



Severní cesta emigrantů z habsburské monarchie

Martin Boček

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. 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 přístav nemohl být používán v zimním období, protože často zamrzal.¹ Pouze 10 % osob pak odcházelo přes přístavy v Terstu, Rijece, Janově a Le Havru.² Daný fakt byl způsoben levnější přepravou z německých přístavů a jejich dostupností pro většinu obyvatel monarchie. Ve dvacátých 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 přinášají nemalé finanční prostředky. Aby mohlo přes přístav procházet velké množství osob, musely být nejdříve vybudovány dostatečné kapacity pro ubytování a 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.³

1 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.

2 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. 130–131.

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



Přístavy se zaměřovaly především na německou emigraci, která začala v první polovině 19. století a trvala do devadesátých let 19. století, v průběhu tohoto časového období se objevily výkyvy v počtu přepravených osob a s jejich úbytkem začali agenti německých společností operovat pravidelně v habsburské monarchii. Tamější obyvatelé se snažili nalákat k novému životu v zámoří. Do měst i vesnic se dostávali oficiální i neoficiální zástupci lodních společností.⁴ 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 devadesátých let 19. století vedl ke značnému nárůstu tranzitní migrace z východní a jihovýchodní Evropy.⁵ Aby se naplnily odplouvající vystěhovalcké lodě, začali se agenti německých lodních společností v habsburské monarchii chovat jako verbíři nabízející doslova snový život za mořem a německé lodní společnosti začaly zabírat v konkurenčním boji mezinárodní plavby stále významnější místo.⁶ 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.⁷

V první polovině 19. století bylo zcela běžné odjíždět do německých přístavů dostavítkem 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.⁸ 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 úřady i zastupitelské úřady monarchie ukázali chudí vystěhovalci. Například generální konzulát v Brémách několikrát varoval před vystěhovalctvím 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

4 FITGER, Emil, *Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschiffahrt*, Berlin 1909, s. 5.

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

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

7 WÜSTENBECKER, K., c. d., s. 225.

8 *Ladislav von Szögyény pro Agenora Gotuchowského*, 10. leden 1906, Berlín, 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 Einwanderungen, Generalia G 1871–1918, F 15, kart. 32.



člena rodiny, zpravidla muže. Z německých přístavů se pak musely osoby vracet, ovšem rakouské úřady následně nabyly podezření, že neúspěšní vystěhovalci uzavřeli smlouvy 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.⁹

Ve druhé polovině 19. století se objevily speciální vystěhovalecké vlaky, protože kapacity běžné železniční dopravy nestačily kvůli velkému počtu osob požadujících dopravu do německých přístavů.¹⁰ 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 čtyřicátých a padesátých letech 19. století. V padesátých 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 sedmdesátých letech 19. století v podstatě dobudovali němečtí dopravci hlavní železniční síť.¹¹ 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 výtlačku všech flotil ostatních států.¹²

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.¹³ 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 zane-

9 POLIŠENSKÝ, Josef, *Úvod do studia dějin vystěhovalectví do Ameriky. Obecné problémy dějin českého vystěhovalectví do Ameriky 1848–1914*, 1. díl, Praha 1992, s. 19.

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

11 NOVODVORSKÝ, František, *Průvodce katolíka. Der Begleiter des Katholiken nach Amerika*, Praha 1894, s. 139–140.

12 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 (eds.), *Business in the Age of Extremes*, Washington 2013, s. 19.

13 BERGQUIST, J., c. d., s. 69.



sené 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.¹⁴ 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 nejvýznamnějším překladištím zboží v Evropě.¹⁵ 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*,¹⁶ zajišťující nově pravidelné spojení mezi Evropou a USA. Bremerhaven se tak stal mezinárodním přístavem, přes nějž následně začalo procházet velké množství vystěhovalců.¹⁷

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 město Brémy.¹⁸ Rozvoj Bremerhavenu byl spojen především s vystěhovalectvím, již za rok 1845 přes něj prošlo kolem 30 000 osob. 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 čtyřicátých letech a v roce 1852 bylo rozšíření dokončeno, nové nakládací prostory se staly největšími v tehdejší Evropě.¹⁹ 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.²⁰

V průběhu 19. stoletího probíhala cesta do Bremerhavenu tak, že si emigranti vyřídili v Brémách potřebné úřední záležitosti, následně se mohli vydat do přístavu,

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

15 *Statistická zpráva o vystěhovalectví*, 17. březen 1883, Brémy, Staatsarchiv Bremen, Senat-registratur, Schiffahrt zur See, kart. 3–S, 2.b.

