

West Bohemian Historical Review

VII | 2017 | 2

Editors-in-Chief

Lukáš Novotný (University of West Bohemia in Pilsen)

Gabriele Clemens (University of Hamburg)

Co-editor

Roman Kodet (University of West Bohemia in Pilsen)

Editorial board

— **Stanislav Balík** (Faculty of Law, University of West Bohemia, Pilsen, Czech Republic) —

Gabriele Clemens (Faculty of Social Sciences, University of Hamburg, Hamburg, Germany)

Anselm Doering-Manteuffel (Faculty of Humanities, University of Tübingen, Tübingen, Germany)

Ewald Frie (Faculty of Humanities, University of Tübingen, Tübingen, Germany)

Radek Fukala (Faculty of Philosophy, J. E. Purkyně University, Ústí nad Labem, Czech Republic)

Frank Golczewski (Faculty of Social Sciences, University of Hamburg, Hamburg, Germany)

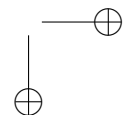
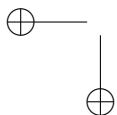
László Gulyás (Institute of Economy and Rural Development, University of Szeged, Szeged, Hungary)

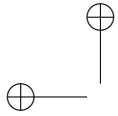
Arno Herzig (Faculty of Social Sciences, University of Hamburg, Hamburg, Germany)

Hermann Joseph Hiery (Faculty of Cultural Studies, University of Bayreuth, Bayreuth, Germany)

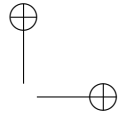
Václav Horčíčka (Faculty of Arts, Charles University, Prague, Czech Republic)

Drahomír Jančík (Faculty of Arts, Charles University, Prague, Czech Republic)





|



Zdeněk Jirásek (Faculty of Philosophy and Sciences, Silesian University, Opava, Czech Republic)

Bohumil Jiroušek (Faculty of Philosophy, University of South Bohemia, České Budějovice, Czech Republic)

Roman Kodet (Faculty of Arts, University of West Bohemia, Pilsen, Czech Republic)

Dušan Kováč (Institute of History, Slovak Academy of Sciences, Bratislava, Slovakia)

Martin Kovář (Faculty of Arts, Charles University, Prague, Czech Republic)

Hans-Christof Kraus (Faculty of Arts and Humanities, University of Passau, Passau, Germany)

Richard Lein (Institute for History, University of Graz, Graz, Austria)

Hermann Mückler (Faculty of Social Sciences, University of Vienna, Vienna, Austria)

Martin Nejedlý (Faculty of Arts, Charles University, Prague, Czech Republic)

Lukáš Novotný (Faculty of Arts, University of West Bohemia, Pilsen, Czech Republic)

Monica Rütters (Faculty of Social Sciences, University of Hamburg, Hamburg, Germany)

Irén Simándi (Institutional Departments of International Relations and History, Kodolányi János University of Applied Sciences, Székesfehérvár, Hungary)

Aleš Skřivan, Jr. (Faculty of Arts, University of West Bohemia, Pilsen / Faculty of Economics, University of Economics, Prague, Czech Republic)

Aleš Skřivan, Sr. (Faculty of Arts, University of West Bohemia, Pilsen / Faculty of Arts, Charles University, Prague, Czech Republic)

Arnold Suppan (former Vicepresident of the Austrian Academy of Sciences, Austria)

Miroslav Šedivý (Faculty of Arts, University of West Bohemia, Pilsen, Czech Republic)

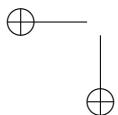
Andrej Tóth (Faculty of Economics, University of Economics, Prague / Faculty of Philosophy, University of South Bohemia, České Budějovice, Czech Republic)

Pavel Vařeka (Faculty of Arts, University of West Bohemia, Pilsen, Czech Republic)

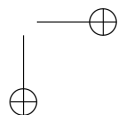
László T. Vizi (Kodolányi János University of Applied Sciences, Székesfehérvár, Hungary)

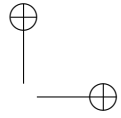
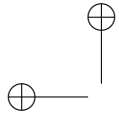
Marija Wakounig (Faculty of Historical and Cultural Studies, University of Vienna, Vienna, Austria)

Jan Županič (Faculty of Arts, Charles University, Prague, Czech Republic)



|





Contents

Studies

Soldiers and Money. An Attempt at Reforming the Customs Service and Reinforcing the Army in the British North American Colonies in the Years of 1763–1764 223

Jaromír Soukup

Die Nordroute der Auswanderer aus der Habsburgermonarchie 239

Martin Boček

To Legislative Anchoring of the Sugar Industry in the Newly Established Czechoslovak Republic (1918–1921) 271

Jakub Drábek – Andrej Tóth

Die Bedeutung des Protektorats Böhmen und Mähren für das Reich aus der Sicht des Tourismus 293

Ivan Jakubec

The Nigerian State and the Challenges of Curbing Insecurity: A Perspective on the Role of Students 331

Adedayo Emmanuel Afe

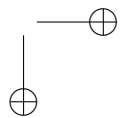
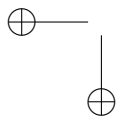
Reviews

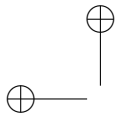
Jaroslav MICHÁLKA, *Roky v pekle. Vzpomínky politického vězně z 50. let* 351

Jana Křivancová

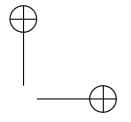
Karel SVOBODA, *Autokrat a jeho doba. Rusko a revoluce v letech 1830–1831* 354

Jiří Vyčichlo



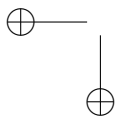


|

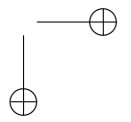


—

—



|



Soldiers and Money. An Attempt at Reforming the Customs Service and Reinforcing the Army in the British North American Colonies in the Years of 1763–1764

Jaromír Soukup*

This study focuses on changes in British colonial policy and politics after the Seven Years' War in North America. It deals primarily with the transformation of British economic policy towards its colonies. After the Seven Years' War, the United Kingdom sought funds to strengthen defence of the newly acquired territories in North America. In 1764 the British parliament approved of the Sugar Act that tightened the customs service in America. The money raised by this law should have gone to the protection of the British Empire in North America. The study analyses the reasons for the transformation of British politics after the Seven Years' War, as well as the impact of this policy on the relation between the mother country and its colonies in North America.

[Great Britain; North America; Colonies; Army; Sugar Act of 1764]

The¹ end of Seven Years' War meant for Great Britain not only defeating France and gaining territories in North America and India, but also an enormous increase of the national debt. Whereas in 1755 the state debt amounted to over 72 million pounds, at the beginning of 1763 it reached the sum of 122.6 million pounds. By January 1764 it had soared by another 7 million.² However, it was not only the state debt which was calling for intensified attention from the side of the

* Institute of World History, Faculty of Arts, Charles University, Nám. J. Palacha 2, 116 38, Prague 1, Czech Republic. E-mail: jaromir.soukup@ff.cuni.cz.

¹ This study was published as part of the university program PROGRES Q 09: History – The key to understanding the globalized world.

² The interest on debt amounted to more than 4 million pounds, whereas the state budget was approximately 8 million pounds. See also L. H. GIPSON, *British Empire X. Thunder-Clouds Gather in the West 1763–1766*, New York 1961, p. 200; E. D. MORGAN – H. M. MORGAN, *The Stamp Act Crisis, Prologue to Revolution*, Chapel Hill 1953.

government as well as that of the King; it was also the question of security of the newly conquered territories. As early as in September 1762 King George III together with his Prime Minister John Stuart, 3rd Earl of Bute, planned to increase the numbers of soldiers in Britain, Ireland and America by employing more regiments.³ Even after the end of Seven Years' War it was still evident that fear of France persisted in London.

George III selected the army budget of 1749 as his starting point; which means the budget from the very first peace year after the War of the Austrian Succession. The King decided to make up a plan which would allow him to enlarge the army without exceeding the given budget. The plan consisted in increasing the number of regiments, but the number of recruited soldiers would be reduced in all of them in peace times. Instead, each regiment should have maintained the full number of officers in⁴ active service as well as administration, which would ensure that in a case of emergency⁵ it would be possible to recruit a necessary number of soldiers quickly enough.

The parliamentary budget committee in charge of approving of financial means for the army gathered to a session on 4 March 1763. The press kept publishing the news of the "most crammed" House of Commons since commencing the parliamentary session season.⁶ Government MPs expected that the opposition would attack army expenditure. The leading figure of the opposition was Duke of Newcastle.

According to American historian Allen S. Johnson, the state debt of Great Britain amounted to roughly 137 million pounds. See A. S. JOHNSON, *The Passage of the Sugar Act*, in: *William and Mary Quarterly (WMQ)*, 16, 4, 1959, p. 507.

³ J. L. BULLION, *Security and Economy: The Bute Administration's Plans for the American Army and Revenue, 1762–1763*, in: *WMQ*, 45, 3, 1988, pp. 501–503.

⁴ Those criticising this policy as well as some historians would accuse the King and Earl of Bute of trying to intensify their influence by means of patronage, i. e. the possibility of appointing officers. Robert Middlekauff wrote that officers represented a substantial support for the King as a number of them were also members of the House of Commons. See R. MIDDLEKAUFF, *The Glorious Cause. The American Revolution 1763–1789*, Oxford – New York 1982, p. 51. Another opinion is presented by John L. Bullion, who argues by means of the King's letter to his confidant, Earl of Bute, in which the King clearly rejects such a claim. See J. L. BULLION, *The Ten Thousand in America*, in: *WMQ*, 43, 4, 1986, p. 651.

⁵ BULLION, *Security and Economy*, p. 502.

⁶ P. D. G. THOMAS, *British Politics and the Stamp Act Crisis. The First Phase of the American Revolution, 1763–1767*, Oxford 1975, p. 38.

For the Duke and his allies the main problem, however, did not lie in safeguarding the new territories against a potential French attack; they rather saw it in the state of finance. The Duke and his friends believed that Britain should be helped most by decreasing the number of soldiers. They viewed as their primary aim refining taxation policy. This aim of theirs should have been achieved by means of slashing high taxes, which the government imposed during the war itself in order to get means for waging it. Easing the tax burden was supposed to contribute to increasing the active trade balance and thus to securing higher state revenues. Moreover, whereas the tax burden rested mainly with Great Britain, her colonies had so far contributed to their mother country with nearly a negligible sum of money. At that moment British politicians turned their attention towards underhand practices of the settlers.

According to most politicians the position of Britain as a great power depended on her naval and trading power – on her effort to increase foreign trade, thus achieving the active trade balance. This meant that rival states had to be eliminated, i. e. their goods had to be imposed high customs duties on, by means of which undesirable competition was to be prevented from. However, smugglers would violate this system by importing from overseas possessions goods that they subsequently claimed to be British. At the time of Robert Walpole's ruling the British political scene clerks would turn a blind eye to the problem of smuggling. To a certain degree, it was caused by the fact that this statesman himself was involved in the contraband trade to a lesser extent and, as Martin Kovář wrote down, he was no exception on the British political scene.⁷ The same applied to the British colonies in America where tea and molasses trading was affected most.

British ministers were forced to act both due to the lack of finance in the course of the Seven Years' War and the news of colonists providing supplies to enemy bases in the Caribbean. Therefore in 1757 the Ministry of Trade and the Colonial Office initiated extensive investigation which two years later resulted in rather an alarming statement – that illegal colonial trade had been depriving the mother country of state revenues, and what is more, it did a lot of damage to war efforts.⁸

⁷ M. KOVÁŘ, Robert Walpole – zrození politika, in: *Historický obzor*, 12, 1–2, 2001, p. 13.

⁸ See also T. C. BARROW, Background to the Grenville Program, 1757–1763, in: *WMQ*,

Although concluding the peace treaty of 1763 did alleviate fears that contraband practices of settlers might contribute to strengthening the enemy forces, the above mentioned investigation was one of the stimuli to making the colonial administration more efficient.

The first step of the British cabinet to be taken was the Act of early 1763,⁹ initiated by George Grenville, First Lord of the Admiralty in Lord Bute's cabinet.¹⁰ The act was designed to do away with customs officers' temptation to accept bribes, allow ships sail without paying the customs duty, and thus rob the state treasury. For this reason he stated that one half of the value represented by any confiscated ship and smuggled goods would be allotted to those customs officers who had been involved in any disclosure. The act authorized war vessels officers and their crews to detect any smuggled goods, and to motivate them for doing so it stipulated an incentive of the same amount as that given to customs officers.¹¹ The act only came into force in the colonies after the Order in Council of 1 June 1763. Shortly afterwards Secretary of State for the Southern Department, 2nd Earl of Egremont, sent away a circular letter to governors saying that state revenues had gone down as a result of violating law; the thing was that dishonest traders had been smuggling goods made or produced abroad, and they had claimed them to be British. Thus, the state kept losing a lot of money on customs duty. The new act was supposed to rectify the bad situation. Egremont informed the governors that captains of British war ships would be vested with the authority of checking trade vessels as soon as possible to discover whether they might not be transporting any contraband goods. Furthermore, Egremont announced that the governors who would be of any assistance in combatting contraband trading would win a token of the King's favour; their failing to perform such service, on the other hand, was not to be disregarded either.¹²

22, 1965, 3rd Series, pp. 93–104; I. R. CHRISTIE – B. W. LABAREE, *Empire or Independence 1760–1776. A British-American Dialogue on the Coming of the American Revolution*, London 1976, p. 29.

⁹ GIPSON, p. 202.

¹⁰ See also JOHNSON, p. 508; THOMAS, p. 45.

¹¹ GIPSON, pp. 202–203.

¹² *Ibidem*, p. 203.

However, the whole matter started to be seriously dealt with after George Grenville became Prime Minister. The Treasury then studied in depth the previous reports that they had at their disposal, and found out that the customs duty returns in North America did not amount to the sum of money which was expected at all. This clearly pointed to poor quality of the work customs officers were doing. On 21 July 1763 the Commissioners of Customs dispatched a final report closing their investigation, in which they claimed that customs proceeds indicated the existence of huge fraud. Customs collection expenses by far surpassed their earnings.¹³ Some of those problems had arisen as a result of corrupt practices of customs officers in the colonies. Furthermore, the Commissioners referred to the report submitted to the Treasury on 10 May 1759.¹⁴ At the same time, they handed over three proposals concerning the matter of improving the given situation.

The first proposal concerned higher customs officials. Those people were paid quite well, and many of them did not even go to the trouble of leaving for the colonies after they had been appointed. Instead, they would receive their salaries and live happily in Great Britain. Those who acted on their behalf in the colonies were paid badly, and so they were easily susceptible to accepting bribes in order to improve their financial standing. The Commissioners thus recommended that the government should make all officials residing within the territory of Great Britain assume their posts in the colonies; otherwise they would be deprived of them. The second proposal dealt with the size of salaries. The Commissioners advised that the government should instead of fixed salaries opt for payments in relation to the percentage of the amount collected. That way corruption could easily go down; tax collectors would try to get as high an amount as possible. Thirdly, the Commissioners proposed that customs duty should be decreased with selected imported foreign products and crops. This proposal aimed mainly at lowering the customs duty on molasses from abroad, which was one of the products smuggled most often to the British colonies ever. Should the customs duty go down to a sum unfavourable for

¹³ At the end of 1763 the customs duty proceeds amounted to 1.800 pounds sterling, while customs administration expenses were estimated at 7.600 pounds sterling.

¹⁴ BARROW, p. 94.

smugglers, proceeds from customs duty were expected to quickly increase.¹⁵

On 22 July 1763 was held a meeting of the Treasury which conferred the proposals of the Commissioners of Customs. The meeting agreed that all the three proposals would be put into practice as soon as it were possible. The second and third proposals had to be passed in Parliament, whereas with the first one only a Treasury regulation would do. Three days later Charles Jenkinson dispatched an order to the Commissioners of Customs asking them to summon the customs officials who should have discharged their posts in America but who were still staying in England. Those officials were to opt between leaving for America (by the end of August at the latest), or being dismissed.¹⁶

The decision made by the government immediately stirred up protests among those tax collectors staying in England. Many of them hastily wrote out their reasons for being absent from America to the customs committee. Some of them claimed that they were only staying in England temporarily, in order to settle their personal matters; others started complaining of poor health caused by dismal American climate. One official even wrote that after ten years spent in such unfavourable climate suffered from ill health, with his wife lying on a death-bed. Nevertheless, he stated that he would rather go back to America than risk being dismissed, even though this would mean a certain death for him.¹⁷ Still, a number of tax collectors and customs inspectors did give their lucrative posts up, so as not to have to travel more than three thousand miles and lose the security and comfort of their English homes.¹⁸ There was a lot of interest in their posts. What is more, there was a lot of favouritism in play. Influential men would request those posts for their friends or for their subordinates, sometimes for unusual reasons.¹⁹

¹⁵ JOHNSON, pp. 509–510.

¹⁶ Cf. MORGAN – MORGAN, p. 23; JOHNSON, p. 510; GIPSON, p. 207; M. JENSEN, *The Founding of a Nation. A History of the American Revolution 1763–1776*, Oxford – New York 1968, pp. 46–47.

¹⁷ GIPSON, p. 207.

¹⁸ MIDDLEKAUFF, p. 60.

¹⁹ Lord Holland asked George Grenville to appoint a certain Irish actor named O'Bryen to the post of inspector in New York. The point was that the actor had escaped to New York with his brother's (i. e. Lord Ilchester's) daughter. Compare JENSEN, p.

George Grenville, however, did not stick to this step of his only. At the end of July 1763 the Treasury sent yet another letter to the Customs Committee asking the Commissioners of Customs to work out further proposals elaborating how to improve customs duty collection. The main question was how to supervise customs service in the colonies so that revenues would increase.²⁰ Then the Commissioners sent a report to the Treasury claiming that the Molasses Act of 1733 had been totally ignored in the colonies; they proposed much harsher punishments for smuggling goods, more elaborate ship checks in ports, fines only payable in pounds of sterling, and not in devaluating local banknotes, as it had been common practice so far. They also warned of the imperfect work of colonial courts. The Commissioners again pointed out to a possibility of increasing revenues by means of lowering customs tariffs on some crops. This should have – according to them – lessened the temptation to smuggle the crops.²¹

The Treasury then sent its report on the result of their investigation and on the steps taken so far to the King, who handed it over to Privy Council. The council approved of it and issued it as its decree on 4 October.²² In it the council demanded that all officials and departments in the colonies concerned cooperate when fighting contraband trading. Officials should have been assisted by both the army and the navy, which had already been ordered to use their war ships against smuggling in July. Commanders-in-chief of the British Army and the Navy in America were ordered to operate as effectively as possible to “*combat these dangerous practices, and protect tax and customs officers from criminals trying to contradict administration of justice [...]*”²³

Meanwhile secretaries of the Treasury in London were gathering material on the basis of which the Sugar Act was to be worded. On 9 March 1764 Prime Minister George Grenville submitted the act during the annual debate on the budget to the Budgetary Committee of Par-

47.

²⁰ See JOHNSON, p. 510.

²¹ Cf. Ch. M. ANDREWS, *The Colonial Period of American History IV. England's Commercial and Colonial Policy*, New Heaven 1938, pp. 218–219; JOHNSON, p. 511; GIPSON, pp. 205–206.

²² JENSEN, p. 47.

²³ A regulation issued by Privy Council of 4 October 1763, in: M. JENSEN (ed.), *English Historical Documents IX. American Colonial Documents to 1776*, London – New York 1955, p. 639.

liament. The Prime Minister announced, however, that customs revenues would not suffice for covering all the army expenses in America. According to him, it was necessary to impose yet another tax, and that is why he mentioned a stamp-duty act which was just being prepared. Grenville was in the advantage as he did not have to fear the opposition. Many of them had left the House full of disenchantment in February 1764, after losing in the question of legitimacy to issue general warrants of arrest.²⁴ One of the MPs who had left the House for the rest of the session period was also William Pitt Senior. Without his “magnetic” leadership the opposition had shrunk to a minimal number, and thus the government found it very easy to push the act through.²⁵

The Sugar Act should have come into force on 29 September 1764.²⁶ After it was published it received a lot of criticism from the side of New England and “Middle” colonies immediately, as it affected their trading mainly. In this relation it necessary to remark that it was novelty in British legal practice. All trade legislature so far had focussed on regulating trade with foreign states in favour of Great Britain. Revenues coming from them represented more of a “side product” than an intention. Now it was the other way round. As the act preamble

²⁴ In 1762 MP John Wilkes (1725–1797) founded the newspaper called *The North Briton*, which would attack the Bute as well as the Grenville administrations. In April 1763 it also came down on the King’s speech, in which the sovereign praised the Paris Peace of 1763. Wilkes lambasted the King’s speech referring to the peace as “foul”. The Grenville administration intervened and issued the so-called general warrant (which did not state any particular names, and thus more persons could be arrested). Wilkes together with all his colleagues from *The North Briton* who had taken part in attacking the King were arrested. However, Wilkes had friends in Parliament, and these raised a debate on the lawfulness of issuing general warrants of arrest. They managed to free Wilkes, but he did not spend much time at liberty. At the beginning of 1764, when Wilkes was staying in Paris, the government made an attempt at Wilkes’ disbaring from Parliament for publishing seditious pamphlets, and it did succeed. The opposition counterattacked the Grenville administration on the grounds of issuing general warrants of arrest. The Prime Minister defended himself stating that there existed precedents for their issuing. Ultimately the Government – after a long debate held on 18 February 1764 – won through.

²⁵ JOHNSON, p. 513.

²⁶ Historians either call it “Sugar Act” or “Stamp Act”. It can be found in many editions, e. g., JENSEN (ed.), pp. 643–648, E. S. MORGAN, *Prologue to Revolution. Sources and Documents on the Stamp Act Crisis, 1764–1766*, Chapel Hill 1959, pp. 4–8, its full version being in: www.historycarper.com/resources/docs/sugaract.htm [2017-06-10].

stated, the main intent was to get through customs duty in the colonies financial means “for defraying the expenses of defending, protecting, and securing”.²⁷ The act aimed at solving three important issues: firstly, it imposed new customs duties, secondly, it tightened up the work of customs service, and thirdly, it solved the chaos in jurisdiction of the colonial courts.

The main products the act was called after had become French molasses and sugar. The new act extended the validity of the Molasses Act of 1733,²⁸ however, instead of the customs duty amounting to six pence per gallon it decreased it to one half. On the other hand, customs duty on foreign refined sugar increased from five shillings per hundred gallons to one pound and seven shillings.²⁹ The sugar customs duty rather reflected its protection from foreign competition.

Another important product affected by the legislation change was wine, which was imported to America especially from the Azores, Spain and Portugal. Until 1764 anybody could import wine freely, without any protective duty, as it did not compete with any similar British product. The Sugar Act imposed a new import duty of seven pounds per ship tonne (1.132 m³) provided that merchants would import it direct, and ten shillings a ship tonne if it were imported via Great Britain. The situation was, however, far more complicated in reality. Should a captain of the ship choose to sail via London, he had to pay the British import duty amounting to seventy shillings per ship tonne of wine, and then an import duty of ten shillings in America. Moreover, expenses for a longer voyage and reloading goods in London meant that the price was the same as that for direct import and paying seven pounds of import duty in America.³⁰ Apparently, this measure should have stimulated the consumption of rum.³¹ Its increased consumption meant more demand for molasses, and as the British sugar islands were not able to satisfy it merchants had to import molasses from the French sugar islands. This molasses earned for the state treasury more because it was liable to a higher customs

²⁷ JENSEN (ed.), p. 644.

²⁸ Articles 4 and 5 of the Sugar Act, *ibidem*.

²⁹ Articles 1 and 6 of the Sugar Act, *ibidem*, pp. 644–645.

³⁰ O. M. DICKERSON, *The Navigation Acts and the American Revolution*, Philadelphia 1963, pp. 175–177.

³¹ GIPSON, p. 226.

duty. Moreover, the rum produced in the British colonies had won a monopoly in the local markets.³² The list of foreign goods newly dutiable had been entered by indigo, European luxury fabric materials imported from Britain such as cambric, and Indian fabric materials like silk and caliko.³³ Among the enumerated articles, which could only be exported to Great Britain and her American colonies, were included coffee, allspice, hide, coconuts, whale bones, crude silk and potash.

Another significant initiative that the act introduced was tightening up the customs service and its operation. Customs procedures in force so far dated back to the last third of the seventeenth century, mainly to the Navigation Act of 1696, and to the other related acts of the first half of the eighteenth century.³⁴ The reality before 1764 looked like this: After a captain of a big merchant ship reached an American harbour, he submitted a ship registration certificate to the customs duty collector. The certificate had to include the confirmation saying the ship was built in Great Britain or her colonies, and the captain and three quarters of the ship's crew were British subjects. As far as goods from Great Britain or from the British colonies in America were concerned, the captain of the ship had to hand over a bill of lading to the duty collector, which stated the place of loading the goods. When the ship arrived from a different territory, the captain of the ship had to produce two bills of lading: The first of them was kept by the collector as a proof; the second one had to state precise specification of the cargo. The customs duty collector used the second bill of lading for calculating the duty, and he handed it to an official who then checked whether it really corresponded to the ship cargo. When the cargo complied with the bill the document was signed, provided with a seal and entered in the accounting book.³⁵

³² Article 18 of the Sugar Act. JENSEN (ed.), p. 645.

³³ Ibidem, p. 644.

³⁴ This period was very distinctly treated by the American historian Michael Kammen. see M. KAMMEN, *Empire and Interest. The American Colonies and the Politics of Mercantilism*, New York – Toronto 1970. On how customs services worked and on its tightening up see ANDREWS, p. 20. After 1764 see in detail A. S. MARTIN, *The King's Customs: Philadelphia, 1763–1774*, in: *WMQ*, 5, 2, 1948, pp. 202–203.

³⁵ V. D. HARRINGTON, *The New York Merchant on the Eve of the Revolution*, Gloucester (Mass.) 1964, pp. 245–246.

As far as ships sailing from the colonial ports were concerned, the customs documentation was more complicated. Before a captain received the certificate of customs clearance before leaving a port, he had had to supply a manifest of the articles he intended to export. After loading everything he had to take an oath that the goods he was transporting in the hold corresponded to those on the manifest. Provided he wanted to load the goods which the laws ordered to be only exported to Great Britain and her colonies, he had to place a security deposit and have one more guarantor apart from himself, so that he would not unload them anywhere else than in Great Britain or another British colonial port.³⁶ Customs officials would return the security only after producing a certificate from the port of destination. The security was forfeited unless the certificate were delivered after a year and a half from depositing it. Failing to deliver it, apart from the forfeited security, would demonstrate contraband practices, and the captain had then to give an account of his acts before the court.³⁷

After the Sugar Act was passed the situation became very complicated administratively. One of the articles of the act stipulated that before loading the ship the captain or the owner of the ship had to collect a permit entitling him to loading the goods at the customs office. Before the ship sailed off her captain was obliged to collect a manifest of cargo authorized by the customs officer and furnished with a seal. The list had to describe the quality and quantity of the goods, designation of each shipment "*with the merchants names by whom shipped and to whom consigned*". Provided that it was necessary to pay export or import customs duties, the captain had to document in which port he had done so and to whom he had paid it.³⁸ In the destination port the captain had to hand over those documents to an authorized customs official. Another official checked then whether the enumerated goods fell in with those the ship was carrying. Only then could the goods be unshipped; and again an official in charge would be supervising. After the goods were landed, the customs collector determined the customs

³⁶ Before 1707, i. e. before concluding a union with Scotland, the only ports on the British Isles the captain could unload the cargo were in England, Wales, or in Berwick-upon-Tweed. Thus it had been determined in the Navigation Act of 1660. See JENSEN (ed.), p. 356.

³⁷ HARRINGTON, pp. 246–247.

³⁸ Section 29 of the Sugar Act. JENSEN (ed.), p. 647.

duty amount, and after its paying the goods were transferred to the consignees.³⁹ Should the captain load any goods without being entitled to do so and the ship sailed off without the manifest of the cargo or the manifest did not correspond to the cargo, the goods were confiscated. The law would authorize customs officials to stop all ships within the distance of two nautical miles from the sea coast, to inspect the goods and, if need be, seize those missing on the manifest.⁴⁰

Moreover, ship captains had to place four security deposits instead of one, committing themselves to not exporting the goods to prohibited territories, or to not loading such goods fraudulently. The first security deposit, the one for goods only assigned to exports to Great Britain and her colonies, had already existed. Other security deposits concerned lumber and iron, which did not belong in “prohibited goods”, but still they could only be exported to Great Britain henceforward.⁴¹ The last security deposit referred to other items of sale. Into that category also fell molasses from abroad, which could – unlike other articles mentioned in this section – only be imported to the British or colonial ports.⁴² Whatever the captain might have loaded then, he had to always have with him a certificate proving that a security deposit had been placed. Providing that he was transporting a variety of goods, he had to produce more certificates.

The next article of the act was meant to stop smuggling molasses. It should have been made clear in the future which molasses came from the British sugar islands and which from the French ones. Everybody wanting to transport molasses from the British islands in the Caribbean Sea, had to first secure an affidavit from the place of loading, which was signed by the Justice of the Peace. The declaration should have included the description of the quality of the articles, their value, and the name of the island and plantation from where they had been obtained. The captain of the ship had to then go with such a declaration to the customs office, where the comptroller would inspect the goods and grant them with a certificate furnished with his signature and seal. Apart from this, the customs official made a copy of the declaration, which he had to send to the destination port within thirty

³⁹ MARTIN, p. 202.

⁴⁰ Section 29 of the Sugar Act. JENSEN (ed.), p. 647.

⁴¹ Article 28 of the Sugar Act, *ibidem*, p. 646.

⁴² Article 23 of the Sugar Act, *ibidem*.

days. Unless he did so he was to be given the penalty of five pounds.⁴³ If the captain did not have the mentioned documents all the molasses he was carrying was cleared as French.

The regulations listed above mostly impacted trading both on the coast and between the colonies even though they had not been primarily focussed on impeding it. Customs officials misinterpreted some sections of the Sugar Act, and with the help of the navy they “clamped down” on this trade too.⁴⁴ The most common items of export on the coast were wheat and other types of grain, meat, dairy products, and lumber. Those goods were loaded onto ships in docks, which were even situated a few tens of miles off the ports where customs authorities had their seats. Until then merchants had loaded as many articles as possible and sailed to the nearest ports with a customs house; there their goods had been submitted to all customs procedures; afterwards they had been allowed to continue to the ports of their destination. According to sections 23 and 29 of the Sugar Act, however, each merchant had to secure a permit entitling them to load strictly qualified goods beforehand, and place a security deposit. This meant that they had to gather all the goods in advance. Then they set off to a customs house situated a few tens of miles away, where they obtained appropriate documents. Only after that could they start loading goods, and then they sailed again to the customs house because of clearance. Each passage was thus longer, its costs being higher. It was very difficult for merchants to put together an exact manifest of articles as many times they did not know until the last minute what goods they would be transporting, or how many of them would be on board.⁴⁵

Furthermore, the act also stipulated punishments for violating the given rules. Among them were, for instance, storing goods in badly labelled cases, customs duty evasion, falsifying documents, importing or exporting non-permitted goods (all such goods were to be seized). The captain, the owner of the ship as well as all who would be assisting in such illegal practices were obligated to pay a fine amounting to treble the amount of the value of the seized goods. Furthermore, the customs official could seize “*all ships, horses and other cattle, and*

⁴³ Article 20 of the Sugar Act, *ibidem*, pp. 645–646.

⁴⁴ MIDDLEKAUFF, p. 66.

⁴⁵ Cf. DICKERSON, p. 181; B. KNOLLENBERG, *Origin of the American Revolution: 1759–1766*, New York 1965, pp. 164–165.

other means of transport used while loading, unloading, removing and transporting the given goods [...].⁴⁶ Whoever attempted to bribe a customs official and was disclosed, they had to pay a fine of fifty pounds. Every customs officer who accepted a bribe or falsified documents had to pay a fine of five hundred pounds for their offence, and what's more, they were found incompetent to provide any services for the British king.⁴⁷

The last part of the Sugar Act dealt with judicial procedures and courts of Admiralty in the British colonies.⁴⁸ In 1763 there existed eleven vice-Admiralty courts in the colonies, whose jurisdiction in the commercial and fiscal spheres was the same as that of common law courts. Judges were chosen from the ranks of leading colonial lawyers by the governor. Whenever a customs officer had a feeling that law had been violated he could – based on his suspicion – transfer the case to the vice-Admiralty court of the given colony. However, the accused merchants would take advantage of legal loops and gaps in legislation to transfer the trials to common law courts, where the members of the jury were composed of their friends and where the trial often resulted in overruling the decision of the vice-Admiralty court, and

⁴⁶ Articles 36 and 37 of the Sugar Act, in full version in: www.historycarper.com/resources/docs/sugaract.htm [2017-06-10].

⁴⁷ Article 38 of the Sugar Act, *ibidem*.

⁴⁸ In England Admiralty courts already existed in the Middle Ages in order to decide cases of piracy and robbery at sea, and in the cases of commercial law. Unlike common law courts, these Admiralty courts did not have a jury. That is why their cases and efforts at extending their competence were often under the supervision of common law courts, which by keeping an eye on them tried to prevent them from violating the right of the English citizens for a trial by jury. In the British colonies in America the Admiralty courts had not existed until the end the 17 century though. The cases that would fall under their jurisdiction in England were decided on by individual governors in the colonies, their councils, and later on by common law courts. It was the Navigation Act of 1696 which introduced the Admiralty courts to the colonies, and it even granted them with more powers for dealing with commercial disputes than courts in England had. Due to imperfect wording of the act, common law courts in the colonies found ways of neglecting the courts, or at least restricting their jurisdiction. Cf. D. S. LOVEJOY, "Rights Imply Equality": The Case Against Admiralty Jurisdiction in America, 1764–1776, in: J. P. GREENE (ed.), *The Reinterpretation of the American Revolution 1763–1789*, Westport 1979, pp. 183–187; E. CHANNING, *A History of the United States, Vol. II, A Century of Colonial History 1660–1760*, New York 1930, pp. 277–279.

in the verdict of not guilty.⁴⁹ Moreover, the acquitted merchant very often sued a customs official who had confiscated his vessel to gain compensatory damages and the reimbursement of the loss of profit. Many customs officers got into such troubles then.⁵⁰

This practice should have changed with adopting the new legislation. Customs officers could submit their cases to any vice-Admiralty court in America. There should have been one more vice-Admiralty court, the jurisdiction of which would apply to all the colonies.⁵¹ This court was to have identical jurisdiction with those of already existing vice-Admiralty courts, and it was not to serve as a court of appeal. Soon afterwards such a court was established in the town of Halifax, Nova Scotia, i. e. far away from where “local pressure” might impede its work.⁵² An appeal from a decision of this court could only be lodged with the Supreme Court of Admiralty residing in London.

Another regulation repealed the provision of the “presumption of innocence”, so that a merchant under prosecution had to prove his being innocent, which made the whole matter far more complicated.⁵³ In addition, the defendant had to cover all the expenses of the judicial trial even if he were innocent. The injured merchant or the owner of the ship could, however, apply to the court to sue a customs officer for the reimbursement of the damages. Despite this, he was not entitled to receive any compensation, providing the judge issued a document saying that the given officer had had a “probable reason” for seizing the ship and its cargo. Provided that the customs officer or the judge delivered the confiscated goods back without the case being heard before the court, the injured party could be granted with compensation damages up to 2 pence. The fines for officers who would seize any

⁴⁹ Cf. GIPSON, p. 228; KNOLLENBERG, p. 166.

⁵⁰ In 1760 the Boston customs officer Cradock had a proof that the vessel named Sarah, whose owner was John Ervin, was involved in smuggling. That’s why he seized both the ship and the goods, and he handed the case over to the vice-Admiralty court. The court decided he was guilty, and it sold the confiscated ship and the goods for 412 pounds. However, Ervin succeeded in having his case transferred to the common law court, which then decided in his favour, and ordered that Cradock had to reimburse the loss amounting to 600 pounds. Cradock lodged an appeal with the High Court of Massachusetts, but he did not succeed. See GIPSON, pp. 227–228.

⁵¹ Article 41 of the Sugar Act. JENSEN (ed.), p. 648.

⁵² In May 1764 British lawyer William Spry was appointed judge; he then commenced hearings of disputes in court in October 1764.

⁵³ Article 45 of the Sugar Act. JENSEN (ed.), p. 648.

goods without reason should not have exceeded one shilling.⁵⁴ If the merchant or the owner of the ship who had sued a customs officer discontinued court proceedings before hearing, or when the court decided to his detriment, he had to cover treble the amount of the court proceedings costs to the defendant.⁵⁵

It is worth pointing out that whereas Grenville intended to introduce law and order in the colonies the result was, however, complicated administration and chaos. On the one hand, the government were not able to – or they may not have even wanted to – get to know of well-informed opinions of those who were conversant with the situations in the colonies (among them were especially merchants or representatives of the colonies in London). On the other hand, though, some contemporaries, mainly the colonists from continental colonies, ascribed this development to the influence of MPs from the British “sugar” islands, who they despised from the bottom of their hearts. Soon the customs officers learnt how to make use of their powers for unjust enrichment. That was mainly happening in the time after 1767. Oliver M. Dickerson called it the “era of customs blackmailing”. Thus, customs officers contributed to a large degree to growing hatred among the colonists towards Great Britain.

⁵⁴ Article 46 of the Sugar Act, *ibidem*.

⁵⁵ Article 47 of the Sugar Act, *ibidem*.

Die Nordroute der Auswanderer aus der Habsburgermonarchie

*Martin Boček**

The North Journey of Emigrants from the Habsburg Monarchy

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

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

Anfang¹ des 19. Jahrhunderts verlief die Auswanderung aus der Habsburgermonarchie auf der Nordroute zumeist über die Häfen Antwerpen und Le Havre, die dortigen Behörden galten als wohlwollender bei den Kontrollen und mehr Personen passierten ungeschoren die Leibesvisitationen als in den anderen europäischen Häfen. Aufgrund der Entfernung beider Häfen von den Grenzen der Monarchie gerieten jedoch für die Auswanderer allmählich die beiden alten deutschen Hansestädte Hamburg und Bremen in den Vor-

* Department of Historical Sciences, Faculty of Arts, University of West Bohemia in Pilsen, Sedláčková 31, 301 00 Pilsen, Czech Republic. E-mail: bocekm@khv.zcu.cz.

¹ Der Beitrag entstand im Rahmen des Projektes SGS Nr. SGS-2016-022 „Die Rolle der Seegesellschaften in der Auswanderung aus Cisleithanien in die USA an der Wende des 19. und 20. Jahrhunderts“.

dergrund. Die meisten Auswanderer aus der Habsburgermonarchie schifften sich daher in den norddeutschen Häfen ein und benutzten dabei vor allem kontinentale Schifffahrtsunternehmen. Ende des 19. Jahrhunderts reisten mehr als 70 % der österreichischen Auswanderer über norddeutsche Häfen. Weitere 20 % wählten den Weg über die Häfen Antwerpen und Rotterdam, zumeist handelte es sich um Emigranten mit dem Ziel Kanada. Eine geringere Anzahl Einwohner von Österreich-Ungarn wanderten in die USA über den damals russischen Hafen Liepāja (deutsch Libau) aus, jedoch fuhren von hier nur wenige Schiffe nach Amerika und der Hafen konnte im Winter nicht genutzt werden, da er häufig zufror.² Nur 10 % der Personen verließen den Kontinent über die Häfen in Triest, Rijeka, Genua und Le Havre.³ Dies war durch die billigere Überfahrt aus den deutschen Häfen und deren bessere Zugänglichkeit für die meisten Bewohner der Monarchie gegeben. In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts spezialisierten sich die Häfen vor allem auf den Überseehandel mit verschiedenen Waren, wie Baumwolle, Zucker oder Kaffee. So wie das Interesse der Auswanderer an Reisen nach Übersee stieg, orientierten sich die norddeutschen Schifffahrtsunternehmen schrittweise auf die Personenbeförderung um. Die Vertreter beider deutscher Häfen spürten, dass die Auswanderer, die über die Häfen zu einem neuen Leben nach Übersee reisten, nicht geringe Geldmittel mit sich führten. Damit über einen Hafen eine große Anzahl Personen abgefertigt werden konnte, mussten zunächst ausreichende Kapazitäten für Übernachtung und Verpflegung errichtet werden. Hamburg und Bremen begannen bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts miteinander um den Vorrang im Auswanderertransport zu konkurrieren, zu Beginn vor allem um deutsche Kunden.⁴

Ursprünglich orientierten sich die Häfen auf die deutsche Auswanderungswelle, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann und bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts andauerte. Im

² K. WÜSTENBECKER, Hamburg and the Transit of East European Emigrants, in: A. FAHRMEIR (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, S. 225.

