

JIŽNÍ CESTA EMIGRANTŮ Z HABSBURSKÉ MONARCHIE DO USA¹

Martin Boček

1. Zákony a agitace

Vystěhovalectví z habsburské monarchie za hranice země nabývalo masové podoby od druhé poloviny 19. století. V jeho první polovině se obyvatelé stěhovali především uvnitř monarchie, nejvíce do Uher, Haliče a na Balkán. Rovněž nelze opomenout při studiu vnitřní migrace ani stěhování se obyvatel habsburské monarchie do Vídně, kde se snažili najít nové uplatnění či získat vyučení.² Zásadní příčiny zámořské emigrace lze hledat ve zhoršující se sociální situaci v Evropě. Hospodářské krize ovlivňovaly především jednotlivé regiony, ze kterých pak odcházel velký počet emigrantů. Zrušení roboty v roce 1848 uvolnilo pohyb obyvatelstva, ale částka, kterou museli rolníci zaplatit za vykoupení, ještě více prohloubila špatnou ekonomickou situaci mnoha obyvatel monarchie. Východiskem z chudoby se tak často stával odchod do zahraničí.³ Po úpravě vystěhovaleckých předpisů v roce 1851 se značně zvýšil počet emigrantů odcházejících hledat nový život do zámoří. Rozmach vystěhovalectví pak ještě umocnilo vyhlášení stěhovací svobody v roce 1867, omezené jen brannou povinností. V paragrafu 32 Obecného zákoníku občanského mocnářství rakouského, který byl vydán na základě císařského patentu z 23. března 1832, bylo uvedeno: „Kterak pozbývá ten občanství státního, kdo se vystěhuje ze země. Dle prosincové ústavy z roku 1867 obmezeno vystěhování se pouze povinností brannou.“⁴ 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

¹ Tento text vznikl v rámci Studentského grantového systému *Role námořních společností v emigraci z Předlitavska do USA na přelomu 19. a 20. století* (SGS-2016-022), řešeného na Katedře historických věd FF ZČU v Plzni.

² FASSMAN, Heinz: *Auswanderung aus der österreichisch-ungarischen Monarchie 1869–1910*. In: HORVATH, Traude – NEYER, Gerda (eds.): *Auswanderung aus Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart*. Wien 1996, s. 35.

³ TREUE, Wilhelm: *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*. Stuttgart 1962, s. 581.

⁴ KNAPP, Martin: *Obecný zákoník občanský mocnářství rakouského*. Praha 1887, s. 27.

finanční prostředky úměrné délce a účelu cesty“.⁵ Vláda ve Vídni se pokoušela řešit nastalou situaci především dalším prosazováním vnitřní migrace, kdy nabádala chudé obyvatele Předlitavska k odstěhování se do jižních Uher, kde byl dostatek pracovních míst v zemědělství, ovšem pouze v období sklizně.⁶ Postupem času se však rozšířily zprávy o svobodné zemi za mořem, kde je možné bez problémů nalézt nový život a počet emigrantů z Evropy neustále stoupal. V Předlitavsku se 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 strasti plnost cesty a možný nezdar rakouských občanů v zámorí, ovšem samotnému vystěhování úřady neměly bránit. V Rakousku byla umožněna propagační činnost velkých železničních a lodních společností, které nabádaly k vystěhování za hranice státu.⁷

Nejvíce vystěhovalců z podunajské monarchie směřovalo v 19. století do Spojených států amerických, svůj značný rozmach zde prožíval jak průmysl, tak zemědělství vyžadující dostatek pracovní síly.⁸ Od roku 1848 přestalo být vystěhovalectví ze střední Evropy záležitostí jedinců, ale začalo se stávat masovou. 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.⁹

Především na počátku masového vystěhovalectví z monarchie, tedy od padesátých 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. 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

⁵ RYCHLÍK, Jan: *Pasové předpisy v habsburské monarchii a v Československu*. In: KALETA, Petr – NOVOSAD, Lukáš (eds.): *Cestování Čechů a Poláků v 19. a 20. století*. Praha 2008, s. 3.

⁶ Haus-, Hof- und Staatsarchiv (dále jen HHStA) Vídeň, fond Generalia 1871–1918, kart. 32, inv. č. 15, Zpráva zákonného shromáždění z 5. ledna 1903.

⁷ Allgemeines Verwaltungsarchiv Wien (dále jen AVA) Vídeň, fond Ministerium des Innern Allgemein 1901–1909, kart. 1239, inv. č. 15, Zpráva ministerstva o přepravě vystěhovalců na zahraničních lodních linkách z 19. května 1909.

⁸ CHMELAR, Hans: *Höhepunkte der österreichischen Auswanderung*. Wien 1974, s. 25.

