdou prohlídkou bez problémů, například v červenci roku 1904 se na dva parníky společnosti nalodilo 30 emigrantů, kteří dříve byli shledáni nevyhovujícími při

³⁷² RITTER, s. 24.

³⁷³ SMOLENSKY, s. 119.

³⁷⁴ WEICHS-GLON, s. 1.

³⁷⁵ *Zpráva pro ministra obchodu*, 6. květen 1913, Vídeň, OeStA/AVA, Nachlässe (1800–1945), Alte Nachlässe (dále jen AN), Riedl, Richard, Dr. (dále jen Riedl), *Austro-Americana*, Jahresbericht (1913), kart. 34.10.

³⁷⁶ *Lidové noviny*, 12. červenec 1912.

³⁷⁷ KLEZL, s. 395.

lékařské prohlídce společnosti *Cunard Line*, což potvrdila i prohlídka v New Yorku, odkud je lékařská komise navrátila zpět do Evropy. V podobné praxi pak *Austro-Americana* dál pokračovala, například v roce 1906 se vrátilo zpět do Terstu téměř 200 řeckých pasažérů, kteří nespĺňovali z různých důvodů podmínky pro vstup do USA, jako byly jednak zdravotní nezpůsobilost, dostatečná finanční hotovost či trestní bezúhonnost.³⁷⁸

První čistě osobní parník společnosti *Austro-Americana* s názvem *Gerty*, který byl nasazen na linku do New Yorku, opustil terstský přístav s více než třemi stovkami pasažérů na palubě 9. června 1904, avšak z tohoto počtu bylo jen málo vystěhovalců: „*Parník Gerty se vydal na svou cestu s 47 rakouskými vystěhovalci pod červeno-bílo-červenou vlajkou do Severní Ameriky.*“³⁷⁹ Na lince do New Yorku byly provozovány tři lodě, které zajišťovaly pravidelnost linky podle tehdejších rychlostních standardů mezi Evropou a americkými přístavy. Parníky tak vyrážely z Terstu se zastávkami v Rijece, Mesině, Neapoli a Palermu. Následný rozvoj společnosti byl možný především za přispění rakouské vlády, která jí přiznala značné dotace na přepravu pošty.³⁸⁰ Na přelomu let 1907 a 1908 zřídila firma také pravidelné týdenní spojení do přístavů v Jižní a Středí Americe.³⁸¹ Dne 30. září 1909 uzavřela *Austro-Americana* smlouvu s vládou ve Vídni na dopravu pošty, provizorně byla schválena na rok 1910 a obsahovala různá ustanovení, která se týkala například zařízení lodí. Všechny parníky společnosti musely odpovídat evropskému standartu a stanovenou podmínkou bylo také na lodích dostupné telegrafní spojení. Vládní nařízení rovněž upravovalo například stravu určenou cestujícím, která musely navíc dodávat rakousko-uherské podniky.³⁸² Společnost by ale i bez této subvence vykazovala zisk, protože emigranti, kteří se rozhodli pro odchod do Spojených států, přinášeli společnosti nemalé finanční prostředky.³⁸³ Ze všech rakousko-uherských lodních společností doopravdy vydělávala jen *Austro-Americana* a měla předpoklady k tomu, aby dokázala konkurovat ostatním lodním společnostem na evropském kontinentu. Následovala masivní expanze jak osobní, tak nákladní přepravy, počet cestujících se zvýšil v průměru čtyřnásobně. Zatímco v roce 1904 přepravila

³⁷⁸ *Zpráva rakouského konzula v New Yorku von Ploenniese*, 1. červenec 1911, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Emigrantenhäuser I (2. Teil), 2, 4-15, F 15, kart. 28.

³⁷⁹ MARKITAN, s. 6.

³⁸⁰ SMOLENSKÝ, s. 132.

³⁸¹ MATIS, STIEFEL, s. 65.

³⁸² SMOLENSKÝ, s. 132.

³⁸³ AGSTNER, s. 65.

společnost přibližně 4224 pasažérů, v roce 1912 to bylo již 10 134, Tento fakt zařadil *Austro-Americanu* mezi největší společnosti, které vozily do USA přistěhovalce, což bylo dáno i skutečností, že společnost nepřevážovala pouze obyvatele habsburské monarchie, ale nabízela své služby i ruským a italským emigrantům.³⁸⁴ Na lince z Terstu do New Yorku v roce 1909 společnost například nasadila pět parníků, konkrétně *Argentinu*, *Eugenii*, *Lauru*, *Alici*, *Marthu Washington*, v případě naplnění kapacity ještě vypravovala parník *Oceania*.³⁸⁵ Většina parníků byla postavena v anglických docích, například *Martha Washington* spustila na vodu firma *Russell & Co.* v Glasgowě, menší počet lodí pak vznikl ve vlastních rakouských docích *Centire navale Triestino* se sídlem v Monfalcone, v městě vzdáleném přibližně 40 kilometrů od Terstu. Parníky *Austro-Americany* měly výtlačk přibližně od 5000 do 8000 BRT a rychlost kolem 14 uzlů. Cesta z Terstu do New Yorku trvala na různých lodích od 15 do 20 dní, což záleželo také na tom, zda parník vykonával zastávku v Patrasu, kde nastupovali řečtí emigranti, nebo také v Palermu, sicilském přístavu určený pro vystěhovalce z jižní Itálie. Lodě společnosti byly považovány spíše za menší, pomalejší a méně komfortní vzhledem k zahraniční konkurenci, avšak ve skromnější rakousko-uherské flotile působily jako velice moderní.

Po celý začátek 20. století se rovněž diskutovala otázka subvencí ze strany vlády na stavbu lepších lodí, avšak získat státní dotace nebylo v monarchii nijak jednoduché.³⁸⁶ *Cunard Line*, vzhledem k menšímu zájmu pasažérů, prosazoval na lince čtyři lodě. Ze zprávy s názvem *Obchodní vztahy mezi Terstem, USA a Austro-Americanou* vyplývá že „společnost v roce 1909 vlastnila 30 zaoceánských parníků s tonáží kolem 122 753 BRT a další čtyři pobřežní parníky, tedy remorkéry. V běžném provozu společnost na linku mezi Terstem a New Yorkem nasazuje své nejlepší parníky se dvěma lodními šrouby, jejich zařízení splňují všechny požadavky veřejnosti na moderní, komfortní cestování. V únoru 1908 společnost na lince mezi Terstem a New Yorkem nasadila nejrychlejší parník v celém rakouském loďstvu, který je vybaven, stejně jako jiné osobní parníky *Austro-Americany*, radiostanicí typu *Marconi* [sic]

³⁸⁴ *Statistika lodních společností provozujících linky do Severní Ameriky*, 14. únor 1913, Terst, OeStA/AVA, Handel 1848–1918, HM Schiff, Auswanderung und Rückwanderung (Aw), Zl. 31001-40000, kart. 1884.

³⁸⁵ *Baron Lajos Ambrózy pro Aloise Lexu von Aehrenthala*, 14. červenec 1909, Washington, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Heimbeförderung Amerika 3-5, 7-50, 88-93; Publikationen I: Amerika, Argentinien, F 15, kart. 37.

³⁸⁶ MARKITAN, s. 8–10.

zajišťující spojení s ostatními loděmi a pobřežím“.³⁸⁷ Celkově odplouvaly lodě Austro-Americany do New Yorku každý týden přes Palermo, Alžírsko, Almerii a při návratu navíc ještě přes Neapol a Patras. Do Filadelfie pak odplouvaly parníky podle zájmu dvakrát nebo třikrát do měsíce, stejně tak jako na lince do New Orleansu.³⁸⁸ V roce 1906 společnost získala povolení od italské vlády přepravovat italské pasažéry do USA z přístavů Neapol a Palermo.³⁸⁹

Obchodní a tarifní politiku společnosti řídili od počátku představitelé společnosti v tom smyslu, že se musí rejdařství na svých lodích zaměřit na přepravu emigrantů do USA. Na začátku 20. století společnost přepravila 4 % z celkového počtu evropských vystěhovalců, toto číslo vzrostlo následujících letech na 7 %, a v období těsně před vypuknutím války činilo 10 %.³⁹⁰ Od svého založení se společnosti také dařilo získávat stále větší množství vystěhovalců, kteří cestovali v mezupalubí, avšak snažila se nabízet přepravu i bohatším cestujícím na svých moderních a dobře vybavených parnicích. Vyhlídky společnosti se před vypuknutím války jevíly také v této oblasti jako dobré.³⁹¹ Díky modernizované a rozšířené flotile mohla také *Austro-Americana* v říjnu 1907 začít nabízet plavby do jihoamerických přístavů. Avšak už o rok později muselo rejdařství kvůli hospodářské krizi v USA svou flotilu zmenšit, tři, od společnosti *Österreichischer Lloyd*, pronajaté lodě muselo vrátit zpět a několik nákladních lodí bylo dáno dočasně mimo provoz. Z krize se společnost dostala až v roce 1910, když získala od rakouské vlády dohodu na přepravu pošty do severoamerických a latinskoamerických přístavů, avšak výše subvencí byla nesporně menší, oproti subvencím pro *Österreichischer Lloyd*, který například v roce 1913 obdržel dotaci ve výši 10 milionů rakouských korun, oproti 1 530 000 rakouských korun pro *Austro-Americanu*.³⁹² Vídeňská vláda pak podporovala svými subvencemi cesty do USA jen v případě nákladních trampových

³⁸⁷ *Zpráva o obchodním spojení mezi Terstem a USA*, 31. říjen 1910, Vídeň, OeStA/AVA, Handel (1848–1918), HM Schiff, Seesignale (Ses); Schiffahrt allgemein (Sia), Zl. 1-16000, kart. 1776.

³⁸⁸ Tamtéž.

³⁸⁹ AGSTNER, s. 66.

³⁹⁰ CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 69–70.

³⁹¹ SMOLENSKÝ, s. 144–145.

³⁹² *Zpráva společnosti Austro-Americana pro mistra obchodu*, 10. duben 1914, Terst, OeStA/AVA, MdI, AR, Vereinsakten, Transportunternehmen, Eisenbahngesellschaften, Schiffahrtsgesellschaften, Triest, kart. 1241.

lodí.³⁹³ Vzhledem k zavedeným pravidelným linkám tuto podmínku *Austro-Americana* nesplňovala.

V letech 1909 až 1913 vykonala společnost 38 až 42 plaveb ročně do Severní Ameriky.³⁹⁴ Rakouská vláda rovněž chtěla učinit vstřícný krok pro *Austro-Americanu*, aby zvýšila její konkurenceschopnost v boji s německými společnostmi, a uvažovala o zvýšení železničních tarifů pro vystěhovalce směřující do Německa. V roce 1907 vznikl plán na Ministerstvu obchodu a průmyslu, který počítal se zvýšením cen, ovšem nakonec nedošlo k jeho přijetí.³⁹⁵ Subvencí od vlády se pak společnost dočkala až v průběhu války, kdy jí přidělila na 5 cest do USA zvláštní finance.³⁹⁶ Do konkurenčního boje o zákazníky odplouvající z Terstu rovněž vstoupila společnost *Canadian Pacific Railway*, která vznikla v roce 1913 a jež se výlučně zaměřovala na cesty do Kanady.³⁹⁷ Pasažéři nadále nejvíce cestovali se společností *Austro-Americana*, která měla sice horší pozici a neuzavřela nikdy obdobnou dohodu s vládou, jako *Cunard Line*, přesto převzala lví podíl na převozu emigrantů.

Celková tonáž lodí *Austro-Americany* dosáhla v roce 1908 140 000 BRT, což činilo více než 40% tonáže rakouské nezávislé lodní plavby.³⁹⁸ Lodě *Austro-Americany* se mohly rovnat s tehdejšími velkými parníky překonávající Atlantik. V roce 1911 byl na vodu spuštěn největší osobní rakousko-uherský parník *Kaiser Franz Joseph I.*, který byl postaven v loděnici *Cantiere navale Triestino*. Pro cestující měl kapacitu 1905 cestujících (125 v první třídě, 550 ve druhé třídě a 1230 ve třetí třídě). Loď měla výtlak 12 567 BRT a s délkou 152 metrů a šířkou 18,9 metru se stala největší osobní lodí rakousko-uherské obchodní flotily.³⁹⁹ Pro pasažéry první třídy bylo připraveno odpovídající pohodlí v podobě luxusně zařízených kajut, salónů, knihovny a vybavené moderní kuchyně, ostatní pasažéři jiných tříd sice přeplouvali Atlantik bez luxusu, ovšem v prostředí více než vyhovujícím tehdejším hygienickým standardům. Původně

³⁹³ Trampové lodě byly určené k jednorázové přepravě nákladu do určitého místa, nesloužily tedy jako lodě na linkách do jednotlivých přístavů.

³⁹⁴ *Zpráva námořního úřadu*, 20. únor 1914, Terst, Drzavni archiv u Pazinu, Arhivsko gradivo 1868–1918, kart. 115/27.

³⁹⁵ *Zpráva Ministerstva průmyslu a obchodu*, 29. červenec 1907, Vídeň, OeStA/AVA, Handel (1848–1918), HM Schiff, Schiffahrt allgemein (Sia), Zl. 1-27000, kart. 1718.

³⁹⁶ SMOLENSKY, s. 172.

³⁹⁷ *Protokol ministerstva obchodu o vystěhovalcích z Rakouska*, 15. prosinec 1913, Vídeň, OeStA/KA, MfLV, HR, PT, 7. Auswanderung (1913), kart. 325.

³⁹⁸ Takzvaná *Freie Schiffahrt*, tímto termínem byla původně označována rejdařství, která fungovala bez jakékoli finanční pomoci státu. SKŘIVAN, SKŘIVAN, NOVOTNÝ, KOČVAR, s. 51.

³⁹⁹ MAYER, WINKLER, s. 69.

byla loď nasazena na trase do Buenos Aires, ale již v květnu 1912 byla přeložena na trasu do New Yorku se zastávkami v Patrasu, Palermu a Alžíru. Parník vykonával pravidelnou linku bez větších problémů až do jeho zrekvírování pro vojenské účely v srpnu 1914. V roce 1913 napsaly noviny New York Times: „*Rakouský parník Kaiser Franz Josef připlul do přístavu s velkým počtem cestujících a množstvím nákladu i přes svou srážku s velrybou. Loď se otrásla natolik, že kapitán vyhlásil poplach pro posádku a mnoho cestujících se zaujetím sledovalo, co se stalo.*“⁴⁰⁰ Loď *Kaiser Franz Joseph I.* byl první a jedinou lodí takových rozměrů, který byl spuštěn na vodu v rakouských loděnicích, například dalších 16 osobních a nákladních parníků společnosti bylo postaveno v loděnici *Russel & Co.* sídlící v Glasgowě. Spuštění parníku na vodu se konalo pod patronací arcivévodkyně Marie Josefy, matky pozdějšího císaře Karla I.⁴⁰¹ Loď po první světové válce zůstala ve vlastnictví nově vzniklého rejdařství *Cosulich Line* a přeplovala Atlantik pod novým jménem *Prezident Wilson*.⁴⁰² Původně měla být pro *Austro-Americana* postavena ještě větší loď s názvem *Kaiserin Elisabeth*, ovšem nebyla nikdy dokončena, její stavbu přerušila válka a nedokončené části byly rozebrány v roce 1918.⁴⁰³

⁴⁰⁰ *Whale Hits Liner and Kills Itself*, New York Times, 62, 27. červenec 1913, s. 7

⁴⁰¹ MATIS, STIEFEL, s. 67.

⁴⁰² CRESCIANI, Gianfranco, *The Italians in Australia*, New York 2003, s. 20.

⁴⁰³ MAYER, WINKLER, s. 189.

5.4 Společnost Cunard Line

Společnost *Cunard Line*, s původním názvem *British and North American Royal Mail Steam Packet Company*, založil v roce 1839 kanadský obchodník Samuel Cunard. Svou popularitu si získala především díky rychlosti svých lodí. Aby obstála v konkurenci, byla v roce 1879 přeorganizována a přejmenována na *Cunard Steamship Company*, zkráceně *Cunard Line*. První pravidelnou linku z přístavů habsburské monarchie do Severní Ameriky začala společnost úspěšně provozovat od listopadu 1903. Během několika let vybudovala stabilní přepravu s pravidelnými odjezdy lodí přes přístavy v Terstu a Rijece.⁴⁰⁴ V polovině roku 1904 vytvořil *Cunard Line* vedle linky do New Yorku také pravidelné spojení do New Orleansu.⁴⁰⁵

Uherská vláda již delší dobu projednávala otázku regulace vystěhovalectví a řízení jeho toku přes domácí přístavy. Koncem září 1903 přijel do Rijeky zástupce uherské vlády a komisař pro emigrační otázky Bele Gonde, aby dokončil připravovanou dohodu s *Cunard Line*. Konečná verze byla podepsána v roce 1904, čímž byl učiněn zásadní krok k tomu, aby uherská vláda spolu ve spolupráci s britskou společností vytvořily linku pro emigranty v Rijece a aby změnou emigračních zákonů nasměrovaly velkou část migrace z monarchie přes domácí přístav.⁴⁰⁶ Oponenti dohody se zahraniční společností se ještě pokusili vyslovit přání zapojit vlastní firmu s názvem *Hungarian Company for the Maritime and River Navigation*,⁴⁰⁷ protože jak sami poznamenali: „*Zdravá konkurence konečně nemůže být nic víc než prospěšná pro samotné vystěhovalce a pro naše město [Rijeku] jako celek.*“⁴⁰⁸ Do hry měla také vstoupit společnost *White Star Line*, která vyčlenila pro spojení mezi středomořskými přístavy a USA tři lodě, Rijeka se měla stát jednou z jejich zastávek, avšak nakonec společnost tento plán neuskutečnila.⁴⁰⁹ Proti smlouvě mezi *Cunardem* a uherskou vládou protestoval také tehdejší odborník na lodní dopravu, liberální politik a velkostatkář Friedrich svobodný pán Weichs-Glon: „*Vláda se dopustila chyby, když dovolila uzavření smlouvy s Cunard Line na zřízení koncesovaného vystěhovaleckého spojení z Terstu, místo aby nabídla ruku a zajistila zvláštní výsadní postavení vlastní námořní*

⁴⁰⁴ BUTLER, s. 197.

⁴⁰⁵ KALC, s. 130.

