

Do zámoří s Austro-Americanou¹

Martin Boček²



ABSTRACT

Overseas with Austro-Americana

Shipping in the Habsburg Monarchy is closely related to the two Austrian shipping overseas companies, one of which was Austro-Americana. This shipping company was founded in the late 19th century, but quickly settled with other shipping companies on the European continent, despite the fact that the company did not receive such large financial subsidies as the second Austrian company *Österreichischer Lloyd*. Thanks to the established shipping lines to North American ports, especially to New York, the company soon began to focus on the transport of migrants from various European countries, mainly from Austria-Hungary, and could also build large steamboats designed for migration transport.

KEYWORDS

Austro-Americana; Trieste, Rijeka; Habsburg Empire; Emigration; Shipping Companies; Subsidy

Habsburská monarchie upínala tradičně své zájmy především k obchodnímu loďstvu, a přestože se jednalo především o vnitrozemskou zemi, snažila se vybudovat linky do velkých přístavů ať už do evropských, asijských, latinskoamerických a severoamerických. Zámořské obchodní zájmy habsburské monarchie směřovaly ve druhé polovině 19. století především na východ. Loďní dopravu do této oblasti zajišťoval *Österreichischer Lloyd*, společnost založená v Terstu již v roce 1833. K možnosti vybudovat linkovou dopravu západním směrem pak rejdařství zaměřilo pozornost v 80. letech 19. století.³ V období nižší intenzity vystěhovalectví z habsburské monarchie se pokusilo o vytvoření přímé linky do Spojených států amerických, avšak nebylo v tomto směru příliš úspěšné.⁴ V roce 1882 vyplul z Terstu parník společnosti *Achille*, který

1 Tento text vznikl v rámci Studentského grantového systému *Vybrané problémy z dějin plavby z habsburské monarchie do zámoří* (SGS-2018-024), řešeného na Katedře historických věd FF ZČU v Plzni.

2 Martin Boček, Katedra historických věd, Fakulta filozofická, Západočeská univerzita v Plzni, Sedláčkova 38, Plzeň 306 14, bocekm@khv.zcu.cz

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

4 SMOLENSKY, Max, *Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und Freien Schifffahrt im Aussenhandel Oesterreichs*, Zürich 1916, s. 52.



směřoval přes Palermo a Gibraltar do Lisabonu a jenž následně přeplul Atlantik s cílovou stanicí v New Yorku. Linka ovšem byla brzy zrušena, společnost na ni nedostala slíbenou státní subvenci a v tomto období o ni ještě platící zákazníci neprojevili dostatečný zájem.⁵

Habsburská monarchie pak zůstávala s vybudováním své vlastní pravidelné linkové dopravy do Severní Ameriky poměrně dlouho pozadu. Hnací silou rozvoje lodní dopravy se ve druhé polovině 19. století ovšem stala emigrace z Evropy.⁶ Vzhledem k rozloze Rakousko-Uherska byla pro jeho různé národy pohodlná cesta z mnohých evropských přístavů, například obyvatelé severní části monarchie neputovali složitě na jih, nýbrž si vybrali cestu přes německé přístavy. Obyvatelé na jihu monarchie spíše volili přístavy na Jadranu. Výběr místa pro odplutí a společnosti tedy určovala především geografická poloha zákazníků, německé přístavy využívali emigranti z českých zemí, z Horních Uher či z Haliče a Bukoviny. Pokud už směřovali emigranti na jih monarchie, pak odplouvali například přes přístav v Janově, kterým procházelo mezi 3000 až 5000 rakousko-uherskými vystěhovalci ročně.⁷ Přístavy na jihu logicky využívali spíše obyvatelé Dolních Uher a jižních oblastí Předlitavska. Důležitým migračním železničním uzlem byly také, díky dostupné železniční síti, Lublaň nebo Basilej. Zde se nacházelo velké množství emigračních kanceláří a železniční spojení směřovalo do všech hlavních emigračních přístavů.⁸

Podnikatelé v Terstu i v Rijece pozorovali, jak přes jejich přístavy proudí davy emigrantů do různých evropských měst, s nimiž byla provozována pravidelná železniční a lodní doprava, Terst totiž také fungoval jako železniční uzel. Od 30. let 19. století se přes přístavy Terst a Rijeka sice částečně realizoval obchod mezi USA a habsburskou monarchií, avšak osobní linky pro přepravu emigrantů zde nevznikly až do počátku 20. století. Oba přístavy na jihu monarchie se postupně rozvíjely za podobných historických podmínek, ovšem i přes malou vzdálenost mezi nimi se objevila řada rozdílů. Lodní společnosti mezi sebou začaly záhy soupeřit o pasažéry, kteří cestovali přes Atlantský oceán. Tato rejdařství, zajišťující přímou linku z habsburské monarchie do USA, musela čelit především německé konkurenci v podobě rejdařství HAPAG⁹ a *Nordeutscher Lloyd (NDL)*. Již od počátku 18. století, po skončení bezprostředního tureckého nebezpečí, začal vzrůstat význam obchodu na dalmatském pobřeží. Císař Karel VI. prohlásil v roce 1719 přístavy v Terstu a Rijece za svobodné, platily zde pak jiné celní předpisy než v ostatních městech monarchie, tím byl jasně potvrzen jejich velký význam pro celé rakouské soustátí. Terst a Rijeka sloužily jako místa, která měla zajistit monarchii kontakty se světovými obchodními trhy.¹⁰ Na území monarchie byl tedy transfer obyvatel a rozvoj emigrace spjat především s přístavy v Terstu

5 Tamtéž, s. 25–26; HUBERT, Miroslav, *Do světa s parníky Rakouského Lloydů*, Praha 2011, s. 27.

6 FITGER, Emil, *Ein Jahrhundert in Schiffsbau. Reederei und Seeschiffahrt*, Berlin 1909, s. 19.

7 CHMELAR, Hans, *Höhepunkte der österreichischen Auswanderung*, Wien 1974, s. 70.

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

9 Celý název je Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft.

10 JAKUBEC, Ivan a kol., *Dějiny hospodářství Českých zemí. Od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*, Praha 2006, s. 19.

a Rijece, ve kterých působily od konce 19. století a počátku 20. století dvě významné lodní společnosti, *Austro-Americana* a *Cunard Line*.