⁹ VLHA, Marek: *Mezi starou vlastí a Amerikou. Počátky české krajanské komunity v USA 19. století*. Brno 2015, s. 61.

legální vystěhoavectví ze země.¹⁰ V případě nelegálního vystěhování přišel emigrant podle paragrafu 544 Obecného zákoníku občanského mocnářství rakouského o právo dědění: „Pokud v zemi rodilí, kteří vlast svou aneb službu vojenskou bez řádného dovolení opustili, práva dědického pozbývají, ustanovují nařízení politická.“¹¹ U mužů bylo také nutné získat souhlas vojenského velitelství. Pokud ovšem nechtěl vystěhovalec absolvovat tuto byrokratickou proceduru, 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.¹² Od roku 1854 byl podle nových nařízení dáván souhlas k návratu především osobám, které se prokázaly dostatečnými finančními prostředky.¹³ Z počátku odcházeli spíše bohatší obyvatelé monarchie, protože ti nejchudší neměli dostatek peněz na cestu. Emigraci volili nejčastěji lidé v produktivním věku.

Nárůst vystěhoavectví rozvíjela propagace a agitace agentů. Jednak to byla reklama zámořských dopravních firem, které vydělávaly na osobní přepravě, jednak to byla agitace samotných emigrantů, kteří psali svým rodinám a přátelům do vlasti o životě za mořem. Často ovšem za psaním dopisů a jejich zveřejňováním stáli jednotliví agenti.¹⁴ Nálada obyvatelstva se tak stávala až vystěhovaleckou horečkou, která uchvacovala nejen chudší obyvatelstvo, ale i zámožnější rodiny či jedince.¹⁵ 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. Ti všichni za úplatu přesvědčovali své spoluobyvatele k cestě za moře. Pomocí map, brožur a různých letáků se snažili nalákat vystěhovalce k novému životu. Teprve na konci 19. století bylo nařízeno kontrolovat propagandu pro emigraci, která postupně přešla do ilegálních,

¹⁰ KLEZL, Felix: *Austria*. In: WILLCOX, Walter (ed.): New York. National Bureau of Economic Research. New York 1931, s. 392.

¹¹ KANPP, M.: c. d., s. 304.

¹² VACULÍK, Jaroslav: *Češi v cizině. Emigrace a návrat do vlasti*. Brno 2002, s. 17.

¹³ POLIŠENSKÝ, Josef: *Úvod do studia dějiny vystěhoavectví do Ameriky. Obecné problémy dějiny českého vystěhoavectví do Ameriky 1848–1914*. Praha 1992, s. 18.

¹⁴ KAŠPAR, Oldřich: *Tam za mořem je Amerika. Dopisy a vzpomínky českých vystěhovalců do Ameriky v 19. století*. Praha 1986, s. 19.

¹⁵ KUTNAR, František: *Počátky hromadného vystěhoavectví z Čech v době Bachova absolutismu*. Praha 1964, s. 22.

těžko kontrolovatelných forem.¹⁶ Cenzurní komise sice začala konfiskovat vystěhovalecké propagační materiály, ovšem míra vystěhovalectví se tím vůbec nesnížila, naopak po celý začátek 20. století značně rostl počet emigrantů opouštějící habsburskou monarchii.¹⁷

Cena lodního lístku odpovídala přibližně ročnímu platu čeledína nebo služby. Levnější lodní doprava a její rychlý rozvoj od sedmdesátých let 19. století umožnily masový rozvoj vystěhovalectví. Samotná cesta ovšem zůstávala nadále obtížná a riskantní. Vystěhovalci se po nákupu lodního lístku museli do data odplutí lodi přesunout do přístavu zpravidla po železnici. Většinou byly na tuto první část cesty určeny dva týdny.¹⁸ Poměry na lodích se pro nejhudší vrstvy obyvatel příliš nezměnily až do počátku 20. století. V přeplněném mezipalubí zaoceánských lodí se těsnalo většinou několik stovek lidí, kteří byli bez zajištěné stravy a dostupných lůžkovin na palubě přepravování do zámoří. Mnozí nepoctiví agenti si kupovali celý prostor na lodích, který pak pronajali většímu počtu cestujících, než pro které byl určen.¹⁹ Od roku 1848 bylo sice zákonem uloženo lodním společnostem zajistit svým pasažérům potravu a postel během cesty, ovšem strava byla značně jednotvárná a spaní nebylo zpravidla k dispozici pro všechny.²⁰

Nejdostupnější pro obyvatele monarchie byly dva německé přístavy Hamburk a Brémy, či dva nejvýznamnější přístavy habsburské monarchie, Terst a Rijeka. Výběr přístavu určovala především geografická poloha, německé přístavy využívali emigranti ze zemí království Českého, z Horních Uher či z Haliče a Bukoviny. Přístavy na jihu byly logicky využívány především obyvateli Dolních Uher a Předlitavska.²¹

2. Přístavy v Terstu a Rijeci

Na počátku 18. století, po skončení bezprostředního tureckého nebezpečí, začal vzrůstat význam obchodu na dalmatském pobřeží. Přístavy v Terstu a Rijeci byly v roce 1719 císařem Karlem VI. prohlášeny svobodnými přístá-

¹⁶ HHStA, fond Agenten 1871–1918, kart. 19 Generalia, inv. č. 15, Zpráva ministerstva vnitřních záležitostí z 11. července 1902.

¹⁷ CHMELAR, H.: c. d., s. 18.