16 Název v němčině *Ozeanische Dampfschiffahrtsgesellschaft*.

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

18 BERGQUIST, J., c. d., s. 68; BROWN, Kevin, *Passage to the World. The Emigrant Experience 1807–1940*, Barnsley 2013, s. 33.

19 FITTKAU, Tanja, *In die Neue Welt. Von Bremerhaven nach Amerika. Atlantiküberquerung im 19. Jahrhundert und die Bedingungen an Bord der Schiffe*, Stuttgart 2010, s. 55.

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



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 nejvíce 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.²¹ 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.²²

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 v následujícím roce vznikl další emigrační dům. Jeden vystěhovelec 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 loď není nejhorší.“²³ Do konce století pak bylo vybudováno další ubytování pro cestující, které začalo tvořit samotnou čtvrt 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, jimž nabízel například košer stravu.²⁴ 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 vydávali 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 město Brémy nakázalo, že musí mít při zaoceánské 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.²⁵ V roce 1851 město přistoupilo k dalším krokům ve zlepšování podmínek pro vystěhovance a zřídilo informační úřady pro migraci na železničních stanicích, v přístavu i v centru města. V těchto kancelářích vystěhovanci 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 vystěhoveleckých zákonů v Brémách, které se na počátku 20. století, v období nejmasovější emigrace, zdály již

21 BERGQUIST, J., c. d., s. 68.

22 FITTKAU, T., c. d., s. 57–58.

23 KNAUF, Diethelm, *Aufbruch in die Fremde Europäische Auswanderung in die USA über Bremen und Bremerhaven*, Bremen 1993, s. 12.

24 FITTKAU, T., c. d., s. 60.

25 BERGQUIST, J., c. d., s. 69.

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.²⁶ 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 generovalo na tehdejší dobu závratnou částku 325 milionů marek z poplatků za jízdné.²⁷

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 11 000.²⁸ 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.²⁹ 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.³⁰ 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.³¹ 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

26 NOVODVORSKÝ, F., c. d., s. 151.

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

28 DUBROVIC, Ervin, *Emigration from Central Europe to America 1880–1914*, Rijeka 2008, s. 69.

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

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

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





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 Spojeným státy americkými a již zaběhnuté námořní trasy.³²

Hamburk se do konce 19. století postupně stal největším kontinentálním přístavem a hlavním konkurentem Brém. Přístav také těžil ze své 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.³³

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 zprostředkovala informace o konzulátech v USA, směnných kurzech, sdělovala průměrné ceny hotelů v Hamburku nebo doporučení pro plavbu na zaoceánské lodi.³⁴ Rovněž byl také vytvořen Vystěhovalecký úřad pro přístav a plavbu určený pro kontrolu dodržování vydaných vystěhovaleckých zákonů.³⁵ V roce 1855 byl založen Výbor pro vystěhovalce, ve kterém zasedali představitelé města i obchodníci. Organizace spolupracovala s policejními úřady a kontrolovala dodržování předpisů pro přepravu osob.³⁶ Zaměstnanci výboru pak vystěhovalce 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.³⁷ Městská rada také dohlížela nad cenami ubytování a stravy, na základě vyhlášky z 26. května 1887 určené pro vystěhovalce jasně stanovila ceny, které si mohli podnikatelé účtovat.³⁸ Hostincům bylo také určeno, jaký komfort mají vystěhovalcům zajistit: „Za lůžka pro vystěhovalce 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 vystěhovalci býti uloženi. Počet cestujících, jež mohou být ubytováni, jest

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

33 DUBROVIC, E., c. d., s. 71.

34 WÜSTENBECKER, K., c. d., s. 223–224.

35 THEDE-OTTOWELL, A. M., c. d., s. 148.

36 *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.

37 WÜSTENBECKER, K., c. d., s. 224.

38 *Zápis z jednání městské rady*, 25. květen 1887, Hamburk, Staatsarchiv Hamburg, Senatskollegium (dále jen Sk), Statistik des Deutschen Reiches 1866–1930 (dále jen SdDR), Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, kart. 6909.