SPOLEČNOST AUSTRO-AMERICANA

Za založením společnosti stál Gottfried Schenker, který pocházel ze Švýcarska a od 70. let 19. století působil v různých přepravních firmách, zpočátku železničních, které měly své sídlo ve Vídni a jež nesly i jeho jméno.¹¹ Již v roce 1879 uzavřel smlouvu s glasgowským rejdářstvím *Burell & Son*, se kterým začal provozovat firmu *Adria Steamship Company*. V roce 1895 pak společně ještě s Augustem Schenkrem-Angere-rem založili společnost *Austro-Americana*, která se původně zabývala importem bavlny z USA.¹² Počáteční kapitál společnosti nebyl velký a tvořily ho tři stejně velké částky investované jejími zakladateli. Ovšem již brzy majoritní podíl ve firmě držel Gottfried Schenker.¹³ *Austro-Americana* původně představovala menší lodní společnost, avšak její zakladatelé se již od počátku chtěli zaměřit také na přepravu osob. Na linkách směřující do evropských přístavů i do Severní Ameriky společnost nasadila čtyři starší britské parníky s názvy *Betty*, *Istria*, *Illiria* a *Tergeste*, které měly výtlak v rozmezí od 2230 do 3123 BRT.¹⁴ Pravidelná linka mezi Terstem, Severní Amerikou a Mexickým zálivem byla zavedena již v červnu 1895, lodě společnosti z počátku vyrážely na transatlantickou plavbu v šestitýdenních intervalech do přístavů Mobile v Alabamě, do Brunswicku v Georgii, do Charlestonu v Jižní Karolíně, do Wilming- tonu v Severní Karolíně a do Newport News ve Virginii. Společnost se poměrně rychle rozrůstala a zakoupila další parníky, ovšem během krize v letech 1901–1902 byla nucena zredukovat část své flotily a odprodala několik starších parníků. V roce 1902 také došlo k odprodeji akcií firmou *Burell & Son* rodině Cosulichů. Jednalo se o starou dalmatskou rodinu, která své podnikatelské zájmy přenesla do Terstu v roce 1889 a do společnosti *Austro-Americana* investovala již v roce 1900 nákupem menšího množství akcií.¹⁵ Následné větší investice pak znamenaly vytvoření nové společnosti s celým názvem *Schenker, Cosulich und Co., Austro-Americana*. Pod vedením rodiny Cosu-

-
- 11 KUBŮ, Eduard — SOUKUP, Jindřich — ŠOUSA, Jiří, *Fenomén hospodářské krize v českých zemích 19. až počátku 21. století. Cyklický vývoj ekonomiky v procesu gradující globalizace*, Praha 2015, s. 283.
- 12 Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv Wien (dále jen OeStA/AVA), Handel (1848–1918), HM Schiff, Seesignale (Ses); Schiffahrt allgemein (Sia), Zl. 1–16000, kart. 1776, *Zpráva o obchodních vztazích mezi Terstem, Amerikou a Austro-Americanou*, 31. říjen 1907, Vídeň.
- 13 AGSTNER, Rudolf, *Austria-Hungary and It's Consulates in United States of America since 1920*, Berlin 2012, s. 64.
- 14 Brutto registrovaná tuna (BRT) je jednotka objemu, která určuje velikost (tonáž) obchodních lodí. 1 BRT = 100 kubických stop = 2,83 m³. KLÜVER, Karl Joachim, *Geschichte der Schiffsvermessung*, Hamburg 2009, s. 32; MAYER, Horst — WINKLER, Dieter, *In Allen Häfen war Österreich*, Wien 1987, s. 65.
- 15 MATIS, Herbert — STIEFEL, Dieter, *Das Haus Schenker. Die Geschichte der internationalen Spedition 1872–1931*, Berlin 1995, s. 63.



lich došlo ke značnému rozvoji společnosti, rejdářství zavedlo nové linky do Střední Ameriky a nakoupilo nové parníky. V roce 1903 do společnosti také Cosulichové vložili původních 14 nákladních parníků ze své firmy. Z tohoto důvodu byla společnost opět přejmenována, nově na *Vereinigte Österreichische Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft, vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich*, ovšem nadále zůstal běžně užívaný zkrácený název *Austro-Americana*.¹⁶

Společnost se začala zaměřovat především na přepravu emigrantů z Evropy do zámoří, následně její hodnota značně vzrostla a v roce 1904 měla společnost k dispozici loďstvo o velikosti 19 lodí. Rychlý růst rejdářství přilákal následně k investicím řadu vídeňských bankéřů a rovněž velké německé dopravní podniky projevíly zájem o zisk podílu v rakouské společnosti.¹⁷ Od roku 1904 tak probíhala jednání a v roce 1905 uzavřela společnost dohodu s firmami *HAPAG* a *Norddeutscher Lloyd*. Němečtí podnikatelé poskytli dostatečné finanční záruky a zároveň uzavřeli dohodu na provozování pravidelné linky z Terstu do New Yorku jednou za 14 dní. Německé společnosti také zakoupily nově vydané akcie *Austro-Americany* v hodnotě 5 milionů rakouských korun z 16 milionů, které tvořily celkovou hodnotu rakouské společnosti. Němci si tak zajistili značnou kontrolu nad jedinou rakouskou společností provozující linku do Spojených států amerických.¹⁸ Tím se ovšem zmírnila konkurence mezi německými společnostmi a rakouským rejdářstvím. Úmluva a investice byly zřetelně namířeny proti britské společnosti *Cunard Line*, která získala již dříve od uherské vlády záruky na převoz emigrantů z Rijeky do amerických přístavů.¹⁹ Následně německá rejdářství ještě zakoupila další akcie *Austro-Americany* v hodně 3,15 milionů rakouských korun. V případě dalšího navýšení kapitálu měl být také zvýšen německý podíl, k čemuž také došlo. Po navýšení kapitálu společnosti na 24 milionů korun, získaly německé firmy akcie o jmenovité hodnotě 7,5 milionu a měly rovněž možnost odkoupit další akcie v hodnotě 4,65 milionu, aby si tak udržely své dominantní postavení: „*Již od počátku existence společnosti tak němečtí podnikatelé v podstatě drželi ‚národní‘ rakouskou společnost ve svých rukou.*“²⁰

Od 13. listopadu 1904 došlo k zapojení společnosti do *Severoatlantické paroplavební asociace*,²¹ kde *Austro-Americana* získala podíl ve výši 4 % na přepravě osob do Severní Ameriky, které představovaly přibližně 12 000 a 16 000 přepravených osob ročně z Terstu. Ovšem ve srovnání s číslem 80 000 až 130 000 emigrantů, kteří každoročně

16 MAYER — WINKLER, s. 67.

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

18 DUBORVIC, Ervin, *Emigration from Central Europe to America 1880–1914*, Rijeka 2008, s. 41–42.

19 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: BERGHOF, Hartmut — KOCKA, Jürgen — ZIEGLER, Dieter (eds.), *Business in the Age of Extremes*, Washington 2013, s. 24.