¹⁸ WÄTJEN, Hermann: *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs*. Leipzig 1932, s. 126–127.

¹⁹ BLASCHKA-EICK, Simone: *In die Neue Welt*. Hamburg 2010, s. 106–111.

²⁰ FFLÜGERL, Heinrich: *Die deutschen Wellhäfen Hamburg und Bremen*. Jena 1914, s. 315–317.

²¹ SKINER, Edith: *Der Hafen Triest und seine Verkehrsverbindungen ins Hinterland*. Wien 1982, s. 242.

vy, ve kterých platily jiné celní předpisy, než v ostatních přístavech 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.²² Přístav v Terstu se stával v průběhu 18. a 19. století významnější. Například Marie Terezie různými dekrety značně podporovala jeho rozvoj. Nechala vystavět nový přístav odpovídající evropským požadavkům té doby v malém městě námořníků a obchodníků. Počet obyvatel energicky rostl. Terst byl v roce 1730 povýšen na hlavní město v oblasti, které působilo pod dohledem Vídně, tento charakter mu vydržel po následující dvě století. Během několika desetiletí se tak stal jedním z nejvýznamnějších přístavů habsburské monarchie, procházela tudy celá čtvrtina předlitavského vývozu.²³ Rovněž na konci 18. století začaly svá sídla do Terstu i do Rijeki přenášet různé podniky, především rakouská rejdářství. Rozvoj obou přístavů pod habsburskou nadvládou byl přerušen jen během napoleonských válek, v roce 1809 se staly součástí Ilyrijských provincií, které byly nepřímo spravovány Francií, oficiálně Italským královstvím. Po porážce Napoleona u Lipska v roce 1813 přešly zpět pod rakouskou korunu.²⁴ Během první poloviny 19. století začalo v Terstu i v Rijece období zakládání pojišťoven, loděnic, bankovních úřadů a společností provozujících lodní dopravu, jako byl například Rakouský Lloyd. Právě pojišťovací společnosti stály u zrodu Rakouského Lloyd, největší paroplavební společnosti monarchie. Koncem 19. století se stal Terst jedním z nejlidnatějších měst v celé monarchii.²⁵ Rovněž byly vybudovány loděnice San Marco, Giuseppe Tonellos či vojenské loděnice Lloyd Arsenal, protože soukromé loděnice výrobu zadávaných státních zakázek nestíhaly plnit.²⁶ 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 Ljublaní. Südbahn neboli Jižní dráha měla sloužit pro

²² JAKUBEC, Ivan: *Dějiny hospodářství*. Praha 2006, s. 19.

²³ CATTARUZZA, Marina: *Population Dynamics and Economic Change in Trieste and Its Hinterland 1850–1914*. In: LAWTON, Richard – LEE, Robert: *Population and Society in Western European Port Cities*. Liverpool 2002, s. 176–178.

²⁴ SKŘIVAN, Aleš: *Evropská politika 1648–1914*. Praha 1999, s. 158.

²⁵ HAUSBRANDT, Ulf: *Welthafen Triest. Anspruch und Wirklichkeit. Die Entwicklung des Seehandelsplatzes im aussenwirtschaftlichen System der Habsburger Monarchie 1814–1914*. Wien 1991, s. 132.

²⁶ MAYER, Horst Friederich – WINKLER, Dieter: *In allen Häfen war Österreich*. Wien 1987, s. 30–32.

přepravu osob a nákladu k Jaderskému pobřeží. První vlak tudy projel v roce 1857, šlo o první horskou železnici na světě.²⁷

Jediným významnějším konkurentem Terstu v habsburské monarchii byl přístav v Rijeci. Jeho vývoj s Terstem byl značně podobný. Od roku 1848 byla Rijeka krátce součástí Chorvatského království, které tím bylo odměněno za svou věrnost Habsburkům. Navzdory nelibosti uherské vlády patřila do západní části monarchie. Nastal značný rozvoj města, ve kterém byly zakládány 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 maďarskou správou pak přešla Rijeka na základě císařského diplomu z roku 1868, když se stala přímou součástí Uherského království.²⁸ V sedmdesátých letech bylo město spojeno železnici s Vídní a Terstem, v roce 1889 ovládla uherská vláda železnici mezi Budapeští a svým přístavem. Tím byl zvýšen objem uherského obchodu. Zalitavská vláda se sice snažila prosazovat Rijeku na úkor Terstu, ovšem priorita Terstu zůstala pro celou monarchii zachována.²⁹ Rijeka se rozvíjela pomaleji než jen 70 kilometrů vzdálený Terst. Tomuto vývoji nepochybně přispělo mohutné zemětřesení, které zničilo v roce 1750 ve městě mnoho domů. V polovině 19. století měl Terst již 30 000 obyvatel, zatímco Rijeka pouhých 8 000, v předvečer první světové války bylo zřejmé, že Terst jasně Rijeku předčil, počet obyvatel Terstu činil 250 000, zatímco Rijeka čítala přibližně 50 000 obyvatel.³⁰

Význam obou přístavů spočíval především v rozvíjení obchodních styků Rakousko-Uherska se zámořím, především s Dálným východem. Terst hrál dominantní roli při obchodu odehrávajícím se ve Středozezemním moři i v propojení habsburské monarchie se světem zatímco Rijeka si zachovávala nadále spíše regionální význam.³¹ Ve druhé polovině 19. století byla ovšem infrastruktura v Terstu značně zastaralá. Postupně se zvyšovaly nároky na rozšiřování 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 byla dobudována další mola,

²⁷ NOTHANGL, Hannes – HABERMANN, Barbara: *An der Südbahn*. Wien 2007, s. 10.