úředně hostincům obmezen [sic!].“³⁹ Dále bylo vyhláškou stanoveno, že „ženy a dívky bez průvodce cestující, které by proti znění regulativu umístěny byly s muži v téže místnosti, mají, odvolávající se na stanovy regulativu, žádati ložnici oddělenou“.⁴⁰

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 osmdesátých 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.⁴¹ 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.“⁴² 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.⁴³ 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.⁴⁴ 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.⁴⁵ Přesto rapidně klesl počet pasažérů, kteří přes Hamburk procházeli: z 144 000 v roce 1891 na 39 000 v roce 1894.⁴⁶ Nemoc tak způsobila hamburským obchodníkům velké finanční potíže a rovněž společnost HAPAG se dostala do finančních problémů, avšak 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

39 NOVODVORSKÝ, F., c. d., s. 148–149.

40 Tamtéž, s. 149.

41 BÖER, F., c. d., s. 56.

42 WÜSTENBECKER, K., c. d., s. 227.

43 Tamtéž.

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

45 BÖER, F., c. d., s. 55.

46 KLUDAS, Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*, 3. díl, Hamburg 1986, s. 70.



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.⁴⁷

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.⁴⁸ Emigranti zde našli dočasné ubytování, kanceláře lodních společností a směnárný 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 ubytovávali v hotelích ve městě. Avšak i přes zlepšování podmínek pro vystěhovalce nebylo vždy možné zajistit okamžité 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 sněhu, ve větru a dešti, v otevřených vagoněch po téměř hodině odvážení na ubytování, kde ovšem přestávají být svými pány.“⁴⁹ Po epidemiích, které Hamburk postihly, vydala městská rada nařízení, podle něhož byly všechny osoby směřující do čtvrti Veddel podrobeny lékařské prohlídce.⁵⁰ V samotném Hamburku se nacházely na konci 19. století tři nemocnice, které sloužily především vystěhovalcům.⁵¹ 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 metrů, takže byl splavný i pro velké parníky.⁵²

47 WÜSTENBECKER, K., c. d., s. 228.

48 DUBROVIC, E., c. d., s. 71.

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

50 *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.

51 NOVODVORSKÝ, F., c. d., s. 147.

52 BÖER, F., c. d., s. 55.

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.⁵³ Společnosti se poměrně dařilo a v roce 1850 nasadila na linku do New Yorku tehdy moderní loď *Helene*.⁵⁴ Největší význam pro historii Hamburku a částečně i pro evropské vystěhovalectví začala hrát společnost *Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft* (HAPAG) 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.⁵⁵ 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.⁵⁶ 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 výtlačk 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.⁵⁷

Společnost začala brzy vykazovat zisk a od roku 1853 vyplácela svým akcionářům první dividendy. Její flotila se rychle rozrůstala, v roce 1855 HAPAG zakoupil první parník s názvem *Borussia*, který byl postaven ve skotské loděnici *Caird and Company* v Greenocku. Rejdařství také objednalo její sesterskou loď *Hammonia* o výtlačku 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

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

54 *Geschichtsabriss 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.

55 FLÜGEL, Heinrich, *Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen*, Jena 1914, s. 251.

56 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.

57 *Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, s. 4; FLÜGEL, H., c. d., s. 251.



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 rejdářstvím hlavně na osobní přepravu, byly její ztráty vyšší než u ostatních lodních společností. Rovněž období prusko-francouzské války v letech 1870–1871 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.⁵⁸

HAPAG musel v sedmdesátých letech čelit konkurenci nově vzniklé společnosti *Deutsche Transatlantische Schifffahrts Gesellschaft*, která zřídila své sídlo rovněž v Hamburku a jež kvůli velkým investicím mohla nabídnout cestujícím pohodlnější 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 ocitl 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 rejdářství *Norddeuther Lloyd* i britské konkurenci. Navíc se ještě v osmdesátých 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 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.⁵⁹ Pro společnost tak začaly opět lepší časy, v roce 1883 na vodu spustila parník *Hammonia*,⁶⁰ 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 1889.⁶¹ Vystěhovalci si v osmdesátých 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.⁶²

58 FLÜGEL, H., c. d., s. 251.

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

60 Parník nesl stejný název jako dřívější plachetnice společnosti.

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

62 OPATRŇÝ, Josef, Přepravní společnosti v době masové migrace do Ameriky, in: *Dějiny a současnost*, roč. 17, č. 3, 2007, s. 31–32.