³ A. KALC, Trieste as a Port of Emigration from East and Southeast Europe, in: A. MAZURKIEWICZ (ed.), *East Central Europe in Exile. Transatlantic Migrations*, Vol. 1, Cambridge 2013, S. 130–131.

⁴ J. BERGQUIS, *Daily Life in Immigrant America 1820–1870*, Santa Barbara 2008, S. 68.

Verlauf dieser Zeit kam es zu Schwankungen in der Anzahl beförderter Personen und mit ihrem Rückgang begannen die Agenten der deutschen Unternehmen, regelmäßig in der Habsburgermonarchie zu operieren. Sie bemühten sich, die dortigen Einwohner zu einem neuen Leben in Übersee zu verlocken. In die Städte und Dörfer reisten offizielle und inoffizielle Vertreter der Schifffahrtsunternehmen.⁵ Insgesamt kann von ihrem Erfolg gesprochen werden, in den Jahren 1894–1910 machten die deutschen Auswanderer nur noch 12 % der Gesamtanzahl deutsche Häfen durchlaufender Reisender aus und die Auswanderer aus der Donaumonarchie nahmen für die deutschen Reedereien an Bedeutung zu. Die deutschen Schifffahrtsunternehmen lenkten ihre Aufmerksamkeit nun vor allem auf osteuropäische Emigranten mit den USA als Ziel und der Rückgang der deutschen Überseeauswanderungswelle Anfang der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts führte zu einem erheblichen Anstieg der Transitauswanderung aus Ost- und Südosteuropa.⁶ Um die auslaufenden Dampfer zu füllen, begannen die Agenten der deutschen Schifffahrts-gesellschaften in der Habsburgermonarchie, sich wie Seelenfänger zu verhalten, die ein Traumleben hinter dem Ozean versprochen und die deutschen Reedereien nahmen im Konkurrenzkampf in der internationalen Schifffahrt einen immer wichtigeren Platz ein.⁷ Ihr Vorteil war auch, dass es bis Anfang des 20. Jahrhunderts keine regelmäßigen Verbindungen zwischen den Häfen der Habsburgermonarchie und der amerikanischen Küste bestand und Hamburg und Bremen nutzten auch ihren guten Ruf in Österreich-Ungarn, denn es handelte sich um alte Hansestädte. Die deutschen Schifffahrtsunternehmen konnten so günstige Bedingungen für die Einwohner der Monarchie bieten, vor allem dank ihrer geografischen Lage und den Anstrengungen ihrer Agenten.⁸

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es völlig normal, zu den deutschen Häfen mit der Postkutsche oder einem Flussschiff auf der Elbe zu fahren, die Armen gingen meist zu Fuß. Zahlreiche illegale Auswanderer reisten nach Hamburg und Bremen über Bayern, um die Kontrollen an den Nordgrenzen der Monarchie zu umgehen.

⁵ E. FITGER, *Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschifffahrt*, Berlin 1909, S. 5.

⁶ W. MEIXNER, *Die österreichische Auswanderung von 1848 bis zur Gegenwart*, Wien 1991, S. 77–78.

⁷ H. RÜBNER, *Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt*, Bremen 2005, S. 47.

⁸ WÜSTENBECKER, S. 225.

Legale Emigranten dagegen nutzten die Wege über die Grenzübergänge in Myslovice und Ratibořice, wo es jedoch zum Überschreiten der Grenze genügte, die gekaufte Schiffskarte vorzuzeigen.⁹ Für illegale Auswanderer aus der Habsburger-monarchie, also insbesondere für junge Männer oder polizeilich gesuchte Personen, war es durchaus üblich, gerade die deutschen Häfen zu benutzen, denn die deutschen Beamten kümmerten sich vor allem um die Bewohner der deutschen Länder und widmeten ausländischen Ausreisewilligen keine solche Aufmerksamkeit. Als Problem für die deutschen Behörden und die Auslandsvertretungen der Monarchie erwiesen sich allmählich jedoch die armen Auswanderer. Zum Beispiel warnte das Generalkonsulat in Bremen mehrmals vor Auswanderungswilligen, die in der Hoffnung nach Bremen kamen, irgendeine Arbeit auf einem Schiff zu bekommen. Gewöhnlich mussten sie dann feststellen, dass es keine solche Möglichkeit gab oder dass ihr Geld nur für die Überfahrt eines Familienmitglieds, gewöhnlich des Mannes, reicht. Aus den deutschen Häfen mussten daher Viele zurückkehren, jedoch fassten dann die österreichischen Behörden den Verdacht, dass die erfolglosen Auswanderer Verträge mit den Schiff-fahrtsunternehmen geschlossen hatten (die aus den deutschen Häfen Zurückkehrenden sollten in der Heimat weitere Einwohner der Monarchie für ein Leben in Übersee gewinnen). Jedoch handelte es sich meist um Menschen, die bereits zu Beginn ihrer Reise vom neuen Leben enttäuscht waren und nur nach Hause zurückkehren wollten.¹⁰

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begannen spezielle Auswandererzüge zu verkehren, und zwar deshalb, weil die Kapazitäten des normalen Eisenbahnverkehrs nicht mehr ausreichten, die große Anzahl Personen zu befördern, die in die deutschen Häfen reisen wollten.¹¹ Damals fuhren die Auswanderer mit dem Zug über Berlin bis in die deutschen Häfen. Die Eisenbahnstrecke von Dresden nach Leipzig und weiter über Hannover nach Bremen und Hamburg wurde

⁹ Ladislaus von Szögyény an Agenor Goluchowski, 10.01.1906, Berlin, Österreichisches Staatsarchiv, Wien, Abteilung Haus-, Hof- und Staatsarchiv (im Folgenden nur OeStA/HHStA), Ministerium des Äußern 1735–1924 (im Folgenden nur MdÄ), Administrative Registratur (im Folgenden nur AR), Aus- und Einwanderungen, Generalia G 1871–1918, F 15, Kart. 32.

¹⁰ J. POLIŠENSKÝ, *Úvod do studia dějin vystěhovalectví do Ameriky. Obecné problémy dějin českého vystěhovalectví do Ameriky 1848–1914*, 1. díl, Praha 1992, S. 19.

¹¹ Ch. ZENTNER, *Illustrierte Geschichte des Deutschen Kaiserreichs*, München 1986, S. 214.

bereits in den vierziger und fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts erbaut. In den 50iger Jahren wuchs das Streckennetz weiter an, eine Verbindung bestand aus Deutschland über Prag nach Wien. Die Strecke von Prag nach Hamburg maß annähernd 670 Kilometer und die Fahrt dauerte Ende des 19. Jahrhunderts 30 und mehr Stunden, etwas kürzer war die Bahnreise nach Bremen. In den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts hatten die deutschen Eisenbahngesellschaften im Grunde ihr Hauptstreckennetz fertig ausgebaut.¹²

Waren die Auswanderer gut im Hafen angekommen, erwartete sie ein mehrtägiger Aufenthalt in der Stadt und dann die Einschiffung an Bord eines Schiffs der deutschen Schifffahrtsunternehmen, meist handelte es sich um den *Norddeutschen Lloyd* oder die *HAPAG*. Diese entwickelten sich zwar langsamer als ihre britischen Hauptkonkurrenten, doch 1914 besaßen beide Unternehmen zusammen mehr als die Hälfte des gesamten Schiffsraums der deutschen Flotte, womit sie die größten Reedereien der Welt waren, jedoch überstieg zum Beispiel die Kapazität aller Schiffe Großbritanniens um 20,5 Millionen BRT die Gesamttonnage der deutschen Schiffe. Diese Zahl war auch viermal so hoch wie der Schiffsraum aller Flotten der sonstigen Länder zusammen.¹³

Bremen

Von den beiden deutschen Häfen begann sich die Stadt Bremen als erste auf Auswanderer zu spezialisieren, die Stadtvertreter nutzten den Drang der deutschen Emigranten nach einer Überfahrt in die USA aus. Bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Bremen ein wichtigerer Hafen in Nordeuropa als das belgische Antwerpen und 1855 übertraf es in der Anzahl der beförderten Auswanderer den bislang meistbenutzten Hafen Le Havre.¹⁴ Bis zum 19. Jahrhundert zog Bremen Nutzen aus seiner Lage an der Weser, doch bereits Ende des 18. Jahrhunderts war offenbar, dass hier nicht so viele Überseedamp-

¹² F. NOVODVORSKÝ, *Průvodce katolíka. Der Begleiter des Katholiken nach Amerika*, Praha 1894, S. 139–140.

¹³ G. RITTER, *The Kaiser and His Ship Owner. Albert Ballin the HAPAG Shipping Company and the Relationship between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic*, in: H. BERGHOFF – J. KOCKA – D. ZIEGLER (ed.), *Business in the Age of Extremes*, Washington 2013, S. 19.

¹⁴ BERGQUIST, S. 69.

fer abgefertigt werden können; als Problem erwies sich auch das flache Flussbett, das mit Sand zugesetzt war, der regelmäßig beseitigt werden musste. Vor allem aus diesen Gründen begann der Bau des neuen Hafens Bremerhaven an der Mündung der Geesten in die Weser an der Nordsee.¹⁵ Der Stadt Bremen gelang es, vom Königreich Hannover ein Gebiet von 88,7 Hektar an der Flussmündung zu erwerben. Der Kaufvertrag wurde am 11. Januar 1827 von König Georg IV. und dem damaligen Bürgermeister von Bremen Johann Smidt unterzeichnet, der später zum Gründer von Bremerhaven wurde. Noch im selben Jahr begann man mit dem Bau und bereits 1830 konnte der neue Hafen teilweise seiner Bestimmung übergeben werden. Anfang 1832 zählte er zu den wichtigsten Warenumschatzplätzen in Europa.¹⁶ Zum Auswandererhafen wurde er mit dem Anlegen des Schiffs *Washington*, das hier am 19. Juli 1847 aus New York eintraf. Der Dampfer gehörte der amerikanischen Reederei *Ocean Steam Navigation Company*,¹⁷ die nun eine regelmäßige Verbindung zwischen Europa und den USA unterhielt. Bremerhaven wurde so zu einem internationalen Hafen, in dem sich dann Auswanderer in großer Zahl einschifften.¹⁸

Im Jahr 1851 wurde der Hafen zu einer selbstständigen Stadt, jedoch wollte Bremen die Kontrolle über sein Gebiet behalten und zugleich die Auswandererwirtschaft in der Stadt selbst halten. Deshalb erließ der Bremer Senat bereits 1840 einen Beschluss, der es nur Bremer Bürgern erlaubte, an der Auswandererwirtschaft teilzuhaben, was auch für die Bewohner von Bremerhaven galt, diese mussten offiziell Einwohner von Bremen bleiben. Wenn sich die Emigranten im neuen Hafen einschifften, stand in ihren Papieren als Ausgangshafen weiterhin die Stadt Bremen.¹⁹ Die Entwicklung von Bremerhaven war vor allem mit der Auswandererwelle verbunden, die um 1845 an

¹⁵ M. LEONHARD, Die Unternehmerfamilie Rickmers. Vom Segelschiff zum Konzern. Schifffahrt, Schiffbau Handel 1834–1918, in: J. ELVERT – S. HESS – H. WALLE (ed.), *Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt, Werften, Handel, Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg 2010, S. 33–36.

¹⁶ *Statistischer Auswandererbericht*, 17. März 1883, Bremen, Staatsarchiv Bremen, Senatregistratur, Schifffahrt zur See, Kart. 3–S, 2.b.

¹⁷ Ozeanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.

¹⁸ F. HYDE, *Cunard and the North Atlantic 1840–1973. A History of Shipping and Financial Management*, New York 1975, S. 37.

¹⁹ BERGQUIST, S. 68; K. BROWN, *Passage to the World. The Emigrant Experience 1807–1940*, Barnsley 2013, S. 33.

die 30 000 Personen jährlich zu dem Hafen brachte. Jedoch konnte der Hafen nicht mehr Segelschiffe und Dampfer fassen, was die Stadtväter zu dem Beschluss führte, die vorhandenen Kapazitäten zu erweitern und eine neue Mole für die größeren Schiffe anzulegen. Deren Bau begann bereits in den vierziger Jahren und 1852 wurde die Erweiterung abgeschlossen, die neuen Lade- und Speicheranlagen wurden zu den größten im damaligen Europa.²⁰ Im Jahr 1872 erreichte die Auswandererzahl 80 000 und erneut war es erforderlich, in die Weiterentwicklung des Hafens zu investieren. Die Stadtvertreter beschlossen den Bau eines dritten Abschnitts, der 1875 fertig gestellt wurde und den Namen Kaiserhafen erhielt.²¹

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts spielte sich die Reise nach Bremerhaven so ab, dass die Auswanderer in Bremen die erforderlichen amtlichen Angelegenheiten erledigten, dann konnten sie zum Hafen reisen, wohin man mit dem Schiff auf der Weser fahren konnte. Dies allein dauerte meist bis zu mehreren Tagen, obwohl es sich nur um eine annähernd 60 km lange Strecke handelte. Sämtliche Prozeduren vor dem Einschiffen auf das Überseeschiff zogen sich in die Länge, was für die an der Auswanderungswelle verdienenden Hanseaten von Vorteil war. Sie bemühten sich, von den Auswanderern so viel Geld wie möglich einzunehmen und verkauften ihnen verschiedenste notwendige und unnötige Dinge. Mitte des 19. Jahrhunderts beschleunigte dann der technische Fortschritt die Verbindung zum Hafen, was die Reise selbst um einen Tag verkürzte. Im Jahr 1862 wurde auch die Eisenbahnlinie zum neuen Hafen fertig gestellt, die diese Reise noch einmal verkürzte.²² In der Regel fuhren zunächst von Bremen in den Hafen die Passagiere der billigsten Klasse, sie kamen annähernd 3 Stunden vor dem Ablegen des Schiffs in Bremerhaven an, ihnen folgten die Passagiere der 2. und 1. Klasse. Die Züge fuhren in die sog. Lloydhalle in Bremerhaven und die Reisenden gingen dann entweder direkt zum Besteigen ihres Schiffs, oder in die Wartesäle.²³

²⁰ T. FITTKAU, *In die Neue Welt. Von Bremerhaven nach Amerika. Atlantiküberquerung im 19. Jahrhundert und die Bedingungen an Bord der Schiffe*, Stuttgart 2010, S. 55.

²¹ G. LEHMANN-FELSKOWSKI, *Deutschlands Hafen und Wasserstraßen in Wort und Bild*, Bremen 2012, S. 31.

²² BERGQUIST, S. 68.

²³ FITTKAU, S. 57–58.

Für einen bequemen Aufenthalt der Auswanderer in der Stadt baute der Stadtrat Herbergen, die der öffentlichen Kontrolle unterlagen. Im Jahr 1852 wurde das Auswandererhaus errichtet, das Unterkunft für 2 000 Menschen sowie Verpflegung in Speiseräumen bot. Für das Abhalten von Gottesdiensten diente eine für den katholischen wie den evangelischen Ritus eingerichtete Kapelle. Es befanden sich hier auch Informationsbüros und eine Krankenstation mit 35 Betten für kranke Reisende. Bereits im folgenden Jahr entstand ein weiteres Auswandererhaus. Einer der Emigranten beschrieb 1853 die Situation in den Herbergen wie folgt: „Die Anzahl der über die Stadt Bremen Auswandernden steigt unentwegt, in den Auswandererhäusern übernachten hier 6 000 Personen. Die Unterbringung ist nicht schlecht und das Warten auf die abgehenden Schiffe nicht so schlimm.“²⁴ Bis Ende des Jahrhunderts wurden dann weitere Herbergen für die Reisenden errichtet, die bald ein eigenes Stadtviertel bildeten, zeitweilig konnten hier in allen Auswandererhäusern zusammen bis zu 10 000 Personen wohnen. Für wohlhabendere Reisende wurde das Hotel Warschau erbaut, das sich vor allem auf jüdische Auswanderer spezialisierte, denen es zum Beispiel koschere Verpflegung bot.²⁵ Bremerhaven wurde also vor allem als Auswanderungshafen ausgebaut, der sich unter der Kontrolle der Stadt Bremen befand, deren Vertreter das Recht besaßen, auch in die Beförderung der Reisenden auf See einzugreifen. Der Bremer Stadtrat erließ neue Vorschriften für die Reedereien, die den Aufenthalt der Auswanderer auf den Schiffen selbst regelten. Der Bremer Senat begann 1832, die Schiffe zu kontrollieren, ob sie wenigstens teilweise für die Personenbeförderung hergerichtet sind und ob sie in der Lage sind, den Atlantischen Ozean ohne Zwischenfälle zu überqueren. Den Schiffskapitänen ordnete die Stadt Bremen an, dass sie für die Überseefahrt ausreichend Lebensmittel für 90 Tage an Bord haben müssen. Ferner wurden Anforderungen an die genaue Dokumentierung jedes Passagiers oder an den Mindestraum für die Auswanderer an Bord gestellt.²⁶ Im Jahr 1851 unternahm die Stadt weitere Schritte zur Verbesserung der Bedingungen für die Auswanderer und richtete Informationsämter für Emigranten in den Eisenbahnstationen, im Ha-

²⁴ D. KNAUF, *Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung in die USA über Bremen und Bremerhaven*, Bremen 1993, S. 12.

²⁵ FITTKAU, S. 60.

²⁶ BERGQUIST, S. 69.

fen und im Stadtzentrum ein. In diesen Auskunftsbüros erhielten die Auswanderer offizielle Informationen über die UnterkunftsKapazitäten im Hafen, über vorhandene Geschäfte und die Überfahrt selbst, einschließlich einer Bewertung der Reedereien und ihrer Fahrpläne. 1866 erfolgte die letzte große Änderung der Auswanderergesetze in Bremen, das Anfang des 20. Jahrhunderts, in der Zeit der größten Auswanderungswelle, bereits völlig unzureichend erschien. Von 1880 bis zum Beginn des ersten Weltkriegs wurde die Wirtschaft von Bremen von der Auswanderung dominiert. Die ursprüngliche Aufgabe des Hafens als Umschlagpunkt für Rohstoffe aus den verschiedenen Teilen der Welt wurde schrittweise von der Auswanderungswelle überschattet. In der Stadt entstanden Krankenhäuser und Herbergen für die Emigranten, die Betten in ihnen waren im Rahmen der Schiffskarte bezahlt.²⁷ Ab 1883 durchliefen die Stadt alljährlich bis zu 100 000 Auswanderer aus Deutschland und anderen Teilen Europas. Der in Bremen gegründete *Norddeutsche Lloyd* wurde dank der Auswanderer zu einem der größten Schifffahrtsunternehmen Europas. Im Jahr 1907 reichte die Anzahl der abgefertigten Auswanderer an die Einwohnerzahl der Stadt heran, was insgesamt den für die damalige Zeit schwindelerregenden Betrag von 325 Millionen Mark an Überfahrtsgebühren einbrachte.²⁸

Hamburg

Der zweitwichtigste deutsche Hafen für die Auswanderer aus der Habsburgermonarchie war Hamburg, jedoch widmete der Stadtrat bis Mitte des 19. Jahrhunderts der Auswanderungswirtschaft kaum Aufmerksamkeit. Die Stadt selbst stellte auch anfangs keine Konkurrenz für Bremerhaven dar, was sich ebenfalls aus den Statistiken für die Jahre 1841 bis 1846 ergibt, nach denen von Bremerhaven 115 000 Emigranten ablegten und von Hamburg nur 11 000.²⁹ Der Hafen bestand bereits seit den Zeiten Karls des Großen und spielte später eine wichtige Rolle als Hansehafen für den Ostseeraum. Die günstige Lage an der Elbe und der Zugang zur Ostsee waren für seine Entwicklung über-

²⁷ NOVODVORSKÝ, S. 151.

²⁸ T. A. GROOS – R. GROSS, *Traveling Between Worlds. German American Encounters*, Bryan 2006, S. 158.

²⁹ E. DUBROVIC, *Emigration from Central Europe to America 1880–1914*, Rijeka 2008, S. 69.

aus wichtig. Im Jahr 1510 wurde Hamburg kaiserliche Stadt und es bewahrte sich seine Stellung auch beim Niedergang der Hanse im 17. Jahrhundert.³⁰ Auf dem Wiener Kongress von 1815 erteilte man Hamburg den Status einer freien Stadt, was 1819 offiziell bestätigt wurde. Die Stadt wurde Mitglied des Deutschen Bunds und nach dem Entstehen des Deutschen Kaiserreichs im Jahr 1871 wurde sie einer der Teilstaaten.³¹ Ab Ende des 17. Jahrhunderts wanderten in größerem Maß Deutsche über den Hafen in die britischen Kolonien aus, vor allem nach Nordamerika. Dann beschränkte Hamburg jedoch 1768 per Gesetz die Auswanderung über die Stadt und das Einschiffen von Emigranten über den Hafen war so für bestimmte Zeit im Grunde verboten, da man befürchtete, dass der Zustrom von Armen in die Stadt Probleme bringen könnte. Das Gesetz galt bis 1817, als es durch den Druck der örtlichen Händler geändert wurde.³² Anders als Bremen konzentrierte sich Hamburg nicht von Anfang an auf die Auswanderer. Wie jedoch die Stadtvertreter bei den anderen Häfen sahen, dass dies dank der Emigranten reich wurden, widerrief der Hamburger Senat 1837 seinen vorhergehenden Beschluss. Aufgrund dieser legislativen Änderung konnten nun Auswanderer in die Stadt strömen. Hamburg wurde mit der Zeit zu einem bedeutenden Transithafen in Deutschland und wuchs schrittweise zu einem der größten Häfen in ganz Europa heran. Seine Konkurrenten waren die Hafenstädte in den Niederlanden, in Belgien sowie auf deutschem Gebiet Bremen. Der Nachteil von Hamburg war, dass die anderen Häfen eine längere Tradition bei der Verbindung in die Vereinigten Staaten von Amerika und bereits bewährte Überseelinien hatten.³³

Hamburg wurde dann bis Ende des 19. Jahrhunderts nach und nach zum größten Kontinentalhafen und zum Hauptkonkurrenten für Bremen. Der Hafen zog auch Nutzen aus seiner geografischen Lage und der Nähe zu den nordischen Ländern. Zahlreiche Skandinavier wählten Hamburg als Ausgangspunkt für ihre Überseereise. Ende des

³⁰ F. BÖER, *750 Jahre Hamburger Hafen*, Hamburg 1939, S. 7–27.

³¹ D. KRAUSE, *Die Commerz und Disconto-Bank 1870–1920/23. Bankgeschichte als Systemgeschichte*, Stuttgart 2004, S. 45.

³² A. M. THEDE-OTTOWELL, *Hamburg. Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt*, Hamburg 1996, S. 147.

³³ T. ADAM – W. KAUFMAN, *Will, Germany and the Americas. Culture Politics and History*, Santa Barbara (Denver) – Oxford 2005, S. 475.

19. Jahrhunderts wurden dann seine Kapazitäten durch die neue Auswanderungswelle aus Europa ausgelastet; über den Elbhafen wanderten die meisten russischen und polnischen Juden aus, die vor den Verfolgungen im Zarenreich flohen. Als günstig erwies sich auch die angelegte Eisenbahnverbindung, um 1880 bestanden regelmäßige Zugverbindungen mit Städten wie Budapest, Wien, Prag, Krakau oder Lemberg (Lwiv).³⁴

Ein Problem für Hamburg war jedoch von Anfang an sein schlechter Ruf unter den Auswanderern: es galt als überteuert. Diese Situation begann der Stadtssenat 1850 dadurch zu bekämpfen, dass er den Verein zum Schutz von Auswanderern gründete, der Informationen über die Konsulate in den USA und Wechselkurse vermittelte, die Durchschnittspreise der Hamburger Hotels mitteilte oder Empfehlungen für die Überfahrt auf den Ozeandampfern erteilte.³⁵ Ebenso wurde ein Auswanderungsamt für Hafen und Schifffahrt eingerichtet, das zur Kontrolle der Einhaltung der erlassenen Auswanderungsgesetze bestimmt war.³⁶ Im Jahr 1855 wurde der Auswandererausschuss gegründet, in dem Vertreter der Stadt und Kaufleute saßen. Der Ausschuss arbeitete mit den Polizeibehörden zusammen und überwachte die Einhaltung der Vorschriften für die Personenbeförderung.³⁷ Die Angestellten des Ausschusses hielten Auswanderer bereits bei ihrer Ankunft auf dem Bahnhof an und gaben ihnen Auskunft über das Auslaufen der Schiffe und über Unterkunftsmöglichkeiten, oft auch in der Sprache der Ankömmlinge. Dank dem Ausschuss gewann Hamburg nach und nach einen guten Ruf als Auswanderungshafen.³⁸ Der Stadtrat beaufsichtigte auch die Preise für Übernachtung und Verpflegung. Mit seiner für die Auswanderer bestimmten Verordnung vom 26. Mai 1887 legte er eindeutig die Preise fest, die von den Gewerbetreibenden berechnet werden durften.³⁹ Für die Gasthöfe war auch

³⁴ DUBROVIC, S. 71.

³⁵ WÜSTENBECKER, S. 223–224.

³⁶ THEDE-OTTOWELL, S. 148.

³⁷ *Bericht der Hamburger Gesellschaft über den Auswandererschutz*, 7. Februar 1855, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Wirtschaft und Verkehr (im Folgenden nur WuV), Auswanderungsamt (im Folgenden nur Aus.), Auswanderungsamt I. (1840–1944), Kart. 373–7 I.

³⁸ WÜSTENBECKER, S. 224.

³⁹ *Protokoll der Stadtratstagung*, 25. Mai 1887, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Senatskollegium (im Folgenden nur Sk), Statistik des Deutschen Reiches 1866–1930 (im Fol-

festgelegt, welchen Komfort sie den Auswanderern zu bieten hatten: „Als Betten für Auswanderer haben Betten für eine oder zwei Personen mit Strohsäcken (oder Matratzen) sowie mit der sonstigen zum Zudecken erforderlichen Ausstattung zu dienen. Sollte es Zweifel an der Reinlichkeit des Schlafgängers geben, muss ihm keine Bettdecke gegeben werden. Auf dem Fußboden sollen keine Auswanderer gebettet werden. Die Anzahl der Reisenden, die untergebracht werden dürfen, wird für die Gasthöfe amtlich begrenzt.“⁴⁰ Ferner wurde mit der Verordnung bestimmt, dass „ohne Begleiter reisende Frauen und Mädchen, die entgegen dem Wortlaut des Regulativs mit Männern in einem Raum untergebracht wurden, unter Berufung auf die Festlegungen des Regulativs ein getrenntes Schlafzimmer fordern sollen“.⁴¹

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammten die nach Hamburg kommenden Auswanderer vor allem aus Osteuropa und eine Reihe von ihnen bevorzugte gerade den Hafen an der Elbe als am besten zu erreichendes Zwischenziel. Ab den 80iger Jahren des 19. Jahrhunderts reichte dann der Hafen nicht mehr für die hohe Anzahl Auswanderer aus, die häufig aus den ärmsten Teilen Polens stammten. Die Emigranten kamen mit verschiedenen Krankheiten und aufgrund der großen Personenzahl konnten diese nicht immer festgestellt werden. Eine Krankheit, mit der sich ein Großteil der Menschen angesteckt hatte, war die Cholera. Sie brach mehrmals zu einer Epidemie aus und im August 1892 spielte sich eine der letzten ab. Der Stadtrat unternahm erhebliche Anstrengungen, damit die Cholera nicht solche Ausmaße annimmt, und schuf daher Auffangstationen für kranke Auswanderer. Im ganzen Jahr steckten sich in Hamburg mit dieser Krankheit annähernd 8 600 Menschen an.⁴² Die Cholera wurde anscheinend von russischen Emigranten in die Stadt eingeschleppt, doch bemerkte der damalige Hamburger Arzt Theodor Deneke dazu: „Die Entfernung von Odessa, Moskau und Hamburg beträgt etwa 1 700 oder 1 800 Kilometer. Ich kenne keinen Fall in der Geschichte, dass die Cholera so weit und die ganze Zeit durch besiedeltes Gebiet gereist wäre, ohne eine Ansteckung verursacht zu haben.“⁴³ Deneke kam zu dem Schluss, dass die Krankheit wahr-

genden nur SdDR), Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, Kart. 6909.

⁴⁰ NOVODVORSKÝ, S. 148–149.

⁴¹ Ebenda, S. 149.

⁴² BÖER, S. 56.

⁴³ WÜSTENBECKER, S. 227.

scheinlich aus dem französischen Le Havre in den Hafen gelangt sei, wo sie bereits im Juli 1892 auftauchte. Wie auch immer die Cholera nun nach Hamburg gelangt war, sie kostete 8 000 Menschen das Leben.⁴⁴ Der Stadtrat bemühte sich während der ganzen Epidemie, die Folgen der Krankheit zu lindern, er ordnete an, dass die Wege für die zum Hafen strebenden Auswanderer strikt vom Rest der Stadt getrennt werden, damit sich die Infektion nicht ausbreiten kann.⁴⁵ Die deutschen Behörden wollten sogar die Grenze zur Habsburgermonarchie und zu Russland schließen, um einem weiteren Zustrom von Auswanderern zu verhindern, doch wurden sie von den deutschen Unternehmern überzeugt, dass dies für deren Firmen hohe Verluste bedeuten würde, deshalb sollte die Krankheit in den Hafenstädten isoliert werden. Für die Kranken stellte die Stadt besondere Übernachtungseinrichtungen mit medizinischer Pflege zur Verfügung.⁴⁶ Trotz alledem sank die Anzahl der Passagiere, die über Hamburg reisten, rapid ab: von 144 000 im Jahr 1891 auf 39 000 im Jahr 1894.⁴⁷ Die Krankheit fügte so den Hamburger Kaufleuten große finanzielle Probleme zu und auch die Reederei HAPAG geriet in Geldschwierigkeiten, doch auch der *Norddeutsche Lloyd* blieb nicht verschont und beide Unternehmen bezifferten ihre Verluste für das Jahr 1892 auf 9 Millionen Mark. Weitere 2 Millionen Mark verloren die deutschen Eisenbahngesellschaften. Wegen der Epidemie stieg die Wichtigkeit der Route über Bremen und die HAPAG löste die Lage geschickt so, dass sie im Januar 1893 einen Teil ihrer unternehmerischen Tätigkeit auf den Hafen Nordenham übertrug, der nahe bei Bremerhaven lag. Trotzdem überdauerte die Epidemie und die Schifffahrtsunternehmen versuchten, sie in Zusammenarbeit mit der Regierung in Berlin zu lösen. Die Angelegenheit fiel in die Kompetenz des preußischen Innenministers Botho Wendt August Graf zu Eulenburg, an den die Vertreter der Reedereien am 24. Juli 1893 eine Bittschrift richteten. Daraufhin wurde eine Kontrollkommission ins Leben gerufen, die die Auswanderer und ihren Gesundheitszustand direkt überwachte. Alle Emigranten wurden

⁴⁴ Ebenda.

⁴⁵ *Protokoll der Stadtratstagung*, 20. September 1892, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Sk, SdDR, Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, Kart. 6909.

⁴⁶ BÖER, S. 55.

⁴⁷ A. KLUDAS, *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*, 3. Teil, Hamburg 1986, S. 70.

einer medizinischen Untersuchung unterzogen und ihr Gepäck wurde desinfiziert. Die gesunden Auswanderer durften ihre Seereise über deutsche Häfen antreten, die Kranken verlegte man in medizinische Einrichtungen, einige mussten 14 Tage in Quarantäne bleiben, damit sich ihre eventuelle Krankheit nicht auf die Schiffe ausbreitet. Diese Kontrollen bezahlten die Reedereien aus ihren finanziellen Reserven und sie trugen in Zukunft auch die Verantwortung für den Gesundheitszustand der Passagiere und deren Beherbergung. In ihre Kompetenz fielen ferner die Passkontrollen und die Überprüfung, ob die Emigranten ausreichend Geldmittel zum Niederlassen in ihrem Ziel-land besitzen, was von der amerikanischen Regierung in Ellis Island geprüft wurde.⁴⁸

Das Bemühen, die Reisenden vom Rest der Stadt zu trennen, war während der gesamten zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu erkennen. Den Auswanderern wies der Stadtrat ein Randgebiet der Stadt mit dem Namen Veddel zu, das in der Nähe der Eisenbahn lag, eine Ausdehnung von 60 000 m² besaß und dessen Übernachtungs-einrichtungen bis zu 5 000 Emigranten auf einmal beherbergen konnten. Die HAPAG schrieb in ihren Werbeprospekten von Veddel als dem größten Hotel der Welt.⁴⁹ Die Auswanderer fanden hier zeitweilige Unterkunft, Büros der Schifffahrtsunternehmen und Wechselstuben vor. Es befanden sich hier an die 30 Gebäude: Herbergen, Speiselokale, ein Musikpavillon oder eine Kirche und eine Synagoge. Zweck dieses sicheren Ortes war es, den Auswanderern das Warten auf das Ablegen ihres Schiffs zu erleichtern. Der Stadtrat beaufsichtigte den Schutz der Auswanderer und in den Warteräumen achteten Wachmänner auf Ordnung. Veddel galt als ein Ort mit billiger Unterkunft und Verpflegung. Die reicheren Emigranten stiegen in Hotels in der Stadt ab. Doch auch trotz der verbesserten Bedingungen für die Auswanderer konnte nicht immer sofort für eine entsprechende Unterbringung gesorgt werden, es gab auch Beschwerden über ihre Qualität: *„Die Polen warten auf dem Bahnhof auf ihren Empfang. So werden die Auswanderer in der freien Hansestadt Hamburg nachts, im Nebel, in Kälte und Schnee, in Wind und Regen, in offenen Waggonen nach fast einer Stunde zu ihren Unterkünften gefahren, wo sie allerdings nicht mehr ihr eigener*

⁴⁸ WÜSTENBECKER, S. 228.

⁴⁹ DUBROVIC, S. 71.

Herr sind.“⁵⁰ Nach den Epidemien, die Hamburg heimsuchten, erließ der Stadtrat eine Anordnung, wonach alle in das Viertel Veddel reisenden Personen einer medizinischen Untersuchung zu unterzogen sind.⁵¹ In Hamburg selbst befanden sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts drei Krankenhäuser, die vor allem den Auswanderern dienten.⁵² Aus dem Viertel Veddel fuhren die Emigranten zum Einschiffen zum Hafen. In den Jahren 1887 bis 1895 erbaute man einen Kanal, der die Fahrt der großen Dampfer direkt aus dem Stadthafen in die Nordsee und Ostsee ermöglichte, so dass die Reisenden nicht von Hamburg an die Küste gefahren werden mussten. Der sog. Kaiser-Wilhelm-Kanal maß 100 Kilometer und erreichte eine Breite von 103 Metern, seine Tiefe betrug 11,33 Meter, so dass er auch für große Dampfer schiffbar war.⁵³

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG)

Ebenso wie von Bremen wurde die erste regelmäßige Schifffahrtslinie von Hamburg nach New York 1828 zur Beförderung von Post, Personen und Gütern eingeführt. Bedient wurde sie mit Segelschiffen einer amerikanischen Reederei. Im Jahr 1836 begannen ihnen jedoch die Schiffe der Hamburger Gesellschaft Sloman zu konkurrieren, die im selben Jahr eine regelmäßige Verbindung zwischen Hamburg und New York für Waren, Passagiere und Post einrichtete.⁵⁴ Das Unternehmen prosperierte und 1850 setzte es auf der Linie nach New York das damals moderne Schiff *Helene* ein.⁵⁵ Die größte Bedeutung für die Geschichte Hamburgs und teilweise auch für die europäische Auswanderung allgemein begann die *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-*

⁵⁰ *Hamburger Fremdenblatt*, 9. Januar 1896, S. 2.

⁵¹ *Protokoll der Stadtratstagung*, 20. Oktober 1893, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Landherrenschaft Bergedorf 1872–1906 (im Folgenden nur LB), Ansteckende Krankheiten (im Folgenden nur AK), Cholera-Epidemie im Jahre 1892; Maßregeln gegen das Wiederaufleben der Cholera 1893 und 1894, Kart. 415–3_422.

⁵² NOVODVORSKÝ, S. 147.

⁵³ BÖER, S. 55.

⁵⁴ Ch. THIESS, *Kurze Geschichte der deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert*, 136. Teil, Bremen 2010, S. 4.

⁵⁵ *Geschichtssabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert, zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, Hamburg 1901, S. 4; R. AGSTNER, *Austria-Hungary and It's Consulates in United States of America since 1920*, Berlin 2012, S. 63.

Actien-Gesellschaft zu spielen, die 1847 in Hamburg mit dem relativ geringen Kapital von 300 000 Mark gegründet wurde, das vor allem von deutschen Banken investiert wurde. Ihre Aktien gab das Unternehmen im kleinsten Nennwert von 5 000 Mark aus und sie konnten nur von Bürgern der Stadt Hamburg erworben werden; zu Beginn hatte die Gesellschaft insgesamt 33 Aktionäre.⁵⁶ Unter den Gründern befanden sich bedeutende Hamburger Kaufleute und Schiffseigner und mit der Leitung des Unternehmens wurde einer der Großaktionäre, Adolph Godeffroy betraut, der sich von Anfang an auf den Ausbau einer regelmäßigen Schifflinie von Hamburg nach Nordamerika konzentrieren wollte.⁵⁷ Zunächst verfügte die HAPAG nur über zwei Segelschiffe. Das erste auf der regelmäßigen Linie nach New York eingesetzte Schiff war die *Deutschland*, die 20 Kajüten für Passagiere und 200 Plätze für Auswanderer besaß, jedoch hauptsächlich für Fracht bestimmt war, obwohl die HAPAG sich überwiegend der Personenbeförderung nach Nordamerika widmen wollte. Das Schiff war 1847 in deutschen Werften erbaut worden und hatte eine Wasserverdrängung von 717 BRT. Es galt auch als schönes und bequemes Segelschiff. Nach seinem Stapellauf verkündeten die Unternehmensvertreter am 15. Oktober 1848 offiziell die Aufnahme des Personenverkehrs nach New York, diese Jungfernfahrt bewältigte sie in 42 Tagen, die Rückreise dauerte dank besserem Wind 30 Tage.⁵⁸

Das Unternehmen wies bald Gewinn aus und zahlte 1853 seinen Aktionären die ersten Dividenden aus. Seine Flotte wuchs rasch an, 1855 kaufte die HAPAG ihren ersten Dampfer, die *Borussia*, die in der Werft *Caird and Company* im schottischen Greenock gebaut wurde. Die Reederei gab auch ihr Schwesterschiff *Hammonia* mit einer Tonnage von 2130 BRT in Auftrag. Es handelte sich um Schiffe mit kombiniertem Antrieb, die neben Segeln ebenso über Dampfmaschinen verfügten. Bereits 1857 bestellte man zwei weitere etwas größere Schiffe mit den Namen *Austria* und *Saxonia*, jedoch bereits ein Jahr später versanken 1858 die *Austria* und die *Deutschland* und wurden durch die

⁵⁶ H. FLÜGEL, *Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen*, Jena 1914, S. 251.

⁵⁷ H. HERZ, *Guide Through Germany, Austria-Hungary, Switzerland, Italy, France, Belgium, Holland, the United Kingdom, Spain, Portugal, & co. Souvenir of the Hamburg-American Line*, Hamburg 1907, S. 10.

⁵⁸ *Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, S. 4; FLÜGEL, S. 251.