⁴⁰⁶ DUBROVIC, s. 99.

⁴⁰⁷ V překladu *Maďarská lodní společnost pro námořní a říční plavbu*.

⁴⁰⁸ DUBROVIC, s. 99.

⁴⁰⁹ *Zpráva rijecké městské rady pro uherskou vládu*, 21. listopad 1903, Rijeka, Drzavni Archiv u Rijeci, Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918, kart. 439.

společnosti, která pracuje s největším úsilím, což je o to důležitější, protože uherská vláda zakázala Austro-Americaně nabírání migrantů v Rijece.“⁴¹⁰ Zákaz připlouvání lodí Austro-Americany pro uherské vystěhovalce následně uherská vláda odvolala.⁴¹¹

Masivní a systematicky organizovaná emigrace přes přístav v Rijece začala po uzavření kontraktu mezi zalitavskou vládou a *Cunard Line*, která získala monopol na provozování pravidelné linky z Rijeky do New Yorku. Společnost tak nakrátko provozovala tuto linku bezkonkurenčně. Uherská vláda se sice snažila najít vlastního dopravce, který by zajišťoval převoz emigrantů, ovšem jediná uherská společnost, jež připadala v úvahu, byla *Adria*. Ta sice provozovala již pravidelnou linku do Latinské Ameriky, avšak společnost nedosahovala potřebných kapacit pro přepravu velkého množství osob do USA. Předseda uherské vlády tak v září 1903 schválil dočasné povolení pro *Cunard Line* na linku do New Yorku. Dohoda také původně předpokládala úzkou spolupráci mezi *Cunardem* a *Adrií*, v původních návrzích smlouvy se objevil plán na vytvoření společnosti s názvem *Cunard-Adria Line*, čímž měl být také zmírněn fakt, že ziskový projekt udělila uherská vláda zahraniční společnosti, avšak následně společnost v roce 1904 nevznikla.⁴¹² *Cunard* se jen dohodl s uherskou vládou a představiteli *Adrie*, že budou vzájemně spolupracovat jejich informační kanceláře, což bylo výhodné především pro *Cunard*, protože *Adria* měla řadu agentur v různých menších zalitavských městech.⁴¹³

Již 20. října 1903 vyplul z New Yorku parník *Aurania* s 349 cestujícími na palubě do Rijeky a do Terstu. Po zdárném příplutí vyrazil 10. listopadu 1903 na svou zpáteční trasu z Jaderského pobřeží z Terstu do New Yorku a ještě téhož dne dorazil do Rijeky. Následně vykonal zastávky v Benátkách, Palermu, Alžírsku a v Gibraltaru. Na palubě se nacházelo jen 53 cestujících, z čehož byli viněni agenti lodní společnosti, kteří prý málo propagovali společnost *Cunard Line*.⁴¹⁴ Linková doprava britské společnosti započala právě touto první zpáteční cestou. Z důvodu nenaplnění kapacit se *Cunard* následně nebránil uzavření dohody týkající se bližší spolupráce s *Adriou*, která převážela pasažéry i do dalších evropských přístavů a jež tam také měla svá sídla.

⁴¹⁰ WEICHS-GLON, s. 32.

⁴¹¹ Tamtéž.

⁴¹² *Zpráva o fungování lodní společnosti Adria*, 9. srpen 1903, Rijeka, Drzavni archiv u Rijeci S. A. *Adria*, kart. 184/34.

⁴¹³ DUBROVIC, s. 99.

⁴¹⁴ Tamtéž, s. 38.

Dohoda se začala s uherskou vládou řešit v roce 1906. Díky tomu se opět objevila myšlenka na vytvoření společnosti *Cunard-Adria Line*, kterou by podporovala vláda v Budapešti. Na začátku roku 1906 proběhla v Berlíně setkání mezi zástupci *Adrie*, *Cunardu*, *Norddeutscher Lloyd* a *Hamburg-America Line* (později společnost *Holland America Line*). Tyto společnosti plánovaly vytvořit sdružení a založit novou paroplavební společnost se značným kapitálem, ovšem k podepsání konečných dohod kvůli různým finančním rozporům nakonec nedošlo.⁴¹⁵ Nicméně *Cunard Line* nakonec v roce 1911 uzavřel separátní dohodu s *Adrií* na rozdělení linek přepravující emigranty z Uher do evropských přístavů. Smlouva byla také platná pro všechny rakousko-uherské lodní společnosti, jež se podílely na vystěhovalectví, avšak relevantní byla v podstatě jen *Austro-Americana*. V platnost měla smlouva vstoupit až v roce 1914, ovšem kvůli vypuknutí války nakonec pozbyla na významu.⁴¹⁶

Linka z Rijeky do New Yorku zůstala v rukách *Cunardu*, který na pravidelné linky nasadil tři parníky, aby byl umožněn nepřetržitý dvoutýdenní provoz. Lodě *Carpathia*, *Ultonia* a *Pannonia* opouštěly Terst každý druhý pátek a cesta do New Yorku trvala při příznivém počasí 18 dní. Každá *Cunardova* loď nasazená na této trase měla kapacitu přibližně 2000 pasažérů.⁴¹⁷ Nevýhodou se pro vystěhovalce časem začal jevit fakt, že na parnicích se nacházel většinou jen anglicky mluvící personál, což často způsobovalo řadu problémů.⁴¹⁸ Přestože byl prvním přístavem na trase Terst, nejvíce pasažérů nastupovalo na druhé zastávce v Rijece. Lodě byly často využity na maximální kapacitu, především po zvýšení odměn pro emigrační agenty, proto byla následně posílena linka mezi Rijekou a Antverpami, odkud pak odplouvaly další *Cunardovy* parníky západním směrem. Podle propočtů se tato varianta trasy neměla nijak prodražit.⁴¹⁹

Se zřízením trasy do USA přijala budapeštská vláda nová nařízení, která vstoupila v platnost 20. dubna 1904. Obsahovala dodatky v technických záležitostech, jako byly velikost lodí, bezpečnost cestujících, ubytování a stravování emigrantů v Rijece, které při dvoudenním čekání na odplutí lodi platil *Cunard Line*. V případě, že nestačily kapacity lodí pro všechny cestující, musela jim společnost zaplatit železniční

⁴¹⁵ SONDHAUS, s. 188.

⁴¹⁶ MAYER, WINKLER, s. 141.

⁴¹⁷ MILLER, William, *Picture History of British Ocean Liners. 1900 to Present*, New York 2001, s. 7.

⁴¹⁸ MARKITAN, s. 18.

⁴¹⁹ DUBROVIC, s. 38.

dopravu do jiného přístavu a odtud plavbu do New Yorku, ovšem vše v ceně jízdenky *Cunardu*. Například 6. října 1904 byl z Rijeki vypraven zvláštní vlak s 1500 cestujícími do Antverp, kde se nalodili na loď *Carpathia*.⁴²⁰ Přeprava pasažérů po železnici byla ovšem velice nerentabilní, stávalo se, že cestující společnost raději přesouvala na loď *Austro-Americany*, které následně musel *Cunard Line* uhradit přepravu ze svých zisků, což ovšem pro něj bylo stále výhodnější.⁴²¹

Další předpisy zalitavské vlády, stejně tak jako té předlitavské, se týkaly omezení cestování mladých mužů podléhajících vojenské službě. Dle bodů smlouvy mezi vládou a *Cunardem* byly také jasně stanoveny fixní náklady na ceny jízdenek, 180 korun stála cesta na lodích s maximální rychlostí 15 uzlů, 200 korun pak na rychlejších lodí, pro děti do 12 let bylo jízdné poloviční.⁴²² Smlouva dohromady obsahovala 29 jasně stanovených paragrafů. Například na základě třetího paragrafu nesměla společnost na linku do New Yorku nasadit menší lodě, které by měly výtlak pod 10 000 BRT, na základě paragrafu 13 museli úředníci habsburské monarchie dostat při přepravě v první nebo ve druhé třídě do USA slevu na jízdné ve výši 25 %.⁴²³ Ve smlouvě také bylo uvedeno, že loď společnosti *Cunard Line* musí nakupovat potraviny na cestu do Severní Ameriky v přístavu Rijece, což znamenalo velkou podporu pro místní obchodníky.⁴²⁴ Zvláštní předpisy se týkaly omezení vystěhovalců do Brazílie, kde byly chráněny zájmy maďarské společnosti *Adria*, která sem provozovala linku, čímž se zabránilo jejím ztrátám.⁴²⁵

Společnost *Cunard Line* musela stanovená pravidla dodržovat i pro zalitavské občany nastupující v Terstu. Předseda uherské vlády István Tisza předložil uherskému parlamentu 25. července 1904 konečnou dohodu uzavřenou na 10 let. Podle nařízení Budapešti měli všichni zalitavští emigranti do Severní Ameriky cestovat nejlépe přes Rijeku s *Cunard Line*; tím jasně společnost získala monopolní postavení na zalitavském trhu. Za tuto dohodu ovšem musel *Cunard* odesílat 10 korun za každého cestujícího do

⁴²⁰ *Dodatky uherské vlády ve smlouvě s Cunard Line*, 11. listopad 1904, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Transporte 1, 2 (1. Teil), Spezielle Fälle 136-212, F 15, kart. 43.

⁴²¹ *Zpráva námořního úřadu v Terstu*, 4. červen 1908, Terst, Drzavni archiv u Pazinu, Archivisko gradivo 1868–1918, Kotarsko poglavarstvo (kapetanat) u Pazinu, kart. 27.

⁴²² DUBROVIC, s. 101.

⁴²³ *Smlouva mezi zalitavskou vládou a Cunard Line*, 4. červen 1904, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Transporte 1, 2 (1. Teil), Spezielle Fälle 136-212, F 15, kart. 43.

⁴²⁴ KRALJIC, Frances, *Croatian Migration to and from the United States 1900–1914*, Palo Alto 1978, s. 55.

⁴²⁵ *Výroční zpráva společnosti Adria*, 12. únor 1905, Rijeka, Drzavni archiv u Rijeci, Parobrodarsko društvo Adria, kart. 184/22.

fondy určeného na podporu emigrantů, kteří se na americkém kontinentu dostali do finanční tísně.⁴²⁶ Při zpáteční cestě pak parníky společnosti zastavovaly na první zastávce v Terstu, kde většina pasažérů z USA vystoupila, a dále do Rijeki pokračovali vlakem. Tento fakt způsobil, že ve statistikách v případě reemigraci měl jasnou převahu přístav v Terstu.⁴²⁷ Uherská vláda se zavázala platit *Cunardu* náhradu ve výši 100 korun na jednoho cestujícího v případě, že nebyla naplněna předepsaná kapacita 30 000 cestujících ročně. Tato kvóta byla výjimečně snížena v roce 1907, aby více odpovídala důsledkům tehdejší hospodářské krize a nižší poptávce Spojených států po pracovní síle.⁴²⁸ Poté, co bylo představitelům společnosti Austro-Americana jasné, že i přes protesty proti uzavření kontraktu mezi zalitavskou vládou a *Cunard Line* se nedočkají žádné výhody, naznačili vládě ve Vídni, že by se nebránili případné obdobné smlouvě: „*Od roku 1895 vykonávají lodě společnosti pravidelnou a bezproblémovou službu mezi Terstem, Rijekou a Severní Amerikou. V současné době flotila společnosti dosahuje výtlaku 40 000 BRT jen u lodí v severoamerické službě a vlastní vysoce moderní parníky. Vzhledem k tomu, že vláda v Budapešti uzavřela smlouvu s britskou společností Cunard Line, vznášíme zdvořilý dotaz na ministra zahraničí, zda by vláda ve Vídni nevážila podobný krok.*“⁴²⁹ Předlitavská vláda však neuvažovala o podobných výhodách pro námořní společnosti, jak to učinila budapešťská vláda v případě *Cunard Line*.

⁴²⁶ *Zpráva rakousko-uherského konzula v Liverpoolu pro rakousko-uherský námořní úřad v Rijece*, 16. leden 1908, Rijeka, Drzavni Archiv u Rijeci, Ugarsko-Hrvatsko Primorje in Rijeka, kart. 2853/3–183.

⁴²⁷ KALC, s. 131.

⁴²⁸ *Zpráva Ladislaue Hengelmüllera von Hengervára pro hraběte Aloise Lexu von Aehrenthala*, 17. srpen 1909, Washington, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Agenten I/4-18, Agenturen A-G, Gergolet 1. Teil, F 15, kart. 18.

⁴²⁹ *Zpráva pro ministra zahraničí*, 13. říjen 1904, Terst, OeStA/HHStA, Generalia 1871–1918, MdÄ, AR, Transporte 1, 2 (1. Teil), Spezielle Fälle 136-212, F 15, kart. 43.

6 (Ne)soupeření společností

Na počátku 20. století působily v monarchii v podstatě všechny tehdejší významné lodní společnosti nabízející vystěhovalcům plavby do zámoří. Jedna z prvních společností, zajišťující osobní přepravu cestujícím z monarchie, která měla své sídlo v monarchii, byla společnost *Cunard Line*. Její lodě pravidelně vyplouvaly z britských přístavů již od první poloviny 19. století a její zakladatel Samuel Cunard vycítil jako jeden z prvních příležitost v přepravě osob. Hrála dlouho prim především v přepravě emigrantů do USA a své služby nabízela nejprve irským cestujícím. Dne 4. července 1840 nasadilo rejdařství na pravidelnou linku mezi Liverpoolem a Bostonem loď *Britannia* a Cunardovy kombinované parníky⁴³⁰ dokázaly cestu urazit přibližně během dvou týdnů, oproti běžným 40 dnům na lodích s čistě plachetním pohonem.⁴³¹ V monarchii také působili zástupci britské společnosti *White Star Line*, založené v roce 1845 v Liverpoolu tamějšími obchodníky Johnem Pilkingtonem a Henrym Threlfallem Wilsonem. Společnost se soustředila především na osobní přepravu z britských přístavů, jako byly Glasgow, Liverpool a Belfast.⁴³² Agenti obou britských společností, nabízející přepravu přes Liverpool a další britské přístavy, museli čelit ve střední Evropě výtkám spočívajících v argumentech, že tato cesta je příliš drahá a vzdálená pro jihovýchodní migranty. Menší procento vystěhovalců z monarchie přesto jejich služeb využívalo.⁴³³ Dříve založené britské společnosti však musely záhy čelit německé konkurenci.

Do záležitostí lodních společností často vstupovaly národní vlády, například britské zákony v 70. letech 19. století bránily pronikání německých lodních společností na Britské ostrovy, aby nemohly volně přepravovat britské vystěhovalce. Pokud chtěli Němci dopravci zajíždět do britských přístavů, měli se soustředit jen na cestující první a druhé třídy. Přepravu vystěhovalců z Britských ostrovů měla zajišťovat jen britská rejdařství.⁴³⁴ Rovněž ostatní státy se snažily chránit své území před pronikáním cizích konkurentů a postupně byla založena národní rejdařství, například od roku 1861 existovala francouzská společnost *Compagnie Générale Transatlantique*, zkráceně

⁴³⁰ V první polovině 19. století byly většinou stavěny pro zaoceánské trasy plachetnice s parním pohonem.

⁴³¹ HYDE, s. 15.

⁴³² MCCUTCHEON, Janette, *White Star Line. A Photographic History*, London 2013, s. 4.

⁴³³ *Zpráva ministerstva vnitra o koncesích pro lodní společnosti*, 19. duben 1901, Vídeň, OeStA/HHStA, MdA, AR, Agenturen Gergolet 2. Teil, Kromer, H – M (ohne Mißler), F 15, kart. 19.

⁴³⁴ CURRIE, Johnson Stanley, *A History of Emigration from the United Kingdom to North America 1763–1912*, London 1966, s. 127.

French Line, která nabízela plavby ze středomořských, potažmo z francouzských přístavů do Severní Ameriky.⁴³⁵ V oblasti střední Evropy ovšem nebyly až do začátku 20. století vytvořeny vlastní společnosti a nejdůležitější se zde staly dvě německé společnosti, které za svůj růst vděčily především rostoucí emigraci z Německa a posléze i z habsburské monarchie; jednalo se o *Norddeutscher Lloyd* a *HAPAG*. V podstatě až do začátku 20. století zaujímal německá rejdářství na trhu monarchie dominantní postavení. Především vytvoření německého obchodního loďstva na přelomu 19. a 20. století hrálo také částečně úlohu v národním vědomí a rychlý rozvoj německých lodních společností, pochopitelně zasahoval do britských ekonomických zájmů. Loďstvo nesloužilo jen pro vojenské účely, ale také jako demonstrace moci a jeden z faktorů identifikace velmocenského postavení.⁴³⁶

Zvláštní kapitolu v konkurenčním boji společností pak představoval zápas mezi britskými a německými společnostmi na evropském kontinentu, habsburskou monarchii nevyjímaje. Jednalo se totiž v podstatě o srovnatelně velké lodní podniky dominující evropskému trhu. Zpočátku probíhal mezi společnostmi nekontrolovaný konkurenční boj o zákazníky, což vedlo ke zlepšování podmínek pro cestování, snižování cen i rozšiřování služeb potenciálním zákazníkům. V samotné paroplavební dopravě se již od 80. let 19. století začaly objevovat dohody, které stanovovaly cenové tarify v osobní dopravě a jež celkově rozdělily evropské vystěhovalce do sfér vlivu jednotlivých rejdářství. Následně vzniklo uskupení lodních dopravců s názvem Atlantický lodní spolek, kterého se účastnily vybrané námořní firmy.⁴³⁷ Mezi léty 1890 až 1914 probíhal částečně kontrolovaný konkurenční boj, protože mezi společnostmi fungovaly různé dohody, které měly zabraňovat vzájemnému zničení a jež vznikaly jako ochrana proti nekontrolovatelné konkurenci. Především z toho důvodu, aby nedošlo k cenové válce, která by mohla být pro společnosti likvidační.⁴³⁸ Smlouvy se ukázaly jako velice výhodné, společnosti si mohly dovolit investovat nemalé finanční prostředky do rozšiřování své flotily a stavby větších a rychlejších lodí a podařilo se jim zajistit si pozice na trhu prostřednictvím členství ve spolku, nikoliv bojem ve volné konkurenční

⁴³⁵ CURRIE, s. 221.

⁴³⁶ WALLE, Heinrich, *Schlachtflottenbau und Flottenenthusiasmus*. In: VOLKER, Plagemann (ed.), *Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich*, München 1988, s. 215.