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.⁶³ 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 meziplubí by společnost do několika týdnů zbankrotovala.“⁶⁴ Své služby nejdříve nabídl společnosti *Carr Line*, od které však brzy odešel.⁶⁵ Právě s ním je spojen rychlý růst společnosti HAPAG a jeho znalosti o obchodu hrály neodmyslitelnou roli v tom, aby se rejdařství dostalo do vedoucí pozice v konkurenčním boji.⁶⁶ 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, ohrozilo v roce 1892 vypuknutí cholery epidemie, tehdy město nařídilo restriktivní opatření, která pokračovala i po skončení bezprostředního nebezpečí a zrušila je až ve chvíli, kdy byl HAPAG nucen zřídit dočasně hlavní přístaviště pro osobní a nákladní dopravu nedaleko Bremerhavenu.⁶⁷ Celkově pokles dopravy přes Hamburk v roce 1892 znamenal pro společnost velké ztráty, kapitál společnosti poklesl z 45 milionů marek na 16,25 milionů marek, počet lodí klesl z 66 na 29 a celkový výtlač 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 73 000.⁶⁸

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 podvodnými obchodníky, 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.⁶⁹

63 RITTER, G., c. d., s. 15.

64 *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.

65 FLÜGEL, H., c. d., s. 252.

66 RITTER, G., c. d., s. 18.

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

68 FLÜGEL, H., c. d., s. 253.

69 THEDE-OTTOWELL, A. M., c. d., s. 151.



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.⁷⁰ 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 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 výtlak větší 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.⁷¹ 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.⁷² 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 tý-

70 RITTER, G., c. d., s. 19.

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

72 *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.



den, na lince byly nasazeny čtyři rychlostní parníky a pak dva pomalejší a menší.⁷³ Pro stále rostoucí flotilu již nestačily stávající kapacity v Hamburku, a HAPAG tak zakoupil nová kotviště v nedalekém přístavu Cuxhaven. Rovněž v případě, že nebyl dostupný dostatečný ponor pro velké parníky, odplouly 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 odplouly z Hamburku do Cuxhavenu třikrát v týdnu a cesta jim trvala přibližně 6 hodin. Cesta vystěhovalcům byla proplácena přímo společností HAPAG.⁷⁴

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 odplouly 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.⁷⁵

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.⁷⁶ 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.⁷⁷ 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.⁷⁸ Za nejpohodlnější, nejrychlejší a nejbezpečnější byla emigranty z habsburské monarchie považována cesta přes Hamburk 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.⁷⁹

73 THIESS, Ch., c. d., s. 12.

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

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

76 KLUDAS, A., *Die Geschichte...*, 3. díl, s. 233.

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

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

79 THIESS, Ch., c. d., s. 13.



Přestože společnost dostávala minimum státních dotací, protože o ně často nešla 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.⁸⁰ 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.⁸¹ Obě německé společnosti byly charakteristické tím, že organizovaly plavby do různých částí světa. Buď přímo, nebo prostřednictvím firem, ve kterých měly vliv a finanční 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.⁸² Před první světovou válkou se stále zvyšoval jejich počet a bylo tak díky jejich poptávce možné postavit velké zaoceánské parníky. HAPAG nechal vystavět tři lodě třídy *Imperator*, které měly výtlak více než 50 000 BRT a stály dohromady přibližně 125 milionů marek. Lodě společnosti se staly největší a nejluxusnější na světě, představovaly dvě třetiny celkové hodnoty společnosti a bylo do nich investováno 35 % provozního kapitálu.⁸³ 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*.⁸⁴ V předvečer první světové války HAPAG disponoval flotilou 175 lodí s celkovým výtlakem 1 038 645 BRT v aktivním používání a 19 lodí s výtlakem 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.⁸⁵ Ballin dovedl společnost na vrchol v soutěži lodních společností. Byl považován za vlastence a v 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.⁸⁶

80 WEICHS-GLON, F., c. d., s. 4.

81 RÜBNER, H., c. d., s. 31.

82 RITTER, G., c. d., s. 20.

83 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.