Dampfschiffe *Teutonia* und *Bavaria* ersetzt. Auch trotz dieser Schwierigkeiten wurde die *HAPAG* bald zu einem Konkurrenten des *Lloyd* und übertrumpfte ihn bei der Erweiterung ihrer Schiffsrouten zu neuen Zielen, vor allem nach Kanada. Die Schiffe der Reederei konnten alle vierzehn Tage eine regelmäßige Verbindung mit New York bieten. Im Jahr 1867 verkaufte das Unternehmen dann alle verbliebenen Segelschiffe und widmete sich nur noch der Dampfschiffahrt. Danach geriet die *HAPAG* jedoch in finanzielle Probleme, da der amerikanische Bürgerkrieg und der damit verbundene Rückgang der beförderten Passagierzahlen in die Geschäftsinteressen der Firma eingriffen. Da sich das Unternehmen gegenüber den sonstigen Reedereien hauptsächlich auf den Personenverkehr konzentrierte, waren seine Verluste höher als die der anderen Schifffahrtsunternehmen. Auch die Zeit des preußisch-französischen Krieges in den Jahren 1870 bis 1871 schadete der Gesellschaft. Der *HAPAG* gelang es jedoch, die schlechten Zeiten zu überwinden und sie gab neue Dampfschiffe in Auftrag, die allein mit Dampf angetrieben wurden und in deutschen Werften entstanden.⁵⁹

Die *HAPAG* musste in den siebziger Jahren dem Wettbewerb der neu entstandenen *Deutschen Transatlantischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft* trotzen, die ihren Sitz ebenfalls in Hamburg einrichtete und ihren Reisenden dank beträchtlicher Investitionen eine bequemere und schnellere Überfahrt als die Dampfer der *HAPAG* bieten konnte. Doch die Krise in der Transportwirtschaft, hervorgerufen durch die seit 1873 andauernde allgemeine Wirtschaftsflaute, ließ das Unternehmen bankrottieren und 1875 waren seine Vertreter gezwungen, es mit der *HAPAG* zu vereinen, die sich jedoch selbst in großen finanziellen Schwierigkeiten befand. Ihre Schiffe hatten Überkapazität und zahlreiche Dampfer wurden verkauft, was sich schließlich für diesen Zeitpunkt als Schritt in die richtige Richtung erwies. 1880 trat nach 33 Jahren im Amt der Vorsitzende der Aktiengesellschaft Adolph Godeffroy zurück und der Vorstand musste einen neuen Direktor finden, der sich an kühne Schritte wagen würde. Das Unternehmen blieb seit seinem Entstehen gegenüber der jüngeren Reederei *Norddeutscher Lloyd* und der britischen Konkurrenz stark zurück. Außerdem tauchte noch in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts in Hamburg erneut ein

⁵⁹ FLÜGEL, S. 251.

Wettbewerber auf, diesmal in Form der 1880 gegründeten Gesellschaft *Carr-Linie*, die sich ausschließlich der Beförderung von Auswanderern nach New York widmete. Im Konkurrenzkampf sanken die Preise der Schiffskarten, jedoch nur bis zu dem Zeitpunkt, als sich die *Carr-Linie* mit dem Unternehmen von Robert Miles Sloman zusammenschloss, womit die *Union-Linie* entstand. Diese schloss dann mit der *HAPAG* ein Kartellabkommen über die Aufteilung des Marktes.⁶⁰ Für die Gesellschaft begannen so wieder bessere Zeiten, 1883 ließ sie den Dampfer *Hammonia* zu Wasser,⁶¹ der für eine gewisse Zeit das größte Schiff auf der Route von Europa nach New York war. Die *HAPAG* besaß den in dieser Zeit schnellsten Dampfer *Auguste Victoria*, der 1889 zu Wasser gelassen wurde.⁶² Die Auswanderer konnten in den 80iger Jahren des 19. Jahrhunderts unter drei von Hamburg in regelmäßigen Abständen auslaufenden Schiffstypen wählen. Die langsameren Postdampfer fuhren jeden Sonntag und die Expressdampfer jeden Donnerstag. Bereits zu dieser Zeit schafften es schnelle Schiffe, den Atlantik in 8 Tagen zu überqueren, jedoch verteuerte sich dem Reisenden die Fahrt um annähernd 20 Mark.⁶³

Der anschließende Erfolg der Reederei war aufs engste mit Albert Ballin verbunden, dessen Eltern aus Dänemark stammten und jüdischer Herkunft waren. Bei *HAPAG* begann er 1886 mit dreißig Jahren und zwei Jahre später wurde er zum Vorstandsmitglied des Unternehmens ernannt.⁶⁴ Zuvor war er als Geschäftsführer in der Auswandereragentur *Morris and Company* tätig und gelangte gerade hier zu der Überzeugung, dass große Gewinne bei der Beförderung der Auswanderer erzielt werden können. Selbst bemerkte er hierzu: „Ohne die Passagiere auf dem Zwischendeck würde das Unternehmen in wenigen Wochen bankrottgehen.“⁶⁵ Seine Dienste bot er zunächst der *Carr-Linie* an, die

⁶⁰ O. BEHRENS, *Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schifffahrt nach Südamerika*, Bremen 2014, S. 167.

⁶¹ Der Dampfer trug den gleichen Namen wie ein früheres Segelschiff der Reederei.

⁶² *Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert, zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, S. 5–6.

⁶³ J. OPATRŇY, Přepravní společnosti v době masové migrace do Ameriky, in: *Dějiny a současnost*, 3, 17, 2007, S. 31–32.

⁶⁴ RITTER, S. 15.

⁶⁵ *Albert Ballin für Kaiser Wilhelm II.*, 20. Mai 1910, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Schriftgut, Familien und Personen, Anfangsbuchstabe B, Ballin, Albert (Generaldirektor der *HAPAG* vor dem Ersten Weltkrieg, einer der wenigen „bürgerlichen“

er jedoch bald verließ.⁶⁶ Gerade mit ihm ist das rasche Wachstum der HAPAG verbunden und seine Kenntnisse im Geschäft spielten eine entscheidende Rolle dabei, dass die Reederei die führende Stellung im Konkurrenzkampf einnahm.⁶⁷ Es dauerte jedoch bis 1899, bevor Ballin Generaldirektor wurde. Um den Ruf des Unternehmens unter den Reisenden zu verbessern, entschied er sich bald, Mittel in die Verbesserung der Lebensbedingungen der Auswanderer noch im Hamburger Hafen zu investieren, wo die Unterkunft und Verpflegung im Fahrpreis inbegriffen war. Seine Pläne, noch als Aufsichtsratsmitglied, wurden jedoch von der 1892 ausbrechenden Choleraepidemie gefährdet, als die Stadt restriktive Maßnahmen anordnete, die auch nach Ende der unmittelbaren Gefahr weiter andauerten und die sie erst aufhob, als die HAPAG gezwungen war, zeitweilig ihren Hauptanlegeplatz für den Personen- und Güterverkehr unweit von Bremerhaven einzurichten.⁶⁸ Insgesamt bedeutete der Rückgang der Beförderung über Hamburg im Jahr 1892 hohe Verluste für das Unternehmen, sein Kapital schmolz von 45 Millionen auf 16,25 Millionen Mark zusammen, die Anzahl der Schiffe sank von 66 auf 29 und die Gesamttonnage aller Schiffe verringerte sich von 336 000 auf 83 000 BRT. Die Gesellschaft unternahm in diesem Jahr auch nur 298 Überseefahrten gegenüber 912 im Jahr 1887. Und sie beförderte nur 42 000 Passagiere gegenüber den üblichen 73 000.⁶⁹

Nach Abklingen der Epidemie kam Ballin in Übereinkunft mit den Vertretern der Stadt Hamburg zu dem Schluss, dass den Auswanderern ein gesonderter Stadtteil zugewiesen werden muss. Mit seiner Beihilfe entstand so die Auswandererstadt Veddel, die zu ihrer Zeit als Muster für Sauberkeit und Effektivität angesehen wurde. Mit verschiedenen Maßnahmen sorgte das Unternehmen auch dafür, dass die armen Auswanderer nicht ohne Erlaubnis die eigentliche Stadt betreten konnten. Einerseits, damit sie nicht die Hamburger Einwohner belästigen, andererseits, um sie vor den Betrügereien der Händler zu

Duzfreunde Kaiser Wilhelms II., geb. 15.08.1857 Hamburg, gest. 09.11.1918 Hamburg Selbstmord), Kart. 731–8_A 752.

⁶⁶ FLÜGEL, S. 252.

⁶⁷ RITTER, S. 18.

⁶⁸ A. KLUDAS, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, 2. Teil, Hamburg 1986, S. 70.

⁶⁹ FLÜGEL, S. 253.

schützen, die sich bemühten, ihnen unnütze und über-teuerte Waren zu verkaufen. Aus der wachsenden Anzahl über Hamburg auswandernder Emigranten lässt sich ableiten, dass diese Maßnahmen von Vorteil für die Auswanderungsbewegung waren und dass die HAPAG an diesen Maßnahmen ein Vielfaches verdiente.⁷⁰

Da die Transatlantikfahrten vor allem in den Sommermonaten dank des besseren Wetters im Atlantik ausgelastet waren, kam Ballin mit der Idee, die großen Überseeschiffe in den Wintermonaten für Urlaubsreisen auf dem Mittelmeer zu nutzen. Dies erwies sich gleich bei der Jungfernfahrt des Dampfers *Augusta Victoria* im Jahr 1891 als durchschlagender Erfolg. Das Schiff war in der ersten Klasse voll belegt und so wurde ein populärer Schiffahrtstyp geboren, der die Kapazitäten während der schwachen Winterzeit füllte.⁷¹ Mit der Zeit übernahmen dies im Grunde alle Schiffahrtsunternehmen, jedoch handelte es sich weiterhin um eine Randerscheinung im Betrieb der großen Reedereien. Im Jahr 1892 kaufte die HAPAG das Konkurrenzunternehmen *Hansa* und mit ihm auch dessen bewährte Schiffslinien nach Philadelphia und Baltimore. Die Flotte der Reederei wuchs damit auf 45 Überseedampfer mit einer Tonnage von 135 000 BRT an, was auch dank des Erwerbs weiterer großer Dampfer möglich war. Im Jahr 1893 teilte sich das Unternehmen formell auf und die einzelnen Firmenbereiche wurden je nachdem benannt, auf welche Routen sie spezialisiert werden, der sich den Fahrten in die USA widmende Unternehmensteil hieß *Hamburg-Amerika-Linie*. Ab 1894 wuchs die HAPAG weiter und ließ die Schiffe *Persia*, *Prussia*, *Phonicia*, *Patria* und *Palatia* bauen. Jedes von ihnen besaß rund 7300 BRT. Im Jahr 1896 wurde der Dampfer *Brasilia* erworben, der eine Tonnage von mehr als 10 000 BRT hatte, und anschließend kaufte man weitere 4 ähnliche Schiffe mit den Namen *Bulgaria*, *Belgravia*, *Batavia* und *Belgia*. Zum größten Dampfer der Reederei wurde dann die *Pennsylvania*, die 14 260 BRT besaß, was sie zu einem der größten Schiffe ihrer Zeit machte. Die HAPAG setzte sich so an die Spitze der Personenschiffahrt, wobei sie insbesondere mit dem *Lloyd* konkurrierte, nicht nur im Kampf um Kunden, sondern auch, welches Unternehmen das größte und schnellste Schiff für Fahrten in Richtung Westen besitzt. 1900 erbaute man dann den

⁷⁰ THEDE-OTTOWELL, S. 151.

⁷¹ RITTER, S. 19.

Dampfer *Deutschland* mit einer Tonnage von 16 703 BRT, was ihn zum größten Schiff der Welt werden ließ. Jedoch hatte der Dampfer das Problem, dass er bei voller Kraft der Maschinen so stark vibrierte, dass es die Passagiere überall an Bord bemerkten. Trotz mehrerer Änderungen wurde der Mangel nie behoben.⁷² Ähnlich wie die *White Star Line* setzte die *HAPAG* auf die Größe ihrer Schiffe und den Komfort für die Passagiere, was das Hauptzugmittel des Unternehmens war, das somit zur gewinnträchtigsten Reederei seiner Zeit wurde. Dieser Umstand ermöglichte den Bau gigantischer Dampfschiffe, im Jahr 1905 war dies die *America* mit 22 225 BRT und 1906 die *Kaiserin Augusta* mit 24 851 BRT, beide Dampfer waren bei ihrem Stapellauf die größten ihrer Zeit. Vor dem ersten Weltkrieg ließ dann 1913 die *HAPAG* den größten Dampfer der Welt mit dem Namen *Imperator* bauen, der eine Tonnage von 52 117 BRT besaß und Raum für mehr als 4 000 Passagiere bot. Noch im gleichen Jahr wurde sein Schwesterschiff *Vaterland* zu Wasser gelassen und im folgenden Jahr 1914 ließ dann das Unternehmen die *Bismarck* bauen, die eine Wasserverdrängung von 56 551 BRT aufwies. All diese Schiffe wurden in der deutschen Werft *Vulcan* in Hamburg gebaut.⁷³ Die meisten großen Reedereien gaben vom betreffenden Dampfertyp für Überseefahrten in die USA jeweils drei Schiffe in Auftrag, damit für die Passagiere ein regelmäßiger Linienverkehr auf entsprechendem Niveau gewährleistet war. Zur Wende des 19. und 20. Jahrhunderts legten jede Woche Dampfer aus Hamburg nach New York ab, auf der Route wurden vier schnelle sowie zwei langsamere und kleinere Dampfer eingesetzt.⁷⁴ Für die ständig anwachsende Flotte genügten die vorhandenen Kapazitäten in Hamburg nicht mehr, und die *HAPAG* kaufte daher neue Ankerplätze im unweiten Cuxhaven. Wenn für die großen Dampfer kein genügender Tiefgang herrschte, legten sie ebenfalls von diesem Hafen ab. Die Verbindung zum 120 Kilometer entfernten Hafen war ähnlich wie zwischen Bremen und Bremerhaven entweder auf Flussschiffen oder mit der Eisenbahn möglich. Kleinere Dampfer legten dreimal in der Wo-

⁷² H. G. RAMMELT, *Schiffe mit dem Namen Deutschland. Von 1848 bis Heute*, Berlin 1997, S. 21.

⁷³ *Fahrplan der HAPAG*, 20. Mai 1914, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, WuV, Post- und Telegraphenwesen im Direktionsbezirk Hamburg (1814–1931), Dampfschiffverbindungen mit New-York, Kart. 374–6 I_B III a 50 Band 22.

⁷⁴ THIESS, S. 12.

che von Hamburg nach Cuxhaven ab und die Reise mit ihnen dauerte etwa 6 Stunden. Die Fahrt wurde direkt von der HAPAG bezahlt.⁷⁵

Die Reederei richtete auch ab 1893 eine Schiffslinie von New York zum italienischen Genua über Gibraltar ein, womit sie vor allem italienische Auswanderer gewinnen konnte. Eine weitere Linie führte nach Australien und dann in die amerikanischen Häfen im Westen der USA, also nach Los Angeles und San Franzisko. Aus Hamburg gingen dreimal in der Woche Schiffe in die USA ab und in der Regel machten sie im französischen Le Havre halt, wo sie sich einen ganzen Tag aufhielten, bevor sie auf den offenen Ozean zuhielten. Es führten Linien nach Philadelphia, Boston, Baltimore und auch nach Kanada und Mexiko. Auf der Rückreise von New York liefen die deutschen Dampfer den englischen Hafen Plymouth und das französische Cherbourg an.⁷⁶

Es war zwar offensichtlich, dass die HAPAG Schiffe eine insgesamt geringere Tonnage als ihr größter Konkurrent *Norddeutscher Lloyd* besaß, doch gelang es dem Unternehmen unter Ballins Führung, bessere Wirtschaftsergebnisse als der vor dem ersten Weltkrieg stagnierende NDL zu erzielen.⁷⁷ In den Jahren vor dem Ausbruch des großen Krieges galt die HAPAG als das zweitgrößte deutsche Unternehmen mit einem beträchtlichen Finanzkapital, auch bezog es für bestimmte Schiffslinien staatliche Subventionen, sein geschäftlicher Erfolg war jedoch eher schwächer und gegenüber dem NDL zahlte es auch geringere Dividenden aus.⁷⁸ Die Reederei beschäftigte 1914 an die 20 000 Mitarbeiter und organisierte Anwerbeaktionen auch zum Beispiel in den Ländern der Habsburgermonarchie. Sie bot ihren potenziellen Mitarbeitern die Möglichkeit, die Reisekosten im Lauf von fünf Monaten Arbeit für die Gesellschaft zu verdienen. Die HAPAG stellte gelernte Handwerker, Seeleute, Stewards, aber auch Bäcker, Zuckerbäcker, Fleischer, Köche, Schlosser, Schmiede oder Klempner ein. Ein in der Monarchie verteiltes Flugblatt des Unternehmens machte nur auf die Notwendigkeit aufmerksam, ein Alter von 18 Jahren erreicht zu ha-

⁷⁵ H. BRAUN – K. RAHN, *Der Hamburger Hafen. Eine Zeitreise in Bildern*, Erfurt 2014, S. 31.

⁷⁶ *Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert, zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, S. 6.

⁷⁷ KLUDAS, 3. Teil, S. 233.

⁷⁸ F. WEICHS-GLON, *Österreichische Schifffahrtspolitik*, Wien 1912, S. 4.

ben und gegebenenfalls die Stellungnahme der Militärbehörde einzuholen.⁷⁹ Als bequemste, schnellste und sicherste sahen die Auswanderer aus der Habsburgermonarchie die Reise über Hamburg mit der HAPAG an. Auf den Dampfern dieser Reederei dauerte die Reise um 1900 rund 14 Tage. Der Preis einer Schiffskarte hing vom Komfort ab und die Transportpreise richteten sich auch nach der Nachfrage.⁸⁰

Obwohl das Unternehmen ein Minimum an staatlichen Fördergeldern erhielt, weil es oft kein Interesse an ihnen hatte, da damit bestimmte Beschränkungen durch die deutsche Regierung verbunden waren, die die unternehmerische Entwicklung der Gesellschaft beeinflussten, weitete die HAPAG ständig ihre Flotte aus und zahlte ihren Aktionären noch verhältnismäßig großzügige Dividenden aus.⁸¹ Über den gesamten Zeitraum vor Kriegsausbruch setzte das Unternehmen sein Wachstum fort und schloss weitere Vereinbarungen, zum Beispiel mit den Eisenbahngesellschaften. Ballin selbst gehörte auch zum Beraterkreis von Kaiser Wilhelm II. und man könnte sagen, dass zwischen ihnen ein im Grunde freundschaftliches Verhältnis herrschte.⁸² Für die beiden führenden deutschen Reedereien war charakteristisch, dass sie Schiffsfahrten in verschiedene Teile der Welt organisierten. Entweder direkt, oder über Firmen, in denen sie Einfluss und finanzielle Interessen hatten, fuhren ihre Schiffe zu fast allen Kontinenten und bedienten fast alle wichtigen Seerouten und vor allem die HAPAG zeigte eine erhebliche Anpassungsfähigkeit an die neuen Anforderungen, die auch von den europäischen Auswanderer ausgehen konnten.⁸³ Vor dem ersten Weltkrieg erhöhte sich deren Anzahl unentwegt und so konnten dank ihrer Nachfrage die großen Überseedampfer aufgelegt werden. Die HAPAG ließ drei Schiffe der Klasse Imperator bauen, die jeweils über mehr als 50 000 BRT verfügten und zusammen annähernd 125 Millionen Mark kosteten. Die Schiffe dieser Reederei waren die größten und luxuriösesten der Welt, sie stellten zwei Drittel des Gesamtwertes des Unternehmens dar und man hatte in sie 35 % des Betriebs-

⁷⁹ *Werbeflugblatt der HAPAG*, 1913, Hamburg, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Seeschifffahrt, Spiegelbogen Fach 67 ab 1909: H-T, F 67, Kart. 1821.

⁸⁰ THIESS, S. 13.

⁸¹ WEICHS-GLON, S. 4.

⁸² RÜBNER, S. 31.

⁸³ RITTER, S. 20.

kapitals investiert.⁸⁴ Damit sie Gewinn abwerfen konnten, mussten sie voll mit Auswanderern belegt sein, jedoch war nach einem Vertrag mit dem *Norddeutschen Lloyd* klar eine Parität beider Unternehmen beim Passagierverkehr in die amerikanischen Häfen festgelegt. Ballin ersuchte die Vertreter der Konkurrenzreederei um eine Änderung, was diese aber natürlich ablehnten und am 1. Oktober 1913 wurde der Vertrag zwischen beiden Unternehmen zum 31. Dezember 1913 gekündigt. Der *Lloyd* wollte den Vertrag nicht mehr fortsetzen, weil er sich seiner Finanzierung durch die Deutsche Bank sicher war, die von Paul Mankiewitz geleitet wurde, der auch im Aufsichtsrat des *Lloyds* saß.⁸⁵ Am Vorabend des ersten Weltkriegs verfügte die *HAPAG* über eine Flotte von 175 Schiffen mit 1 038 645 BRT im aktiven Dienst und 19 Schiffen mit 268 766 BRT, die sich im Bau befanden. Gerade aus diesem Grund weichen häufig die Angaben über die Gesamttonnage der einzelnen Reedereien voneinander ab. Gemeinsam betrieben sie 73 Schiffslinien, die 400 Häfen in aller Welt anliefen.⁸⁶ Ballin führte sein Unternehmen auf den Gipfel im Wettstreit der Reedereien. Man betrachtete ihn als Patriot und während des Krieges war er auch in verschiedenen Regierungsorganisationen und staatlichen Behörden tätig. Zum Ende des Krieges musste er die Zerstörung seines Lebenswerks mit ansehen, was er psychisch nicht ertrug und daher am 9. November 1918, also am Abdankungstag des letzten deutschen Kaisers Wilhelm II., Selbstmord beging.⁸⁷

Norddeutscher Lloyd

Eine regelmäßige Schiffslinie von Bremen nach New York wurde 1828 für gewisse Zeit von den Gebrüdern Meier eingeführt, die die Gesellschaften *C. und H. H. Meier* in New York und *H. H. Meier and Company* in Bremen besaßen. Mit dem Linienverkehr wuchs auch die Anzahl der Auswanderer, dank denen die Unternehmungen zu verdienen begannen. Letztere Firma wurde so zum direkten Vorgänger einer der

⁸⁴ K. NATHAN, *Der deutsche Schifffahrtskampf von 1913. Das Hapag Lloyd Problem vor dem Weltkrieg. Ein Beitrag zur Frage der deutschen Großschifffahrtsorganisation*, Kiel 1935, S. 35.

⁸⁵ RITTER, S. 26.

⁸⁶ *Jahresbericht der Gesellschaft*, 10. Januar 1914, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Firmen und Familien, Wirtschaftsunternehmungen, HAPAG-Reederei, Kart. 621-1/95.

⁸⁷ L. JÖRN, *Die Büchse der Pandora. Geschichte des Ersten Weltkrieges*, München 2014, S. 894.

größten deutschen Reedereien, des *Norddeutschen Lloyd*.⁸⁸ Neben dem Unternehmen der Meiers war in Bremen auch die britische *Cunard Line* aktiv, die Fördergelder zur Postbeförderung von der amerikanischen Regierung für ihre Schiffslinie von New York nach Bremerhaven bekam. Deren Höhe betrug 350 000 Dollar jährlich, was Mittel waren, die das Unternehmen in die Erweiterung seiner Handelsflotte investieren konnte, wobei es vor allem auf schnelle Schiffe setzte. Jedoch musste 1857 die *Cunard Line* der neuen deutschen Konkurrenz trotzen. Unternehmer in Bremen mit einem Familienmitglied des ursprünglichen Gesellschafters Henrich Meier an der Spitze spürten die Gelegenheit, dank des Passagierverkehrs reich zu werden und gründeten am 20. Februar 1857 die Gesellschaft *Norddeutscher Lloyd*, die zu einer der weltweit bedeutendsten Reedereien der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufstieg.⁸⁹ Der Name des Unternehmens stammte ursprünglich vom Londoner Unternehmer Edward Lloyd, dessen Gesellschaft sich Kaffeehandel und Versicherungen widmete. Gerade dieses Unternehmen versicherte die neue deutsche Reederei und der Name *Lloyd* war bereits zuvor im Schiffsverkehr sehr populär geworden, deshalb wählte man ihn für die neue Unternehmung. Da es bereits einen *Österreichischen Lloyd* gab,⁹⁰ entschieden sich Meier und seine Mitgesellschafter für die Verwendung des Namens *Lloyd* unter Betonung des Nordens von Deutschland, um so auf eine gewisse Abgesondertheit dieses Gebiets im Rahmen des Deutschen Bundes hinzuweisen, in dem das österreichische Kaiserreich die führende Rolle spielte.⁹¹ Der *Norddeutsche Lloyd* entstand als Aktiengesellschaft mit dem ansehnlichen Kapital von 10 Millionen Mark. Die erste Hauptversammlung der Aktionäre tagte am 27. April 1858. Auf ihr wurde ein Plan zur Einrichtung regelmäßiger Linien in die verschiedenen Teile der Welt beschlossen.⁹²

Das Unternehmen half dabei, die Bedeutung von Bremerhaven als einer der Hauptstädte der europäischen Auswanderungsbewegung

⁸⁸ F. HARDEGEN, *H. H. Meier. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Lebensbild einer Bremer Kaufmans 1809–1898*, Bremen 2014, S. 22.

⁸⁹ G. BESSEL, *Norddeutscher Lloyd. Geschichte der bremischen Reederei 1857–1957*, Bremen 1957, S. 18–20.

⁹⁰ Der *Österreichische Lloyd* entstand 1833. H. MAYER – D. WINKLER, *In Allen Häfen war Österreich*, Wien 1987, S. 53.

⁹¹ FLÜGEL, S. 269.

⁹² BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 24; FITTKAU, S. 45.

zu festigen. Von Beginn an setzte der *NDL* auf seinen regelmäßigen Linien nur Dampfschiffe ein. Ganz Bremerhaven wurde de facto zur Stadt einer einzigen Firma, die auch die meisten seiner Einwohner beschäftigte.⁹³ Anfangs besaß die Reederei nur vier Überseeschiffe mit 60 Plätzen für Passagiere der ersten Klasse, 110 in der zweiten Klasse und 400 Plätzen in der dritten Klasse, also im Zwischendeck. All ihre Schiffe besaßen zu Beginn des *NDL* annähernd 4 000 BRT, doch sorgten die folgenden hohen Investitionen in die Flotte für einen Anstieg der Tonnage auf 300 000 BRT im Jahr 1898.⁹⁴ Von Anfang an war offensichtlich, dass das Unternehmen seine Aufmerksamkeit vor allem auf die den europäischen Kontinent über Bremen verlassenden Auswanderer lenken wird. Aufgrund des Mangels an hochwertigen Dampfern begann die Gesellschaft zunächst mit regelmäßigen Überfahrten nach Großbritannien. Am 28. Oktober 1857 fuhr die *Adler* über die Themse in den Londoner Hafen ein.⁹⁵ Die britischen Häfen bedienten neben ihr regelmäßig zwei weitere Schiffe *des Lloyd*, die *Möwe* und die *Falke*. Im Jahr 1858 nahm die Reederei vier neue Schiffe in Betrieb, alle waren in britischen Werften gebaut worden. Der erste Dampfer des *Lloyd*, der *New York* anlief, war die *Bremen*, die am 29. Juni 1858 mit rund 100 Passagieren an Bord die amerikanische Küste erreichte.⁹⁶

Von Anfang an erwies sich, dass es notwendig ist, einen regelmäßigen Schiffsverkehr mit kurzen Intervallen einzurichten, um gegenüber den britischen Rivalen konkurrenzfähig zu sein. Dem *NDL* gelang dies erst 1863. Damals lief von Bremerhaven alle 14 Tage ein Dampfer des *Lloyd* aus. Schon 1858 rechnete man jedoch mit kurzen Intervallen in Überseeverkehr, dazu dienten neben der *Bremen* auch die Dampfer *New York*, *Weser* und *Hudson*.⁹⁷ Allerdings ereilte die *Hudson* am 3. Januar 1858 ein Unglück, als auf ihr in Bremerhaven ein Brand ausbrach, und die *Weser* stieß im selben Jahr beim irischen Queenstown mit einem anderen Schiff zusammen. Diese Unglücksfälle schwächten die Reederei erheblich und es drohte ihr sogar kurz nach der Gründung der Bankrott. Der Vorstand wandte das drohende Ende mit der Her-

⁹³ BROWN, S. 33.

⁹⁴ G. BESSEL, *Bremen. Geschichte einer Stadt*, Bremen 2010, S. 384.

⁹⁵ R. THIEL, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970, 1. Teil*, Bremen 2004, S. 120.

⁹⁶ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 28–29.

⁹⁷ *Die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd Bremen*, Bremen 2013, S. 16.

ausgabe weiterer Aktien ab, in die die Darmstädter Bank investierte. Im Jahr 1867 wurden dann Schiffslinien zu den amerikanischen Häfen Baltimore, New Orleans sowie nach Südamerika eingerichtet.⁹⁸ Nach New York lief nun von Bremerhaven jede Woche ein Dampfer aus, was in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts nicht selbstverständlich war, wo doch die Überquerung des Ozeans auch mehrere Wochen dauern konnte.⁹⁹

Im Jahr 1860 entzog die amerikanische Regierung den Reedereien *Cunard Line* und *Inmann Line* ihre Subventionen für den Postverkehr und schloss einen Vertrag mit dem *NDL*.¹⁰⁰ Der gewann dann 1885 auch im Konkurrenzkampf um die Postrechte im Verkehr zwischen Deutschland, Australien und dem Fernen Osten. Die damit verbundenen Fördergelder beschleunigten die weitere Expansion. Der *Lloyd* erhielt so ausreichende Mittel zum Bau von drei großen Dampfern, die er auf den Hauptstrecken einsetzte. Auf den weniger wichtigen Linien kamen kleinere Dampfer zum Einsatz. Dank der großen Nachfrage an Überfahrten in die USA setzten alle damaligen europäischen Reedereien auf der Route nach New York ihre Flaggschiffe ein, zu deren Bau sie häufig Regierungsgelder erhielten. Nicht anders war dies auch im Fall der deutschen Regierung, deren Bedingung jedoch war, dass der Bau in deutschen Werften erfolgen muss. Der *Norddeutsche Lloyd* vergab nun seine Aufträge zumeist an die *AG Vulcan Stettin*.¹⁰¹

Im Jahr 1871 nannte der *NDL* bereits 20 Dampfer für den Transatlantikverkehr sein eigen, 20 Jahre später betrieb er 66 Schiffe mit insgesamt 251 602 BRT. Der *Norddeutsche Lloyd* wurde zur zweitgrößten Reederei der Welt nach der *British Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, die zwar weniger Schiffe besaß, jedoch mit einer größeren Tonnage.¹⁰² Der *NDL* beförderte mit der Zeit unter allen Reedereien die meisten Auswanderer nach New York. Fast die Hälfte seiner Passagiere benutzte in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts die Linie von Bremerhaven nach New York und weitere 15 %

⁹⁸ K. RADUNZ, *100 Jahre Dampfschiffahrt 1807–1907*, Rostock 1907, S. 87.

⁹⁹ FLÜGEL, S. 270.

¹⁰⁰ Ebenda, S. 269.

¹⁰¹ *Die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd Bremen*, S. 91.

¹⁰² Der Unterschied in Tonnage und Anzahl der Schiffe war nicht so groß, konkret 48 Schiffe mit insgesamt 251 603 BRT.

beförderte das Unternehmen in andere amerikanische Häfen.¹⁰³ Einer der bedeutendsten Direktoren der Gesellschaft, der den *NDL* auf den Gipfel im Schiffstransport führte, war der ursprüngliche Anwalt des Unternehmens Heinrich Wiegand, der 1899 an die Spitze des Vorstands gelangte und dank dessen Geschäftskonzept der *NDL* rasch aufstieg. Wiegand war zu dem Schluss gekommen, wenn das Unternehmen weiterhin im Konkurrenzkampf bestehen soll, so muss es den führenden Platz in einem Wettbewerbsbereich erkämpfen. Gerade er war es, der auf die Schnelligkeit der *Lloyd*-Dampfer setzte. 1897 ließ er die *Kaiser Wilhelm der Große* bauen, die zum schnellsten und größten Passagierdampfer ihrer Zeit wurde, zugleich handelte es sich um das Flaggschiff der Reederei, das auf der Route zwischen Bremerhaven und New York verkehren sollte. In den Jahren 1897 bis 1907 wurde diese Linie mit weiteren drei Schraubendampfern mit einer Tonnage von 14 000 bis 19 000 BRT verstärkt. Zu diesem ersten Schiff der *Kaiser*-Klasse wurden also im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts die *Kaiser Wilhelm II.*, die *Kaiserin Auguste Victoria* und die *Kronprinzessin Cecilie* erbaut.¹⁰⁴ In den Jahren 1894 und 1908 gab das Unternehmen auch weitere Frachter und Passagierdampfer in deutschen Werften für Fahrten nach Australien, in den Fernen Osten und nach Nordafrika in Auftrag, dies waren zumeist etwas kleinere Schiffe der Klasse *Barbarossa*.¹⁰⁵ In der Ära der offenen Grenzen für Transatlantikreisen wählte die größte Gruppe der Passagiere jedoch weiterhin als ihr Zielland die Vereinigten Staaten von Amerika. Der *NDL* beförderte nun auf diesen Routen mehr Personen als jedes andere Schifffahrtsunternehmen. Das Setzen auf schnelle Schiffe mit großer Tonnage ermöglichte es, dass jeder Dampfer im Jahr annähernd 100 000 Reisende in die USA transportierte.¹⁰⁶ Die Schiffe der Reederei waren vor allem durch ihre Schnelligkeit überlegen, bereits 1878 besaß sie einen der schnellsten Dampfer jener Zeit, die in britischen Werften gebaute *Arizona*. In den achtziger Jahren standen dem *Lloyd* 11 schnelle Schiffe zur Verfügung

¹⁰³ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 50–53.

¹⁰⁴ *Jahresbericht des Norddeutsches Lloyd*, 5. März 1908, Bremen, Staatsarchiv Bremen, SVuP, Ratsarchiv, Schifffahrt, Schifffahrt zur See, Kart. 2-S 3.b.

¹⁰⁵ A. KLUDAS, *Die großen deutschen Passagierschiffe. Dokumentation in Wort und Bild*, Oldenburg 1971, S. 10.

¹⁰⁶ *Jahresbericht der Gesellschaft*, 10. Januar 1882, Bremen, SVuP, Senatsregistratur (1875–1958), Häfen, Schifffahrt, Verkehr und Post, Schifffahrt zur See, Kart. 3-S 2.b.

und er baute seine Flotte immer weiter aus. Die Dampfer des Unternehmens waren dann Ende des 19. Jahrhunderts in der Lage, die Reise zwischen Bremerhaven und New York in 8–9 Tagen zu bewältigen. Diese Geschwindigkeit wurde allerdings mit riesigen Kohlemengen erkaufte, was zum Teil den höheren Preis der Schiffskarten verursachte. Im Jahr 1891 nahm der *NDL* auch den Verkehr von Genua und Neapel in die USA auf, was sich als großer Erfolg dank der starken italienischen Auswanderung und dem Fehlen einer nationalen italienischen Reederei erwies, die in der Lage wäre, eine regelmäßige Verbindung mit dem Nordamerikanischen Kontinent zu betreiben.¹⁰⁷

Im Jahr 1907 feierte der *Norddeutsche Lloyd* sein fünfzigjähriges Jubiläum. Zu dieser Zeit besaß die Reederei rund 150 Dampfer, zwei Segelschiffe und zwei Flussdampfer. Diese große Flotte erwies sich jedoch in der folgenden kurzen Krisenzeit aufgrund der hohen Investitionskosten als ein wesentlicher Nachteil. Die Wirtschaftskrise von 1907 führte zu einem starken Nachgeben der Passagierzahlen in die USA und der *NDL* geriet in finanzielle Schwierigkeiten. Trotzdem nahm die Krise schließlich nicht die gefürchteten Ausmaße an und die fehlenden Reisenden nach Übersee wurden teilweise kompensiert durch die Rückkehr jener Europäer vom amerikanischen Kontinent, die dort nicht die ihren Erwartungen entsprechenden Lebensbedingungen vorgefunden hatten. Mit dem bald wieder steigenden Interesse der Auswanderer an Fahrten in die USA holte das Unternehmen wieder auf.¹⁰⁸ Es war trotz der finanziellen Schwierigkeiten in den Jahren 1907 bis 1910 sogar in der Lage, Gelder in den Bau seines neuen Sitzes in Bremen zu investieren; es handelte sich um die größten Gebäude in der Stadt im Neorenaissancestil.¹⁰⁹

Im Konkurrenzkampf bemühte sich das Unternehmen, seinen Passagieren außer Schnelligkeit und Größe auch einen entsprechenden Komfort bei der Überfahrt zu bieten, und zwar auch den Reisenden in den unteren Klassen. Ab 1862 verfolgten die Vertreter der Reederei eine Geschäftspolitik, die auf komfortableren Kajüten mit Bettdecken sowie auf einem höheren Hygienestandard beruhte. Das Unterneh-

¹⁰⁷ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 83.

¹⁰⁸ *Atlantic Reporter*, 1912, S. 764.

¹⁰⁹ *Niederschrift der Reichsratssitzung*, 10. Mai 1911, Bremen, Staatsarchiv Bremen, Senatsregistratur (1875–1958), Häfen, Schifffahrt, Verkehr und Post, Schifffahrtssachen im allgemeinen, Kart. 3-S 2.a.

men bot nun seinen Passagieren auch frische Speisen an oder stellte den armen Reisenden Milch für deren Kinder bereit.¹¹⁰ Ab 1880 führte der *Norddeutsche Lloyd* auf seinen Schiffen elektrischen Strom ein, was mit dem technologischen Fortschritt im Schiffsbau verbunden war. Es wurde auch Wärme zum Beheizen der Kabinen genutzt, und zwar ebenso in der für Auswanderer bestimmten untersten Klasse. Obwohl der *Lloyd* die Reisebedingungen verbesserte, gelang es ihm, die Überfahrtspreise auf seinen Dampfern für die Reisenden in den untersten Klassen zu senken, was eine der Erfolgsursachen des Unternehmens war. Wenn die Reedereien den Ansprüchen der Passagiere der ersten und zweiten Klasse gerecht werden wollten, mussten sie auf ihren Schiffen für einen entsprechenden Luxus sorgen, der häufig auf Kosten des Raums im Zwischendeck gewonnen wurde. Der *NDL* führte auf seinen Schiffen Kajüten für zwei Personen in den höchsten Klassen ein, ein ähnlicher Raum musste jedoch zum Beispiel für acht Auswanderer reichen. In den höheren Klassen standen den Reisenden Rauchersalon, Damensalons, Wintergärten und Privatterrassen zur Verfügung, alles geschmückt nach dem damaligen Luxusmuster. Im Jahr 1890 ließ der *Lloyd* die *Spree* zu Wasser, die damals als Vorbild des Luxus galt und über die die Zeitungen schrieben: „*Ein besonderes Kapitel verdient die Lebensweise auf einem solchen schwimmenden Palast. Frühstück, zweites Frühstück, Mittagessen und schließlich Abendessen. Dies alles in so reichem Maß und so exquisit in der Zubereitung, dass kein Nabob so leben kann, wie man während dieser Tage auf dem Ozean lebt. Aus dem einfachen Grund, weil er es für längere Zeit nicht aushalten würde. Er würde an Übersättigung sterben.*“¹¹¹ Die Reederei bemühte sich auch, die Bedingungen für die Reisenden in den untersten Klassen zum Beispiel dadurch zu verbessern, dass sie für Verpflegung auf den Schiffen oder für Bettzeug sorgte. So legte sie etwa ab dem 1. März 1891 fest, dass auf ihren Schiffen auf der Fahrt nach New York und Baltimore allen Passagieren Bettwäsche und Geschirr zur Verfügung steht, etwas später übernahmen diesen Standard auch die anderen Schifffahrtsunternehmen. Ihren höchsten Gipfel erklomm das Unternehmen 1913: mit einer Anzahl von 660 000 beförderten Personen im Jahr wurde es das größte Unternehmen der Welt, wenn man die Anzahl beförderter Personen

¹¹⁰ FITTKAU, S. 46.

