

Některé aspekty hospodářských vztahů mezi Rakousko-Uherskem a Spojenými státy americkými v období první světové války[#]

Václav Horčíčka*

Prodej rakousko-uherských lodí kotvících v amerických přístavech

Válka mezi Spojenými státy a Rakousko-Uherskem, která oficiálně začala v prosinci 1917, tvrdě dopadla na majetek občanů, institucí i obou států na území znepřáteleného partnera. V této komplikované problematice věnovali politici a diplomaté největší pozornost otázce rakousko-uherských lodí, které byly na počátku evropské války v roce 1914 nuceny zůstat v amerických přístavech. Nebylo jich mnoho. Šlo o pouhých čtrnáct obchodních a osobních parníků o výtlaku 67 840 BRT.¹ Lodě kotvily v New Yorku, Bostonu, Pensacole a New Orleans, patnáctá pak v kubánské Havaně.² Jejich vlastníkem byla z poloviny Vereinigte österreichische Schiffahrtsgesellschaft (VÖSAG), dříve známá jako Austro-Americana und Fratelli Cosulich se sídlem v Terstu. Zbýlé patřily několika dalším rejdařům, jejichž jménem ale vystupovala Austro-Americana.³ Vypuknutí války společnosti způsobilo těžké ztráty, které se snažila krýt prodejem lodí v cizině. Jeho význam pro tuto firmu přiblíží i skutečnost, že před válkou měla celkem 31 lodí, mezi které patřila i největší rakousko-uherská obchodní (osobní) loď parník *Kaiser Franz Joseph I.* o výtlaku téměř 13 000 BRT. V USA se tak bez užítu nacházela téměř čtvrtina celé její flotily.⁴

První pokus o prodej uvízlých lodí společnost podnikla v polovině roku 1915. Územně příslušné rakouské ministerstvo sice žádost podpořilo, proti se však postavila námořní sekce ministerstva války.⁵ Záležitosti se již v roce 1915 zabývaly také americké úřady. Rakousko-uherský obchodní atašé ve Stockholmu totiž v únoru 1915 předal tamnímu americkému generálnímu konzulovi neúplný seznam rakousko-uherských lodí kotvících v neutrálních přístavech.⁶

Záležitost pak byla ve Washingtonu projednávána na nejvyšší úrovni. Tehdejší státní tajemník USA William Jennings Bryan se kvůli rakousko-uherským lodím obrátil v květnu 1915 na prezidenta Woodrow Wilsona. Oznámil mu, že dostal žádost o povolení odkupu 4 plavidel. Zásadní otázkou bylo, jak by se k transakci postavily země Dohody. Bryan si

[#] Text je součástí řešení Výzkumného záměru MSM 021620827 *České země uprostřed Evropy v minulosti a dnes*, jehož nositelem je Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze.

* Doc. PhDr. Horčíčka, Ph.D.; Filozofická fakulta, Univerzita Karlova v Praze, vhorcicka@volny.cz.

1 Marinesektion c. a k. min. války něm. voj. atašé ve Vídni, datum a No. chybí (podzim 1917), *HHStA, PA, AR*, Fach 36, Kt. 278 Krieg 1914–1918 Dep. 8 2/1 (dále jen F 36/278).

2 Rakousko-uherské úřady vycházely z toho, že Kuba je naprosto závislá na USA a proto loď zahrnuje do seznamu plavidel v přístavech USA.

3 York-Steiner Marrinerovi (státní department), 7. 1. 1929, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

4 Užitek však nepřinášely ani lodě, které válka zastihla v domovských přístavech. Vyplout na širé moře bylo v podstatě vyloučeno. Ochromeny byly všechny rakousko-uherské námořní společnosti.

5 Rak. min. financí c. a k. min. zahr., 12. 12. 1915, No. 51056, *HHStA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

6 Gen. konzul Stockholm Bryanovi, 2. 2. 1915, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

uvědomoval, že s prodejem sice zřejmě nebudou oficiálně souhlasit, ale doufal, že ho budou tolerovat. Skutečný problém spatřoval jen v převodu utržených prostředků na účet válčícího státu. Navrhoval proto deponovat peníze až do konce války u spolehlivé třetí strany.⁷ Prezidenta žádal o souhlas s intervencí v Londýně a Paříži ve prospěch eventuálního kupce.⁸ Wilson sice podobně jako v jiných otázkách mylně soudil, že nákup lodí bojujících států je právem amerických občanů a není proto nutné vyjednávat s Dohodou, Bryanovu žádost však podpořil.⁹

Ať už by bylo stanovisko Dohody jakékoli, z obchodu zatím sešlo kvůli nesouhlasu kompetentních vídeňských úřadů. Velvyslanec ve Vídni Frederic Courtland Penfield hlásil na počátku září z metropole na Dunaji, že k prodeji lodí je nezbytný souhlas rakouského ministerstva obchodu.¹⁰ Ten však až do konce roku 1915 nebyl vydán. Austro-Americana však svou žádost nehodlala stáhnout.