⁴³⁷ V originále Atlantischer Schifffverband.

⁴³⁸ GREENHILL, Robert, *Competition or Cooperation in the Global Shipping Industry. The Origins and Impact of the Conference System for British Shipowners before 1914 in Global Markets. The Internationalization of the Sea Transport since 1850*, St. John 1998, s. 148–149.

soutěži. Lodní společnosti mohly také mírně zvýšit ceny dopravy a investovat do nákladného budování přístavů a infrastruktury spojené s přepravou velkého počtu osob. Ovšem nevýhodou bylo, že se velká část mezinárodní osobní dopravy dostala pod kontrolu pouze několika velkých společností.⁴³⁹

První kartelová dohoda mezi britskými společnostmi dopravující do zámoří emigranty z Velké Británie a ze skandinávských zemí vznikla v roce 1872 a nesla název Konference newyorské severoatlantické paroplavební dopravy.⁴⁴⁰ Následně se v roce 1885 dohodly dvě německé lodní společnosti na vytvoření Severoatlantického spolku parní dopravy,⁴⁴¹ kterého se jmenovitě účastnily *NDL* a *HAPAG*. Spolky určovaly dohody týkající se stanovení cen lodních lístků, vznikl tak britský i německý cenový kartel, který byl ovšem v případě německých společností časem porušen z důvodu vzájemné přetrvávající rivality.⁴⁴²

Ještě o dva roky dříve, v roce 1883, uzavřely čtyři kontinentální společnosti první mezinárodní dohodu reagující na slučování britských společností; jejími členy byly: *HAPAG*, *Norddeutscher Lloyd*, belgicko-americká *Red Star Line* a nizozemská *Holland American Line*. Mezi oběma kartely vypukla cenová válka, což vedlo ke snížení cen, avšak již v roce 1885 bylo dosaženo dohody ohledně tarifů a kvality přepravy na konferenci, které se účastnili zástupci všech nejvýznamnější evropských i amerických lodních společností. Došlo rovněž k rozdělení linek, *Red Star Line* a *Holland American Line* měly obsluhovat méně výnosné trasy, jako například linku z Antverp do Bostonu nebo do Filadelfie. Německá rejdařství se pak měla soustředit na lukrativnější cesty do New Yorku. Na konferenci ustanovená dohoda určovala, mimo stanovení tarifů a objemu cestujících pro zúčastněné lodní společnosti, také poskytování dalších služeb. Například nebylo dovoleno prodávat železniční lístky spolu s lodními lístky, nebo agentům smlouva jasně stanovovala procento z prodeje lístků.⁴⁴³ Avšak až do 90. let 19. století vystupovala každá kontinentální lodní společnost především sama za sebe.

⁴³⁹ CHMELAR, Hans, *Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Wien 1974, s. 118–119.

⁴⁴⁰ V originále New York North Atlantic Steam Traffic Conference.

⁴⁴¹ V originále Nordatlantischer Dampfer Linien Verband.

⁴⁴² LAMAR, Cecil, *Albert Ballin*, Princeton 1967, s. 46.

⁴⁴³ RÜBNER, s. 48–50.

Na začátku roku 1890 vytvořil Albert Ballin plán spolu s tehdejšími řediteli *NDL* Heinrichem Wiegandem na zřízení velkého transatlantického spolku, který by zahrnoval vedle kontinentálních i britské společnosti a jenž by stanovoval normy přepravy ve všech evropských přístavech zajišťující osobní dopravu do USA. Oba ředitelé německých společností se obrátili s dotazem na představitele rejdářství z Velké Británie, Francie, Belgie a Nizozemí; následně proběhla mezi nimi první jednání. Představitelé firem požadovali různě široký nebo naopak úzký svazek v lodní dopravě, a pokud se jim nedařilo prosazovat vlastní požadavky, odstupovali z jednání. Od jednacího stolu prvně odešli představitelé *Compagnie Générale Transatlantique*, následováni britskými zástupci a konečnou dohodu podepsali jen představitelé společností, kteří spolu spolupracovali již dříve. Nadále tedy pokračovala dohoda mezi *HAPAG*, *NDL*, *Red Star Line* a *Holland American Line*. Tyto čtyři společnosti zajišťovaly přibližně 35 % veškeré přepravy osob do USA. V roce 1892 došlo tedy k jejich užšímu provázanému spojení, vytvořily tak jeden z prvních velkých námořních spolků pojmenovaném právě ve zmíněném roce na *Severoatlantickou paroplavební asociaci*.⁴⁴⁴ Smlouvu, která měla za cíl stanovit pevně cenu přepravy pro pasažéry v nejnižší třetí třídě, podepsali pak zástupci společností 19. ledna 1892.⁴⁴⁵ Dohoda určovala ceny přepravy a zajišťovala účastnicím se společností podíl na trhu týkající se přepravy vystěhovalců do USA. Tarify se lišily podle kvality plavidel jednotlivých rejdářství a podíl na převozu emigrantů byl založen na číslech z předchozího desetiletého období, tedy na číslech z let 1882 až 1891.⁴⁴⁶ Dohoda stanovovala ceny přepravy v mezipalubí a také maximální výši provizí pro jednotlivé agenty nebo zakazovala reklamu namířenou proti vlastním členům asociace. Následně společnosti založily úřad v Kolíně nad Rýnem, který měl rozhodovat o sporech a spravoval vnitřní záležitosti asociace. Na pravidelných schůzkách představitelů společností vytvářeli jejich zástupci ze statistických materiálů závěrečné zprávy týkající se dodržování stanovených pravidel. Vzhledem k tomu, že v dané situaci měly společnosti dostatečné zisky, rozšířily dohodu v roce 1896 o stanovení tarifů i na ostatní lodní třídy, tedy na

⁴⁴⁴ V originále North Atlantic Steamship Association, v němčině pak Nordatlantischer Dampfer Linien Verband.

⁴⁴⁵ RITTER, s. 25.

⁴⁴⁶ BOURNE, Kenneth, STEVENSON, David, WATT, Donald Cameron, KEIGER, John, *British Documents on Foreign Affairs. Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print. The Low Countries, the Netherlands, 1867–1914*, 3. díl, New York 1987, s. 354.

ceny v první, druhé třídě a případně třetí třídě.⁴⁴⁷ Zkušenosti s kartelovým systémem z jiných odvětví postupně ukázaly výhodnost dohody i pro Velkou Británii. Zisk pro zúčastněné firmy se v krátkém čase rychle zvyšoval. Následná opětovná snaha o dohody s britskými rejdařstvími v cenové otázce měla zcela ukončit období nekontrolované přímé konkurence.⁴⁴⁸

Britské společnosti se o dohodu začaly zajímat především proto, že před první světovou válkou neustále rostlo evropské vystěhovalectví, které skýtalo pro společnosti nemalé zisky. Britové požadovali rozdělení Evropy na tři hlavní geografické oblasti: Velkou Británii a Skandinávii, kontinentální západní Evropu a Jihovýchodní Evropu. Německé společnosti z počátku neměly zájem o nová jednání mezi britskými firmami a *Severoatlantickou paroplavební asociací*, jež vedly, avšak s tím, jak se vynořila jednotná silná konkurence v podobě nově vzniklého společenství britských a evropských společností, byly nuceny uvažovat o novém kole rozhovorů. Na začátku 20. století totiž začal americký bankovní magnát John Pierpont Morgan s investicemi do lodních společností. Již dříve vlastnil firmy, které se zabývaly těžbou nebo elektrotechnickým průmyslem. Rovněž investoval značné prostředky do amerických železnic. Následně vytvořil sdružení lodních společností s názvem *Mezinárodní obchodní námořní společnost*,⁴⁴⁹ jež slučovala kontinentální, britská i americká rejdařství. Každá firma sice nadále fungovala samostatně i se svým názvem, avšak rozhodující podíl v nich většinou vlastnil sám Morgan. Tento trust zahrnoval podíly v britské společnosti *White Star Line* a také v kontinentálních rejdařstvích, jako byly *Red Star Line* a *Holland America Line*. Avšak Morganovým cílem bylo získat celkově monopol na transatlantickou dopravu, k čemuž se přiblížil především po uzavření dohody s *Cunard Line* a po nákupu podílu ve francouzské *Compagnie Générale Transatlantique*.⁴⁵⁰ Následně Morganovi stály v cestě jen německé společnosti, jež byly svou velikostí srovnatelné s jeho skupinou. V roce 1902 měla Morganova obchodní flotila k dispozici 136 parníků s výtlakem 1 034 884 BRT.⁴⁵¹ Pro *HAPAG*, tehdejší největší lodní společnost, to znamenalo velký problém, pro lepší konkurenceschopnost

⁴⁴⁷ LAMAR, s. 46–47.

⁴⁴⁸ RÜBNER, s. 50.

⁴⁴⁹ V originále International Mercantile Marine Company.

⁴⁵⁰ GITTELMAN, Steven, *J.P. Morgan and the Transportation Kings. The Titanic and Other Disasters*, Lanham 2012, s. 271; *International Financing Review*, New York 1997, s. 63.

⁴⁵¹ RÜBNER, s. 50.

uzavřel Ballin opět užší dohodu s *Norddeutscher Lloyd*, která se týkala tarifů, doby přepravy přes Atlantský oceán a frekvencí cest do amerických přístavů. Díky těmto dohodám si obě německé společnosti nakonec udržely na evropském kontinentu v dopravě vystěhovalců do Severní Ameriky dominantní postavení.⁴⁵²

Nebezpečí ze strany Morganovy *Mezinárodní obchodní námořní společnosti* však přinutilo *HAPAG* k zahájení vzájemného jednání. Diskuze mezi zástupci *HAPAGU* a Morganovou skupinou začaly v Londýně na začátku roku 1901 a první návrh dohody byl sestaven 10. září téhož roku. Německý císař Vilém II. chtěl do jednání rovněž zapojit *Norddeutscher Lloyd*, což se mu také podařilo, ovšem tento fakt přispěl k protáhnutí jednání až do roku 1902.⁴⁵³ Německé společnosti, zastoupené přímo Ballinem a Wiegandem, se následně 20. února 1902 dohodly s Morganovým trustem na rozdělení trhu a stanovené ceně lodních lístků. Na schůzkách byla projednána řada záležitostí a propojení všech společností se stalo těsnější než v předchozích letech. Smluvně byly upraveny organizace dopravy a systém kompenzací v případě, že členové překročili nebo nevyužili přidělené kvóty na dopravu osob. Objevila se také snaha o rozšíření smlouvy na oblast dopravy východním směrem do Asie nebo stanovení kvóty na cestující ve vyšších třídách. Rovněž se vynořil plán podobně organizovat i nákladní dopravu.⁴⁵⁴ Na základě dodatku smlouvy ze 7. dubna 1902 získala obě německá rejdářství podíl ve společnosti *Holland American Line*, kde měl Morgan podíl ve výši 51 %. Z této části odprodal čtvrtinu německým firmám, čímž si je do budoucna zavázal a zajistil si jejich zájem.⁴⁵⁵ Tím zabránili představitelé společností vypuknutí ničující soutěži na obou stranách. Německá rejdářství ovšem musela Morganovu trustu zaplatit část svých dividend v případě, že jejich zisky byly příliš vysoké. Proti smlouvě vystupovala americká vláda, která v roce 1911 uspořádala konferenci proti monopolizaci v oblasti zavedených linek do USA. Představitelé americké vlády vyzvali federální soudní dvůr, aby rozhodl v otázce slučování a spojování dohromady 13 lodních společností. Otázka tehdy zněla, zda dané kartelové spojení porušuje americký

⁴⁵² RITTER, s. 22.

⁴⁵³ LAMAR, s. 51.

⁴⁵⁴ RITTER, s. 25.

⁴⁵⁵ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, s. 88; FLÜGEL, s. 259.

antitrustový zákon. Následně vyšel takzvaný Shermanův antimonopolní zákon, který ovšem v závěru neprošel přes soudní moc.⁴⁵⁶

Do první světové války tedy docházelo často k volnému a nekontrolovanému sdružování společností s cílem chránit si vlastní trh a vydělat dostatek financí, avšak rivalita nebyla odstraněna nikdy a představitelé společností často uvažovali o konci kartelové dohody, v roce 1913 byla smlouva dokonce vypovězena: „*Jak se očekávalo, byla poolová smlouva severoatlantských paroplavebních linií a to jak pro dopravu osobní, tak i nákladní společností Hapag a severoněmeckým Lloydem vypovězena. Výpověď společnosti Hapag týká se poolu osobního, výpověď Lloydů sdružení nákladního. Smlouvy pozbudou tedy platnosti 31. prosince, neuskuteční-li se zatím nová úmluva. Společnost Hapag podala ruku k takovému vyjednávání. Žádá, by spojené domácí i cizí společnosti přiznaly zvýšení kvóty Hapag-poolu a navrhuje, by angličtí účastníci konference se přičinili, by kanadské linie se opět ke sdružení připojily. Vyslovuje též ochotu vyjednávat o požadavcích těch a přeje si, by smlouvy měly nejméně pětiroční platnosti.*“⁴⁵⁷ Dohoda tedy fakticky trvala do roku 1912 a nakonec nebyla prodloužena. Vedení společnosti HAPAG totiž požádalo Morganovy společnosti o změnu podmínek dohody 18. ledna 1912, a protože Morgan nechtěl přistoupit na změny, byla smlouva dokonce zpětně ukončena k 31. prosinci 1911. Pro HAPAG nebylo spojení totiž nikdy zcela výhodné, v souladu s ustanoveními o výplatě kompenzačních dividend společnost převedla v letech 1903 až 1911 do dohodnutého syndikátu 1 550 000 německých marek, zatímco například společnost *Norddeutscher Lloyd*, která byla v tomto období méně výdělečná, získala na základě dohody částku ve výši přibližně 4 600 000 německých marek.⁴⁵⁸ Avšak obava ze vzájemného zničení cenovou válkou nakonec přivedla zástupce společností k jednacímu stolu i po roce 1913, i když se nadále vynořovala myšlenka na volnou soutěž. Po vypuknutí první světové války se následné dohody ukázaly jako irelevantní.

Vzhledem k tomu, že habsburská monarchie představovala pro zahraniční společnosti velký trh, objevila se již v roce 1891 ochota k dohodě mezi zahraničními rejdářstvími na jeho rozdělení, uzavřená dohoda *Severoatlantického spolku linkové*

⁴⁵⁶ *Zpráva námořního úřadu v Hamburku*, 17. ledna 1911, Hamburk, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Aus- und Einwanderung 1904–1918, F 15, kart. 14.

⁴⁵⁷ *Národní listy*, 2. říjen 1913, s. 5.

⁴⁵⁸ RITTER, s. 23.

parní dopravy dokonce přímo hovořila o trhu podunajské monarchie. Spolek garantoval každé členské společnosti jasně stanovený podíl na přepravě rakousko-uherských vystěhovalců. Jednalo se především o finanční dohodu, ve které byl vyplácen určitý poměr zisku společnosti ostatním firmám, jež nedosahovaly takových výsledků. Spolek měl být dále upevňován a měly být jasně vymezeny oblasti činnosti pro jeho členy, především v nabídce lodní dopravy pro východoevropské vystěhovalce. Bylo také dosaženo dohody s takzvaným *Atlantickým sdružením mezipalubní přepravy*,⁴⁵⁹ jež se týkala rozdělení evropského trhu.⁴⁶⁰ V roce 1908 se konala *Atlantická konference*, které se účastnili, spolu se zástupci z Německa, také představitelé britských, amerických a kanadských společností. Na konferenci vznikla dohoda o rozdělení trhu monarchie, kde měly dominantní roli nadále hrát německé společnosti. Avšak americkým a kanadským společností zůstaly zachovány jejich linky ze severoněmeckých přístavů.⁴⁶¹ Došlo tak k monopolizaci trhu a menší vzniklé společnosti, jako byla *Austro-Americana*, se musely dohodě podřídit.⁴⁶² Ve Vídni proběhla již v roce 1904 úspěšná jednání s představiteli obou německých společností, kterým se podařilo získat podíl ve společnosti *Austro-Americana*, čímž se toto rejdařství následně stalo silnější a konkurenceschopnější vůči *Cunard Line*.⁴⁶³ Ovšem za cenu toho, že německé společnosti mohly určovat tarify a počet přepravených osob přímo *Austro-Americaně*. Od roku 1908 začala v monarchii také figurovat společnost *Canadian Pacific Railway Company*, která ale vystupovala samostatně a neuzavřela žádné kartelové dohody. Každá společnost si mohla v habsburské monarchii otevřít svou filiálku ve velkých městech monarchie a prodávat lodní lístky, avšak většina obchodů se uskutečňovala přes koncesované vystěhovalecké agenty.⁴⁶⁴ *Austro-Americana* se dokázala obrátit přízřusobit nové konkurenci. Vzhledem k tomu, že společnost nedostávala státní finanční podporu, musela nalézt řešení, které by jí zabezpečilo dostatečné výnosy. Její představitelé se dohodli s velkými severoněmeckými rejdařstvími *HAPAG* a *Norddeutscher Lloyd* na rozdělení trhu s migranty. Celková tonáž lodí *Austro-*

⁴⁵⁹ V originále *Atlantischer Zwischendeckpool*.

⁴⁶⁰ FANK, s. 33.

⁴⁶¹ MURKEN, Erich, *Die grossen transatlantischen Linienreederei-Verbände. Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Ihre Entstehung. Organisation und Wirksamkeit*, Jena 1922, s. 418–419.

⁴⁶² FANK, s. 33.

⁴⁶³ RITTER, s. 24.

⁴⁶⁴ *Protokol ministerstva obchodu o vystěhovalectví z Rakouska*, 15. prosinec 1913, Vídeň, OeStA/KA, MfLV, HR, PT, 7. Auswanderung (1913), kart. 325.