20 CHMELAR, s. 119.

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



odcházeli pouze z Rakouska do Spojených států amerických a Kanady, působil počet přepravených emigrantů vlastní rakouskou společností disproporčně. Svě zákaznicky ovšem mohla *Austro-Americana* získávat i v jiných zemích, ať už na blízkém východě, v Řecku, Itálii nebo Španělsku.²² *Austro-Americana* se dokázala obrátit přízřivě na nové konkurenci. Vzhledem k tomu, že společnost nedostávala vysoké státní finanční podpory, musela nalézt řešení, které by jí zabezpečilo dostatečné výnosy. Její představitelé ještě více prohloubili spolupráci s velkými severoněmeckými rejdářstvími *HAPAG* a *Norddeutscher Lloyd* a jasně se dohodli na rozdělení trhu s migranty. Celková tonáž lodí *Austro-Americany* tak nadále rostla a v roce 1908 dosáhla 140 000 BRT, což činilo více než 40 % tonáže rakouské nezávislé námořní plavby.²³

Po celou dobu od svého založení až do vypuknutí první světové války se společnost stávala stále ziskovější; v roce 1900 měla celkem 18 lodí o výtlačku 55 775 BRT, v roce 1910 vlastnila již 33 lodí celkově o výtlačku 135 883 BRT, rejdářství tak narostlo o 144 %. I ze srovnání s druhou nejvýznamnější rakouskou lodní společností *Österreichischer Lloyd*, vyplývá, že se nejednalo o malou společnost. *Lloyd* vlastnil v roce 1900 celkem 54 lodí o výtlačku 158 650 BRT a ze statistik z roku 1910 je sice patrné, že svou flotilu zmenšil na 52 lodí, ovšem o celkovém výtlačku 200 849 BRT. *Austro-Americana* tedy platila za menší rakouskou společnost, ovšem vzhledem k tomu, že obsluhovala mnohem méně linek než *Österreichischer Lloyd*, byla její velikost úctyhodná.²⁴ *Austro-Americaně* se dařilo rovněž v následujících letech, jak také vyplývá z výroční zprávy z roku 1913: „Společnost je v dobré finanční situaci, hlavní důraz musí být nadále kladen na ziskovou linku z Terstu do USA. Budou vydány další akcie a opět zvýšen základní kapitál společnosti. [...] Vyhledky firmy jsou nanejvýš výborné.“²⁵ Již v roce 1912 noviny přinesly zprávy o tom, že ministerstvo vnitra po dohodě s ministerstvem financí a obchodu dalo povolení ke zvýšení akciového kapitálu *Austro-Americany* z 18 na 24 milionů rakouských korun.²⁶ V letech 1909 až 1913 pak společnost vykonávala sama 32 až 38 pravidelných cest ročně mezi Terstem, přístavy ve Středomoří a New Yorkem.²⁷

V roce 1911 již společnost nepoužívala pro plavby žádné plachetnice, které od svého vzniku nahrazovala výhradně parníky.²⁸ Lodě společnosti byly považovány spíše za menší, pomalejší a méně komfortní vzhledem k zahraniční konkurenci, avšak ve skromnější rakousko-uherské flotile působily jako velice moderní. Po celý začátek 20. století se rovněž diskutovala otázka subvencí ze strany vlády na stavbu lepších lodí, avšak získat státní dotace nebylo v monarchii nijak jednoduché.²⁹ Na lince z Terstu do New Yorku v roce 1909 společnost například nasadila pět parníků,

22 CHMELAR, s. 119.

23 SKŘIVAN, Aleš st. — SKŘIVAN, Aleš ml. — NOVOTNÝ, Lukáš et al., *Zdvořilý nezámek. Politické a ekonomické zájmy Rakousko-Uherska na Dálném východě 1900–1914*, Praha 2014, s. 51.

24 WEICHS-GLON, Friederich, *Österreichische Schifffahrtspolitik*, Wien 1912, s. 1.

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

26 Lidové noviny, 12. červenec 1912.

27 CHMELAR, s. 123.

28 SMOLENSKY, s. 119.

29 MARKITAN, Franz, *Triest als Auswandererhafen*, Wien 1911, s. 8–10.



konkrétně *Argentinu*, *Eugenii*, *Lauru*, *Alici*, *Marthu Washington*, v případě naplnění kapacity ještě vypravovala parník *Oceania*.³⁰ Většina parníků byla postavena v anglických docích, například parník *Martha Washington* spustila na vodu firma *Russell & Co.* v Glasgowě, menší počet lodí pak vznikl ve vlastních rakouských docích *Cantiere Navale Triestino* se sídlem v Monfalcone, v městě vzdáleném přibližně 40 kilometrů od Terstu. Parníky *Austro-Americany* měly výtlak přibližně od 5000 do 8000 BRT a rychlost kolem 14 uzlů. Cesta z Terstu do New Yorku trvala na různých lodích od 15 do 20 dní, což záleželo také na tom, zda parník vykonával zastávku v Patrasu, kde nastupovali řečtí emigranti, nebo také v Palermu, sicilském přístavu určený pro vystěhovalce z jižní Itálie. *Cunard Line*, vzhledem k menšímu zájmu pasažérů, prosazoval na lince čtyři lodě. Ze zprávy s názvem *Obchodní vztahy mezi Terstem, USA a Austro-Americanou* vyplývá že „společnost v roce 1909 vlastnila 30 zaoceánských parníků s tonáží kolem 122 753 BRT a další čtyři pobřežní parníky, tedy remorkéry. V běžném provozu společnost na linku mezi Terstem a New Yorkem nasazuje své nejlepší parníky se dvěma lodními šrouby, jejich zařízení splňují všechny požadavky veřejnosti na moderní, komfortní cestování. V únoru 1908 společnost na lince mezi Terstem a New Yorkem nasadila nejrychlejší parník v celém rakouském loďstvu, který je vybaven, stejně jako jiné osobní parníky *Austro-Americany*, radiostanicí typu *Marconi* zajišťující spojení s ostatními loděmi a pobřežím“.³¹ Celkově odplouvaly lodě *Austro-Americany* do New Yorku každý týden přes Palermo, Alžírsko, Almerii a při návratu navíc ještě přes Neapol a Patras. Do Filadelfie pak odplouvaly parníky podle zájmu dvakrát nebo třikrát do měsíce, stejně tak jako na lince do New Orleansu.³² V roce 1906 společnost získala povolení od italské vlády přepravovat italské pasažéry do USA z přístavů Neapol a Palermo.³³

