

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ústav logistiky a managementu dopravy

Role námořní dopravy v migraci z Evropy do USA v 19. století

The role of maritime transport in migration from Europe to USA in 19th century

Bakalářská práce

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Logistika a řízení dopravních procesů

Vedoucí práce: doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.

Jaroslav Chalupník

2022

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K617..... Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Jaroslav Chalupník

Studijní program (obor/specializace) studenta:

bakalářský – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Role námořní dopravy v migraci z Evropy do USA v 19. století**

Název tématu (anglicky): The role of maritime transport in migration from Europe to USA in 19th century

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- Při zpracování bakalářské práce vyjděte z disertační práce Ing. Bočka "Soupeření lodních společností o zákazníky z Předlitavska na přelomu 19. a 20. století" později publikované Západočeskou univerzitou v Plzni pod názvem "S nadějí za oceán"
- Identifikujte pasáže vhodné k doplnění či rozšíření
- Navrhněte doplnění těchto pasáží
- Proveďte srovnání průběhu cesty přes oceán ve vybraných obdobích
- Rozvedte v disertační práci nediskutovanou problematiku pozemní dopravy přistěhovalců do jejich cílových destinací po území Spojených států amerických



- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Boček, M. S nadějí za oceán, Západočeská univerzita 2019.
Baines, D. European Emigration 1815-1930. Looking at the emigration decision again, London School of Economics 1992.
Chant, C. Encyklopedie parních lodí, Rebo 2007.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. září 2021**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **8. srpna 2022**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy



prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Jaroslav Chalupník
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 22. února 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

„Nemám závažný důvod proti používání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).“

V Praze dne 8. 8. 2022



Jaroslav Chalupník

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat lidem, kteří mi v průběhu studia a tvorby závěrečné práce byli oporou. V první řadě patří můj dík vedoucímu práce doc. Ing. Tomáši Horákovi, Ph.D. za odborné vedení bakalářské práce, za cenné rady a připomínky. Dále pak mé rodině a osobám blízkým za trpělivost a podporu, kterou mi v průběhu studia dodávali.

Abstrakt

Předmětem závěrečné bakalářské práce je analýza role námořní dopravy v migraci z Evropy do USA v období od poloviny 19. století do propuknutí První světové války. Jejím cílem je podat přehled o zaoceánských plavbách migrantů ve zmiňovaném období. Práce popisuje vývoj a průběh cesty do USA ve vybraných rocích zvoleného období, včetně nákladů, převedených na současnou hodnotu. Následně se rozvádí doprava přistěhovalců po americkém vnitrozemí.

Klíčová slova:

emigrace, lodní společnost, přístav, námořní doprava, 19. století, železnice

Abstract

The subject of the final bachelor's thesis is an analysis of the role of maritime transport in migration from Europe to the USA in the period from the middle of the 19th century to the outbreak of the First World War. Its aim is to provide an overview of the transoceanic voyages of migrants in the mentioned period. The thesis describes a development of the voyage and course of voyages to the USA in selected years of the selected period, including costs converted to current value. Finally, a transportation of immigrants within american inland is discussed.

Key words:

emigration, shipping company, seaport, maritime transport, 19th century, railroads

Obsah

Úvod.....	10
1 Fenomén emigrace do USA.....	11
1.1 Motivace k emigraci.....	13
2 Lodní společnosti.....	15
2.1 Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG).....	16
2.2 Norddeutscher Lloyd (NDL).....	19
2.3 Cunard Line.....	21
2.4 Austro-Americana.....	24
3 Přístavy.....	26
3.1 Brémy.....	26
3.2 Hamburk.....	27
3.3 Terst.....	28
3.4 Rijeka.....	29
4 Lodě.....	30
4.1 Přejchod na parní pohon na transatlantických plavbách.....	30
4.2 Cestovní třídy a jejich vybavení.....	31
4.3 Lodě HAPAG.....	33
4.4 Lodě NDL.....	34
4.5 Lodě Cunard Line.....	35
4.6 Lodě Austro-Americana.....	36
5 Vývoj zaoceánské plavby v letech 1850-1913.....	38
5.1 Rok 1850.....	38
5.2 Rok 1875.....	39
5.3 Rok 1900.....	40

5.4	Rok 1913	41
5.5	Cena lodních lístků	42
6	Evropané v Americe.....	44
6.1	New York.....	44
6.2	Galveston	45
6.3	Cesta z New Yorku	45
6.4	Cesta z Galvestonu	47
6.5	Srovnání životních podmínek před a po emigraci	48
7	Závěr	51
	Použité zdroje.....	54
	Seznam grafů	67
	Seznam tabulek.....	67
	Seznam obrázků	68

Seznam zkratek

BRT	-Brutto registrovaná tuna (1 BRT = 2,83 m ³)
HAPAG	-Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft
NDL	-Norddeutscher Lloyd
USA	-United states of America

Úvod

Mohutná evropská emigrační vlna v 19. a na počátku 20. století je i širší veřejnosti dobře známá událost naší historie. Rekordní číslo lidí, které opustilo Starý kontinent, mělo dalekosáhlé dopady na pozdější vývoj USA. Ačkoliv v současnosti již existuje dlouhá řada studií zaměřujících se na tento historický fenomén, díky širší otázek spojených s vystěhovalectvím i nadále nacházíme neúplně probádané oblasti problematiky, ať už z hlediska humanitních, společenských nebo technických věd.

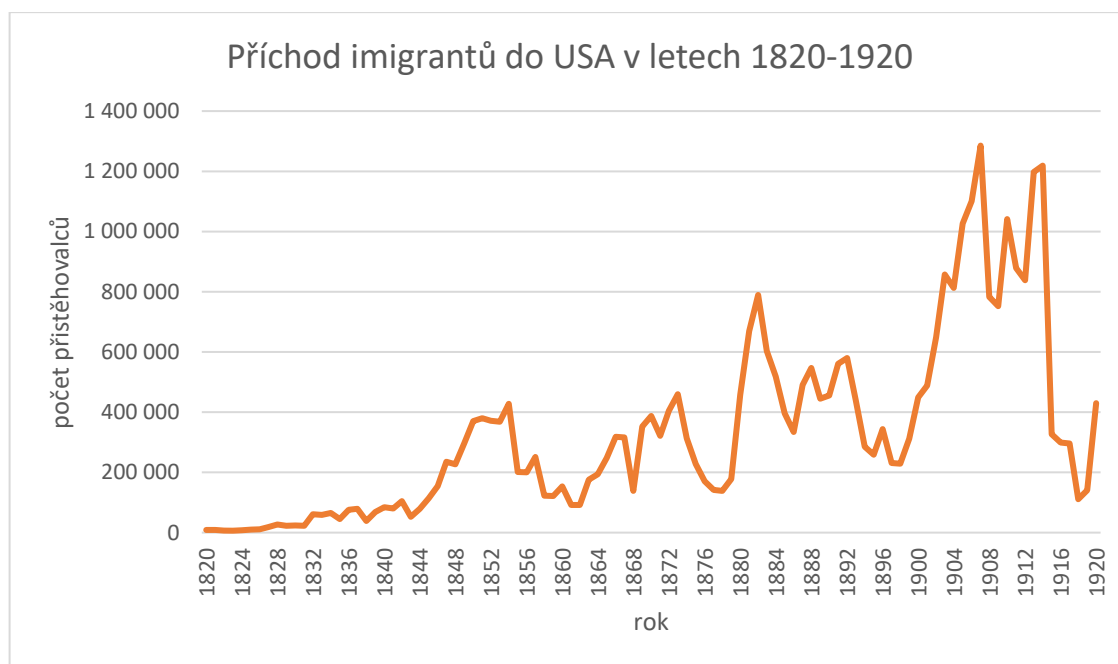
V roce 2019 byla vydána publikace "S nadějí za oceán", vycházející z disertační práce doktora Bočka, v níž autor podrobně hodnotí a analyzuje fungování lodních společností působících na území Rakouska-Uherska v období od poloviny 19. století do propuknutí První světové války. Těžištěm díla jsou 4 lodní společnosti – 2 německé, rakouská a anglická a 4 klíčové evropské přístavy pro rakousko-uherské vystěhovalce. Zvláštní pozornost je věnována konkurenčnímu boji o zákazníky, vedoucímu k četným kartelovým dohodám a vládním krokům monarchie, jejichž snahou zpočátku bylo regulovat vystěhovalce ze země.

Autor, vzhledem k zaměření své práce, se jen okrajově věnuje otázkám z oblasti námořní dopravy či ubytovacích možností na lodích. Zároveň cesta nových přistěhovalců pokračovala i po příjezdu do USA, jelikož mnohdy museli překonat značnou vzdálenost od pobřeží do vnitrozemských regionů, kde obdrželi povolení k trvalému usazení. O životě budoucích migrantů na domácí půdě se autor zmiňuje na začátku díla v souvislosti s motivy k emigraci do zámoří, ovšem jak se změnil životy lidí po příjezdu do USA, v práci již nerozebírá. Pokud lidé učinili rozhodnutí o emigraci a podnikli náročnou cestu přes oceán, je vhodné zřetelně zhodnotit účelnost takové cesty, neboť reemigrace nebyla nikterak vzácná.

Předložená závěrečná práce nese analyticko-badatelský charakter a klade si za cíl doplnit disertační práci doktora Bočka o podrobný rozbor lodí používaných rejdařskými společnostmi pro přepravu migrantů a jak taková cesta přes oceán tehdy vypadala a jak se postupem času měnila z hlediska trvání plavby, cestovních podmínek na lodi pro vystěhovalce v průběhu let 1850-1913 a ceny lodních lístků. Následně rozvedu problémy pozemní dopravy přistěhovalců, jimž v USA museli čelit a provedu finální zhodnocení smysluplnosti emigrace na základě porovnání životních podmínek před a po emigraci.

1 Fenomén emigrace do USA

Migrace je přirozený proces. Lidé, v naději nalézt příhodnější životní podmínky, migrují už od počátku své existence. V letech 1819 až 1910 jen z evropských zemí do USA emigrovalo přibližně 25,5 milionů lidí. Ze samotného Rakouska-Uherska odešlo do Spojených států amerických během let 1876 až 1910 nejméně 5 milionů osob, což představovalo asi desetinu obyvatel země. Více než dva miliony rakousko-uherských přistěhovalců přišli v letech 1901-1913 a v daném období měli největší podíl na evropském vystěhovalectví do USA. V první polovině devatenáctého století do Spojených států amerických přicházeli převážně obyvatelé Západní a Severozápadní Evropy. Šlo o Velkou Británii, Irsko, Skandinávské země a Německo. Výjimkou byla Francie, kterou opustilo zanedbatelné číslo lidí a na masovém vystěhovalectví do USA se tak nepodílela. Od druhé poloviny devatenáctého století začínají ve větší míře přicházet do Spojených států amerických přistěhovalci ze Střední a Východní Evropy, jejichž podíl na celoevropské emigraci postupně narůstal až do vypuknutí první světové války, která zapříčinila mohutný vystěhovalcký útlum. Po skončení války a v meziválečném období emigrace do USA již nenabyla předválečných rozměrů. [1] [2]



Graf 1: Příchod imigrantů do USA, vlastní zpracování [3]

Vlna emigrace do USA v Rakousku-Uhersku nastupovala od poloviny devatenáctého století, přestože vrcholila až po roce 1900. Habsburská monarchie byla mnohonárodnostní zemí a etnické složení vystěhovalců se v čase měnilo. V rané fázi emigračního boomu byly mezi vystěhovalci nejpočetněji zastoupeni Češi, kteří v polovině 19. století představovali 80 % všech

emigrantů v zámoří. Tento podíl postupně klesl na méně než 5 % v roce 1900, navzdory skutečnosti, že absolutní počet emigrujících Čechů stále rostl. Před první světovou válkou do USA odešlo 350 000 lidí české národnosti. [2]

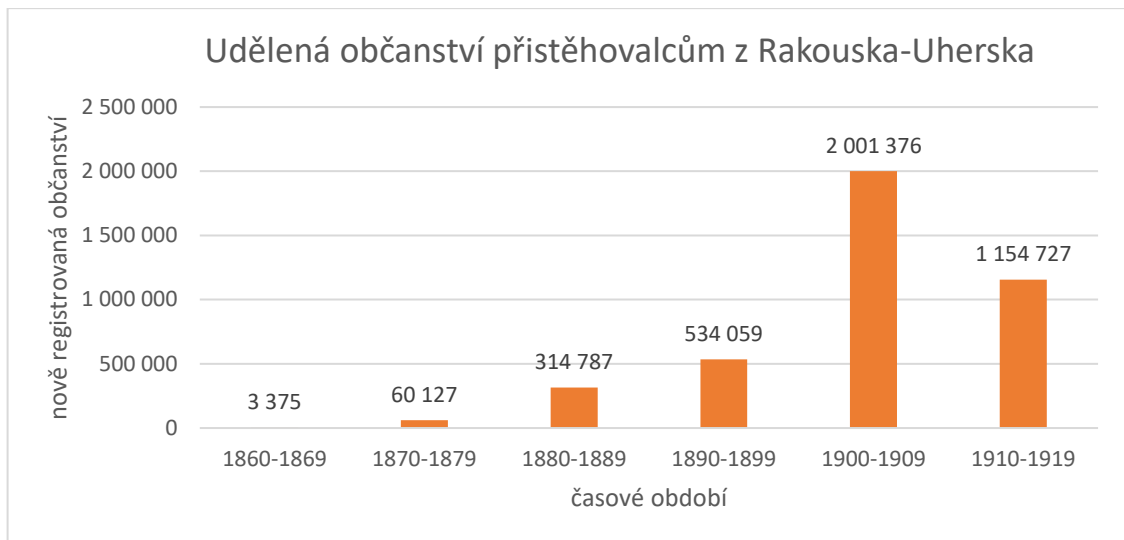


Obrázek 1 Rakousko-Uhersko v roce 1914 [4]

Později začali převládat vystěhovalci z ostatních částí monarchie, nejčastěji pocházeli z Uher, odkud emigrovaly celé rodiny. Rakouské úřady zpravidla tajily statistiky o vystěhovalectví z jednotlivých zemí monarchie a obvykle rozlišovaly pouze předlitavskou a zalitavskou část Rakouska-Uherska. Zároveň americké imigrantské úřady často nebyly schopny rozlišit etnickou příslušnost přistěhovalců, kteří toho využívali a v cestovních dokladech uváděli nepravdivé údaje. Proto nejvěrohodnější data pochází od rakousko-uherských diplomatických pracovníků v USA. [1] [5]

V letech 1901-1910 18 % imigrantů z Rakouska-Uherska tvořili haličští Poláci, 16 % Chorvati, Srbové a Slovinci, 15 % Slováci, 12 % rakouští Němci, 7 % Židé a 4 % Češi. Zbytek představovali méně početné národy. [2]

Přistěhovalci z Habsburské monarchie mohli po pěti letech strávených na území Spojených států amerických požádat o amerického občanství a zříct se občanství rakouského. Ovšem nešlo o povinnost imigrantů a po uplynutí pětileté lhůty si mohli občanství rodné země ponechat. Proto při studování statistik o nově registrovaných občanstvích je třeba si uvědomit, že počet imigrantů, kteří v daném období přišli do USA, bude vyšší. [1]



Graf 2: Udělená občanství přistěhovalcům z Rakouska-Uherska, vlastní zpracování [6]

1.1 Motivace k emigraci

Obecně lze motivy k emigraci rozdělit do tří skupin: náboženské, politické a socio-ekonomické.

Z náboženských důvodů opouštěli Evropu zejména Židé, jelikož starý kontinent měl silný antisemitský základ a židovská víra byla mnohdy terčem pronásledování a utlačování. Mezi lety 1820-1880 přišlo do USA přibližně 250 000 Židů. Většina z nich pocházela z německy mluvících regionů. V letech 1880-1914 emigrovalo do Spojených států amerických přes tři miliony lidí židovského vyznání, převážně z východní Evropy. Díky této masivní vlně nových přistěhovalců podíl Židů na americké populaci vzrostl z 0,5 % na 3,4 %. [7]

Opustit rodnou zemi v důsledku její politické situace se rozhodlo mnoho Němců po roce 1848. Marné snahy o sjednocení Německa přiměly mnohé politicky aktivní občany emigrovat do politicky svobodných Spojených států amerických. [1]

V sousedním Rakousku-Uhersku za politické motivy k odchodu do zahraničí lze považovat nesouhlas mnohých příslušníků menšinových etnických skupin s diskriminační politikou vládnoucích národů, jmenovitě rakouských Němců v Předlitavsku a Maďarů v zalitavské části monarchie. V rakouské části monarchie byli vystěhovalcům více zasaženi Češi nežli Němci, analogicky v uherské části, Slováci emigrovali ve větší míře než Maďaři. Podle dostupných údajů v letech 1900-1905 emigrovalo 180 849 Slováků, zatímco Maďarů odešlo 133 913. [5]

Tabulka 1: Srovnání vystěhovalectví 2 národností [5]

Období	Slováci	Maďaři
1900-1901	29243	13310
1901-1902	36931	23609
1902-1903	34412	27113
1903-1904	27895	23851
1904-1905	52368	46030

Problémy hospodářského rázu v domovské zemi byli na evropské úrovni daleko nejčastější příčinou emigrace. Relativní přelidnění, nedostatek pracovních příležitostí a pomalý proces industrializace často nutili lidi stěhovat se za prací. USA nabízely novým přistěhovalcům půdu, čehož hojně využívali budoucí zemědělci, jelikož nedostatek volných zemědělských ploch v evropských zemích způsoboval nedostatek potravin pro rychle rostoucí populaci a emigrace se ukázala jako řešení této složité situace. Během první poloviny 19. století vypukla v Evropě celá řada krizí lokálního rozsahu spojených s problémovým zemědělstvím a špatnou úrodou. Více než polovina všech přistěhovalců z Rakouska-Uherska pracovala v agrárním sektoru. Ovšem na úrovni jednotlivých regionů monarchie převládaly značné rozdíly v zastoupených profesích. Nejnižší podíl zemědělců byl mezi českými přistěhovalci, u nichž tvořil méně než polovinu. Naopak řemeslníci měli mezi Čechy nejširší zastoupení a představovali čtvrtinu českých přistěhovalců. [1] [2]

Mnozí lidé se po čase stráveném v USA rozhodli vrátit do vlasti. Imigranti, kteří přicházeli do USA z Jižní a Východní Evropy se rozhodovali pro návrat častěji než přistěhovalci z Anglie, Skandinávie anebo Irska. Na přelomu 19. a 20. století již většina imigrantů pocházela z jihoevropských a východoevropských zemí a na úrovni jednotlivých států se míra návratnosti vystěhovalců pohybovala mezi 30-50 %. V Rakousku-Uhersku se začaly vést úřední záznamy o navrátilcích ze Spojených států amerických až v roce 1908. V rakouské části monarchie míra návratnosti činila 39,6 %, v uherské 37,9 %. [2] [8]

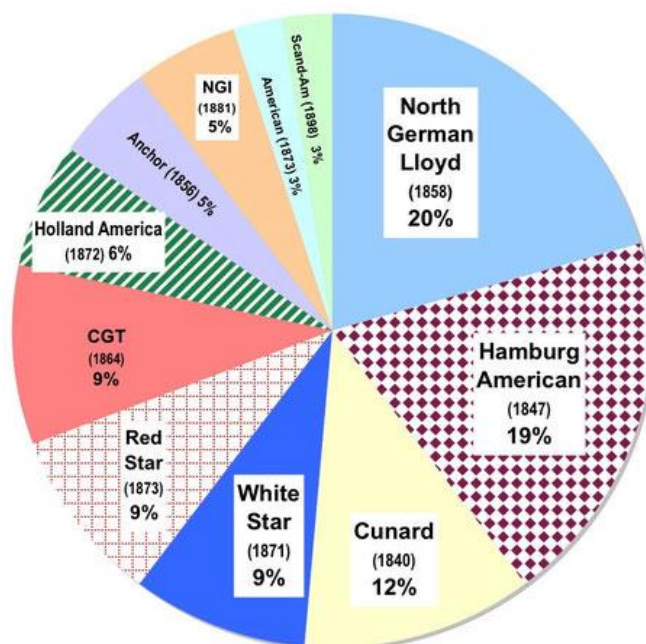
2 Lodní společnosti

V Evropě a USA v průběhu 19. a 20. století existovala řada rejdářství přepravující migranty. Na rakousko-uherské emigraci měli majoritní podíl následující čtyři společnosti: Norddeutscher Lloyd (NDL), Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG), Cunard Line a Austra-Americana.