Americany dosáhla v roce 1908 140 000 BRT, což činilo více než 40 % tonáže rakouské nezávislé námořní plavby.⁴⁶⁵

Cestovné bylo u jednotlivých společností různé podle vybavení lodi a podle toho, co firma pasažérům na lodi zajišťovala, velké rozdíly existovaly v cenách nabízených v lodních třídách. V roce 1852 stála přeprava dospělé osoby v první třídě 210 zlatých, v druhé třídě 90 zlatých a v mezipalubí 54 zlatých. Sazby pro děti do 12 let byly o něco nižší.⁴⁶⁶ Po celé sledované období cena přepravy spíše klesala, opačný trend panoval u cestujících první třídy. Pokud stál lístek pro cestující v mezipalubí v roce 1914 přibližně 132 německých marek, pak nejluxusnější kajuta stála na stejné cestě 6800 německých marek. Cena převozu se také odvíjela od roční doby a poptávky. Zpravidla v jarních a letních měsících bylo cestovné vyšší.⁴⁶⁷ Samotnou cenu lístků ovlivňovala řada dalších faktorů, mnohdy společnosti platily náklady na cestu do přístavu, což si následně zaúčtovaly do konečné ceny lodních lístků. Roli hrály také věk cestujících, cílová destinace, cestovní třída, množství přepravovaných zavazadel nebo volba lodí a rychlost přepravy. V každém případě se však nejednalo o levnou záležitost.

Jak již bylo zmíněno, rejdařství ve druhé polovině 19. století uzavírala různé dohody a cena přepravy byla v důsledku toho přibližně stejná u všech firem, do mezipalubí stály lístky v roce 1913 přibližně 100 až 140 rakouských korun, v druhé třídě stála přeprava dvojnásobek ceny, mezi 200 až 450 rakouskými korunami. Mnohonásobně dražší zůstávala nadále přeprava v nejvyšší třídě, kde stála jízdenka i 1200 rakouských korun. Cena se také zvyšovala v případě rychlejších poštovních parníků. Společnost *HAPAG* například dbala při stavbě svých lodí, aby byli vystěhovalci umístěni v jednotlivých menších kajutách, nejvíce v počtu o 20 cestujících, a mohli využívat jídelnu se stoly a lavicemi. To nebylo například zcela běžné na parnicích společnosti *Norddeutscher Lloyd*, kde cestující museli své jídlo při špatném počasí jíst na lůžku. Zmíněný vytvořený cenový kartel určoval částku nutnou pro přepravu mezi Evropou a přístavy v USA, která byla stanovována pravidelně na základě schůzek. Například v roce 1907 určili představitelé společností cenu na 247 rakouských korun a 50 krejcarů v první třídě, 150 rakouských korun ve druhé třídě a 72 rakouských

⁴⁶⁵ SKŘIVAN, SKŘIVAN, NOVOTNÝ, KOČVAR, s. 51.

⁴⁶⁶ *Zpráva o cenách jízdného mezi Hamburkem a New Yorkem*, 15. květen 1871, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Sk, SdDR, Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, kart. 6909.

⁴⁶⁷ KUTNAR, s. 42.

zlatých a 50 krejcarů ve třetí třídě. Při zpáteční cestě byly již částky uváděny v dolarech, tady 120 dolarů za první třídu, 72 dolarů za druhou třídu a 30 dolarů za třetí nebo mezipalubní třídu.⁴⁶⁸ V porovnání cen byla cesta s *Austro-Americanou* pro vystěhovalce o něco dražší, protože lístky na její lodě běžně stály kolem roku 1905 200 rakouských korun oproti 150 rakouských korun, které si účtovaly německé společnosti.⁴⁶⁹

Ačkoliv byla Rijeka mnohem menší než přístav v Terstu a jízdenky s *Cunardem* byly dražší, na palubu jeho parníků nastupovalo v Rijece mnohem více osob než v Terstu. Dohoda mezi *Cunard Line* a uherskou vládou nejvíce vadila německým společnostem, které vnímaly habsburskou monarchii jako svou sféru vlivu. *HAPAG* a *NDL* následně využily své prostředky k částečné eliminaci britského konkurenta, což se jim více dařilo v Terstu než v Rijece. Vzhledem k napojení na společnost *Austro-Americana*, která byla největší konkurencí pro *Cunard*, dosáhla německá rejdařství postupně svého a snížila zisky britského konkurenta.⁴⁷⁰ Mezi společnostmi vypukla na jihu monarchie cenová válka, agenti německých společností nabízeli obyvatelům monarchie přepravu do USA za 80 i 70 rakouských korun, na což musel *Cunard* reagovat také snížením ceny přepravy na 120 rakouských korun, ale nemohl již nabídnout nižší cenu, a to kvůli dohodě se zalitavskou vládou o spolupráci s firmou *Adria* a desetikorunovým platbám do emigrantského fondu.⁴⁷¹ Vystěhovalci, kteří cestovali s *Cunard Line*, byli také vedeni jako pasažéři ve třetí třídě, společnost totiž nenabízela lístky do mezipalubí jako ostatní rejdařství a tudíž nemohla snížit jejich cenu. Ovšem to neznamenovalo, že by se emigrantům dostávalo většího komfortu než například na lodích *Austro-Americany*, která jim prodávala mezipalubní lístky. *Cunard Line* jen na svých parnicích část pro vystěhovalce rozdělil příčkami, a tím vytvořil jakési menší kajuty.⁴⁷²

Následná propagace všech společností ve východní a jižní Evropě způsobila neustálý růst počtu emigrantů. V letech 1906 a 1907, tedy v období nejvyšší migrace do USA, přepravil *HAPAG* na cestě do New Yorku ze svých přístavů celkově 130 633

⁴⁶⁸ PASTOR, Josef, *Americký vystěhovalce. Spolehlivé zprávy a rady pro české vystěhovalce na cestu do Ameriky*, Praha 1873, s. 37.

⁴⁶⁹ MEIXNER, s. 87.

⁴⁷⁰ *Zpráva ministerstva obchodu*, 15. leden 1905, Terst, Drzavni Archiv u Pazinu, Arhivsko gradivo 1868–1918, kart. 115/27.

⁴⁷¹ *Zpráva Cunard Line pro uherskou vládu*, 10. prosinec 1908, Rijeka, Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918, Vozni red Parobrodarskog društva „Cunard Line“), kart. 439.

⁴⁷² MARKITAN, s. 17.

pasážerů zatímco *Norddeutscher Lloyd* 160 574. Jejich největší konkurent, *Cunard Line* ze svých britských a středomořských přístavů na stejné lince dopravil 107 790 pasážerů.⁴⁷³ Z přístavu v Terstu přepravil *Cunard* přibližně 3899 pasážerů, zatímco *Austro-Americana* ve stejném období přepravila přibližně 33 850 osob.⁴⁷⁴

Přestože byl uzavřen kartel, mezi německými společnostmi a *Cunardem* díky existenci Morganovi skupiny v podstatě zprostředkovaně, jeho neočekávané působení v Rijece vzbudilo vlnu nevole. Nadále existující *Severoatlantický spolek linkové parní dopravy* reagoval nepřátelskou reklamou namířenou přímo proti britské společnosti. Cílem bylo mimo jiné ovlivňovat americkou vládu určující přistěhovaleckou politiku tvrzením, že cestující z Rijeky, tedy hlavně přistěhovanci, porušují americké imigrační zákony. Německé společnosti spatřovaly problém v tom, že britská společnost získala od uherské vlády záruky, které v sobě obsahovaly povolení pro vystěhování obyvatel Zalitavska, ovšem jen v případě, že budou emigrovat přes domácí přístav Rijece. Začala cenová válka, která skončila o osm měsíců později dohodou na tom, že se *Cunard* dobrovolně vzdá smlouvy s uherskou vládou, k čemuž ovšem nikdy nedošlo.⁴⁷⁵

V téže době připravovala rakouská vláda návrh nového rakouského emigračního zákona, který předpokládal zvýšení rakouské transatlantické emigrace přes domácí přístav v Terstu, čímž by byla podpořena především *Austro-Americana*, která měla vlastní severoamerické nákladní trasy a s příchodem *Cunard Line* do Rijeky byly jasně ohroženy její zájmy; rakouská vláda se tedy chtěla finančně zaručit za původní rakouskou společnost. Předlitavská vláda chystala podobné návrhy smlouvy, jako již dříve uzavřela uherská vláda s *Cunard Line*, avšak nejednala tak konkrétně a do počátku první světové války se dohody neuzavřely.⁴⁷⁶ Nakonec podpořila *Austro-Americanu Severoatlantická lodní asociace*, která se rozhodla zasáhnout ještě dříve, než došlo k uzavření konkrétní dohody. Vyzvala rakouskou společnost, aby vstoupila do asociace a podílela se na osobní dopravě do USA při přepravě emigrantů z jihovýchodní Evropy, *Austro-Americana* dostala od asociace záruky obsluhovat 4 % z celkového počtu vykonaných cest mezi evropskými přístavy a pobřežím USA. Otevřením dopravy přes

⁴⁷³ CLAPP, Edwin, *The Port of Hamburg*, Hamburg 1910, s. 84.

⁴⁷⁴ KALC, s. 140.

⁴⁷⁵ RITTER, s. 24.

⁴⁷⁶ *Návrh předlitavského emigračního zákona*, 10. říjen 1904, Vídeň, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Amerika 98–Rückwanderung aus den Vereinigten Staaten nach dem Kriege (Aufzeichnung über die Konsularkonferenz betreffend die Rückwanderung, Wien 15.06.1917), F 15, kart. 56.

Terst umožnila dohoda vytvoření národního emigračního přístavu, proti jehož vzniku se dříve asociace přímo stavěla při předchozích jednáních. Podíl *Austro-Americans* na dopravě byl v první řadě pro ni výhodný. Přidělení kvóty samo o sobě však bylo překážkou dalšího rozvoje Terstu jako emigračního přístavu, ačkoli byly zavedeny mechanismy umožňující zvýšení počtu migrantů; například plán na rozšíření kapacit pro cestující. Následně uzavřená dohoda se *Severoatlantickou lodní asociací* ukládala *Austro-Americaně* spolupracovat s agenty lodních společností účastnících se kartelu, a pokud by byla překročena stanovená kvóta z jedné či druhé smluvní strany, měly následovat finanční kompenzace ve výši 100 marek za každého pasažéra, který by byl přepraven nad stanovenou kvótu.⁴⁷⁷ Rakouská společnost měla rovněž právo požádat o revizi dohody a zvýšení svého podílu v případě, že by přebytek její kvóty trval po několik let, avšak změna ustanovení nebyla možná před rokem 1913. Do té doby musela kvóta zůstat nezměněna, a pokud nebyla naplněna pravidelná linka *Austro-Americans* z Terstu do New Yorku, společnost obdržela finanční kompenzace za chybějící pasažéry. Kromě toho bylo společnosti dovoleno přepravovat Italy, Řeky, Turky, Španěly a pasažéry asijského nebo afrického původu, které mohla nabírat ve všech přístavech Středozemního moře s výjimkou francouzských.⁴⁷⁸ Podle dohody mezi rejdařstvími z roku 1904 měly přes Terst odcházet maximálně 4 % všech předlitavských vystěhovalců, což bylo zaručeno především frekvencí spojení mezi přístavy monarchie a USA, případně kapacitou linkových parníků. Pevně stanovené ceny v osobní i nákladní dopravě přes Terst neměly být vyšší než účtované sazby při dopravě z Hamburku a Brém na srovnatelných parnicích společností, což také smlouva stanovovala. Nejednalo se však jen o diktát ze strany německých společností, například rakouská vláda do smlouvy zasáhla v tom smyslu, že německé společnosti neměly bránit *Austro-Americaně* ve výstavbě parníků v loděnicích habsburské monarchie nebo nákupu vybavení a zásob z rakouských firem. Rakouští výrobci měli být vždy upřednostněni oproti zahraniční konkurenci, pokud nenabízeli přemrštěné ceny zboží. Uzavřená smlouva se mohla měnit v závislosti na aktuální situaci, aby odpovídala potřebám trhu. Německé společnosti později dovolily například navýšení počtu vystěhovalců odcházejících přes přístav v Terstu.⁴⁷⁹

⁴⁷⁷ KALC, s. 135.

⁴⁷⁸ FISCHER, s. 183–185.

⁴⁷⁹ FISCHER, s. 12.

Z důvodu členství v asociaci ale nebyla *Austro-Americana* skutečně tolik motivována k rozšíření agitace na půdě habsburské monarchie, ani k vylepšení přepravních podmínek na svých lodích. Vzhledem k tomu, že emigrace ze středomořských států rostla a že *Austro-Americana* vykonávala zastávky v jejich přístavech, nabírala pasažéry na místech jako italský Patras a španělská Almería. Pro společnost se tak jevilo výhodnější zaplnit nevyužité prostory na svých lodích po trase a nikoliv již v Terstu.⁴⁸⁰ Přestože rejdařství mělo vůči kartelu řadu závazků, byl jeho vstup do kartelu hodnocen jako úspěch: „*Tento námořní podnik, který si prošel těžkými začátky, dnes zaujímá díky své cílené správě ve skupině transatlantických společností důležitou pozici. Zejména od zavedení velkých osobních parníků s nejmodernějším vybavením má pro kartel každodenně rostoucí význam především při přepravě domácí rakouské migrace z národního přístavu Terst do Ameriky.*“⁴⁸¹ Zpřístupnění Terstu jako emigračního přístavu vyhovovalo nakonec především účastníkům kartelové dohody a speciálně jeho německým členům, kteří si tak ochránili své strategické zájmy a tolerovali pouze zastávky britského *Cunard Line*.⁴⁸² Nelze tedy říci, že dohodou by byl *Cunard Line* zcela vyřazen z probíhající soutěže lodních společností, ale členové kartelu obsluhovaly většinu rakouské a část uherské emigrace. Nakonec členství v kartelu poskytlo *Austro-Americaně* možnost rozšířit se na velkou a výnosnou námořní firmu, přestože musela čelit britské konkurenci.⁴⁸³

Po celý počátek 20. století se rakouská i uherská vláda snažily o přesun migrace z tradičních tras přes německé přístavy na rakouské pomocí různých nařízení, jako byly slíbené kvóty pro *Cunard Line* od vlády v Budapešti nebo podpora *Austro-Americaně* od vídeňské vlády. Avšak migrace nadále probíhala hlavně přes severní Německo. Zvýšení důležitosti migrační trasy přes přístavy na Jadranu nepomohly ani navrhované právní předpisy, které by regulovaly migraci, spíše tím ještě více snižovaly pravomoc rakouské vlády směřovat emigranty přes přístav v Terstu. V době, kdy začala být podporována emigrace přes domovské přístavy, rakouská vláda připravovala nařízení, které ale překonaly soukromé hospodářské zájmy a samotný konkurenční boj o zákazníky. Změna v jasně daném rozdělení trhu a převaze *Austro-Americany* přišla až s rokem 1913, kdy společnost *Canadian Pacific Railway Company* zavedla vlastní

⁴⁸⁰ RIEDL, Richard, *Die Organisation der Auswanderung in Österreich*, Wien 1913, s. 13–15.

⁴⁸¹ MATIS, STIEFEL, s. 67.

⁴⁸² *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, München 1997, s. 147.

⁴⁸³ KALC, s. 135.

dopravní linku mezi kanadskými přístavy a Terstem. Otevřením konkurenční linky pro Kanadu stála *Austro-Americana* v první linii hráčů v kartelové dohodě v boji proti vniknutí kanadské lodní společnosti na již rozdělený trh, proto následně rakouská společnost požadovala lepší podmínky v asociaci. To také způsobilo rozkol mezi ní a německými partnery, ale nakonec dosáhla zmírnění tvrdých podmínek kartelové dohody.⁴⁸⁴ V roce 1913 tedy dostala *Austro-Americana* příležitost změnit smlouvu s německými společnostmi. Ovšem objevily se úvahy, že pokud bude německým společností nějakým způsobem snížena dosavadní kvóta, budou se muset představitelé Terstu a Rijeky zaměřit na vybudování dalších ubytovacích a sociálních zařízení pro emigranty, a naopak ty v Hamburku a Brémách se stanou méně využívané. V potaz museli brát představitelé *Austro-Americany* také fakt, že se německé přístavy nacházely blíže k severoamerickým přístavům a německé lodní společnosti v podstatě splňovaly všechny legitimní požadavky vystěhovalců na dopravu; často tedy využívali jejich služeb a nebrali v potaz existenci nějakých kvót. Německé společnosti by také mohly být vyřazeny z trhu monarchie jen v případě, že by se i obyvatelé její severní části snadno dostávali do jižních přístavů a nebyli tak, vzhledem ke své geografické poloze, nuceni využívat německé společnosti. Avšak zvýšení kvóty nadále představitelé *Austro-Americany* požadovali, protože obyvatelé habsburské monarchie odcházeli stále ve velkém počtu a bylo zřejmé, že německé společnosti na nich vydělávají velké finanční částky. Muselo tedy být zlepšeno postavení Terstu, které se všeobecně považovalo za nedostačující, postupně se pak zvyšoval počet emigrantů procházejících městem a jeho význam v mezinárodní dopravě.⁴⁸⁵

V roce 1909 prošlo přes přístav 28 626 emigrantů, v roce 1913 to bylo 65 987, ovšem v porovnání například s rokem 1912, kdy odešlo přes Brémy z Rakousko-Uherska 169 951 emigrantů a přes Hamburk 134 169, se tato čísla jevila jako velmi nízká. Počet emigrantů procházejících Terstem se nejevil pro monarchii i *Austro-Americanu* nijak příznivě, avšak následná jednání, probíhající až do začátku první světové války, nepřinesla výraznou změnu.⁴⁸⁶ Nicméně opatření vlády ve Vídni a

⁴⁸⁴ KALC, s. 136.

⁴⁸⁵ *Zpráva námořního úřadu v Terstu*, 20. leden 1913, Terst, OeStA/AVA, Handel (1848–1918) Handelsministerium, Schifffahrt 1906–1917 (dále jen HM Schiff), Triest, Hafen- und Seesantitätsämter (Sign. Tshä); Viehangelegenheiten (Vi); Auswanderung und Rückwanderung (Aw), Zl. 1- 1600", kart. 1843.