Společnost také vlastnila tehdejší největší osobní rakousko-uherský parník, který se jmenoval *Kaiser Franz Joseph I.*, spuštěn byl na vodu 9. září 1911 a postavila ho loděnice *Cantiere Navale Triestino*. Patronkou nového parníku se stala Marie Josefa, matka posledního rakouského císaře Karla I. Loď měla úctyhodný výtlak 12 567 BRT, délku 152 metrů, šířku 18,9 metrů, ponor 7,9 metrů a s výkonem 12 800 koňských sil se zařadil k rychlejším lodím té doby, mohl dosáhnout rychlosti přibližně 17 lodních uzlů, což činilo v převodu 31 kilometrů v hodině. Celkem mohlo na palubě naleznout místo k přepravě 1905 cestujících (125 v první třídě, 550 ve druhé třídě a 1230 ve třetí třídě).³⁴ Pasažéři první třídy si mohli dopřávat odpovídajícího pohodlí a byli ubytováni v luxusně zařízených kabinách. Mohli využívat salóny, knihovnu a stravovat se jídlem z moderně vybavené kuchyně. Ostatní pasažéři pak bydleli v kajutách, které odpoví-

30 Österreichisches Staatsarchiv Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien (dále jen OeStA/HHS-tA), Ministerium des Äusseren 1735–1924 (dále jen MdÄ), Administrative Registratur (dále jen AR), Heimförderung Amerika 3–5, 7–50, 88–93; Publikationen I: Amerika, Argentinien, F 15, kart. 37, *Baron Lajos Ambrózy pro Aloise Lexu von Aehrenthala*, 14. červenec 1909, Washington.

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

32 Tamtéž.

33 AGSTNER, s. 66.

34 MAYER — WINKLER, s. 69.



daly tehdejšími hygienickým standardům. Společnost nechala postavit jen jednu takto velkou loď v rakouských loděnicích, například dalších 16 osobních a nákladních parníků společnosti bylo postaveno v loděnici *Russel & Co.* sídlící v Glasgowě.³⁵

Původně měl parník obsluhovat trasu do Buenos Aires, kam byl také nasazen, ale již od května 1912 začal vykonávat pravidelnou linku mezi Terstem a New Yorkem se zastávkami v Patrasu, Palermu a Alžíru. Loď neměla při svých plavbách větší problémy do jejího zrekvírování pro vojenské účely v srpnu 1914. Společnost také počítala s postavením ještě větší lodi s názvem *Kaiserin Elisabeth*, ovšem ta nebyla nikdy dokončena, její stavbu přerušila válka a nedokončené části byly rozebrány v roce 1918.³⁶ Po roce 1918 *Kaiser Franz Joseph I.* zůstal ve vlastnictví nově vzniklého rejdařství *Cosulich Line* a přeploval oceány pod novým jménem *Prezident Wilson*.³⁷

PŘEPRAVA MIGRANTŮ

První čistě osobní parník společnosti *Austro-Americana* s názvem *Gerty*, který byl nasazen na linku do New Yorku, opustil terstský přístav s více než třemi stovkami pasažérů na palubě 9. června 1904, avšak z tohoto počtu bylo jen málo vystěhovalců: „Parník *Gerty* se vydal na svou cestu s 47 rakouskými vystěhovalci pod červeno-bílo-červenou vlajkou do Severní Ameriky.“³⁸ Na lince do New Yorku byly provozovány tři lodě, které zajišťovaly pravidelnost linky podle tehdejších rychlostních standardů mezi Evropou a americkými přístavy. Parníky tak vyrážely z Terstu se zastávkami v Rijece, Mesině, Neapoli a Palermu. Následný rozvoj společnosti byl možný především za přispění rakouské vlády, která jí přiznala dotace na přepravu pošty.³⁹ Na přelomu let 1907 a 1908 zřídila firma také pravidelné týdenní spojení do přístavů v Jižní a Středí Americe.⁴⁰

Společnost by ovšem i bez subvencí vykazovala zisk, protože emigranti, kteří se rozhodli pro odchod do Spojených států amerických, přinášeli společnosti nemalé finanční prostředky.⁴¹ Ze všech rakousko-uherských lodních společností doopravdy vydělávala jen *Austro-Americana* a měla předpoklady k tomu, aby dokázala konkurovat ostatním lodním společnostem na evropském kontinentu. V porovnání cen byla cesta s *Austro-Americanou* pro vystěhovalce o něco dražší, protože lístky na její lodě běžně stály kolem roku 1905 200 rakouských korun oproti 150 rakouských korun, které si účtovaly německé společnosti.⁴² I přes vyšší ceny a větší vzdálenost Terstu a dalších středomořských přístavů od amerických břehů, následovalo období zvyšujícího se počtu přepravených osob. Zatímco v roce 1904 přepravila společnost

35 MATIS — STIEFEL, s. 67.

36 MAYER — WINKLER, s. 189.

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

38 MARKITAN, s. 6.

39 SMOLENSKY, s. 132.

40 MATIS — STIEFEL, s. 65.

41 AGSTNER, s. 65.

42 MEIXNER, Wolfgang, *Die österreichische Auswanderung von 1848 bis zur Gegenwart*, Wien 1991, s. 87.



přibližně 4224 pasažérů, v roce 1912 to bylo již 10 134. Tento fakt zařadil *Austro-Americana* mezi velké společnosti převážející do USA přistěhoválce, což bylo dáno i skutečností, že služby byly nabízeny nejen obyvatelům monarchie, ale i ruským a italským emigrantům.⁴³