První tři rejdářství společně s firmou White Star Line tvořili čtveřici společností, která v období 1880-1914 přepravila více než 50 procent všech migrantů. Lodní společnosti zpravidla nabízely lístky ve třech různých třídách. Cestující první a druhé třídy bydleli v kajutách, zatímco emigranti ve třetí třídě namísto kajut cestovali v mezípalubí. Od poloviny devatenáctého století začala firma Cunard Line poskytovat kajutové bydlení i pro cestující třetí třídy, i když se zpočátku jednalo o výjimky, jelikož v zájmu společností bylo přepravit co nejvíce osob. Na výhradně kabinové lístky však kvůli vysoké konkurenci postupně přešla většina společností. Poměr levných lístků třetí třídy a dražších lístků prvních dvou tříd nebyl pevně stanoven, jelikož vždy záleželo na konfiguraci a velikosti konkrétní lodě. Mezi lety 1880-1914 počet cestujících v mezípalubí čtyři krát převyšoval cestující v kajutách. Přitom ceny lístků do mezípalubí byly oproti kajutovým lístkům v průměru třetinové. [1] [9]

Počet společností nabízejících vystěhovalcům lístky na cestu z evropských přístavů do USA ve druhé polovině devatenáctého století silně vzrostl a vyústil v nekontrolovaný konkurenční boj o zákazníky. Proto v 70. letech začaly vznikat první kartelové dohody s pevně nastavenými tarify, aby se zabránilo cenovým válkám a zúčastněné společnosti byly schopny vykazovat zisk a zároveň neustále rozšiřovat svou flotilu o moderní plavidla. V důsledku kartelových dohod byla většina trhu transatlantických plaveb rozdělena mezi několik největších firem. První dohoda se objevila u britských společností White Star Line a Cunard Line v roce 1872, dále roku 1882 následovala mezinárodní dohoda belgicko-americké společnosti Red Star Line, nizozemské Holland Line a německých NDL a HAPAG. V rámci druhého kartelu došlo i k rozdělení linek do USA. Německá rejdářství se měla soustředit na vysoce rentabilní linky do New Yorku, zatímco Red Star Line a Holland Line měli obsluhovat trasy do ostatních přístavů. Mezi britským a kontinentálním kartelem panovala silná rivalita, na což představitelé německých firem navrhli plán na zřízení norem na přepravu osob ze všech evropských přístavů do USA, včetně přístavů na Britských ostrovech. Kvůli neshodám v požadavcích ale k žádné dohodě nedošlo a základní rozdělení největších evropských lodních společností na dva kartely v čele s britskými a německými firmami se zachovalo až do roku 1914. [1]

Emigranti nejčastěji pluli do přístavů v New Yorku, Bostonu, Baltimoru, Philadelphii a New Orleans. Více než dvě třetiny vystěhovalců však cestovalo do New Yorku a jednalo se tak o nejnáročnější linku. Na grafu níže lze vidět graf znázorňující podíl jednotlivých lodních společností na cestujících v mezipalubním prostoru do New Yorku v letech 1901-1913. Ze čtyř rejdařství, která se podílela na rakousko-uherském vystěhovalectví v nejvyšší míře, na grafu chybí pouze Austro-Americana. [10] [11]



Obrázek 2 Podíly lodních společností na cestujících v mezipalubí do New Yorku v letech 1901-1913 [11]

2.1 Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG)

Lodní společnost byla založena dne 27. května 1847 na hamburské burze, s počátečním kapitálem ve výši 300 000 marek. Na začátku měla společnost 33 akcionářů, mezi nimiž byli významní hamburští obchodníci se zájmem o rostoucí trh zaoceánských plaveb a majitelé lodí. Do čela nově vzniklé společnosti byl postaven Adolf Godeffroy. Muž s pracovními zkušenostmi v Americe rychle rozpoznal potřebu pravidelných osobních linek mezi Evropou a Severní Amerikou a od počátku svého působení směřoval společnost k osobní dopravě. [1] [12]

Padesátá léta devatenáctého století představovala pro společnost etapu rychlého růstu v důsledku prudké zvýšení poptávky po cestách do zámoří. Jednak to byl důsledek kolapsu německé revoluce v roce 1848, kdy se mnozí nespokojení revolucionáři rozhodli opustit Německo, avšak k tomuto kroku se z různých důvodů odhodlali až s několikaletým odstupem.

Druhým důvodem bylo zavedení linek pro přepravu pošty v roce 1851. Přestože v daném segmentu existovala značná konkurence, společnost začala brzy vynikat svými rychlými a spolehlivými plavidly. Přeprava cestujících nadále zůstávala nejvýznamnější činností společnosti. [1] [12]

Do poloviny padesátých let HAPAG disponoval pouze plachetnicemi, jelikož v té době neexistovali v Německu loděnice schopné postavit šroubové parníky. V roce 1855 byly uvedeny do provozu první šroubové parníky, Borussia a Hammonia, postavené loděnicí Caird and Company v anglickém Greenocku. Jednalo se o lodě s kombinovaným pohonem, které vedle plachet měly parní stroje. [1] [12]

V šedesátých letech 19. století společnost postupně rozšiřovala svou flotilu o velkokapacitní parníky, zatímco plachetnice postupně prodávala a v roce 1867 prodala všechny zbylé plachetnice a zaměřila se na čistě parní přepravu. Tlak konkurence nutil HAPAG zlevňovat jízdné a pouze plavidla schopná pojmout několik stovek cestujících, aby plavba byla z ekonomického hlediska výhodná, mohla udržet společnost v chodu. Do obchodních zájmů společnosti negativně zasáhla americká občanská válka, která způsobila krátkodobý útlum v přepravě osob, což vzhledem k silnému zaměření na přepravu cestujících, na rozdíl od ostatních rejdářství, pro HAPAG představovalo mnohem vyšší ztráty než pro konkurenční společnosti. HAPAG ale dokázal překonat špatné období a objednal nové parníky s čistě parním pohonem a již stavěné v německých loděnicích. [1]

V roce 1880 po 33 letech odstoupil z vedení společnosti Adolph Godeffroy, a představenstvo muselo nalézt nového ředitele který by úspěšně vedl společnost v již tvrdém konkurenčním prostředí. Největší konkurenci představovalo rejdářství Norddeutscher Loyd, které mělo domovský přístav v blízkých Brémách. Roku 1886 nastoupil do společnosti HAPAG Albert Ballin a o dva roky později byl jmenován do předsednictva společnosti. [1] [12]

Albert Ballin přišel s řadou inovativních řešení, která dříve nebyla nikým aplikována. Ballin navrhnul vyčlenit lodě sloužící pouze k přepravě osob, jelikož bylo v té době běžné přepravovat cestující i náklad, který byl skladován v cestujícím nepřístupném prostoru na lodi. Poněvadž cena osobního jízdného byla vyšší než cena jízdného pro náklad, mohla si společnost dovolit snížit cenu jízdného pro cestující, protože platili za celou loď. [1]

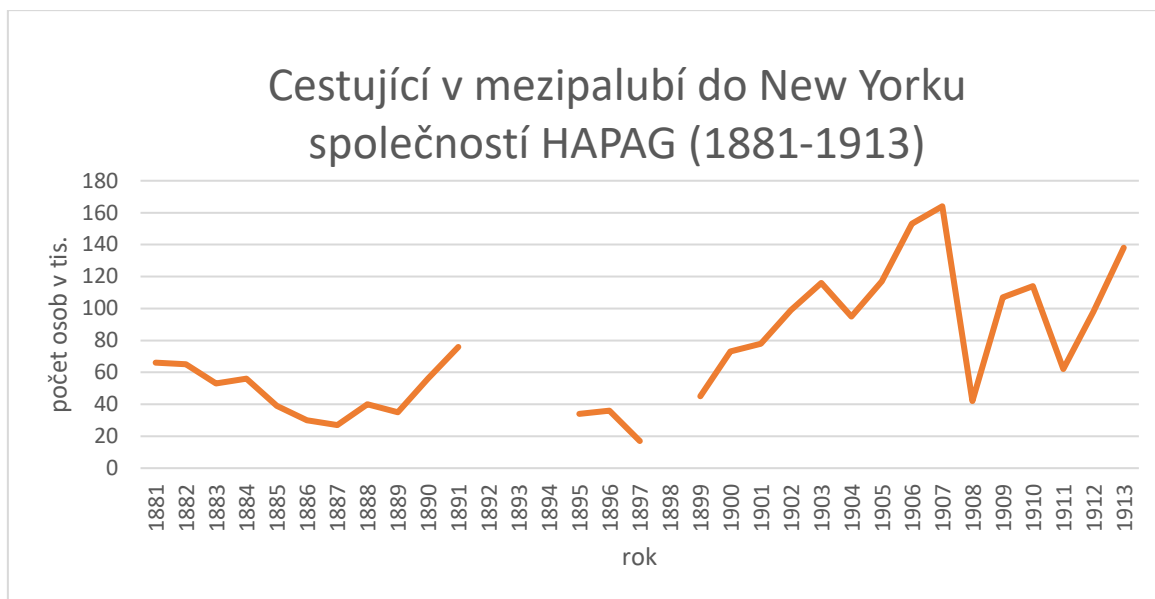
Dalším krokem bylo zavedení rekreačních plaveb po Středozemním moři. Z důvodu nepříznivého počasí byla v zimních měsících poptávka po plavbách přes Atlantik nižší, proto mnohé zaoceánské parníky nečinně kotvily v přístavech. V roce 1891 byla podniknuta první zážitková plavba po Středozemnímu moři a zaznamenala značný úspěch, po kterém se

rekreační plavby stávaly běžnou činností rejdářství té doby, přestože se u velkých společností zaměřených na přepravu vystěhovalců do USA jednalo spíše o vedlejší aktivitu. [13]

Podobně i letní období, tedy část roku s nejvyšší poptávkou po plavbách do USA, sebou nesla problémy, které negativně ovlivňovali finanční kondici společnosti. Nezvyklé horko, nízké zásoby pitné vody a špatné hygienické podmínky vyústily v epidemii cholery, která zasáhla celý Hamburk, převážně jeho chudší okresy. Vedení města proto zavedlo přísná zdravotnická opatření, která se nejvíce dotkla právě emigrantů. Ředitel Ballin navrhl speciální emigrantské budovy oddělené od běžné městské zástavby, aby se zamezilo kontaktu s obyvateli města, se základní vybaveností pro krátkodobý pobyt ve městě před plánovaným odplutím, jelikož cestující museli většinou čekat několik dní. Tzv. emigrantské budovy byly uvedeny do provozu v roce 1901. Pokles přepravovaných osob přes oceán v důsledku epidemie cholery přiměl vedení společnosti zacílit ve větší míře i na přepravu nákladu a počínaje rokem 1893 byly objednávány parníky schopné přepravovat náklad i cestující. [12] [13]

Samotný Albert Ballin také soukromě provozoval firmu poskytující rekreační plavby v přímořských německých letoviscích. Ballin svou společnost sloučil s HAPAG a roku 1905 došlo k akvizici nejstarší německé cestovní kanceláře Carl Stangen's Reisebureau a HAPAG se tak stal významným poskytovatelem služeb v cestovním ruchu. V roce 1893 se společnost formálně 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. [1] [12] [13]

Ve srovnání s hlavním konkurentem, Norddeutscher Lloyd, měla společnost HAPAG menší celkovou tonáž lodí, nicméně zásluhou Alberta Ballina a jeho odborného vedení dosahovala společnost lepších hospodářských výsledků. Před vypuknutím První světové války HAPAG disponoval flotilou čítající 175 lodí o celkovém výtlačku 1 038 645 BRT. Provozoval 73 linek do 400 světových přístavů a kapitál společnosti činil 180 milionů marek. V První světové války sloužil majetek společnosti vojenským účelům. [1] [13]



Graf 3: Cestující v mezpalubí do New Yorku společností HAPAG v letech 1881-1913,

vlastní zpracování [9]

2.2 Norddeutscher Lloyd (NDL)

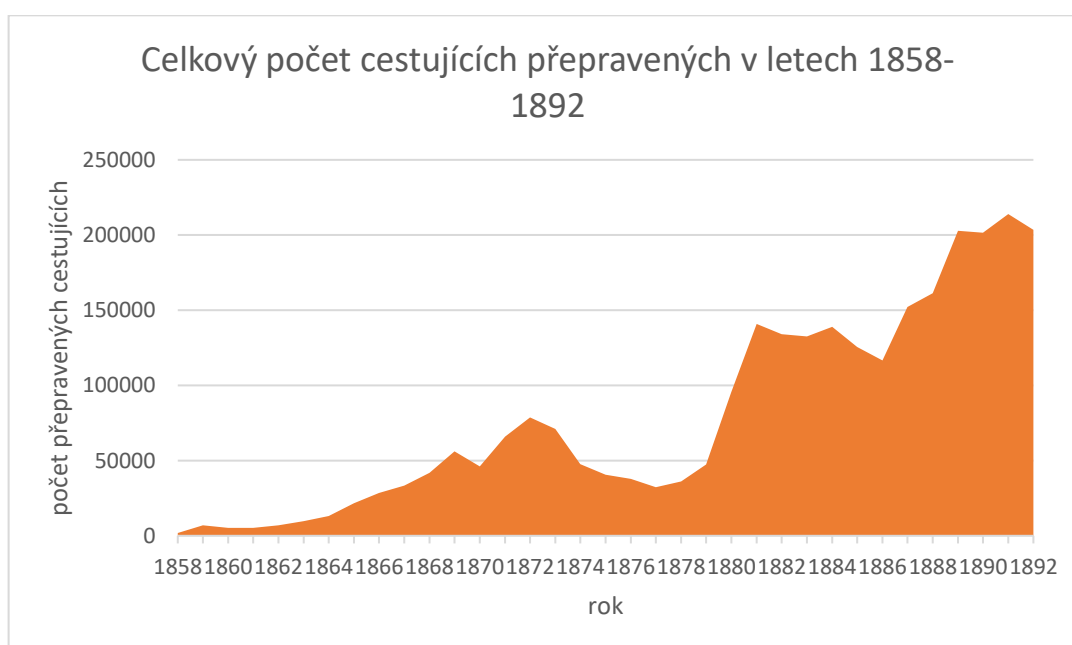
Podobně jako v Hamburku, i v přístavním městě Bremenhaven byla v roce 1857 brémskými podnikateli založena společnost Norddeutscher Lloyd, spíše známější pod názvem Nord German Lloyd nebo zkratkou NDL. Se skromnou původní flotilou čítající tři parníky firma navázala linku mezi Bremenhavenem a Londýnem. Kapitál podniku činil 10 milionů marek (základní kapitál konkurenční společnosti HAPAG disponoval 300 tisíci markami), proto již následující rok byla zřízena pravidelná linka do New Yorku a v roce 1859 porazila konkurenty z Anglie a podepsala kontrakt s britskou vládou na přepravu pošty mezi Anglií a USA. Nadstandartní kapitál dovolil vedení společnosti mohutně investovat do nových lodí, které byly potřeba pro navazování nových linek v krátkém intervalu, aby přepravní kapacita společnosti dostatočila rostoucímu zájmu zákazníků. Kromě vysoce rentabilní linky do New Yorku NDL zaváděla v šedesátých a sedmdesátých letech devatenáctého století spojení s přístavy Baltimore, Galveston a New Orleans. Společnost operovala i na trasách mezi evropskými přístavy a v roce 1875 zavedla linku do brazilských měst Bahia, Santos a Rio de Janiero. Díky široké nabídce plaveb do mnoha destinací a značným počátečním investicím začala NDL rychle růst a brzy v domovském přístavu v Bremenhavenu společnost téměř neměla konkurenci. [1] [14] [15]

Doménou společnosti se staly početné, dobře vybavené a rychlé parníky. Do počátku 80. let devatenáctého století byla běžná cestovní rychlost parníků 12-13 uzlů. V roce 1878 NDL

obdržela průlomový parník Arizona schopný dosáhnout rychlosti 16 uzlů. Vedení společnosti rozhodlo o výstavbě širší flotily takto rychlých parníků a do konce osmé dekády NDL již disponovala jedenácti rychlými loděmi, které byly primárně nasazovány na nejvytíženější linku Brémy – New York. [1] [16]

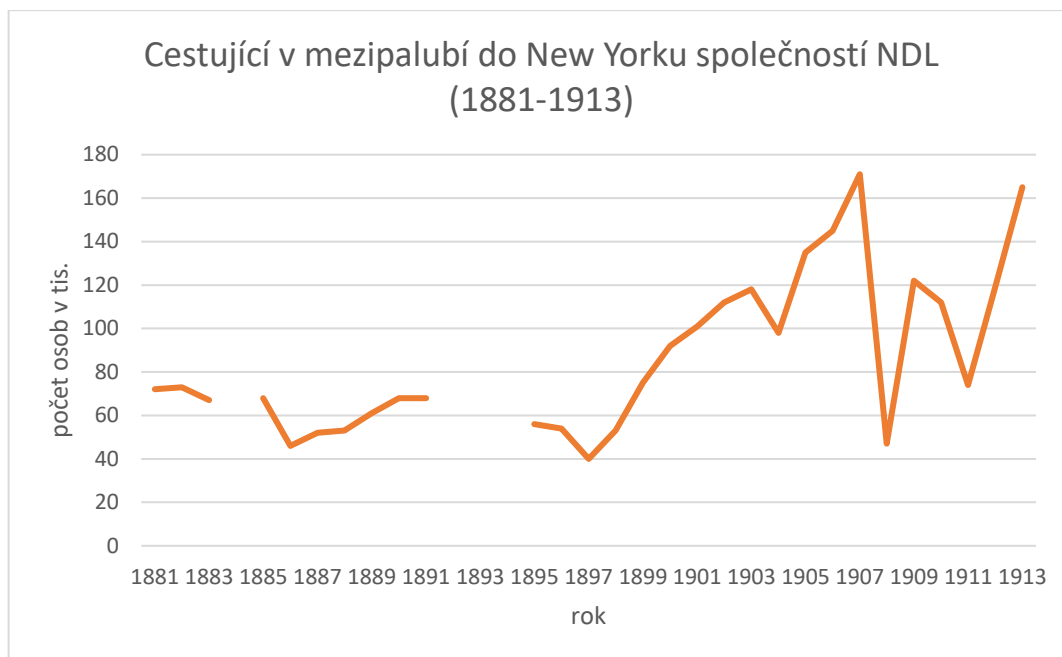
V roce 1891 NDL provozovala 66 parníků a s celkovým výtakem 251 602 BRT se stala druhou největší lodní společností na světě hned po britské společnosti British Peninsular and Oriental Steam navigation Company. V přepravě migrantů po transatlantických trasách však dominovala německá rejdařství NDL a HAPAG. [1] [17]

Jen v letech 1858-1892 bylo společností Nortdeutscher-Lloyd z Brém přepraveno 2 754 738 cestujících, z toho 60 % připadá na posledních 10 let. [15]



