

Oponentský posudek
na disertační práci
pana Martina Bočka „Soupeření lodních společností o zákazníky z
Předlitavska na přelomu 19. a 20. století“,
FF ZČU Plzeň, 2017, rkp. 152.

Standardní kvalifikační práce mladého nadějného badatele pana Martina Boučka „Soupeření lodních společností o zákazníky z Předlitavska na přelomu 19. a 20. století“ je věnována dosud relativně málo zpracovanému tématu vystěhovalectví z předlitavské části Podunajské monarchie. Práce je založena především na studiu nepublikovaných dokumentů uložených v zahraničních (rakouských, německých, italských a chorvatských) archivech.

Autor navázal na českého nestora v oblasti vystěhovalécké problematiky – Josefa Polišenského. Cesta do Nového světa měla (a má i v současnosti) stále punc dobrodružství, neznámého horizontu. Vzhledem k životní realitě (nedostatek pracovních příležitostí, epidemie, náboženské představy, představa zbohatnutí) byli lidé ochotni naslouchat zprávám (ať již reálným či vymyšleným) o „rajském“ životě za Atlantikem. Ostatně je tomu i v současnosti. Práce přináší řadu nových pohledů a podnětů pro pochopení logistického a administrativního zámezí masové migrace z Evropy především do USA.

Práce je logicky a uměřeně strukturována vyjma úvodu a závěru do pěti kapitol (Vystěhovalectví do USA, Přeprava cestujících do USA v 19. století, Severní cesta emigrantů, Jižní cesta emigrantů a (Ne)soupeření společností) s dalšími věcnými podkapitolami. Jádro práce tvoří poslední tři zmíněné kapitoly.

Z práce je zřejmé, že autorovi je známa existující zahraniční i česká historická produkce, což lze jen uvítat. Zatímco „severní“ cesta vystěhovalců směřovala přes německé (zejm. Hamburk, Brémy), případně belgické a nizozemské (Antverpy a Rotterdam) přístavy a rozhodujícími zprostředkujícími společnostmi se staly HAPAG a Norddeutscher Lloyd), jižní cesta vedla přes „národní“ přístavy monarchie, rakouský Terst a uherskou Rijeku. Zúčastněnými společnostmi byly Austro-Americana a Cunard Line.

Práce přesvědčivě ukazuje ostrý konkurenční boj mezi jednotlivými společnostmi, vzniklými kartely a zásahy jednotlivých evropských vlád do vystěhovalécké problematiky. Zvláštní kapitolu představuje „konkurence“ v rámci dvojmonarchie, tedy mezi rakouskou a

uherskou vládou a jejich dopravními politikami. Ostatně se jednalo de iure o dva subjekty mezinárodního práva.

Kromě zmíněné britské společnosti Cunard Line v Rakouské monarchii, působila další britská firma White Star Line. K nim přibýly německé (Norddeutscher Lloyd a HAPAG) i francouzské (French Line) společnosti. Nakonec se o emigranty z monarchie podělily lodní kartely evropských společností (1872 britsko-skandinávský kartel, 1883 německo-britsko-americko-nizozemský kartel, 1885 německý kartel) a nejvýznamnějších amerických lodních společností. Na počátku 90. let 19. století utužily svou dosavadní spolupráci HAPAG, NDL, Red Star Line a Holland American Line. Ještě před první světovou válkou probíhala jednání mezi Morganovou skupinou, HAPAGem a Norddeutscher Lloydem. V roce 1912/1913 byla smlouva vypovězena. Oblast Rakousko-Uherska se stala objektem zájmu a působení zmíněných společností. Nepřekvapí, že rakousko-uherské lodní podniky byly podstatně slabší než jejich britští, němečtí a američtí soupeři.

Z připomínek či doporučení oponenta dávám k úvaze, zda by nebylo možné v budoucnu doplnit pramennou základnu také o fondy Národního archivu v Praze, míněno fondy z československo-rakouské archivní rozluky v roce 1920, případně o fondy Náprstkova muzea v Praze, specializovaného pracoviště na „krajanskou“ problematiku a tiskoviny. Dále by bylo možné využít citací originálního znění příslušných zákonů, dostupných v digitální podobě na stránkách Rakouské národní knihovny ve Vídni místo odkazy na odbornou literaturu. Je otázkou, zda v poznámkovém aparátu uvádět jen české překlady názvů originálních archivních cizojazyčných dokumentů. Některé tituly nesou jen zkrácený název a bez dalších autorů (např. Jakubec, Dějiny hospodářství, Praha 2006). Lépe uvádět Nizozemsko než Nizozemí. Přestože práci doplňují tři tabulkové přílohy, bylo by možné uvažovat i o obrazové příloze (např. v případě publikování práce).

Uvedená doporučení a připomínky nikterak nesnižují vysokou úroveň zpracování a jazykovou vybavenost autora. Cílem práce podle autora byla „analýza fungování lodních společností v habsburské monarchii a současně zmapování fenoménu vystěhovalectví z Rakousko-Uherska v období masové migrace do USA na přelomu 19. a 20. století“ (s. 1). Toto úsilí se, podle oponentova názoru, autorovi podařilo. Největší přínos své práce vidí autor „právě zhodnocení samotného fungování lodních společností v období před první světovou válkou“ (s. 1). Je faktem, že se mechanismem zámořské emigrace již historické práce zabývaly, ale nikoliv s takovým podrobným rozbohem konkurenčního boje mezi jednotlivými lodními společnostmi.

Autorovo zaujetí lze jen uvítat a ocenit. S předloženými tezemi uvedenými v závěru práce lze vyjádřit souhlas.

Práce je přínosem nejen pro dějiny migrace (emigrace, vystěhovalectví) a dějin osobní námořní dopravy, dějiny komuniací ale také pro dějiny podnikání (business history) a dějiny sociální. Dává nahlédnout do zázemí vystěhovalectví jako společenského (světového) fenoménu. Jistě se stane základem pro studium vystěhovalectví z Evropy do USA, zejména pak z Rakousko-Uherska (či českých zemí).

S ohledem na téma a úroveň jeho zpracování, práci s dobovými (cizojazyčnými) dokumenty i dobovou a současnou odbornou literaturou jednoznačně doporučuji práci k obhajobě za účelem získání titulu Ph.D.

Praha, 19. listopadu 2017



Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.

Ústav hospodářských a sociálních dějin

Filozofická fakulta Univerzity Karlovy