Jak vyplývá z vyjádření námořní sekce ministerstva války z února 1916, firma upozorňovala hlavně na skutečnost, že její lodě v USA mají hodnotu asi 26 milionů korun. Válkou způsobené dluhy rejdářství pak dosáhly 13 milionů. Kromě toho zástupce společnosti Augusto Cosulich poukazoval na nebezpečí, že pokud vstoupí USA do války, stejně lodě zabaví. Sliboval také, že v případě prodeje budou smlouvy obsahovat podmínku, že lodě budou operovat pouze v pobřežních vodách a nebudou vozit válečný materiál.

Námořní sekce však tyto argumenty odmítla a setrvala na svém původním negativním stanovisku. Tvrdila totiž, že i kdyby Američané dodrželi podmínky smlouvy, budou tak moci uvolnit jiná plavidla pro dopravu přes Atlantik. K obchodu se zamítavě vyjádřilo také rakouské ministerstvo obchodu. Domnívalo se, že lodě budou potřeba po ukončení války a není proto dobré se jich zbavovat.¹¹

Debata trvala až do poloviny roku 1916. Námořní sekce ministerstva války tehdy transakci nakloněnému rakouskému ministerstvu financí sdělila, že je stále proti prodeji. Nepomohly ani přímlyvy samotného ministra Karla Letha. Admirálové soudili, že by prodej lodí Američanům pomohl nepříteli a než by s ním souhlasili byli pro jejich poškození a vyřazení z provozu.¹² Jednání s Američany tak nemohla být zahájena. Ostatně státní department se v této době stavěl k prodeji podezřívavě a odmítal vydat oficiální souhlas s transakcí s tím, že ho není třeba.¹³ Nový státní tajemník Robert Lansing se zřejmě obával, aby v případě, že Dohoda plavidla zabaví, nemusela vláda Spojených států kupci poskytnout odškodnění.

Státní department ovšem záležitost nepouštěl ze zřetele. Po zahájení neomezené ponorkové války v únoru 1917 a kvůli blížícímu se vstupu USA do evropského konfliktu došlo k obratu v dosavadní opatrné politice a to nejen ve Washingtonu, ale i ve Vídni. Úřad solicitora (tj. právního poradce státního departmentu) sice ještě 9. března upozorňoval, že koupené lodě mohou být Dohodou zabaveny, na věci to ale nic nezměnilo.¹⁴ Vstup USA do války by však toto riziko přirozeně eliminoval. Ministerstvo spravedlnosti proto vypracovalo memorandum k „navrhovanému plánu na postup vůči německým a rakouským ob-

7 Bryan Wilsonovi, 28. 5. 1915, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 66.

8 Bryan Wilsonovi, 2. 6. 1915, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 66.

9 Wilson Bryanovi, 2. 6. 1915, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 66.

10 Penfield Lansingovi, 3. 9. 1918, No. 742, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

11 Nám. sekce c. a k. min. války velitelství flotily, 8. 2. 1916, No. 572, *HHSIA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

12 Nám. sekce c. a k. min. války c. k. min. financí, 5. 5. 1916, No. 2264, *HHSIA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

13 Lansing Pageovi, 2. 5. 1916, No. 3269, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

14 Úřad solicitora diplomatickému úřadu (státní department), 9. 3. 1917, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

chodním lodím“ v amerických přístavech. Není jasné, kdo byl jeho autorem, ministerstvo spravedlnosti však zdůrazňovalo, že jde o to vyhnout se podezření Centrálních mocností (tj. Německa a Rakousko-Uherska), že lodě mají být zabaveny. Naopak. Američané se snažili dohodnout po dobrém.¹⁵ Obávali se zřejmě, že by posádky mohly plavidla poškodit a navíc dokud nevypukla válka mezi USA a Rakousko-Uherskem nebylo možné plavidla zabavit bez náhrady. V úvahu padala i skutečnost, že Spojené státy měly zájem i o plavidla zakotvená v jiných neutrálních zemích. Bezohledný postup by jejich nákup jinde s největší pravděpodobností znemožnil.