Graf 4: Celkový počet cestujících přepravených v letech 1858-1892, vlastní zpracování [15]

Do vypuknutí první světové války společnost z hlediska počtu přepravených osob provázela neustálý růst, který vyvrcholil v roce 1913, kdy NDL přepravila kolem 660 000 cestujících, na což se z pohledu osobní dopravy stala největší lodní společností na světě. Okolo 150 000 v daném roce činili cestující mířící do New Yorku, z čehož 138 000 cestovalo v mezupalubí. [1] [9]



Graf 5: Cestující v mezupalubí do New Yorku společností NDL v letech 1881-1913, vlastní zpracování [9]

Důvodem výsadního postavení německých rejdářství v transatlantické přepravě migrantů bylo geografické rozpoložení jejich domovských přístavů – Hamburku a Brém. Vystěhovalci z neněmeckých zemí často odplouvali lodními společnostmi právě přes výše zmíněné přístavy. Jelikož Střední a Východní Evropu zasáhla migrační vlna až v druhé polovině devatenáctého století, středoevropští a východoevropští vystěhovalci nahrazovali německé a jiné západní vystěhovalce, jejichž počet postupně klesal. Úspěch německých lodních společností byl rovněž zásluhou jejich sofistikovaného managementu a mírnějšími regulačními předpisy. [9]

2.3 Cunard Line

Historie Cunard Line, původně British and North American Steam Packet Company, se začala psát v roce 1839, kdy kanadský obchodník Samuel Cunard se svými obchodními partnery založil společnost na přepravu nákladu mezi USA a evropskými zeměmi. Cunard Line bylo prvním rejdářstvím, které mělo k dispozici parníky. Nová lodní společnost s moderními rychlými loděmi nezůstala bez povšimnutí britské vlády, od níž Cunard Line obdržela zakázku na přepravu pošty mezi New Yorkem a Halifaxem. Pouhý rok od založení společnosti byla zavedena osobní linka do Bostonu. Cunard se nejdříve rozhodl na každém poštovním parníku nabízet několik pasažérských lístků, v průběhu let však přeprava osob převážila a Cunard Line se stala jednou z nejvýznamnějších lodních společností pro evropské vystěhovalce do USA. [1] [18] [19]

Cunard Line se začala aktivně věnovat přepravě cestujících ve čtyřicátých letech. Mířila převážně na irské a britské zákazníky. Od padesátých let však lodě společnosti obsluhovali linky z Le Havre, Brém i Rotterdamu. [1] [20]

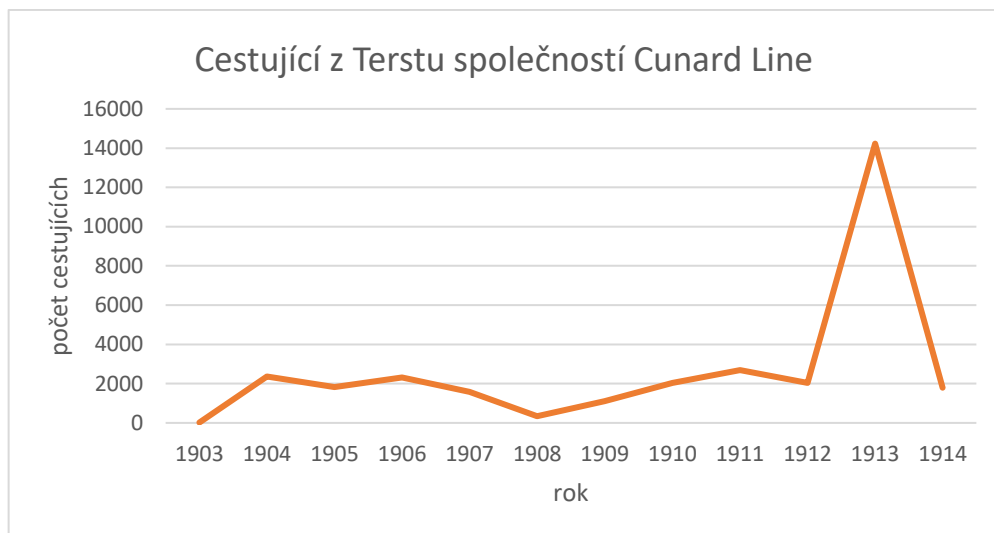
První linka z rakousko-uherského přístavu byla zavedena až v roce 1903. Vedla z Terstu přes Rijeku do New Yorku. Následující rok bylo navázáno pravidelné spojení i do New Orleans. Uherská vláda uzavřela s rejdařstvím dohodu o spolupráci, aby migrační vlna z monarchie vycházela také z domácích přístavů, jelikož většina vystěhovalců z Rakouska-Uherska putovala do USA přes německé přístavy. Vláda tak dala přednost britské lodní společnosti před domácími rejdařstvími Austro-Americana a Adria. [1]

Výhodná poloha přístavů Terst a Rijeka na pobřeží Jaderského moře umožňovala při plavbě do Severní Ameriky zastavovat v početných přístavech ve Středozemním moři. Přesto zpočátku měla Cunard Line problémy s naplňováním kapacit. Cunard Line tak začala spolupracovat s Adrií, která provozovala osobní linky do Latinské Ameriky a řady evropských přístavů. Na přepravu osob do Severní Ameriky však neměla dostatečnou kapacitu. O cestující z Rijeky a z Terstu do USA tak fakticky soupeřili pouze dvě společnosti, Cunard Line a Austro-Americana. Lodě Cunard Line vyplouvaly z Rijeky v čtrnáctidenních intervalech. Na obsluhu linky byly nasazeny 3 parníky s kapacitou přibližně 2 000 cestujících. Ve spolupráci s Adrií byla rovněž organizována přeprava cestujících z Rijeky do Antverp, jelikož později se kapacita nasazených Cunardových parníků ukázala nedostatečnou. V Antverpách se cestující nalodili na další parníky Cunard Line a dále pokračovali do Severní Ameriky. [1]

Uherská vláda ve svých nařízeních požadovala, aby emigranti ze Zalitavska odplouvající z území monarchie využívali přístav v Rijece a služby Cunard Line, čímž společnost získala monopolní postavení na zalitavském trhu. Za každého cestujícího však musela odvádět poplatek 10 korun, při fixně nastavených cenách lodních lístků 180 korun příp. 200 korun, v závislosti na cestovní rychlosti konkrétní lodě. Smlouva uzavřená mezi Cunard Line a vládou Uherska zahrnovala celkem 29 paragrafů, které měly za cíl zajistit společnosti dominantní postavení ve vystěhovalectví do USA, podporovat místní podnikatele tím, že Cunard Line bude nakupovat zásoby na své plavby v Rijece a spolupracovat s uherskou společností Adria, přestože se na přímých plavbách do Severní Ameriky nepodílela. [1]

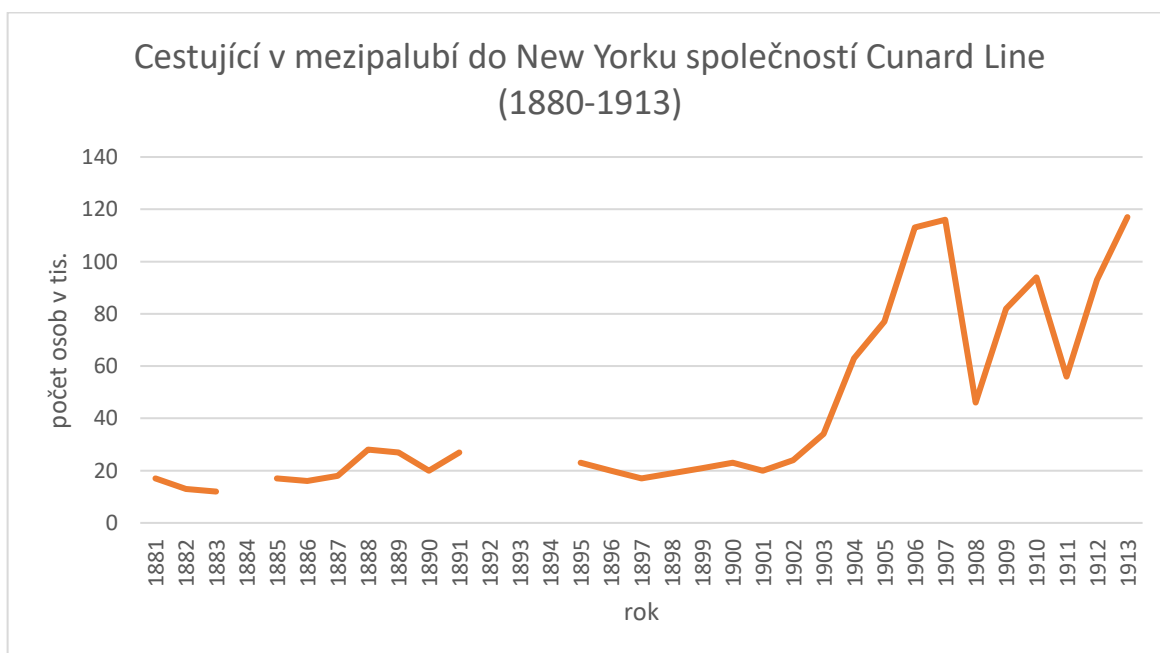
I přes významnou podporu ze strany uherské vlády, Cunard Line se na emigraci do USA z přístavů monarchie před rokem 1914 podílel zhruba 20 procenty, i když v roce 1913 podíl tvořil 42 procent. 80procentní většinu na rakousko-uherském trhu měla Austro-Americana, jenž díky podpoře rakouské vlády a sítí agentů po celé monarchii měla větší potenciál nalákat zákazníky na svoje linky. Zahraniční rejdařství obsluhující linky z přístavů v Rijece a Terstu

mohla propagovat svoje služby pouze v hlavních městech korunních zemí monarchie. Od začátku svého působení v monarchii v roce 1903 do roku 1914 přepravila Cunard Line 97 600 cestujících, z čehož 32 355 odplulo z přístavu v Terstu, ostatní cestující využili Rijeku. [21]



Graf 6: Cestující z Terstu společností Cunard Line, vlastní zpracování [21]

Jakožto jedna z nejstarších lodních společností měla Cunard Line značný náskok oproti svým konkurentům a její zakladatel Samuel Cunard byl mezi prvními, který rozpoznal potenciál přepravy vystěhovalců do USA. Mezi lety 1860 a 1900 společnost přepravila z evropských přístavů do USA okolo 2,2 milionů přistěhovalců. [22]



Graf 7: Cestující v mezpalubí do New Yorku společností Cunard Line v letech 1880-1913, vlastní zpracování [9]

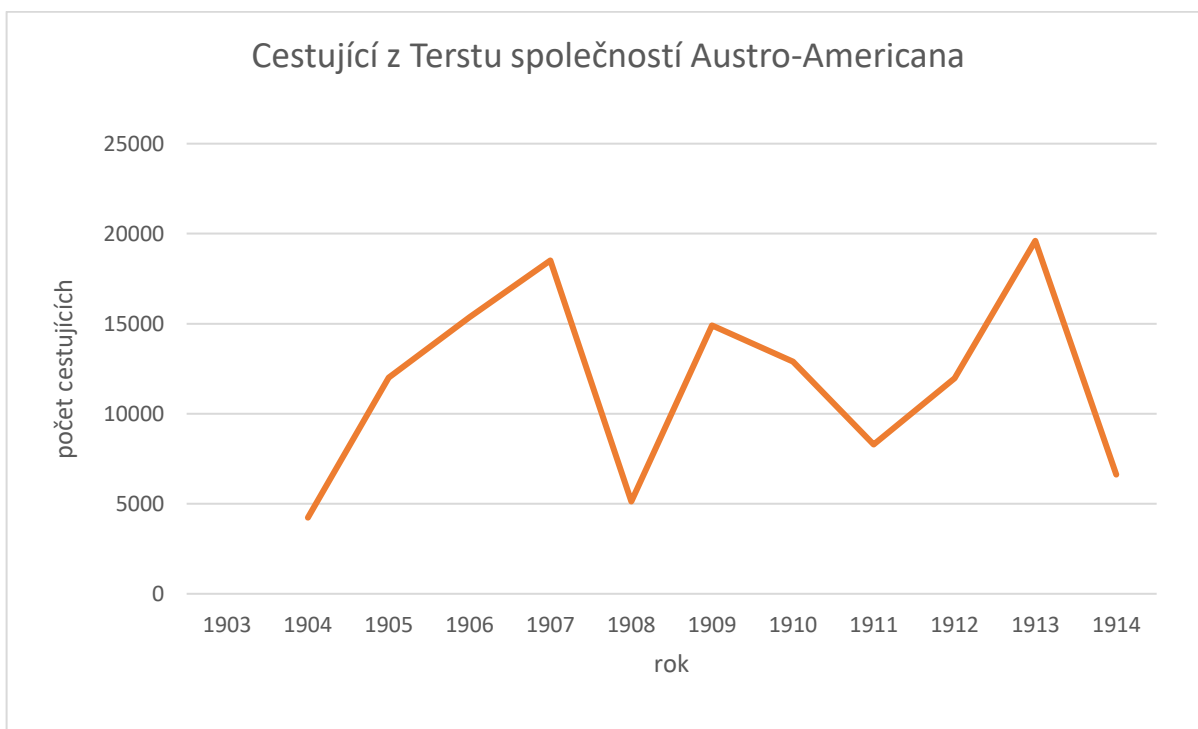
2.4 Austro-Americana

Od začátku evropské emigrace do Severní Ameriky transatlantické dopravě dominovaly britské, německé nebo nizozemské společnosti. Jelikož zájem obyvatel monarchie o emigraci do USA narůstal, roku 1895 podnikatelé August Schrenker a William Burrell založili společnost Austro-Americana se sídlem v Terstu. Ačkoliv původní záměr zakladatelů byl dovoz materiálu pro textilní a bavlnářský průmysl, chtěli zajišťovat i přepravu osob. Již v roce založení byly zavedeny čtyři linky mezi Terstem a Severní Amerikou. Během let 1897-1898 společnost nakoupila dalších sedm parníků a rozšířila svou nabídku linek do USA. V roce 1902 spoluzakladatel Burrell opustil společnost a odprodal svůj podíl bratrům Cosulichovým, kteří vlastnili společnost s flotilou o 14 lodích a rok poté lodě převedli do Austro-Americany. [23]

Provoz linky z Terstu do New Yorku byl zahájen v roce 1904. Obsluhu linky zajišťovaly tři parníky odplouvající v pravidelných intervalech. Během plavby lodě zastavovali v Rijece, Neapoli a Palermu, kde nastupovali další pasažéři. Ve stejném roce začala probíhat jednání mezi Austro-Americanou a NDL a HAPAG a následující rok německé společnosti zakoupil akcie v hodnotě 5 milionů rakouských korun z 16 milionů, celkové hodnoty společnosti. Na základě dohody Austro-Americana zavedla linku z Terstu do New Yorku s čtrnáctidenním intervalem, aniž by byly ohroženy zájmy německých rejdářství. Hlavním konkurentem v obou přístavech na Jaderském moři byla společnost Cunard Line, která zahájila plavby do USA o rok dříve. Austro-Americana vykazovala s každým rokem větší zisky a v roce 1907 zavedla linky do Jižní a Střední Ameriky v sedmidenních intervalech. [1] [24]

Flotila společnosti se rychle rozrůstala. V roce 1900 čítala 18 lodí o souhrnném výtlaku 55 775 BRT. Po 7 letech to bylo již 30 lodí s výtlakem 120 297 BRT. Roku 1910 zahrnovala flotila společnosti 33 lodí a výtlak 135 883 BRT. Dále Austro-Americana disponovala řadou menších lodí určených pro dopravu v přístavu a pobřežní parníky. Přestože společnost obsluhovala mnohočetné linky přes Atlantský oceán i mezi evropskými přístavy, dle celkového výtlaku lodí nešlo o největší rakouské rejdářství. Österreichischer Lloyd, společnost založená již v roce 1833 rovněž v Terstu, měla na počátku desátých let dvacátého století flotilu 52 lodí s celkovým výtlakem 200 849 BRT. Avšak na rozdíl od Austro-Americany společnost Österreichischer Lloyd od svého vzniku upínala pozornost na východ. Provozovala linky do Istanbulu, Alexandrie, později i do Indie a Číny. Na emigraci do USA se společnost v devatenáctém a na počátku dvacátého století nepodílela. Příмым konkurentem pro Österreichischer Lloyd byla uherská Adria, která však z hlediska početnosti flotily a celkové tonáže byla mnohem menší. [1] [25]

Německá rejdářství po zakoupení podílu v Austro-Americana využila své prostředky pro částečnou eliminaci hlavního konkurenta na jihu monarchie – Cunard Line. Mezi společnostmi vypukla cenová válka, v níž rakouská společnost nabízela až o polovinu levnější lístky. Britská Cunard Line nenabízela mezipalubní lístky a nemohla si dovolit takto snižovat cenu svých lístků. Austro-Americana dokázala do propuknutí války přepravit z Rijeky a Terstu zhruba čtyřnásobný počet cestujících oproti Cunard Line, přičemž obě firmy shodně přijaly více cestujících v Rijece. [1] [11]



Graf 8: Cestující z Terstu společností Austro-Americana vlastní zpracování [21]

3 Přístavy

Vystěhovalci z monarchie měli na výběr řadu přístavů, ze kterých by odpluli do USA. Málopočetné skupinky emigrantů opouštějící Rakousko-Uhersko na začátku 19. století nejčastěji mířili do belgických Antverp a francouzského Le Havru. Ovšem kvůli značné vzdálenosti obou přístavů začali emigranti častěji využívat přístav v Hamburku a Brémách. Někteří migranti volili cestu přes Rotterdam nebo Libavu. Alternativní možností bylo odejít přes přístavy v Rijece nebo Terstu, které se nacházeli na území monarchie a vystěhovalci tak nemuseli opouštět hranice země. Přesto na konci 19. století více než 70 % vystěhovalců z monarchie odcházelo přes severoněmecké přístavy, zatímco Rijeku a Terst využila přibližně desetina migrantů pocházejících z monarchie. [1]

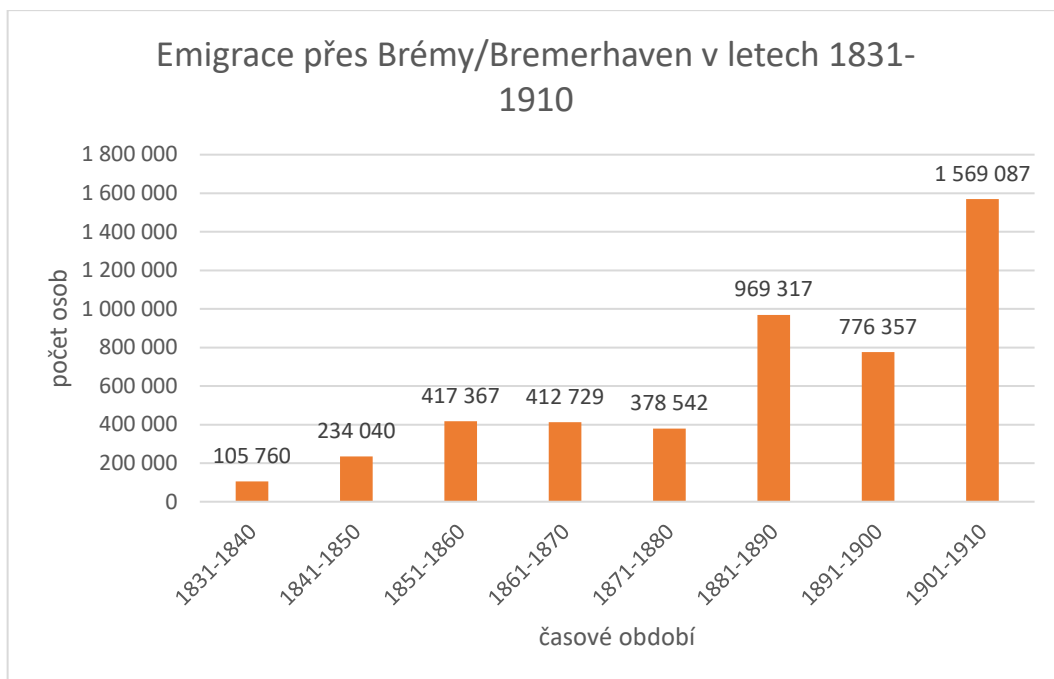
3.1 Brémy

Přístav v německých Brémách začal být využíván jako přední evropský přístav pro obchodování s USA v 80. letech 18. století. Původní přístav ležel na řece Veseře přibližně 70 km před ústím do Severního moře a postupně přestával vyhovovat stále větším námořním lodím. Proto bylo brémským senátem rozhodnuto postavit nový přístav Bremerhaven u samotného ústí řeky. Postupem času se z Bremerhavenu stalo přístavní město, které spadalo pod správu Brém. Bremerhaven se již od svého vybudování ve třicátých letech 19. století zaměřoval na přepravu migrantů a několikaletý náskok jej vynesl do čela německých přístavů odbavujících cestující. [26]

Cesta migrantů do Bremerhavenu vedla vždy přes Brémy, kde si vyřizovali potřebné formální požadavky plavby. Následně se vydávali lodí po proudu řeky do Bremerhavenu, kde nastupovali do lodí plujících do USA. V roce 1862 byla mezi městy zprovozněna železniční trať a přesun migrantů do výpravního přístavu se zkrátil na několik hodin. V Brémách i Bremerhavenu se začaly stavět rozsáhlé haly a noclehárny schopné dohromady pojmout až 10 000 osob. Pokud pobyt migrantů v ubytovacích zařízeních překračoval 3 dny, náklady na ubytování a stravování hradily lodní společnosti, u kterých měla dotyčná osoba zakoupený lístek. [26]

Dominantní postavení v Brémách a obzvláště v Bremerhavenu měla společnost Norddeutscher Loyd. S rychlým růstem lodní společnosti, která se soustředila na přepravu migrantů, byl spjat i růst jejího domovského přístavu.