⁴⁸⁶ SMOLENSKY, s. 183.

jednání byla klíčová, protože povzbudila některé rakouské banky ke koupi německých akcií v *Austro-Americaně*. Předlitavská vláda také přímým jednáním s kartelovou skupinou získala podíl ve výši 10 % na celé emigrační dopravě z jihovýchodní Evropy pro Terst a rakouskou společnost, což bylo možné považovat za velké vítězství pro přístav v Terstu, pro místní podnikatele a do budoucna to znamenalo také nástroj pro případné řešení vystěhovalectví z habsburské monarchie. Avšak následné výstřely v Sarajevu v roce 1914 ponechaly všechny tyto plány jen na papíře.⁴⁸⁷

V roce 1913 také proběhla jednání mezi *NDL* a rakouskou vládou, která se snažila vymanit *Austro-Americanu* z vlivu dvou velkých německých společností a směřovat většinu emigrantů přes přístav v Terstu. Představitelé rakouské vlády zahájili jednání i s *HAPAGEM* o odprodeji akcií *Austro-Americany*. Obě německé společnosti na to přistoupily pod podmínkou, že vláda ve Vídni bude formálně souhlasit s licencemi, zaručující německým společnostem dominantní podíl na rakouském trhu, nebo alespoň slíbí, že s nimi do budoucna uzavře dohody garantující výhodnější postavení *Austro-Americaně*, případně i jiným rakouským společnostem, ve kterých budou mít německé fitmy podíl. Avšak nakonec rakouská vláda toto zamítla jako nepřijatelné a rozhodla se využít tehdejšího rostoucího napětí mezi oběma německými společnostmi tím, že vstoupila do oddělených jednání jen s *NDL*. Za slib prodeje akcií *Austro-Americany* slíbila vláda uvolnění policejní kontroly, která zahrnovala zabavování reklamních materiálů distribuovaných mezi potenciální vystěhovalce v monarchii. *Norddeutscher Lloyd* za to musel akceptovat vytvoření centrálního emigračního úřadu a to, že *Austro-Americana* bude mít hlavní slovo v organizování dopravy emigrantů. Vzniklý úřad zajistil monopol na prodej lístků pro rakouské emigranty. Následně uzavřená dohoda mezi *NDL* a rakouskou vládou umožnila zvýšení podílu *Austro-Americany* na přepravě emigrantů přes Atlantský oceán a *NDL* mohl za tyto garance prodávat lístky do podpalubí po celé monarchii, tedy i mimo hlavní města jednotlivých korunních zemí, což do té doby mohla jen *Austro-Americana* a v případě Zalitavska pak *Cunard Line*. V závěru ustanovení bylo jasně uvedeno, že ostatní, nerakouské společnosti mohou působit na předlitavském trhu jen se souhlasem *NDL*.⁴⁸⁸

⁴⁸⁷ KALC, s. 136.

⁴⁸⁸ NATHAN, s. 70–72.

Dohoda byla výhodná pro obě strany, rakouské vládě se podařilo zlepšit pozici *Austro-Americany* a *NDL* získal prostředek, jak tlačit na svého největšího konkurenta *HAPAG*, protože rakouský trh byl extrémně velký, například v roce 1912 měla emigrace z Rakousko-Uherska čtvrtinový podíl na celkové emigraci přes přístavy Hamburk a Brémy. Následně tak *HAPAG* přistoupil k jednání s *Norddeutscher Lloyd* a na jaře a v létě roku 1914 byly uzavřeny dohody s platností na 15 let. Byl utvořen syndikát, tedy volné spojené obou firem v habsburské monarchii i na evropském trhu. Dohoda byla postavena na základní hodnotě tonáže dané flotily, která byla pro *HAPAG* snížena pod hodnotu, kterou měly lodě třídy *Imperator*, podíl *HAPAGU* na severoatlantické plavbě byl ale stanoven na 55,8 % oproti 44,2 % pro *NDL*. Brémská firma také mohla oznámit, že bude investovat do nových lodí. Dohoda také obsahovala tarify pro nákladní dopravu, ve které *HAPAG* jasně dominoval, tím byl snížen jeho růst v této oblasti, protože musel poskytnout některé, německou vládou stanovené kvóty, *NDL*.⁴⁸⁹

Vzhledem k tomu, že od 90. let 19. století vznikaly různé cenové dohody a soupeření v oblasti cenové nabídky ustoupilo poněkud do pozadí, musely lodní společnosti získávat své pasažéry především vysokou úrovní nebo rychlostí přepravy. Pokud mohly společnosti tedy opravdu v něčem reálně soutěžit, byla to rychlost přeplutí Atlantského oceánu, daný fakt byl zveřejňován v novinách i v jednotlivých reklamních prospektech společností. Již od roku 1838 bylo zavedeno přesné měření doby, za kterou zvládly lodě přeplout Atlantský oceán západním směrem z evropských přístavů a následně i zpět z New Yorku. Kvůli silnému západnímu protivětru, který vane v této oblasti, byla plavba z východu na západ, tedy z Evropy do amerických přístavů, pomalejší, a naopak cesta z USA do Evropy bývala rychlejší. K danému faktu také přispěl fakt, že lodě při cestě do Evropy pluly proti směru rotace Země. Daná loď, která v nejkratším čase přeplula Atlantik, získala ocenění, které bylo nazýváno Modrá stuha podle britských dostihových závodů. Toto označení se zcela ujalo až ve 30. letech 20. století.⁴⁹⁰ Držení rekordu přibližně do 80. let nehrálo žádnou zvláštní roli, avšak s rozvojem informování veřejnosti se jeho získání stalo pro všechny lodní společnosti velice prestižní záležitostí.⁴⁹¹ Většinou držely rekord parníky britských společností,

⁴⁸⁹ *Dohoda mezi HAPAGEM a NDL*, 15. květen 1914, Brémy, Staatsarchiv Bremen, Senatsregistratur (1875–1958), Auswanderung, kart. 3-A. 4.

⁴⁹⁰ STEIN, Stephen, *The Sea in World History. Exploration, Travel and Trade*, Santa Barbara 2017, s. 634.

⁴⁹¹ WIESE, Eigel, *Giganten der Meere*, Hamburg 2008, s. 42.

avšak již v roce 1889 získal rekord parník *Auguste Victoria* společnosti *HAPAG*. Veřejnost o tom byla informována prostřednictvím tisku: „*Dne 20. května 1889 po první plavbě Augusty Victorie byl zlomen rychlostní rekord. Nejrychlejší první plavba západním směrem.*“⁴⁹² Noviny správně psaly o nejrychlejší první plavbě parníku, protože celkově rekord v této době již držel parník *Etruria* společnosti *Cunard Line*, ale to většina čtenářů nevěděla.⁴⁹³ Až roku 1898 se podařilo německým společností doopravdy zvítězit a připravit své britské konkurenty o Modrou stuhu. V listopadu 1897 na zpáteční cestě z New Yorku do Southamptonu získal rychlostní rekord parník společnosti *Norddeutscher Lloyd Kaiser Wilhem der Grosse*, který patřil k nejrychlejším lodím té doby. O několik měsíců později, 30. dubna 1898, pak získal rekord i při cestě z Evropy do New Yorku. Cestu zvládl za 5 dní a 20 hodin s tehdy ohromující rychlosti 22,29 uzlu.⁴⁹⁴ O dva roky později, v roce 1900, pak získal toto ocenění parník *Deutschland*, vlastněný konkurenční německou společností *HAPAG*, avšak již v roce 1902 se cena dostala zpět do držení *Norddeutscher Lloyd*, a to díky parníkům *Kronprinz Wilhelm* a *Kaiser Wilhelm II.* Společnosti pak zůstalo ocenění až do roku 1907, kdy Modrou stuhu střídavě získaly dva nejrychlejší britské parníky *Mauretania* a *Lusitania* společnosti *Cunard Line*, které nepřekonala žádná loď až do roku 1929.⁴⁹⁵ Soupeření v rychlosti mezi britskými a německými společnostmi před rokem 1914 symbolizovalo boj o nadvládu nad oceány mezi těmito dvěma mocnostmi. Přestože Velká Británie byla na pomyslné špičce tohoto boje, Německo se postupně stávalo jejím velkým konkurentem.⁴⁹⁶

Pokud jde o rychlost přepravy z jižních přístavů habsburské monarchie, tak ta byla vždy pomalejší a také lodě *Cunard Line* nasazené na lince z Rijeky do New Yorku zde nepatřily k nejrychlejším, a ani parníky *Austro-Americany* se nemohly v rychlosti zcela rovnat německé a britské konkurenci. V potaz je také nutné brát větší vzdálenost k americkým břehům a tudíž větší spotřebu uhlí při vyšší rychlosti a současně menší prioritu této linky. Pokud tedy na přelomu 19. a 20. století bylo možné dosáhnout amerických břehů z přístavů v Hamburku a Brémách během jediného týdne, z Terstu a

⁴⁹² *New York Tribune*, 20. květen 1889, s. 5.

⁴⁹³ WIESE, s. 43.

⁴⁹⁴ Uzel je jednotka rychlosti používaná v mořeplavbě, v převodu na kilometry je to 1 uzel = 1,852 kilometrů za hodinu. BARRASS, Bryan a kol., *Ship Stability for Masters and Mates*, Sydney 2006, s. 147.

⁴⁹⁵ HUGHES, Tom, *The Blue Riband of the Atlantic*, New York 1973, s. 148–149.

⁴⁹⁶ WIESE, s. 45.

Rijeky cesta trvala stále přibližně 15 dní.⁴⁹⁷ V případě soupeření společností působících v přístavech na jihu monarchie nehrála rychlost přepravy velkou roli. Zákazníci se zde soustředili především na kvalitu poskytovaných služeb, u obyvatel Předlitavska hrál významnou roli také jakýsi pocit patriotismu ve využívání původní rakouské společnosti *Austro-Americana*, oproti cizímu elementu v podobě *Cunard Line*.⁴⁹⁸

Doprava přes přístavy Terst a Rijeku představovala jen menší část vystěhovalců z Rakousko-Uherska. Podle statistik z roku 1910 odcházelo přibližně 70 % rakousko-uherských vystěhovalců do USA přes Německo, 20 % přes Belgie, Nizozemí, Itálii a Francii a zbytek, tedy 10 %, pak přes přístavy na jihu monarchie, daná čísla se příliš neměnila až do vypuknutí první světové války.⁴⁹⁹ Ovšem na začátku 20. století také rapidně vzrostl význam rakousko-uherských přístavů a přibližně 25 % všech evropských emigrantů do zámoří cestovalo přes přístavy Terst a Rijeka, největší podíl v těchto údajích tvořily především osoby pocházející z uherské části monarchie a z Ruska. Větší množství osob pak odcházelo přes Rijeku a odplouvalo na lodích společnosti *Austro-Americana*, méně osob pak cestovalo *Cunard Line*. V případě migrace do Kanady hrálo podstatnou roli zmíněné rejdářství *Canadian Pacific Railway Company*. Na vystěhovalectví do Latinské Ameriky se podílela i společnost *Österreichischer Lloyd*. Nárůst počtu vystěhovalců je možné vysvětlit právě zvýšeným zájmem o stěhování do Jižní Ameriky na počátku 20. století. Organizované vystěhovalectví do této části světa probíhalo přímo z přístavů monarchie.⁵⁰⁰ Ovšem nadále o něco hůře na tom byl přístav v Terstu, odkud odcházeli především obyvatelé z předlitavské části monarchie. Tento fakt se neměnil ani s podporou *Austro-Americany* a tohoto přístavu ze strany rakouské vlády. Nadále hrála důležitou roli geografická poloha přístavů. Favorizovanější německé přístavy se nacházely přibližně o 1600 kilometrů blíže americkému pobřeží a pro mnohé obyvatele se jevíly jako dostupnější než přístavy na Jadranu, avšak například při cestách občanů rakousko-uherské monarchie do Jižní

⁴⁹⁷ MEIXNER, s. 87.

⁴⁹⁸ *Baron Lajos von Ambrózy pro Aloise Lexu von Aehrenthala*, 14. červenec 1909, Washington, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Heimbeförderung Amerika 3-5, 7-50, 88-93; Publikationen I: Amerika, Argentinien, F 15, kart. 37.

⁴⁹⁹ ENGLISCH, Karl, *Die österreichische Auswanderungsstatistik*. In: *Statistische Monatsschrift, Neue Folge* 18, 1913, 1, s. 77.

⁵⁰⁰ CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 70.

Ameriky se stal přístav v Terstu využívanější než v případě cest do ostatních částí světa.⁵⁰¹

Ne vždy byl ale z praktických důvodů geografický faktor rozhodující, neboť také z regionů nacházejících se blíže Terstu a Rijece směřoval velký migrační proud do přístavů v severní Evropě, ačkoli kvůli dlouhé a také namáhavé jízdě přes kontinentální Evropu trávili emigranti větší množství času na železnici, než kdyby odjížděli přes domácí přístavy.⁵⁰² Především to bylo způsobeno tím, že německé přístavy měly již vybudovanou pozici v mezinárodní migrační síti a města Terst a Rijeka se teprve na začátku 20. století snažila vybudovat dostatečné zázemí pro migranty i linky západním směrem. Rovněž například lodě *Austro-Americany* byly často považovány za zastaralé, což platilo především do té doby, než do nich společnost investovala vyšší finanční částky v posledních letech před vypuknutím první světové války. Cestující se zde denně údajně setkávali se špatnými hygienickými podmínkami, nedostatečným stravováním a špatným zacházením ze strany lodního personálu, který často pocházel z dalmatských oblastí monarchie a hovořil vlastním nářečím, kterému pasažéři ne vždy rozuměli. Z tohoto důvodu měla společnost u svých potenciálních zákazníků mnohdy špatnou pověst, kterou se dařilo vylepšovat jen pozvolna.⁵⁰³ Svou pozici na trhu si pak vylepšila *Austro-Americana* vybudováním lepšího zázemí pro emigranty, když v Terstu postavila emigrační dům pro pasažéry, kteří čekali na odjezd lodí. Oproti tomu *Cunard Line* ubytoval z počátku své pasažéry v obecních ubytovnách a rodiny v soukromých domech, které měly horší pověst než ubytovna *Austro-Americany*. O vystěhovalce se starala katolická společnost Svatého Rafaela a některé další katolické instituce, které jim poskytovaly jídlo. Tento systém platil celkově za nedostatečný, což se projevovalo ještě v roce 1913, kdy přes Terst odplouvalo s *Cunardem* výrazně méně cestujících než z Rijeky. Společnost v Terstu ubytovala své pasažéry nadále v hotelích a domech nízké kvality ve staré části města. Vedle nedostatečných hygienických podmínek na takových místech vznikly také problémy s veřejným pořádkem, neboť z důvodu

⁵⁰¹ KALC, s. 132–133.

⁵⁰² CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 70.

⁵⁰³ CARO, s. 77.

nedostatečných hygienických podmínek v budovách se na ulicích začali usazovat emigranti a obtěžovali tím místní obyvatele.⁵⁰⁴

Význam Rijeky byl ale pro emigranty důležitější, což vyplývá také z dostupných statistických údajů. V letech 1904 až 1914 cestovalo přes Rijeku 317 325 pasažerů na Severoamerický kontinent, v průměru toto číslo dosahovalo až 30 000 cestujících ročně. Během tohoto období došlo jen v roce 1908 k snížení přibližně o polovinu cestujících kvůli hospodářské recesi v USA.⁵⁰⁵ Přístav v Terstu byl po celé 19. století sice vnímán jako důležitější, přesto přes něj na severoamerický kontinent odcestovalo do USA v letech 1903 až 1914 jen 161 921⁵⁰⁶ o přibližně jednu třetinu vyššímu počtu cestujících z přístavu v Rijece.⁵⁰⁷ Z počtu emigrantů, kteří odešli do USA, přepravila *Austro-Americana* přes 80 % pasažerů oproti *Cunardu*, na kterou připadlo 20 % cestujících.⁵⁰⁸ V případě reemigrace a cest z New Yorku zpět do přístavů monarchie byl, však občas úspěšnější *Cunard Line*, jak také vyplývá ze zprávy rakouského konzula ve Washingtonu z přelomu let 1908 a 1909: „*Soupeření mezi Cunard Line na americkém pobřeží bylo v období od 1. května 1908 do konce dubna 1909 takové, že Cunard prodal rakouským a uherským občanům přibližně 500 lístků při ceně 10 dolarů za jeden, Austro-Americana prodala přibližně o polovinu méně jízdenek.*“⁵⁰⁹ V konkurenčním boji platila *Austro-Americana* nadále za silnější společnosti, v roce 1913 byla situace například taková, že *Austro-Americana* na své lince do New Yorku přepravila celkově 19 606 pasažerů a *Cunard Line* již začal snižovat její dosavadní převahu, když přepravil 14 231 pasažerů. V případě reemigrace bylo číslo po celou dobu před první světovou válkou přibližně stejné, *Austro-Americana* přepravila z New Yorku 6696 pasažerů, oproti 6145 přepravených parníky *Cunard Line*.⁵¹⁰ Podle statistiky za rok 1905 vystěhovalci z monarchie nejvíce využívali přístavy v Německu. Konkrétně přes Hamburk a Brémy odešlo v tomto roce 72 502 osob oproti přístavům na jihu monarchie,

⁵⁰⁴ *Zpráva námořního úřadu v Terstu*, 5. květen 1914, Terst, Archivio di Stato di Trieste, Atti Generali, kart. 876/14616.

⁵⁰⁵ CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 30.

⁵⁰⁶ KALC, s. 137.

⁵⁰⁷ Viz tabulka číslo 2.

⁵⁰⁸ KALC, s. 131.

⁵⁰⁹ *Baron Lajos Ambrózy pro Aloise Lexu von Aehrenthala*, 14. červenec 1909, Washington, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Heimförderung Amerika 3-5, 7-50, 88-93; Publikationen I: Amerika, Argentinien, F 15, kart. 37.

⁵¹⁰ SMOLENSKY, s. 146.

odkud odplulo 8593 osob.⁵¹¹ Roli zde hrála jednak tradice lodních společností a také částečně geografická poloha vystěhovalců, nelze totiž říci, že vystěhovalec ze severu monarchie by byl ochoten odejít na jih do Terstu i v případě, že by mu byly nabídnuty levnější lístky od společností, které tam působily. Za vysokými čísly osob odcházejících přes německé přístavy stálo také vysoké číslo emigrantů ze severní části monarchie, tedy z Haliče.⁵¹²

Ačkoliv měl po mnoho let *Cunard Line* na přepravě mnohem menší podíl, v roce 1913 prudce stoupl počet emigrantů, kteří nepocházeli z Rakousko-Uherska. Konkrétně šlo o 42 %, z nichž většina využívala právě služby britské společnosti. I proto poprvé v tomto roce převezla tato společnost více cestujících než *Austro-Americana*, a to v poměru 68 % k 32 %. Do té doby držela prvenství v přepravě zahraničních migrantů také *Austro-Americana*. Změna ovšem byla způsobena tím, že do Rijeky začalo proudit více osob než v předchozím období a že je *Cunard* dokázal přesvědčit k využití jeho služeb především dočasným snížením ceny přepravy.⁵¹³ Všechny v rakouských přístavech působící společnosti z počátku nemohly konkurovat ostatním evropským společnostem v pohodlí a ceně přepravy, a to i přes podporu jak zalitavské, tak předlitavské vlády v podobě různých výhod a finančních subvencí. Rejdařství působící na severu Německa dokázala dopravit do zámoří své cestující mnohem levněji a dokonce i emigranty pocházející z jihu monarchie.⁵¹⁴ Flotila habsburské monarchie byla také nepoměrně menší ve srovnání s německými rejdařstvími. Celkový výtlak rakouko-uherské obchodní flotily v roce 1914 činil 1 041 414 BRT, přičemž v tomto čísle jsou zahrnuta plavidla všech rakousko-uherských obchodních společností.⁵¹⁵

⁵¹¹ SPAULDING, s. 71.