84 RITTER, G., c. d., s. 26.

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

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

NORDDEUTSCHER LLOYD

Pravidelné spojení s New Yorkem z Brém bylo načas zavedeno v roce 1828 bratry Meirovými, kteří vlastnili společnosti *C. and H. H. Meir* sídlící v New Yorku a *H. H. Meir* sídlící v Brémách. S linkovou dopravou začal růst počet vystěhovalců, díky kterým začala společnost vydělávat. Spojená firma se tak stala přímým předchůdcem jednoho z největších německých rejdářství, *Norddeutscher Lloyd*.⁸⁷ 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 rejdářství druhé poloviny 19. století.⁸⁸ Název společnosti pocházel od londýnského podnikatele Edwarda Lloyda, jehož společnost se zabývala obchodem s kávou a pojišťovnictvím. Právě tato společnost nové německé rejdářství 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*,⁸⁹ se Meirovi rozhodli 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.⁹⁰ *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.⁹¹

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, zaměstnávala také většinu jeho obyvatel.⁹² 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 mezipalubí. Všechny její lodě pak měly na začátku existence NDL výtlak přibližně 4000 BRT, avšak následně velké investice do flotily zapříčinily narůst tohoto údaje na hodnotu 300 000 BRT v roce 1898.⁹³ Od začátku bylo zřejmé, že společnost svou pozornost bude zaměřovat především na vystěhovalce opouště-

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

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

89 *Österreichischer Lloyd* vznikl v roce 1833. MAYER, Horst — WINKLER, Dieter, *In Allen Häfen war Österreich*, Wien 1987, s. 53.

90 FLÜGEL, H., c. d., s. 269.

91 BESSEL, G., *Norddeutscher Lloyd...*, s. 24; FITTKAU, T., c. d., s. 45.

92 BROWN, K., c. d., s. 33.

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



jící 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.⁹⁴ Vedle ní vplouvaly do britských přístavů další dvě *Lloydovy* lodě, *Möwe* a *Falke*. V roce 1858 společnost uvedla do provozu 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.⁹⁵

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 odplouval 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*.⁹⁶ Avšak loď *Hudson* měla nehodu 3. ledna 1858, kdy na její palubě vypukl 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.⁹⁷ Do New Yorku z Bremerhavenu pak odplouval parník každý týden, což nebylo zcela běžné v sedmdesátých letech 19. století, kdy přeprava přes oceán stále trvala i několik týdnů.⁹⁸

V roce 1860 americká vláda odňala společností *Cunard Line* a *Inmann Line* subvence na dopravu pošty a uzavřela kontrakt s NDL.⁹⁹ 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 usměrily 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* své zakázky následně nejčastěji zadával společnosti *AG Vulcan Stettin*.¹⁰⁰

V roce 1871 NDL vlastnil již 20 parníků pro transatlantickou dopravu, o 20 let později již operoval s 66 parníky o celkovém výtaku 251 602 BRT. *Norddeutscher Lloyd* se stal druhou největší lodní společností na světě, po *British Peninsular and Oriental*

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

95 BESSEL, G., *Norddeutscher Lloyd...*, s. 28–29.

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

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

98 FLÜGEL, H., c. d., s. 270.

99 Tamtéž, s. 269.

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



Steam Navigation Company, která vlastnila sice méně lodí, ale s větší tonáží.¹⁰¹ NDL časem začal přepravovat nejvíce emigrantů do New Yorku ze všech rejdářství. Téměř polovina všech jeho cestujících se v osmdesátých letech 19. století plavila na lince z Bremerhavenu do New Yorku a dalších 15 % přepravila společnost do jiných amerických přístavů.¹⁰² 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 1897–1907 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 Kaiser lodě s názvem *Kaiser Wilhelm II.*, *Kaiserin Auguste Victoria* a *Kronprinzessin Cecilie*.¹⁰³ V letech 1894–1908 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*.¹⁰⁴ 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 kterákoliv jiná paroplavební společnost. Sázka na rychlé lodě s velkým výtlačkem umožnila, aby ročně každý parník dopravil do USA přibližně 100 000 cestujících.¹⁰⁵ Lodě společnosti vynikaly především svou rychlostí, již v roce 1878 vlastnila jeden z nejrychlejších parníků té doby, *Arizona*, který postavily britské loděnice. V osmdesátých 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 spotřebovaného 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.¹⁰⁶