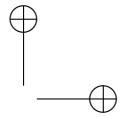
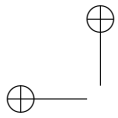
¹¹¹ *Národní listy*, 9. 10. 1893, S. 1.

als einziges Kriterium im Wettbewerb der Reedereien nimmt. Der *Lloyd* beschäftigte zu dieser Zeit 15 000 Seeleute, 600 Angestellte und 4 000 Mitarbeiter des technischen Personals, ferner 6 000 Handwerker und andere Arbeiter in den Docks. Dem Unternehmen gelang es so, seinen Hamburger Konkurrenten *HAPAG* teilweise zu schlagen.¹¹²

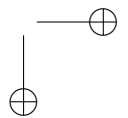
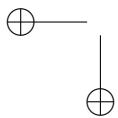
Zusammenfassung

Die meisten Auswanderer aus der Monarchie nach Übersee gingen über die Häfen in Bremen und Hamburg, die ursprünglich vor allem für die deutsche Auswanderungsbewegung bestimmt waren. Schon ab Mitte des 19. Jahrhunderts gelang es den deutschen Reedereien, in der Donaumonarchie festen Fuß zu fassen und den Auswanderungswilligen nach Übersee ihre Dienste anzubieten. Der Hafen Bremen konzentrierte sich früher auf den Passagierverkehr und vor allem nach dem Kauf des neuen Geländes an der Nordsee, wo mit Bremerhaven ein großer Hafen angelegt wurde, konnte sich der Strom der über die Stadt nach Übersee drängenden Auswanderer voll entfalten. Die dominierende Rolle in der Emigration über die Stadt Bremen spielte dann der *Norddeutsche Lloyd*, ein Unternehmen, das sehr bald seine Aktivitäten auf die Passagierschifffahrt ausdehnte. Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bemühte sich diese Reederei unentwegt, die Reisebedingungen für ihre Passagiere zu verbessern und hielt dank verschiedener Schritte lange Zeit ihren Platz an der Sonne im Schiffsverkehr. Für die Bewohner der Monarchie war sodann der Hamburger Hafen wichtig, der sich etwas später auf die Auswandererwirtschaft konzentrierte, trotzdem nahmen jedoch im verfolgten Zeitraum beide Häfen bei der Auswanderung im Grunde den gleichen Platz ein. In beiden Hafenstädten entstanden so zahlreiche für die wartenden Auswanderer bestimmte Ämter und Gebäude. Wenn die wichtigste Rolle in Bremen der *NDL* spielte, so besaß in Hamburg die *HAPAG* die gleiche Bedeutung. Diese Reederei wurde zwar schon früher als der erwähnte *NDL* von deutschen Unternehmern gegründet, doch spielte die Hamburger Reederei erst in späteren Jahren eine bedeutende Rolle in der Auswanderungsbewegung aus der Habsburgermonarchie, nämlich in der Periode, in der das Unternehmen von

¹¹² Ch. HARZIG, Gender. Transatlantic Space and the Presence of German-Speaking People in North America, in: T. ADAM – R. GROSS (ed.), *Travelling Between Worlds. German-American Encounters*, Bryan 2006, S. 159.



Albert Ballin geleitet wurde. Gerade er führte die Reederei ganz an die Spitze der europäischen Personenschiffahrt und dank seiner Fähigkeiten konnte sich die Handelsflotte des Deutschen Kaiserreichs mit ihren britischen Konkurrenten messen.



To Legislative Anchoring of the Sugar Industry in the Newly Established Czechoslovak Republic (1918–1921)

Jakub Drábek – Andrej Tóth†*

The study deals with the legislative rules for the state-bound sugar industry in the Czechoslovak Republic in early 1920s. During 1918–1921, the sugar industry was stabilized under the direction of the Czechoslovak Sugar Commission that was gradually increasingly dominated and controlled by the government. The said Commission gradually started absolutely controlling all sugar production with the help of government decrees. Specific legislative measures are analyzed from the perspective of statistical indicators of that time. Although the given immediate period is related with regulated economy, the legal regulations were more liberal in some matters than those existing before the establishment of the independent Czechoslovak state. The efforts of that time resulted in a relatively fast stabilization of postwar sugar industry, bringing considerable profit to the state. In the short period, it was an efficient way of solution of the given issue both for the new territorial unit and, in a sense, for the consumers too.

[Czechoslovakia; Economy; Sugar Industry; Legislation]

The Beginnings of Sugar Industry in Austria-Hungary

The¹ production of sugar has a relatively long tradition in the Czech Republic. The first sugar factory, or better cane sugar refinery was

* Department of Economic History, Faculty of Economics, University of Economics, Prague, Winston Churchill Square 4, 130 67 Prague 3, Czech Republic. E-mail: jakub.drabek@vse.cz.

† Department of Economic History, Faculty of Economics, University of Economics, Prague, Winston Churchill Square 4, 130 67 Prague 3, Czech Republic. E-mail: andrej.toth@vse.cz.

¹ The study was created within Project F5/9/2017 Sugar industry as an often-ignored actor of international trade in interwar period, supported by the Internal Grant Agency of University of Economics, Prague (VŠE).

operated in this country, specifically at Zbraslav u Prahy, in the building of an abolished cloister, from 1787. Sugar was not made of beet but primarily of sugar cane at that time. In late 18th century, sugar beet had not been cultivated to contain comparable amount of sugar in raw condition; that was achieved only more than a hundred years later. It is therefore not surprising that the few sugar factories of that time were not able to supply the market with great amounts of cane or even beet sugar for consumption. A change occurred only after 1810 when production of greater amounts of beet sugar was gradually started. The impulse consisted in the construction of the first beet sugar factory in Europe in the Silesian-Prussian town of Cunern (German; in today's Poland, Polish: *Konary*) in 1802;² the factory started processing the new white beet variety, cultivated for high sugar content, i. e. the white Silesian beet. The Bohemian lands did not lag behind. At the turn of the 18th and 19th century, Count Rudolf Vrba started growing the white beet, cultivated in Silesia, at his land in Hořovice and in 1800, he built a trial mechanical-chemical manufactory in Hořovice, which could be described as the first sugar proto-factory, or proto-manufactory in the Bohemian lands. The production of beet sugar in greater amount was started in Bohemian lands only by the establishment of the sugar manufactory at Žáky by Čáslav in 1810; it was established by Ludvík Fischer, the administrator of Count Pötting's manor at Žáky. In the same year, Jakub Veith, a newly rich weaver and large landowner, owner of Libochovice's manor in the district of Mělník, acquired the permission to establish another sugar manufactory. In 1810–1812, 15 sugar manufactories were operated in our country already. Probably the most compelling reason to establish and operate beet sugar factories consisted in the blockade of importation of goods, including sugar, from colonies to continental Europe in 1806–1814. The independent sugar industry was developed on the territory of the Habsburg Monarchy during the 1830s and 1840s. The first industrial sugar factory in our country was established at Kostelní Vydří in 1829 and it was also the first industrial sugar factory all over Austria. In mid-1890s, the Bohemian lands had 204 sugar factories

² Konary is situated about 40 km to the north-west from Wrocław in Lower Silesia that belonged to the Prussian Kingdom until 1742.

Table 1. Development of the Number of Sugar Factories on the Territory of Austria-Hungary and Future Czechoslovakia from late 1880s until the Establishment of the Czechoslovak State³

Sugar campaign	Numbers of sugar factories					Total number on the territory of future Czechoslovakia and total share in production in Austria-Hungary
	Austria-Hungary	Bohemia	Moravia and Silesia	Upper Hungary		
1888/1889	226	135	62	5	202	89.38 %
1890/1891	224	141	62	5	208	92.86 %
1894/1895	229	141	63	6	210	91.70 %
1900/1901	228	138	63	6	207	90.79 %
1905/1906	221	132	59	7	198	89.59 %
1910/1911	214	123	60	8	191	89.25 %
1913/1914	212	116	57	9	182	85.85 %
1914/1915	208	116	57	9	182	87.50 %
1915/1916	202	113	57	9	179	88.61 %
1917/1918 ⁴	198	112	54	8	174	87.88 %

already and their share in sugar production all over Austria-Hungary exceeded remarkable 90 %.⁵

Within Austria-Hungary, the sugar industry was concentrated primarily in the Bohemian lands, but it became an important branch of food industry in Transleithania, i. e. in Hungary, as well. However, the sugar industry in the Bohemian lands was technologically more developed than in Transleithania. It is evidenced not only by the lower

³ JZÚSČPC, 1931, p. 89. F. DUDEK, *Monopolizace cukrovarnictví v českých zemích do roku 1938*, Praha 1985, p. 177.

⁴ Different authors state different figures; e.g. Alois Rašín states that Czechoslovakia had 173 businesses focused on sugar production. Cf. A. RAŠÍN, *Finanční a hospodářská politika československá do konce r. 1921*, Praha 1922, p. 142.

⁵ D. FRONĚK, 200 let řepného cukrovarnictví v České republice, in: *Listy cukrovarnické a řepařské* (hereinafter referred to only as *LČaŘ*), 126, 11, 2010, p. 358; F. DUDEK, *Zamyšlení: Fenomén „bílého zlata“ v českých zemích (do roku 1938)*, in: *Cukrovarnictví, cukrovary a cukrovarnictví. Fenomén českého hospodářství v 19. a 20. století. Prameny a studie 47*, Praha 2011, pp. 19 and 20; K. DUFFEK, *Zamyšlení: Český cukrovarnický průmysl – historie a současnost*, in: *ibidem*, p. 24; K. C. NEUMANN, *Nástin dějin průmyslu cukrovarnického v Čechách. Období první. 1787–1830*, Praha 1891, pp. 15 and 37–38; *Jednatelská zpráva Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického přednesená na valné hromadě dne 17. června 1931 v Praze* (hereinafter referred to only as JZÚSČPC), Praha 1931, p. 89; DUDEK, p. 19.

number of sugar factories in Hungary by the end of the existence of the common monarchy – they were 31 in total – but also by the higher proportion of sugar obtained from one hectare of area seeded with sugar beet. The sugar production falling on one hectare of area seeded with sugar beet in the Bohemian lands amounted to 4.3 tons in total in the sugar campaign of 1913/14, while in Hungary it amounted to 3.1 tons only, which is more than one ton less. On the other hand, the Hungarian sugar factories had much greater capacities and average machine performance as compared to the sugar factories in Cisleithania, i. e. in Austria and the Bohemian lands. In 1912, the 191 Austrian sugar factories (including those situated in the Bohemian lands) had a total performance of 105 thousand HP and 74 thousand workers worked in all sugar factories altogether. The total production of the said sugar factories amounted to 25 million kg sugar. Thus 552 HP and 387 workers fell on one sugar factory in Austria, while in Hungary the values amounted to 10,202 HP and 839 workers. In the last peace year, the Hungarian sugar factories had a machine performance of 43,949 HP in total. The export of the Hungarian sugar grew to a significant level; it was exported not only to the Balkan countries and to the Ottoman Empire but also to countries situated to the west of Austria-Hungary. As most of the sugar factories of Austria-Hungaria were situated in the Bohemian lands, Czechoslovakia achieved the most favourable position among the successor states after 1918, and its sugar industry was strengthened also by former sugar factories of Upper Hungary that became a part of Czechoslovakia after World War I. In mid-1920s, the Czechoslovak beet sugar factories produced one and a half million tons of raw sugar, which was about 18.5 % (!) of the worldwide production of raw beet sugar. The proportion of postwar Hungarian sugar industry was distinctively lower, as compared to Czechoslovakia; nevertheless, Hungary with its 2 % of worldwide production ranked among significant beet sugar producers in Europe. However, in the period delimited by the campaign of 1909/10 and 1913/14, the Hungary-wide average production of raw sugar achieved only a 5.7 % share in worldwide production of beet sugar industry, which was two thirds less than the above stated worldwide proportion of postwar Czechoslovak sugar industry in mid-1920s.⁶

⁶ Gy. GERGELY, *A cukoripar és a magyar mezőgazdaság*, Budapest 1938, p. 7; Á. BOR-

Table 2. Average Production Capacity of one Sugar Factory in 1910/11 Sugar Campaign in Selected Countries⁷

Hungary	15.500 t
Austria	6.600 t
Russia	7.600 t
Germany	7.300 t
France	3.000 t

Czechoslovak Sugar Industry in the 1920s

The situation of the sugar industry was not ideal from the establishment of the independent Czechoslovak state. The war economy had led to reallocation of considerable funds to other industrial segments. The investments in construction of factories or in mere maintenance of their functionality at the same level as before war were impossible. That had, of course, a negative impact on total sugar production. In the last completely non-war sugar campaign of 1913/1914, 1,270,955 tons of sugar were produced on the territory of Bohemia, Moravia, Silesia, and Upper Hungary, while in the campaign of 1917/1918, not more than 520,841, i. e. less than 41 % of the peace volume were produced on the same territory.⁸

By the end of World War I, the sown area in former Austria-Hungary decreased to 77 %, the sugar beet harvest to 47 %, and the sugar production to 50 % of pre-war average. The sugar beet yield per 1 ha dropped from the prewar average of 24.5 q to 15.0 q, and the sugar yield per 1 ha from 37.81 q to 24.15 q. So the situation of the sugar industry in postwar years was not easy. 174 sugar factories had remained on the Czechoslovak territory, eight of them on the territory of Slovakia (the former Upper Hungary territory).⁹

BÉLY – Z. MONORY – M. TÖMÖRDI, *Volt egyszer egy cukoripar: a cukor szerepe a magyar gazdaság- és társadalomtörténetben*, Budapest 2013, p. 203; A M. Kir. Kormány 1927. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv (hereinafter referred to only as MKKM), Budapest 1929, p. 312.

⁷ BORBÉLY – MONORY – TÖMÖRDI, p. 203.

⁸ The data are stated “in the value of raw material”. *Jednatelská zpráva Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického přednesená na valné hromadě dne 17. června 1930 v Praze, Nákladem Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického v Praze*, 1930, p. 55.

⁹ JZÚSČPC, 1930, p. 55; J. STOKLASA, *O stoletém vývoji a významu kultury řepy cukrové v oblasti republiky československé. Pamětní spis Říšského sdružení řepářů v republice Československé v Brně: 1833–1933*, Brno 1933, p. 25.

The Czechoslovak government started addressing the unfavourable development of the sugar industry very quickly. The first decree regulating sugar management was issued virtually at the very beginning of the existence of the independent Czechoslovak state. The decree of the National Committee No. 15/1918 CoAaD (Collection of Acts and Decrees) from 31 October 1918 ordered the establishment of the Czechoslovak Sugar Commission.¹⁰ It was a body whose competence covered particularly “smooth supply of sugar and proper management of sugar produced within the territory of the Czechoslovak state”.¹¹ The Commission was established only for an interim period and its seat was in Prague.¹² Its members included 7 representatives of sugar beet growers, 7 representatives of sugar industry and 7 representatives of consumers. The specific persons were nominated by the given organization and appointed by the government.¹³ From among the 21 members described above, a president, two vice-presidents and two agents were elected at the “plenary meeting of the Commission”; the election had to be approved by the government too.¹⁴ The Commission had the following specific functions:

- (a) provide for supply of sugar to households;
- (b) implement all measures of the bodies which had created and implemented the sugar-consumption-related paperwork until then;
- (c) create and submit to the government the proposals related to the provision of the sugar campaign of 1918/1919;
- (d) ascertain and provide for the stocks of sugar on the territory of Czechoslovakia;
- (e) immediately take over the paperwork of the sugar paperwork of Vienna;

¹⁰ Hereinafter referred to only as “the Commission”.

¹¹ Collection of Acts and Decrees of the Czechoslovak Republic (hereinafter referred to only as the CoAaD), Vol. 1918, No. 15/1918, § 2, p. 10.

¹² Ibidem, § 2, p. 10.

¹³ Ibidem, § 3, p. 10.

¹⁴ The Commission representatives elected in that manner were entitled to a financial remuneration for their office; the remaining representatives were entitled to compensation of expenses only. CoAaD, Vol. 1918, No. 15/1918, § 6, p. 10.

- (f) develop a general plan for sugar management for the campaign of 1918/1919;
- (g) propose or implement the planting of sugar beet for 1919/1920 and for subsequent years, respectively;
- (h) develop proposals related to sugar production and management for the government.¹⁵

The execution of Decree 15/1918 was regulated with the help of government decrees, see below.¹⁶

Simultaneously with the establishment of the Commission, the exportation of sugar from Czechoslovakia was banned by Government Decree No. 16/1918 CoAaD.¹⁷ Additionally to the sugar export ban, the Government Decree No. 17/1918 CoAaD cancelled the sugar rations for the branches performing further sugar processing; the remaining stocks were confiscated from the plants and put at the disposal of the Czechoslovak Sugar Commission.¹⁸ The above described Decrees were in compliance with the implementation of the rationing or bound economy. Their main goal consisted in ensuring stable sugar supplies to the market. The sugar rations for consumption by population amounted to 1,25 kg per one calendar month at that time.¹⁹ However, the Decree did not concern the citizens living in the Slovak territory; for them, the Government Decree No. 98/1918 CoAaD applied; it ordered the Commission to issue an interim decision for the Slovak territory, which is nevertheless not specified in detail by the law.²⁰ The sugar ration coupons were issued by the authorities and they were valid for one person, only for the given calendar month. The sugar coupon was divided into 10 vouchers, each of them for 0.125 kg sugar.²¹

¹⁵ *Ibidem*, § 8, pp. 10–11.

¹⁶ *Ibidem*, § 14, p. 11.

¹⁷ CoAaD, Vol. 1918, No. 16/1918, § 2, p. 11. The exportation of beet seeds of any kind was banned only by the Government Decree 83/1919. CoAaD, Vol. 1918, No. 83/1918, § 1, p. 99.

¹⁸ CoAaD, Vol. 1918, No. 17/1918, §§ 1 and 2, p. 11.

¹⁹ The Decree came into force on 1 January 1919. CoAaD, Vol. 1918, No. 98/1918, §§ 1, 2, 4, p. 86.

²⁰ *Ibidem*, § 1, p. 86.

²¹ *Ibidem*, § 3, p. 86.

The year 1919 brought the first period in which the Commission could deal with sugar industry matters on the whole, i. e. from seeding to harvest. The Government Decree No. 160/1919 CoAaD regulated the entire issue of supplies of the sugar beet grown.²² Sugar beet could not be used for fodder or dried. Possible exceptions could be awarded only if approved by the Commission.²³ Furthermore, the Decree established the “Czechoslovak Beet Grower Association” as the exclusive body to deal with sugar beet supplies, whose competences included not only mediation of sale but also creation of conditions and arranging of transactions.²⁴ The most liberal part of the Decrees cancelled the provisions of agreements that forced, both directly and indirectly, specific growers to supply specific sugar factories.²⁵ To ascertain and create new supply plans, a commission was appointed with the task to sort out municipalities, or “catchment areas” of beet production, respectively. In other words, specific areas of beet sowing should be allotted to individual sugar factories, with respect to the transportation capacity of the given place, while considering the principle of not improving the position of one sugar factory at the expense of another one.²⁶ A very essential information for the whole industry was contained in § 5 and § 15; it concerned the price of sugar beet in 1919/20, which amounted to 15 Czechoslovak crown (CSK) for 100 kg of net weight, and the price of raw sugar.²⁷ In the same year, sugar export was allowed again; but only the surplus, i. e. the sugar remaining after covering the national consumption could be exported.²⁸

The sugar situation of 1919 can be considered the beginning of stabilization. The improvement of the general situation is evident from

²² CoAaD, Vol. 1919, No. 160/1919, §§ 1–23, pp. 210–213.

²³ Ibidem, §§ 1 and 2, p. 210.

²⁴ Ibidem, § 3, p. 211.

²⁵ Ibidem.

²⁶ If somebody felt injured by the area allocation, they could appeal against the allotment. Ibidem, § 3, p. 211. This Decree was further deepened by Decree No. 520/1919 that specified the principles of area allocation. CoAaD, Vol. 1919, No. 520/1919, Art. 1, p. 745.

²⁷ CoAaD, Vol. 1919, No. 160/1919, §§ 5 and 15, pp. 211 and 212. Originally, all supplies were regulated until 31 December 1920, but then the period was shortened until 31 October 1920. CoAaD, Vol. 1919, No. 338/1919, § 1, p. 446.

²⁸ The export of surpluses was covered by the competence of the Ministry of Finance that implemented the export through the Czechoslovak Sugar Commission. CoAaD, Vol. 1919, No. 163/1919, §§ 1 and 2, p. 217.

the cancellation of the ban on use of sugar for trade production and for some kinds of goods, which was implemented through the Government Decree No. 255/1919 CoAaD and through the cancellation of ban on use of sugar for beer production.²⁹ The Government Decree No. 519/1919 CoAaD specified that the Commission was subordinate to the Ministry of Finance, and in case of supplies for national consumption, it was subordinate to the Ministry for Supply of People in these issues. The Commission activities were fully subject to the instructions of the above stated ministries.³⁰ Direct state control was provided by government commissioners, appointed by the Ministry of Finance, Agriculture, Trade, and Supply of People.³¹ The Commission was a non-profit legal entity, represented by its president, vice-presidents and executive board. The Commission bodies included plenary meeting and the five-member executive board. The plenary meeting included 8 representatives of sugar beet growers, 8 representatives of sugar industry and 8 representatives of consumers.³² The plenary meeting was convoked and directed by the president. The meeting resolution was valid if at least a third of the members were present; to change a formerly approved resolution, at least one half of the members had to be present; the proposal was approved if an absolute majority voted for it.³³ The plenary meeting dealt with two agendas on principle – first, the election of the president, the vice-presidents and the executive director, and second, the implementation of measures to provide for sugar campaign, beet seeding and transition to free sugar “management”.³⁴ The most important functions of the Commission were specifically: develop a plan of raw sugar distribution, determine in which extent and by which factories the sugar

²⁹ CoAaD, Vol. 1919, No. 255/1919, § 1, p. 356; CoAaD, Vol. 1919, No. 286/1919, § 1, p. 395.

³⁰ CoAaD, Vol. 1919, No. 519/1919, § 1, p. 739.

³¹ The government commissioners could submit proposals at the Commission meetings at any time; they could even postpone the implementation of a meeting resolution until it was decided by the relevant ministry. Their supervision-related authorities included also the right to inspect the accounting books and to ask for explanation of costs. *Ibidem*.

³² The members were appointed by the Minister of Finance, with consent of the Minister for Supply of People. *Ibidem*, § 4, p. 739.

³³ The government commissioners did not have voting right at the meetings. *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*, §§ 4 and 5, pp. 739–740.

was to be produced, determine the sugar selling price, its range and surcharge.³⁵ The five-member executive board, with competence over the direction of the Commission works, primarily the execution of the resolutions of the plenary meeting, could decide on all matters that did not belong to exclusive decision range of the plenary meeting; however, such decisions had to be approved by government commissioners.³⁶ The board was in fact controlled by the plenary meeting, as it had to inform the meeting regularly about its activities, to submit all intended decisions and measures of “essential character” and to submit the financial statement by the end of the accounting year.³⁷ The meeting of the executive board was directed by the Commission president. It became quorate only if at least three members were present.³⁸ Voting was made by a simple majority.³⁹

The Commission determined entirely the sugar production, for example when and what amount of raw sugar was to be delivered by individual factories for “purification”, i. e. for production of a consumable commodity; what steps were to be taken if the factory covered the whole procedure of sugar beet processing – from tuber to loose consumable sugar; further it determined the price regulation of raw sugar by its sugar content, the volume of raw sugar to be processed into consumable sugar; the specific times of production of specific sugar kinds, etc.⁴⁰ Additionally to sugar production, the Commission released the sugar amount intended for consumption. All that was made through binding supply orders.⁴¹ Exportation or possible importation was also completely subordinate to the Commission; exportation was possible only with the Commission’s consent, which was conditioned by an agreement for the given amount; sugar importation was possible only with the Commission’s knowledge and approval. The Commission had to be informed about any handling of the imported sugar; to make the exportation-related administration, the Commission could make use of the services of a trade company dealing with sugar exporta-

³⁵ *Ibidem*, § 5, pp. 739–740.

³⁶ *Ibidem*, § 6, p. 740.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ The president was not included.

³⁹ CoAaD, Vol. 1919, No. 519/1919, § 6, p. 740.

⁴⁰ *Ibidem*, §§ 9 and 13, pp. 740 and 741–742.

⁴¹ *Ibidem*, § 11, p. 741.

tion.⁴² The price of raw untaxed sugar of a specified purity, delivered before 31 December 1919, amounted to CSK 147 for 100 kg; a later delivery raised the price by CSK 0.85 for each new month, beginning by 1 January 1920 until 1 September 1920.⁴³

The selling conditions for sugar intended for households, set by Decree No. 519/1919 CoAaD, determined the basic price for 100 kg pure sugar, valid from the announcement of the Government Decree to 30 September 1920, at CSK 257 – this amount included the consumption tax.⁴⁴ The specific price range of individual sugar packages, transportation surcharges, special surcharge to sugar price with purchase from sugar factory in case of weight under 10 t and the price of raw or pure sugar, both taxed and untaxed, delivered to other industries, were determined by the Commission, with approval of the Minister of Finance and of the Minister for Supply of People.⁴⁵ The wholesale price, as well as the retail sale price, was also administratively regulated; the base consisted in the above stated amount of CSK 257, to which the seller could add a surcharge of CSK 2 for 100 kg.⁴⁶ The sugar distributor could add a surcharge of CSK 6 for 100 kg to the basic price, but had to deliver the agreed distributed sugar amount to the warehouse of the next sale link.⁴⁷ The retail seller could add further CSK 15 for 100 kg of net weight to the distributor's price.⁴⁸ In Slovakia, the basic factory price of sugar was by CSK 2 higher.⁴⁹ A "special surcharge" of CSK 16 for 100 kg was to be added to the above stated amounts and paid by the entity that paid the taxes.⁵⁰

As the sugar price was changed in the period in question, the highest admissible prices of consumable sugar, set by the administration, had to be adapted. It was adapted by Decree No. 565/1919 CoAaD.⁵¹

⁴² The Decrees applied both to beet sugar and to cane sugar. *Ibidem*, § 12, p. 741.

⁴³ *Ibidem*, § 13, p. 741–742.

⁴⁴ *Ibidem*, § 14, p. 742.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ A surcharge had to be paid from this amount in case the retailer purchased less than 100 kg; it was forbidden to transfer that expense in another manner to a next sale stage. CoAaD, Vol. 1919, No. 519/1919, § 16, pp. 742–743.

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 742–743.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ *Ibidem*, § 15, p. 742.

⁵¹ CoAaD, Vol. 1919, No. 565/1919, p. 791.

On 20 January 1920, the basic factory price of pure sugar for 100 kg, turnover tax included, was increased to CSK 273. The change took place due to the modification of tax rates.⁵² Additionally to the increased tax, the period for its payment was considerably reduced, from six to two months, as from 1 March 1920.⁵³

From the consumer's perspective, additionally to the price of consumption sugar, the reduction of its maximum allotted amount to 1 kg for all citizens of the Czechoslovak Republic was the most important thing. Miners in Bohemia, Moravia and Silesia constituted the only group not concerned by the change. The Decree was in effect from 1 March 1920.⁵⁴ The Ministry for Supply of People could, in specific cases, rise the sugar ration to specific groups by 0.250 kg per month; in Slovakia and Carpathian Ruthenia, the ration could be increased only to ill persons, if prescribed by a doctor.⁵⁵ The ration coupon had two forms, due to the above stated modification – a normal coupon or an exceptionally enlarged coupon; the normal coupon consisted of 4 vouchers, 250 g each; the enlarged coupon had 5 vouchers and the amount was the same as that of the normal coupon.⁵⁶

The Government Decree No. 168/1920 CoAaD set the principles to handle the 1920 harvest. Unlike the preceding principles, the new ones included more details with respect to administration issues and to potential sale of sugar beet to sugar factories. So, a sugar beet grower could deliver the harvest or its part to any sugar factory, if it belonged to the perimeter delimited for the grower in question. The "Mixed Sorting Commission" was established to sort out the municipalities. The main task of the Commission consisted in solving the division of the territory so that the sugar beet deliveries could save as much transport capacity as possible.⁵⁷ The Mixed Sorting Commission consisted of three divisions:

⁵² CoAaD, Vol. 1920, No. 41/1920, §§1 and 2, p. 69; CoAaD, Vol. 1919, No. 658/1919, §§ 1–5, pp. 1005–1006.

⁵³ CoAaD, Vol. 1920, No. 91/1920, § 4, p. 167. The new procedure related to this administration was dealt in more detail by Government Decree No. 120/19120. See CoAaD, Vol. 1920, No. 120/1920, § 4, p. 254.

⁵⁴ CoAaD, Vol. 1920, No. 96/1920, §§ 1, 2 and 7, pp. 169 and 170.

⁵⁵ *Ibidem*, §§ 2, 3, p. 169.

⁵⁶ *Ibidem*, § 4, p. 169.

⁵⁷ CoAaD, Vol. 1920, No. 168/1920, §§ 1–22, pp. 377–380.

- (a) the Czech division, seated in Prague;
- (b) the Moravian-Silesian division, seated in Brno;
- (c) the Slovak division, seated in Bratislava.

The individual divisions always consisted of representatives of sugar processors and beet growers in equal numbers.⁵⁸

The sugar beet price in 1920/1921 was determined at CSK 26 for 100 kg net weight;⁵⁹ an amount of CSK 4 for 100 kg of net accepted beet was added to the price and sent to a special fund administered by the Commission and by the Ministry of Agriculture.⁶⁰ The sugar beet price of 1920/1921 was further regulated by the Government Decree No. 139/1921 CoAaD, which exactly specified the amount of surcharges and overpayments related to export price.⁶¹

A little ridiculous was the restriction related to the Government Decree No. 368/1920 CoAaD, stipulating a ban on using sugar in production of artificial fruit juices and lemonades, in production of cosmetics and in production of “*sweet drinkable spirits of all kinds*”. The factories concerned by such production were to use artificial sweeteners instead.⁶² The above stated Decree was abolished on 15 April 1921.⁶³

The activities of the Czechoslovak Sugar Commission were further modified in 1920 by Decree No. 581/1920 CoAaD. Important changes included the extension of the Commission bodies by the Board – it was still elected by the plenary meeting from among the members of the meeting.⁶⁴ The executive board newly consisted of the president, two vice-presidents and five executive directors. However, the rights and obligations of the above stated members remained unchanged

⁵⁸ Ibidem, § 3, pp. 377–378.

⁵⁹ A problem with the price specified in this way could emerge in the subsequent year; there was a danger that the state would have to subsidize the export. It was first because Czechoslovakia had large stocks of sugar; and second because it was not clear what harvest yield was expected in Cuba, in: A. RAŠÍN, *Finanční a hospodářská politika československá do konce r. 1921*, Praha 1922, p. 144.

⁶⁰ The collected funds should serve to buy fertilizers in 1921/1922, in: CoAaD, Vol. 1920, No. 168/1920, § 5, p. 378.

⁶¹ CoAaD, Vol. 1921, No. 139/1921, Art. I., p. 265.

⁶² CoAaD, Vol. 1920, No. 368/1920, §§ 1 and 2, p. 931.

⁶³ CoAaD, Vol. 1921, No. 57/1921, §§ 1 and 2, p. 127.

⁶⁴ CoAaD, Vol. 1920, No. 581/1920, §§ 3, 4 and 5, pp. 1445–1446.

in essence.⁶⁵ The area of export also remained unchanged, with the exception that, additionally to the permit of the Commission, a permit of the Foreign Trade Office was needed.⁶⁶ The most important changes concerned the sugar prices; the sale price of untaxed raw sugar amounted to CSK 400. The prices were applicable until 30 September 1921. A later sugar delivery, after 13 December 1920, led to a rise of its price by CSK 0.80 per each commenced week.⁶⁷ However, the basic factory price of sugar for households was significantly changed, rising to CSK 700 for 100 kg. That amount included a tax of CSK 24. A specific regulation for further sale to lower distribution levels was not established by the Decree.⁶⁸ The special surcharge remained at the level established by the preceding Government Decree.⁶⁹ The Decree on sugar price No. 581/1920 CoAaD was applicable all over the Czechoslovak territory from 1 October 1920 to 30 September 1921.⁷⁰ After that, the Decree on sugar produced in 1920/1921 was extended by the Government Decree No. 358/1921 CoAaD until 31 October 1921. Simultaneously with the termination of execution of administrative decrees concerning the prices, the operation of the Czechoslovak Sugar Commission should be extended until the end of October 1921; it was to be liquidated from 1 November.⁷¹ The form and procedure of liquidation was determined by the Government Decree No. 385/1921 CoAaD. A liquidation committee was appointed, including:

- (a) a representative of the Ministry of Finance – he became the president;
- (b) a representative of the Ministry for Supply of People;
- (c) a representative of the Ministry of Trade;
- (d) a representative of the Ministry of Agriculture;

⁶⁵ *Ibidem*, § 6, p. 1446.

⁶⁶ *Ibidem*, § 12, p. 1448.

⁶⁷ *Ibidem*, §§ 13 and 14, p. 1448.

⁶⁸ The tax was paid by the sugar factories monthly (retroactively) to the relevant authorities; therefore, the sugar factories were exempt from payment of taxes from all sugar transfers. CoAaD, Vol. 1920, No. 581/1920, § 14, pp. 1448–1449.

⁶⁹ *Ibidem*, § 15, p. 1449.

⁷⁰ *Ibidem*, §§ 13 and 28, pp. 1448 and 1451.

⁷¹ CoAaD, Vol. 1921, No. 358/1921, §§ 1 and 2, p. 1426.

- (e) four representatives of the sugar industry, including two representatives of refineries and two representatives of raw sugar factories.

Beet growers had two representatives in the Commission, and consumers had two representatives too.⁷²

The transition from the command war economy through the state-bound economy to the standard “market” operation of economy was not a simple process. Additionally, protectionism played a significant role in the postwar economy; it was noticeable particularly in the new Central European national economies, which tried to defend their internal market against foreign competitors. Therefore, some important industrial and agricultural branches were further supervised by the state. That applies also to Czechoslovak sugar industry and beet industry, respectively, which were supervised by the state even after 1921, both for foreign economic reasons, and for internal economic reasons. To evaluate the efficiency of state interventions or of state-bound sugar industry, respectively, a great number of statistical data must be analyzed; therefore, this study will consider only the most important of them. The first data set considered concerns the collection of taxes from sugar and from sugar export.

In total, about CSK 4,866 billion were collected on taxes for export and on taxes from the national industry using sugar from 1918/1919 to 1920/1920. The generally highest values were achieved in 1919/1920 when more taxes were collected in favour of the state than those collected for both remaining years together. The above stated amounts are enormous, particularly when comparing them to the usual salary of an industrial worker of that time, which amounted to CSK 600–700.⁷³ If fixing the average wage of the period in question at CSK 1,000

⁷² The representative of the sugar industry was appointed by the Minister of Finance; the representatives of beet growers, by the Minister of Agriculture; and the representatives of consumers, by the Minister for Supply of People. CoAaD, Vol. 1921, No. 385/1921, § 1, p. 1477.

⁷³ A clerk received CSK 1,300 a month, a miner about 1,000, in: <http://www.vlada.cz/assets/Obdobi-prvni-republiky-1918.pdf> [2017–08–15].

Table 3. Collection of Taxes from Sugar Used in National Industry and Collection of Taxes from Sugar Export⁷⁴

Year	Amounts accounted and paid in favour of the state			Total
	From sugar for national industry (in CSK)	From export (in CSK)	From stocks transferred from past period (in CSK)	
1918/1919	100,464,795	224,319,060		324,783,855
1919/1920	250,574,437	2,454,088,765	19,287,960	2,723,951,162*
1920/1921	111,864,604	1,725,000,000	127,226,903	1,964,091,507
Total	462,903,836	4,403,407,825	146,514,863	5,012,826,524*

* The marked years make the following sums: 2,723,951,162, or 5,012,826,524, respectively. The table states the sums according to the original.

Table 4. Total Number of Sugar Factories in the Period of 1918–1921⁷⁵

Harvest	Number of sugar factories in Bohemia	Number of sugar factories in Moravia and in Silesia	Number of sugar factories in Upper Hungary / Slovakia	Total number in the territory of Czechoslovakia
1918/1919	113	54	8	175
1919/1920	113	53	8	174
1920/1921	111	53	8	172

and comparing it to the current average monthly wage, i. e. 27,889 CSK,⁷⁶ the multiple needed to equalize the value of that time to the current value would be 27.889. In such a case, only the sugar export tax would amount to CSK 122.8 billion at present.

The number of sugar factories remained unchanged in essence in the period in question; between the sugar campaigns of 1918/19 and 1920/21, the number of sugar factories were reduced by three, which means a total reduction by 1.7 % only. From this perspective, the Commission administration can be considered stabilizing. In connection to national consumption, the Commission did not take any draconian measures; on the contrary, during the period of its activities, consump-

⁷⁴ RAŠÍN, pp. 143 and 144.

⁷⁵ JZÚSČPC 1930, pp. 56–57.

⁷⁶ <https://www.czso.cz/csu/xa/prumerne-hrube-mesicni-mzdy-v-praze-v-1-ctvrtleti-2017> [2017–08–15].

Table 5. Production, National Consumption, Export and the Respective Proportions⁷⁷

Harvest	Production in value of raw material (in t)	National consumption in value of raw material (in t)	Consumption–production proportion (in value of raw material, in t)	Export to foreign countries (in value of raw material, in t)	Consumption–export proportion (in value of raw material, in t)
1918/1919	642,398	317,817	49.47 %	160,605	25.00 %
1919/1920	507,417	330,624	65.16 %	340,516	67.11 %
1920/1921	717,240	318,339	44.38 %	414,377	57.77 %
1925/1926	1,510,230	408,348	27.04 %	1,080,471	71.54 %

tion was the highest in proportion to production of the relevant year, specifically during the 1919/1920 campaign. Thus, the national consumption was primarily saturated, followed by export. The proportion of production and consumption decreased from 1919/1920, and as from 1923/24, it always was below 40 % during the 1920s.⁷⁸

Czechoslovakia obviously made use of the strong position of its sugar industry, which could be seen also in its export, particularly to European countries. The highest share of export of Czechoslovak sugar was initially directed to Austria; specifically, during the 1918/19 sugar harvest, up to 62 % sugar was exported to that country. Austria did not have sufficient capacity to cover its sugar consumption, as the analysis of many sugar factories before and during war showed. From the perspective of Czechoslovak sugar industry and, in essence, also of its transportation, it was one of the best scenarios. In such arrangement, foreign trade took place at relatively short distances and with relatively sufficient infrastructure. However, in subsequent years the export to Austria decreased, not decreasing below 15 % in the period in question; the reduced export to Austria was compensated by export to Switzerland and to England.⁷⁹ The markedly reduced export of Czechoslovak sugar (and of other commodities) to Austria resulted from gradual substitution of traditional Czech-Austrian trade bonds from the time of common market before break-up of Austria-

⁷⁷ JZÚSČPC, 1930, pp. 64–65.

⁷⁸ JZÚSČPC, 1931, p. 98.

⁷⁹ JZÚSČPC, 1930, p. 67.

Table 6. Export of Sugar to Individual Continents and their Mutual Proportion⁸⁰

Harvest	Exported (in value of raw material, in t)				Exported (in value of raw material, in %)			
	Europe	Asia	America	Total	Europe	Asia	America	Total
1918/1919	160,548	57		160,605	99.96	0.04	0.00	100.00
1919/1920	336,537	627	3,353	340,516	98.83	0.18	0.98	100.00
1920/1921	413,970	4,064		418,034	99.03	0.97	0.00	100.00

-Hungary by new foreign-trade bonds outside the Central European space, which was typical not only to Czechoslovakia but also to other Central European states.

Short Comparison with the Situation in Post-War Hungarian Sugar Industry

As we mentioned also the Hungarian sugar industry at the beginning, when we presented a summary of development of sugar industry before 1918, let's make a short comparison to look more closely at the basic tendencies of the development of postwar Hungarian sugar industry in the respective period, i. e. in early 1920s. The break-up of Austria-Hungary meant an end to the successfully developing Hungarian sugar industry. The industry structure of postwar Hungary was strongly affected by the loss of two thirds of the territory of former Hungary, which was confirmed by the Peace Treaty of Trianon, signed on 4 June 1920. The territorial losses, of course, affected also the sugar industry. Only 12, i. e. less than a half of the original 31 sugar factories were left in the territory of postwar Hungary. Those 12 factories represented 41 % of the yearly processing capacity of the former Hungarian factories of 1914. Since 14 388 hectares of soil on which sugar beet had been grown, and in view of the high capacities of the Hungarian sugar factories, which had been significantly modernized and extended at the turn of the century, the remaining sugar factories had markedly excessive capacity. Additionally, Hungary was also deprived of areas that had supplied sugar beet also for sugar factories that remained inside the new borders of the Hungarian state. Hungary was left with only about 52 % of the total prewar area of agricultural soil on which sugar beet had been grown. Out of the 546 thousand tons of raw sugar production in the sugar campaign of 1913/14, only 192 thousand tons

⁸⁰ Ibidem, p. 66.

fell on the territory of the post-Trianon Hungary. Nevertheless, we can state that the most sugar beet sown area in Austria-Hungary passed to Czechoslovakia and Hungary.⁸¹

The Hungarian sugar industry also passed under increased control of the state, which could follow the regulatory practice of the war economy. The central regulation of sugar distribution was introduced in 1916 already, when the Sugar Central (*Cukorközpont*) was established and implemented the ration system. In 1920, the Central was abolished by the government and the property rights to sugar beet and the derived products were returned to the sugar factories; however, that step was revised in the same year and, in order to guarantee a minimum stability of supply of people, the state appropriated the property rights to beet and sugar products again and passed them to the Sugar Commission (*Cukorbizottság*). Full state control was implemented also on sugar import and export. Nevertheless, the state control of sugar production and sale was finally cancelled quite soon, in 1922, under the condition that the sugar price had to be fixed always together with state financial authorities. By cancelling the state control, the Sugar Commission was abolished. However, the cancellation of full state control of the sugar industry resulted, quite understandably, to increasing national sugar price, potentiated by the high inflation rate. While in 1920, the price level in Hungary was 45 times higher, in 1924, the prices were up to 18 thousand times higher as compared to the prewar period.⁸²

The stabilization of the Hungarian sugar industry was fast, but in the initial years, the national consumption could be satisfied only thanks to import. In 1919, an internally complicated year, about 177 tons of raw sugar (including 146 tons of consumption sugar) were imported to Hungary, but in 1920, Hungary imported 8,271 tons of raw sugar (including 7,094 tons of consumption sugar) already. In the subsequent year, the sugar import dropped to 2,910 tons of sugar (including 2,854 tons of consumption sugar), but in 1922, the import rose to 14,802 tons of raw sugar (including 8,725 tons of consumption sugar).