⁵¹² CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 94.

⁵¹³ KALC, s. 131.

⁵¹⁴ DUBROVIC, s. 63.

⁵¹⁵ RÜBNER, s. 41–42.

7 Závěr

V průběhu 19. století se etablovalo několik největších lodních společností, které se zaměřovaly na přepravu osob do Severní Ameriky. Obyvatelé habsburské monarchie, kteří se rozhodli pro vystěhovalectví do USA, měli na výběr z mnoha společností nabízejících přepravu přes Atlantik. V habsburské monarchii působily v podstatě všechny tehdejší významné lodní společnosti nabízející plavby do severoamerických přístavů, ať již německé, britské či francouzské. V podstatě všechna rejdářství vydělávala na chudých emigrantech, aby pak mohla na lodích stavět luxusní prostory pro cestující první třídy, avšak výdělek společností stál až do počátku 20. století především na chudých pasažérech, hledající nový život v zámoří.

Soupeření mezi lodními společnostmi probíhalo vzhledem k existenci řady kartelových smluv spíše omezeně. Především od 70. let 19. století vznikaly různé dohody; z počátku se jednalo o oddělené smlouvy mezi britskými a německými rejdářstvími, ovšem od 80. let se začal objevovat trend internacionalizace lodní dopravy. Následně docházelo ke slučování kontinentálních lodních společností a na začátku 90. let 19. století vznikl systém smluv i s britskými a americkými konkurenty. Pro německé společnosti představoval největší konkurenci velký trust lodních společností, za jehož projektem stál americký podnikatel John Pierpont Morgan. Systém uzavřených dohod sice omezoval konkurenci mezi rejdářstvími a umožňoval investovat nemalé prostředky do rozvoje parníků, avšak zpomalil trend zlevňování přepravy a zvyšování komfortu pro pasažéry v nejnižších lodních třídách. Tento fakt byl právě determinován existencí různých dohod, a samotný konkurenční boj proto probíhal spíše omezeně. Celková provázanost lodních firem tak byla v období před vypuknutím první světové války zcela zřejmá a dohody přímo omezovaly prostor, ve kterém lodní společnosti soupeřily, ať už se jednalo o cenu přepravy, frekvenci a směřování linek z Evropy do USA nebo nabídku poskytovaných služeb. Jediná záležitost, na kterou se mohly společnosti skutečně soustředit, byla rychlost přepravy do USA, což skýtalo prostor pro stavbu stále výkonnějších a rychlejších lodí. Společnosti se také nadále snažily vystupovat na evropském trhu samostatně a jejich představitelé hledali různé možnosti v uzavřených dohodách, aby maximalizovali svůj zisk. Cestovní náklady pro pasažéry se lišily podle vybavení lodi a podle toho, co firma svým cestujícím zajišťovala. Řada společností nabízela svým pasažérům různé služby, ať už se jednalo o přepravu do přístavů či pobyt pasažérů v nich, následně se o své pasažéry více či méně

staraly po dobu jejich cesty. Některé se dokonce angažovaly v jejich bezproblémovém přijetí na americkém kontinentu. Konkurenční boj společností probíhal, vzhledem ke geografické poloze vystěhovalců v monarchii, zvláště na severu a na jihu habsburské monarchie.

Vzhledem k rozloze Rakousko-Uherska byla pro různé národy pohodlná cesta z různých přístavů: například obyvatelé Čech a Moravy neputovali složitě na jih monarchie, nýbrž si vybrali cestu přes německé přístavy. Obyvatelé Dalmácie naopak volili přístavy na Jadranu. Podnikatelé v Terstu i v Rijece pozorovali, jak přes jejich přístavy proudí davy emigrantů do různých evropských přístavů, jako byl Hamburk, Brémy, Antverpy či Liverpool. S těmito evropskými přístavy byla také provozována pravidelná lodní doprava z přístavů habsburské monarchie. Nejrelevantnější pro obyvatele monarchie byla dvě německá rejdářství, *Norddeutscher Lloyd* a *HAPAG*, která sídlila v Brémách a Hamburku. Jednalo se o firmy s dlouholetou tradicí, které se směle mohly rovnat britským konkurentům, na počátku 20. století je dokonce v některých ohledech i předčily. Německé lodní společnosti začaly zabírat v konkurenčním boji mezinárodní plavby stále významnější místo.

Celkově odcházelo nejvíce vystěhovalců z monarchie přes přístavy v Brémách a Hamburku, které byly původně určeny především pro německou migraci. Již od poloviny 19. století se německým společnostem podařilo pevně zakotvit v podunajské monarchii a nabízet případným zájemcům o vystěhování do zámoří své služby. Přístav Brémách se dříve soustředil na osobní přepravu a především po zakoupení nového území u Severního moře, kde byl vybudován velký přístav Bremerhaven, se mohl zcela rozvinout emigrační proud, který přes město směřoval do zámoří. V emigraci přes město Brémy pak hrál dominantní roli *Norddeutscher Lloyd*, firma, která velmi brzo rozšířila své podnikatelské aktivity na přepravu osob. Během druhé poloviny 19. století se rejdářství neustále snažilo zlepšovat podmínky přepravy svých pasažérů a pomocí různých kroků se dlouhou dobu udrželo na pomyslném výsluní v lodní dopravě. Pro obyvatele monarchie byl pak důležitý přístav v Hamburku, který se na emigrantskou ekonomiku soustředil poněkud později, nicméně během sledovaného období zaujímaly oba přístavy v emigraci v podstatě totožné místo. V obou přístavních městech také vznikla řada úřadů a byly zde postaveny budovy určené pro čekající emigranty. Pokud hrál nejvýznamnější roli v Brémách *NDL*, pak pro Hamburk představovala stejný

význam firma *HAPAG*. Společnost založili sice němečtí podnikatelé již dříve než zmiňovaný *NDL*, ovšem významnou roli hamburské rejdařství v emigraci z habsburské monarchie hrálo až spíše v pozdějším období, ve kterém řídil společnost ředitel Albert Ballin. Právě on dovedl rejdařství na pomyslný vrchol v evropské lodní dopravě a díky jeho schopnostem se obchodní loďstvo Německého císařství mohlo rovnat svým britským konkurentům.

Na začátku 20. století se pak největším konkurentem pro německé přístavy stala dvě města na Jadranu, jež se sice původně nesoustřeďovala na vytvoření linkové dopravy do USA, avšak po zřízení vlastního spojení s americkými přístavy se jim podařilo velmi rychle srovnat krok se svými nesrovnatelně většími konkurenty v soupeření lodních společností. Přístavy Terst a Rijeka se rozvíjely poměrně podobně. Jejich význam v monarchii vzrostl především po roce 1867 a při sledování jejich role pro obě části monarchie je možné zjistit, že Terst měl větší význam pro Předlitavsko, zatímco Rijeka se těšila podobnému stavu pro zalitavskou část monarchie. Terst se však rozvíjel dynamičtěji a již dříve fungoval jako železniční uzel, přestože zde železnice byla vybudována až na konci 50. let 19. století, již od 30. let 19. století se přes něj také částečně realizoval obchod mezi USA a habsburskou monarchií. Přístav v Rijece se rozvíjel mnohem pomaleji a z hlediska nákladní dopravy neměl takovou důležitost, ovšem v počtu pasažérů cestujících do Severní Ameriky v období před vypuknutím první světové války v podstatě překonával svůj sesterský přístav v Terstu. V obou městech se na začátku 20. století rychle rozvíjela emigrační ekonomika a jejich představitelé i vedení lodních společností se začali záhy zaměřovat na zlepšení podmínek pobytu vystěhovalců v přístavech, ve kterých pro ně nechali vystavět několik budov.

Do konkurenčního boje zahraničních lodních společností působících v monarchii zasahovala od svého založení v roce 1895 společnost *Austro-Americana*, která se dokázala velmi rychle etablovat v přepravě vystěhovalců do USA. Rejdařství zaznamenalo značný rozvoj poté, co v ní rozhodující slovo získali bratři Cosulichové. Vzhledem k tomu, že společnost dostávala jen minimální státní finanční podporu, oproti například druhému rakouskému rejdařství *Österreichischer Lloyd*, musela nalézt řešení, které by jí zabezpečilo dostatečné výnosy. Její představitelé se dohodli s velkými severoněmeckými rejdařstvími *HAPAG* a *Norddeutscher Lloyd* na rozdělení trhu

s migranty. Tento fakt pro rejdářství sice do budoucna znamenal jistá omezení, nicméně spojení se ukázalo jako nutné po vstoupení firmy *Cunard Line* na rakousko-uherský trh a po zřízení linky do USA přímo z přístavů monarchie. Přestože se *Austro-Americana* v určitých obdobích nacházela ve špatné finanční situaci, podařilo se jí vždy dostat z krize a zajistit si dobrou pozici na trhu. Často se také soustředila na pasažéry, kteří nepocházeli z Rakousko-Uherska, ať už se jednalo o ruské Židy, Rusy samotné, Italy či Řeky.

Britská společnost *Cunard Line* si upevnila své místo na trhu díky smlouvě uzavřené s uherskou vládou. Vláda v Budapešti totiž garantovala *Cunardu* jednak množství přepravených pasažérů a jednak finanční zisky. Přestože se původně počítalo se zapojením vlastní uherské společnosti *Adria* do výnosného projektu přepravy zalitavských vystěhovalců do USA, zůstaly plány nakonec jen ve fázi příprav a až do roku 1914 obsluhovala výnosnou linku jen britská společnost. Především pozvání *Cunard Line* na trh habsburské monarchie vnímaly ostatní firmy odmítavě. Způsobilo to prudký pokles uherské emigrace přes přístavy na severu Německa. Rovněž předlitavská vláda se stavěla negativně k uzavřené smlouvě, protože se tak snižoval význam přístavu v Terstu jako jediného výchozího bodu pro emigranty. V obou případech, tedy jak při vystěhovalectví směřující na sever Německa, tak při směru na jih monarchie, čelily společnosti hlavně britským rejdářstvím, která platila v předválečné době za nejsilnější, ovšem ve vystěhovalectví z habsburské monarchie nehrála nikdy tak významnou roli. Ve srovnání s *Austro-Americanou* nedosáhl *Cunard Line* v monarchii takových výsledků. Pasažéři z jadranských přístavů v prvním desetiletí 20. století nejvíce cestovali právě se společností *Austro-Americana* a oproti ostatním společnostem, které působily v monarchii, mělo rakouské rejdářství výlučné postavení v tom, že je vláda ve Vídni zvýhodňovala v konkurenčním boji například tím, že povolila, aby společnost měla agenty ve všech městech i obcích monarchie. Zatímco ostatní společnosti měly licenci pro provozování cestovních kanceláří jen v hlavních městech korunních zemí monarchie.

Většina emigrantů ze starého kontinentu směřovala ve druhé polovině 19. století do Spojených států amerických, kde byla velmi příznivá situace pro další osidlování, naproti tomu se Evropa vypořádávala s řadou ekonomických krizí. Americká vláda po velkou část 19. století v podstatě neregulovala příliv migrantů do země. Fenomén

migrace do USA je pro americké dějiny ústřední, migranti z různých koutů země si přinášeli s sebou své vlastní kulturní tradice a náboženské zvyky. Během napoleonských válek bylo cestování po Evropě i mimo ni kvůli bojům a blokádám téměř nemožné. Právě v období po jejich skončení se začala evropská migrace značně zvyšovat, přestože rok 1815 je vnímán jako moment, kdy se Evropa nasměřovala ke stabilitě a prosperitě. Zásadní příčiny zámořské emigrace lze hledat ve zhoršující se sociální situaci v Evropě. Hospodářské krize ovlivňovaly především jednotlivé regiony, ve kterých se pak otevíral prostor pro soupeření lodních společností nabízejících pravidelné linky do Severní Ameriky. Jednou z těchto oblastí byla právě habsburská monarchie, kde ve druhé polovině 19. století působily v podstatě všechny tehdejší významné evropské lodní společnosti.

Příliv nových zákazníků pro lodní společnosti tak umožnil jejich růst a celkový rozvoj lodní dopravy. Do roku 1848 nenabývalo vystěhovalectví mimo hranice habsburské monarchie masovějších forem. Teprve po roce 1848 se značně začaly měnit hospodářské, sociální a politické podmínky dosavadního života obyvatel monarchie, následně se začalo zvyšovat vystěhovalectví z jednotlivých zemí. Většina pracovní síly se dokázala uplatnit až do 80. let 19. století na domácím trhu, následně se ovšem habsburská monarchie začala umisťovat na prvních příčkách v počtu přistěhovalců do USA. V 80. letech 19. století se začali prvně na nejvyšších příčkách v počtu migrantů do USA umisťovat přistěhovalci ze států jižní a východní Evropy, do té doby odcházeli do zámoří především obyvatelé západoevropských a severských zemí. Jde sice spíše o symbolický mezník, nicméně následně se začala zvyšovat migrace osob z Itálie, habsburské monarchie a z carského Ruska. Oblasti zámořské emigrace až do konce 80. let 19. století se tak nacházely především v rozvinutějších průmyslových zemích, poté se začali stěhovat obyvatelé z méně rozvinutých částí evropského kontinentu. Začalo tím období takzvané Nové imigrace, která často vzbuzovala rozpaky v americké společnosti, protože se neustále zvyšoval počet zbídačených přistěhovalců z okrajových evropských regionů. Během posledních dvou dekad před vypuknutím první světové války neustále rostl počet emigrantů opouštějících Rakousko-Uhersko a ještě v roce 1914 dosahovalo toto číslo průměrných hodnot.

Masovému rozvinutí emigrace z podunajské monarchie nepochybně přispěl fakt, že rakouská vláda umožňovala ve svých zákonech v podstatě volné vystěhování a jen

částečně omezovala pohyb svých obyvatel různými, tehdy zcela běžnými, nařízeními jako bylo například omezení pro muže podléhající vojenské službě. V průběhu 19. století se objevila řada zákonů a nařízení, které upravovaly vystěhovalectví z monarchie v liberálním duchu, a na začátku 20. století vystěhovalcům nebyly kladeny žádné překážky, přestože se čas od času vynořily návrhy na změnu pasových předpisů, avšak až do vypuknutí první světové války k výraznějším změnám ve vystěhovalecké politice nedošlo. Rovněž ministerstvo zahraničí se zajímalo o své občany i po jejich příplutí na nový kontinent, což dokládá například řada zpráv od jednotlivých konzulů z amerických měst.

Především německé lodní společnosti jako první vycítily příležitost nabídnout své služby potenciálním zákazníkům. Jejich agenti postupně našli uplatnění v celé monarchii. Působení lodních společností bylo podle rakouských zákonů zcela legální. Emigrace byla sice sledována v běžných statistikách, avšak rakouské vládní orgány tomuto jevu nevěnovaly až do 90. let 19. století zvláštní pozornost. Na růst vystěhovalectví a jeho hromadnost měla právě nesporně vliv z počátku vůbec neregulovaná propaganda a agitace lodních firem. Reklama pronikala do všech sfér rakouské společnosti. Představitelé monarchie často vnímali odchod obyvatel do zámoří jako uvolnění přetlaku domácí pracovní síly či odliv politicky nespokojených osob. To se ovšem začalo měnit na přelomu 19. a 20. století, mimo jiné i proto, že řada agentů se na území monarchie chovala nepoctivě a nabízela potenciálním vystěhovalcům doslova snový život v zámoří, přičemž realita byla nakonec diametrálně odlišná. Vládě ve Vídni také vadily nekalé praktiky vystěhovaleckých agentů a kvůli odlivu práceschopných osob z monarchie podléhaly tyto firmy státní kontrole a regulaci. Nově vytvořené cenzurní komise dokonce začaly konfiskovat vystěhovalecké propagační materiály. Nicméně po celé sledované období nebylo toto podnikání na území monarchie zcela zakázáno, často vládní úřady také tolerovaly jeho různé ilegální formy.

Samotná cesta migrantů však byla na počátku 19. století odvážným činem, pro většinu z nich se jednalo o velice nepříjemnou zkušenost. Stovky chudých lidí cestovaly v mezpalubí v nevyhovujících podmínkách, které zůstávaly hluboko do 19. století v podstatě nezměněny. Na vině často byly lodní společnosti, většina lodí totiž sloužila původně k přepravě surovin ze Spojných států do Evropy, původní dopravci vnímali pasažéry spíše jako jakýsi zvláštní náklad, který vyžaduje jen o málo větší péči.

Přepravní podmínky se měnily spíše pozvolna, a to především s tím, jak jednotlivé evropské vlády zasahovaly do fungování lodních společností, například se zlepšovalo ubytování osob na lodi či kvalita nabízených služeb. Na konci 19. století byla cesta do Ameriky již mnohem komfortnější a méně nebezpečná, běžně se objevily parníky určené především pro přepravu osob, což znamenalo velký posun v jejich stavbě. Se zvyšujícím se vystěhovalectvím z Evropy začala rejdařství investovat nemalé finanční prostředky do stavby velkých zaoceánských parníků, které byly konstruovány i pro přepravu 4000 osob při jedné plavbě. S rostoucí velikostí lodí a zkracující se dobou přeplavby začala značně klesat cena jízdného, čímž se mohl přes oceán plavit mnohem větší počet lidí. Rovněž rychlost přeplutí Atlantského oceánu se značně zvýšila a v roce 1914 bylo možné amerického břehu z Evropy dosáhnout během přibližně čtyř dnů. Ovšem pro ty nejchudší byl stále problém sehnat peníze na lodní lístek, jejich cestu do Ameriky navíc ještě ztížilo nařízení o povinné minimální částce počátečního kapitálu, kterou požadovaly doložit americké imigrační úřady při příjezdu emigrantů od 90. let 19. století.