²⁸ DUBROVIC, Ervin: *From Central Europe to America 1880–1914*. Rijeka – New York 2012, s. 44.

²⁹ SKŘIVAN, Aleš a kol.: *Zdvořilý nezájem. Politické a ekonomické zájmy Rakouska-Uherska na Dálném východě 1900–1914* (dále jen *Zdvořilý nezájem*). Praha 2014, s. 42.

³⁰ DUBROVIC, E.: c. d., s. 44–45.

³¹ SONDHAUS, Lawrence: *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918. Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*. West Lafayette 1994, s. 187.

kteřá zvyšovala objem přepravy.³² Terst posiloval svou pozici až do osmdesátých let 19. století, poté nastalo období útlumu způsobené hospodářskými krizemi. Ovšem v roce 1904 byly opět investovány nemalé prostředky do dalšího rozvoje.³³

Na konci 19. století se začal značně rozvíjet obchod se Spojenými státy a Latinskou Amerikou. Problém obou přístavů byl především v tom, že hlavní průmyslové oblasti monarchie byly umístěny 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.³⁴ Terst i Rijeka stály také dlouhou dobu spíše stranou zájmů amerických firem. Rovněž velká část zákazníků osobní přepravy odcházela do německých přístavů. Přes přístavy byla realizována především přeprava osob, které pocházely z oblasti Dalmácie, Dolních Rakous nebo italských oblastí. Tito lidé se pak z Terstu i z Rijeki dostávali do dalších evropských přístavů.³⁵ Zajímavé je také srovnání národností emigrantů, to bylo značně odlišné. Do jisté míry to odráží skutečnost toho, že Terst byl především rakouským přístavem a Rijeka uherským. 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 národností (Italové z Italského království, Rusové, Řekové, Rumuni) a židé.³⁶

Dopravu z Terstu do zámoří zajišťoval především Rakouský Lloyd, společnost založená v roce 1833, její lodě odplouvaly většinou na Dálný východ, nebo do Latinské Ameriky. Jen ojedinělé bylo spojení se Severní Amerikou, především se jednalo o trampovou lodní přepravu, tedy případ, kdy loď vykonala na zakázku cestu s nákladem.³⁷ V roce 1882, se tehdejší vedoucí Rakouského Lloydů dohodli s novou uherskou společností Adria sídlící v Rijece na tom, že Adria bude provozovat bezkonkurenčně linku do USA a Lloyd posílí své linky východním směrem. Adria ovšem nebyla schopna zavést pravidelnou linku a své služby nabízela jen jako pronájem svých lodí.³⁸ Avšak dohoda jasně rozdělovala sféry vlivu mezi oběma společnostmi. Přesto

³² SKŘIVAN, A.: *Zdvořilý nezájem*, s. 43.

³³ Archivio di Stato di Trieste Terst, fond Tribunale commerciale e marittimo in Trieste 1817–1923, kart. 35, inv. č. 126, *Zpráva námořního úřadu v Terstu o výstavbě přístavu z 15. července 1906*.

³⁴ SKŘIVAN, A.: *Zdvořilý nezájem*, s. 75.

³⁵ HAUSBRANDT, U.: c. d., s. 185.

³⁶ DUBROVIC, E.: c. d., s. 63.

³⁷ HAUSBRANDT, U.: c. d., s. 28.

³⁸ SONDHAUS, L.: c. d., s. 187.

Rakouský Lloyd tuto úmluvu porušil a pokusil se zavést linkovou přepravu do New Yorku. Ještě téhož roku vyplula loď Achille západním směrem, ovšem po zamítnutí státní subvence se stala linka nerentabilní a byla záhy zrušena.³⁹ Pomalý rozvoj přístavu, kartelová dohoda a nákladné spojení Terstu s centry tehdejší monarchie způsobily, že od tohoto pokusu nebyla následujících 20 let projevena snaha o vybudování linky do Severní Ameriky.

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 přístavy byla provozována pravidelná lodní doprava a Terst rovněž fungoval jako železniční uzel. Od třicátých let 19. století se přes přístavy sice částečně realizoval obchod mezi USA a habsburskou monarchií, avšak osobní linky pro přepravu emigrantů zde nebyly vytvořeny až do konce 19. století.