⁸¹ BORBÉLY – MONORY – TÖMÖRDI, pp. 239 and 269; Gy. GERGELY, *A cukoripar és a magyar mezőgazdaság*, Budapest 1938, p. 6.

⁸² A. SIPOS, *Az államosítás előtt működött élelmiszeripari vállalatok repertórium. A Magyar Országos Levéltár Segédletei* 24, Budapest 2006, p. 11; BORBÉLY – MONORY – TÖMÖRDI, p. 286.

Although Hungary had to rely on sugar import, we can find sugar even in export items from 1920, but only in very minimum amounts. In 1920, 441 tons were exported; in 1921, 2,436 tons; but in 1922 only 25 tons of sugar.⁸³

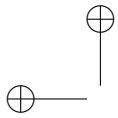
Similarly, to Czechoslovakia, sugar had great importance for the state treasury income in Hungary. While at the turn of the century, the sugar tax in Hungary had a one-fifth share in the state treasury income from consumption tax, in the 1920s and 1930s, the share oscillated between 43 % and 55 %. While the 1913 state income from sugar tax amounted to 19.9 million pengő, in 1927 it amounted to 39 million pengő already, and in late 1930s, that income exceeded the amount of 50 million pengő. Additionally, the sugar tax consisted of a special self-standing tax and of the fiscal share of the state in the sugar price, continuously modified by the Minister of Finance. The fiscal share initially amounted to 35.6 %; however, in 1923 it rose to 43.5 % and in 1924 to 53.5 %. Nevertheless, after 1926, the actual sugar tax dropped from 52 pengő per metric centner to 46.20 pengő, and it kept dropping. However, when the Great Depression started affecting the Hungarian economy, the sugar tax was increased to 50 pengő per metric center in 1931, to ensure sufficient income to the state treasury.⁸⁴

Conclusion

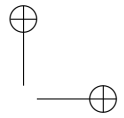
The statistical data concerning the sugar production in Czechoslovakia for national consumption showed a relatively efficient and fast stabilization of the Czechoslovak sugar industry. It is of course possible to polemize over the question whether a market mechanism, or better a liberally conformist economy, would have been able to manage the situation of transition from controlled, i. e. war economy faster. On the other hand, it must be stressed that the basic pillar of the Commission consisted in covering the national consumption of sugar. If the manufacturers had not been bound in the above stated way, they could have preferred export to supplies for the national market, which would have resulted in rise of prices of the national sugar approximately to the same level as it was in the countries where sugar was "rare", or demanded for higher amounts, respectively. In that way,

⁸³ A. M. Kir. Kormány 1919–1922. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv, Budapest 1926, pp. 105 and 107.

⁸⁴ BORBÉLY – MONORY – TÖMÖRDI, pp. 240–241.



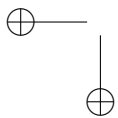
|



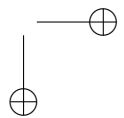
the costs in the industries using sugar to make their products would have risen too, which would have resulted in further increase of life costs of the households. A counterweight to this theory may consist in viewing the Commission as a precedent, which shows government interventions as efficient and thus desirable to a certain degree. The initial success of the state regulation was also partially responsible for further development of the sugar industry as, thanks to realizing considerable profits for the state treasury, this commodity with relatively non-elastic prices was continuously used also to improve the state budget balance.

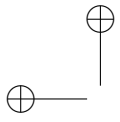
—

—

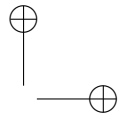


|



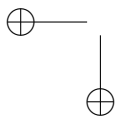


|

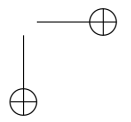


—

—



|



Die Bedeutung des Protektorats Böhmen und Mähren für das Reich aus der Sicht des Tourismus

*Ivan Jakubec**

The Importance of Protectorate of Bohemia and Moravia for the Third Reich from the Point of the View of Tourism

This issue has not yet reflected in Czechoslovak, Czech or even foreign (German) literature. The importance of the Protectorate in the area of tourism was ambivalent for the Third Reich. On one hand, there seemed to be a tendency to restrict "free" movement as such no matter whether the person was a citizen of the Protectorate or Reich including foreigners. On the other hand, we cannot ignore the efforts of the Reich and Protectorate to support the limited tourism within the Protectorate and Reich that was motivated by ideological, political or social healthcare reasons. The tendency of German offices to control the border checkpoints between the Reich and Protectorate and to control the Third Reich's external borders had an overall negative effect.

[Protectorate of Bohemia and Moravia; Third Reich; Tourism]

Die¹ Erforschung der Bedeutung des Protektorats Böhmen und Mähren für das Reich aus der Sicht des Tourismus kann von verschiedenen Ebenen bzw. Sichtwinkeln aus angegangen werden. Jede dieser Betrachtungsweisen würde sicherlich Aufmerksamkeit verdienen. In unserem Beitrag werden wir uns nur auf die wesentlichsten beschränken. Diese Problematik wurde bisher weder in der tschechoslowakischen, noch in der tschechischen bzw. ausländischen (deutschen)

* Institute of Economic and Social History, Faculty of Arts, Charles University, Nám. J. Palacha 2, 116 38, Praha 1, Czech Republic. E-mail: ivan.jakubec@ff.cuni.cz.

¹ Der Beitrag entstand im Rahmen des Projektes GAČR Nr. 16-07164S „Unter der Aufsicht des Dritten Reiches. Der Reiseverkehr in den Jahren 1939–1945“.

Literatur reflektiert, und wenn schon, dann nur von einigen Gesichtspunkten aus.²

Die derzeitige Verarbeitung dieser Problematik stößt auf den Erhaltungsgrad, die Zugänglichkeit bzw. Zersplitterung von nicht veröffentlichten Archivdokumenten. Von dem relevanten Fonds Zentralverband der Fremdenverkehrswirtschaft in Böhmen und Mähren ist nur ein einziger Karton erhalten geblieben. Der Beitrag greift auf Fonds zurück, die im Nationalarchiv in Prag³ und im Mährischen Landesarchiv in Brno⁴ lagern, des Weiteren dann auf den Fonds des Bundesarchivs in Berlin (NS 5-VI), Fachliteratur der damaligen Zeit und zeitgenössische Literatur in Bezug auf den zu untersuchenden Zeitraum.⁵

Aus einer vereinfachten Sicht könnte es scheinen, dass der Tourismus in der Zeit des Krieges nicht zu untersuchen ist, weil es ihn eigentlich nicht gab und die Zeit dafür nicht passend war. Bei einer tieferen Betrachtung stellt man fest, dass auch in dieser „dunklen“ Zeit der Tourismus (gemeint ist eine freiwillige vorübergehende Aufenthaltsveränderung) nicht ganz verschwand, auch nicht der grenzüberschreitende. Selbstverständlich änderten sich die Reiseziele, es wurde auch die Dienstreise ins „innere“ Ausland radikal eingeschränkt, also ins „Innere des Reichs“ (Reich – Protektorat und Protektorat – Reich) und auch ins „äußere“ Ausland (Slowakei, Generalgouvernement, Ungarn usw.).

Betrachten wir nun die Bedeutung des Protektorats für das Reich. Aus staatsrechtlicher Sicht war das Protektorat einen integralen Be-

² R. ŠUSTROVÁ, *Pod ochranou protektorátu. Kinderlandverschickung v Čechách a na Moravě: politika, každodennost a paměť 1940–1945*, Praha 2012; G. KOCK, „Der Führer sorgt für unsere Kinder...“: *Die Kinderlandverschickung im Zweiten Weltkrieg*, Paderborn u. a. 1997.

³ Bestände: Předsednictvo ministerské rady (weiter PMR), Ministerstvo průmyslu, obchodu a živností (weiter MPOŽ), Ministerstvo hospodářství a práce (weiter MHP), Úřad říšského protektora (weiter ÚŘP), Ministerstvo zahraničních věcí – Výstřižkový archiv (weiter MZV-VA).

⁴ Moravský zemský archiv Brno (weiter MZV), Bestand Zemský prezident – správa z říšského příkazu B 252.

⁵ J. RYCHLÍK, *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu: pasová, vízová a vystřehovalecká politika 1848–1989*, Praha 2007; J. ŠTEMBERK, K organizaci a činnosti Ústředního svazu pro cizinecký ruch, in: J. ŠTEMBERK – M. MANNOVÁ u. Koll, *Historie a cestovní ruch – perspektivní a podnětné spojení: pocta profesoru Vratislavu Čapkovi k 85. narozeninám*, Praha 2008, S. 277–290.

standteil des Reichs, jedoch mit einigen Ausnahmen, Spezifika und Einschränkungen. Im Protektorat galten die gleichen Gesetze und Vorschriften wie im Reich (oder sie befanden sich im Prozess in ihrer Ausrufung) ggf. mit einigen Modifikationen. Zum Überschreiten der Grenze zwischen Reich und Protektorat (eigentlich einer innerdeutschen Grenze) benötigte sowohl ein Reichs- als auch ein Protektoratsangehöriger neben einem Ausweis (Personaldokument, Pass) noch einen Durchlassschein. Aus deutscher (reichsdeutscher) Sicht stellte das Protektorat eine Art „heimische Fremde“ dar, also ein Gebiet mit einem gewissen Hauch (Punze) einer Individualität oder Besonderheit, das trotzdem nicht weit entfernt war.

Bereits wenige Tage nach der Entstehung des Protektorats teilte das Protektoratsministerium des Inneren in einem Schreiben vom 21. März 1939 (AZ 15601/1939-5) mit, zu einer Überschreitung der Protektoratsgrenze sei neben den entsprechenden Dokumenten auch ein Durchlassschein notwendig. Diese wurden vom Oberkommando des Heeres in weißer Farbe, vom Heeresgruppenkommando 3 und 5 in blauer Farbe und vom Wehrkreiskommando in roter Farbe ausgegeben. Alle Durchlassscheine hatten einen grauen Streifen. Ohne Durchlassschein durften die Grenze Angehörige der deutschen Wehrmacht, der SS, Polizeibeamte, Zollbeamte, Beamte der deutschen Staatspolizei und der deutschen Kriminalpolizei passieren. Der kleine Grenzverkehr blieb mit Einschränkungen gültig: eingestellt wurde die Ausgabe neuer Ausweise, nach dem 14. März 1939 auf tschechischer Seite ausgestellte Ausweise berechtigten nicht zu einem Passieren der Grenze.⁶ Eine unberechtigte Überschreitung der Grenze wurde sehr hart bestraft.

Auch nach der Machtübergabe an die Zivilverwaltung Anfang Mai 1939 wurde die Überschreitung der Grenze zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reichsgebiet „nach wie vor bis auf weiteres in beiden Richtungen grundsätzlich gesperrt“.⁷ Die Genehmigung eines Passierens der Grenze war auch weiterhin nur auf der Basis eines Durchlassscheins, eines Passes oder eines Ersatzes oder auf der Grundlage eines Dienstantrags der obersten Reichsbehörden bzw. für die möglich, die keine besonderen Dokumente und keinen Durchlassschein

⁶ Národní archiv Praha (weiter NA), PMR, Kart. 3294, AZ 7711/39.

⁷ Bundesarchiv Berlin (weiter BA Berlin), R30/1, AZ S-V 6. 2351/39-453-22, S. 1.

benötigten. Die Durchlassscheine unterschieden sich farblich: grün (ausgegeben von einer staatlichen dienstlichen Leitungsstelle im Altreich), Blau (Ämter des Reichsprotectors und staatliche dienstliche Leitungsstellen im Protektorat), hellgelb (vom Außenamt und deutschen Vertretungen im Ausland), weiß (Oberkommando des Heers) und rot (Wehrreichskommandos).⁸ Einen grünen Durchlassschein zu erhalten war nur in 13 explizit aufgeführten Fällen in Verbindung mit einer Dienstausbübung, einem Studium, Sport und Arbeit möglich. Die Ausstellung von Durchlassscheinen für deutsche Staatsangehörige und Ausländer sowie Protektoratsangehörige oder Personen ohne Staatsangehörigkeit unterschied sich sehr stark. Während im Falle deutscher Staatsangehöriger und Ausländer *„möglichst großzügig zu verfahren [war], wenn gegen die Person des Reisenden keinerlei Bedenken bestehen“*,⁹ war wiederum bei der Ausstellung von Durchlassscheinen für Protektoratsangehörige und Personen ohne Staatsangehörigkeit *„ein besonders strenger Maßstab anzulegen; der Durchlassschein ist in diesen Fällen jedenfalls dann zu versagen, wenn zu befürchten ist, dass durch die Reise irgendwelche allgemeinen Belange gefährdet werden“*.¹⁰

Der Beginn des deutschen Feldzugs gegen Polen brachte weitere Regelungen bei der Ausgabe von Reisedokumenten. Die Anordnung über den Umgang mit Ausländern vom 5. September 1939¹¹ stützte sich auf das Reichsgesetz über die Pass- und Fremdenpolizei sowie über die Anmeldung und das Sich-Ausweisen von Personen vom 11. Mai 1937¹² und Artikel 11 des Erlasses des Führers und Reichskanzlers über das Protektorat Böhmen und Mähren vom 16. März 1939.¹³ Gemäß § 9 meldeten sich im Protektorat Ausländer persönlich bei der Polizeibehörde vor Ort und schriftlich bei den Oberlandräten. Die Erteilung von Aufenthaltsgenehmigungen durch die Protektoratsbehörden endete am 1. Oktober 1939. Vor diesem Datum mussten Ausländer einen Antrag auf Erteilung einer Aufenthaltsgenehmigung stellen (§ 13).

⁸ Ebenda.

⁹ Ebenda, S. 3.

¹⁰ Ebenda.

¹¹ Verordnung über die Behandlung von Ausländern vom 5. September 1939, Verordnungsblatt des Reichsprotectors in Böhmen und Mähren (weiter VBIRProt), 1939, Nr. 19, S. 130 (14. 9. 1939); Reichsgesetzblatt (weiter RGBl.) I, 1939, S. 1667.

¹² RGBl. I, 1937, S. 589.

¹³ RGBl. I, 1939, S. 485.

Die Anordnung des Reichsinnenministers über das obligatorische Sich-Ausweisen durch Pass und Visum und auch durch einen persönlichen Nachweis vom 10. September 1939,¹⁴ die am 12. September 1939 in Kraft trat, regelte die Pass- und Visumpflicht angesichts „außerordentlicher Verhältnisse“ (also den Krieg). Die Gültigkeit der Pass- und Visumsvorschriften des Reichs wurden auf das Gebiet des Protektorats ausgedehnt. Die Anordnung ging vom Reichsgesetz über die Pass- und Fremdenpolizei und über die Anmeldung und das Sich-Ausweisen von Personen vom 11. Mai 1937¹⁵ und Artikel 11 des Erlasses des Führers und Reichskanzlers über das Protektorat Böhmen und Mähren vom 16. März 1939¹⁶ aus.

Beim Verlassen des Reiches oder beim Eintritt ins Reich musste man sich mit einem Pass ausweisen (§ 1 Abs. 1). Nach der Vollendung des sechsten Lebensjahres musste man vor dem Passieren der Grenze im Besitz eines Visums einer entsprechenden deutschen Behörde sein (§ 1 Abs. 2). Visa, die vor dem 12. September erteilt wurden, waren ungültig (§ 1 Abs. 3). Auf dem Territorium des Reichs wiesen sich deutsche Staatsangehörige und Protektoratsangehörige über 15 Jahre mit einem amtlichen Lichtbildausweis aus (§ 2 Abs. 1), die übrigen mit einem Pass (§ 2 Abs. 2). Pass- und Visabehörden waren die Bezirkspolizeibehörden, im Protektorat die Oberlandräte und im Ausland die diplomatischen Vertretungen und Berufskonsule (§ 3 Abs. 1). Der kleine Grenzverkehr wurde vom Reichsinnenminister festgelegt (§ 4 d). Für den erleichterten Ausflugsverkehr gab es keinen Platz (§ 4 e). Die Erleichterungen im Grenzverkehr für Beamte und Angestellte blieben bis zur Entscheidung des Innenministers gültig (§ 4 k). Die Anordnung wurde am 20. Juli 1940 ergänzt.¹⁷ Als ausschließliche Pass- und Visabehörden wurden die Oberlandräte bestimmt, und die Passbehörden und -organe des Protektorats (Kreisbehörden und staatliche

¹⁴ Anordnung über den Paß- und Sichtverkehrszwang sowie über den Ausweiszwang vom 10. September 1939, VBIRProt, 1939, Nr. 20, S. 139 (15. 9. 1939); RGBl. I, 1939, S. 1739; NA, PMR, Kart. 3294, AZ 20844/39, Nařízení říšského ministra vnitra ze dne 10. září 1939.

¹⁵ RGBl. I, 1937, S. 589.

¹⁶ RGBl. I, 1939, S. 485.

¹⁷ Verordnung über die Beschränkung des Reiseverkehrs mit Gebietsteilen des Großdeutschen Reich und mit dem Generalgouvernement vom 20. Juli 1940, VBIRProt, 1940, Nr. 32, S. 314 (6. 8. 1940); RGBl. I, 1940, S. 1008.

Behörden der Polizei) wurden lediglich mit der Entgegennahme von Anträgen und der Durchführung von Untersuchungen betraut.

Die Pass- und Strafanordnung vom 27. Mai 1942 rechnete mit Geldstrafen, Verhaftung und Gefangennahme.¹⁸ Die Anordnung des Staatsministers für Böhmen und Mähren gegen ein unerlaubtes Passieren der Grenze vom 15. September 1944¹⁹ betraf die deutsch-slowakische Staatsgrenze. Gemäß § 1 wurde derjenige mit dem Tode bestraft, der die deutsch-slowakische Grenze entlang des Protektorats unberechtigt passierte oder versuchte, sie zu passieren.

Von den Folgen der strikten Pass- und Visapolitik zeugen die Schwierigkeiten des Protektoratstourismus von Frühjahr und Sommer 1939. Im Konzept eines Briefes des Vorsitzenden des Ministerrates des Amtes des Reichsprotektors vom 7. Juni 1939 wurde ausdrücklich angeführt, dass das Vorgehen, wonach Visa auf der Basis einer Genehmigung durch die Geheime Staatspolizei erteilt wurden *„von einem Besuch des Protektorats in den Fällen abhält, wo sonst noch Interesse bestanden hat, und diese kann unsere Bemühungen unserer Reisewerbung und die Bestrebungen der Tschechischen Nationalbank, die in diesen Tagen im devisenfreien Ausland einen besonderen tschechischen Reisescheck mit 15 % Bonus auf den Markt gebracht hat, zunichtemachen. Das Ministerium für Handel empfiehlt aus diesem Grunde eine möglichst starke Freigabe der Kontrollformalitäten, worüber dann möglichst schnell die internationale interessierte Öffentlichkeit zu informieren wäre, und macht in diesem Zusammenhang auch auf die Notwendigkeit aufmerksam, die internationalen Verkehrsverbindungen von Prag aus zu verbessern“*.²⁰

Dr. Pártl vom Ministerium für Handel schrieb am 13. Juli 1939 an das Präsidium des Ministerrates von den Schwierigkeiten, eine Reise genehmigung ins Protektorat zu erhalten, und auch im Falle gültiger Genehmigungen würden Ausländer nicht ins Protektorat gelassen, in einem Fall sei einem Reisenden an der Grenze sogar mitgeteilt worden, er solle seinen Aufenthalt in Deutschland absolvieren. *„Die Folge*

¹⁸ Paßstrafverordnung vom 27. Mai 1942, VBIRProt, Nr. 26, S. 171 (25. Juni 1942); RGBl. I, 1942, S. 348.

¹⁹ Verordnung des Deutschen Staatsministers für Böhmen und Mähren gegen unbefugten Grenzübertritt vom 15. September 1944, Verordnungblatt des Deutschen Staatsministers für Böhmen und Mähren, 1944, Nr. 18, S. 129 (15. 9. 1944).

²⁰ NA, PMR, Kart. 3580, AZ11850/39.

dessen ist, dass Ausländer aus devisenfreien Ländern, die in unseren Hotels, insb. in Prag, einen beachtlichen prozentualen Anteil an Besuchern stellten, in den letzten Wochen zu einer tatsächlich seltenen Erscheinung avancierten.“²¹

Frhr. von Uexküll, Leiter der Abteilung Auslandstourismus in der Gruppe kulturpolitische Angelegenheiten beim Amt des Reichsprotektors, teilte in einem Brief vom 13. Juli 1939 mit, Durchlassscheine erteilten auch die Passabteilung des Außenamtes und die deutschen Botschaften und die Botschaften in den europäischen Ländern und den USA. Die Erteilung der Durchlassscheine sei jedoch „begrenzt“, doch er versprach, über eine mögliche Erleichterung zu verhandeln.²²

Von einem Konflikt mit der Realität bezüglich des Besuchs von „Devisenausländern“ im Protektorat zeugt ein weiterer Brief von Ministerialrat Dr. Pártl aus dem Handelsministerium vom 3. August 1939 über „Pass- und Durchlassscheinbeschwerden im Fremdenverkehr“.²³ Das Ministerium hatte bereits in einem Brief das Amt des Reichsprotektors auf die großen Schäden der böhmisch-mährischen Wirtschaft infolge des „rigiden Vorgehens bei der Genehmigung von touristischen Reisen nach Böhmen und Mähren“ aufmerksam gemacht, „vor allem aus Ländern mit einer freien Devisenwirtschaft“.²⁴ Die Situation habe sich nicht verbessert, und viele Reisen ins Protektorat hätten storniert werden müssen. Der Brief enthält Informationen von der *Compania Italiana di Turismo* (Filialen in Kopenhagen und Berlin), der *American Express Coy* (Luzern, Amsterdam, Budapest, Berlin, Wien, Paris und London), *Bennet's Reisebureau* (Oslo und Kopenhagen), *Nyman I Schultz Reisebureau* (Stockholm), *Raymond-Whitcomb* (London), *Nordisk Reisebureau* (Gothenburg), *Čedok* (Filiale Paris), *Boyle-Brown Tours* (Luzern) und *Dean & Dawson* (London). Es handelte sich durchweg um Einzelfälle. Weitere Reisebüros strichen Fahrten ins Protektorat (*Cook & Son*, *Wagon Lits*). Die Storni wurden begründet mit „angesichts der bestehenden Verhältnisse“ oder „infolge der Unmöglichkeit, eine Reisegenehmigung zu erhalten“. Die deutschen ausländischen Behörden verlangten den Nachweis der Notwendigkeit einer Reise, „wodurch tatsächlichen Touristen, an denen wirtschaftlich auch gelegen ist, eigentlich die

²¹ Ebenda, AZ 15039/39.

²² Ebenda, AZ 13285/39.

²³ Ebenda, AZ 18014/39.

²⁴ Ebenda.

Möglichkeit entzogen wird, nach Böhmen-Mähren zu reisen, und Prag, an dessen Besuch immer ein rege Interesse bestand, wurde praktisch touristisch unzugänglich“.²⁵ Während für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 15. Juli 1938 über Čedok Reiseschecks in einem Wert von 4 623 461 K verkauft wurden (storniert aus technischen Gründen 640 105, also 13,7 %), waren es im gleichen Zeitraum des Folgejahres nur 354 493 K (Storno nur aus Passgründen 40,7 %, 144 750 K) und Čedok wurde von Reklamationen nicht abgefahrener Fahrscheine überrollt. Die böhmisch-mährischen Hotels waren um 50 % weniger ausgebucht als im Jahr zuvor, und davon stellten die Hälfte einheimische Besucher, 9 % waren außerdeutsche Besucher. Die Prager Hotels mit internationaler Klientel waren nur zu 25–30 % ausgebucht.²⁶

Dieses Vorgehen ist aus deutscher (nationalsozialistischer) Sicht „verständlich“: man erwartete im Herbst einen Krieg, also brauchte man nicht zu viele ausländische Augen, am besten gar keine bzw. jede touristische Reise konnte für Deutschland potenziell gefährlich sein. Des Weiteren kam es nicht zu einer vollen „Eingliederung“ der Protektoratswirtschaft ins Reich, schrittweise wurden dafür jedoch die Bedingungen geschaffen. Auch der Kontakt mit den Reichs- und Protektoratsbehörden erfuhr eine Veränderung. Bisher hatten sich die Ministerien an das Präsidium des Ministerrats gewandt und dieser wiederum ans Amt des Reichsprotectors und übergab dann die eingeholten Standpunkte und Entscheidungen des Amtes des Reichsprotectors.

Die Situation verbesserte sich auch in den nächsten Jahren nicht. Jaroslav Kose gab in seinem veröffentlichten Vortrag „Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus“ für die Tschechische volkswirtschaftliche Gesellschaft im Jahre 1940 offen zu, das Thema Austritt „erscheint sicher vielen von uns ein wenig zeitgemäßes Thema zu sein, haben wir doch in Prag schon lange in Prag keine Wagen von Čedok oder Aussichtsstraßenbahnen der Elektrischen Werke voll von Ausländern aus verschiedenen Ländern gesehen“.²⁷

Doch nicht alle Bereiche des Protektorats waren im Rahmen des Tourismus zugänglich. Neben militärischen Räumen (z. B. Brdy/Kammwald, Benešov/Beneschau, Milovice/Milowitz, Vyškov/

²⁵ Ebenda.

²⁶ Ebenda.

²⁷ J. KOSE, *Hospodářský význam cestovního ruchu*, in: *Sbírka přednášek České národohospodářské společnosti*, Jg. 40–41, Nr. 9, Praha 1940, S. 4.

Wischau) unterlagen einem gesonderten System auch Bereiche (Grenzstreifen), die an gedachte und geplante Richtungen der Angriffslinie der deutschen Wehrmacht auf Polen und die UdSSR grenzten.²⁸ Im Protektorat handelte es sich um den Bereich des Oberlandrates Moravská Ostrava/Mährisch Ostrau. In den Grenzstreifen gelangten im Juni 1941 neu der Bezirk des Oberlandrates in Moravská Ostrava und der Bezirk des Oberlandrates Zlín/Zlin ohne die Kreis-hauptmannschaft Holešov/Holeschau.²⁹

Eine weitere Ebene ist die ideologische bzw. ideelle. Im Protektorat galt (offiziell) dieselbe, also nationalsozialistische Weltanschauung mit all ihren Folgen. Wenngleich hier im Grunde das gleiche politische Klima herrschte, existierten einige Abweichungen und Besonderheiten wie die tschechischen faschistischen Organisationen und Printmedien, eine Art Pendant zu den deutschen Jugendorganisationen (Kuratorium zur Erziehung der Jugend), einige umregistrierte Vereine einschließlich Wander- und Sportvereine usw.

Die organisatorische Ebene fand ihren Ausdruck im sog. organischen Aufbau der Wirtschaft und machte auch keinen Bogen um den Tourismus, wo die deutsche Struktur der Reichsgruppen und der Wirtschafts- und Fachgruppen auf der Basis einer Zwangskonzentration und -zentralisierung übernommen. Andererseits ist festzustellen, dass auch die avisierte, genehmigte Fusion einiger Sportorganisationen bis zum Ende des Krieges nicht die „Zeit“ für eine Umsetzung fand. Ein Beispiel dafür ist die formal durchgeführte Verbindung des Klub českých turistů (KČT, Klub tschechischer Wanderer) und der Česká obec turistická (ČOT, Tschechische Wandergemeinde).³⁰

Bei der Aufzählung der Ebenen ist auch die geografische Ebene nicht zu vergessen. Das Gebiet des Protektorats wurde ins Reich eingegliedert, geografisch grenzte es daran. Die „Illusion“ der Grenze war in Form von Patrouillen an der abgesteckten innerdeutschen

²⁸ Grenzzonenverordnung vom 2. September 1939, VBIRProt, 1939, Nr. 18, S. 111 (9. 9. 1939); RGBl. I, 1939, S. 1578.

²⁹ Verordnung zur Änderung der Grenzzonenverordnung vom 19. Juni 1941, VBIRProt, 1941, Nr. 35, S. 297 (25. 7. 1941); RGBl. I, 1941, S. 322.

³⁰ V. BABIČKA, *Klub československých turistů 1888–1948. Inventář*, Praha 1977, S. 6; Z. HAIN und Koll., *Československá obec turistická ČOT. 1928–1948. Inventář*, Praha 1974, S. 5.

Grenze zwischen Reich und Protektorat gegenwärtig. Das Passieren dieser Grenze war jedoch mit gründlichen Kontrollen verbunden.

Auch auf ökonomischer Ebene stoßen wir nicht auf Probleme (ausgenommen die Gesamthöhe der erlaubten Reichsmark und der Protektoratskronen für die Dauer des Aufenthalts).³¹ Auf dem Territorium des Protektorats galten die Reichsmark und die Protektoratskrone. Und sogar im Protektorat werden die deutschen Lebensmittelkarten gelten, in den sog. Sudeten dann wieder die Protektoratskarten.³²

Auch der Verkehr stellte kein Problem dar. Formal waren es nur die Uniformen der Angestellten der Böhmischo-mährischen Bahnen (BMB) und die zweisprachigen deutsch-tschechischen Aufschriften. Man bereitete sich auf eine noch engere Verkehrsverknüpfung vor, eine Autobahnbindung (Autobahn nach Dresden, Bau Breslau – (Brünn) – Wien). Den Tourismus beschränkten nicht nur behördliche Anweisungen und Anordnungen, sondern auch „Eisenbahnsabotage“.³³ Der Deutsche Staatsminister für Böhmen und Mähren K. H. Frank ordnete ab dem 18. Oktober 1943 das Verbot des Einsatzes von Liegewagen der 1. und 2. Klasse für Reisende aus persönlichen Gründen (Urlaub, Besuch u. a.) an.³⁴ Gefürchtet waren Feiertage. Im Zusammenhang mit Ostern 1944 gab K. H. Frank den Erlass vom 25. März 1944 heraus. Eine Überfüllung der Züge vermeiden sollten Zulassungskarten.³⁵ Nach Franks Mitteilung vom 9. August 1944 solle es einen „stark angeschwollenen Reiseverkehr in kürzester Frist“ gegeben haben.³⁶ Man ging von

³¹ Kundmachung des Finanzministers (25) Nr. 327/1940 vom 30. September 1940, womit eine Verfügung der Nationalbank für Böhmen und Mähren in Prag über die Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr von Zahlungsmitteln im Reiseverkehr verlaut wird 328/1940 Slg., S. 911. Die Summe betrug 300 K oder 30 RM monatlich.

³² Vyhláška předsedy vlády č. 121/1940 Slg. ze dne 27. března 1940 o zastupitelnosti známek (lístků) pro cestující a hostince, platných v Říši a v Protektorátu Čechy a Morava, S. 313; Kundmachung des Ministers für Landwirtschaft Nr. 194/1941 Slg. vom 28. Mai 1941 über die Vertretbarkeit der Reise- und Gaststättenmarken (karten) des Reiches und Protektorates Böhmen und Mähren und die Ausgabe von Zusatzkarten im Bereiche des Grenzverkehrs, S. 1082.

³³ D. BRANDES, *Die Tschechen unter deutschem Protektorat. Teil II.*, München – Wien 1975, S. 92–93.

³⁴ MZA, Zemský prezident – správa z říšského příkazu B 252, Kart. 86, AZ. VIII/1 b-10 V So-702/03, 14. 10. 1943.

³⁵ Ebenda, AZ PA 5010/44, Erlass vom 25. 3. 1944, AZ. VIII/1e lo V 71 – 702/ol.

³⁶ Ebenda, AZ PA 5010/44.

der Erteilung einer Genehmigung nur für Dienst- und Geschäftsreisen aus (Bescheinigung zur Benutzung der Eisenbahn). In ähnlicher Form folgte ein weiterer Erlass Franks vom 3. November 1944 bezüglich des prioritären Verkehrs zur Kriegsführung.³⁷

Auch die Sprache stellte im Grunde keine unüberwindliche Barriere dar. Die ältere Generation von Protektoratsangehörigen konnte (verstand) Deutsch noch aus den Zeiten der Monarchie, die jüngere Generation hatte nun obligatorisch Deutsch an der Schule. Im Protektorat wirkten deutsche Behörden und Institutionen (die deutsche Staatspolizei, die Gestapo, die Oberlandräte, die Hitler-Jugend usw.). Die Bezeichnungen der Straßen und die Aufschriften waren deutsch-tschechisch, im Protektorat lebte ja eine zahlenmäßig starke deutsche „Minderheit“. Ab Anfang 1940 verstärkte sich der Druck auf die konsequente zweisprachige (deutsch-tschechische) Einführung von Wandertafeln. Man rechnet somit eindeutig mit deutschen Besuchern (Touristen) aus dem Reich, ggf. aus dem Protektorat.

Die angeführte Anzahl der Bedingungen erleichterte im Grunde den gegenseitigen Kontakt Reich – Protektorat. Gleichzeitig wurde dieser Kontakt von Beschränkungen limitiert, die mit legislativen Maßnahmen in Verbindung standen. Zu diesen gehörte sicher die begrenzte Ausgabe von Pässen, Durchlassscheinen und Visa (für Ausländer), ebenso wie Maßnahmen in Verbindung mit der Kriegsführung. Eine weitere Beschränkung war die ständige Reduzierung des Personenverkehrs zugunsten der Güter- und Militärbeförderung.

Schrittweise wurde die Aufenthaltsdauer außerhalb des Wohnortes begrenzt. Der zweite Erlass des Reichsprotectors vom 23. März 1942 führte ausdrücklich eine vierzehntägige Frist für den Anspruch auf Unterbringung in Gasthäusern und weiteren Übernachtungseinrichtungen ein.³⁸ Aufgrund der Regierungsanordnung Nr. 328/1943 Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Protektorates Böhmen und Mähren (Slg.) vom 31. Dezember 1943 über die Unterbringung in Hotels durfte die Aufenthaltsdauer in Hotels in ein und derselben Ge-

³⁷ Ebenda, AZ. VIII/1 b-10 V So-702/03, 14. 10. 1943, AZ PA-50/10/44, Erlass vom 3. 11. 1944 Aktz. VIII/B 3.312/44.

³⁸ Zweiter Erlass des Reichsprotectors in Böhmen und Mähren vom 23. März 1942 – I W – 7020 – betr. Inanspruchnahme von Betrieben des Gaststätten- und Beherbergungsgewerbes auf Grund der §§ 5 und 6 des Reichsleistungsgesetzes, VBIRProt, 1942, Nr. 15, S. 94 (29. April 1942).

meinde 7 (aufeinander folgende) Tage, in Hotels und Kurbädern bzw. in Hotels bei einem Genesungsurlaub insgesamt 21 Tage nicht überschreiten (§ 1 Abs. 1). Diese Dauer durfte durch das Ministerium für Volksaufklärung verlängert werden (§ 1 Abs. 2). Schließlich delegierte die Kundmachung des Ministers für Volksaufklärung vom 4. April 1944 über die Berechtigung der Verlängerung der Unterkunfts-dauer in Hotels³⁹ die Genehmigung der Verlängerung des Aufenthalts an die Kreisbehörden (statutarische Städte). Die Bestimmungen bezogen sich nicht auf Prag.

Generelle Beschränkungen von Auslandsreisen außerhalb des Reichs legte das Rundschreiben des Reichsministers für Wirtschaft Nr. 34/42 vom 12. Mai 1942 fest. Von dem Verbot ausgenommen waren Dienst- und Geschäftsreisen und Reisen auf der Grundlage einer ärztlichen Empfehlung, z. B. in die Slowakei nur in die Kurbäder Piešťany, Trenčianské Teplice, Vyšné Hágy, Nový Smokovec und Tatranská Kotlina.⁴⁰ Eine endgültige Entscheidung brachte eine Anordnung des Reichsministers für Verkehr über Reisebeschränkungen vom 1. April 1945.⁴¹

Vom Standpunkt des Tourismus aus stellte das Protektorat einen sehr bedeutenden Bereich für das Reich dar: eine hohe Qualität und das Niveau der Infrastruktur und die touristischen Infrastrukturen in den Kurbädern, Ausflugsorten und bedeutenden Zentren (also das Niveau der Unterkünfte, der Verpflegung), des Weiteren die zahlreichen Natur- und Kulturdenkmäler unter Verweis auf den Bereich des „traditionellen“ deutschen kulturellen Einflusses einschließlich des Vermittlungsfaktors (Städte, „deutsche“ Universität in Prag, „deutsche“ Technika in Prag, „deutsche“ Technika in Brünn, Kulturinstitutionen wie die Deutsche Akademie), Bedeutung des ehemaligen kaiserlichen Hofes in Prag für die Entwicklung der deutschen Sprache (Hochdeutsch). Eine Reihe der angeführten Institutionen hatte nicht nur regional deutsche Bedeutung, sondern auch eine gesamtdeutsche Kultur- und Politikgeschichte. Übrigens wurde im Protektorat die

³⁹ Úřední list, Nr. 81, 5. 4. 1944, S. 1530.

⁴⁰ NA, MHP, Kart. 203, AZ 63 476/42, Runderlass des Reichswirtschaftsministers Nr. 34/42 vom 12. Mai 1942 Zivilreiseverkehr nach dem Ausland (ausgenommen Dienst- und Geschäftsreisen, Runderlasse des Reichswirtschaftsministers), 13. Mai 1942.

⁴¹ Verordnung zur Einschränkung des Reiseverkehrs. Vom 1. Februar 1945, RGBl., 1945, S. 21.

deutsche Klassifizierung von Hostels und Gaststätten (Restaurants) eingeführt.

Die Regierungsanordnung Nr. 194/1939 Slg. vom 13. Juli 1939 über die Klassifizierung von Unternehmen des Gaststättengewerbes mit einer Genehmigung zur Unterbringung zum Ausländern führte erstmals eine Kategorisierung von Übernachtungseinrichtungen mit detaillierten Charakteristiken in die Kategorien A, B, C und D ein, einschließlich der Bezeichnung mit den Tafeln Hotel A, Hotel B, Hotel C und Gasthaus mit Übernachtungsmöglichkeit.

Die Kundmachung der Obersten Preisbehörde (NÚC) Nr. 1013 vom 25. November 1941⁴² unterteilte die Hotels in vier Kategorien (Preisgruppen), je nach Ausstattung und Regie und legte die Obergrenzen für die Preise in Hotels, Restaurants, Automaten, „in Büfets“, Speisesälen und ähnlichen Einrichtungen fest, sofern diese zur Wirtschaftsgruppe der Gaststättengewerbe des Zentralverbandes der Fremdenverkehrswirtschaft gehörten.⁴³

Nicht durch Zufall tauchten kurz nach der Ausrufung des Protektorats im Inland Artikel über die österreichische Tradition tschechischer und mährischer Hotels auf, die das Ziel verfolgten, vor allem Besucher aus dem Reich anzuwerben. Kurt Kutschera veröffentlichte den Artikel „Das Gaststättengewerbe in Böhmen und Mähren“ in der Zeitschrift „Hotel und Gaststätte“ in Form einer historischen Übersicht über die Bedeutung tschechischer und mährischer Hotels, er verwies auf die österreichische Tradition und die Hoffnung auf die Zukunft. Zur einzigen deutschen Hotelfachschule in Mariánské Lázně (Marienbad) kam neu die tschechische Hotelschule in Brno hinzu.⁴⁴

Ein weiteres Periodikum des Protektorats, *Die Wirtschaft*, widmete sich in dem recht umfangreichen Artikel „Aufschwung des Fremdenverkehrs in Böhmen und Mähren“ der Entwicklung des Tourismus im Zeitraum der letzten Jahre. Mit sehr begrenzten Mitteln und dem deutlichen Ausfall reichsdeutscher Besucher versuchte die „tschechi-

⁴² Úřední list Nr. 279/1941.