8 Použité prameny a literatura

8.1 Nevydané prameny

Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abteilung Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien

Ministerium des Äussern 1735–1924, Administrative Registratur

Fach 15 Aus- und Einwanderung 1904–1918

kartony: 6; 7; 14; 17; 18; 19; 28; 32; 37; 43; 53; 54; 56.

Fach 67 Seeschifffahrt, Spiegelbogen

kartony: 1820; 1821.

Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abteilung Kriegsarchiv Wien

K. k. Ministerium für Landesverteidigung 1868–1918, Hauptreihe 1868–1918,
Politischer Teil 1868–1918

kartony: 322; 324; 325.

Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abteilung Allgemeines Verwaltungsarchiv

Handel (1848–1918), Handelsministerium, Schifffahrt 1906–1917, Ministerium des
Inners Allgemein 1901–1909

kartony: 1718; 1776; 1843; 1884.

Ministerium des Innern 1848–1918, Allgemeine Reihe 1848–1918

kartony: 1239; 1241.

Nachlässe (1800–1945), Alte Nachlässe, Riedl, Richard, Dr.

karton: 34.10.

Staatsarchiv Hamburg

Senatskollegium, Statistik des Deutschen Reiches 1866–1930

karton: 6909.

Verhandlungen 1854–1860

karton: 39120.

Wirtschaft und Verkehr, Auswanderungsamt, Post- und Telegraphenwesen im
Direktionsbezirk Hamburg (1814–1931), Dampfschiffverbindungen mit New-York

kartony: 373-7 I; 374-6 I_B III a 50 Band 22.

Landherrenschaft Bergedorf 1872–1906, Ansteckende Krankheiten

karton: 415-3_422.

Schriftgut, Familien und Personen, Anfangbuchstabe B

karton: 731-8_A 752.

Firmen und Familien, Wirtschaftsunternehmungen

karton: 621-1/95.

Staatsarchiv Bremen

Schifffahrt, Verkehr und Post

karton: 2-R.11.

Auswanderungswesen allgemeines 1891–1903

karton: 2-M. 6. e. 9. a.

Senatsregistratur (1875–1958)

karton: 3-S, 2.b; 3-S, 2.a; 3-A. 4.

Archivio di Stato di Trieste

Società anonima in Trieste

karton: 250/367.

Tribunale commerciale e marittimo in Trieste 1817–1923

karton: 35/126.

Atti Generali

karton: 876/14616.

Državni arhiv u Rijeci

Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918.

karton: 439.

Parobrodarsko društvo Adria

karton: 184/22.

Lučka kapetanija Rijeka, I.R. Capitanato del Porto (1813–1918)

karton: 48.

S. A. Adria

karton: 184/34.

Državni arhiv u Pazinu

Arhivsko gradivo 1868–1918

karton: 115/27.

Archivsko gradivo 1868–1918, Kotarsko poglavarstvo (kapetanat) u Pazinu

karton: 27.

8.2 Vydané prameny

BAINES, Dudley, *Emigration from Europe 1850–1930*, Cambridge 1995.

BOURNE, Kenneth, STEVENSON, David, WATT, Donald Cameron, KEIGER, John, *British Documents on Foreign Affairs. Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print. The Low Countries, the Netherlands, 1867–1914*, 3. díl, New York 1987.

CARO, Leopold, *Auswanderung und Auswanderungspolitik in Österreich*, Leipzig 1909.

ENGLISCH, Karl, *Die österreichische Auswanderungsstatistik*. In: Statistische Monatsschrift. Neue Folge 18, 1913, 1, s. 65–163.

Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg 1901.

FISCHER, Gustav, *Weltwirtschaftliches Archiv. Chronik und Archivalien*, 2. díl, Wien 1913.

GRASSAUER, Ferdinand, *Statistik des Kaiserthums Oesterreich. Landeskunde von Oesterreich-Ungarn*, Wien 1875.

KAŠPAR, Oldřich, *Tam za mořem je Amerika. Dopisy a vzpomínky českých vystěhovalců do Ameriky v 19. století*, Praha 1986.

KNAPP, Martin, *Obecný zákoník občanský mocnářství rakouského*, Praha 1887.

NOVODVORSKÝ, František, *Průvodce katolíka. Der Begleiter des Katholiken nach Amerika*, Praha 1894.

PASTOR, Josef, *Americký vystěhovalec. Spolehlivé zprávy a rady pro české vystěhovalce na cestu do Ameriky*, Praha 1873.

PRAŽÁK, Jiří, FIEDLER, František, *Rakouské právo správní. Část druhá. Nástin zvláštní části práva správního*, Praha 1906.

RIEDL, Richard, *Die Organisation der Auswanderung in Österreich. Bericht über die vorläufige Ergebnisse der im k.k. Handelsministerium durchgeführten Untersuchung*, Wien 1913.

Říšská sbírka zákonů, Praha 1863.

SCHWEGEL, Hans, *Die Einwanderung in die Vereinigten Staaten von Amerika. Mit besondere Rücksicht auf die österreichisch-ungarische Auswanderung*, Wien 1904.

WEICHS-GLON, Friederich, *Österreichische Schifffahrtspolitik*, Wien 1912.

Zprávy Zemského statistického úřadu království Českého. Stěhování obyvatelstva království Českého dle dat o rodišti a pobytu jeho, zjištěných při sčítání lidu ze dne 31. prosince 1910 a saisonní vystěhovalectví z obcí království Českého dle šetření z r. 1913, 24. díl, Praha 1916.

Noviny

Americký přistěhovalec, Hamburk 1874.

Atlantic Reporter, Eagan 1912.

Národní listy, Praha 1913.

Národní listy, Praha 1883.

International Financing Review, New York 1997.

Český Lloyd časopis národohospodářský. Orgán obchodního spolku Merkur. Orgán ústředního spolku maloobchodníků (kupců) z Čech, Moravy a Slezska, Praha 1904.

Hamburger Fremdenblatt, Hamburg 1896.

Kalendář na rok 1885, New York 1885.

Lidové noviny, Praha 1912.

New York Tribune, New York 1889.

New York Times, New York 1913.

8.3 Literatura

- ADAM, Thomas, KAUFMAN, Will, *Germany and the Americas. Culture Politics and History*, Santa Barbara, Denver, Oxford 2005.
- ADAMS, William, *Ireland and Irish Emigration to the New World from 1815 to the Famine*, Baltimore 1980.
- AGSTNER, Rudolf, *Austria-Hungary and It's Consulates in United States of America since 1920*, Berlin 2012.
- BADE, Klaus, *Evropa v pohybu. Evropské migrace dvou staletí*, Praha 2004.
- BADER-ZAAR, Birgitta, *Foreigners and the Law in Nineteenth-Century Austria. Juridical Concepts and Legal Rights in the Light of the Development of Citizenship*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 138–151.
- BARRASS, Bryan a kol., *Ship Stability for Masters and Mates*, Sydney 2006.
- BARŠOVÁ, Andrea, BARŠA, Pavel, *Přistěhovalectví a liberální stát. Imigrační a integrační politiky v USA západní Evropě a Česku*, Brno 2005.
- BECKER, Peter, *Governance of Migration in the Habsburg Monarchy and the Republic of Austria*. In: PERRY, Arnold (ed.), *National Approaches to the Administration of International Migration*, Washington 2010, s. 32–52.
- BEHRENS, Oscar, *Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schifffahrt nach Südamerika*, Bremen 2014.
- BERGQUIS, James, *Daily Life in Immigrant America 1820–1870*, Santa Barbara 2008.
- BESSEL, Georg, *Bremen. Geschichte einer Stadt*, Bremen 2010.
- BESSEL, Georg, *Norddeutscher Lloyd. Geschichte bremischen Reederei 1857–1957*, Bremen 1957.
- BLASCHKA-EICK, Simone, *In die Neue Welt*, Hamburg 2010.
- BÖER, Friederich, *750 Jahre Hamburger Hafen*, Hamburg 1939.
- BRAUN, Harry, RAHN, Klaus, *Der Hamburger Hafen. Eine Zeitreise in Bildern*, Erfurt 2014.
- BRENNER, Peter, *Reisen in die Neue Welt*, Tübingen 1991, s. 209.
- BROWN, Kevin, *Passage to the World. The Emigrant Experience 1807–1940*, Barnsley 2013.
- BUTLER, Daniel Allen, *The Age of Cunard. A Transatlantic History 1839–2003*, Annapolis 2003.

- CAESTECKER, Frank, *The Transformation of Nineteenth Century West European Expulsion Policy 1880–1914*. In: FAHRMAIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 120–137.
- CATTARUZZA, Marina, *Population Dynamics and Economic Change in Trieste and Its Hinterland 1850–1914*. In: LAWTON, Richard, LEE, Robert (ed.), *Population and Society in Western European Port Cities*, Liverpool 2002, s. 176–212.
- CLAPP, Edwin, *The Port of Hamburg*, Hamburg 1910.
- CRESCIANI, Gianfranco, *The Italians in Australia*, New York 2003.
- CUNNINGHAM, John, *Ellis Island. Immigration's Shipping Center*, San Francisco 2003.
- CURRIE, Johnson Stanley, *A History of Emigration from the United Kingdom to North America 1763–1912*, London 1966.
- Die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd Bremen*, Bremen 2013.
- DINNERSTEIN, Leonard, *Ethnic Americans*, New York 2009.
- DOUBEK, Vratislav, *Česká politika a východní vystěhovalectví 1848–1922*, Praha 2012.
- DUBOVICKÝ, Ivan, *Právo a vystěhovalectví. Pokus o historicko-antropologickou interpretaci práva*. In: *Češi v cizině* 7, 1, Praha 1993, s. 67–92.
- DUBROVIC, Ervin, *Emigration from Central Europe to America 1880–1914*, Rijeka 2008.
- FAHRMEIR, Andreas, *Staatliche Abgrenzungen durch Passwesen und Visumzwang*. In: OLTMER, Jochen (ed.), *Handbuch Staat und Migration in Deutschland seit dem 17. Jahrhundert*, Berlin 2015, s. 221–245.
- FANK, Martina, *Zwischen alter und neuer Heimat?*, Wien 2000.
- FASSMANN, Heinz, *Auswanderung aus der österreichisch-ungarischen Monarchie 1869–1910*. In: HORVARTH, Traude, NEYER, Gerda (ed.), *Auswanderung aus Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart*, Wien 1996, s. 33–55.
- FISCH, Stefan, *Emigration and Immigration in Germany. Situations, Problems and Administrative Tools*. In: PERRY, Arnold (ed.), *National Approaches to the Administration of International Migration*, Washington 2010, s. 65–83.
- FISCHEL, Alexander, *Die schädlichen Seiten der Auswanderung und deren Bekämpfung*, Wien 1914.
- FITGER, Emil, *Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschifffahrt*, Berlin 1909.

- FITTKAU, Tanja, *In die Neue Welt. Von Bremerhaven nach Amerika. Atlantiküberquerung im 19. Jahrhundert und die Bedingungen an Bord der Schiffe*, Stuttgart 2010.
- FLÜGEL, Heinrich, *Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen*, Jena 1914.
- GERSTENBERGER, Heide, WELKE, Ulrich, *Vom Wind zum Damf*, Münster 1996.
- GITTELMAN, Steven, *J. P. Morgan and the Transportation Kings. The Titanic and Other Disasters*, Lanham 2012.
- GREENHILL, Robert, *Competition or Cooperation in the Global Shipping Industry. The Origins and Impact of the Conference System for British Shipowners before 1914 in Global Markets. The Internationalization of the Sea Transport Since 1850*, St. John 1998.
- GROSS, Thomas Adam, GROSS, Rutz, *Traveling Between Worlds. German American Encounters*, Bryan 2006.
- GÜNTHER, Markus, *Auf dem Weg in die Neue Welt. Die Atlantiküberquerung im Zeitalter der Massenauswanderung 1818–1914*, Augsburg 2005.
- HALLER, Max, *Die österreichische Gessellschaft*, Frankfurt am Main 2008.
- HANSEN, Marcus Lee, *The Immigrant in American History*, Cambridge 1948.
- HARDEGEN, Friedrich, *H. H. Meier. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Lebensbild einer Bremer Kaufmans 1809–1898*, Bremen 2014.
- HARZIG, Christiane, *Gender. Transatlantic Space and the Presence of German-Speaking People in North America*. In: ADAM, Thomas, GROSS, Ruth (ed.), *Traveling Between Worlds. German-American Encounters*, Bryan 2006, s. 146–182.
- HATTON, Timothy, WILLIAMSON, Jeffrey, *Age of Mass Migration. Causes and Economic Impact*, New York 1998.
- HAUSBRANDT, Ulf, *Welthafen Triest. Anspruch und Wirklichkeit. Die Entwicklung des Seehandelsplatzes im aussenwirtschaftlichen System der Habsburger Monarchie 1814–1914*, Wien 1991.
- HELBICH, Wolfgang, *Amerika ist ein freies Land*, Darmstadt 1985.
- HERTER, Balduin, *Württembergische Einwanderer in Siebenbürger um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Der genealogische Ansatz*. In: BEER, Mathias, DAHLMANN, Dittmar (ed.), *Migration nach Ost- und Südosteuropa vom 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart 1999, s. 405–426.

- HERZ, Herman, *Guide Through Germany, Austria-Hungary, Switzerland, Italy, France, Belgium, Holland, the United Kingdom, Spain, Portugal, & co. Souvenir of the Hamburg-American Line*, Hamburg 1907.
- HIMER, Kurt, *Die Hamburg-Amerika Linie. Entwicklung der Seeschifffahrt in den letzten 60 Jahren und die 50 jährige Jubiläumsfeier der Gründung der ersten Dampflinie unter deutsche Flagge*, Magdeburg 1907.
- HLAVAČKA, Milan a kol., *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*, Praha 2014.
- HLAVAČKA, Milan, *Ta pravá mobilita. Cestování*. In: HLAVAČKA, Milan, NĚMEC, Jan (ed.), *Mezi časy. Kultura a umění v Českých zemích kolem roku 1880. Sborník příspěvků 19. ročníku symposií k problematice 19. století*, Praha 2000, s. 329–339.
- HOLZER, Erich Karl Adolf, *Die Wettbewerbslage der deutschen und amerikanischen Schifffahrt auf dem Nordatlantik*, Jena 1931.
- HUBERT, Miroslav, *Do světa s parníky Rakouského Lloyd*, Praha 2011.
- HUGHES, Tom, *The Blue Riband of the Atlantic*, New York 1973.
- HYDE, Francis, *Cunard and the North Atlantic 1840–1973. A History of Shipping and Financial Management*, New York 1975.
- CHMELAR, Hans, *Höhepunkte der österreichischen Auswanderung*, Wien 1974.
- CHMELAR, Hans, *Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Wien 1974.
- Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Ihre Entstehung. Organisation und Wirksamkeit*, Jena 1922.
- JAKUBEC, Ivan, *Dějiny hospodářství*, Praha 2006.
- JOHNSON, Stanley Currie, *A History of Emigration from the United Kingdom to North America 1763–1912*, London 1966.
- JÖRN, Leonhard, *Die Büchse der Pandora. Geschichte des Ersten Weltkrieges*, München 2014.
- KALC, Aleksej, *Trieste as a Port of Emigration from East and Southeast Europe*. In: MAZURKIEWICZ, Anna (ed.), *East Central Europe in Exile. Transatlantic Migrations*, 1. díl, Cambridge 2013, s. 127–140.
- KEENAN, Desmond, *Ireland 1850–1920*, Bloomington 2005.
- KING, Russel, *Atlas lidské migrace*, Praha 2008.

- KLEZL, Felix, *Austria*. In: WILLCOX, Walter (ed.), *International migration*. National Bureau of Economic Research, 2. díl, New York 1931, s. 390–410.
- KLUDAS, Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, 3. díl, Hamburg 1986.
- KLUDAS, Arnold, *Die grossen deutschen Passagierschiffe. Dokumentation in Wort und Bild*, Oldenburg 1971, s. 10.
- KLUDAS, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, 2. díl, Hamburg 1986.
- KLÜVER, Karl Joachim, *Geschichte der Schiffsvermessung*, Hamburg 2009.
- KNAUF, Diethelm, *Aufbruch in die Fremde Europäische Auswanderung in die USA über Bremen und Bremerhaven*, Bremen 1993.
- KOMLOSY, Andrea, *Migration Within the Habsburg Monarchy*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 152–167.
- KOŘALKA, Jan, *Some Remarks on the Future Model of Czech Emigration 1848–1914*. In: PUSKÁS, Julianna (ed.), *Overseas Migration from East-Central and Southeastern Europe 1880–1940*, Budapest 1990, s. 9–20.
- KOŘALKA, Jiří, KOŘALKOVÁ, Květa, *Základní tendence českého vystěhovalectví a české reemigrace do počátku 20. let 20. století*. In: *Češi v cizině* 7, 1993, 1, s. 30–47.
- KRALJIC, Frances, *Croatian Migration to and from the United States 1900–1914*, Palo Alto 1978.
- KRAUSE, Detlef, *Die Commerz und Disconto-Bank 1870–1920/23. Bankgeschichte als Systemgeschichte*, Stuttgart 2004.
- KUBŮ, Eduard, SOUKUP, Jindřich, ŠOUŠA, Jiří, *Fenomén hospodářské krize v českých zemích 19. až počátku 21. století. Cyklický vývoj ekonomiky v procesu gradující globalizace*, Praha 2015.
- KUTNAR, František, *Počátky hromadného vystěhovalectví z Čech v období Bachova absolutismu*, Praha 1964.
- KYSILKA, Karel, *Vystěhovalectví z Boleslavska do USA*. In: JERMÁŘ, Jaromír, ELIÁŠ, František (ed.), *Emigrace z českých zemí*, Mladá Boleslav 2001, s. 22–25.
- LAMAR, Cecil, *Albert Ballin*, Princeton 1967.
- LAMPE, John, JACKSON, Marvin, *Balkan Economic History 1550–1950. From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Bloomington 1982.