Mezi roky 1831 a 1910 odbavily přístavy v Brémách a Bremerhavenu 4 863 199 migrantů. [26]



Graf 9: Emigrace přes Brémy/Bremerhaven v letech 1831-1910, vlastní zpracování [26]

3.2 Hamburk

Hamburský přístav v období vystěhovalectví fungoval již několik století a těžil ze své strategické polohy na Labi. Větší důraz na odbavování a přepravu migrantů však začal být kladen až po roce 1850, po evidentním rozmachu trendu emigrace do zámoří. Ke konci 19. století se Hamburk stal největším přístavem v kontinentální Evropě a hlavním konkurentem Brém. [1]

Do Hamburku často mířili migranti ze sousedních zemí, protože v mnoha případech se jednalo o nejbližší přístav s přímým spojením s USA. Většina vystěhovalců přijížděla do Hamburku s několikadenním předstihem. I zde probíhaly výstavby speciálních emigrantských zařízení pro migranty, kteří si nemohli dovést ubytování v hotelu nebo penzionu. Po epidemii cholery, která v Hamburku vypukla v roce 1892 a jejíž zavinění bylo připisováno východoevropským migrantům, společnost HAPAG vybudovala rozsáhlý emigrantský komplex Veddel s kapacitou 5 000 osob. Po jeho otevření v roce 1902 velká část migrantů dorazila přímo na nádraží ve Veddelu, aniž by se pohybovala po městě. [27]

V důsledku dřívější vlny západoevropské migrace do USA měli německé přístavy v 80. letech 18. století, tedy v období rozmachu vystěhovalectví ze Střední a Východní Evropy dostatečnou infrastrukturu na odbavení velkého počtu lidí. Díky rozvinuté železniční síti byly Hamburk

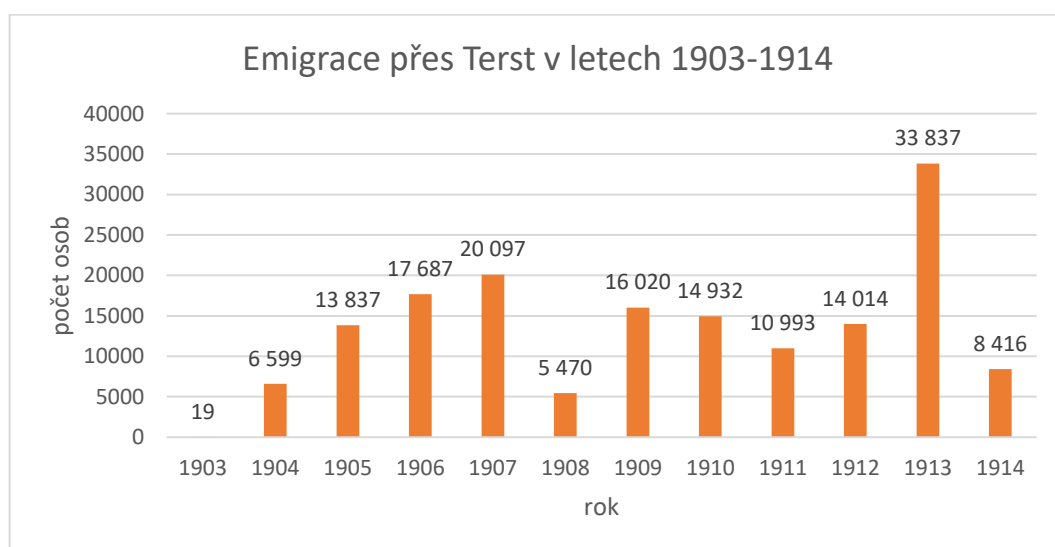
a Brémy pro obyvatele Rakouska-Uherska stejně dostupné jako přístavy na pobřeží Jaderského moře.

3.3 Terst

Dva největší přístavy v monarchii, v Terstu a v Rijece, se dočkaly rychlého rozvoje v první polovině 19. století, kdy v daných městech vznikaly společnosti spojené s lodní dopravou, ať už se jednalo o loděnice nebo samotná rejdářství. Rovněž započala výstavba nádraží a železniční sítě, která propojila obě přístavní města s největšími městy habsburské monarchie. Z Terstu se tak stal klíčový železniční uzel s přístupem k námořním linkám, které vedly do západoevropských přístavů. První emigrantská linka z Terstu do Severní Ameriky však byla zavedena až v roce 1903. [1] [21]

Na počátku 20. století bylo v Evropě cestování vlakem běžné, proto většina migrantů přijížděla do města po železnici na Jižní nádraží, odkud se mohli vydat rovnou do přístavu nebo do vyhrazené čtvrtě, s níž bylo na konci 19. století navázáno tramvajové spojení. Infrastruktura města na přelomu století byla již plně přizpůsobená příchodu většího množství migrantů a zajišťovala prostory pro krátkodobé pobyty osob čekajících na odplutí své lodě. Přestože kapacitně za jinými evropskými přístavy Terst zaostával. Emigrační hala v Terstu mohla pojmout 800 osob. [1]

Mezi lety 1903 a 1914 odbavil terstský přístav 290 000 emigrantů. Z 220 000 lidí mířících na americký kontinent jich 160 000 plulo do USA a 40 000 do Jižní Ameriky. Na převozu migrantů se podílely pouze společnosti Austro-Americana a Cunard Line. [21]



Graf 10: Emigrace přes Terst v letech 1903-1914 vlastní zpracování [21]

3.4 Rijeka

Zhruba 70 kilometrů od Terstu se nachází Rijeka, druhé přístavní město Rakouska-Uherska. Obě města těžila z rychlého vývoje v 19. století díky navazování obchodních vztahů s Evropou a Dálným Východem. Těžištěm světového obchodu v monarchii zůstával Terst, zatímco Rijeka nabývala spíše regionálního významu se zaměřením na přístavy ve Středozezemním moři. Na počátku 20. století byla zprovozněna pravidelná osobní linka vedoucí přes Rijeku. Později se zaváděly i linky z Rijeky jakožto z výchozího přístavu, které mířily výhradně do Severní Ameriky. [21]

Stejně jako v Terstu i v Rijece byly vynaloženy prostředky na výstavbu rozsáhlého emigrantského komplexu budov schopného pojmout až 3 000 osob. Navzdory přebytečné kapacitě stávající čtvrtě bylo rozhodnuto o postavení Emigrantského hotelu v blízkosti přístavu. Nově vybudovaný hotel disponoval 500 lůžky a vši potřebnou vybaveností. Ačkoliv se díky snahám vlády z Terstu stal nejvýznamnější přístav země z hlediska obchodu, Rijeku jako výchozí přístav pro emigraci využilo 305 000 osob, tedy více než Terst. [21]

Díky rozsáhlosti území Rakouska-Uherska byly přístavy na Jaderském moři pro mnohé obyvatele vzdálenějších regionů hůře dosažitelné než německé přístavy Hamburk a Brémy. Rovněž je třeba vzít v potaz, že cesta do Severní Ameriky z německých přístavů byla přibližně o 1 000 námořních mil kratší nežli z rakousko-uherských. V závislosti na konkrétní lodi tak byla cesta z jaderských přístavů delší o 2-9 dní. [28]

4 Lodě

V této kapitole se podrobněji podíváme na plavidla používaná pro přepravu migrantů přes Atlantský oceán a cestovní třídy. Z důvodu rozsáhlosti typů lodí je v práci kladen důraz pouze na lodě převážející migranty do USA.

4.1 Přejchod na parní pohon na transatlantických plavbách

Plavidla podílející se na přepravě migrantů přes oceán lze rozdělit do tří skupin, a to dle typu pohonu:

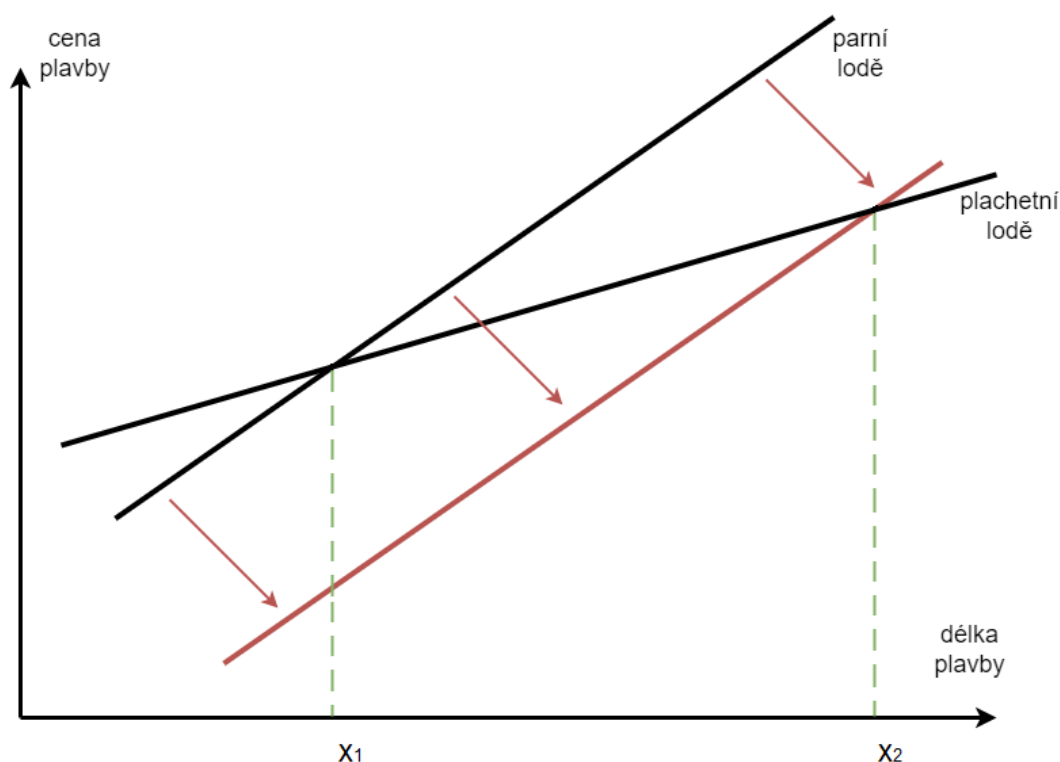
- Plachetní lodě
- Plachetní parní lodě (v literatuře často označované jako parní lodě)
- Parní lodě

Ačkoliv první plachetní parník přeplul Atlantik v roce 1819, trvalo několik dekád, než se parní pohon rozšířil do námořní dopravy. Teprve od poloviny 19. století lze pozorovat pomalý ústup plachetnic a jejich nahrazování zprvu plachetními parními loděmi a posléze plavidly s ryze parním pohonným ústrojím. Přelomovým se stal rok 1865, kdy poprvé počet přistěhovalců do USA přípluvších na párou poháněných plavidlech převýšil počet přistěhovalců na plachetních lodích. Přesto plachetnice po následujících 10 let představovali významný podíl na celkových přepravních výkonech na transatlantických trasách. Následující tabulka znázorňuje nárůst podílu parních lodí na emigraci do USA. [29] [30]

Tabulka 2 Sledování nárůstu emigrace do NY parními loděmi, vlastní zpracování [31]

rok	emigrace do USA přes NY plachetnicemi a parníky	emigrace do USA přes NY parníky	procentuální podíl parníků na emigraci do USA přes NY
1852	303 153	2 989	0,99
1855	161 490	3 779	2,34
1858	85 848	16 628	19,37
1861	70 063	21 543	30,75
1864	174 434	78 112	44,78
1867	240 260	193 381	80,49
1870	235 574	203 447	86,36
1873	277 359	269 171	97,05
1876	80 053	80 053	100,00

U soukromých lodních společností zaměřených na přepravu osob bylo nasazení párou poháněných plavidel podmíněno ekonomickou smysluplností. Cena plavby parní lodě stoupá s rostoucí vzdáleností mnohem rychleji nežli cena plavby plachetnice. Proto od určité vzdálenosti, která v polovině 19. století byla výrazně kratší než vzdálenost Evropy a Severní Ameriky, bylo rentabilnější využívat plachetní lodě než neúměrně nákladné lodě s parními stroji. Vlivem technologického zdokonalování, zejména záměnou lopatkového kola účinnějším lodním šroubem a řadou jiných faktorů se křivka nákladů parních lodí postupně posouvala směrem dolů a nové lodě tak šlo nasazovat na stále větší vzdálenosti, čehož rejdařství začala vzápětí využívat. [30] [31]



Graf 11: Závislost ceny plavby na její délce u plachetních lodí a parních lodí [31]

4.2 Cestovní třídy a jejich vybavení

V 19. století se napříč lodními společnostmi ustálil standart nabízet cestujícím tři třídy, resp. v nabídce byly obsaženy lístky do první třídy a lístky do druhé třídy, kde byli cestující ubytováni v kajutách a mezpalubní lístky. Z hygienických a společenských důvodů bylo cestujícím zakázáno pohybovat se v lodních prostorech určených pro vyšší třídu čili pouze pasažéři první třídy měli neomezený přístup ke všem běžným i nadstandartním službám, která daná loď nabízela. [32]

Nejdražší první třída nabízela zákazníkům nejpohodlnější cestování s nejvyššími standardy luxusu. Cestující bydleli ve velkých soukromých kajutách a v nákladním prostoru jim bylo vyhrazeno nejvíce místa pro zavazadla. Často nadbytečný prostor kajut rovněž využívali pro uskladnění zavazadel a jiných osobních věcí, které se nevešly do vyhrazeného zavazadlového prostoru. Na loď nastupovali poslední, zpravidla krátce před odplutím a vyloďování podstupovali první. Kontrolní prohlídky před vstupem na území USA ověřující zdravotní a finanční způsobilost příchozích byly spíše formální a často probíhaly přímo na palubě lodi. Po celou dobu plavby cestující první třídy obsluhoval personál lodi, který zajišťoval stravování, společenské a zábavné aktivity. Na přelomu století již byly běžné divadelní sály, kavárny, restaurace, zimní zahrady, knihovny, čítárny a sportovní haly. Zároveň se zvětšila využitelná plocha kajut, v nichž měli cestující několik místností včetně šatny a koupelny. Zaplatit vysokou cenu lístku si mohla dovolit méně než desetina zákazníků cestujících s účelem usadit se v USA natrvalo. Proto většinu pasažérů první třídy tvořili podnikatelé a obchodníci. Cena lodního lístku do první třídy se odvíjela od řady faktorů. V polovině 19. století klíčovou roli hrál typ pohonu. Lístek na parní loď plující z Hamburku do New Yorku byl o 60 % dražší než lístek na plachetní loď. Analogicky cena lístku z Brém byla dokonce o 110 % vyšší. Po rozšíření parních lodí cenu lístku ovlivňovalo umístění kajuty, počet místností, přístup na venkovní terasu aj. Ze všech nabízených tříd byla první třída nejvariabilnější a její konečná cena závisela i na přáních zákazníka. [33] [34] [35] [36] [37] [38]

Pasažéři ve druhé třídě bydleli v menších kajutách, které měly ve srovnání s první třídou skromnější zdobení a zpravidla nezahrnovaly více místností. V kabinách obvykle bydlely dvě až čtyři osoby. Přesto se jednalo o poměrně prostorné ubytování poskytující během plavby téměř stejné pohodlí jako kajuty první třídy. Společenské a kulturní vyžití pro cestující bylo srovnatelné. Stravování zákazníků cestujících ve druhé třídě měl rovněž na starosti personál lodi. Dle nabízeného servisu a vybavení kajut rozdíl mezi první a druhou třídou nebyl tak výrazný jako rozdíl druhé a třetí třídy, resp. mezipalubí. Na začátku dvacátého století mezi největšími lodními společnostmi byl počet cestujících ve druhé třídě oproti třetí třídě čtvrtinový. Podle různých odhadů podíl migrantů na zákaznících druhé třídy tvořil 60 % směrem na východ a až 80 % západním směrem. Zbýlý podíl připadal na cestující bez účelu emigrace. Od konce 19. století se začal rozvíjet cestovní ruch a turismus a pro zaopatřené zákazníky, kteří si mohli dovolit odcestovat přes oceán a poznat nový kontinent, představovala druhá třída levnější alternativu pohodlného ubytování během plavby. Zájem pramenil zejména na straně amerických turistů, kteří velkou měrou přispěli k růstu významu druhé třídy pro lodní společnosti. Ve srovnání s vystěhovalci, u amerických cestujících existovala téměř stoprocentní záruka zpáteční plavby a z toho vyplývající ekonomická výhodnost nového typu zákazníků. [39] [40] [41]

Obecně se plavba přes oceán pokládala za vysoce nákladnou záležitost, což platilo i pro nejlevnější mezipalubní lístky. Zájemci o nejlacinější lístek, ve více než 90 představování vystěhovalci, často rozprodávali veškerý majetek, aby nahromadili dostatek prostředků na cestu. Cestování v mezipalubí prošlo od poloviny 19. století do První světové války nejvýraznějšími proměnami ze všech cestovních tříd. Klíčovým prvkem proměny bylo faktické nahrazení mezipalubního prostoru sloužícího k přepravě osob kajutami třetí třídy. Pro emigraci do zámoří měl vývoj cenově nejdostupnější varianty zásadní vliv, ať už se jednalo o cenu lodního lístku nebo ubytovacích podmínek na lodi během plavby. Podrobnějšímu bádání této problematiky je věnována pátá kapitola. [42]



Obrázek 3 Zleva interiér první, druhé a třetí třídy v roce 1911[40] [43]

V následujících podkapitolách jsou uvedeny příklady lodí za každou společnost, které jsou v práci rozebírány. Období provozu lodě je uvedeno v závorkách za jejím názvem, ovšem kvůli tomu, že se lodím často měnil majitel, rejdařství jen vzácně využívala své lodě po celou dobu životnosti, resp. od spuštění plavidla na vodu do ukončení provozu lodě buď nehodou nebo sešrotováním.