⁴³ J. ŠTEMBERK, K činnosti a organizaci Ústředního svazu pro cizinecký ruch, in: J. ŠTEMBERK – M. MANNOVÁ und Koll., *Historie a cestovní ruch perspektivní a podnětné spojení. Pocta profesoru Vratislavu Čapkovi k 85. narozeninám*, Praha 2008, S. 277–289.

⁴⁴ K. KUTSCHERA, „Das Gaststättengewerbe in Böhmen und Mähren“, „Hotel und Gaststätte“ Nr. 4 vom 1. 4. 1939, BA Berlin, NS 5-VI, Nr. 31130.

sche“ Werbung für den Fremdenverkehr, die befreundeten Staaten Großbritannien, Frankreich, USA usw. anzusprechen. Die Franzosen blieben zu Hause, die Engländer (Briten) waren überzeugt, dass sich alles Schöne in England (Großbritannien) befindet. Die Erreichung einer Vereinfachung im tschechoslowakisch-deutschen Fremdenverkehr im Jahre 1937 brachte nicht die erwarteten Ergebnisse. Die ungeklärten Verhältnisse nach dem Pakt von München brachten keinen Erfolg, und die Werbung stützte sich erneut auf die USA und die westlichen und skandinavischen Länder sowie die Balkanstaaten. Zu einer Wende kam es nach der Errichtung des Protektorats. Die Propaganda konzentrierte sich auf die Gewinnung deutscher Besucher in Form von Broschüren, Flyern, Plakaten, Film, Rundfunksendungen sowie Wanderausstellungen mit Vorträgen. Dazu gehörten auch Ausstellungen, Konzerte usw. in Prag. In nächster Zeit sollten Verhandlungen mit Kraft durch Freude (KdF) und Hitlerjugend-Fahrten über gesellschaftliche Besuche des Protektorats anlaufen. Der Artikel endete optimistisch, den Fremdenverkehr im Protektorat erwarte eine „Blütezeit“.⁴⁵

Zumindest in der ersten Hälfte des Krieges kann das Protektorat als „Schaufenster“ des Reiches gedient und ein politisches und propagandistisches Ziel erfüllt haben: es war zu sehen, dass es den Tschechen gut ging, es kommen Deutsche und andere Gäste. Ins Protektorat kamen auch internationale Besuchergruppen von Journalisten, was von einer vollen Integration ins Reich zeugt. Aus wirtschaftlicher Sicht konnte das Protektorat über den Fremdenverkehr Mittel von den Deutschen und von Protektoratsangehörigen abschöpfen. Über einen Beitrag im Bereich Devisen schweigen die Quellen. Wahrscheinlich handelte es sich um eine andere Situation als im „Außenhandel“, denn dabei ging es maximal nur um etwas mehr als zehntausend Besucher aus dem Ausland (das Reich ausgenommen). Gleichzeitig verstärkte die Unmöglichkeit, die Grenzen des Reichs und des Protektorats nach 1942 zu verlassen, die Bedeutung des Protektorats als Urlaubsziel sowohl für Protektoratsangehörige als auch in begrenztem Maße angesichts des Militärdienstes auch für Reichsangehörige. Doch auch hier galten zahlreiche Einschränkungen.⁴⁶

⁴⁵ „Aufschwung des Fremdenverkehrs in Böhmen und Mähren“, Die Wirtschaft (Prag) Nr. 16 vom 22. 7. 1939, BA Berlin, NS 5-VI, Nr. 31130.

⁴⁶ Z. B. Urlaubssperre auf dem Grunde des Erlasses des Deutschen Ministers für Böh-

Das Protektorat stellte für das Reich eine Möglichkeit dar, die Kapazitäten der bestehenden Infrastruktur des Fremdenverkehrs für militärische und weitere Zwecke und Ziele (Lazarette, Reha-Einrichtungen, Erholungsheime, Unterkünfte, Kinderlandverschickung, Hitler-Jugend, Reichsarbeitsdienst RAD,⁴⁷ NSDAP⁴⁸ u. a.) zu nutzen. Das Protektorat wurde somit auch aus dem Blickwinkel des Fremdenverkehrs heraus zu einem integralen Bestandteil des Reichs. Es konnte auch zu einem Quellgebiet für den reichsdeutschen Fremdenverkehr avancieren. Insbesondere kann man darauf aus den reichsdeutschen Statistiken im Rahmen der Anzahl der Besucher außer denen aus dem Reich, also auch aus dem Protektorat, schließen.

Es ist sicher nicht uninteressant, dass auch während des Krieges Statistiken zum Fremdenverkehr geführt wurden, also des zeitgebundenen Fremdenverkehrs, geführt wurden. Die offiziellen Statistiken des Reiches führen keine Angaben zum Protektorat an, und in ähnlicher Form erbrachten die offiziellen Statistiken des Protektorats keine Daten zum reichsdeutschen Fremdenverkehr.

Übrigens gehörten die Identifizierung eines Individuums und die Erfassung seines Aufenthalts zu den grundlegenden Charakteristika dieses Zeitraums. Das Problem entsteht in der Interpretation der Angaben. Die wesentliche Untergliederung der Besucher erfolgte in „einheimische“ und „andere“, wobei die Bezeichnung „einheimische“ Besucher mit Wohnsitz in Böhmen und in Mähren (also Protektorats- und Reichsangehörige) und die Bezeichnung „andere“ wiederum Besucher mit Wohnsitz außerhalb Böhmens und Mährens (also nicht nur Reichsangehörige) bedeutete. Die meisten „anderen“ sind mit Reichsdeutschen bzw. deutschen Angehörigen mit Wohnsitz außerhalb des Protektorats gleichzusetzen, des Weiteren mit Staatsangehörigen der

men und Mähren vom 21.7.1944 Nr. Z. Pers. I. MZA, Fond Zemský prezident – správa z říšského příkazu B 252, Kart. 86, Az. PA-110/44.

⁴⁷ Zum 11. 4. 1944 wurden die RAD-Mitglieder (5210) insgesamt in 26 Orten im ganzen Protektorat verteilt. Vgl. dazu NA, Německé státní ministerstvo pro Čechy a Moravu, Kart. 70, Inv. Nr. 922, Sg. 110-7/84, Anlage 2 k AGF.XXXVIII D Nr. 119-355/45 g.Rs.

⁴⁸ MZA Brno, fond Zemský prezident – správa z říšského příkazu B 252, Kart. 86, Az. 1100-PB/43, Beurlaubung von Behördenangehörigen für Zwecke der NSDAP ihrer Gliederungen und angeschlossenen Verbände ohne Anrechnung auf den Erholungsurlaub.

Tabelle 1. Tourismus in ausgewählten Städten in den Jahren 1938–1943 (nach den Angaben der Gemeindeämter)⁴⁹

	1938		1939		1940		1941		1942		1943	
	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere
Prag	610.379	110.196	244.141	78.685	253.157	151.782	291.656	218.752	354.345	223.512	370.149	288.713
Brünn	124.366	14.445	116.090	34.577	96.960	46.448	116.361	58.976	128.179	75.281	119.324	73.931
Olmütz	55.727	2.320	38.830	3.427	46.462	6.325	42.060	14.611	84.109	27.652	74.946	32.321
Mährisch-Osttau	44.515	5.892	36.529	10.065	25.499	15.350	31.077	20.208	45.978	23.689	43.897	23.851
Königgrätz	40.921	1.168	47.497	2.849	44.276	2.293	49.129	3.557	40.587	4.972	40.399	6.599
Pilsen	43.004	4.676	29.815	5.829	25.239	11.825	26.267	16.088	29.823	23.028	32.687	23.257
Proßnitz	14.388	324	23.615	480	20.047	8.062	18.013	18.853	21.603	19.329	27.146	22.941
Pardubitz	24.021	512	25.699	686	26.819	2.670	27.585	5.780	33.642	4.931	34.983	4.987
Budweis	43.139	2.186	28.873	6.370	17.129	13.918	17.480	17.480	22.535	22.006	26.292	23.180
Prerau	28.411	429	23.092	1.057	18.939	1.740	20.871	3.728	26.324	3.292	28.316	3.770
Zlin	40.418	3.466	35.940	2.073	27.293	2.468	26.075	2.497	32.877	3.796	36.226	4.394
Iglau	23.735	2.288	15.001	4.767	12.878	6.120	13.900	6.615	21.622	7.360	20.320	6.735

⁴⁹ Quelle: Zprávy Ústředního statistického úřadu, Prag 1939, Jg. 20, Nr. 18, S. 135–139; Zprávy Ústředního statistického úřadu, Prag 1940, Jg. 21, Nr. 61, S. 435–439; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes. Zprávy Ústředního statistického úřadu, Prag 1942, Jg. 23, Nr. 93–94, S. 719–730; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes, Prag 1943, Jg. 24, Nr. 42, S. 315–322; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes, Prag 1944, Jg. 25, Nr. 35, S. 267–274. Die Daten beziehen sich immer auf den Zeitraum vom 1. Dezember des Vorjahres bis zum 30. November des Folgejahres. Die Bezeichnungen der Reiseziele sind nach der deutschen amtlichen Variante angeführt.

Tabelle 2. Der Fremdenverkehr in Kurbädern in den Jahren 1938–1943 (nach den Angaben der Gemeindegemeinschaften)⁵⁰

	1938		1939		1940		1941		1942		1943	
	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere	Inländer	Andere
Luhatschowitz – ständige Gäste	19.796	1.450	21.354	258	18.172	—	8.750	637	14.345	7.371	19.206	6.311
Podiebrad	32.494	1.718	29.515	984	29.324	150	10.642	94	15.102	719	16.153	1.592
Teplitz a. d. Betschwa	5.191	24	4.322	43	3.481	83	—	—	—	—	—	—
Bohdanetsch	2.806	33	3.654	14	3.302	18	—	—	—	—	—	—
Rosenau	12.674	399	11.712	330	11.108	705	7.872	830	7.949	2.192	6.915	3.189
Welchow	2.288	4	3.105	—	3.356	2	2.235	10	179	—	271	—
Tauschim	1.521	11	1.976	230	2.167	4	3.461	53	3.095	7	3.056	4
Bad Bielohrad	3.200	5	4.957	20	1.982	5	1.632	12	1.453	47	2.288	53
Beching	1.528	24	3.185	—	2.317	—	1.556	—	2.818	—	1.179	12
Mtscheno b. Budin	523	5	—	—	975	7	49	5	1.845	20	2.438	41
Bilowes	709	8	—	—	937	3	1.083	3	1.898	3	1.085	9
Grosslatein	—	—	—	—	590	3	1.285	3	1.979	—	2.597	128
Lettin	—	—	—	—	756	3	374	—	159	8	—	—

⁵⁰ Quelle: Zprávy Ústředního statistického úřadu, Prag 1939, Jg. 20, Nr. 18, S. 135–139; Zprávy Ústředního statistického úřadu, Prag 1940, Jg. 21, Nr. 61, S. 435–439; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes, Prag 1943, Jg. 24, Nr. 42, S. 315–322; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes, Prag 1944, Jg. 25, Nr. 35, S. 267–274. Die Daten beziehen sich immer auf den Zeitraum vom 1. Dezember des Vorjahres bis zum 30. November des Folgejahres. Die Bezeichnungen der Reiseziele sind nach der deutschen amtlichen Variante angeführt.

Länder der Achse (Slowakei) bzw. neutralen Staaten und Staaten, mit denen sich Deutschland im Krieg befand. Auf der Basis dieser Methodik kann man die Angaben zu einheimischen oder anderen Besuchern nicht einfach nur als Angaben zum Fremdenverkehr betrachten. Der wichtigste Aussagewert besteht darin, dass es sich um eine vorübergehende Verweildauer an einem anderen Ort handelte, zumeist aus dienstlichen (Zivil- oder Militärverwaltung) bzw. geschäftlichen Gründen oder zu Studienzwecken usw. und weniger aus reinen Reise-motiven. Leider stehen nicht für alle Ausflugsziele und Besucherorte statistische Angaben zur Verfügung.

Aus beiden Tabellen geht logisch verständlicherweise ein Rückgang der Besuche einheimischer und anderer Besucher im Vergleich mit dem Jahre 1938 hervor, auch hier schlugen sich die politischen Ereignisse in Verbindung mit der Mai-Krise und München sowie der anschließenden Abtretung der Grenzgebiete nieder. Den größten Rückgang, mehr als fünfzig Prozent, verzeichnete Prag. Nach einem anfänglichen Rückgang der Besucher stieg die Anzahl der Besucher wieder oder stagnierte. Vor allem in den Kurbädern stieg die Anzahl „fremder“ Besucher und überstieg sogar den Stand vor dem Krieg (z. B. Podiebrad, Luhatschowitz).

Zum Vergleich seien hier die Gesamtstatistiken von Besuchern der böhmischen Länder im Jahre 1938 auf dem geschrumpften Gebiet nach dem Herkunftsland der Besucher angeführt:⁵¹ einheimische Besucher 1.869.600, Ausländer 170.469 (davon 45.355 Deutschland, 23.412 Österreich, 18.618 Jugoslawien, 10.521 Polen, 9.552 Frankreich).

Die offiziellen Angaben zum Fremdenverkehr im Protektorat im Zeitraum 1939–1943 sind in der folgenden Tabelle angeführt.

Nach der Entstehung des Protektorats stieg radikal (auf das Dreifache) die Anzahl der Besucher aus dem Reich, ab 1940 jedes Jahr um mehr als 100.000. Im Jahre 1942 stieg erstmals wesentlich die Anzahl der inländischen Besucher und überstieg sogar das Niveau des Jahres 1938. Die zweitwichtigste Quelle von „Ausländern“ war die Slowakei. In den Statistiken überrascht etwas die Beteiligung aus dem Generalgouvernement. Bei Ausländern (aus dem Reich und von außerhalb)

⁵¹ Zprávy Státního úřadu statistického. Mitteilungen des Statistischen Staatsamtes, 1939, Jg. 20, Nr. 18, S. 139.

Tabelle 3. Fremdenverkehr im Protektorat in den Jahren 1939–1943 (mehr als 1.000)⁵²

Jahr	Inländer	Ausländer	Darunter	
1939	1.462.490	179.447	139.185	Deutschland
			10.180	Slowakei
			5.744	Polen
			2.707	Jugoslawien
			2.304	Ungarn
			2.086	Großbritannien
			1.822	Frankreich
			1.790	USA
			1.723	Rumänien
			1.549	Niederlanden
			1.530	Schweiz
			1.121	Bulgarien
1940	1.400.708	304.880	292.137	Deutschland
			6.042	Slowakei
1941	1.350.016	433.313	422.704	Deutschland
			4.677	Slowakei
1943	1.926.731	547.725	533.109	Deutschland
			7.097	Slowakei
			1.548	ehem. Jugoslawien
			1.078	Gen. Gouvernement
			—	—

überwog selbstverständlich nicht der Tourismus in Form eines Freizeitaufenthaltes, sondern der dienstliche Aufenthalt mit der Möglichkeit der Erfüllung einiger Attribute des Reisens (Besuch von Kulturdenkmälern oder Naturdenkmälern usw.).

Blicken wir für einen Vergleich auf ausgewählte Orte in den abgetretenen Sudeten im Zeitraum 1938–1941. In den letzten Monaten der Existenz der Tschecho-Slowakei besuchten die meisten Bürger aus der Republik Liberec/Reichenberg, Chomutov/Komotau und Karlovy Vary/Karlsbad. Einen buchstäblich raketenhaften Aufstieg bei der Anzahl der einheimischen Besucher verzeichnete im Sommer 1939

⁵² Quelle: Berichte des Statistischen Zentralamtes, 140, Jahrbuch 21, Nr. 61, S. 439; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes des Protektorats Böhmen und Mähren, 1942, Jahrbuch 23, Nr. 93–94, S. 730; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes des Protektorats Böhmen und Mähren. Zprávy Ústředního statistického úřadu Protektorátu Čechy a Morava, 1942, Jg. 23, Nr. 93–94, S. 730–731; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes des Protektorats Böhmen und Mähren, 1943, Jg. 24, Nr. 42, S. 322; Mitteilungen des Statistischen Zentralamtes des Protektorats Böhmen und Mähren, 1944, Jahrbuch 25, Nr. 35, S. 274.

Tabelle 4. Tourismus in ausgewählten Städten und Kurbädern in den abgetretenen Sudeten⁵³

	1. 10. 38– 31. 3. 39		Davon Tschecho- Slowakische Republik		1. 4. 39– 30. 9. 39		1. 10. 39– 31. 3. 40		1. 10. 40– 31. 3. 41	
Reichenberg	29.897	1.898	1.545	37.042	538	35.242	82	38.223	128	
Komotau	14.678	1.177	1.070	18.514	143	10.671	56	9.578	210	
Eger	24.587	702	388	45.143	500	23.274	104	26.258	92	
Jägerndorf	9.451	809	674	9.916	80	7.182	82	8.621	48	
Römerstadt	1.836	99	—	2.323	23	298	5	1.459	—	
Trautenau	12.250	425	356	13.876	86	8.794	33	10.785	30	
Franzensbad	1.126	54	—	28.985	613	412	15	995	4	
Bad Liebwerda	732	—	—	3.094	6	1.000	2	372	—	
Marienbad	6.063	218	—	49.831	934	3.958	41	604	15	
Karlsbad	21.389	1.540	865	91.941	3.947	14.434	86	32.507	140	
Freiwalddau	3.643	—	—	5.165	—	2.991	—	3.242	25	
Teplitz-Schönau	14.208	967	733	35.349	480	37.135	239	31.720	93	

Karlovy Vary, aber auch andere Kurbäder. Später sank diese Anzahl wieder. Eine hohe Anzahl einheimischen Besucher bewahrten sich Teplice-Šanov/Teplitz-Schönau und Karlovy Vary. Die deutsche Statistik unterteilte aus der Sicht des Fremdenverkehrs Deutschland (das Reich) in mehrere Gebiete: Nordostdeutschland, Norddeutschland, Mitteldeutschland, Westdeutschland, Süddeutschland, Südostdeutschland und Sudetengau. Das Protektorat wird und wurde unter diesen Gebieten nicht ausgewiesen.

Nach der deutschen Statistik Vierteljahrshefte besuchten im Zeitraum vom 1. Oktober 1938 bis 31. März 1939 Deutschland insgesamt 46.569 Besucher aus der Tschecho-Slowakei, was einen 9 %-igen Anteil und den „dritten“ Platz hinter Niederländern und Italien bedeutet. In Deutschland waren in diesem Zeitraum insgesamt 9.872.637 einheimische Besucher und 501.636 Ausländern. Aus der Tschecho-Slowakei besuchten Touristen Wien (12.168), Opava/Troppau (1.689), Podmokly/Děčín/Bodenbach/Tetschen (1.184), Liberec/Reichenberg (1.545), Chomutov/Komotau (1.070), Karlovy Vary/Karlsbad (865) und Teplice-Šanov/Teplitz-Schönau (733).⁵⁴

⁵³ Quelle: Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, 1939, Jg. 48, H. 2, S. 100–106; H. 4, S. 100–106; 1940, Jg. 49, H. 2, S. 31–38. Die Bezeichnungen der Reiseziele sind nach der deutschen amtlichen Variante angeführt.

⁵⁴ Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, 1939, Jg. 48, H. 2, S. 98.

Einer Analyse der Veränderungen im Fremdenverkehr der Tschecho-Slowakei widmeten sich auch statistische Fachperiodika. Der statistische Artikel „Fremdenverkehr. Der Fremdenverkehr von September bis Januar 1938/39“⁵⁵ führte an, das zwar geschrumpfte Gebiet habe eine geringere Anzahl von zu besuchenden Orten, bringe eine geringere Besucheranzahl mit sich, ebenso gehe auch der aktive und passive Fremdenverkehr zurück. Der Autor mit dem Kürzel „Stý“ ging davon aus, dass es bei einem geschrumpften Gebiet zu einer Erhöhung der Anzahl ausländischer Besucher gegenüber einheimischen kommen könne, er berief sich dabei auf den Außenhandel. Beim Vergleich der Monate November, Dezember und Januar 1938/39 und 1937/38 sanken die Anzahl der einheimischen Besucher des Auslands um ein knappes Drittel (400.000 : 189.000) und die Anzahl der ausländischen Besucher um mehr als die Hälfte (298.000 : 202.000). Gleichzeitig kam es zu einem Rückgang bei der Aufenthaltsdauer ausländischer Besucher um 0,7 Tage (von 2,2 auf 1,5 Tage). Die Verluste beim Fremdenverkehr waren nach Meinung des Autors höher als das abgetretene Gebiet und die Einwohnerzahl. Darüber hinaus kamen mehr ausländische Besucher nach Prag (um 2.700) und nach Brünn (um 1.000). Diese Zahlen waren nicht mit der Flüchtlingskrise verbunden.

Ein weiterer statistisch orientierter Aufsatz „Fremdenverkehr. Der Fremdenverkehr im Februar und März 1939“⁵⁶ konstatierte, im Februar und März sei man wenig gereist, auch sei die Anzahl der von ausländischen Besuchern in Anspruch genommenen Unterkünfte zurückgegangen. Es stieg die Länge des Aufenthalts von Inländern im Ausland (2,5 × mehr Ausländer im Inland) mit der Bemerkung, man werde auch nicht mehr zurückkehren. „Die Aussichten für die künftige touristische Saison sind recht unsicher. Aus fremden Staaten kommen nicht viele Gäste zu uns. Wir sind somit auf Besucher aus dem Reich angewiesen. Die nächsten Monate werden kaum eine deutliche Erhöhung bringen, sofern sich sonst nicht die Unterschiede bei Preisen und Vorräten u. a. ausgleichen.“⁵⁷

⁵⁵ Stý, Cizinecký ruch. Cizinecký ruch v září až lednu 1938/39, in: *Statistický zpravodaj*, 1939, Nr. 3, S. 54–55.

⁵⁶ Stý, Cizinecký ruch. Cizinecký ruch v únoru a březnu 1939, in: *Statistický zpravodaj*, 1939, Nr. 4–5, S. 101–102.

⁵⁷ Ebenda, S. 102.

Reisebüros und Werbung des Protektorats im Reich und im Ausland

Das größte Reisebüro des Protektorats Čedok versuchte, in der „veränderten“ Zeit und dem „veränderten“ Raum fortzufahren. Aus verständlichen Gründen schloss es Anfang September 1939 die Filialen in Paris und London. Die Filialen in Berlin und Wien setzten im Jahre 1939 ihre Tätigkeit fort.⁵⁸ Der Geschäftsbericht für das Jahr 1939 führte eine Veränderung der Wirkungsstätte der Wiener Filiale angesichts der Verminderung der Ausgaben für die Miete (von der Kärtnerstraße 32.1700 RM/Monat auf den Lobkowitzplatz 1.120 RM/Monat). Am 25. Mai 1939 kam es zu einer formalen Veränderung des Firmennamens in „Reisebüro Čedok Gesellschaft m.b.H.“. Der Bericht informiert weiter, die Kunden seien Tschechen und Deutsche, und die Firma habe ein Interesse daran, einen Teil des geschlossenen jugoslawischen Verkehrsbüros zu übernehmen. Die Filiale arbeitete mit der slowakischen Zentrale Želka und Pistyan-Büro, mit der Deutschen Reichspost und dem Ausschuss für jüdische Seetransporte zusammen, sie arbeitete mit dem Reisebüro Tempo zusammen. Von Bedeutung waren die Kontakte zur tschechischen Minderheit in Wien und das Interesse an den Prager Mustermessen (im Laufe einer Woche bis zu 300 Interessenten). Des Weiteren hielt das Büro Kontakt zu den Leitungen der Messen in Belgrad, Zagreb und Ljubljana. Der Bericht führte an, man verkaufe trotz der Beschränkungen Fahrkarten, insbesondere ins Protektorat, in die Slowakei und nach Jugoslawien und auch einheimische, gebe Reiseschecks in die Slowakei, nach Jugoslawien und Italien aus und besorge die notwendigen Visa, in der Saison dann weiter Pauschalkuren in sudetendeutsche und slowakische Kurbäder. Würde die Einreisebeschränkung ins Protektorat aufgehoben, bedeutete dies dem Bericht zufolge einen bedeutenden Anstieg.⁵⁹ Als nächste wurde die Filiale in Berlin aufgelöst. Das Blatt *České slovo* brachte darüber am 22. Juni 1940 den kleinen Bericht „Berliner Čedok aufgelöst“ zum 7. Juni.⁶⁰ Schließlich beschloss das Reise- und Verkehrsbüro Čedok, seine Filiale in Wien zu schließen, und zwar aufgrund von Betriebsverlusten zum 30. April 1941. Dieser Verlust betrug im Jahre 1940 140.000 K. Angesichts der Beschränkungen des Fremdenverkehrs sank

⁵⁸ NA, MPOŽ, Kart. 2751, AZ 49054/40.

⁵⁹ Ebenda, AZ 13 411/41.

⁶⁰ NA, MZV-VA, Kart. 2720, Firma Čedok 1925–1940.

auch der Betriebsgewinn. Die Gesamtbilanz für das Jahr 1940 wies einen Verlust von 1.824.790,19 K aus. Die Gesellschaft wandte sich an das Ministerium für Industrie, Handel und Gewerbe mit einem Antrag auf einen Zuschuss aus öffentlichen Mitteln. Die Abteilung IV F des Ministeriums schlug vor 70.000 K zur Verfügung zu stellen, also die Hälfte des Verlusts der Wiener Filiale, wozu es schließlich auch kam.⁶¹

Die Beseitigung der Reste von „Selbstständigkeit“ im Fremdenverkehr des Protektorats wurde noch Anfang September 1939 verhandelt, wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Kriegserklärung an Polen und den anschließenden Ausbruch des zweiten Weltkriegs. Am 5. September 1939 teilte das Handelsministerium dem Präsidium des Ministerrats bezüglich der Auflösung ausländischer Tourismus-Informationsbüros mit, die *„Auflösung des Vertragsverhältnisses des Handelsministeriums wurde gegenüber den Eigentümern ehemaliger tschechoslowakischer Tourismus-Informationsbüros im Ausland unverzüglich nach der Verabschiedung des Beschlusses des Herrn Reichsprotectors vom 1. Juli 1939 aufgenommen“*.⁶² Des Weiteren kam es zu einem handelsrechtlichen Auflösungsausgleich der Büros in Paris, Stockholm, Brüssel, Toronto, Kairo, Budapest, Den Haag und Warschau. Das Büro in Zürich löste sich selbst auf. Die Filialen von Čedok in Paris und London wurden für das Jahr 1939 vom Handelsministerium mit Werbediensten beauftragt, für die Zukunft wurde damit nicht mehr gerechnet. Und er schloss, *„die Werbung für den Fremdenverkehr im Ausland wird in Zukunft ausschließlich von der ‚Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr‘ geleistet, worüber mittels des Amtes des Herrn Reichsprotectors ein gesonderter Vertrag abgeschlossen wird“*.⁶³

Am 1. Juli 1939 teilte Frhr. v. Uexküll vom Amt des Reichsprotectors dem Handelsministerium mit, gemäß Art VI. des Führererlasses könne die Tätigkeit der Informationsbüros nicht selbstständig erfolgen, sondern nur über die Reichsbahnzentrale. Es sei noch nicht darüber entschieden, ob die ausländischen Betrauten der Reichsbahnzentrale zugeteilt werden könnten. Und er appellierte, die ausländischen Büros sollten entsprechend informiert werden.⁶⁴

⁶¹ NA, MPOŽ, Kart. 2751, AZ 49054/40.

⁶² NA, PMR, Kart. 3581, AZ 20864/39.

⁶³ Ebenda.

⁶⁴ Ebenda, AZ 14918/39.

Dem Protektoratsministerium für Handel erschien jedoch die Anwendung von Art. VI nicht passend. Ein Konzept eines Briefes des Präsidiums des Ministerrates auf der Basis des Briefes des Handelsministeriums an das Amt des Reichsprotectors vom 12. Juli 1939 (AZ 14918/39) führte an, das Handelsministerium gehe davon aus, dass „die Anwendung der zitierten Bestimmung [Art. VI. Führererlass vom 16. März 1939] im vorliegenden Fall nicht begründet sei, da es sich nicht um Außenpolitik, sondern eine rein geschäftliche Tätigkeit handle, denn die Auslandswerbung verfolgt lediglich das Ziel, für das Nationaleinkommen einen möglichst hohen Zustrom von Ausländern zu gewährleisten“.⁶⁵ Das Ministerium fuhr weiter fort „auch wenn wohl die Zusammenarbeit mit den Büros der Reichsbahnzentrale im Ausland gewisse Einsparungen in den Ausgaben aus Gründen einer organisatorischen Rationalisierung bedeutet, ist es demgegenüber in einer Reihe von Ländern mit abweichenden kulturpolitischen Voraussetzungen das gemeinsame wirtschaftliche Interesse des Protektorats und des Reiches, die tschechische Reisewerbung nach außen hin selbstständig aus tschechischen Kräften zu betreiben, was aus sachlichen Gründen auch dort notwendig ist, wo die tschechische Auslandswerbung im Büro der Reichsbahnzentrale verortet wird“.⁶⁶ Die Konzeption des Ministeriums schien die reale Lage und die Stärke der deutschen Maßnahmen nicht in Betracht zu ziehen. In dem Brief schlug man die Möglichkeit vor, die Gründe persönlich vorzutragen. Des Weiteren wurde im Brief darauf aufmerksam gemacht, dass die tschechoslowakischen Informationsbüros kein Staatseigentum seien, deshalb handle es sich nicht um eine Übernahme, sondern um eine Beendigung der Betrauung und angesichts der Verbindlichkeiten erst zum 31. Dezember 1939, und es sei notwendig, die Basis zwischen dem Ministerium für Handel und der Reichsbahnzentrale bezüglich der Werbung für tschechomährische Interessen abzustimmen. Eine weitere Tätigkeit der Čedok-Filialen war nicht zu beobachten.

Das Amt des Reichsprotectors teilte in einem Brief vom 31. August 1939 (AZ XV FV) mit, bereits am 1. Juli 1939 sei dem Handelsministerium „eindeutig“ mitgeteilt worden, dass auf der Basis von Artikel VI Führererlass vom 16. März 1939 „die Weiterführung der bisherigen Informationsbüros nicht mehr möglich ist“ und stellte fest, „dass es über diese

⁶⁵ Ebenda.

⁶⁶ Ebenda.

Frage keine Diskussion mehr geben kann“.⁶⁷ Das Amt verlangte eine „sofortige“ Mitteilung darüber, dass dies erfolgt sei. Am Schluss wurde „angeboten“, Einzelheiten „jederzeit“ mit der Gruppe für kulturpolitische Angelegenheiten des Amtes zu verhandeln.

Das Amt des Reichsprotectors fragte per Schreiben vom 12. August 1939 (AZ XV FV) direkt beim Handelsministerium nach, „ob die bisherigen Tourismus-Informationszentren im Ausland bereits aufgelöst seien und ob die Tourismuswerbung für das Protektorat Böhmen und Mähren bereits der ‚Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr‘ anvertraut worden sei.“⁶⁸ In diesem Zusammenhang teilte das Handelsministerium mit, die Auflösung der Informationsbüros sei in vollem Gange. Trotzdem bemerkte das Handelsministerium zur Übernahme der Werbung durch die Reichsbahnzentrale, die „Wahrnehmung von tschechomährischen Werbeinteressen kann vonseiten der Reichsbahnzentrale nicht einfach übernommen werden, denn wenn eine solche Wahrnehmung tatsächlich wirtschaftlich Früchte tragen soll, dann muss eine klare Basis für die Zusammenarbeit zwischen dem hiesigen Ministerium als Werbezentrale Böhmen-Mähren und der Direktion der Reichsbahnzentrale ausgehandelt werden; es muss gesondert festgestellt werden, was die Auslandsvertretungen R. d. V. für Böhmen-Mähren tun können, unter welchen materiellen Bedingungen, welche Zusammenarbeit vonseiten der entsprechenden hiesigen Stellen geleistet werden muss und welche Einflussmöglichkeiten auf diesen Abschnitt R. d. V. dem hiesigen Amt eingeräumt werden“.⁶⁹ Und das Ministerium verlangte eine persönliche Anhörung beim Amt des Reichsprotectors.

Des Weiteren beantragte das Amt des Reichsprotectors per Brief vom 17. August 1939 Nr. XV FV I b 2 beim Präsidium des Ministerrates, „in Zukunft [solle] sämtliche Tourismuswerbung in Wort, Bild und Schrift, sofern diese für das Ausland bestimmt ist, nur nach vorheriger Genehmigung seiner Behörde erfolgen“.⁷⁰ Die einzelnen Ministerien mussten sich die Zustimmung selbst besorgen. Im Falle des Kurbetriebs legte das Ministerium den Sozial- und Gesundheitsverwaltungen allein vor. Die Kreisbehörden legten dem Handelsministerium vor. Für die Kreisbehörden kam es zum Erlass vom 8. September 1939 (AZ 78 049/1939-IV/F) Fremdenverkehr, Werbung im Ausland. Die Strafen

⁶⁷ Ebenda, AZ 19698/39.

⁶⁸ Ebenda, AZ 19810/39.

⁶⁹ Ebenda.

⁷⁰ NA, PMR, Kart. 3580, AZ 20866/39.

für eine Verletzung dieses Erlasses lagen bei 10.000 K oder einer Haft von bis zu 14 Tagen.

Aus der weiteren amtlichen Korrespondenz geht hervor, dass das Amt des Reichsprotectors eindeutig das letzte Wort hatte, weitere, wenngleich sachlich berechtigte Einwände wurden sehr einfach vom Tisch gefegt. Gleichzeitig kann man aus der Diktion dieser Dokumente auf höchster Ebene trotz dem Wissen um die ungleiche Position der Protektoratsbehörden zu den Reichsbehörden das Bemühen um eine eigene Meinung ablesen, ggf. das Interesse an einer Verhandlung der eine Anregung zum Nachdenken. Die Antworten des Amtes des Reichsprotectors tragen zwar den Charakter und das Wesen von Anweisungen, trotzdem sind ansatzweise formal „Verständnis“ bzw. ein „Sich-Bewusstmachen“ des Problems herauszulesen, und zwar, dass es sich dessen bewusst sei, dass es nicht von ihm abhängt und dass sich die Lage sicher (in Zukunft) ändern werde u. ä.

Am 22. Januar 1940 teilte das Amt des Reichsprotectors dem Ministerpräsidenten mit (in der Antwort auf den Brief vom 14. November 1939), die Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr G.m.b.H. in Berlin sei bereit, bei neuen Ausgaben der Verkehrsbücher in der Anlage eine Information zum Protektorat beizufügen und das Protektorat im Falle Werbung zu berücksichtigen. Die Ausgabe der Werbeflyer über das Protektorat liege in der Kompetenz der Institutionen vor Ort. Die Verteilung der Werbeflyer über das Protektorat in Deutschland erfolge durch den Reichsfremdenverkehrsverband und deutsche Reisebüros. Die aktuelle Ausgabe sei erst für das Jahr 1941 aktuell.⁷¹ Per Beschluss des Protectors Nr. XV. Vom 1. Juli 1939 übernahm die Werbung für den tschechischen Tourismus im Ausland die Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr G.m.b.H.⁷²

Die Beseitigung der Zollgrenze zwischen Reich und Protektorat ab dem 1. November 1940 bedeutete bis zu einem gewissen Grad eine Erleichterung der Handelsbeziehungen. Zwar kam es dazu aufgrund der Anweisungsdiktion des Erlasses über die Errichtung des Protektorats sofort, jedoch mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung. Sogar die Beseitigung dieser Zollgrenze wurde von Reichsseite aus mit einer Verbesserung des Fremdenverkehrs, u. a. im Böhmerwald, in Verbin-

⁷¹ Ebenda, AZ 3584/40.

⁷² Ebenda, AZ 28876/39.

dung gebracht.⁷³ Dieser war im Jahre 1939 sehr schwach, vor allem im Winter. „Es ist aber anzunehmen, dass der Fremdenzustrom aus dem Protektorat nie auch nur entfernt die frühere Höhe erreichen wird.“⁷⁴

Im Zusammenhang mit der Beseitigung der „Zollautonomie“ des Protektorats sandte der Protektor im Herbst 1940 dem Regierungsvorsitzenden bereits am 4. November 1940 einen Brief (AZ IV FV 9555): „Nach der Aufhebung der Zollgrenze zwischen dem Deutschen Reich und dem Protektorat besteht die Möglichkeit, dass eine Anzahl der Personen und Firmen neue Reisebüros im Protektorat zu errichten beabsichtigen.“⁷⁵ Gleichzeitig aber fügte er hinzu, die Erhöhung der Anzahl der bestehenden Reisebüros schade den schon jetzt schweren Arbeitsbedingungen, außerdem bemühten sich nicht berufene und ungeeignete Personen um eine Einrichtung von Reisebüros. Zur Erteilung der Konzession sei es unbedingt notwendig, nicht nur die Anträge, sondern auch den Standpunkt des Protektors zu prüfen. „Den Landesbehörden wird es deshalb auferlegt, sämtliche Anträge auf Erteilung einer Konzession zum Betreiben eines Reisebüros detailliert zu prüfen, und wenn ein positiver Bescheid in Frage kommt, sollen die Unterlagen dem Handelsministerium vorgelegt werden, damit dieses den Standpunkt des Reichsprotektors in Böhmen und Mähren prüft.“⁷⁶

Trotzdem zeigte noch vor Beseitigung der Zollgrenze das Reisebüro „Hapag-Reisebüro Gesellschaft m. b. H.“ in Prag ein Interesse an einem Zugang zum Protektorat bzw. an einer Eintragung ins Handelsregister in Prag.⁷⁷ Dieses beantragte mit einem Stammkapital von 200.000 K am 15. November 1939 die Eintragung. Das Innenministerium stimmte am 4. Januar 1940 der Bedingung einer Zustimmung des Ministeriums zu eventuellen künftigen Veränderungen vor ihrer Eintragung ins Register zu.⁷⁸ Über die Zustimmung wurde das Amt des Reichsprotektors informiert. In diesem Zusammenhang reichten am 17. November 1939 die Interessenten Dr. Eduard Valenta und Hans

⁷³ „Im übrigen begründete man den Niedergang des Fremdenverkehrs damit, daß den Böhmerwald früher vor allem die Prager und andere Besucher aus der Tschechei aufgesucht hätten.“ W. ZIEGLER, Die Verhältnisse im bayerischen Sudetenland im Jahr 1940 nach Regensburger SD-Nachrichten, in: *Bohemia*, 15, 1974, S. 319.

⁷⁴ Ebenda, S. 322.

⁷⁵ NA, PMR, Kart. 3581, AZ 41912/40.

⁷⁶ Ebenda.

⁷⁷ Ebenda, AZ 869/40.

⁷⁸ Ebenda, AZ 68722/39-15.

Május beim Innenministerium den Antrag ein.⁷⁹ Der Anteil von E. Valenta, einem Protektoratsangehörigen, betrug 120.000 K, der Anteil von H. Május, einem Reichsangehörigen, 80.000 K. Das Amt des Reichsprotektors teilte per Brief vom 23. November 1939 dem Ministerpräsidenten mit, man habe keine Einwände. Unter Berücksichtigung des künftigen „regen“ Fremdenverkehrs zwischen dem Reich und dem Protektorat sei es wünschenswert, dass in Prag ein Reisebüro entstehe, das auf Deutschland spezialisiert sei, da die Reichsbahnzentrale (vgl. ff) vor der Auflösung stehe und es im gesamten Protektorat kein Reisebüro gebe, das Informationen für ins Reich reisende Protektoratsangehörige und ins Protektorat reisende Deutsche erteile. Die Limits bei der Erteilung von Genehmigungen (Durchlassscheinen) für die legale Einreise ins Protektorat betraf nicht nur Reichs- und Protektoratsangehörige, sondern auch Ausländer deutlich. In einigen Fällen garantierte nicht einmal eine gültige Genehmigung ein reales Passieren der Grenze zwischen Reich und Protektorat.⁸⁰ Die Folge war eine wesentliche Begrenzung von Ausländern auf dem Gebiet des Protektorats.