Rovněž obchodní a tarifní politiku společnosti řídili od počátku představitelé společnosti v tom smyslu, že se musí rejdařství na svých lodích zaměřit na přepravu emigrantů do USA. Na začátku 20. století společnost přepravila 4 % z celkového počtu evropských vystěhovalců, toto číslo vzrostlo následujících letech na 7 %, a v období těsně před vypuknutím války činilo 10 %.⁴⁴ Od svého založení se společnosti také dařilo získávat stále větší množství vystěhovalců, kteří cestovali v mezipalubí, avšak snažila se nabízet přepravu i bohatším cestujícím na svých moderních a dobře vybavených parnicích. Vyhledky společnosti se před vypuknutím války jevíly také v této oblasti jako dobré.⁴⁵ Společnost se rovněž rozhodla vybudovat emigrantské budovy v Terstu a rovněž zřídit podobná zařízení i na svých zastávkách v Neapoli a Palermu. Představitelé města Terst započali s vybudováním emigrační budovy z městských prostředků již v 90. letech 19. století, a přístav se tak zařadil svými standarty mezi ostatní evropská města určená pro vystěhovalce. Nacházely se zde velká emigrační hala, kde mohlo čekat najednou až 800 osob, noclehárna, jídelna, poštovní úřad, ošetrovna pro nemocné nebo také zahrada, která sloužila k odpočinku. Budova podléhala regulím města a jeho rada se snažila vylepšovat pobyt vystěhovalců, o čemž svědčí například nařízení z 8. ledna 1910, které přidělilo každému dítěti 0,75 litru mléka.⁴⁶ Ovšem budova, i přes městskou kontrolu, ne vždy vyhovovala hygienickým potřebám, počet ubytovaných osob musel být snížen na 700, aby bylo možné lépe předejít vypuknutí případných epidemií. Avšak toto číslo bylo často o několik stovek překračováno, protože se v podstatě jednalo o jednu z mála budov v Terstu určenou přímo pro emigranty. V roce 1905 zakoupila pak *Austro-Americana* na předměstí dům, který začal sloužit pro účely ubytování emigrantů. V roce 1913 vypukla v Terstu obávaná epidemie a „dům se stal kvůli špatnému zásobování vodou a nedostačující kanalizací brzy svědkem vypuknutí řady infekčních onemocnění, jednalo se především o neštovice a tyfus. V důsledku toho byla *Austro-Americana* nucena omezit počet nájemníků v emigrantském domě a začít uvažovat o vybudování jiného ubytování pro své zákazníky“.⁴⁷ V roce 1913 byl hotel přestavěn, aby vyhovoval tehdejší hygienickým standardům, a předešlo se tak dalším epidemiím.⁴⁸

V rámci konkurenčního boje nabírala rakouská společnost na palubu svých lodí i emigranty, kteří nesplňovali nutné podmínky pro vstup do USA, jako byl například

⁴³ *Statistika lodních společností provozujících linky do Severní Ameriky*, 14. únor 1913, Terst, OeStA/AVA, Handel 1848–1918, HM Schiff, Auswanderung und Rückwanderung (Aw), Zl. 31001–40000, kart. 1884, *Statistika lodních společností provozujících linky do Severní Ameriky*, 14. únor 1913, Terst.

⁴⁴ CHMELAR, s. 69–70.

⁴⁵ SMOLENSKY, s. 144–145.

⁴⁶ MARKITAN, s. 11.

⁴⁷ Archivio di Stato di Trieste, Tribunale commerciale e marittimo in Trieste 1817–1923, kart. 35/126, *Zpráva o zabezpečování hygieny vystěhovalců*, 10. leden 1914, Terst.

⁴⁸ Tamtéž.



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.⁴⁹ 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 je lékařská komise navrátila zpět do Evropy. V podobné praxi pak *Austro-Americana* dál pokračovala, například v roce 1906 se vrátilo zpět do Terstu téměř 200 řeckých pasažérů, kteří nesplňovali z různých důvodů podmínky pro vstup do USA, jako byly jednak zdravotní nezpůsobilost, dostatečná finanční hotovost či trestní bezúhonnost.⁵⁰ Do konkurenčního boje o zákazníky odplouvající z Terstu rovněž vstoupila společnost *Canadian Pacific Railway*, která vznikla v roce 1913 a jež se výlučně zaměřovala na cesty do Kanady.⁵¹ Pasažéři nadále nejvíce cestovali se společností *Austro-Americana*, která měla sice horší pozici a neuzavřela nikdy obdobnou dohodu s vládou, jako *Cunard Line*, přesto převzala lví podíl na převozu emigrantů. V roce 1909 prošlo přes přístav 28 626 emigrantů, v roce 1913 to bylo 65 987, ovšem v porovnání například s rokem 1912, kdy odešlo přes Brémy z Rakousko-Uherska 169 951 emigrantů a přes Hamburk 134 169, se tato čísla jevila jako velmi nízká. Počet emigrantů procházejících Terstem se nejevil pro monarchii i *Austro-Americanu* nijak příznivě, avšak následná jednání, probíhající až do začátku první světové války, nepřinesla výraznou změnu.⁵²

V téže době připravovala rakouská vláda návrh nového rakouského emigračního zákona, jenž předpokládal zvýšení rakouské transatlantické emigrace přes domácí přístav v Terstu, čímž by byla podpořena především *Austro-Americana*, která měla vlastní severoamerické nákladní trasy, a s příchodem *Cunard Line* do Rijeky byly jasně ohroženy její zájmy; rakouská vláda se tedy chtěla finančně zaručit za původní rakouskou společnost. Předlitavská vláda chystala podobné návrhy smlouvy, jako již dříve uzavřela uherská vláda s *Cunard Line*, avšak nejednala tak konkrétně a do počátku první světové války se dohody neuzavřely.⁵³ Pokud vláda ve Vídni nechtěla sub-

49 KLEZL, Felix, *Austria*, in: WILLCOX, Walter (ed.), *International Migration. National Bureau of Economic Research*, Vol. 2, New York 1931, s. 395.

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

51 Österreichisches Staatsarchiv Wien, Kriegsarchiv (dále jen OeStA/KA), K. k. Ministerium für Landesverteidigung 1868–1918, Hauptreihe 1868–1918, Politischer Teil 1868–1918, 7. Auswanderung (1913), kart. 325, *Protokol ministerstva obchodu o vystěhovalectví z Rakouska*, 15. prosinec 1913, Vídeň.