4.3 Lodě HAPAG

- Deutschland I (1848-1857)

Byla jedna z 8 plachetnic společnosti HAPAG a jedna z prvních lodí nasazených na osobní linku z Hamburku do New Yorku. Loď měla kapacitu 20 cestujících v kajutách a 200 cestujících v mezipalubí. Po nasazení plachetních parníků v polovině padesátých let plachetnice přepravovala uhlí a v roce 1857 ztroskotala. [44]

- Borussia (1854-1879)

Tento plachetní parník obsluhoval linku Hamburk-New York mezi lety 1856 a 1870. Z 510 míst pro cestujících bylo 310 míst určeno pro cestující v mezipalubí. V roce 1876 byla loď prodána společnosti Dominion Line a o tři roky později ztroskotala. [45]

- Bohemia I (1881-1905)

Jméno Bohemia parník dostal až po převedení do vlastnictví HAPAG, v němž setrval 17 let do roku 1898. Zvláštností daného plavidla byla absence druhé třídy. Parník byl koncipován pro 100 cestujících první třídy a pro 1200 cestujících v mezipalubí. Prvních deset let loď obsluhovala převážně linku Hamburk-New York, posléze se začala objevovat i na linkách vedoucích do Philadelphie a Baltimoru. V roce 1898 byl parník prodán italské společnosti Sloman Line a sedm let poté bylo plavidlo sešrotováno. [46]

- Deutschland III (1900-1925)

Parník Deutschland III byl prvním plavidlem společnosti HAPAG, které získalo modrou stuhu za nejrychlejší přeplutí Atlantiku. V době uvedení do provozu se jednalo o druhou největší loď na světě a měla sloužit převážně movitějším zákazníkům, čemuž odpovídala kapacita parníku. Loď mohla pojmout 467 cestujících v první třídě, 300 v druhé třídě a 300 v mezipalubí. Na transatlantických plavbách se využíval do roku 1910, poté byl přestavěn na výletní loď. [47] [48]

4.4 Lodě NDL

- Bremen I (1858-1882)

Plachetní parník Bremen I se stal v roce 1858 první lodí společnosti, která doplula do New Yorku. Ve vlastnictví NDL plavidlo setrvalo do roku 1874 a bylo využíváno primárně na lince Brémy-New York. Loď poskytovala ubytování pro 160 cestujících v první třídě, 110 v druhé třídě a 400 v mezipalubí. [45]

- Weser II (1867-1896)

Druhý parník společnosti se jménem Weser, jenž oproti svému předchůdci nabízel o 250 více míst pro cestující v mezipalubí. Osobní linky mezi Brémami a americkými přístavy New York,

Baltimore a Galveston obsluhoval 28 let, prakticky po celou dobu funkčního provozu lodi, což ho řadí k nejdéle sloužícím plavidlům společnosti. [49]

- Barbarossa (1896-1924)

Ke konci 19. století již německé loděnice disponovaly dostatečnými prostředky pro konstrukci velkokapacitních plavidel schopných pojmout přes 2 000 cestujících. Parník Barbarossa nabízel ubytování pro 230 cestujících v první třídě, 227 v druhé třídě a 1935 míst v mezipalubí. Od roku 1897 až do vypuknutí První světové války loď obsluhovala americké přístavy New York, Baltimore, Philadelphie a Galveston. [45]

- Konprinz Wilhelm (1901-1923)

Druhé plavidlo společnosti NDL, kterému se podařilo získat modrou stuhu za nejrychlejší přeplutí Atlantiku. Stejně jako společnost HAPAG, i NDL na přelomu 19. a 20. století rozšířila svou flotilu o řadu rychlých a velkokapacitních parníků. Loď poskytovala ubytování pro 367 cestujících první třídy, 340 druhé třídy a 1 054 míst pro cestující v mezipalubí. Jako transatlantický parník pro přepravu osob sloužil do počátku války. [50]

4.5 Lodě Cunard Line

V období masové emigrace do USA patřila Cunard Line k největším rejdářským společnostem na světě. Cunard Line měla výsadní postavení na osobních linkách mezi USA a Britskými ostrovy, a právě na tyto linky nasazovala své nejprestižnější lodě.

- Servia (1881-1902)

Servia byla první zaoceánskou lodí společnosti Cunard Line postavená z oceli a s kompletním elektrickým osvětlením. Dané plavidlo předznamenalo nástup nových a pokrokových parníků s nejmodernějším vybavením té doby. Na lodi mohlo cestovat až 450 cestujících v první třídě a 600 cestujících v třetí třídě. Servia vykonávala službu na plavbách z Liverpoolu do New Yorku 20 let, načež byla odkoupena a sešrotována. [51] [52]

Pro přepravu migrantů z rakousko-uherských přístavů Rijeka a Terst do USA vyčlenila společnost Cunard Line trojici následujících lodí: [1]

- Carpathia (1902-1918)

Od roku 1903 parník zajišťoval spojení mezi New Yorkem a řadou přístavů ve Středozezemním moři. Plavidlo mělo zdařile nakonfigurované uspořádání cestovních tříd pro přepravu vystěhovalců, neboť mohla pojmout 204 cestujících v první třídě a 1 500 cestujících v třetí třídě, ubytování v druhé třídě loď neposkytovala. Po vypuknutí Carpathia sloužila válečným účelům. [51]

- Ultonia (1898-1917)

Po uvedení do provozu loď zajišťovala dopravu mezi Liverpoolem a přístavy USA. V roce 1904 nechala společnost parník přestavět, aby zvětšila kapacitu pro cestující v třetí třídě, která po předělání činila 2 100 míst. Po rekonstrukci se plavidlo dočkalo nasazení na lince mezi středozezemními přístavy a New Yorkem. [53]

- Pannonia (1903-1922)

Pannonia sloužila na trase Terst-New York mezi lety 1904 a 1914 a po skončení války v letech 1919-1921. Loď Nabízela 90 míst v první třídě, 70 v druhé třídě a 2 066 v třetí třídě. [54] [55]

4.6 Lodě Austro-Americana

- Eugenia (1906-1917)

Eugenia o výtlačku 4 835 BRT se řadila k menším lodím společnosti. Poskytovala místo pro 15 cestujících v první třídě a 1 200 cestujících v třetí třídě. Svou první plavbu z Terstu do New Yorku přes řadu dalších středomořských přístavů zahájila v roce 1907 a na této trase sloužila do roku 1913 [56]

- Alice (1907-1930)

Od spuštění na vodu do roku 1913 byla loď využívána pro pravidelné spojení mezi Terstem a New Yorkem a následně společnost parník převedla na linku do Jižní Ameriky, kde jej během války zabavily brazilské úřady. Alice disponovala kapacitami pro 50 cestujících v první třídě, 75 cestujících v druhé třídě a 1 500 v třetí třídě. [57]

- Marta Washington (1907-1934)

Dle ubytovacích kapacit patřila k největším lodím Austro-Americany předválečného období. Nabízela ubytování pro 60 cestujících v první třídě, 130 v druhé třídě a 2 000 v třetí třídě. Na migrantské trase Středomoří-New York sloužila v letech 1908-1914 a 1922-1927. [58]

- Kaiser Franz Josef I (1911-1944)

S výtlakem 12 567 BRT byl parník Kaiser Franz Josef I co do velikosti vůbec největším plavidlem společnosti. Loď postavená rakouskými loděnicemi zpočátku zajišťovala dopravu do Jižní Ameriky, ovšem již rok po uvedení do provozu Austro-Americana rozhodla loď přesunout na severoamerickou linku, na níž sloužila do začátku války. Ubytovací kapacita činila 125 míst v první třídě, 550 v druhé třídě a 1230 v třetí třídě. [50]

5 Vývoj zaoceánské plavby v letech 1850-1913

Vlivem dlouhé řady faktorů se průběh emigrace v uvedených letech razantně změnil. Z poznámek a příběhů samotných migrantů, on-line databází a archivů se záznamy o cestujících a lodích se pokusíme na několika příkladech ukázat celou anabázi cesty přes oceán ve vybraných obdobích.

5.1 Rok 1850

Trend emigrace v habsburské monarchii teprve začínal nabírat na síle. Společnosti Austro-Americana a NDL zatím neexistovaly a Cunard Line provozovala osobní dopravu výhradně mezi Severní Amerikou a Britskými ostrovy. Z čtveřice v práci probíraných společností měla smysl pouze HAPAG.

První problém, jemuž potenciální migranti museli čelit, byla nízká informovanost, ať už šlo o ceny lodních lístků nebo legislativní záležitosti amerických úřadů. Jsou známy případy, kdy se šestičlenná rodina vydala pěšky z českých zemí do Brém v naději, že naspořené finance vystačí na lístek pro všechny členy. Nicméně po náročné cestě, z nahromaděných prostředků rodině zbyla pětina všech úspor, s čímž nemohli plavbu zaplatit. Z doslechů se dozvěděli o přívětivějších cenách v Hamburku, kde jim po příchodu bylo sděleno, že jejich aktuální obnos pokryje jen na lístek pro otce, za podmínky, že by během plavby pracoval jako lodník, načež muž odmítl a vrátil se s rodinou domů, připraven o úspory. [59]

Je zaznamenán příběh české rodiny, která se roku 1851 vydala z rodného Hradce Králové do Bremerhavenu, aby odplula do Galvestonu a usadila se v Texasu. Po železnici se rodina dostavila do německého přístavu, kde je očekávala plachetnice pojmenovaná William Herschel, původně postavená pro obchodní účely v oblasti Karibiku. Počátek plavby připadl na březen, tudíž rodinu čekala plavba v relativně příznivém ročním období. Na loď nastoupilo 197 cestujících. Přestože se českým migrantům poštěstilo bydlet v kajutě, trávili v ní minimum času a většinou se zdržovali společně s ostatními pasažéry na palubě, přes kterou byla natažena plachta, aby zakryla cestující před sluncem. Kapitán lodě dbal o cestující a snažil se jim vyjít maximálně vstříc a z pohodlnit protáhlou cestu, která do jižních přístavů USA trvala znatelně déle než plavby na východní pobřeží. Po 66 dnech plavby loď zakotvila v Galvestonu a rodina pokračovala do okrsku Austin, přibližně 300 km od pobřeží. [59] [60]

Parní lodě na migrantských trasách byly stále vzácné příliš drahé, aby jimi většinoví vystěhovalci mohli cestovat. Realie plavby plachetní lodí v polovině 19. století jeden z cestujících popisuje tak, lidé tráví čas ve větších skupinkách, cestují v mezipalubním prostoru s domácími a hospodářskými zvířaty. V sedm ráno je servírována snídaně, v poledne oběd a v devatenáct hodin se podává čaj. Mimo čas určený pro stravování se lidé snaží všelijak zabavit, ovšem možnosti volnočasových aktivit jsou omezené, protože loď žádnými na to přizpůsobenými prostory nedisponuje. Pitnou vodu dostávají cestující jen v omezeném množství. Ryby, jediné dostupné čerstvé maso, se na palubě nepodává, jelikož zvyšuje žíznivost. V mezipalubním prostoru, kde je ubytována většina cestujících, chybí lůžka i příkrývky. V těchto podmínkách žijí lidé průměrně 44 dní. [61] [62]

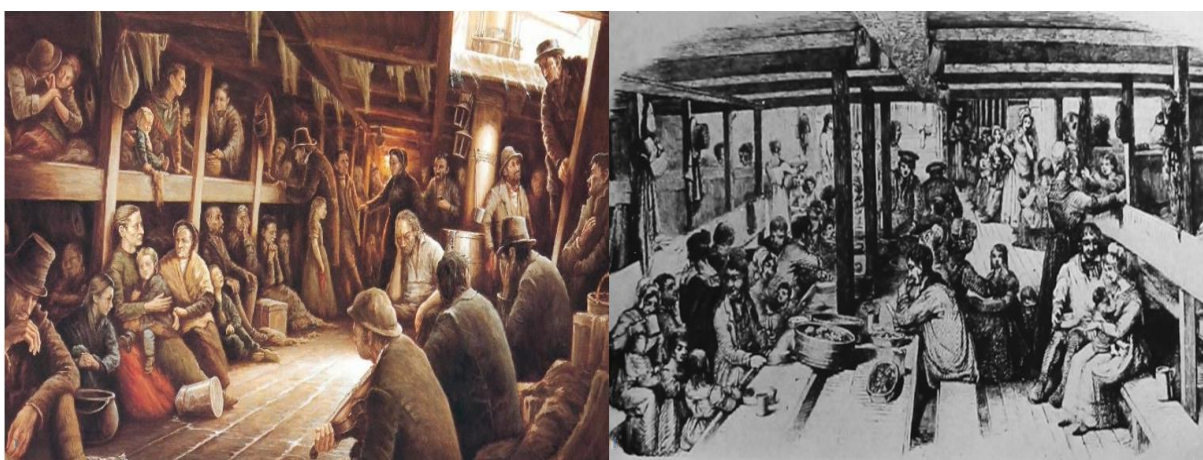
Nízká úroveň hygieny vedla k častým onemocněním, což se navíc umocňovalo absencí zdravotnických pracovníků. Nemocné mohl obcházet a kontrolovat kapitán, ovšem nejednalo se o žádný standardizovaný postup u nemocných cestujících, ale o lidský přístup kapitána lodi. Následkem nevyhovujících podmínek pro cestující byla vysoká úmrtnost. Pokud se během plavby rozšířila na lodi cholera nebo tyfus, mortalita mohla dosahovat nižších desítek procent. Na nejkapacitnějších lodích přepravujících 600 až 900 cestujících byly v padesátých letech 19. století hodnoty mezi 8 a 10 procenty běžné. Stanovit průměrnou úmrtnost na plavbách do USA ve vymezeném roce či období je komplikované kvůli neúplným údajům. Na dostupném vzorku 1 077 lodí plujících do New Yorku mezi lety 1836-1853 byla průměrná úmrtnost 1,32 procent. Na polovině lodí se úmrtnost pohybovala do jednoho procenta, přičemž lodí bez úmrtí během plavby bylo pouhých 6 procent z dostupného vzorku. [61] [62] [63]

5.2 Rok 1875

V tomto roce i v širším několikaletém rozsahu migranti mohli vybírat primárně mezi společnostmi HAPAG a NDL. Veřejnost již měla povědomí o možnostech vystěhování v důsledku působení vystěhovaleckých agentur na území Rakouska-Uherska.

Po 25 letech lze sledovat pokrok v překonávání oceánu ve všech ohledech. Již relativně běžné parní lodě poskytovaly ve srovnání s plachetnicemi více prostoru jak pro cestující a zavazadla, tak pro zásoby potravin a pitné vody. Zároveň se plavba zkrátila a nyní průměrně netrvala déle než 14 dní. Parní lodě tedy přinesly řešení v otázce zásob a zkrácení doby strávené na moři. Na lodích také začali pracovat lékaři a objevily se prostory vyhrazené pro nemocné cestující. Díky těmto opatřením se cestování přes oceán stalo méně rizikovým a již v roce 1869 mortalita na parních lodích činila jednu desetinu procenta. [64] [65] [66]

Normou se stalo podávání nejméně jednoho teplého jídla, které zahrnuje i maso, pro všechny cestující. V mezipalubí došlo k rozdělení cestujících podle rodinného stavu. Zvlášť bydlely rodiny s dětmi, svobodní muži a neprovdané ženy. Ačkoliv bylo mezipalubí rozděleno na několik jednotných úseků, nelze to pokládat za kajuty, jelikož v každém úseku bydlelo pohromadě i přes sto osob. Cestující první a druhé třídy již fakticky nepotřebovali obstarávat běžné osobní předměty pro každodenní používání, vše jim bylo zajištěno lodním personálem. Pasažéři v mezipalubí si však stále museli zajistit věci jako lůžkoviny a jídelní náčiní svépomocí. Pokud si potřebné věci na cestu nepřipravili předem, vždy existovala možnost pořídit nutné předměty v přístavech, kde se trh plně přizpůsobil vystěhovaleckým potřebám. [66] [67] [68]



Obrázek 4 Vystěhovalci cestující v mezipalubí v 70. a 80. letech 19. století [69] [70]

5.3 Rok 1900

Vnitřní uspořádání a koncepce samotných lodí stavěných po roce 1900 se výrazně změnila. Lodní společnosti do nynějších let využívaly mezipalubní prostor pro přepravu migrantů do USA a na zpátečních plavbách do Evropy sloužil k přepravě nákladu, avšak od 90. let začala narůstat poptávka po osobní dopravě přes Atlantik i východním směrem, zejména v důsledku zrodu a rozvoji turismu a reemigrace. Tento nový trend vedle přiměl postupně všechna rejdařství své lodě plně přizpůsobit potřebám cestujících a nejviditelnější změnou bylo postupné zavádění soukromých kajut třetí třídy. V mezipalubí, kde migranti spali, jedli a trávili většinu času, se začali po vzoru vyšších cestovních tříd objevovat společenské místnosti, jídelny a salóny. Takto razantní zlepšení ubytovacích podmínek a služeb pro nejlevnější třídu bylo technicky umožněno stavbou stále větších parníků. Průměrná cestovní rychlost v roce 1900 činila 15,3 uzlů (přibližně 28,3 km/h), což umožňovalo přeplout Atlantik během 7 dnů. [42] [71] [72]

Do přístavů se emigranti dostávají nejčastěji po železnici, jelikož pořád častěji přichází z odlehlejších regionů a následně putují do vystěhovaleckých zařízení, nocleháren či hotelů, kde následují úřední kontroly a lékařské prohlídky. Po nalodění si cestující zajišťují potřebné věci k noclehu. Kajuty třetí třídy jsou k dispozici pouze na nových parnicích, proto 90 procent cestujících bydlí v mezipalubí, kde počet ubytovaných může přesahovat 1 200 osob. Lodě s kajutami třetí třídy se začaly dříve objevovat na trasách ze severoevropských přístavů a dlouhou dobu zůstávali doménou výhradně anglických společností. Proto navzdory zavádění kajutového bydlení, mezi lety 1875 a 1900 nastal nejvýraznější posun v technických a technologických oblastech, ať už jde o nárůst kapacity lodí, zvýšení cestovní rychlosti nebo instalování elektrického osvětlení aj. moderního vybavení. [42] [71] [73]

5.4 Rok 1913

Na sklonku sledovaného období vystěhovalectví se již všechna čtyři rozebíraná rejdařství podílela na přepravě migrantů přes oceán a potenciální zákazníci tak měli nejširší výběr. Právě v posledních několika letech emigrace, po neustálém zlepšování a přirozenému vývoji, lze očekávat nejpříjemnější cestovní podmínky za celé období.