3. Cunard Line

Společnost Cunard Line, s původním názvem British and North American Royal Mail Steam Packet Company byla založena v roce 1839 kanadským obchodníkem Samuelem Cunardem. Svou popularitu si získala především díky rychlosti svých lodí. Aby obstála v konkurenci, byla v roce 1879 přerorganizována a přejmenována na Cunard Steamship Company, zkráceně Cunard Line. První pravidelnou linku z přístavů habsburské monarchie do Severní Ameriky začala úspěšně provozovat společnost od listopadu 1903. Během několika let vybudovala stabilní přepravu s pravidelnými odjezdy lodí přes přístavy v Terstu a Rijece.⁴⁰

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 snažila sice najít vlastního dopravce, který by zajišťoval převoz emigrantů, ovšem jediná uherská společnost, která připadala k úvahu, byla Adria. Ta sice provozovala již pravidelnou linku do Latinské Ameriky, avšak společnost nedosahovala potřebných kapacit pro přepravu velkého množství

³⁹ SMOLENSKY, MAX: *Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und Freien Schifffahrt im Aussenhandel Oesterreichs*. Zürich 1916, s. 25–26.

⁴⁰ BUTLER, Daniel Allen: *The Age of Cunard. A Transatlantic History 1839–2003*. Annapolis 2003, s. 197.

osob do USA. Předseda uherské vlády tak v září 1903 schválil dočasné povolení pro linku do New Yorku pro Cunard Line.⁴¹

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 do New Yorku z Terstu a ještě téhož dne dorazil do Rijeky. Následně vykonal zastávky v Benátkách, Palermu, Alžírsku a na Gibraltaru. Na palubě se nacházelo jen 53 cestujících, z čehož byli viněni agenti lodní společnosti, kteří prý málo propagovali společnost Cunard Line.⁴² Linková doprava britské společnosti byla touto cestou započata. Z důvodu nenaplnění kapacit se Cunard nebránil uzavření dohody s Adriou na bližší spolupráci, protože ta převážela pasažéry i do dalších evropských přístavů. Dohoda se začala řešit o tři roky později. Objevila se cesta k vytvoření společnosti Cunard-Adria Line, kterou by podporovala uherská vláda. Na začátku roku 1906 proběhly v Berlíně setkání mezi zástupci Adrie, Cunardu, Norddeutsche 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.⁴³

Linka do New Yorku z Rijeky zůstala v rukách Cunardu, který na pravidelné linky nasadil tři parníky, aby byl umožněn nepřetržitý dvoutýdenní provoz. Lodě *Carpathia*, *Utonia* a *Pannonia* opouštěly Terst každý druhý pátek a cesta obvykle trvala při příznivém počasí 18 dní. Každá Cunardova loď nasazená na této trase měla kapacitu přibližně 2 000 pasažérů.⁴⁴ Přestože byl prvním přístavem na trase Terst, nejvíce pasažérů nastupovalo na druhé zastávce v Rijece. Lodě byly po zvýšení odměn pro emigrační agenty často využity na maximální kapacitu, proto byla následně posílena linka mezi Rijekou a Antverpami, odkud pak odplouvaly další Cunardovy parníky západním směrem. Podle předpisů se tato varianta trasy neměla nijak prodražit.⁴⁵ Se zřízením nové trasy přijala budapeštská vláda nová nařízení, která vstoupila v platnost 20. dubna 1904. Obsahovaly dodatky v technických záležitostech, jako byla velikost lodí, bezpečnost cestujících, ubytování a stravování emigrantů v Rijece na náklady společnosti. Ostatní předpisy se týkaly omezení vystěhovalectví do Brazílie, kde byly chráněny zájmy obou vlád a především

⁴¹ Drzavni archiv u Rijeci Rijeka, fond S. A. Adria, kart. 184, inv. č. 34, Zpráva o fungování lodní společnosti Adria z 9. srpna 1903.

⁴² DUBROVIC, E.: c. d., s. 38.

⁴³ SONDHAUS, L.: c. d., s. 188.

⁴⁴ MILLER, William: *Picture History of British Ocean Liners. 1900 to Present*. New York 2001, s. 7.

⁴⁵ DUBROVIC, E.: c. d., s. 38.

měly zabránit ztrátám maďarské společnosti Adria, která sem provozovala linku.⁴⁶ Zákon ukládal fixní náklady na cenu jízdenek, 200 korun na rychlých lodích a 150 na těch pomalejších. Společnost musela tyto pravidla dodržovat i pro zalitavské občany nastupující v Terstu. Podle nařízení budapeštské vlády měli všichni zalitavští emigranti do Severní Ameriky cestovat nejlépe přes Rijeku s Cunard Line, tím společnost jasně získala monopolní postavení na zalitavském trhu. Za tuto dohodu ovšem musel Cunard odesílat 10 korun za každého cestujícího do fondu určeného na podporu emigrantů, kteří se dostali do finanční tísně na americkém kontinentu.⁴⁷ 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 tehdejší hospodářskou krizí snížené poptávce Spojených států po pracovní síle.⁴⁸

Z vládní iniciativy byla pro emigranty postavena v Rijece velká budova, takzvaný Emigrantský hotel po vzoru podobných budov nacházejících se v Terstu i v jiných evropských přístavech. Práce započaly v roce 1906 a hotel byl postaven 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 záležitostmi byla pověřena zvláštní komise složená ze zástupců města a společnosti Cunard Line.⁴⁹ 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. 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. 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.⁵⁰ Rakousko-Uhersko tak v tomto potvrzovalo existenci dvou vlád, které si spravovaly své vnitřní záležitosti. Oproti Zalitavsku působily v Před-

⁴⁶ Drzavni archiv u Rijeci Rijeka, fond Parobrodarsko društvo Adria, kart. 184, inv. č. 22, Výroční zpráva společnosti Adria z 12. února 1905.