52 SMOLENSKY, s. 183.

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



vencovat cesty do Severní Ameriky, pak v případě cest do Latinské Ameriky udělala výjimku. Společnost se rozhodla zavést linky do Argentiny a Brazílie od roku 1909, aby tak kompenzovala svůj menší podíl na převozu migrantů do New Yorku. S vládou ve Vídni byla následně uzavřena smlouva o dodávání pošty již v říjnu 1909.⁵⁴

ZÁJMY VÍDEŇSKÉ VLÁDY A POSTAVENÍ NA EVROPSKÉM TRHU

Díky modernizované a rozšířené flotile mohla také *Austro-Americana* v říjnu 1907 začít nabízet plavby do jihoamerických přístavů. Avšak už o rok později muselo rejdařství kvůli hospodářské krizi v USA svou flotilu zmenšit, následně vrátilo společnosti *Österreichischer Lloyd* tři pronajaté lodě a několik nákladních lodí bylo dáno dočasně mimo provoz. Z krize se společnost dostala až v roce 1910, když získala od rakouské vlády dohodu na přepravu pošty do severoamerických a latinskoamerických přístavů, avšak výše finančních příspěvků byla nesporně menší, oproti subvencím pro *Österreichischer Lloyd*, který například v roce 1913 obdržel dotaci ve výši 10 milionů rakouských korun, oproti 1 530 000 rakouských korun pro *Austro-Americanu*.⁵⁵ Vídeňská vláda pak podporovala svými subvencemi cesty do USA jen v případě nákladních trampových lodí.⁵⁶ Vzhledem k zavedeným pravidelným linkám tuto podmínku *Austro-Americana* nesplňovala. V letech 1909 až 1913 vykonala společnost 38 až 42 plaveb ročně do Severní Ameriky, včetně cest do přístavů v Kanadě, na které společnost získala státní subvence díky přepravě pošty.⁵⁷ Rakouská vláda rovněž chtěla učinit vstřícný krok pro *Austro-Americanu*, aby zvýšila její konkurenceschopnost v boji s německými společnostmi, a uvažovala o zvýšení železničních tarifů pro vystěhovalce směřující do Německa. V roce 1907 vznikl plán na Ministerstvu obchodu a průmyslu, který počítal se zvýšením cen, ovšem nakonec nedošlo k jeho přijetí.⁵⁸

Dne 30. září 1909 uzavřela *Austro-Americana* s vládou ve Vídni smlouvu na dopravu pošty, provizorně byla schválena na rok 1910 a obsahovala různá ustanovení, která se týkala například zařízení lodí. Všechny parníky společnosti musely odpovídat evropskému standartu a stanovenou podmínkou bylo také na lodích dostupné telegrafní spojení. Vládní nařízení rovněž upravovalo například stravu určenou cestujícím, musely navíc dodávat rakousko-uherské podniky.⁵⁹ Vyšších subvencí od

⁵⁴ CHMELAR, s. 122.

⁵⁵ OeStA/AVA, Ministerium des Innern 1848–1918, Allgemeine Reihe 1848–1918, Vereinsakten, Transportunternehmen, Eisenbahngesellschaften, Schifffahrtsgesellschaften, Triest, kart. 1241, *Zpráva společnosti Austro-Americana pro mistra obchodu*, 10. duben 1914, Terst.

⁵⁶ Trampové lodě byly určené k jednorázové přepravě nákladu do určitého místa, nesloužily tedy jako lodě na linkách do jednotlivých přístavů.

⁵⁷ Drzavni archiv u Pazinu, Arhivsko gradivo 1868–1918, kart. 115/27, *Zpráva námořního úřadu*, 20. únor 1914, Terst.

⁵⁸ OeStA/AVA, Handel (1848–1918), HM Schiff, Schifffahrt allgemein (Sia), Zl. 1–27000, kart. 1718, *Zpráva Ministerstva průmyslu a obchodu*, 29. červenec 1907, Vídeň.

⁵⁹ SMOLENSKY, s. 132.

vlády se pak společnost dočkala až v průběhu války, kdy jí přidělila na pět cest do USA zvláštní finance.⁶⁰

Austro-Americana se také stala součástí Severoatlantické lodní asociace, která vyzvala rakouskou společnost, aby vstoupila do asociace, aby se podílela na osobní dopravě do USA při přepravě emigrantů z jihovýchodní Evropy; rakouská společnost dostala od asociace záruky obsluhovat 4 % z celkového počtu vykonaných cest mezi evropskými přístavy a pobřežím USA. Otevřením dopravy přes Terst umožnila dohoda vytvoření národního emigračního přístavu, proti jehož vzniku se dříve asociace přímo stavěla při předchozích jednáních. Podíl *Austro-Americany* na dopravě byl v první řadě pro ni výhodný. Přidělení kvóty samo o sobě však bylo překážkou dalšího rozvoje Terstu jako emigračního přístavu, ačkoli byly zavedeny mechanismy umožňující zvýšení počtu migrantů; například plán na rozšíření kapacit pro cestující. Následně uzavřená dohoda se Severoatlantickou lodní asociací ukládala *Austro-Americaně* spolupracovat s agenty lodních společností účastnících se kartelu, a pokud by byla překročena stanovená kvóta z jedné či druhé smluvní strany, měly následovat finanční kompenzace ve výši 100 marek za každého pasažéra, který by byl přepraven nad stanovenou kvótu.⁶¹ Rakouská společnost měla rovněž právo požádat o revizi dohody a zvýšení svého podílu v případě, že by přebytek její kvóty trval po několik let, avšak změna ustanovení nebyla možná před rokem 1913. Do té doby musela kvóta zůstat nezměněna, a pokud nebyla naplněna pravidelná linka *Austro-Americany* z Terstu do New Yorku, společnost obdržela finanční kompenzace za chybějící pasažéry. Kromě toho bylo společnosti dovoleno přepravovat Italy, Řeky, Turky, Španěly a pasažéry asijského nebo afrického původu, které mohla nabírat ve všech přístavech Středozemního moře s výjimkou francouzských.⁶² Podle dohody mezi rejdařstvími z roku 1904 měly přes Terst odcházet maximálně 4 % všech předlitavských vystěhovalců, což bylo zaručeno především frekvencí spojení mezi přístavy monarchie a USA, případně kapacitou linkových parníků. Pevně stanovené ceny v osobní i nákladní přepravě přes Terst neměly být vyšší než účtované sazby při přepravě z Hamburku a Brém na srovnatelných parnicích společností, což také smlouva stanovovala. Nejednalo se však jen o diktát ze strany německých společností, například rakouská vláda do smlouvy zasáhla v tom smyslu, že německé společnosti neměly bránit *Austro-Americaně* ve výstavbě parníků v loděnicích habsburské monarchie nebo nákupu vybavení a zásob z rakouských firem. Rakouští výrobci měli být vždy upřednostněni oproti zahraniční konkurenci, pokud nenabízeli přemrštěné ceny zboží. Uzavřená smlouva se mohla měnit v závislosti na aktuální situaci, aby odpovídala potřebám trhu. Německé společnosti později dovolily například navýšení počtu vystěhovalců odcházejících přes přístav v Terstu.⁶³

60 Tamtéž, s. 172.

61 KALC, Aleksej, *Trieste as a Port of Emigration from East and Southeast Europe*, in: MAZUR-KIEWICZ, Anna (ed.), *East Central Europe in Exile. Transatlantic Migrations*, Vol. 1, Cambridge 2013, s. 135.