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

102 BESSEL, G., *Norddeutscher Lloyd...*, s. 50–53.

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

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

105 *Výroční zpráva společnosti*, 10. leden 1882, Brémy, Staatsarchiv Bremen, Schifffahrt, Verkehr und Post (dále jen SVuP), Senatsregistratur (1875–1958), Häfen, Schifffahrt, Verkehr und Post, Schifffahrt zur See, kart. 3–S 2.b.

106 BESSEL, G., *Norddeutscher Lloyd...*, s. 83.



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 nenašli životní podmínky odpovídající jejich očekávání. S opětovným rozvinutím zájmu vystěhovalců o plavby do USA společnost opět posílila.¹⁰⁷ Byla také schopna investovat finanční prostředky do vybudování nového sídla v Brémách, a to i navzdory finančním obtížím v letech 1907 až 1910; jednalo se o největší městské budovy v novorenesančním stylu.¹⁰⁸

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.¹⁰⁹ 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 *Spre*, která platila tehdy za vzor luxusu a o níž noviny tehdy psaly: „Zvláštní kapitolu zaslouhoval 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 oceáně. Z té jednoduché příčiny, že by to na delší dobu nevydržel. Zemřel by přejedením.“¹¹⁰ 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 standardu přistoupily i ostatní lodní

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

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

109 FITTKAU, T., c. d., s. 46.

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



společnosti. Na samotný vrchol se společnost dostala v roce 1913: s počtem 660 000 přepravených osob za rok se stala největší společností na světě, 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.¹¹¹

ZÁVĚR

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 v 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 rejdařství 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.

ABSTRAKT

SEVERNÍ CESTA EMIGRANTŮ Z HABSBUŘSKÉ MONARCHIE

Obyvatelé habsburské monarchie začali dominovat v počtu přistěhovalců do USA po roce 1883, tedy v období masové migrace. Největší počet emigrantů z monarchie směřoval na severoamerický kontinent přes německé přístavy, protože cesta na sever Německa nebyla na přelomu 19. a 20. století nijak obtížná. Obě německá města, Hamburk a Brémy, vděčila za svůj rozvoj právě chudým vystěhovalcům. Dopravu do zámoří na severu Německa pak zajišťovala dvě německá rejdařství, *Hamburg Ame-*

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



rikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft (HAPAG), sídlící v Hamburku, a *Norddeutscher Lloyd* (NDL), sídlící v Brémách. Německé společnosti se začaly soustředit na trh habsburské monarchie zejména poté, co německá vláda začala regulovat emigraci z vlastní země, a právě zde našly adekvátní náhradu za původní německé vystěhovalce.

KLÍČOVÁ SLOVA

Vystěhovalectví; habsburská monarchie; lodní společnosti; HAPAG; Norddeutscher Lloyd; Hamburk; Brémy

ABSTRACT

THE NORTH JOURNEY OF EMIGRANTS FROM THE HABSBURG MONARCHY

Inhabitants of the Habsburg monarchy began to dominate in the number of immigrants heading to the United States of America after year 1883. The largest numbers of emigrants were heading through the North German ports, because the journey to the north of Germany was not difficult at the turn of the 19th and 20th centuries. Thanks to emigration, two German ports, Hamburg and Bremen, recorded the prosperity growth. Both ports played a major role in emigration as an imaginary gateway for emigrants from monarchy, and both German shipping companies, Hamburg Amerikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft (HAPAG) based in Hamburg and Norddeutscher Lloyd (NDL) of which shipping departed port Bremen, must be grateful for poor emigrants from the Habsburg monarchy. German companies began to focus on the monarchy market, especially after the German government began regulating emigration from its own country, and then the two German shipping companies found a replacement in the monarchy.

KEYWORDS

Emigration; Habsburg Monarchy; Shipping Companies; HAPAG; Norddeutscher Lloyd; Hamburg; Bremen

Martin Boček

Department of Historical Sciences, Faculty of Philosophy and Arts of the University of West Bohemia in Plzeň
bocekm@khv.zcu.cz