Im Protektorat wurde die Tätigkeit der Reiseführer sehr sorgfältig überwacht. Besichtigungen der Prager Burg und der Stadt Prag durften nur mit konzessionierten Reiseführern erfolgen, also denjenigen, die vom Magistrat in Abstimmung mit Gustaw Skowronek eine Genehmigung erhalten hatten. Dieser war vom Amt des Reichsprotektors mit der Veranstaltung und Leitung von Fachkursen für alle Prager Reiseführer betraut worden. Des Weiteren konnten auf der Burg Mitarbeiter der Wirtschaftsverwaltung der Burg Führungen machen, die ebenfalls eine Schulung bei G. Skowronek durchlaufen hatten.⁸¹ Trotzdem gab es Beschwerden über Reiseführer ohne Konzession, vor allen an Samstagen und Sonntagen. Führungen veranstalten durften auch geschulte Mitarbeiter der Elektrischen Werke.⁸²

⁷⁹ Ebenda, AZ 869/40.

⁸⁰ Ebenda, AZ 31872/39.

⁸¹ NA, PMR, Kart. 3580, AZ 22286/40.

⁸² Ebenda, AZ 14373/40.

Die Zukunft des Fremdenverkehrs im Protektorat im Rahmen des Reiches

Mit der Verkleinerung des Territoriums Böhmens und Mährens nach München tauchte auch ein interessanter Gedanke im Konzept eines Briefes des Ministeriums für Industrie, Handel und Gewerbe an das Präsidium des Ministerrates bezüglich der Schwierigkeiten im einheimischen Tourismus vom 30. Mai 1939 auf. „Zulassung eines möglichst freien Tourismus mit den Erholungsgebieten des Grenzgebietes Sudeten [unterstrichen im Original – I. J.], die für Prag und andere Bevölkerungszentren früher natürliche und regelmäßige Ausflugsziele waren. Dabei handelt es sich vor allem um das Riesengebirge und das Isergebirge (Prag, Mladá Boleslav [Jungbunzlau], Šumava [Böhmerwald] (Plzeň [Pilsen], České Budějovice [Budweis]), das Adlergebirge (Pardubice [Pardubitz], Hradec Králové [Königgrätz]), das mittlere Erzgebirge (Prag, Gebiet Kladno), das Altvatergebirge (Brno [Brünn], Prostějov [Proßnitz], Kroměříž [Kremsier], Olomouc [Olmütz]) und das Gebiet der Thaya (Brünn, Jihlava [Iglau]). Die über Hunderte von Jahren andauernden wirtschaftlichen Kontakte zwischen diesen Gebieten ohne besondere Gründe zu unterbinden kann sowohl die Sudeten (ihre Industrie und die Reisegewerbe) als auch die böhmisch-mährischen Bezirke deutlich wirtschaftlich schädigen, die ihre Erholungsinteresse nicht anderswo wirtschaftlich zweckgerichtet erfüllen können, Reisen ins Ausland würden sie überdies auch noch aus der Sicht der Devisen schädigen. Sie haben auf dem Gebiet der Sudeten beachtliche wirtschaftliche Werte, deren natürliche Beseitigung durch den Fremdenverkehr deutlich erleichtert würde.“⁸³ Die abgetretenen Gebiete (Sudeten) würden somit wieder zu gefragten Zentren des Fremdenverkehrs werden. Vom nicht realen Charakter bzw. der Nichtrealisierbarkeit dieses Gedankens zeugen nicht nur die (politische) Entwicklung im Protektorat und die Vorbereitung Deutschlands auf den Krieg, sondern auch die Tatsache, dass diese Idee nicht in eine definitive Form einer Eingabe gebracht wurde. Im Gegenteil, im Falle einer Realisierung hätten die Sudeten erneut ausreichend Besucher, und das Protektorat würde zu einem Reservoir potenzieller Besucher des Reiches.

Die Bedeutung des Protektorats aus der Sicht der Zukunft, so wie es aus Archivadokumenten hervorgeht, sollte sich in vollem Ausmaß nach dem (siegreichen) Krieg erfüllen. Davon zeugen nicht nur der

⁸³ NA, MPOŽ, Kart. 2749, AZ 46187/39.

Auftritt von Dr. Hermann Esser, u. a. auch in Prag, sondern auch die Werbeausstellungen zum Fremdenverkehr im Sommer 1941.

Vom Interesse des Reiches am böhmisch-mährischen Raum zeugt der relativ frühe (zeitige) Besuch des deutschen „Guru“ im Bereich Fremdenverkehr, H. Esser.⁸⁴ Der Vorsitzende des Reichsverbandes für Tourismus, Staatssekretär und Staatsminister a. D. war mit seinem Team bereits am 10. Mai 1939 nach Prag gekommen, angeblich auf Wunsch wirtschaftlicher Stellen des Protektorats zur Belebung des Tourismus. Untergebracht war er im Hotel Alcron. *„Ich kam als erster Minister des Reichs nach Prag, da der Tourismus in mein Ressort fällt, um hier die Grundsteine zu einer Gegenseitigkeit in diesem Gebiet als eine der Fragen zu legen, die zu einer gemeinsamen Lösung gelangen muss.“* Und er setzte fort: *„Wir arbeiten daran, dass sich der Fremdenverkehr zwischen dem Reich und dem Protektorat freier entwickeln kann, damit die Schwierigkeiten die bestehen, beseitigt werden und dass so schnell wie möglich eine Entwicklung des Tourismus möglich wird, die allen an dieser Frage Beteiligten entgegenkommt, vor allem auch wirtschaftlichen Stellen.“* *„Die Devisengrenzen im Tourismus zwischen dem alten Reich und dem Protektorat werden beibehalten. Erleichterungen werden bereits für den Sommertourismus vereinbart.“*⁸⁵ Die USA und Großbritannien „erstickten“ den Tourismus ins Protektorat, vor allem durch Propaganda. Mehr wurde nicht analysiert. *„Ich bin überzeugt davon, dass ich nicht der einzige Tourist bleibe, der sich von der Schönheit Prags überzeugt hat, und ich bin mir sicher, dass aus dem Altreich Tausende kommen werden, um wie ich die Schönheiten dieser Stadt kennenzulernen.“*⁸⁶

Im Zusammenhang mit Essers Besuch in Prag veranstaltete der Zentralverband der Landeseinheiten und -innungen der Gastwirte einen festlichen Empfang und eine Versammlung im Gemeindehaus (Obecní dům) in Prag. Zusammen mit Esser reisten F. Dreesen, F. Gabler und R. Mendberger als Vertreter der einheitlichen Hoteliers- und Gaststättenorganisation im Reich an. Die deutsche Hoteliers- und Gaststättensektion im Protektorat wurde vom Brünner Restaurantbetreiber Grimm repräsentiert. Der Vorsitzende J. Brandejs erinnerte an die wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung des Fremdenverkehrs zwischen Reich und Protektorat, er sprach sich für eine Vereinfachung

⁸⁴ Ebenda, O cestovní ruch, Lidové noviny, polední, Brno, 11. 5. 1939.

⁸⁵ Ebenda.

⁸⁶ Ebenda.

des Grenzübertritts, eine Nutzung der Informations- und Werbebüros des Reichs und des Protektorats im In- und Ausland, eine gegenseitige Zusammenarbeit, eine Regelung der Zug-, Flug- und Straßenverbindungen sowie die Möglichkeit von Praktika für den Nachwuchs im Hotel- und Gaststättengewerbe im Reich und im Ausland aus.⁸⁷

Dem Artikel „Dr. Esser in Prag“⁸⁸ zufolge bestand die Delegation aus Oberregierungsrat Dr. Hessel, dem Pressechef des Staatssekretärs, Chefredakteur Jurineck, und Vertretern des deutschen Hotel- und Gaststättengewerbes. Von der Bedeutung des Besuchs zeugt, dass Dr. Esser vom Reichsprotektor, Staatspräsident E. Hácha, dem Protektoratsminister für Industrie und Gewerbe Dr. Šádek und Oberbürgermeister Dr. Klapka empfangen wurde. Interessant war der Gedanke des Vorsitzenden J. Brandejs, „viele Bürger des Protektorats [hätten] Hotels und Restaurants in den Sudeten, es wäre für die Entwicklung des Tourismus von Vorteil, für diese Unternehmer eine ungestörte Ausübung ihres Gewerbes zu garantieren“.⁸⁹

Einen umfangreicheren Bericht brachte die Zeitung *Der neue Tag*⁹⁰ in dem „Reiseerleichterungen in Sicht“ einschließlich einer kurzen Biografie Essers. Der gebürtige Röhrmooser (bei München, 29. 7. 1900) legte 1917 das Notabitur ab und ging an die Front. Bereits im Jahre 1919 wurde er Mitglied der Deutschen Arbeiterpartei. 1922 wurde er zusammen mit dem Führer zu drei Monaten Haft verurteilt. Sein Parteibuch in der neu gegründeten Partei trägt die Nummer 2. Im April 1936 übernahm er die Leitung des neu gegründeten Fremdenverkehrsverbandes und wurde am 27. Januar 1939 vom Führer zum Staatssekretär des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda ernannt. Ähnlich wurde der Besuch auch in weiteren Tageszeitungen geschildert.⁹¹

Am 3. Mai 1941 wurde im Prager Museum für industrielle Kunst die Ausstellung „Die Fotografie in den Diensten des Tourismus“ eröffnet. Insgesamt 113 Fotografien stellten Kultur- und Naturschönheiten des

⁸⁷ Ebenda.

⁸⁸ Ebenda, *Lidové noviny*, Brno 11. 5. 1939.

⁸⁹ Ebenda.

⁹⁰ Ebenda, *Reiseerleichterungen in Sicht*, *Der neue Tag*, Nr. 84, 11. 5. 1939.

⁹¹ Ebenda, *Tisíce turistů z Říše se přijedou podívat na nádheru hlavního města Prahy*, *Večer*, Praha, 11. 5. 1939; *O budoucnost našeho cestovního ruchu*, *Národní listy*, Praha, 2. vydání, 11. 5. 1939.

Protektorats vor. Das deutsche Tageblatt Prager Abend hob in der Eröffnungsansprache der Ausstellung des Vorsitzenden des Zentralverbandes der Fremdenverkehrswirtschaft, Kommerzienrat R. Bárta, den Gedanken hervor, die Ausstellung sei vor allem für deutsche Besucher des Protektorats bestimmt und solle einen Impuls für ihre Reise darstellen, ebenso wie für die Protektoratsangehörigen. Die Ausstellung wurde vom Zentralverband der Fremdenverkehrswirtschaft und den Klub tschechischer Wanderer veranstaltet.⁹²

Die Tageszeitung Lidové noviny (23. August 1941) druckte den Artikel „Der Weg zu einem neuen Europa“ von B. V. Černý. Er dachte über die Vorbereitung des „neuen“ Europa unter der Leitung Deutschlands im Bereich Fremdenverkehr nach dem Krieg vor. Das Protektorat spiele eine bedeutende Rolle im Fremdenverkehr, und zwar aufgrund seiner geografischen Lage Nord – Süd und Ost – West. Vorbild würden die deutsche „Gastlichkeit“, die Einrichtung, das Zuvorkommen, die Dienstfertigkeit, die Sauberkeit der Einrichtung und die Arbeit, das Studium an Hochschulen dieses Fachs sowie die Verkehrsinfrastruktur einschließlich des Autobahnbaus.⁹³

H. Esser soll in seiner Ansprache über die Zukunft des Fremdenverkehrs in Europa in München im Herbst 1940 auch in der gedruckten Form den Erhalt der Kurbäder und Heilstätten für die Bevölkerung auch während des Krieges hervorgehoben haben. *„Das während des Krieges aufrechterhaltene Verlangen zu reisen und das Interesse an neuen Reisegegenden werden ebenso stark sein wie das Verlangen, sich zu erholen und von Urlaubsreisen.“*⁹⁴ Sicher würden Reisen von Ausländern nach Deutschland hinzukommen. *„Mit anderen Gegenden wie beispielsweise mit dem Protektorat Böhmen und Mähren und mit dem Generalgubernium werden wir an neuen organisatorischen Grundlagen zusammenarbeiten, doch in möglichst enger Verbindung.“* *„Der sich frei entwickelnde, gegenseitige Fremdenverkehr ist das Ideal aller Mitarbeiter im deutschen Fremdenverkehr.“*⁹⁵ Die Basis würden Verträge mit den Nachbarländern über den Tourismus bilden, die sich bisher mit ausgeglichenen Währungs- und Preisrelationen bewährt hätten. *„Insofern jedoch, wie sich die Valuta-*

⁹² NA, MZV-VA, Kart. 2159, k 93, Národní listy 7. 5. 1941, Lidové Noviny, 5. 5. 1941, Národní listy 4. 5. 1941, Národní listy 3. 5. 1941, Prager Abend 3. 5. 1941.

⁹³ Ebenda, B. V. Černý, Cesta k nové Evropě, Lidové noviny 23. 8. 1941.

⁹⁴ Ebenda, Kart. 2160, k 93, Volné cestování v nové Evropě, Lidové noviny 28. 11. 1940.

⁹⁵ Ebenda.

und Preisverhältnisse zweier Länder gegenseitig annähern und in dem Umfang, wie die Deutsche Mark eine über allgültige Währung wird, wird sich die Freimachung des Fremdenverkehrs von vertraglichen Fesseln durchsetzen.“⁹⁶

Demselben Auftritt Essers in München widmete sich auch der Artikel „Bedeutende Stellung des Protektorats im Fremdenverkehr“. „Durch den Anschluss Böhmens und Mährens an das Reich wurden diese Länder vor dem Krieg verschont, und so wurden gleichzeitig für das Protektorat bereits die Voraussetzungen für die Friedensarbeit geschaffen. Der europäische Raum braucht Frieden, um die Voraussetzungen für einen großen Fremdenverkehr zu erreichen.“⁹⁷ Esser konstatierte, Böhmen und Mähren seien „ein wichtiger Knotenpunkt des Fremdenverkehrs, insbesondere Prag ist ein bedeutender Ort für Durchgangstourismus zwischen dem Norden und dem Süden und zwischen dem Westen und dem Osten des Reiches. In Zukunft erfolgt die Verbindung über Prag, und das Protektorat Böhmen und Mähren wird großen Anteil an der Entwicklung des Fremdenverkehrs haben, wenn sich nach dem Ende des Krieges Hunderttausende Menschen auf den Weg machen“.⁹⁸

Dem Artikel von Ladislav Technik „100.000 Touristen in Prag 1941“ zufolge besuchten Prag nicht nur einheimische Besucher, sondern auch Reichsdeutsche und Ausländer. Allein an Rundfahrten, die von den Elektrischen Werken veranstaltet wurden, nahmen an die 30.000 Personen teil, weitere nutzen private Automobilerkursionen vom Reich aus. „Auch, wenn es angesichts der Kriegsverhältnisse weniger Ausländer als in anderen Jahren gab, hatten sie doch gute Einnahmen. Was sie an den Ausländern einbüßten, ersetzten ihnen vollständig deutsche Soldaten und Besucher aus dem Reich.“⁹⁹

Der Aufenthalt von Kindern und Jugendlichen aus dem Reich im Protektorat

Im Grunde handelte es sich bis auf Ausnahmen bis zum Herbst 1944 im Falle des Protektorats um eine ruhige Gegend ohne Luftangriffe von Alliierten und Kampfoperationen. Die Besucher als dem Reich wurden auch „begrüßt“, denn sie sollten ähnlich wie in anderen Re-

⁹⁶ Ebenda.

⁹⁷ Ebenda, k 93, Česká slovo 7. 10. 1940.

⁹⁸ Ebenda.

⁹⁹ Ebenda, k 93, L. TECHNIK, 100.000 turistů v Praze 1941, A-Zet, 6. 2. 1942.

gionen Deutschlands (sog. Ostmark, Slowakei usw.) die einheimische und ausländische Klientel jüdischer Herkunft ersetzen. In den ersten Monaten nach der Entstehung des Protektorats ging man von Werbung seitens des Reichs für einen Besuch aus, vor allem von Orten, die mit der deutschen Kultur- und Politikgeschichte zusammenhingen.

Noch Anfang 1940 war kein Pflichtjahr für die deutsche Jugend (Hitler-Jugend Landdienst) eingeführt worden. Die Vorbereitungen steckten noch in den Kinderschuhen.¹⁰⁰ In einem Vermerk vom 26. Januar 1940 führte der Korrespondent Oberregierungsrat Dr. Kohl an, das Reichsarbeitsministerium stimme dem im Grund zu.¹⁰¹ Es handelte sich um die Umsetzung der Anordnung vom 15. Februar 1938 über den Einsatz von Mädchen in der Landwirtschaft und in der Hauswirtschaft auf dem Territorium des Protektorats. Der Protektor genehmigte dies am 6. April 1940 auf der Grundlage einer Erlaubnis des Reichsarbeitsministers.¹⁰² Diese Form „bewährte“ sich, und bereits am 15. April 1941 entsandte die Befehlsstelle Böhmen und Mähren der Reichsjugendführung neben 40 weiblichen Leitern 160 Mädchen in die Landwirtschaft.¹⁰³

Auf dem Gebiet des Protektorats existierten 102 Unterkünfte für Schüler, Schülerinnen und Lehrlinge unter der Schirmherrschaft der Hitlerjugend. Zuerst wurden Bildungsschulen für die Leiter von Jungen in Klecany (Kletzan), für die Leiter von Mädchen in Slapy/Slap eingerichtet, um die 6–10-Jährigen und Mütter mit kleinen Kindern kümmerte sich die Nationalsozialistische Volkswohlfahrt, die 10-Jährigen und älter unter der Leitung der Hitlerjugend waren in Zusammenarbeit mit dem NS-Lehrerbund in Lagern (Lagergemeinschaften) untergebracht.¹⁰⁴

Von der Ruhe im Protektorat zeugt auch seine Aufnahme in Veranstaltungen in Verbindung mit einem vorübergehenden Aufenthalt von Kindern aus dem Reich aus Gebieten, die von Bombardements betroffen waren (z. B. Rheinland). Es handelte sich durchweg um industrielle Regionen (erweiterte Kinderlandverschickung – KLV). Die

¹⁰⁰ NA, ÚŘP, Kart. 953, AZ Gruppe II/4-5563/39.

¹⁰¹ Ebenda.

¹⁰² Ebenda, AZ II/4 (1)/5563/40.

¹⁰³ Ebenda, AZ II 4 a – 5563/41.

¹⁰⁴ F. KNOOP, Die Hitler-Jugend in Böhmen und Mähren, Böhmen und Mähren, in: *Blatt des Reichsprotektors*, Prag 1941, S. 102 und 106.

Lager für ältere Kinder standen unter der Aufsicht der Hitlerjugend (KLV-Lager). Ins Protektorat kamen Kinder aus dem Ruhrgebiet – dem unteren Rheinland.¹⁰⁵ Hauptlager wurde im Protektorat Poděbrady, in Mähren Teplice nad Bečvou/Sbraschau. Verantwortliche für das Protektorat wurden nacheinander Paul Conrad (1940), Balduin Geissler (1941) und Siegfried Zoglmann (1942). Baldur von Schirach besuchte die Kinderlager in der Zeit vom 29. bis 30. März 1941.¹⁰⁶ Die erste Welle der KLV lief im Herbst 1940 und während des Jahres 1941, die zweite ab November 1941 bis zum ersten Quartal 1942, die dritte im Jahre 1943.¹⁰⁷ Nachweislich fanden Ausflüge deutscher Kinder nach Prag statt.¹⁰⁸ Allein in Poděbrady waren 16 Hotels und Pensionen für die KLV reserviert.¹⁰⁹ Im Jahre 1944 befanden sich auf dem Territorium des Protektorats mehr als 20.000 Kinder.¹¹⁰ Aufgrund der verstärkten Luftangriffe der Alliierten war jedoch auch das Protektorat kein allzu „sicherer“ Ort mehr. Insgesamt befanden sich auf dem Gebiet des Protektorats mehr als 400 Lager mit 32.600 Betten und weitere 99 im Bau mit 8.820 Betten.¹¹¹ Einer der Orte, der als sicher galt, war die Böhmischemährische Hochebene (Českomoravská vysočina). Auch in den abgetretenen Sudeten wurden Kinder versorgt (im Jahre 1943 aus dem Bereich Westfalens), des Weiteren in der Slowakei (im Jahre 1941 aus Westfalen und Düsseldorf).¹¹² So berührte beispielsweise der kürzlich verstorbene Prof. Hans-Jürgen Teuteberg (2015, Münster, BRD) in einer Publikation zu Erinnerungen seines Vaters auch seinen Aufenthalt im Rahmen der KLV, und zwar zuerst in Oberschlesien, später in den mährischen Beskiden und schließlich in der Nähe von Prag (ohne nähere Angaben).¹¹³

¹⁰⁵ ŠUSTROVÁ, S. 84.

¹⁰⁶ Ebenda, S. 80.

¹⁰⁷ NA, ÚRP-ST, Kart. 66, Inv. Nr. 1422, Sg. 109-4/1176, Dienststelle Kinderlandverschickung; Erfahrungs- und Tätigkeitsbericht über die erste KLV im Protektorat Böhmen und Mähren, kart. 66, Inv. Nr. 1413, Sg. 109-4/1167; ŠUSTROVÁ, S. 125 und 130.

¹⁰⁸ ŠUSTROVÁ, S. 132.

¹⁰⁹ Nur im mittelböhmischen Kurort Poděbrady 15 000 Kinder. KOCK, S. 101.

¹¹⁰ ŠUSTROVÁ, S. 190.

¹¹¹ Ebenda, S. 193 und 272.

¹¹² KOCK, S. 101.

¹¹³ H.-J. TEUTEBERG, *Alltagsleben eines niedersächsischen Bauernsohnes vom späten Kaiserreich zur frühen Bundesrepublik. Autobiographische kulturhistorische Notizen*, Cloppenburg 2014, S. 136.

Die Organisation des Reise- (Fremden-)verkehrs im Protektorat

Der Reise- (Fremden-)verkehr im Protektorat war nach deutschen Vorbild organisiert. Die Regierungsanordnung vom 23. Juni 1939 über den organischen Aufbau der Wirtschaft Nr. 168/1939 Slg. bedeutete in Zukunft eine deutliche Veränderung. Die Anordnung berief sich auf das Verfassungs-Ermächtigungsgesetz vom 15. Dezember 1938 Nr. 330/1938. Die Basis bildeten die Wirtschaftsverbände und Verbandsvereinigungen. Die Wirtschaftsverbände wurden vom Minister für Industrie, Handel und Gewerbe gegründet, aufgelöst und zusammengeschlossen, dieser änderte ebenfalls ihre Satzungen und Gesellschaftsverträge und berief die Leitungsgremien von Wirtschaftsverbänden ab (§ 1 Abs. 1 und 2). Auf das erwähnte Ermächtigungsgesetz und die Regierungsanordnung. 168/1939 beriefen sich bis zum Jahre 1945 weitere Anordnungen und Richtlinien.

Der Zentralverband der Fremdenverkehrswirtschaft in Böhmen und Mähren entstand auf der Basis der erwähnten Regierungsanordnung Nr. 168/1939 Slg. und der Durchführungsverordnung des Ministers für Industrie, Handel und Gewerbe Nr. 386/1940 vom 9. September 1940. Der Verband vereinte zwangsweise alle Firmen und Unternehmen, die sich mit der Organisation und Tätigkeiten im Tourismus befassten. Der Verband bestand aus zwei Wirtschaftsgruppen, und zwar der Wirtschaftsgruppe Gaststättengewerbe und der Wirtschaftsgruppe Kurbäder und Sportstätten. Es wird nicht überraschen, dass der Verband in Prag seinen Sitz hatte. Die Organe des Verbandes waren Vorstand, Präsidialausschuss, engerer beratender Ausschuss, beratende Sonderausschüsse und die Mitgliederversammlung. Beide Wirtschaftsgruppen hatten eine eigene Satzung.¹¹⁴

Die Struktur des Zentralverbandes der Fremdenverkehrswirtschaft für Böhmen und Mähren bestand zum 30. Juni 1943 aus zwei Wirtschaftsgruppen von Gaststättengewerben (2 Fachgruppen mit 9 Abteilungen) und den Wirtschaftsgruppen Kurbäder und Sportstätten (3 Fachgruppen mit 11 Abteilungen).¹¹⁵

Der Zentralverband der Fremdenverkehrswirtschaft in Böhmen und Mähren schloss jedoch nicht alle Einrichtungen des Fachgebiets zusammen. Der erwähnten Regierungsanordnung Nr. 386/1940 Slg.

¹¹⁴ J. HAVLÍČKOVÁ, *Ústřední svaz pro cizinecký ruch ÚSCR 1941–1949. Inventář*, Praha 1975, S. 1.

¹¹⁵ *Statistisches Jahrbuch für Protektorat Böhmen und Mähren*, Prag 1944, S. 359.

zufolge entstand auf der Grundlage einer Anordnung des Ministers für Industrie, Handel und Gewerbe Nr. 451/1940 Slg. vom 16. Dezember 1940 Der Zentralverband Verkehr. In die vierte Verkehrsgruppe „Hilfsgewerbe im Verkehr“ wurden einige Fremdenverkehrsunternehmen wie Reisebüros und Unternehmen aufgenommen, die einige Tätigkeiten von Reisebüros ausübten.¹¹⁶ Die etwas unorganische Eingliederung der Reisebüros in diese Struktur statt in den Zentralverband der Fremdenverkehrswirtschaft in Böhmen und Mähren konnte dieser Verband nur sehr schwer ertragen.¹¹⁷

Schluss

Das Protektorat hatte im Bereich Fremdenverkehr für das Reich eine ambivalente Bedeutung. Einerseits bestand das Bemühen, die „Bewegungsfreiheit“ als solche einzuschränken, ohne Berücksichtigung dessen, ob es sich um Protektorats- oder Reichsangehörige einschließlich Ausländer handelte. Andererseits ist das Bestreben von Reichs- und Protektoratsbehörden um eine begrenzte Unterstützung des „Protektorats- und Reichstourismus“ nicht zu übersehen, das ideologisch, politisch und sozialmedizinisch motiviert war. Negativ wirkte allgemein das Bemühen der deutschen Behörden, das Passieren der Grenze zwischen Reich und Protektorat und der „inneren“ Grenze überhaupt zu kontrollieren. Des Weiteren sind der Verlauf der Kriegshandlungen (Verlauf der Front, Bombardierung deutscher Städte), die Einberufung weiterer Jahrgänge usw. zu erwähnen.

Selbstverständlich waren der Fremdenverkehr und seine Entwicklung von außenpolitischen Entscheidungen und Ereignissen einschließlich der Ausrufung des Krieges abhängig, aber auch von dessen Verlauf bzw. der „Erfolgsquote“ der deutschen Waffen. In diesem Zusammenhang wird auch die allmähliche Beschränkung des Fremdenverkehrs nicht überraschen. Luftangriffe gab es ab Mai 1943 auch auf das Protektorat (Plzeň/Pilsen), ab Juli 1944 wurden Pardubice/Paradubitz und im Folgenden Industrieobjekte bombardiert. Den Fremdenverkehr schränkten nicht nur behördliche Erlässe, sondern auch „Eisenbahnsabotage“ ein.

¹¹⁶ J. ŠTEMBERK, Ústřední svaz dopravy 1940–1948, in: *Acta Oeconomia Pragensia*, 15, 7, 2007, S. 405–416.

¹¹⁷ Ausführlicher J. ŠTEMBERK, Ústřední svaz pro cizinecký ruch (1940–1948), in: *Cestování včera a dnes*, 3, 2, 2006, S. 57–62.

Das Protektorat gehörte aus politischer, ideologischer, militärischer, wirtschaftlicher und kultureller Sicht zum befriedeten Bereich *pax germanica*. Es stellte aus der Sicht des Fremdenverkehrs für das Reich einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag dar. Einmal als Wirkungsobjekt für die NS-Propaganda, ihre Ideologie und Weltanschauung, als Objekt des politischen Einflusses und der Propaganda, dass man im Protektorat gut leben konnte, es kamen „Besucher“ aus dem Reich einschließlich Journalisten verschiedener Länder. Auch die wirtschaftliche Sicht ist auf den Fremdenverkehr anzuwenden, wenngleich dessen Äußerung (bisher) nicht anzuführen ist. Trotzdem schöpfte er Mittel (direkt oder indirekt) von den Deutschen und den Protektoratsangehörigen ab, im Falle von echten Ausländern (in Kurzentren) angesichts ihrer minimalen Anzahl begrenzt auch Devisen. Er erweiterte den Aktionsradius des Reichs und stellte gleichzeitig eine volle Integration des Protektorats in das Reich dar, einschließlich Institutionen und Organisationen. Das Protektorat erfuhr auch einen wesentlichen Ausbau von Unterkünften und Verpflegungskapazitäten des Reichstourismus. Bis zu einem gewissen Grade konnte dieser den Aufenthalt im Ausland ersetzen (aus der Sicht des Reiches „einheimisches Ausland“). Die Unmöglichkeit, die Grenze zu passieren, vom Mai 1942 bedeutete logischerweise die Möglichkeit eines Aufenthalts im Rahmen des Reiches, wenn die nicht weiteren Umstände entgegenstanden (obligatorische Hilfe in der Industrie und in der Landwirtschaft, Einberufung zur Wehrmacht). Zeitgleich wurde der Tourismus während des Krieges trotz allmählich immer belastenderer Beschränkungen nicht vollständig beseitigt. Das Protektorat wirkte zu einem gewissen Grade als Stoßdämpfer zwischen Osten (Front) und Westen (eigentlichem Reichsgebiet). Übrigens wurde die bestehende touristische Infrastruktur des Protektorats zu militärischen und weiteren Zwecken und Zielen genutzt (Lazaretts, Genesungsheime, Unterkünfte, Kinderlandverschickung, Hitlerjugend, Reichsarbeitsdienst, NSDAP u. a.) Zeitgemäß wurde die Bedeutung des Protektorats für den Fremdenverkehr in die Zukunft „verlegt“, wo es dann möglich sein würde, all seine Vorteile zu nutzen, sogar aus internationaler Sicht.

The Nigerian State and the Challenges of Curbing Insecurity: A Perspective on the Role of Students

*Adedayo Emmanuel Afe**

The impact of armed violence is transcendental and, by extension, negatively affects development, peace and good governance, often by creating a climate of impunity, corruption and undermining public institutions. It is also closely tied to transnational crime and the misery and abuse associated with the illegal trafficking of arms, drugs and people, which impairs national development. In recent years, Nigeria has undergone social upheaval on several counts; the most recurrent being the one arising from extremism and other insurgencies. Nigeria's national discourse is laced with issues of persistent conflict, turbulent violence and a desperate search for stability, security and peace. This paper assessed the current level of insecurity in Nigeria and posits that government alone cannot deal with the situation. The paper argued that Nigerian students form the majority of the country's population and there is extensive evidence of the way students' ingenuity, energy and resilience can be harnessed to generate real and positive change in curbing insecurity and fostering national development. The paper also concluded that engaging students in positive ways as part of the drive towards national development will make a large portion of Nigerians less vulnerable to violent extremism, and by extension, benefit society as a whole.

[Students; Insecurity; Violence; Security; Peace and National Development]

Introduction

The¹ insecurity challenge in Nigeria has assumed a frightening dimension that requires a multi-stakeholder approach, as it constitutes a threat to Nigeria's statehood. Central to achieving this is the revival

* Department of History and International Studies, Adekunle Ajasin University, Akungba Akoko, Ondo State, Nigeria. E-mail: adedayoafe30@gmail.com.

¹ This paper was first presented at the international conference organized to celebrate the 50th Anniversary of the Department of History and Strategic Studies, University of Lagos, held at the Afe Babalola Hall, University of Lagos, 17th October, 2015.

and reinforcement of moral values and virtues. A myriad of elements interact to bring about insecurity in Nigeria. These include easy access to small arms, social and economic deprivation and marginalization, exposure to violence in the home, lack of quality educational opportunities and Nigeria's do-or-die style of politics. The foregoing contributes to bringing about a society laced with fear and insecurity. Researches on conflict and crime in Africa identify the "youth factor" as a crucial element in the perpetration of violence. The bulk of these youth are, however, students of various educational institutions. According to Cebulla, under the conditions of globalised uncertainty, young people may feel themselves pressured, and try to avoid long-term life projects because of contradictory forces of responsibility and autonomy while not knowing the consequences of their decisions.² Lately, Nigeria has been enmeshed in a firebox of insecurity leading to the deaths of innocent civilians, foreigners, members of the nation's security personnel, elected officials and many public servants. The insecurity challenge has assumed an alarming dimension, forcing the country's political and economic managers, and indeed, the entire nation, to rue the loss of their loved ones and investments in most parts of the country. The number of violent crimes such as kidnappings, ritual killings, car-hijackings, suicide bombings, religious killings, politically-motivated killing and violence, ethnic clashes, armed banditry and others have increasingly become the regular signature that characterize life in Nigeria since 2009. Violence in Nigeria has been on the increase in Nigeria since the gruesome and extrajudicial killing of the *Boko Haram* leader (Ustaz Mohammed Yusuf). The then president of Nigeria, late Umaru Yar'Adua did not order the investigation of the death of Yusuf in police custody; neither did the National Assembly members. In fact, his execution was celebrated in some quarters of the Nigerian media without questioning. Thereafter, the sect began full scale retaliation against government facilities and civilians.

The incessant attacks on various communities and individuals by this sect have resulted in death and loss of properties worth millions of naira. It is also important to note here that in Nigeria, the rapid growth

² A. CEBULLA, Risk through the Years – A Statistical Portrait of Young People's Risk Perceptions and Experiences Relative to those of Older Generations, in: *Journal of Youth Studies*, 12, 1, 2009, pp. 39–56.

in students' population, combined with rapid and unguided civilization (globalisation) are seen by scholars to be correlated with insecurity. For instance, Snapps and Hamilton jointly argued in their studies of youth restiveness and contributions to insecurity in the Niger Delta that factors such as economic and political socio-cultural are the causes of youth restiveness.³ Elegbeleye posits that the jingoistic pursuit of patriotic ideas, the peer motivated excitement of being a student and the perceived victimization arising from economic exploitations are the causes of incessant youth restiveness.⁴ The likelihood of being violent is believed to be particularly acute in contexts where large populations of young people, mostly students are coming of age in the face of unstable governance and development challenges. In such circumstances, students are more likely to band together in search of solutions, and in some cases, they resort to violent acts. In some cases, these often translate to students being susceptible to be recruited into armed rebel groups, either by personal choice or coercion.

At the global level, a Nigerian student, Umar Farouk Abdulmutalab, 25, was arrested for attempting to blow up a Northwest Airline plane from Amsterdam to Detroit, United States of America. This was a case of suicide mission orchestrated by the Al-Qaeda on Christmas Day, 2009. At the national level in Nigeria, there are reoccurring cases of students being used as suicide bombers by the Islamic extremist group, *Boko Haram* to attack schools, worship centres, market places and government facilities. Not only has the continued state of insecurity threatened the very fabric of national integration in the country and created the ecology of fear, disquiet and anxiety, it has also meted a deadly blow to industrial development. The destruction of the much needed infrastructure has taken the country many years backwards. The government has continued to trudge on in the face of this daring challenge and has continued to evolve strategies to contain or douse this conflagration. Meanwhile, academic writers, social researchers, scholars, security experts and consultants have also not rested in making good recommendations and adaptable solutions to address this national blight.

³ O. J. SNAPPS – D. I. HAMILTON, Youth Restiveness and Industrial Disruption in the Niger-Delta, in: *American Review of Political Economy*, 2, 2011, pp. 18–32.

⁴ O. ELEGBELEYE, Recreational Facilities in Schools: A Panacea for Youth Restiveness, in: *Journal of Human Ecology*, 18, 2, 2005, pp. 93–98.

Since the problem affects all and sundry and for the nation to experience peace and stability, there is the need for students to be carried along in the fight against insecurity in Nigeria. Many students, in particular, youths are drawn into gang and predatory activities partly in response to a feeling of marginalization and social and economic exclusion. There is, therefore, the need to sensitize the masses, most especially, these students on their roles and duties in curbing insecurity in the society.

Conceptual Clarification

It is important to begin this paper by first establishing what is meant by the term student. A student, according to *Microsoft Encarta Dictionary*, is somebody who studies at a school, college, or university. A student can also be said to be a young person taught at school or by a private teacher; a young person who learns from a mentor or other person who is skilled, knowledgeable, or experienced. *Merriam-Webster Collegiate Dictionary* further defines a student as one who attends a school; one who studies or an attentive and systematic observer. Although age specification is considered useful for clarification purposes, the representation of students as an age category has been contested in a number of cases. As Delgado noted, the term student can refer to various ages depending on an individual's standpoint. Different countries, agencies and individuals associate student with various ages.⁵ Moreover, as Eccles and Gootman pointed out, the use of age categories for the determination of student is problematic because differences exist among adolescents within the same age group.⁶ Early adolescents, for instance those between ages 10 and 14, are different from older adolescents who fall between 15 and 18 years of age. Therefore, while studentship is related to age, it is not determined by numbers. On the one hand in Nigeria, majority of the students are youth, and sociologically, youth denotes a stage of life between childhood and adulthood. On the other hand, some adults could still be regarded as mature students in their quest for academic qualifications such as a graduate student or a doctorate student. Based

⁵ M. DELGADO, *New Frontiers for Youth Development in the Twenty-first Century*, New York 2002, pp. 32–34.

⁶ J. ECCLES – J. A. GOOTMAN (eds.), *Community Programs to Promote Youth Development*, Washington DC 2002, pp. 19–21.

on this view and specifically for the purpose of this paper, whatever a person's age is, he or she is usually deemed to remain a student probably until learning stops. Consistent with this requirement, a student may, therefore, be a person who is between childhood and 30 years of age.

Nowadays, fear is an ever-present feature of life in Nigeria. This fear is the outcome of a very obvious situation of insecurity of lives and properties. To ably define insecurity, it is pertinent to have a brief description of what security is. In the *Webster Dictionary*, security is defined as "the quality or state of being secure, freedom from danger, fear or anxiety and freedom from prospect of being laid off". In everyday life, most people simply view security as an act of protection of one's property and it is not uncommon, especially in Nigeria, to associate the term "security" to a gateman or security-man. However, in a broader sense there are various forms of security such as security of lives and properties, food security, job security, investment security, national security, emotional security and intellectual security- plagiarism, piracy, etc. In this wise, Omede sees security as a dynamic condition which involves the relative ability of a state to counter threats to its core values and interests.⁷ For Nwolise, security is an all-encompassing condition which suggests that a territory must be secured by a network of armed forces; that the sovereignty of the state must be guaranteed by a democratic and patriotic government, which in turn must be protected by the military, police and the people themselves; that the people must not only be secured from external attacks but also from devastating consequences of internal upheavals such as unemployment, hunger, starvation, diseases, ignorance, homelessness, environmental degradation and pollution cum socio-economic injustices.⁸

Conversely, insecurity is the antithesis of security and has attracted such common descriptors as want of safety, danger, hazard, uncertainty, want of confidence, state of doubt, inadequately guarded or protected, instability, trouble, lack of protection and being unsafe, and others. Achumba et al. argue further that these common descriptors point to a condition where there exists a vulnerability to harm, loss

⁷ A. J. OMEDE, Nigeria: Analysing the Security Challenges of the Goodluck Jonathan Administration, in: *Canadian Social Science Journal*, 7, 5, 2011, pp. 90-102.

⁸ O. B. C. NWOLISE, National Security and Sustainable Democracy, in: E. O. OJO (ed.), *Challenges of Sustainable Democracy in Nigeria*, Ibadan 2006, p. 30.

of life, property or livelihood.⁹ Therefore, they consider insecurity to be a state of not knowing, a lack of control, and the inability to take defensive action against forces that portend harm or danger to an individual or group, or that make them vulnerable. For Beland, insecurity is “the state of fear or anxiety stemming from a concrete or alleged lack of protection”.¹⁰ It refers to lack (of) or inadequate freedom from danger. This definition reflects physical insecurity which is the most visible form of insecurity, and it feeds into many other forms of insecurity such as economic insecurity and social security. In this paper, insecurity is conceived as a situation where human and national security of a state is compromised by internal or external forces or interests exacerbated by weak or poor economic, military and/or human resource development conditions.