62 FISCHER, Gustav, *Weltwirtschaftliches Archiv. Chronik und Archivalien*, Bd. 2, Wien 1913, s. 183–185.

63 FISCHER, Alexander, *Die schädlichen Seiten der Auswanderung und deren Bekämpfung*, Wien 1914, s. 12.





Z důvodu členství v asociaci ale nebyla *Austro-Americana* skutečně tolik motivo-
vána k rozšíření agitace na půdě habsburské monarchie, ani k vylepšení přepravních
podmínek na svých lodích. Vzhledem k tomu, že emigrace ze středomořských
států rostla a že *Austro-Americana* vykonávala zastávky v jejich přístavech, nabírala
pasažéry na místech jako italský Patras a španělská Almería. Pro společnost se tak
jevilo výhodnější zaplnit nevyužité prostory na svých lodích po trase, a nikoliv již
v Terstu.⁶⁴ Přestože rejdářství mělo vůči kartelu řadu závazků, byl jeho vstup do kar-
telu hodnocen jako úspěch: „*Tento námořní podnik, který si prošel těžkými začátky, dnes
zaujímá díky své cílené správě ve skupině transatlantických společností důležitou pozici.
Zejména od zavedení velkých osobních parníků s nejmodernějším vybavením má pro kartel
každodenně rostoucí význam především při přepravě domácí rakouské migrace z národního
přístavu Terst do Ameriky.*“⁶⁵ Zpřístupnění Terstu jako emigračního přístavu vyhov-
valo nakonec především účastníkům kartelové dohody a speciálně jeho německým
členům, kteří si tak ochránili své strategické zájmy a tolerovali pouze zastávky brit-
ského *Cunard Line*.⁶⁶ Nelze tedy říci, že dohodou by byl *Cunard Line* zcela vyřazen
z probíhající soutěže lodních společností, ale členové kartelu obsluhovaly většinu
rakouské a část uherské emigrace. Nakonec členství v kartelu poskytlo *Austro-Ame-
ricaně* možnost rozšířit se na velkou a výnosnou námořní firmu, přestože musela čelit
britské konkurenci.⁶⁷

Po celý počátek 20. století se rakouská i uherská vláda snažily o přesun mig-
race z tradičních tras přes německé přístavy na rakouské pomocí různých nařízení,
jako byly slíbené kvóty pro *Cunard Line* od vlády v Budapešti nebo podpora *Austro-
-Americaně* od vídeňské vlády. Avšak migrace nadále probíhala hlavně přes severní
Německo. Zvýšení důležitosti migrační trasy přes přístavy na Jadranu nepomohly
ani navrhované právní předpisy, které by regulovaly migraci, spíše tím ještě více
snižovaly pravomoc rakouské vlády směřovat emigranty přes přístav v Terstu.
V době, kdy začala být podporována emigrace přes domovské přístavy, rakouská
vláda připravovala nařízení, která ale překonala soukromé hospodářské zájmy a sa-
motný konkurenční boj o zákazníky. Změna v jasně daném rozdělení trhu a převaze
Austro-Americany přišla až s rokem 1913, kdy společnost *Canadian Pacific Railway
Company* zavedla vlastní dopravní linku mezi kanadskými přístavy a Terstem. Ote-
vřením konkurenční linky pro Kanadu stála *Austro-Americana* v první linii hráčů
v kartelové dohodě v boji proti vniknutí kanadské lodní společnosti na již rozdělený
trh, proto následně rakouská společnost požadovala lepší podmínky v asociaci. To
také způsobilo rozkol mezi ní a německými partnery, ale nakonec dosáhla zmírnění
tvrdých podmínek kartelové dohody.⁶⁸ V roce 1913 tedy dostala *Austro-Americana*
příležitost změnit smlouvu s německými společnostmi. Ovšem objevily se úvahy, že
pokud bude německým společností nějakým způsobem snížena dosavadní kvóta,

64 RIEDL, Richard, *Die Organisation der Auswanderung in Österreich. Bericht über die vorläufige
Ergebnisse der im k.k. Handelsministerium durchgeführten Untersuchung*, Wien 1913, s. 13–15.

65 MATIS — STIEFEL, s. 67.

66 *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, Bd. 42, München 1997, s. 147.

67 KALC, s. 135.

68 Tamtéž, s. 136.



budou se muset představitelé Terstu a Rijeky zaměřit na vybudování dalších ubytovacích a sociálních zařízení pro emigranty, a naopak ty v Hamburku a Brémách se stanou méně využívané. Představitelé *Austro-Americany* museli brát v potaz také fakt, že se německé přístavy nacházely blíže k severoamerickým přístavům, a že německé lodní společnosti v podstatě splňovaly všechny legitimní požadavky vystěhovalců na dopravu; často tedy využívali jejich služeb a nebrali v potaz existenci nějakých kvót. Německé společnosti by také mohly být vyřazeny z trhu monarchie jen v případě, že by se i obyvatelé její severní části snadno dostávali do jižních přístavů a nebyli tak, vzhledem ke své geografické poloze, nuceni využívat německé společnosti. Avšak zvýšení kvóty nadále představitelé *Austro-Americany* požadovali, protože obyvatelé habsburské monarchie odcházeli stále ve velkém počtu a bylo zřejmé, že německé společnosti na nich vydělávají velké finanční částky. Muselo tedy být zlepšeno postavení Terstu, které se všeobecně považovalo za nedostačující, postupně se pak zvyšoval počet emigrantů procházejících městem a jeho význam v mezinárodní dopravě.⁶⁹