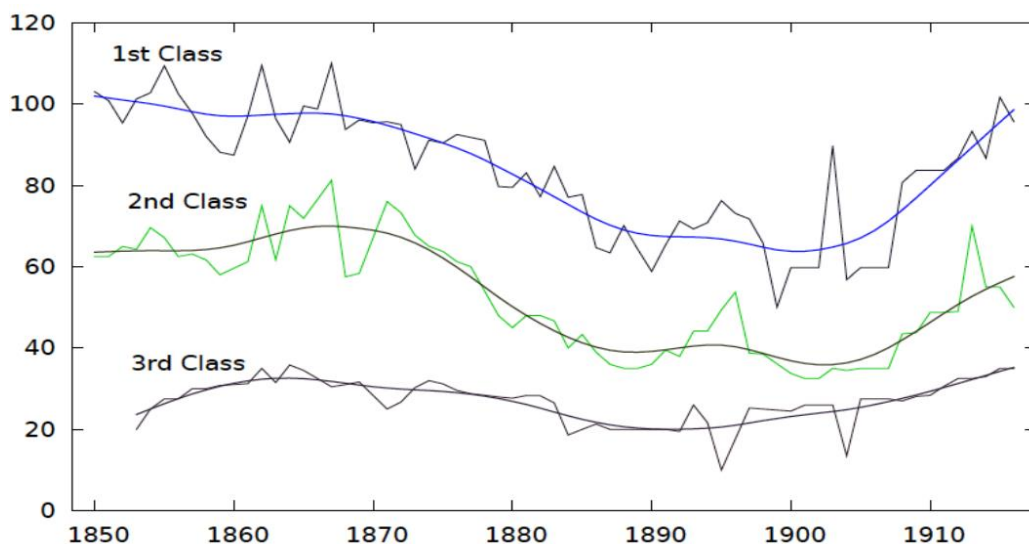
Během první dekády dvacátého století USA zavedly celou řadu nařízení, kterými se snažily zlepšit cestovní podmínky pro vystěhovance. Lodní společnosti museli svým zákazníkům nově zajišťovat veškeré stravovací potřeby v dostatečné míře. Jídelny i nádobí bylo zařízeno společností a pracovní personál udržoval veřejně použitelné prostory v čistotě. Soukromé kajuty třetí třídy se standardně nabízely pro čtyři až osm osob. Největší podíl lodí s takto vybavenou třetí třídou byl situován na linkách z anglických přístavů, kde v letech 1899-1914 bydlelo v kajutách 50 procent cestujících třetí třídy, zatímco ostatní cestovali v mezipalubí. 25 procent cestujících z ostatních severoevropských přístavů mělo k dispozici kajuty ve stejném období a z přístavů na Středozezemním moři pouhých 11 procent. [71] [74] [75]

Podle jednoho zaznamenaného příběhu, zákazník Cunard Line dorazil k brzkému ránu do přístavu, odkud mu společnost zajistila dopravu do hotelu. Zde si během dopoledne vyřídil formální záležitosti ohledně plavby a po obědě začalo nalodování cestujících. Prvními vstupovali na palubu zákazníci třetí třídy, kde na ně čekal personál, aby pasažéry po skupinkách odváděl do kajut. Všichni pasažéři byli ubytováni v kajutách a prvně zmíněnému zákazníkovi se dostali tři spolubydlíci ve čtyřlůžkové kajutě. Jednalo se o loď s názvem Mauretania, postavenou v roce 1906 a držící modrou stuhu za nejrychlejší přeplutí Atlantiku. Pátý den plavby loď zakotvila v newyorském přístavu a následovala procedura kontroly

zavazadel a poté převoz na Ellis Island k lékařským prohlídkám a úřednickým kontrolám. Po jejich absolvování přistěhovalci obdrželi lístek na železnici a mohli se vydat do cílových lokalit. [76] [77]

5.5 Cena lodních lístků

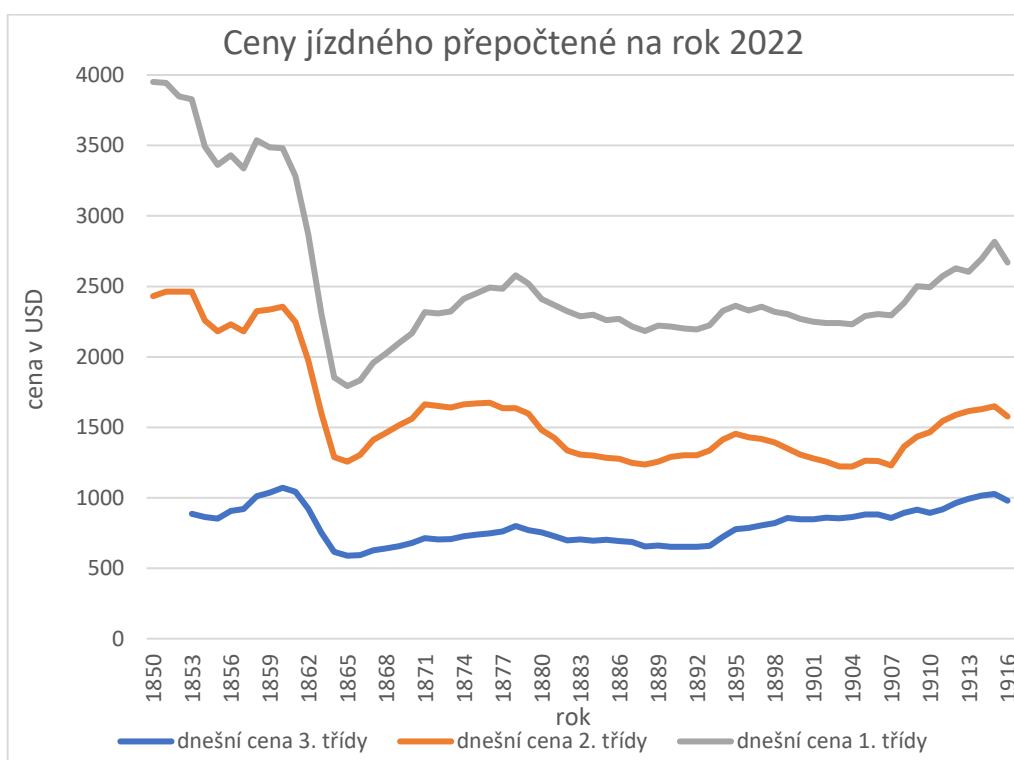
Náklady spojené s pořízením jízdních dokladů patřily k největší překážkám pro vystěhování, proto stojí věnovat zvláštní pozornost ceně lodních lístků v našem sledovaném období. Z grafu níže, znázorňujícího vývoj cen všech cestovních tříd lze vyčíst silné kolísání pro první i druhou třídu. Oba segmenty dosahovaly vyšších hodnot prvních třicet let, načež začala jejich cena klesat a zhruba od roku 1900 sledujeme prudký růst, který je spojen s rostoucí poptávkou po prémiovém cestování potažmo turismu. Naproti tomu ceny lístků do třetí třídy se na vymezené časové ose stabilně pohybovaly v poměrně v úzkém pásmu mezi 20 a 40 dolary a jednalo se tedy o nejspolehlivější i nejrentabilnější segment.



Graf 12: Výše inzerovaného jízdného v amerických dolarech pro první, druhou a třetí třídu/mezipalubí v letech 1850-1916 [37]

Pro jasnější představu o nákladnosti lodních lístků je třeba porovnat výši jízdného s mzdovými podmínkami v Rakousku-Uhersku. V 60. letech 19. století se v Rakousku-Uhersku jako měna používal zlatník, jehož tehdejší kurz k dolaru činil 1:0,48. Průměrná denní mzda v českých zemích tehdy činila 0,35 zlatníku, resp. 10,5 zlatníků za měsíc. Po převodu na americké dolary by měsíční mzda činila 5,04 USD. Dle grafů č. 12 a 13, v roce 1856 šlo pořídit nejdostupnější lístek do třetí třídy za přibližně 5 průměrných měsíčních mezd. Cena stejného lístku by v roce 2022 po přepočtu o inflaci představovala 21 979 CZK, zatímco průměrná mzda 37 929 CZK, resp. dnes by na úhradu nejlevnějšího lístku vystačilo 60 procent průměrné české mzdy. [78] [79] [80] [81]

Pokud si pro každý rok z období 1850-1916 vypočteme současnou hodnotu amerického dolaru a použijeme ceny jízdného z grafu 12, můžeme sestavit graf, na němž bude prezentována cena tehdejších lístků vztažená k dnešní cenové hladině. Křivky cen jednotlivých tříd přitom zdánlivě kopírují křivku vývoje hodnoty amerického dolaru. Nejviditelnější změnou je prudký pokles v důsledku občanské války na začátku 60. let, kdy dolar ztratil téměř polovinu hodnoty. Z grafu je patrné, že onen propad, z dnešního pohledu, silně poznamenal ceny v první a druhé třídě, kde se do roku 1916 ani nepřiblížily svým nejvyšším hodnotám z padesátých a šedesátých let. Naproti tomu cena lístků do třetí třídy po svém pádu během válečných let setrvala v pomalém a relativně stabilním růstu až do roku 1915, kdy z hlediska dnešních dnů téměř dosáhla nejvyšších předválečných cen z hlediska dnešní hodnoty dolaru.



Graf 13: Ceny jízdného přepočtené na rok 2022, vlastní zpracování, [37] [80]

6 Evropané v Americe

Evropští přistěhovalci většinou připlouvali do největších měst táhnoucích se podél východního pobřeží. Jednalo se o města New York, Philadelphie, Baltimore a Boston. V případě putování na jih USA, lodě mířily do přístavu v Galvestonu a New Orleans na pobřeží Mexického zálivu. [82]

6.1 New York

Klíčového významu jakožto přístavní město New York nabyl v 18. století, jelikož většina evropského dováženého zboží putovala do USA přes newyorský přístav. Již v roce 1790 se stal podle počtu obyvatel největším městem v Severní Americe a následný příliv imigrantů dodatečně umocnil populační růst. Neustálý příchod pracovní síly pomohl městu vybudovat silnou průmyslovou základnu a posléze se stát důležitým exportním regionem, vyvážejícím své výrobky do Evropy i do ostatních koutů USA. [83]

Přes newyorský přístav putovala většina evropských přistěhovalců a město muselo najít způsob, jak se o nově příchozí imigranty postarat. Ve 40. letech 19. století se zvedla vlna nespokojenosti a veřejné kritiky na adresu města kvůli nevhodnému zacházení s přistěhovalci, z nichž většina tehdy pocházela z Irska a Německa. Po příjezdu do New Yorku bylo imigrantům poskytnuto krátkodobé ubytování v penzionech, kde však nebyla možnost např. směnit peníze, obstarat jízdní doklady na další cestu nebo jakoukoliv formou získat informace o možnostech následného pobytu v zemi. Proto správní emigrační rada, zformovaná již v roce 1847, rozhodla o zřízení jednotného emigračního centra, v němž by se prováděly všechny úkony spojené s přistěhovalci. Roku 1855 byla otevřena Zámecká zahrada („Castle garden“), která fungovala jako imigrační centrum do roku 1890. V tomto centru probíhala registrace přistěhovalců, lékařské prohlídky a vydávání zavazadel. Nad rámec nutných administrativních požadavků pro pobyt v zemi zde fungovaly agentury železničních společností, burza práce a expediční oddělení. Prostory Zámecké zahrady imigranti využívali i k odpočinku po plavbě. [84] [85]

Po ukončení provozu Zámecké zahrady bylo zřízeno dočasné imigrační středisko s názvem Barge office. Mezi lety 1892-1924 s tříletou pauzou probíhala registrace přistěhovalců včetně lékařských prohlídek na ostrově Ellis Island. Lodě zpravidla připlouvaly k jednomu z přístavišť, kde po rychlé kontrole a registraci mohli cestující první a druhé třídy pokračovat vlastní cestou. Přistěhovalci ubytovaní ve třetí třídě příp. v mezipalubí byli následně převezeni na Ellis Island.

Celý registrační proces od vstupu na ostrov po jeho opuštění obvykle netrval déle než 5 hodin.
[86] [87]

6.2 Galveston

Mířili-li evropští přistěhovalci do západních regionů USA, vyhledávali námořní linky směřující do západněji alokovaných přístavů. Za období masové emigrace přišlo do Texasu přes galvestonský přístav přibližně 132 000 imigrantů, z nichž většina pocházela ze zemí Střední a Východní Evropy. Jejich nejpočetnější vlnu lze sledovat až po roce 1900. První evropští přistěhovalci vstupující na americkou půdu přes Galveston se objevili již ve 30. letech 19. století. Většinou pocházeli ze skandinávských zemí, následně začalo přicházet stále více lidí německého původu a od přelomu 40. a 50. let se začínají objevovat první migranti z Rakouska-Uherska. Až do roku 1875 neexistovali v Texasu zákony, které by jakýmkoliv způsobem omezovali vstup imigrantů do země. Teprve ve zmíněném roce nová legislativa přiměla stát zřídit imigrační centrum, obdobné, které fungovalo např. v New Yorku. Kromě registrace nových přistěhovalců zde probíhaly kontroly zavazadel a lékařské prohlídky. [60] [88] [89] [90]

Samotný přístav je rozpoložen na stejnojmenném ostrově odděleném od pevniny úzkým zálivem. Od svého založení roku 1825 byl přístav využíván pro obchodní a později i vojenské účely. Příhodné klimatické podmínky v Texasu přály agrárnímu sektoru, proto velkou roli v rozvoji přístavu sehrál vývoz zemědělských produktů, zejména bavlny. Z Galvestonu se stal nejrušnější přístav na pobřeží Mexického zálivu a společně s Houstonem největším městem v Texasu. Ekonomickou prosperitu města negativně ovlivnila blokáda přístavu během občanské války v šedesátých letech, trvající čtyři roky. Po této události Houston postupně Galveston předčil a přebíral roli dopravního uzlu, i v důsledku budování husté železniční sítě napříč texaským státem. V roce 1900 zasáhlo ostrov ničivé tornádo, které zabilo tisíce lidí a poničilo podstatnou část městské výstavby, což přimělo obchodníky zřídit přístav, schopný přijímat zaoceánské lodě, i v Houstonu, jenž se nachází hlouběji ve vnitrozemí. Ačkoliv Houston jako město poměrně rychle Galveston přerostl, přijímání migrantů zůstalo záležitostí ostrova i po tornádové katastrofě. [88]

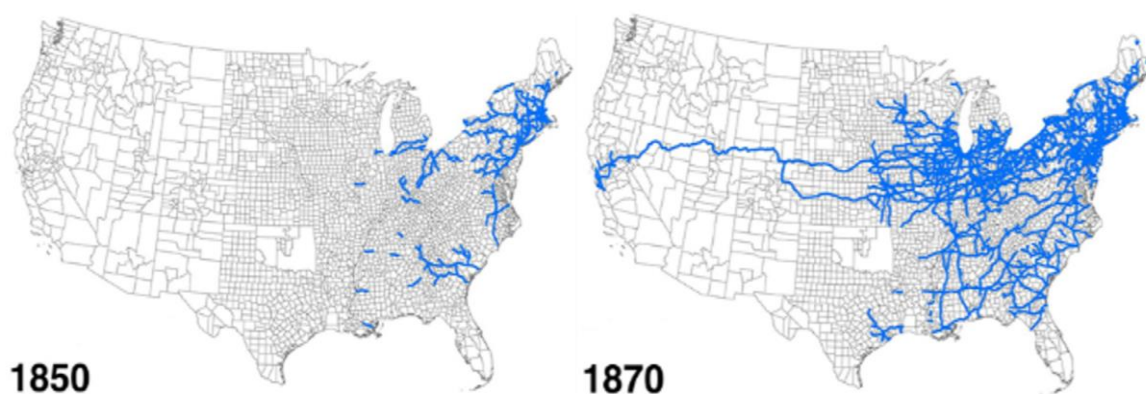
6.3 Cesta z New Yorku

Většina evropských přistěhovalců, včetně rakousko-uherských, se trvale usazovala ve velkých městech příp. v hustě obydlených oblastech. Rovněž měli migranti tendenci soustřeďovat se

v regionech osídlených dříve přistěhoválými osobami stejné národnosti a takovým způsobem vytvářet diasporu. Značná část přistěhovalců přípluvších do New Yorku zůstalo ve městě nebo v jeho bezprostřední blízkosti, jelikož největší město v USA poskytovalo širokou nabídku pracovních příležitostí. V jejich případě doprava nebyla nijak problematická v důsledku krátkých vzdáleností, nízkých cestovních nákladů a zároveň rozvinuté infrastruktury. Pomineme-li státy s přístupem k oceánu, tedy kam je možné doplnout z Evropy, přistěhovalci nejčastěji putovali z New Yorku dále na západ, zejména do států Illinois, Wisconsin, Ohio a Michigan. [91]

Pozemní (přesněji kontinentální) doprava evropských přistěhovalců po území USA se vyvíjela podobným způsobem jako zaoceánská plavba. V 50. letech 19. století bylo cestování mezi jednotlivými státy časově i finančně náročné. Z těchto důvodů se velká část imigrantů usazovala ve státech podél východního pobřeží, v lokalitách snadno dosažitelných z přístavů.

Železniční síť v USA v polovině 19. století sebou představovala řadu nepropojených úseků, proto při cestování na delší vzdálenosti západním směrem měla jen omezené využití, i bez přihlídnutí k vysokým cenám jízdného. Ve stejné době již existoval systém vodních kanálů, jehož výstavbou měla být zlepšena vnitrozemská doprava v Severní Americe. Vybudování Erijského kanálu, propojujícího řeku Hudson, v jejímž ústí leží New York, s Velkými jezery, poskytlo levnější a zároveň rychlejší alternativu pozemní dopravě. Při cestě z New Yorku do tří dříve zmíněných států se přistěhovalci vydávali po řece Hudson do města Alabamy, následně Erijským kanálem na pobřeží Erijského jezera. Tato vodní trasa významně přispěla k růstu Detroitu a Chicaga, měst ležících na pobřeží Velkých jezer. [92] [93] [94]



Obrázek 5 Železniční síť USA v roce 1850 a 1870 [94]

První železniční tratě byly navrhovány jako doplňující spojení v síti vodních cest (zahrnující kanály, jezera a řeky). V pozdějších letech však železnice sehrály důležitou roli v osidlování

v západní části USA. Trati se stavěly po cyklech, kdy na každém dočasném konci pokládky tratě se během krátké doby objevilo nové sídlo. Takzvaná železniční města vznikala po celé zemi v letech 1860-1910. Jednalo se o strategii drážních firem zalidnit a kontrolovat území podél svých tratí a takovým způsobem zajistit profitabilitu v budoucnosti. Železniční společnosti zakládaly pobočky v imigračních centrech na východním pobřeží, aby lákaly nové obyvatele na výhodné podmínky pro získání půdy a podporovaly rozvoj měst podél svých tratí. Se stejným účelem začaly agentury amerických železničních společností působit i v Evropě. [93] [95] [96]

Za rozvojem nových měst stála i relativně vysoká cena lístků, kterou by migranti museli zaplatit v případě, že by se chtěli vydat do destinací, typicky velká města a již hustě osídlené oblasti, na které se nevztahovaly zvýhodněné podmínky spojené s usazením v dané lokalitě. V roce 1850 se cena jízdného pohybovala mezi 2.5 a 3.5 centy za míli, ačkoliv se částka postupně snižovala a o 7 let později činila pouze 2 centy za míli. V roce 1859 tak například jízdné z New Yorku do Chicaga činilo 13 dolarů, přibližně polovinu ceny lodního lístku z Evropy do USA v nejlevnější cestovní třídě. Pro mnohé přistěhovalce představovaly podobné náklady na dopravu po železnici nepřekonatelnou překážku, jelikož často většinu finančních prostředků utratili za přepravu přes oceán, a proto raději volili možnost usazení ve vzdálenějších oblastech. [97]