⁴⁷ Drzavni Archiv u Rijeci Rijeka, fond Ugarsko-Hrvatsko Primorje in Rijeka, kart. 2853, inv. č. 3–183, Zpráva rakousko-uherského konzula v Liverpoolu pro rakousko-uherský námořní úřad v Rijece z 16. ledna 1908.

⁴⁸ HHStA, fond Generalia Agenten 1871–1918, kart. 18, inv. č. 15, Zpráva Ladislause Hengelmüllera von Hengervára pro hraběte Aloise Lexu von Aehrenthala z 17. srpna 1909.

⁴⁹ SONDHAUS, L.: c. d., s. 187.

⁵⁰ DUBROVIC, E.: c. d., s. 63.

litavsku německé lodní společnosti a pro přechod hranice do Německa nebyl od roku 1859 po přistoupení Rakouska k Drážďanské konvenci vyžadován pas.⁵¹ Největší konkurencí pro Cunard nebyly jen německé dopravní společnosti, ale také původní rakouská společnost Austro-Americana, která začala v roce 1904 rovněž provozovat pravidelnou linku do Severní Ameriky.⁵²

4. 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-Angerer a glasgowské rejdářství Burell & Son se ovšem již od začátku chtěli zaměřit také na přepravu cestujících do Spojených států amerických.⁵³ 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. Austro-Americana představovala původně menší lodní společnost zaměřující se na evropský prostor. Na jejích linkách byly nasazeny čtyři starší britské parníky.⁵⁴ Díky dobré hospodářské situaci se společnost v letech 1897 až 1898 značně rozrostla a nakoupila dalších sedm parníků. V roce 1900 koupilo společnost dalmatské rejdářství Fratelli Cosulich, čímž došlo ke značnému rozmachu společnosti. Rodina Cosulichů pocházela z přístavního města Lošinj a přestěhovala se do Terstu v roce 1889. Cosulichové převzali společnost v období před vypuknutím hospodářské krize v letech 1901 a 1902 a noví vlastníci byli nuceni některé lodě prodat. Hodnota společnosti Austro-Americana byla po převzetí rodinou Cosulichů přibližně ve výši 2 milionu rakouských korun a i přes krizi postupně její hodnota vzrostla do roku 1904 na 16 milionů korun.⁵⁵ Původní spoluzakladatel William Burell rovněž odprodal svůj podíl a v roce 1903 byla

⁵¹ FAHRMEIR, Andras: *Staatliche Abgrenzungen durch Passwesen und Visumzwang*. In: OLTMER, Jochen (ed.): *Handbuch Staat und Migration in Deutschland seit dem 17. Jahrhundert*. Berlin 2015, s. 254.

⁵² Drzavni Archiv u Pazinu Pazin, fond Arhivsko gradivo 1868–1918, kart. 115, inv. č. 27, Zpráva ministerstva obchodu z 15. ledna 1905.

⁵³ AVA, fond Handel Schiff A., kart. 1-16 000, inv. č. 1776, Zpráva o obchodních vztazích mezi Terstem, Amerikou a Austro-Americanou z 31. října 1907.

⁵⁴ KUBŮ, Eduard – SOUKUP, Jindřich – ŠOUŠA, Jiří: *Fenomén hospodářské krize v českých zemích 19. až počátku 21. století. Cyklický vývoj ekonomiky v procesu graduující globalizace*. Praha 2015, s. 283.

⁵⁵ Archivio di Stato di Trieste Terst, fond Società anonima in Trieste, kart. 250, inv. č. 367, Statuta společnosti Austro-Americana z roku 1904.

Austro-Americana přejmenovaná na Vereinigte Österreichische Schifffahrts-Aktien-Gesellschaft, vormalš Austro-Americana & Fratelli Cosulich. Stala se tak společností akciovou, která spolupracovala s významnými rakouskými bankami.⁵⁶ Až do roku 1904 se jednalo o společnost, která nenabízela osobní přepravu přes Atlantik, ovšem s rostoucí poptávkou evropských emigrantů se její představitelé rozhodli rozšířit nabídku.

Rychlý vzestup Austro-Americany přilákal k investicím řadu vídeňských i zahraničních investorů. V roce 1905 uzavřela společnost dohodu s velkými německými rejdářstvími HAPAG a Norddeutsche 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 akcie Austro-Americany v hodně 5 milionů rakouských korun, což jim zajišťovalo značnou kontrolu nad jedinou rakouskou společností provozující linku do Spojených států.⁵⁷ Tím měla být zmírněna konkurence mezi německými společnostmi a rakouským rejdářstvím. Tato úmluva byla zřetelně namířena proti britské společnosti Cunard Line.⁵⁸ 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.⁵⁹ 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 lékařské prohlídce společnosti Cunard Line, což potvrdila i prohlídka v New Yorku, odkud byli vráceni zpět do Evropy. V podobné praxi pak Austro-Americana dál pokračovala, například v roce 1906 bylo vráceno zpět do Terstu téměř 200 řeckých pasažérů, kteří nesplňovali z různých důvodů podmínky pro vstup do USA,

⁵⁶ SKŘIVAN, A.: *Zdvořilý nezájem*, s. 52.