Nicméně opatření vlády ve Vídni a jednání byla klíčová, protože povzbudila některé rakouské banky ke koupi německých akcií v *Austro-Americaně*. Předlitavská vláda také přímým jednáním s kartelovou skupinou získala podíl ve výši 10 % na celé emigrační dopravě z jihovýchodní Evropy pro Terst a rakouskou společnost, což bylo možné považovat za velké vítězství pro přístav v Terstu, pro místní podnikatele a do budoucna to znamenalo také nástroj pro případné řešení vystěhovalectví z habsburské monarchie. Avšak následné výstřely v Sarajevu v roce 1914 ponechaly všechny tyto plány jen na papíře.⁷⁰

V roce 1913 také proběhla jednání mezi *NDL* a rakouskou vládou, která se snažila vymanit *Austro-Americanu* z vlivu dvou velkých německých společností a směřovat většinu emigrantů přes přístav v Terstu. Představitelé rakouské vlády zahájili jednání i s *HAPAGEM* o odprodeji akcií *Austro-Americany*. Obě německé společnosti na to přistoupily pod podmínkou, že vláda ve Vídni bude formálně souhlasit s licencemi, zaručující německým společnostem dominantní podíl na rakouském trhu, nebo alespoň slíbí, že s nimi do budoucna uzavře dohody garantující výhodnější postavení *Austro-Americaně*, případně i jiným rakouským společnostem, ve kterých budou mít německé firmy podíl. Avšak nakonec rakouská vláda toto zamítla jako nepřijatelné a rozhodla se využít tehdejšího rostoucího napětí mezi oběma německými společnostmi tím, že vstoupila do oddělených jednání jen s *NDL*. Za slib prodeje akcií *Austro-Americany* slíbila vláda uvolnění policejní kontroly, která zahrnovala zabavování reklamních materiálů distribuovaných mezi potenciální vystěhovalce v monarchii. *Norddeutscher Lloyd* za to musel akceptovat vytvoření centrálního emigračního úřadu a to, že *Austro-Americana* bude mít hlavní slovo v organizování dopravy emigrantů. Vzniklý úřad zajistil monopol na prodej lístků

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

70 KALC, s. 136.



pro rakouské emigranty. Následně uzavřená dohoda mezi *NDL* a rakouskou vládou umožnila zvýšení podílu *Austro-Americany* na přepravě emigrantů přes Atlantský oceán a *NDL* mohl za tyto garance prodávat lístky do podpalubí po celé monarchii, tedy i mimo hlavní města jednotlivých korunních zemí, což do té doby mohla jen *Austro-Americana* a v případě *Zalitavska* pak *Cunard Line*. V závěru ustanovení bylo jasně uvedeno, že ostatní, nerakouské společnosti mohou působit na předlitavském trhu jen se souhlasem *NDL*.⁷¹

Dohoda byla výhodná pro obě strany, rakouské vládě se podařilo zlepšit pozici *Austro-Americany* a *NDL* získal prostředek, jak tlačit na svého největšího konkurenta *HAPAG*, protože rakouský trh byl extrémně velký, například v roce 1912 měla emigrace z Rakousko-Uherska čtvrtinový podíl na celkové emigraci přes přístavy Hamburk a Brémy. Následně tak *HAPAG* přistoupil k jednání s *Norddeutscher Lloyd* a na jaře a v létě roku 1914 byly uzavřeny dohody s platností na 15 let. Byl utvořen syndikát, tedy volné spojení obou firem v habsburské monarchii i na evropském trhu. Dohoda byla postavena na základní hodnotě tonáže dané flotily, která byla pro *HAPAG* snížena pod hodnotu, kterou měly lodě třídy *Imperator*, podíl *HAPAGU* na severoatlantické plavbě byl ale stanoven na 55,8 % oproti 44,2 % pro *NDL*. Brémská firma také mohla oznámit, že bude investovat do nových lodí. Dohoda také obsahovala tarify pro nákladní dopravu, ve které *HAPAG* jasně dominoval, tím byl snížen jeho růst v této oblasti, protože musel poskytnout některé, německou vládou stanovené kvóty, *NDL*.⁷² S vypuknutím války ovšem ztratily všechny smlouvy smysl a po jejím skončení již společnost nikdy nedosáhla takového věhlasu.

ZÁVĚR

Austro-Americana se dokázala poměrně rychle etablovat v přepravě vystěhovalců do USA, a zasahovala tak do konkurenčního boje zahraničních lodních společností působících v monarchii. Rejdařství zaznamenalo značný rozvoj poté, co v ní rozhodující slovo získali bratři *Cosulichové*. Vzhledem k tomu, že společnost dostávala jen minimální státní finanční podporu, oproti například druhému rakouskému rejdařství *Österreichischer Lloyd*, musela nalézt řešení, které by jí zabezpečilo dostatečné výnosy. Její představitelé se dohodli s velkými severoněmeckými rejdařstvími *HAPAG* a *Norddeutscher Lloyd* na rozdělení trhu s migranty. Tento fakt pro společnost sice do budoucna znamenal jistá omezení, nicméně spojení se ukázalo jako nutné po vstoupení firmy *Cunard Line* na rakousko-uherský trh a po zřízení linky do USA přímo z přístavů monarchie. Přestože se *Austro-Americana* v určitých obdobích nacházela ve špatné finanční situaci, podařilo se jí vždy dostat z krize a zajistit si dobrou pozici na trhu. Často se také soustředila na pasažéry, kteří nepocházeli z Rakousko-Uherska, ať už se jednalo o ruské Židy, Rusy samotné, Italy či Řeky. Během první světové

71 NATHAN, Kurt, *Der deutsche Schifffahrtskampf von 1913. Das Hapag Lloyd Problem vor dem Weltkrieg. Ein Beitrag zu Frage der deutschen Grossschifffahrtsorganisation*, Kiel 1935, s. 70–72.

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

války byla část flotily potopena a samotné rejdařství značně utrpělo, po roce 1918 zůstalo společnosti jen menší počet lodí. Přístav v Terstu se dostal pod italskou kontrolu, avšak rodina Cosulichů pokračovala dále ve svém podnikání, a společnost tak fungovala i v meziválečném období.



KLÍČOVÁ SLOVA

Austro-Americana; Terst; Rijeka; habsburská monarchie; vystěhovalectví; lodní společnosti; subvence