V průběhu března byla zahájena jednání mezi Austro-Americanou a newyorskou firmou Phelps Brothers & Co. (dále jen Phelps),¹⁶ která měla z období před první světovou válkou zkušenosti se zajišťováním spojení Terstu a New Yorku. Dvacátého března byl Phelps Austro-Americanou zmocněn k prodeji sedmi lodí neutrálním kupcům.¹⁷ Záležitost nabrala obrátke počátkem dubna 1917. Rakousko-uherské ministerstvo zahraničí zaslalo 2. dubna 1917 newyorskému agentovi Austro-Americany telegram, ve kterém vyjádřilo souhlas s prodejem lodí za podmínky, že budou operovat jen v amerických vodách.¹⁸

O nákup lodí projevila zájem řada subjektů. Lansingův první náměstek – rada státního departmentu Frank Lyon Polk byl v této věci osloven již v polovině března 1917.¹⁹ Vlastní akci zahájil na počátku dubna také níže postavený třetí náměstek státního tajemníka Breckinridge Long. Jak je z patrné z úředních dokumentů, nebyl informován o postupu, který mezitím v této věci zahájili Lansing s Polkem. Longovy snahy tak pochopitelně ztroskotaly.²⁰ Obchod měl zprostředkovat Phelps, který se stal oficiálním agentem zvláštního Úřadu pro mořeplavbu (angl. *United States Shipping Board*), který byl založen v září 1916, aby přispěl k posílení kapacity amerických obchodních lodí. Není proto divu, že po vyhlášení neomezené ponorkové války jevil tento úřad spolu se státním departmentem zájem o veškerou dostupnou tonáž včetně rakousko-uherské.

Jak se Američané později dověděli, vydal rakousko-uherský ministr zahraničí hrabě Ottokar Czernin souhlas s prodejem prvních sedmi lodí bez souhlasu Němců, což vyvolalo určité napětí ve vzájemných vztazích.²¹ Důvěrník Austro-Americany ve Švýcarsku Henry York-Steiner proto naléhal na co nejrychlejší realizaci obchodu. Obával se totiž, že by ministerstvo zahraničí mohlo svůj souhlas odvolat.²² Podle námořní sekce ministerstva války měla být plavidla o celkovém výtlaku přibližně 34 300 BRT prodána již 7. dubna 1917.²³ Formálně tomu tak bylo, k dokončení obchodu však ve skutečnosti došlo až o několik týdnů později. Lodě sice byly po vyhlášení války Německu z rozhodnutí amerických úřadů obsazeny a jejich posádky je musely opustit, obchod tím však nebyl

15 Warren (min. spravedlnosti) Lansingovi, 17. 3. 1917, No. chybí, LC, The Papers of Robert Lansing, Vol. 25.

16 Phelps W. J. Paynovi, 30. 3. 1917, No. chybí, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

17 Penfield Lansingovi, 20. 3. 1917, *FRUS 1918, Suppl. 2*, s. 445–446.

18 Na souhlas se odvolávalo c. k. min. obchodu min. zahr., 27. 4. 1917, No. 7.10222/N ex 1917, *HHStA, PA, AR* Kt. F 36/278.

19 Ch. P. Higgins Polkovi, 16. 3. 1917, *Yale University Library*, Frank L. Polk Papers, Box 22.

20 Long, zápisy v deníku 3. 4.–10. 4. 1917, LC, The Papers of Breckinridge Long, Box 1.

21 H. Wilson Lansingovi, 18. 2. 1918, No. 2429, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 65. Němci však prodej vlastních lodí neodmítali a byli o něm také ochotni jednat. Czernin byl ministrem zahraničí od prosince 1916 do dubna 1918.