- LEHMANN-FELSKOWSKI, Georg, *Deutschlands Hafen und Wasserstrassen in Wort und Bild*, Bremen 2012.
- LEONHARD, Melanie, *Rickmers. Vom Segelschiff zum Konzern. Schifffahrt, Schiffbau Handel 1834–1918*. In: ELVERT, Jürgen, HESS, Sigurd, WALLE, Heinrich (ed.), *Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt, Werften, Handel, Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg 2010, s. 33–44.
- MANN, Arthur, *Immigrants in American Life*, Boston 1968.
- MARKITAN, Franz, *Triest als Auswandererhafen*, Wien 1911.
- MATIS, Herbert, STIEFEL, Dieter, *Das Haus Schenker. Die Geschichte der internationalen Spedition 1872–1931*, Berlin 1995.
- MATIS, Herbert, *Technologietransfer in den frühen Phasen der Industrialisierung zur Rolle britischer Immigranten für die Wirtschaftsentwicklung der Habsburgmonarchie*. In: MATIS, Herbert, RESCH, Andreas, STIEFEL, Dieter (ed.), *Unternehmertum im Spannungsfeld von Politik und Gesellschaft. Unternehmerische Aktivitäten in historischer Perspektive*, Berlin 2010, s. 37–60.
- MAYER, Horst, WINKLER, Dieter, *In Allen Häfen war Österreich*, Wien 1987.
- MCCUTCHEON, Janette, *White Star Line. A Photographic History*, London 2013.
- MEIXNER, Wolfgang, *Die österreichische Auswanderung von 1848 bis zur Gegenwart*, Wien 1991.
- MILLER, William, *Picture History of British Ocean Liners. 1900 to Present*, New York 2001.
- MOCH, Leslie Page, *Migration in Western Europe Since 1650*, Bloomington 1992.
- MURKEN, Erich, *Die grossen transatlantischen Linienreederei-Verbände. Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Ihre Entstehung, Organisation und Wirksamkeit*, Jena 1922.
- NATHAN, Kurt, *Der deutsche Schifffahrtskampf von 1913. Das Hapag Lloyd Problem vor dem Weltkrieg. Ein Beitrag zu Frage der deutschen Grossschifffahrtsorganisation*, Kiel 1935.
- NEŠPOR, Zdeněk, *Prolegomena k sociologickému studiu českých emigračních procesů 20. století se zvláštním zřetelem k západní reemigraci 90. let*, Praha 2002.
- NEYER, Gerda, *Auswanderung aus Österreich. Ein Streifzug durch die andere Seite der österreichischen Migrationsgeschichte*. In: HORVATH, Traude, NEYER, Gerda

- (ed.), *Auswanderung aus Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zu Gegenwart*, Wien 1996, s. 13–32.
- NOTHANGL, Hannes, HABERMANN, Barbara, *An der Südbahn*, Wien 2007.
- OPATRŇÝ, Josef, *Přepavní společnosti v době masové migrace do Ameriky*. In: *Dějiny a současnost* 3, 2007, 17, s. 30–33.
- PEMSEL, Helmut, *Weltgeschichte der Seefahrt. Geschichte der zivilien Schifffahrt von 1800 bis 2002*, 3. díl, Wien 2002.
- PEREC, Georges, *Geschichten von Ellis Island oder Wie man Amerikaner macht*, Berlin 1997.
- PETERS, Dirk, *Die Entwicklung der deutschen Weltindustrie von 1850 bis 1914 und ihre Beziehung zu Großbritannien*. In: ELVERT, Jürgen, HESS, Sigurd, WALLE, Heinrich (ed.), *Maritime Wirtschaft ins Deutschland. Schifffahrt, Werften, Handel, Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg 2010, s. 60–76.
- PHELPS, Nicole, *U.S. Habsburg Relations from 1815 to the Paris Peace Conference. Sovereignty Transformed*, Cambridge 2013.
- POLIŠENSKÝ, Josef, *Úvod do studia dějin vystěhovalectví do Ameriky. Obecné problémy dějin českého vystěhovalectví do Ameriky 1848–1914*, 1. díl, Praha 1992.
- RADUNZ, Karl, *100 Jahre Dampfschifffahrt 1807–1907*, Rostock 1907.
- RAMMELT, Hans Georg, *Schiffe mit dem Namen Deutschland. Von 1848 bis Heute*, Berlin 1997.
- RITTER, Gerhard, *The Kaiser and His Ship Owner. Albert Ballin the HAPAG Shipping Company and the Relationship between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic*. In: BERGHOFF, Hartmut, KOCKA, Jürgen, ZIEGLER, Dieter (ed.), *Bussines in the Age of Extremes*, Washington 2013, s. 15–39.
- RÜBNER, Harmut, *Konzertration und Krise der deutschen Schifffahrt*, Bremen 2005.
- RYCHLÍK, Jan, *Pasové předpisy v habsburské monarchii a v Československu*. In: KALETA, Petr, NOVOSAD, Lukáš (ed.), *Cestování Čechů a Poláků v 19. a 20. století*, Praha 2008, s. 8–22.
- SANDIS, Eva, *Symbolic Ethnicity among Immigrants to the USA from Austria-Hungary*. In: HÖLBLING, Walter (ed.), *The European Emigrant Experience in the USA*, Tübingen 1992, s. 101–110.
- SKINER, Edith, *Der Hafen Triest und seine Verkehrsverbindungen ins Hinterland*, Wien 1982.

- SKŘIVAN, Aleš st., SKŘIVAN, Aleš ml., NOVOTNÝ, Lukáš, KOČVAR, Jan, *Zdvořilý nezájem. Politické a ekonomické zájmy Rakousko-Uherska na Dálném východě 1900–1914*, Praha 2014.
- SKŘIVAN, Aleš, *Evropská politika 1648–1914*, Praha 1999.
- SMOLENSKY, Max, *Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und Freien Schiffahrt im Aussenhandel Oesterreichs*, Zürich 1916.
- SONDHAUS, Lawrence, *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918. Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*, West Lafayette 1994.
- SPAULDING, Ernest Wilder, *The Quiet Invaders. The Story of the Austrian Impact Upon America*, Wien 1968.
- STARK, Oskar, *Eine Versunkene Welt. Die Geschichte der Österreichischen Lloyd Fahren und Ende seiner 62 Schiffe*, Wien 1959.
- STEIN, Lorenz, *Die Verwaltungslehre*, 2. díl, Stuttgart 1866.
- STEIN, Stephen, *The Sea in World History. Exploration, Travel and Trade*, Santa Barbara 2017.
- STRNADEL, Drahomír, *Němečtí vystěhovalci z Novojičínska v Texasu v 19. století*. In: *Vlastivědný sborník okresu Nový Jičín* 46, 1990, 1, s. 31–37.
- ŠATAVA, Leoš, *Migrační procesy a české vystěhovalectví 19. století do USA*, Praha 1989.
- ŠINDELÁŘ, Bedřich, *Kořeny a povaha českého vystěhovalectví za kapitalismu*. In: POLIŠENSKÝ, Josef (ed.), *Začiatky českej a slovenskej emigrácie do USA*, Bratislava 1970, s. 13–48.
- THEDE-OTTOWELL, Anne Marie, *Hamburg Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt*, Hamburg 1996.
- THIEL, Reinhold, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970*, 1. díl, Bremen 2004.
- THIESS, Christian, *Kurze Geschichte der deutschen Schiffahrt im 19. Jahrhundert*, 136. díl, Bremen 2010.
- TOMŠIĆ, Mojca, *Interconnectivity of Ports and Railways. A Comparisons of Three Ports in Neighbouring Countries. Trieste (Italy), Koper (Slovenia) and Rijeka (Croatia)*. In: DIENEL, Hans-Liudger, *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800–2000*, New York 2004, s. 139–160.

- TORPEY, John, *Passports and the Development of Immigration Controls in the North Atlantic World During the Long Nineteenth Century*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 81–87.
- TREUE, Wilhelm, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*, Stuttgart 1962.
- VACULÍK, Jaroslav, *České menšiny v Evropě a ve světě*, Praha 2009.
- VESELÝ, Zdeněk, *Dějiny českého státu v dokumentech*, Praha 2003.
- VLHA, Marek, *Mezi starou vlastí a Amerikou. Počátky české krajanské komunity v USA 19. století*, Brno 2015.
- WALLE, Heinrich, *Schlachtflottenbau und Flottenenthusiasmus*. In: VOLKER, Plagemann (ed.), *Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich*, München 1988, s. 211–215.
- WÄTJEN, Hermann, *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverhers*, Leipzig 1932.
- WIBORG, Susanne, WIBORG, Klaus, *Unser Feld ist die Welt 1847–1997. 150 Jahre Hapag Lloyd*, Hamburg 1997.
- WIESE, Eigel, *Giganten der Meere*, Hamburg 2008.
- WINZER, Fritz, *Emigranten*, Frankfurt am Main 1986.
- WÜSTENBECKER, Katja, *Hamburg and the Transit of East European Emigrants*. In: FAHRMEIR, Andreas (ed.), *Migration control in the North Atlantic World*, New York 2005, s. 223–235.
- Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 42. díl, München 1997.
- ZENTNER, Christian, *Illustrierte Geschichte des Deutschen Kaiserreichs*, München 1986.

9 Resumé

The goal of presented dissertation thesis is competitive analysis of shipping companies for customers in the Habsburg Monarchy. At the same time there is a possibility to compare chosen shipping companies and their attitude to customers in the Habsburg Monarchy. The thesis primarily deals with operation of shipping companies in the Habsburg Monarchy and it also provides insight into the phenomenon of emigration from the Austro-Hungarian Empire during the mass migration to the USA. During the 19th century, lots of people decided to emigrate overseas. And it happened also in the Austro-Hungarian Empire. Emphasis is put mainly on emigrants from the Cisleithania part of the Monarchy who decided to leave to North America. But it is not possible to forget the migration from Hungarian part. In terms of time, the dissertation thesis is delimited by the last decades of the long 19th century and includes the time until the outbreak of World War I in the year 1914. The culmination of migration from the Austro-Hungarian Monarchy came in those years and that time is considered to be gold age of shipping.

Competition of shipping companies is inseparably connected with emigration abroad that was during the 19th century oriented mainly to the USA. The phenomenon includes also attitude of Austro-Hungarian government to emigration laws or campaign of representatives of shipping companies. Special attention is given to development of shipping and travel of emigrants to the USA. It started to be easier and more bearable during the 19th century. It was influenced by various orders and arrangements dealing with treatment of shipping companies travellers. Influx of poor immigrants became huge business for shipping companies that profited lots of money from poor immigrants. A question of choosing the shipping company, dealing with administrative obstacles necessary for legal emigration or functioning of each shipping within the monarchy suggests itself. It is possible to compare the competition of different shipping companies from some European countries and their services and analyze the course of the journey depending on services itself. Some representatives of the companies very often ranged on the edge of the laws issued by particular European countries and it was not different in the Austro-Hungarian Monarchy. That fact continued until the end of World War I. But during that time the Austro-Hungarian Monarchy never decided to take measures against the agents who took lots of people from its area and also

confirmed its liberality. Chronological viewpoint is taken into consideration because some German companies entered the monarchy earlier than the lines to the west from Trieste and Rijeka that were operated by internal Austrian company and by one of the British shipping.

Dwellers of the monarchy who decided to go to North America could select a company for their voyage across the Atlantic Ocean. All the important shipping companies which offered voyages to America were known in the Habsburg Monarchy in the 20th century. There were German, British and also one Hungarian company. That is the reason why the thesis deals with quite limited range of shipping companies. Those companies were the most common ones at the end of 19th century. Although there were lots of shipping companies in Europe, the thesis focuses on the most significant ones, which were relevant for dwellers of the monarchy. Author of the thesis chose two biggest German shippings for comparison, *Hamburg Amerikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft (HAPAG)* which ran line from Hamburg and *Norddeutscher Lloyd (NDL)*. These two companies are compared with the Hungarian company *Vereinigte Österreichische Schifffahrts-Aktien-Gesellschaft, vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich (Austro-Americana)* and the British company *Cunard Line* which acted as a strange element of the Hungarian market because it gained privileged position from the government.

The thesis is divided into three parts, development of migration in the Habsburg Monarchy, passport regulations and laws, an attitude to migration campaigning. The main part deals with progress of transport and also with north and south course of emigrants that took place across north German ports or across port cities in the south of the Habsburg Monarchy. The dissertation thesis is concentrated on the competition between rival shipping companies which was geographically divided, in the north and in the south. However, in both cases the companies faced mainly the British shippings which were considered to be stronger than the others. But they were never so important in the case of migration from the Habsburg Monarchy. This fact was partly influenced by various agreements and the competition was limited. The interconnection of shipping companies was clear during the period before World War I and the agreements in competition were set. There were agreements about prices, frequency and course of lines from Europe to the USA, comfort provided to customers, speed of transport or

offers of services. Despite of the agreements, there were competitions between the companies especially because of the number of customers. The same was also the market in the Habsburg Monarchy. German companies had dominant position above British competitors. However, they had to face two more companies. Although numbers of transported customers and prices of tickets were defined, the competition continued till the year 1914.

During recent years it is not possible to find comprehensive work about this topic from any Czech author and even abroad there are primarily older works. For the author it is the biggest contribution of the thesis to raise public and also expert awareness of these issues. Literature and published sources are relatively limited and that is the reason why this thesis is based on archival sources related to running of shipping companies and also migration from the monarchy. The author spent some time in Vienna, Trieste, Rijeka, Pazin, Hamburg and Bremen to do a research.

In Vienna in Haus-, Hof- and Staatsarchiv there are documents which are related to migration from the monarchy during the years 1880-1918, there are statistics from particular years and for example correspondence of Austro-Hungarian consuls who acted in American cities. In Allgemeines Verwaltungsarchiv-, Finanz- und Hofkammerarchiv there are documents related to acting of shipping companies in the area of the monarchy, especially to shipping transport in the monarchy or laws about transporting people on ocean liners. In Kriegsarchiv there are documents about migration laws or notes about illegal migration of monarchy inhabitants. For example escapes of young men from war. The thesis is also based on materials from Archivio di stato di Trieste. Documents about migration from the port in Trieste and notes about running of the company *Austro-Americana* are placed there. In the archive in Rijeka there are documents about the first steps of the British company *Cunard Line* into the monarchy and agreements with the Hungarian government that decided to provide concession for lucrative transport of migrants to the British company. In Pazin there are situated some materials which were transferred from the office in Trieste after the year 1919 when it became part of Italy.

Considering the topic, the research in Staatsarchiv Hamburg was performed too. There are reports about activities of German company *HAPAG* and documents connected with migration from the Habsburg Monarchy across the port in Hamburg.

The author researched also documents in Staatsarchiv Bremen where he found materials about acting of the company *Norddeutscher Lloyd* which was dominant among the other companies in central Europe before the outbreak of World War I. And it is possible to find lots of documents about the operation of the port in Bremen, mainly from the perspective of German shippers.

10 Seznam příloh

Tabulka 1, Přistěhovalectví do USA v letech 1901 až 1911.....	150
Tabulka 2, Vystěhovalectví přes přístavy Terst a Rijeka v letech 1906–1912	151
Tabulka 3, Tabulka rakouského vystěhovalectví přes evropské přístavy 1906–1913	152

Tabulka 1, Přistěhovalectví do USA v letech 1901 až 1911, zdroj: CHMELAR, Höhepunkte, s. 28.

Země původu	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1901–1910	
											Celkově	V % přírůstek
R –U	113 300	172 532	206 009	177 158	275 723	265 291	338 507	168 529	170 191	258 737	2 145 977	24,39
Itálie	135 996	178 375	230 622	193 296	221 479	273 120	285 731	128 503	183 218	215 537	2 045 877	23,26
Rusko	85 257	107 347	135 093	145 141	184 897	215 665	258 943	156 711	120 460	186 792	1 596 306	18,16
Velká Británie	45 546	46 036	68 947	87 733	137 147	102 241	113 674	93 477	71 866	98 947	865 614	9,84
Německo	21 651	28 304	40 086	46 380	40 574	37 564	37 807	32 309	25 540	31 283	341 498	3,88
Francie	3 150	3 117	5 578	9 406	10 168	9 386	9 731	8 788	6 672	7 383	73 379	0,84
Šp. a Port.	4 757	6 282	11 397	10 711	7 628	10 438	15 392	11 206	7 572	11 701	97 084	1,10
Švédsko a Norsko	35 579	48 378	70 489	51 571	51 655	45 040	42 722	25 221	28 101	41 283	440 039	5,00
Celkově	445 236	590 371	768 221	721 396	929 271	958 745	1 102 507	624 744	613 620	851 663	7 605 774	86,47
Celkové do USA	487 828	649 286	857 044	812 872	1 026 529	1 100 888	1 285 404	782 890	751 786	1 041 570	8 796 097	100,00

Tabulka 2, Vystěhovalectví přes přístavy Terst a Rijeka v letech 1906–1912, zdroj: CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 70.

Roky	Terst					Rijeka		
	Celkem	Předlitavsko	Zalitavsko	Bosna a Hercegovina	Zahraničí	Celkem	Předlitavsko	Zalitavsko
1906	17 687	8 151	3 780	1 134	4 622	50 275	2 643	47 632
1907	20 097	8 136	5 779	1 642	4 540	52 261	1 975	50 286
1908	10 205	3 751	1 791	88	4 575	14 427	160	14 267
1909	21 465	10 450	4 774	605	5 636	37 645	328	37 317
1910	21 168	9 586	4 446	1 193	5 943	39 222	734	38 488
1911	22 629	8 468	2 971	683	10 507	19 272	234	19 038
1912	26 664	9 343	3 973	849	12 499	19 805	252	19 553

Tabulka 3, Tabulka rakouského vystěhovalectví přes evropské přístavy 1906–1913, zdroj: CHMELAR, *Höhepunkte*, s. 72.

Roky	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	Celkem
Terst	8 265	8 893	3 085	7 773	7 531	8 415	9 062	13 394	66 418
Rijeka	2 643	1 975	186	328	417	286	494	587	6 916
Brémy	52 549	61 389	17 469	45 788	45 258	22 381	40 955	70 622	356 411
Hamburk	36 647	51 890	18 251	40 497	42 637	25 382	32 983	51 319	299 606
Celkově Rakušanů	102 010	126 054	40 899	96 295	97 753	58 375	85 406	137 835	744 627
Z celé monarchie	313 167	386 528	102 795	250 530	270 060	163 962	247 466	309 950	2 044 458