6.4 Cesta z Galvestonu

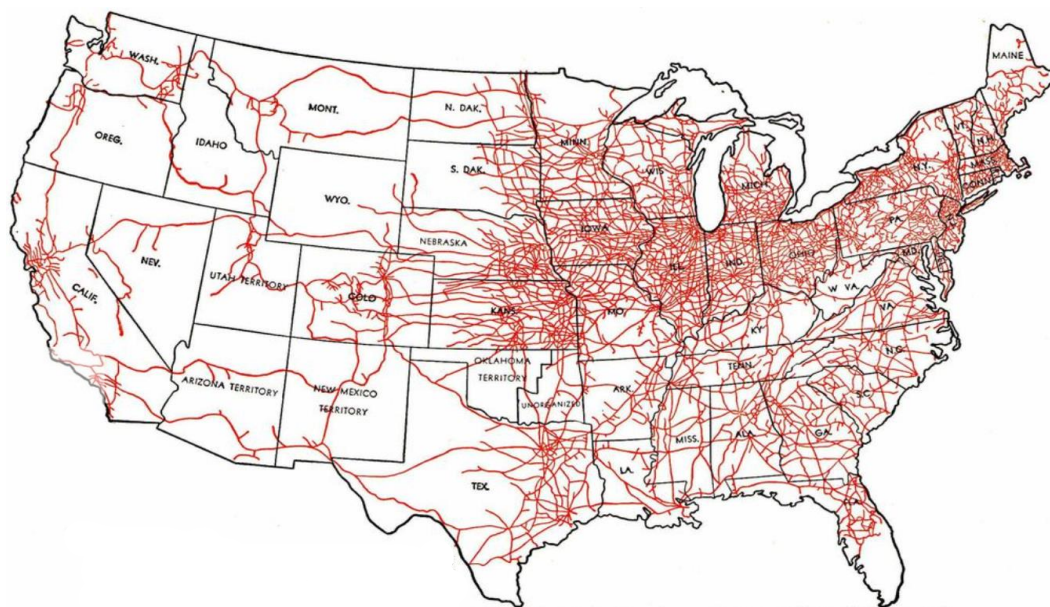
Majoritní část evropských přistěhovalců, kteří dorazili do Galvestonu, se usadili na půdě Texasu, jenž platil za zemědělský stát. V roce 1910 jejich podíl činil 70 procent a dalších 9 procent odešlo do Kalifornie. Do Texasu mířili ve velké míře farmáři s cílem najít uplatnění v agrárním sektoru, v němž na přelomu 19. a 20. století stále pracovalo přes 80 procent tamějších obyvatel. Plavba do jednoho z nejvzdálenějších amerických přístavů od evropského kontinentu by byla zjevně nerozumná v případě, kdyby se imigranti rozhodli osídlit východním směrem od Galvestonu. [98] [99]

Doprava byla hlavní problém, jemuž museli první přistěhovalci v 50. letech 19. století čelit. Na rozdíl od východního pobřeží USA, Texas má nedostatečnou říční síť pro dopravní účely a vybudované vodní kanály sloužily převážně k zavlažování půdy. Kvůli mělkým korytům řek mohla plavidla operovat pouze na dolních tocích a na pobřeží zálivu. Silniční komunikace v řídko osídlených okresech byly často neprůjezdné vlivem nepříznivého počasí. Texas zaostával i ve výstavbě železniční infrastruktury v důsledku občanské války a nízkého financování v letech 1850-1870, kvůli čemuž se vybuďovalo pouze několik krátkých úseků

spojujících Galveston s největšími městy na východě Texasu. Z těchto důvodů se v 50. letech přistěhovalci nejčastěji usazovali v okresech podél pobřeží, popřípadě v okresech mezi pobřežím a městem Austin, v pásu širokém přibližně 350 km. Po doputí do Galvestonu následovala plavba trajektem do Houstonu, odkud zamířili volskými povozy na mnohadenní cestu k novým osadám. [59] [89] [100]

V poslední čtvrtině 19. století se však situace začala měnit, čemuž přispěla úprava přistěhovaleckých zákonů včetně přidělování pozemků a dotace určené železničním společnostem na stavbu nových drah. V 80. letech se železnice začaly rozšiřovat i do západních koutů státu. Obzvlášť v případě Texasu sehrála výstavba železničních tratí důležitou roli v osidlování území, jelikož neexistoval alternativní způsob dopravy splňující rychlostní a kapacitní požadavky. [99] [100]

V 90. letech 19. století se stalo cestování po železnici běžnou záležitostí. Na rozdíl od lodních lístků, vlakové jízdné postupem času klesalo a jízdu si tak mohla dovolit i široká společnost, včetně přistěhovalců, jenž se začali ve vyšší míře stěhovat do vnitrozemí. Levnější cestovní doklady také rozšířily novým přistěhovalcům možnost volby cílové lokality, v níž se trvale usadí.



Obrázek 6 Železniční síť USA v roce 1890 [101]

6.5 Srovnání životních podmínek před a po emigraci

V této otázce je nutné zohlednit řadu okolností a podívat se zpět do první kapitoly, kde se diskutují příčiny vedoucí k odchodu ze země. Poněvadž obyvatelé monarchie nejčastěji

emigrovali kvůli ekonomickým příčinám, je třeba porovnat možnosti pracovního uplatnění v Rakousku-Uhersku a v USA. V souvislosti se základními motivy k emigraci nelze opomenout ani možnosti kulturního, náboženského a politického vyžití v USA, jelikož pro mnoho vystěhovalců byl vstřícný přístup k odlišným zvyklostem a tradicím hlavním důvodem výběru USA jako exilové země.

USA i evropské země provázelo období industrializace a na obou kontinentech narůstal podíl obyvatel pracujících v průmyslovém sektoru. V Rakousku-Uhersku však daný proces probíhal nerovnoměrně a týkal se pouze vybraných německojazyčných oblastí Českých zemí a Rakouska. S tím souvisel i nedostatek pracovních míst v továrnách a nevhodné pracovní podmínky, které se kvůli vysoké nabídce pracovní síly nezlepšovaly.

Průměrná mzda v Čechách v roce 1856 činila 5,04 USD, zatímco průměrná mzda běžného nevyškoleného dělníka v USA v tomtéž roce, podle historických statistik, představovala 25,5 USD, přibližně pětinasobek. Jelikož existovala vysoká poptávka po nekvalifikované pracovní síle, o běžné dělnické pozici lze předpokládat, že se v ní dokázala uplatnit většina zájemců bez větších obtíží. Nejvíce přistěhovalců se tak usazovala ve velkých a silně industrializovaných městech a v jejich okolí, což lze pozorovat na příkladu New Yorku, Detroitu nebo Chicaga. Příliv pracovní síly tak pomohl rozvinout obrovský průmyslový potenciál USA. [78] [79]

Zemědělce do USA nejčastěji přiměl odejít kritický nedostatek půdy. Napříč celým Rakouskem-Uherskem, ještě v roce 1910 pracovala více než polovina obyvatel země v zemědělském sektoru a lidé zamýšlející podnikat v dané sféře měli silně omezené možnosti. V Severní Americe naproti tomu byl problém zcela opačného rázu. Jednotlivé státy USA nabízely imigrantům půdu za výhodných podmínek, aby se neobývané pozemky zalidnily a začaly využívat. Zde je nutno poukázat na náročnost začátku podnikání v nové zemi, o čemž svědčí dochované korespondence přistěhovalců. Kromě materiálních potřeb pro práci na farmách a statcích se museli vyrovnávat i s nezvyklým klimatem, obzvláště v Texasu, který byl sužován nesnesitelnými vedry již od jarních měsíců. Jednotlivá sídla navíc byla často odlehlá a cestování mezi nimi vyžadovalo spoustu času. Cesta do většího města za účelem např. nákupu či prodeje zboží bývala ještě delší a náročnější. Usedlé rodiny se takovým způsobem částečně odlučovaly od společnosti. Vzdálenosti mezi sídly v evropských zemích byly kvůli geografickým podmínkám mnohem menší, ačkoliv v USA se tento problém v pozdějších letech vyřešil díky růstu populace a výstavbě dopravní infrastruktury, která cestovní doby výrazně zkrátila. [59] [102]

Evropským přistěhovalcům se v USA dostávalo vysoké míry kulturní a náboženské svobody. Etnické menšiny se často shlukovaly a v některých případech vytvářely polouzavřené komunity, v nichž se oddávali tradicím nepřípustným či nežádoucím v jejich domovské zemi. Po celém území USA lze dohledat města nesoucí názvy měst evropských. Rovněž vznikaly spolky a instituce na základě etnických motivů. V této souvislosti nelze opomenout efekt řetězové migrace, který se plně rozvinul na sklonku 19. století, kdy téměř všechny evropské země měly své vystěhovalce v USA, své navrátilce a dostatečné informace díky masivní agitaci rejdařů, železničních společností i amerických úřadů. Řetězová migrace spočívá v prvotní emigraci jednotlivce či skupiny, následnému předání informací domovské komunitě, odkud se za prvními vystěhovalci vydávají další. Novým přistěhovalcům pomáhali v těžkých začátcích krajané, jenž do USA emigrovali v minulosti a pro každé následující přistěhovalce bylo uplatnění v nové zemi vlivem rostoucí etnické menšiny snadnější. [8] [89]

7 Závěr

Hlavním cílem závěrečné bakalářské práce bylo vytvořit doplňující komponentu k disertační práci dr. Bočka, zaměřené na konkurenční boj rejdařských společností o zákazníky. Zvláštní zřetel byl věnován vývoji námořní dopravy a jejímu významu pro emigraci. S ohledem na historický kontext tématu byl při zpracování kladen důraz na pestrost a různorodost používaných zdrojů, přestože mnoho poznatků bylo pochopitelně čerpáno z práce dr. Bočka.

První kapitola seznámila čtenáře s obecnými vlastnostmi migrace a přiblížila hlavní motivy, jež přiměly obyvatele Rakouska-Uherska k vystěhování. Ve většině případů mířili emigranti do USA za lepším životem po ekonomické stránce, což dokládá srovnání průměrné mzdy v českých zemích a v USA ve stejném období v závěrečné kapitole. Náboženské důvody se v Rakousku-Uhersku týkaly pouze menšiny vystěhovalců, jelikož u většiny obyvatel převládala nijak nepotlačovaná katolická víra. Z politického hlediska je možné vyzdvihnout skutečnost, že častěji emigrovali příslušníci menšinových národů.

Následně byly představeny 4 nejvýznamnější rejdařské společnosti pro rakousko-uherské vystěhovalce společně s hlavními přístavy, přes které rakousko-uherský migranti opouštěli evropský kontinent. Kapitoly 2 a 3 vycházejí primárně z práce Dr. Bočka. Rejdařství HAPAG, NDL a Cunard patřila dle počtu přepravovaných cestujících do čtveřice největších lodních společností na světě a díky geografické blízkosti přístavů, jež v průběhu sledovaného období obsluhovala, měla zároveň nejvyšší podíl na přepravených rakousko-uherských vystěhovalcích.

Ve čtvrté kapitole byly vysvětleny příčiny nasazení parou poháněných lodí a pomocí tabulky, znázorňující nárůst podílu parníků se poukázalo na vysokou rychlost jejich rozšíření, jelikož za 24 let, podíl parních lodí přepravujících migranty do nejčastější destinace, tedy New York, vzrostl z necelého jednoho procenta na sto. Rovněž byli představeny cestovní třídy na lodích a popsány jejich největší rozdíly z hlediska ubytovacích podmínek. Protože většina migrantů překonávala Atlantik v nejlevnější třídě, jejím reáliím byla věnována až následující kapitola.

Následně byly představeny vybraná plavidla jednotlivých lodních společností. Společnosti HAPAG a NDL započaly svou činnost s desetiletým odstupem a z hlediska rakousko-uherské migrace i relativně brzy (pozdější NDL byla založena v roce 1857). Jednotlivé lodě byly seřazeny chronologicky od nejstarších a při jejich studování lze vyzorovat růst kapacity pro pasažéry s každou později postavenou lodí. Společnosti Cunard Line a Austro-Americana se podílely na přepravě rakousko-uherských migrantů pouze během jedenáctiletého, resp. desetiletého období a používaly lodě srovnatelného stáří.

Sledované období 1850-1913 připadá na vrcholení průmyslové revoluce, kdy byly rovněž učiněny značné pokroky v technických oblastech. To se promítlo i do námořní dopravy, v níž nejviditelnější inovací byly osobní parní lodě schopné přeplout oceán. Cestovní podmínky na lodích překonávajících Atlantik se v každém vybraném roce v páté kapitole zlepšovaly. Za kritické a nebezpečné lze označit mořeplavby v roce 1850, jelikož nikdo nemohl přesně vědět, jak dlouho taková cesta potrvá a od toho se odvíjelo problematické plánování zásob na plavbu. Hrozbu taktéž představovala špatná hygiena a riziko rozšíření infekčních nemocí. V takových případech docházelo i k úmrtím cestujících. Na emigranty odcházející do USA o 25 let později čekalo v oceánu méně nástrah. Jelikož lodě byly rychlejší, zkrácením cestovní doby se předešlo problémům spojeným s dlouhodobým pobytem v přelidněných prostorech. Avšak stále se mnohdy jednalo o nepříjemný zážitek kvůli stísněným podmínkám a nízké úrovni obsluhy cestujících v třetí třídě příp. v mezipalubí. Po roce 1900 začaly být nasazovány velkokapacitní lodě s nejmodernějšími vymoženostmi doby. Migranti strávili na moři průměrně 7 dní, během nichž měli k dispozici nenáročnou volnočasovou aktivitu. Razantní zlepšení cestovních podmínek v nejlevnější třídě lze připsat technickým inovacím, konkurenčnímu prostředí a nařízením evropských i amerických úřadů. Zvláštní pozornost byla věnována i lodním lístkům, jejichž cena byla porovnána s průměrnou mzdou ve vybraném roce. Ačkoliv dnes se nám nemusí nějaký větší nákup ve výši pětinasobku mzdy jevit jako neproveditelný, je třeba vzít v potaz tehdejší vysoké ceny spotřebního zboží, které poskytovaly jen omezené možnosti k ukládání úspor. Dále byly ceny lístků přepočteny o inflaci na současnou hodnotu, pro přesnější představu o nákladnosti cesty přes oceán v letech 1850-1913.

Závěrečná kapitola byla zasvěcena USA. Aby se otázka pozemní dopravy pojala v nejširší míře, byla zvolena dvě vzájemně vzdálená přístavní města, New York a Galveston. Poté byly vypátrány nejčastější konečné destinace z přístavů a následně proběhlo mapování cest. Obecně lze prohlásit, že výsadní roli v přistěhovalectví a osídlování amerického území měly železniční tratě, jejichž mohutná výstavba v poslední čtvrtině 19. století umožnila cestovat do lokalit jen obtížně přístupných v minulosti. Rozšíření železniční dopravy předcházely neefektivní alternativy, zejména povozy tažené živou silou a vodní doprava v místech s dostatečnými vodními plochami. Životní podmínky v USA měly naproti těm evropským nespornou výhodu – existovaly možnosti jejich zlepšení a perspektiva růstu. To platilo zejména v případě zemědělců, pokud se jim podařilo překonat náročný začátek, za několik let mohli vlastnit značný majetek v podobě výnosné obdělávané půdy a hospodářských zvířat. Jak ukázalo srovnání průměrné české mzdy a průměrné americké mzdy nekvalifikovaného dělníka, v případě zaměstnání, imigranti v USA měli šanci pobírat pětinasobek domácí mzdy prakticky ihned po zahájení života v nové zemi.

Tato bakalářská práce rozvíjí otázky opomíjené ve studii dr. Bočka a takovým způsobem se nabízí jako doplňující studijní materiál při bádání problematiky emigrace do USA v uváděném období.

Použité zdroje

- [1] BOČEK, Martin. *S nadějí za oceán: soupeření lodních společností o zákazníky v habsburské monarchii na přelomu 19. a 20. století*. 1. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2019. ISBN 978-80-261-0843-6.
- [2] EHMER, Josef, Annemarie STEIDL a Herman ZEITLHOFER. *Migration Patterns in Late Imperial Austria* [online]. Wien, 2006 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/kommissionen/KMI/Dokumente/Working_Papers/kmi_WP3.pdf. Working Paper Nr: 3. Österreichische Akademie der Wissenschaften.
- [3] Legal Immigration to the United States, 1820-Present. <https://www.migrationpolicy.org/> [online]. Washington DC [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.migrationpolicy.org/programs/data-hub/charts/Annual-Number-of-US-Legal-Permanent-Residents?width=850&height=850&iframe=true>
- [4] Austria-Hungary. In: <https://kids.britannica.com/> [online]. Chicago: Encyclopædia Britannica [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://kids.britannica.com/kids/article/World-War-I/353933>
- [5] ŠINDELÁŘ, Bedřich. Několik poznámek k otázce našeho vystěhovalectví v epoše kapitalismu. *Digitální knihovna Filozofické fakulty Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://digilib.phil.muni.cz/handle/11222.digilib/102486>
- [6] *Yearbook of Immigration Statistics: 2013*. Washington, Office of Immigration Statistics: 2013 *Yearbook of Immigration Statistics Office of Immigration Statistics* [online]. United States. Department of Homeland Security., 2014 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/Yearbook_Immigration_Statistics_2013_0.pdf

- [7] Historie, územní rozšíření a současný stav židovské populace v USA. <https://web.archive.org> [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://web.archive.org/web/20080228124457/http://www.natur.cuni.cz/~karap5ap/z_usa.htm
- [8] BAINES, Dudley. European Emigration, 1815-1930: Looking at the Emigration Decision Again. In: *The Economic History Review* [online]. 1994 [cit. 2022-08-06]. ISSN 00130117. Dostupné z: doi:10.2307/2597592
- [9] KEELING, Drew. TRANSATLANTIC SHIPPING CARTELS AND MIGRATION BETWEEN EUROPE AND AMERICA, 1880-1914. *Essays in Economic and Business History* [online]. UC Berkeley, 1999, (vol. 17) [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.semanticscholar.org/paper/TRANSATLANTIC-SHIPPING-CARTELS-AND-MIGRATION-EUROPE-Keeling/fd4e55e09bd7980a1d3f2bc1ad93b997e1f55e23>
- [10] *Tips for Determining Your Ancestor's Probable Port of Arrival For Arrivals at U.S. Ports from Europe 1820-1950s* by Joe Beine [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.genealogybranches.com/arrivalports.html>
- [11] Statistics for migration across the North Atlantic. <https://www.business-of-migration.com> [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.business-of-migration.com/data/migration-flow-statistics/north-atlantic-1815-1914>
- [12] HAPAG-LLOYD AG. *Shipping made in Hamburg: The history of Hapag-Lloyd AG* [online]. Ballindamm 25 · 20095 Hamburg · Germany [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/pdf/Shipping_made_in_Hamburg_04_2022.pdf
- [13] HAPAG-LLOYD AG. *Albert Ballin and Hapag: Born in Hamburg, at home in the World* [online]. Ballindamm 25 · 20095 Hamburg · Germany [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/press_and_media/publications/Hapag-Lloyd_Albert_Ballin_brochure_English.pdf

- [14] *North German Lloyd, Bremen: World's Columbian Exposition, 1893* [online]. Oelrichs & Co. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://archive.org/details/northgermanlloyd00unse/mode/2up>
- [15] *NORDDEUTSCHER LLOYD. Guide through Germany, Austria-Hungary, Italy, Switzerland, France, Belgium, Holland and England: souvenir of the North German Lloyd, Bremen* [online]. 1896 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://archive.org/details/guidethroughgerm00nord/mode/2up>
- [16] History of the North German Lloyd Steamship Company of Bremen (1898). <https://www.gjenvick.com/> [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.gjenvick.com/SteamshipLines/NorthGermanLloyd/1898-04-NorthGermanLine-History.html#gsc.tab=0>
- [17] KEELING, Drew. The Business of Migration since 1815. <https://www.immigrantentrepreneurship.org> [online]. German Historical Institute, August 25, 2016 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://www.immigrantentrepreneurship.org/entries/the-business-of-migration-since-1815/#_ednref37
- [18] Samuel Cunard. <https://www.chriscunard.com/> [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.chriscunard.com/history-fleet/samuel-cunard/>
- [19] 180 years of sailing with Cunard. <https://www.cunard.com/en-gb> [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.cunard.com/en-gb/inspiration/180-years-of-cunard>
- [20] Cunard Liners Cunard Liners. <https://www.dieselduck.info/> [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.dieselduck.info/historical/05%20documents/Cunard%20Liners.pdf>
- [21] ZACHOROWSKA-MAZURKIEWICZ, Anna. Trieste as a port of emigration from East and Southeast Europe. <https://www.academia.edu/> [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z:

https://www.academia.edu/4698403/Trieste_as_a_port_of_emigration_from_East_and_Southeast_Europe