⁵⁷ DUBROVIC, E.: c. d., s. 41–42.

⁵⁸ RITTER, Gerhard: *The Kaiser and His Ship-Owner. Albert Ballin the HAPAG Shipping Company and the Relations between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic*. In: BERGHOFF, Hartmut – KOCKA, Jürgen – ZIEGLER, Dieter (eds.): *Bussines in the Age of Extremes*. New York 2013, s. 24.

⁵⁹ KLEZL, F.: c. d., s. 395.

jako byla jednak zdravotní nezpůsobilost, dostatečná finanční hotovost či trestní bezúhonnost.⁶⁰

První osobní parník společnosti Austro-Americana s názvem Gerty opustil terstský přístav 9. června 1904 s více než třemi stovkami pasažérů na palubě. 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. Takový rozvoj společnosti byl možný především za přispění rakouské vlády, která společnosti přiznala značné dotace na přepravu pošty. Společnost by ale i bez této subvence byla zisková, protože emigranti, kteří se rozhodli pro odchod do Spojených států, přinášeli společnosti nemalé finanční prostředky.⁶¹ Následovala masivní expanze jak osobní tak nákladní přepravy, počet cestujících se zvýšil v průměru čtyřnásobně. Zatímco v roce 1904 přepravila společnost přibližně 4 224 pasažérů, v roce 1912 to bylo již 10 134, Tento fakt zařadil Austro-Americanu mezi největší společnosti, které vozily do USA přistěhovalce,⁶² což bylo dáno i skutečností, že společnost nepřepravovala pouze obyvatele habsburské monarchie, ale nabízela své služby i ruským a italským emigrantům.

Podobně jako v Rijece musela lodní společnost a město Terst řešit velký příliv obyvatel do přístavu. V roce 1905 zakoupilo rejdářství na předměstí dům, který začal sloužit pro účely ubytování emigrantů. Budova nevyhovovala hygienickým potřebám a mohla pojmout maximálně 700 osob. Toto číslo bylo často překračováno o několik stovek, ovšem i tak se jednalo o jedinou budovu v Terstu určenou přímo pro emigranty. V roce 1913 v Terstu vypukla epidemie: „Dům se stal kvůli špatnému zásobování vodou a nedostačující kanalizací brzy svědkem vypuknutí řady infekčních onemocnění – 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.“⁶³ V roce 1913 byl hotel přestavěn, aby vyhovoval tehdejším hygienickým standardům a předešlo se tak dalším epidemiím.⁶⁴

⁶⁰ HHStA, Fond Generalia 1871–1918 Emigrantenhäuser, kart. 15, inv. č. 28, Zpráva rakouského konzula v New Yorku von Ploenniese z 1. července 1911.

⁶¹ AGSTNER, Rudolf: *Austria-Hungary and Its Consulates in United States of America since 1920*. Berlin 2012, s. 65.

⁶² AVA, fond Auswanderung 1913, kart. 237, inv. č. 31 001-40 000, Statistika lodních společností provozujících linky do Severní Ameriky z 14. února 1913.

⁶³ Archivio di Stato di Trieste Terst, fond Tribunale commerciale e marittimo in Trieste 1817–1923, kart. 35, inv. č. 126, Zpráva o zabezpečování hygieny vystěhovalců z 10. ledna 1914.

⁶⁴ Archivio di Stato di Trieste Terst, fond Tribunale commerciale e marittimo in Trieste 1817–1923, kart. 35, inv. č. 126, Zpráva o zabezpečování hygieny vystěhovalců z 10. ledna 1914.

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 v Terstu. Pro cestující měl kapacitu 1 905 cestujících (125 v první třídě, 550 ve druhé třídě a 1 230 ve třetí třídě). Pro pasažéry první třídy bylo připraveno odpovídající pohodlí v podobě luxusně zařízených kajut, salónů, knihovny a vybavené moderní kuchyně, ostatní pasažéři jiných tříd sice přelouvali Atlantik bez luxusu, ovšem v prostředí více než vyhovujícím tehdejšímu hygienickým standardům. Původně byla loď nasazena na trase do Buenos Aires, ale již v květnu 1912 byl 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. Jen v roce 1913 psaly noviny New York Times: „Rakouský parník Kaiser Franz Joseph I. 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.“⁶⁵ Loď po první světové válce zůstala ve vlastnictví nově vzniklého rejdářství Cosulich Line a přelouvala Atlantik pod novým jménem Prezident Wilson.⁶⁶ 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 1918.⁶⁷

5. Závěr

Mezi oběma společnostmi působícími na jihu monarchie probíhal neustálý konkurenční boj. V letech 1904 až 1914 cestovalo přes Rijeku 317 325 pasažérů 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.⁶⁸ Přístav v Terstu byl po celé 19. století sice vnímán jako důležitější, přesto přes něj na americký kontinent odcestovalo jen 220 312 pasažérů oproti o třetinu většímu číslu cestujících z přístavu v Rijece. Přibližně 74 % všech rakousko-uherských emigrantů odešlo do Spojených států, zbytek do Jižní Ameriky a Kanady a dalších částí světa. Austro-Americana přepravila z tohoto počtu

⁶⁵ *Whale Hits Liner and Kills Itself*. New York Times, 62, 27. červenec 1913, s. 7.