Theoretical Framework

The youth population of any country is very integral part of the discourse on violence or conflict. Scholars, in recent times, have examined the roles of youth in conflict and near-conflict situations. One of the most seminal theories on the roles of youths in violent and conflict cases is the “youth bulge theory”. Traditionally, this theory provides one of the most popular explanations on the roles of youths in conflicts, especially in developing countries that are obviously characterized by poverty, unemployment, lack of basic amenities, and a lot of other challenges. This theory was propounded in the 1990s by a German economist and sociologist, Gunnar Heinsohn who argues that a large youth population is prelude to instability and civil unrest. He was of the opinion that a “youth bulge” occurs when a country hosts between 30 % and 40% of young males from ages 15 to 29 years.¹¹ Thus, tensions and unrest in the Islamic world and Africa are attributed to these populations’ age structures having a relatively

⁹ I.C. ACHUMBA – O.S. IGHOMEREHO – M.O.M. AKPOR-ROBARO, Security Challenges in Nigeria and the Implications for Business Activities and Sustainable Development, in: *Journal of Economics and Sustainable Development*, 4, 2, 2013, pp. 79–99.

¹⁰ D. BELAND, The Political Construction of Collective Insecurity: From Moral Panic to Blame Avoidance and Organised Irresponsibility, in: *Center for European Studies Working Paper Series*, 2005, p. 126.

¹¹ M. DIOUF, Engaging Postcolonial Cultures: African Youth and Public Space, in: *African Studies Review*, 46, 1, 2003, pp. 1–12.

high percentage of young men. Conflicts are seen as inevitable in those countries and can best be regionally confined through military interventions. The “youth bulge theory” was further popularized by American political scientists Fuller and Pitts, and Jack Goldstone, who argue that developing countries whose populations are “youth heavy” are, therefore, especially vulnerable to civil conflict.¹²

Proponents of the “youth bulge theory” highlight that a burgeoning youth population poses threat to peace, especially if youths are economically and politically marginalized. This thinking also asserts that young people, especially those in the developing world with Nigeria inclusive, constitute a vulnerable group with diminished life prospects, facing challenges of limited access to resources, employment and education. Anthropologist Richard, studying youths in Sierra Leone and Liberia, asserts that youths are likely to engage in violence as a result of the alienation of young people by state institutions, non-state actors and the private sector.

The Nigerian case is definitely not an exception. As at 2014, 49.8 % of the country’s population belonged to the youth category. This is a “youth bulge” population, which is characterized by unemployment and high level of illiteracy. The unfortunate issue is not the geometric increase in the youth population, but the fact that as the youth population grows, so does the unemployment rate. In fact, unemployed youth in Nigeria is numbered about 11.1 million in 2012.¹³ According to the 2014 Nigeria Demographics Profile, the country has a youth dependency ratio of 84 %.¹⁴ This paper, therefore, on the basis of this theoretical explanation, argues that the Nigerian government’s hesitancy in formulating pragmatic policies towards tackling the indolence of the Nigerian youth is the basis for the country’s insecurity challenges. In other words, topical issues like the *Boko Haram* Insurgency in North Eastern Nigeria, the Niger-Delta Crisis over environmental degradation and socio-economic neglects, inter-ethnic clashes in North West-

¹² L. BEEHNER, The Effects of “Youth Bulge” on Civil Conflicts, in: Backgrounder: Council on Foreign Relation, 2007. Retrieved from <http://www.cfr.org/world/effects-youth-bulge-civil-conflicts/p13093> [2015-09-09].

¹³ T. A. ODUWOLE, Youth Unemployment and Poverty in Nigeria, in: *International Journal of Sociology and Anthropology Research*, 1, 2, 2015, pp. 23-39.

¹⁴ C. F. ONUOHA, Youth Unemployment and Poverty: Connections and Concerns for National Development in Nigeria, in: *International Journal of Modern Political Economy*, 1, 1, 2007, p. 125.

ern Nigeria, and other issues of armed robbery in the South can be evaded and solved if policies are implemented to tackle the educational and economic needs of the youth population (who particularly are the key actors in most of these situations of insecurity).

Causes of Insecurity

Nigeria is a country of potential abundance in terms of the natural, mineral and human resources. These, however, have not satisfactorily metamorphosed into development and the country is plagued with insecurity, ethnicity, extremism, violence and conflict. The factors causing this insecurity include absence of institutional capacity resulting in government failure which Fukuyama referred to as the breakdown of institutional infrastructures.¹⁵ The foundation of institutional framework in Nigeria is very shaky and has provoked deterioration of state governance and democratic accountability, thus, paralyzing the existing formal and legitimate rules nested in the hierarchy of social order. This view is corroborated by Igbuzor who sees the state of insecurity in Nigeria as a function of government failure.¹⁶ This manifests in the incapacity of government to deliver public goods to its citizens. This lack of basic necessities by the Nigerian people has created a growing army of frustrated people who resort to violence at the slightest provocation or opportunity.

Also, the gaping chasm of inequality and absence of fairness and justice contribute to insecurity in Nigeria. The perception of marginalization by many Nigerians is informed by the ostentation showed by the political class and elite vis-à-vis the grinding poverty to which citizens are subjected. Even security has been bourgeoisified by the elite. As Egwu contends, the security of the Nigerian nation-state has been reduced to that of the ruler and his immediate supporters. This state of inequality, unfairness and injustice has toughened the people, forcing them to take their destiny into their hands.¹⁷

¹⁵ F. FUKUYAMA, *State-Building: Governance and World Order in the 21st Century*, Ithaca 2004, p. 29.

¹⁶ O. IGBUZOR, Peace and Security Education: A Critical Factor for Sustainable Peace and National Development, in: *International Journal of Peace and Development Studies*, 2, 1, 2011, pp. 1–7.

¹⁷ S. G. EGWU, *Ethnic and Religious Violence in Nigeria*, Jos 2001, pp. 18–29.

Ethno-religious conflicts have been identified as another major source of insecurity in Nigeria. Ethno-religious conflicts exist when the social relations between members of one ethnic or religious group and another of such group in a multiethnic and multi-religious society is characterized by lack of cordiality, mutual suspicion and fear, and a tendency towards violent confrontations to settle grievances. These conflicts revolve around who gets what and how in the state especially as it concerns the distribution of scarce resources, power, land, chieftaincy titles, local government councils, control of markets and expansion of religious territories. These have resulted in large-scale killings and violence among ethno-religious groups in the country.

Finally, the failure of security agencies such as the police, the military, state security services and paramilitary units to share intelligence information has been identified as one of the factors frustrating quick apprehension of culprits. Also, the failure of intelligence gathering by the security agencies as well as the near passivity of security operatives in proactively policing the country, coupled with the non-apprehension of culprits, is also a contributory factor to the rising tide of insecurity in Nigeria. Of course, when the armed forces and paramilitary agencies are not well-tooled with modern fighting and security gadgets and their welfare is not given priority attention, they may not want to make any sacrifices for the nation. All of these factors point to a passive national security team that is not really committed to fighting crime or stopping the merchants of violence or terror envoys from having the field day in the country. The mantle, therefore, falls on the students to be a major force in bringing about positive changes and salvage the state of insecurity in Nigeria.

Nigeria and the Manifestations of Insecurity

The Nigerian State is a confluence of nations made up of people (nationalities) associating involuntarily in the pursuit of uncommon interests. It is characterized by the absence of justice and held together with impunity by its armed forces, which are controlled by elements from their names, bound together by a common agreement, sharing the national cake on certain unwritten principles. It lacks the essential ingredients of legitimacy i. e. certain nationalities have not consented to the association and the country is being ruled unjustly by elements within the three most populous nationalities. Insecurity is

thus an ever-present characteristic of life in Nigeria for the past couple of years. People increasingly die, maimed or injured due to violence which in all areas of daily living. Fear of armed robbery is gradually crippling Nigerian's economic life. Vast numbers of passengers of daytime public transportation are divested of their cash, or even mowed down periodically by armed robbers. Irrespective of the security provided, gangs of robbers swoop on travellers and wreak havoc on them. Fagbemi and Ogugbuaja assert that one such broad day-light violent robbery led to the death of 16 persons and the loss of N20 million cash along Ilorin and Omu-Aran in Irepodun local government of Kwara State on Tuesday July 13, 2004.¹⁸ Long distance journeys, to Abuja, Lagos, Onitsha, Kaduna, Maiduguri and Port Harcourt are parts of everyday business activities of Nigerians. Economic activity is, therefore, increasingly subjected to impediments.

Lives in many cities have been very adversely affected by the reign of terror instigated by not only armed robbers and assassins but also by Islamic terror group, *Boko Haram*. Music centres, game houses, hotels, restaurants, cinemas entertainment halls, shops and markets are parts of legitimate business. These businesses constitute major economic activities providing opportunities for employment and income earning. These enterprises which used to provide leisure and entertainment for large sectors of the Nigerian population are now virtually non-existent in most cities, especially in northern Nigeria, due to insecurity. People's homes are invaded at all hours, particularly at night, by armed robbers, paid assassins, and ethnic or religious militias. Middle and high level manpower has, in recent years, been especially prone to danger within and outside the territory of educational institutions. The assassination of lecturers in Enugu, Nsukka, Ile-Ife and elsewhere is part of this trend. These assassinations are suspected to be carried out by student cult members. Major towns in Nigeria have, in recent months, been subjected to situations of siege by armed youth gangs.

According to Nwagboso, the Niger Delta conflict started in the early 1990s due to tensions between international oil companies (IOCs) and some representatives of Niger Delta minority ethnic groups who felt

¹⁸ A. FAGBEMI – C. OGUGBUAJA, Robbers Kill 16, Cart Away N20 Million in Cash Van Raid, in: *The Guardian News*, July 15, 2004.

they were exploited without due compensation from the IOCs.¹⁹ Thus, ethnic and political unrest continued in the region throughout the 1990s and persisted despite the enthronement of democracy in 1999. Although the Federal Governments' Amnesty Programme reduced the rate of militancy in the region, the incessant kidnapping activities in the Niger Delta region eventually spilled over into some States in the South-East and South West geo-political zones of the country. The *Boko Haram* terror is a major security challenge in Nigeria that has adversely affected the Nigerian economy. According to Olugbode, the word "*Boko*" is a Hausa word meaning "animist", "western", or non-Islamic education; and the Arabic word "*Haram*" figuratively and literally means "sin" or "something forbidden".²⁰ The *Boko Haram*, like the Malian Islamists in Northern Mali, is a controversial Nigerian militant Islamist group that seeks to impose Sharia Law or its radical interpretation of Islam on the northern States of Nigeria and other parts of the country. Dike also holds that the group opposes not only western education, but also western culture and modern science.²¹ It was founded in 2002 in Maiduguri by Ustaz Mohammed Yusuf and on Thursday, July 30, 2009, Nigerian security forces captured Mohammed Yusuf in Borno State after days of clashes that killed more than 300 people. The Nigerian security forces had stormed *Boko Haram's* stronghold on Wednesday night, killing many of the militants and forcing others to flee. The violence began on Sunday night in Bauchi State, before spreading to other towns and cities in the North-east. It is estimated that about 300 to 600 people were killed in the violence. Shortly afterwards, the police announced that Mohammed Yusuf had been killed while trying to escape. Hardly did anyone believe this statement from the police. The most common perception in Nigeria and elsewhere is that the police found him a nuisance and took it upon themselves to get rid of him. A shocking picture of his body was published on the BBC website. It is pretty gruesome and not

¹⁹ C. NWAGBOSO, Security Challenges and Economy of the Nigerian State (2007–2011), in: *American International Journal of Contemporary Research*, 2, 6, 2012, pp. 244–258.

²⁰ M. OLUGBODE, FG Deploys Troops as Boko Haram Bomb Police Station, in: *This Day Newspaper*, October 13, 2010, p. 1.

²¹ P. DIKE, *Nigeria and the Quest for an Enduring Security Mechanism*. Paper on National Security at the Royal United Service Institute. London on March 26, 2010.

to be viewed by those with weak stomachs.²² The death of their leader in 2009 turned the group into a killing machine that has put paid to the economic development of the Northern geopolitical zones.

The activities of *Boko Haram* have constituted a serious security challenge in contemporary Nigeria and the group has been linked to the dreaded Al-Qaeda terror group.²³ It has been accepted in many quarters that the criminal and evil agenda of the *Boko Haram* terror envoys in Nigeria. The introduction of suicide bombing on Nigerian soil has not only paralyzed economic and social activities in Maiduguri, Bauchi, Adamawa, Abuja, Suleja, Kano, Damaturu, Minna, among other cities, but has also made Nigeria unsafe for investment and tourism. The *Emir* of Gwoza in Borno, Alhaji Idrissa Timta decried, in the first half of 2014, the renewed insurgency in the area, saying it has crippled the socio-economic activities in his domain. Timta submitted that “it is sad to say that my people have been blocked from going to the market by the insurgents, who kill at will. Even the food crops cultivated by them in the last farming season have ended up with the *Boko Haram* as the harvests were seized by the insurgents making life unbearable”.²⁴ Moreover, the crisis has brought the once thriving economy of the far north region, which borders Nigeria to the west, to a halt, hampering tourism, agriculture, and trade with Nigeria. The significant shift in the local economy is also threatening the financial infrastructure of Cameroon. Waza National Park (Cameroon’s largest game reserve) used to brim with tourists, with the dry season driving elephants, giraffes, gazelles, and hyenas to the few remaining watering holes to drink water and shade themselves from the sun. But the threat posed by *Boko Haram* has caused a steady decline in visitors and it is most visible during the

²² O. ODUYELA, The Emergence of Boko Haram: From Religious Intolerance to Religious Terrorism in Nigeria, in: *African Reporter*, 2014. <https://africanreporter.wordpress.com/2014/05/21/the-emergence-of-boko-haram-from-religious-intolerance-to-religious-terrorism-in-nigeria-2/> [2015-07-08].

²³ C. ONIFADE – D. IMHONOPI – U. M. URIM, Addressing the Insecurity Challenge in Nigeria: The Imperative of Moral Values and Virtue Ethics, in: *Global Journal of Human Social Science*, 13, 2, 2013, p. 58.

²⁴ O. DANIEL, Boko Haram Has Paralysed Economic Activities In Gwoza, Making Life Unbearable – Emir Cries Out, in: *News Agency of Nigeria*. <http://www.informationng.com/2014/04/boko-haram-has-paralysed-economic-activities-in-gwoza-making-life-unbearable-emir-cries-out.html>, posted on April 13, 2014 [2015-07-08].

high season. Though unable to give precise numbers, Tourism Ministry spokesman, Serge Eric Epoune affirmed that “*they used to come in thousands, but today, not even one visitor goes there. People are fearful for their lives*”.²⁵

Students as Engines of Change

In the era of decolonization that followed the end of the Second World War, young people were held up as the future of many African societies. Amid the burgeoning nationalism of the 1950s and 1960s, students were seen to have an important role in building prosperous new societies newly freed from the chains of colonialism. There were chances for young people to both challenge existing power structures and to develop their own visions for the future. This role was often encouraged by the nationalist leaders of the time who saw a need to generate a powerful sense of community and shared destiny among their compatriots. These leaders, such as Kwame Nkrumah of Ghana and Jomo Kenyatta of Kenya, saw the need to harness the creative energies of young people as part of their new plans for economic, political and social transformation. This was evident in the positive activities of the West Africa Student Union (WASU) in the attainment of independence in Africa. Much of the positive momentum seen in the immediate post-colonial era was lost, however, as the dreams of development began to crumble. This has been worsened by political leaders’ inability to respond to the demands and needs of the nation, thus, culminating in the reinforcement of the view that students have a role to play in national security.

The role of students in ensuring security in Nigeria begins with education. Education is the greatest and most efficient instrument to improve moral values, discipline, and responsibility. Through education, people will be able to create new jobs, build a strong and competitive economy, promote harmony and coexistence, etc. Can you imagine how truly great Nigeria would become if 180 million people worked together towards the greater interest of the nation and not for selfish short minded purposes? Students should make their edu-

²⁵ N. K. CHIMTOM, Boko Haram Insurgency Takes Rising Economic Toll on Nigeria’s Neighbours, in: *News Express*. <http://www.newsexpressngr.com/news/detail.php?news=9783&title=Boko-Haram-insurgency-takes-rising-economic-toll-on-Nigeria%E2%80%99s-neighbours>, posted on February 24, 2015 [2015-07-08].

cation and studies their main priority because it is through this that they can make a meaningful contribution to the society. According to Sanford, youths, male and female, may be forcibly recruited into fighting forces or join voluntarily for multiple motives, which include disillusionment, retribution or a desire to act simply because they lack education that could enlighten them.²⁶

Students are the back bone of any nation. They can change the future of the society with their youthful vibrancy and courageous behaviour. Unfortunately, today, Nigerian youth are more interested in activities and events that are neither productive nor useful to them as well as the nation. They spend their days peddling drugs and playing video games while their nights are used for partying. However, the present conditions of the world – its economic and social insecurity – should awaken the students from their slumber and make them enquire what the future holds. It is surely the students who will suffer most if there is crisis in the country. Students should, therefore, open their eyes and minds to the existing conditions, study the evil forces that are at play, and with concerted effort, arise and bring about the necessary reforms – reforms that will contain within their scope the spiritual as well as social and political phases of human life. For instance, students can hold a forum and suggest means to the government on how best insurgency and other acts of insecurity can be curbed in the country, rather than leave it all to the government. A good example is that of Michael Mumo, 21, Emmanuel Kinyanjui, 20, James Kimani 22, and Iyan Bett, 22 who went a step further to assist Kenya, their country, to curb terrorism. After much has been said about the state of insecurity that has engulfed their country which have left many people in a state of despair, many decided to keep away from crowded buildings in a bid to protect themselves from danger. However, these students in the Department of Mechatronics Engineering came up with a security system that can, as they say, be used to identify everyone who enters a building using Near Field Communication (NFC) technology. This system can help avoid the hustling involved in getting into buildings where one has to submit to body searches, write their name, national identification card (ID) or pass-

²⁶ V. SANFORD, *The Moral Imagination of Survival: Displacement and Child Soldiers in Colombia and Guatemala*, in: S. McEVOY, (ed.), *Troublemakers of Peacemakers? Youth and Post-Accord Peace Building*, Notre Dame 2006, pp. 49–80.

port number and give details of the person they are going to see and the floor he or she is on each time. All these are in a bid to ensure adequate security. Sadly, this is not always a fool proof security measure as many people, particularly in cases where ID is not left behind, give false names or use illegible handwriting because they do not understand the reasons behind the scrutiny at the front desk. Through this system, these students hope to make the process of logging identities more effective by automating access to buildings. According to them, the system, which relies on contactless technology, can also be used to automatically regulate the number of people who access public places; *“with this, we shall be able to know who went where and at what time, helping security organs with intelligence gathering”*.²⁷ They assert that in their quest to help their nation curb the increasing trend in insecurity and terrorism, they ventured into the world of Radio Frequency Identification systems (R.F.I.D) as well as the emerging technology of Near Field Communication (N.F.C.) systems.²⁸

A natural reaction to horrific acts of violence and insecurity like school bombings and terrorist attacks is the desire to lash out and punish the perpetrators. People who are angry or frightened often feel that the ability to fight back puts them more in control or will alleviate their sense of pain. While anger is a normal response felt by many students, we must ensure that we do not compound an already tragic situation and react against innocent individuals with vengeance and intolerance. There is a tremendous risk of unfairly stigmatizing people in this country and around the world who may look like our perceived enemies either because of their race, language, religion, style of dress, etc. Attacking them for what some other people have done or said will only lead to more conflict. Students may have difficulty channelling their feelings appropriately and can easily pick up negative or demeaning cues given by people around them. Given the diversity of Nigeria’s educational institutions where various races and tribes co-exist, some students may become targets of hostility and blame. Bul-

²⁷ F. CHIGUNTA, *The Socio-Economic Situation of Youth in Africa: Problems Prospects and Options*. <http://www.yesweb.org/publications/> [2015-03-21].

²⁸ Mechatronic Engineering Department of JKUAT (2014), *Mechatronic Students Aim to Solve Kenya’s Insecurity Problems through Innovation*. <http://www.ihub.co.ke/blog/2014/06/the-intel-autobots-project-rfidnfc-technology-in-security-and-control-systems/>, posted on July 17, 2014 [2015-07-08].

lying and harassment are never acceptable and can be especially damaging when certain students or segments of society feel especially vulnerable. Students should note that such behaviours can only further contribute to the risk of violence and insecurity in schools and communities. For instance, after a cab killed a student of Adekunle Ajasin University, Akungba-Akoko, Ondo State, in 2014, students unleashed mayhem on the community, and tried burning down the NEPA Office in the process. Such would only do more harm than good by further contributing to the existing insecurity. Rather, students should shun peace-truncating reactions to events around them.

Students should also understand the importance of treating all people with dignity and not judging groups of people based on the actions of a few. Most importantly, students should model tolerance and compassion in their words and behaviour. Doing so is not only critical to preventing further harm in the society, but the process presents a potentially powerful opportunity for our young people to learn and incorporate into their values the true strength of commitment to individual freedom and upholding the respect and dignity of all people. Since what goes around comes around, what we would not want others do to us, we should not do it to anyone. Violence and hate are never solutions to anger. Perpetrators of violence against fellow students or against our country cause tremendous harm because they act violently against innocent people out of blind hate. We must not act like them by lashing out at innocent people around us, or hating them because of their origins, their appearance or their choice of dress. Students should understand that groups of people should not be judged by the actions of a few. It is wrong to condemn an entire group of people by association or religion, race, tribe, affiliation or even proximity. No one likes to be blamed or threatened for the actions of others.

Nigeria is weak because of our diversity and because we see each other differently from the angle of different ethnicities. Everyone desires to be treated with fairness, respect and dignity, and certainly, individuals that are proven to be guilty of crimes should be punished. But no matter how angry we are over these terrible crimes, our Constitution ensures fair and equitable treatment under the law. Vengeance and justice are not necessarily the same. Justice means punishing the real perpetrators, not innocent people. Hurting other children and neighbours will not make solve our problems, stop terrorists, or help

punish students who harm or harass their colleagues. It will only add to the hate and anger and further increases the risk of insecurity. We are in this together. People of all ethnicities are hurt by terrorism and other acts of violence. We need to support each other, comfort each other, and work together to help those mostly in need during difficult times. History shows us that intolerance only causes harm and we should learn from history by not repeating terrible mistakes such as inappropriate, often violent, treatment. By reaching out to our classmates, friends, and neighbours from diverse backgrounds, we can help heal the wounds from tragic events and build stronger and more resilient communities.

John F. Kennedy, a former President of the United States counsels that: *"ask not for what your country can do for you, but what you can do for your country"*. Greatness is not attained by what you can do for yourself, or your surrounding at a micro level, but what you can do to help the less privileged and your country as a whole. Nigeria is very wealthy in terms of natural resources, endowed with many solid minerals and oil, but most importantly of all, we have our proud and gifted citizens and students. The people are what we should consider to be the strength of our nation and so we should appreciate and cherish them. From that perspective, I wish to inform you that security starts from your homes. Your upbringing and moral values are what determine the level of security that we have across the country. We presently have a high crime rate due to the deterioration of family moral values, and overall difficult financial situation. Parents or guardians are no longer aware of their responsibilities and are busy sending out kids on the streets, without previously teaching those rights and wrongs. There are numerous distractions that our students encounter on a daily basis, but if the parents have not taught them well they could easily take a wrong path. It is sad that most students do not know that taking another person's property, regardless of the value (even a pen or pencil) is considered stealing which is a crime. Some also do not know that chewing gum and spitting it out on the street or dropping litter on the road is wrong and considered an offense. As a society, we focus on the conducts of armed robbers whilst forgetting that they started with minor offenses and later advanced to more violent crimes. A student, who is disciplined and in possession of good manners, has less chances of committing crimes.

In that sense, the best way for students/youths to ensure security in Nigeria is through self-discipline. At the individual level, some other ways include belief in a positive future, commitment to school and the ability to act independently with a sense of control over one's environment. Problem-solving skills, plans for the future, resourcefulness in finding support, adaptability, critical thinking and conflict resolution initiatives are also important skills. Asides from these listed measures of curbing insecurity in Nigeria, Mezieobi outlined the understated as ways students can bulldoze insecurity impeding Nigeria's national transformation:

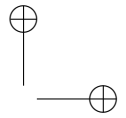
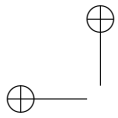
1. Students should make use of the social studies lessons they have been taught in schools, that is, civic education and citizenship education, which will wake them up to their socio-civic competence responsibilities and effective citizenship such as inspiring feelings of patriotism, and these will make them socially distant from violent practices.
2. Students should also inculcate worthy attitudes and habits (worthy character development) that will go a long way in eliminating fight, strife and violence.
3. Students should be resistant to unsuitable acts, ideologies and politics that divert them from the systems of ideas aiming at attaining sustainable peace, security and development.
4. Students should have a clear purpose and commitment towards life.
5. Students should have a powerful vision as inspiration for a sustainable future which will be the major force directing their engagements.
6. Students should invent projects to achieve their purpose with clear accountabilities and action plans. These project, asides from making them less available for other unproductive and peace-truncating activities, they will also boost Nigeria's productivity and inventions.

7. Students should develop a strong national identity irrespective of tribe, religion and language differences, rather than ethnic nationalism.
8. Students should find agreed ways to work through conflict rather than avoiding it. Students and youths should agree to communicate even when it's hard.

I, therefore, call on all students to join this battle to save Nigeria and become renaissance students by learning and practicing these thematic words: honesty, honour, integrity, consciousness, respect, contentment, courtesy, and patriotism. It is through these virtues that students/youths can help curb insecurity in Nigeria.

Conclusion

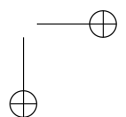
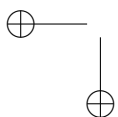
The problem of insecurity in Nigeria has become a challenge for the Nigerian government, most especially in the quest for national development, and peoples and a purview into the spectrum of national life reveals that religious fundamentalism in the country has arisen as a result of multiple problems. Some of them are lack of education of the adherents, strongly held misconceptions by religious zealots who believe that the only way to expand their religious territories is by killing those who refuse to be proselytized by their arm-twisting tactics, misinterpretation or literal interpretation of Scriptural demands, economic deprivation which forces them to vent their anger on the State and an insensitive and irresponsible government that has failed consistently to provide the people with the basic necessities of life. This paper, thus, submits for the need to revive and reinforce moral values and virtuous ethics among students, and that educational institutions should go a step further by codifying these values/principles so that students, small and old, can begin to imbibe them to guide their conduct, behaviour and social relations with others. Regenerating the moral values and codes that should guide the actions and behaviour of students and even every citizen is an urgent task that must be done to safeguard the future of the country and raise passionate and ethical citizens committed to the welfare, betterment, and development of Nigeria and Nigerians. According to Agrawal, a true moral value is one that upholds respect for human life and personal freedom. And the sum total of the moral values of a society is its image of human-



ity.²⁹ The ultimate value is recognised as the sanctity of human life and derivatively, as the supreme worth of the individual person, or as the value of human life. Students should, therefore, work tirelessly to secure their lives and our lives.



²⁹ M. AGRAWAL, *Morals and the Value of Human Life*, in: E. EMMANUEL (ed.), *African Philosophy: An Anthology*, Massachusetts 1998, pp. 146–154.



Jaroslav MICHÁLKA
Roky v pekle. Vzpomínky politického vězně z 50. let
Praha: ÚSTR – Volvox Globator 2015
ISBN 978-80-7511-131-9, 190 pages

Memoirs of Jaroslav Michálka open an unknown story of Sudeten German, Czech patriot, soldier from Eastern front (of WWII), member of Czechoslovak social-democratic party and former employee of criminal service, that was enacted on the background of the events of the tragic period of Czechoslovak post-war history under the conductor of the Soviet Union. As the title already suggests, author lived in the “years of hell” from 1952 to 1963. However, neither his life before those fateful years cannot be called ordinary.

Jaroslav Michálka was born in June 1924 in Opava in a mixed marriage. Although his father had a German nationality and his mother was Czech, he and his two older brothers were raised completely in the Czech spirit. He attended a Czech school and in 1932 he became a member of the Czech Scouts. During the war years, he was arrested in Opava by the Gestapo. The reason for apprehension was a robbery of civil air defence warehouse and library of Czech school in Opava, whose contents should helped the German army. As minor he was placed in

an institution for the re-education of the young people. However, due to the offense of writing an anti-German letter addressed to his parents, another court was followed. This time he served his punishment in the juvenile prison in Reichenbach. As a son of a German father, after reaching the age of eighteen he received a call-up to onset the military service in the Wehrmacht. Michálka had no choice but to enlist. He underwent a military training in France, from where he was moved to the Russian front with his unit. In late 1944 he managed to desert. In the ranks of the guerrilla units he participated in the battles on the Eastern Front. In March 1945 after the completion of training as an artillery observer he was assigned to the then newly formed 4th Independent Brigade of the 1st Czechoslovak Army Corps, where he was involved in the battles of Malá Fatra or in the liberation of Slovakia and Moravia.

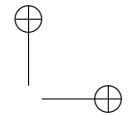
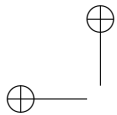
After demobilization in June 1945 he joined the service of NB (National Security, later National Security Corps – SNB), where he was subsequently assigned to the criminal service – component of National

Security. Although he was many times in transitional post-war period appealed to join the Communist Party, he became a member of the Czechoslovak Social Democratic Party, which later badly backfired on him. After the February events he was transferred from place to place for his unfavourable opinions, until he was finally committed for military trial in 1951. After two months in pre-trial detention he received so-called discharge decree with immediate effect. Another prosecution followed, according to which, as a body of criminal services, he didn't make decisions in continuity with a class in 1945–1948. An attorney Donath, J.D. was able to shatter this accusation so much it was dismissed. However, a subsequent prosecution, according to which – during the recruitment process in the service of the SNB – he concealed the fact that he once served in the German army, wasn't dismissed. Jaroslav Michálka was sentenced to one year imprisonment and his lieutenant rank was removed. Based on the recommendation of his defence lawyer he hasn't appealed and accepted the punishment. He served a half of his sentence, the other half was pardoned. A year later he was convicted by a State Court in Brno to twenty-five years in prison during so-called monster trial with dangerous subversive group. Without suspected anything, his "years in hell" began.

During his imprisonment Jaroslav Michálka went through a series of

prisons and labour camps of which he gave a very detailed and realistic testimony. A regime was practically the same in various camps and prisons, only difference was in the degree of bullying, while an influence of an international political situation reflected de facto on everything and among other things determined the guards' behaviour in dealing with prisoners. Exploitation, humiliation, bullying and threats, slavery in uranium mines along with radioactive radiation or death were Michálka's "everyday bread" of his unjustified stay in jail. Human life, particularly the life of the prisoners was worthless. Cruel and inhuman treatment, inadequate diet and poor sanitary conditions pointed to the fact that prisoners were nothing more than numbers. However, not all wardens and guards were the same, and even among them occasionally man could find a bright exception.

Publication describing memoirs of Jaroslav Michálka is undoubtedly an extraordinary author's act which illustrates the difficult period of Czechoslovak history of the twentieth century. The book consists of six chapters that chronologically follow each other. As the name of the book itself already says, the core part is devoted to the years of the author's imprisonment, in which by a narrative form depicts an important events of his life. The aim of Michálka's effort was to achieve a best insight and elucidation into the reality back then, so that the reader could create



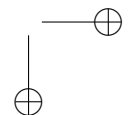
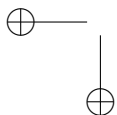
at least a rough idea of the former regime and the situation that was not favourable for many. He undoubtedly achieved success in this respect. Unfortunately the published memories submitted only a part of author's life story. For example Michálka's life before and during the war or after release from the book depicts only marginally. Worth mentioning is Michálka's theory on the principle of the "class struggle" which uncovers a "recipe" for the production of seditious groups he had first-hand experience of it.

Due to the fact that the publication is based on the author's memories there are no notes together with bibliography or archives references. Which is nonetheless fully replaced by epilogue in which Prokop Tomek subjected a memories of Jaroslav Michálka to critical exploration. Epilogue is completed with some personnel or time data that is not entirely clear from the narrative. Thanks to a careful archival examination a personal Michálka's memories provide a comprehensive picture of life in a complicated twentieth century. An abundant picture supplement which is conceived into the half of the book is a pleasant diversification of

the publication. We can also find Jaroslav Michálka's personal photos – various awards (e. g., Czechoslovak War Cross 1939), personal correspondence, document about an acquittal or judgment on which basis he was convicted and so on. All this together with colourful narration provides a comprehensive picture of the Michálka's personality and his uneasy fate – without the influence of emotions, malice or hatred, which, as it is evident from his memoirs and statement, he never felt or had.

Publication describing a narration of the life story of Jaroslav Michálka, along with other memories of political prisoners from the fifties, undoubtedly presents an essential component which complements a qualified historical works and portrays the human nature in the context of historical reckoning with mistakes, grievance, injustice and crimes which occurred in the Communist era. This colourful testimony without bias or anger and with a great deal of humour could be recommend to anyone interested in the history of Czechoslovakia in the era of the totalitarian regime.

Jana Křivancová



Karel SVOBODA

***Autokrat a jeho doba. Rusko a revoluce v letech
1830–1831***

Praha: Karolinum 2016

ISBN 978-80-2463-018-2, 214 pages

At the Congress of Vienna in 1815, representatives of the Great Powers agreed on a new arrangement for post-war Europe. From the perspective of international relations a new system was created whose main aim was using the common forces of Europe to prevent the outbreak of a revolution and protect the peace amongst European states. The Vienna negotiations also decided upon the creation of a new order of states, new borders or means of government and representation of individual states in Europe. This international system encountered weaknesses even during its formation; however, by the beginning of the 1830s events in Europe were leading towards a definitive change. The situation during this dramatic period is the subject of a book by historian Karel Svoboda.

As the author himself states in the introduction, the book is a revised version of his doctoral thesis. Svoboda is an expert on the history and politics of Russia. His inspiration to publish came from work by William C. Fuller and Paul Kennedy. From a methodological perspective Svoboda

draws on, for example, an article by Wolf D. Gruner, "Grossbritannien und die Julirevolution von 1830" (*Francia*, 9, 1981, pp. 369–410), in which the author emphasises the relationship of an individual state to a specific problem. In Svoboda's case this is the July Revolution in France and reactions to it in Europe, especially in Belgium and Poland.

The work covers a relatively short period during the reign of Tsar Nicholas I. The author's motivation for writing the book was the well-known negative perception of the tsar's personality as portrayed by contemporary historians. The purpose of Svoboda's work, however, is not a revision of Nicholas's policies; rather the aim is to provide the reader with an objective view of the tsar's rule and Russian politics in the revolutionary period 1830–1831. The book is divided into three parts based on chronology and subject matter. The second part deals with events in a Polish context, the third inner political factors in the Russian Empire.

In the introduction, as well as providing a description of the interna-

tional situation in the 1820s, Svoboda demonstrates his multidisciplinary approach to the topic under discussion. He explains the thematically compact content of the analysed period as a means of providing a comprehensive picture of Nicholas's foreign policy with an emphasis on the army, economic situation, structure of the management of Russian diplomacy, as well as on public opinion both at home and abroad. For the Czech reader this is an interesting approach, which may be understood as the political history of one state. At the same time the author provides an excellent explanation of why the topic is limited to the period 1830–1831.

The first chapter is devoted to the July Revolution in France, which disrupted the erstwhile international stability created at the Congress of Vienna. The assumption of power by the unpopular government of Jules de Polignac and the restriction of liberties guaranteed by the constitution brought the French people into the streets. Events developed apace and within two days the French throne had been occupied by Louis Philippe from the cadet branch of the House of Bourbon. In this chapter the author analyses the stance of Nicholas I towards events in France, which the Russian tsar regarded with great dissatisfaction. Svoboda draws attention to the tsar's political motivation, which was based on anti-liberalism, maintaining the equilibrium in Europe and strict compliance with international agreements. For these rea-

sons Russia became the greatest opponent of the changes in France. At the end of this chapter, it is stated that finding common consensus was more a result of the skill of the Russian ambassador Pozzo di Borgo and the tsar's belief in the solidarity of the Great Powers in Europe, rather than the settlement of Russian-French relations.

The second chapter deals with the revolution in Belgium. For Nicholas the uprising in the United Kingdom of Belgium was a matter of change to the existing international system. The book reflects the discrepancy between the standpoint of the tsar and the politics represented by Russian diplomats at the London Conference. Despite the Russian diplomats having no authority, they often had to negotiate based on their own judgment. The effort to find consensus on the question of Belgium was overtaken by an uprising in Congress Poland. In this chapter the author describes how the problems of internal politics paralysed Russian diplomacy in the Belgian question.

The third chapter deals with the organisation of Poland after the Congress of Vienna up to the outbreak of the Polish Uprising in November 1830. Nicholas I "inherited" Poland the way it was from his brother Alexander I. Despite Poland having a special position within the empire and enjoying significant advantages, the tsar was unable to appease the growing dissatisfaction with his rule. Svoboda discusses the

internal political situation in Poland, taking into account its economy, education system and military forces. It was precisely support for the Polish economy that was supposed to avert an anti-Russian uprising, which in the end proved impossible to prevent. This is discussed in the next chapter.

The fourth chapter analyses the origin and character of the uprising and its direct effect on the international politics of Russian. Here the author covers every aspect of the Polish Uprising from the participants themselves, through voices from abroad, to the policy of the tsar. He points to the weakness of the Russian Army, which, moreover, had been decimated by a cholera epidemic. In my opinion, the following chapter, which deals with public opinion in Western Europe, is very interesting. The author describes how the view of the eastern great power changed in the wake of Napoleon's defeat. From celebrated victor, Russia began to be regarded in Western Europe as a barbaric state. It is surprising how many anti-Russian groups were active in Europe; it is precisely these that were considered by the tsar to be the source of permanent tension. The growing influence of public opinion from the beginning of the 1830s was starting to be reflected on the international scene. This influential force could no longer be ignored. The chapter is divided into several subsections which encompass both responses of the public to the Novem-

ber Uprising and the activities of Polish political emigrants and the Russian government in an effort to win over the support of European public opinion.

The concluding section of the book deals with the domestic aspect of Russian policy. The chapter on the structural organisation of foreign policy covers the tasks of personalities in Russian diplomacy, predominantly in the relationship between the tsar, ambassadors and the Russian vice-chancellor. Svoboda's book primarily points out that the tsar's policy was surprisingly more of a compromise between internal and external factors that were putting pressure on Nicholas, rather than the individual dealings of a Russian autocrat. One very interesting observation by the author is the effect of the time factor and the distance between Petrograd and the venues of diplomatic negotiations, which played a fundamental role in the generation of Russian foreign policy. These aspects forced diplomats to come up with decisions independent of the official view of Petrograd. The following seventh chapter analyses the position of the Russian Army. The afore-mentioned problems of the tsar's armed units in suppressing an uprising left its mark on Russian international policy. The author finds the causes of military weakness in exhaustion from the war with the Ottoman Empire in 1829–1830, inadequate training of the men and the effect of a cholera epidemic. The logical outcome of the state of

the Russian army can be seen in the Crimean War, in which Russia was not able even to defend its own territory.

The author also covers the reaction of the Russian public to events connected to the period under analysis. According to Svoboda, Nicholas I attached great importance to the opinions of the Russian public. The final chapter deals with the economic situation in Russia, providing an analysis of its limits and possibilities, which also appeared in the promotion of international interests at both the business and political level.

The publication is rounded off by a bibliography and list of names. Apart from the rigorous accuracy with which the author is able to explain the given issue comprehensively and clearly, one must also commend his working with predominantly foreign professional literature and primary sources, some of which even originate from British and Russian archives. If a criticism is to be made, then above all it would be the absence of some important and recently published works, in partic-

ular the outstanding monograph by British historian Alexander Bitis, *Russia and the Eastern Question. Army, Government, and Society 1815–1833* (Oxford – New York 2006), which in many respects is dealing with the same issue as Svoboda himself.

The book provides a comprehensive picture of Russian foreign policy in 1830–1831. Svoboda has included all the factors influencing the international policy of the Russian Empire. This, however, is more than just a work dealing simply with the history of international relations: it is also an erudite and, in the Czech milieu, almost unique approach to the topic. The work deals with a narrow but nonetheless highly interesting segment of European history. Ultimately it is a work which will help the reader comprehend all aspects of foreign policy, rather than merely providing a picture of historical events. The book can be recommended to all readers with an interest in the given topic, as well as to the general public – and not only on account of its historical overlap.

Jiří Vyčichlo