[22] 200 Years of Cruise History. *Https://www.igluccruise.com/* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.igluccruise.com/200-years-of-cruise-history>

[23] RICHTER, Hannes. Austro-Americana Line. *Https://www.austria.org/* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.austria.org/austro-america>

[24] BOČEK, Martin. *Do zámoří s Austro-Americanou* [online]. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta Praha, 2019 [cit. 2022-08-06]. ISSN 2336-6656. Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/111186>

[25] HISTORY - One of the earliest steam ship companies in the world ÖSTERREICHISCHER LLOYD was founded in 1833 - I 1833-55. *Https://earlofcruise.blogspot.com* [online]. 2017 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://earlofcruise.blogspot.com/2017/07/history-one-of-earliest-shipping.html>

[26] HOERDER, Dirk. The Traffic of Emigration via Bremen/Bremerhaven: Merchants' Interests, Protective Legislation, and Migrants' Experiences. *Journal of American Ethnic History* [online]. 1993, (Vol. 13) [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/27501115>

[27] Jewish Migration: Location Hamburg. *Jewish-history-online.net* [online]. 2018 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://jewish-history-online.net/exhibition/migration#station4>

[28] VIDA, István Kornél. The "New World is An Other World": Hungarian Transatlantic Emigrants' Handbooks and Guidebooks, 1903-1939. *Hungarian Cultural Studies* [online]. 2014, **6**, 51-64 [cit. 2022-08-06]. ISSN 2471-965X. Dostupné z: doi:10.5195/AHEA.2013.112

[29] The Transportation of Immigrants and Reception Arrangements in the Nineteenth Century. *Journal of Political Economy* [online]. 1911, (Vol. 19) [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://www.jstor.org/stable/1820349#metadata_info_tab_contents

- [30] ŠKŇOUŘIL, Evžen a Karel RŮŽIČKA. *Atlas lodí: PLACHETNÍ PARNÍKY*. 1. Praha: NADAS, 1982. ISBN 31-015-82, 05-101.
- [31] COHN, Raymond L. The Transition from Sail to Steam in Immigration to the United States. *The Journal of Economic History* [online]. Cambridge University Press, 2005, (Vol. 65) [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/3875069>
- [32] Shipboard: the 19th century emigrant experience: Class distinctions. *Sl.nsw.gov.au* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.sl.nsw.gov.au/stories/shipboard-19th-century-emigrant-experience/class-distinctions>
- [33] The shipboard class system: TOPIC. *Collections.tepapa.govt.nz* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://collections.tepapa.govt.nz/topic/1404>
- [34] Luggage in the nineteenth century: TOPIC. *Collections.tepapa.govt.nz* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://collections.tepapa.govt.nz/topic/1408>
- [35] The Immigrant Journey. *Ohranger.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <http://www.ohranger.com/ellis-island/immigration-journey>
- [36] What was life like on board Titanic?. *Bbc.co.uk* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.bbc.co.uk/bitesize/topics/z8mpfg8/articles/zkg9dxs>
- [37] KEELING, Drew a Thomas WEISS. *Passenger Fares for Overseas Travel in the 19th and 20th Centuries* [online]. 2012 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.eh.net/eha/wp-content/uploads/2013/11/Weissetal.pdf>
- [38] COHN, Raymond L. a Simone A. WEGGE. *Overseas Passenger Fares and Emigration from Germany in the Mid-Nineteenth Century* [online]. Cambridge University Press [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/90017919>
- [39] DELTAS, George a Richard SICOTTE. Cartel Organization, Price Discrimination, and Selection of Transatlantic Migrants: 1899-1911. *Southern Economic Journal* [online]. 2017, **83**(3), 668-704 [cit. 2022-08-06]. ISSN 00384038. Dostupné z: doi:10.1002/soej.12175

- [40] Olympic's Second and Third Class Interiour. *Https://titanic-olympic.wixsite.com/* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://titanic-olympic.wixsite.com/luxury/post/olympic-s-second-and-third-class-interiour>
- [41] COYE, Ray W. a Patrick J. MURPHY. The golden age: service management on transatlantic ocean liners. *Journal of Management History* [online]. 2007, **13**(2), 172-191 [cit. 2022-08-06]. ISSN 1751-1348. Dostupné z: doi:10.1108/17511340710735573
- [42] KEELING, Drew. *Shipping companies and transatlantic migration costs: the case of cunard, 1880-1914* [online]. Department of History University of Zurich, 2008 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: https://ebha.org/ebha2008/papers/Keeling_ebha_2008.pdf
- [43] Titanic's Luxury In First Class, A Floating Palace. *Titanic-olympic.wixsite.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://titanic-olympic.wixsite.com/luxury/post/titanic-s-luxury-a-floating-palace>
- [44] Deutschland (I) (+1857). *Wrecksite.eu* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?177323>
- [45] SHIP DESCRIPTIONS - B. *Theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsB.shtml>
- [46] S/S Bohemia (1), Hamburg America Line. *Norwayheritage.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: http://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=bohem
- [47] SHIP DESCRIPTIONS - D. *Theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsD.shtml>
- [48] S/S Deutschland (3), Hamburg America Line. *Norwayheritage.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: http://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=deutc
- [49] SHIP DESCRIPTIONS - W-Z. *SHIP DESCRIPTIONS - W-Z* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsWZ.shtml>

- [50] SHIP DESCRIPTIONS - K. *Theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsK.shtml>
- [51] CHANT, Christopher. *Encyklopedie parních lodí: (1798-2007)*. Čestlice: Rebo, 2007. ISBN 978-80-7234-851-0.
- [52] SHIP DESCRIPTIONS - S. *Theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsS.shtml>
- [53] SHIP DESCRIPTIONS - T-U. *Theshiplist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsT-U.shtml>
- [54] Pannonia. *Titanicinquiry.org* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.titanicinquiry.org/ships/pannonia.php>
- [55] SHIP DESCRIPTIONS - P-Q. *Theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsP-Q.shtml>
- [56] SHIP DESCRIPTIONS - E. *Theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsE.shtml>
- [57] SHIP DESCRIPTIONS - A. *Theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsAA.shtml#asia>
- [58] SHIP DESCRIPTIONS - M. *Www.theshipslist.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsM.shtml>
- [59] VLHA, Marek. *Mezi starou vlastí a Amerikou: počátky české krajanské komunity v USA 19. století* [online]. Brno: Matice moravská, 2015 [cit. 2022-08-06]. Knižnice Matice moravské. ISBN 978-80-87709-13-9. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/x1iqs/disertacni_prace_marek_vha.pdf
- [60] GALVESTON IMMIGRATION DATABASE. *Galvestonhistory.org* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.galvestonhistory.org/sites/1877-tall-ship-elissa-at-the-galveston-historic-seaport/galveston-immigration-database>
- [61] KISCH, Guido. *A VOYAGE TO AMERICA NINETY YEARS AGO: The Diary of a Bohemian Jew on His Voyage from Hamburg to New York, 1847* [online]. Publications

of the American Jewish Historical Society, 1939 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z:

<https://www.jstor.org/stable/43058469>

[62] COHN, Raymond L. Mortality on Immigrant Voyages to New York, 1836–1853. *The Journal of Economic History* [online]. 1984, **44**(2), 289-300 [cit. 2022-08-06]. ISSN 0022-0507. Dostupné z: doi:10.1017/S0022050700031892

[63] THE SELECTED COMMITTEE OF THE SENATE OF THE UNITED STATES. *Sickness&Mortality on emigrants ships* [online]. 1854 [cit. 2022-08-06]. ISBN 978-1294528210. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=YI4cvMvY02gC&printsec=frontcover&dq=inauthor:%22United+States.+Congress.+Senate.+Select+Committee+on+Sickness+and+Mortality+on+Board+Emigrant+Ships%22&hl=cs&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

[64] Journey In Steerage from Northern Europe - 1871. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.gjenvick.com/Immigration/Steerage/JourneyInSteerageFromNorthernEurope-1871.html#gsc.tab=0>

[65] Sanitary Conditions on Immigrant Ships - 1872. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.gjenvick.com/Immigration/Steerage/SanitaryConditionsOnImmigrantShips-1872.html>

[66] The Voyage: A Thingvalla Line promotional pamphlet 1887. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <http://www.norwayheritage.com/articles/templates/voyages.asp?articleid=88&zoneid=6>

[67] PAGE, Thomas W. The Transportation of Immigrants and Reception Arrangements in the Nineteenth Century. *Journal of Political Economy* [online]. 1911, **19**(9), 732-749 [cit. 2022-08-06]. ISSN 0022-3808. Dostupné z: doi:10.1086/251922

- [68] Cunard Line Steerage Passenger Accommodations - 1879. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.gjenvick.com/Immigration/Steerage/SteerageAccommodationsCunardLine-1879.html>
- [69] Leaving Prussia for New York: 1869-1878. *Pankenier.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.pankenier.com/single-post/2016/08/22/what-we-can-learn-from-plants>
- [70] Steerage and Third Class on Ocean Liners. *YouTube* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=Rux4wEJktes>
- [71] KEELING, Drew. *Oceanic Travel Conditions and American Immigration, 1890-1914* [online]. Munich personal RePEc Archive, 2013 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/47850/>
- [72] The giant express steamers - The transatlantic crossing following 1900. *Norwayheritage.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <http://www.norwayheritage.com/express-steamers.htm>
- [73] The Fellowship of the Steerage - 1905. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.gjenvick.com/Immigration/Steerage/FellowshipOfTheSteerage-1905.html>
- [74] Changes to Steerage Conditions on Steamships - 1912. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.gjenvick.com/Immigration/Steerage/ChangesToSteerageConditionsOnSteamships-1912.html>
- [75] Conditions in Steerage - Then and Now - 1913. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.gjenvick.com/Immigration/Steerage/ConditionsInSteerageThenAndNow-1913.html#gsc.tab=0>

- [76] The Voyage: A voyage from Norway to America in 1911. *Norwayheritage.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <http://www.norwayheritage.com/articles/templates/voyages.asp?articleid=36&zoneid=6>
- [77] S/S Mauretania (1), Cunard Line. *Norwayheritage.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: http://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=maur1
- [78] CVRCEK, Tomas. Wages, Prices, and Living Standards in the Habsburg Empire, 1827–1910. *The Journal of Economic History* [online]. 2013, **73**(1), 1-37 [cit. 2022-08-06]. ISSN 0022-0507. Dostupné z: doi:10.1017/S0022050713000016
- [79] Report on the commercial relations of the united states with all foreign nations. *Babel.hathitrust.org* [online]. Washington: A. o. P. Nicholson, Printer [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=miun.ahl1805.0003.001&view=1up&seq=301&skin=2021>
- [80] *CPI Inflation Calculator* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.officialdata.org/us/inflation>
- [81] Průměrné mzdy - 1. čtvrtletí 2022. *Czso.cz* [online]. Praha [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/prumerne-mzdy-1-ctvrtleti-2022>
- [82] Major U.S. Immigration Ports: Plus tips for locating your ancestors in arrival records. *Ancestry.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.ancestrycdn.com/support/us/2016/11/majorusports.pdf>
- [83] GLAESER, Edward L. Urban Colossus: Why Is New York America's Largest City?. *Newyorkfed.org* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z: <https://www.newyorkfed.org/medialibrary/media/research/epr/05v11n2/0512glae.pdf>
- [84] SVEJDA, George J. NATIONAL PARK SERVICE U.S. DEPARTMENT OF THE INTERIOR. Castle Garden As An Immigrant Depot, 1855-

1890. *Npshistory.com* [online]. 1968 [cit. 2022-08-06]. Dostupné z:

http://npshistory.com/publications/cacl/castle_garden.pdf

[85] Castle Garden Immigrant Depot History: New York State Emigrant Landing Depot, Castle Garden circa 1855. *Gjenvick.com* [online]. [cit. 2022-08-06]. Dostupné z:

<https://www.gjenvick.com/Immigration/CastleGarden/CastleGardenImmigrantDepotHistory.html#gsc.tab=0>

[86] OVERVIEW + HISTORY Ellis Island. *Statueofliberty.org* [online]. The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation [cit. 2022-08-06]. Dostupné z:

<https://www.statueofliberty.org/ellis-island/overview-history/>

[87] Immigrant Processing Centers for New York City: Ellis Island, Castle Garden and the Barge Office. *Genealogybranches.com* [online]. [cit. 2022-08-07]. Dostupné z:

<https://www.genealogybranches.com/ellisland/>

[88] KLEINER, Diana J. Galveston County. *Tshaonline.org* [online]. Texas State Historical Association [cit. 2022-08-07]. Dostupné z:

<https://www.tshaonline.org/handbook/entries/galveston-county>

[89] Czechs. *Tshaonline.org* [online]. Texas State Historical Association [cit. 2022-08-07]. Dostupné z: <https://www.tshaonline.org/handbook/entries/czechs>

[90] Galveston Immigration Stations. *Migrationmemorials.trinity.duke.edu* [online]. Texas Historical Commission [cit. 2022-08-07]. Dostupné z:

<https://migrationmemorials.trinity.duke.edu/items/galveston-immigration-stations>

[91] Austrian Communities. *Web.archive.org* [online]. [cit. 2022-08-07]. Dostupné z:

<https://web.archive.org/web/20080708222904/http://www.epodunk.com/ancestry/Austrian.html>

[92] KOCH, Flora M. German Immigration to Southern Illinois 1820-

1860. *Core.ac.uk* [online]. University of Illinois Library, 1911 [cit. 2022-08-07].

Dostupné z: <https://core.ac.uk/download/pdf/29154845.pdf>

- [93] Major Canals Built in the 19th Century, American Northeast. *Transportgeography.org* [online]. [cit. 2022-08-07]. Dostupné z: <https://transportgeography.org/contents/chapter1/emergence-of-mechanized-transportation-systems/american-canals-19th-century/>
- [94] CHAUDHARY, Dheeraj. Trade, financial development, and inequality: Evidence from US railroads in the 19th century. *Blogs.worldbank.org* [online]. [cit. 2022-08-07]. Dostupné z: <https://blogs.worldbank.org/allaboutfinance/trade-financial-development-and-inequality-evidence-us-railroads-19th-century>
- [95] Railroad Towns. *Let.rug.nl* [online]. American History From Revolution to Reconstruction [cit. 2022-08-07]. Dostupné z: <http://www.let.rug.nl/usa/essays/1801-1900/the-iron-horse/railroad-towns.php>
- [96] *Land Departments and Bureaus of Immigration*. *Let.rug.nl* [online]. American History From Revolution to Reconstruction [cit. 2022-08-07]. Dostupné z: <http://www.let.rug.nl/usa/essays/1801-1900/the-iron-horse/land-departments-and-bureaus-of-immigration.php>
- [97] *The Routledge Historical Atlas of the American Railroads: Routledge Atlases of American History* [online]. Routledge, 1999 [cit. 2022-08-07]. ISBN 978-0415921404. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=wDXo2OkgHWMC&pg=PA24&lpg=PA24&dq=the+price+of+a+train+ticket+from+new+york+to+chicago+in+1860&source=bl&ots=suZeEaKghT&sig=ACfU3U3og9exa41FRscMRMJ07f1CVHaqvw&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKewjyY3RtKj5AhXJm6QKHTU0CYMQ6AF6BAgoEAM#v=onepage&q=the%20price%20of%20a%20train%20ticket%20from%20new%20york%20to%20chicago%20in%201860&f=false>
- [98] AARONSON, Daniel, Jonathan DAVIS a Karl SCHULZE. Internal immigrant mobility in the early 20th century: evidence from Galveston, Texas. *Explorations in Economic History* [online]. 2020, **76** [cit. 2022-08-07]. ISSN 00144983. Dostupné z: doi:10.1016/j.eeh.2019.101317

[99] Late Nineteenth-Century Texas. *Tshaonline.org* [online]. Texas State Historical Association [cit. 2022-08-07]. Dostupné z:

<https://www.tshaonline.org/handbook/entries/late-nineteenth-century-texas>

[100] Railroads. *Tshaonline.org* [online]. Texas State Historical Association [cit.

2022-08-07]. Dostupné z: <https://www.tshaonline.org/handbook/entries/railroads>

[101] The south never built railroads for all the reasons you

think. *Justinharter.com* [online]. [cit. 2022-08-07]. Dostupné z:

<https://justinharter.com/the-south-never-built-railroads-for-all-the-reasons-you-think/>

[102] BENEŠ, Jakub. Labour, Labour Movements, Trade Unions and Strikes

(Austria-Hungary). *Internal Encyclopedia of the First World War* [online]. 2016 [cit.

2022-08-07]. Dostupné z: [https://encyclopedia.1914-1918-](https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/labour_labour_movements_trade_unions_and_strikes_austria-hungary)

[online.net/article/labour_labour_movements_trade_unions_and_strikes_austria-hungary](https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/labour_labour_movements_trade_unions_and_strikes_austria-hungary)

Seznam grafů

Graf 1: Příklad imigrantů do USA, vlastní zpracování [3].....	11
Graf 2: Udělená občanství přistěhovalcům z Rakouska-Uherska, vlastní zpracování [6].....	13
Graf 3: Cestující v mezupalubí do New Yorku společností HAPAG v letech 1881-1913, vlastní zpracování [9].....	19
Graf 5: Cestující v mezupalubí do New Yorku společností NDL v letech 1881-1913, vlastní zpracování [9].....	21
Graf 6: Cestující z Terstu společností Cunard Line, vlastní zpracování [21].....	23
Graf 7: Cestující v mezupalubí do New Yorku společností Cunard Line v letech 1880-1913, vlastní zpracování [9]	23
Graf 8: Cestující z Terstu společností Austro-Americana vlastní zpracování [21].....	25
Graf 9: Emigrace přes Brémy/Bremerhaven v letech 1831-1910, vlastní zpracování [26].....	27
Graf 10: Emigrace přes Terst v letech 1903-1914 vlastní zpracování [21].....	28
Graf 11: Závislost ceny plavby na její délce u plachetních lodí a parních lodí [31].....	31
Graf 12: Výše inzerovaného jízdného v amerických dolarech pro první, druhou a třetí třídu/mezupalubí v letech 1850-1916 [37].....	42
Graf 13: Ceny jízdného přepočtené na rok 2022, vlastní zpracování, [37] [80].....	43

Seznam tabulek

Tabulka 1: Srovnání vystěhovalectví 2 národností [5].....	14
Tabulka 2 Sledování nárůstu emigrace do NY parními loděmi, vlastní zpracování [31].....	30

Seznam obrázků

Obrázek 1 Rakousko-Uhersko v roce 1914 [4].....	12
Obrázek 2 Podíly lodních společností na cestujících v mezpalubí do New Yorku v letech 1901-1913 [11].....	16
Obrázek 3 Zleva interiér první, druhé a třetí třídy v roce 1911[40] [43].....	33
Obrázek 4 Vystěhovalci cestující v mezpalubí v 70. a 80. letech 19. století [69] [70].....	40
Obrázek 5 Železniční síť USA v roce 1850 a 1870 [94].....	46
Obrázek 6 Železniční síť USA v roce 1890 [101].....	48