⁶⁶ CRESCIANI, Gianfranco: *The Italians in Australia*. New York 2003, s. 20.

⁶⁷ MAYER, H. – WINKLER, D.: *c. d.*, s. 189.

⁶⁸ CHMELAR, H.: *c. d.*, s. 30.

přes 80 % pasažérů oproti Cunardu. Do konkurenčního boje rovněž vstoupila společnost Canadian Pacific Railway, která vznikla v roce 1913 a výlučně se zaměřovala na cesty do Kanady.⁶⁹ Přístav v Rijece se rozvíjel mnohem pomaleji a z hlediska nákladní dopravy neměl takovou důležitost, ovšem v počtu pasažérů cestujících do Severní Ameriky mohl v podstatě překonávat svůj sesterský přístav v Terstu. Pasažéři 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.

RESUMÉ

JIŽNÍ CESTA EMIGRANTŮ Z HABSBUŘSKÉ MONARCHIE DO SEVERNÍ AMERIKY

Masová emigrace z Evropy do Severní Ameriky se po celé 19. století zvyšovala. Habsburská monarchie se původně snažila řešit přetlak pracovní síly pomocí prosazování vnitřní migrace, ovšem touha po svobodě a snaha zlepšit své živobytí obyvatel monarchie byla silnější. Rakousko-uherští vystěhovalci se od sedmdesátých let začali umisťovat na prvních příčkách v počtu migrantů přicházejících do Spojených států Amerických, kde v tomto období panovala značná poptávka po pracovní síle. Transfer obyvatel také uspíšil rozvoj přístavů a lodních společností. Na území monarchie byl tento fakt spjat především s přístavy v Terstu a Rijece, ve kterých působily dvě významné lodní společnosti, Austro-Americana a Cunard Line. Oba přístavy se 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 Atlantický oceán. Rovněž museli čelit německé konkurenci v podobě rejdářství HAPAG a Nordeutsche Lloyd. Masovému rozvinutí emigrace z podunajské monarchie nepochybně přispěla benevolentnost zákonů. Rakouská vláda umožňovala ve svých nařízeních v podstatě volné vystěhování a jen částečně omezovala pohyb svých obyvatel. Rovněž reklama lodních společností umocňovala zájem obyvatel o cestu za moře, kde zakládali nový život, nebo se vraceli zpět s vydělanými prostředky.

⁶⁹ Kriegsarchiv Wien, fond Auswanderung 1911–1913, kart. LV. POL 3238, inv. č. 324, Protokol ministerstva obchodu o vystěhovalectví z Rakouska z 15. prosince 1913.

Klíčová slova: Masová emigrace, zákony habsburské monarchie, Terst, Rijeka, lodní společnosti

SUMMARY

THE SOUTHERN PASSAGE OF EMIGRANTS FROM THE HABSBURG MONARCHY TO NORTH AMERICA

Mass emigration from Europe to North America was increasing during the whole 19th century. Originally, the Habsburg Monarchy attempted to solve a vast surplus of labour force by inner migration, however the desire for freedom and an effort to improve the life standards of Monarchy's inhabitants was stronger. Since 1870s, Austrian-Hungarian emigrants began to take place at the top of a number of emigrants coming to the United States of America where demand for labour force was high in that period of time. The transfer of inhabitants also forwarded a development of ports and sailing companies. In the territory of Monarchy, this fact was particularly connected with ports in Terst and Rijeka where two significant sailing companies Austro-Americana and Cunard Line worked. Both ports have been developing under the similar historical conditions, however, despite a short distance between them, many differences occurred. Sailing companies early began to compete for passengers who travelled across the Atlantic Ocean. Moreover, they had to face up to German rivals – shipping companies called HAPAG and Nordeutsche Lloyd. Furthermore, the mass development of emigration from the Danube monarchy was also supported by benevolence of laws. The Austrian government enabled free emigration and limited the movement of their inhabitants only a little. And lastly, advertisement of sailing companies raised the interest of people for oversea voyage, where they started a new life or returned back much wealthier.

Keywords: mass emigration, laws of the Habsburg Monarchy, Terst, Rijeka, sailing company

Translated by Mgr. Hana Ferencová

Mgr. Martin Boček
Katedra historických věd
Fakulta filozofická
Západočeská univerzita v Plzni
Univerzitní 2732/8
306 14 Plzeň
Česká republika
e-mail: bocek@khv.zcu.cz