22 Stovall Lansingovi, 4. 5. 1917, No. 865, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

23 Námořní sekce c. a k. min. války něm. voj. atašé, 21. 9. 1917, No. chybí, *HHStA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

zpochybněn.²⁴ Lansing zatím poslal dva telegramy odcházejícímu chargé d'affaires do Vídně, ve kterých vyjádřil souhlas s prodejem.²⁵

Obchod prosazoval také designovaný rakousko-uherský velvyslanec ve Washingtonu hrabě Adam Tarnowski von Tarnów, který si neoprávněně připisoval zásluhu za zahájení příslušných jednání a tvrdil, že možnost je na stole jen do jeho odjezdu z USA.²⁶ Realizaci záměru neměly podle něj bránit nevhodné ohledy na německého spojence.²⁷ Transakce byla dokončena 5. května 1917, kdy lodě odprodali jejich dočasní vlastníci, pánové Anderson T. Herd a George A. Carden, Úřadu pro mořeplavbu za minimálně čtyři miliony šest set tisíc dolarů.²⁸

Druhý nákup Američané uskutečnili stejným způsobem jako první. Došlo k němu 19. července 1917. Obchod pro Úřad pro mořeplavbu zprostředkoval za pomoci nastrčených kupců znovu Phelps. Američané tak získali až na jedinou všechny zbývající rakousko-uherské lodě ve svých přístavech, k tomu ještě koupili dvě v Argentině. Celkem šlo tedy o osm plavidel za 7 840 000 dolarů.²⁹

Okamžitě po prodeji se ukázalo, že převod utržených peněz na účty Austro-Americany nebude jednoduchý. Potíže nastaly už s platbou za prvních sedm lodí, která měla projít přes Nizozemsko. Poslat peníze dál však nebylo možné bez souhlasu Britů, kteří v podstatě dohlíželi na činnost tamních bank.³⁰ Ze zachovalé dokumentace vyplývá, že zhruba polovina prostředků byla poukázána do Amsterdamu a po čtvrtině pak do Curychu a Stockholmu.³¹ Austro-Americana o provedené platbě informovala již 30. července 1917 rakousko-uherské ministerstvo zahraničí.³² Britové ale nebyli spokojeni a napříště vyžadovali, aby peníze byly propláceny přes Londýn a Španělsko. Doporučovali také, aby byla informována francouzská vláda, která měla značný vliv na španělské banky.³³ Pochybnosti vlád Dohody o akci pak vedly v případě druhého nákupu k vážným komplikacím.

Phelps požádal již v polovině srpna o souhlas s platbou podle schématu použitého v prvním případě, nedostal ale kladnou odpověď. Polk se dokonce podílníka firmy Haight, Sandeman a Smith, která v USA zastupovala rejdařství Austrian Line a byla v kontaktu s Phelpsem, Úřadem pro mořeplavbu a státním departmentem, ptal, zda je vůbec moudré

24 Hadik (Tarnowski) Czerninovi, 13. (12.) 4. 1917, No. 131 (o), *HHSIA, PA*, Kt. 1048 P. A. I.

25 O telegramech, které se mi nepodařilo v archivu státního departmentu nalézt, se zmiňuje Stovall Lansingovi, 4. 5. 1917, No. 865, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64 a o druhém také Rak. min. obchodu min. zahr., 27. 4. 1917, No. 7. 10222/N. ex 1917, *HHSIA, PA, AR*, Kt. F 36/278. Odcházejícím chargé d'affaires byl Joseph C. Grew. Vídeň musel opustit v polovině dubna 1917 poté, co byly přerušeny diplomatické vztahy mezi Rakousko-Uherskem a USA. O jejich přerušení rozhodlo Rakousko-Uhersko, které se tak solidarizovalo se svým německým spojencem, jemuž USA krátce předtím vyhlásily válku.

26 Tarnowski byl velvyslancem jmenován v listopadu 1916, do USA však přijel na až počátku února 1917, tedy v době, kdy naplno propukla konfrontace mezi Německem a USA kvůli ponorkové válce. Souhlas Rakousko-Uherska s vyhlášením neomezené ponorkové války pak vedl k tomu, že prezident Wilson odmítl převzít Tarnowského pověřovací listiny. Velvyslanec zemi opustil na počátku května 1917 spolu s ostatním diplomatickým a konzulárním personálem v důsledku přerušení diplomatických vztahů mezi Rakousko-Uherskem a USA.

27 Hadik (Tarnowski) Czerninovi, 21. 4. 1917, No. 158 (T), *HHSIA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

28 Státní dept., oddělení západoevropských záležitostí, memorandum, 28. 1. 1929, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 66. Skutečná prodejní cena nebyla známa ani autorovi memoranda. Uvedená suma byla prý jen částí prodejní ceny. Ve *FRUS* je bez bližšího upřesnění zdroje uvedena jako celková prodejní cena suma 6 500 000 dolarů. *FRUS 1918, Suppl. 2*, pozn. 1 s. 447.

29 Phelps Haightovi, 20. 9. 1917, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

30 Haight Polkovi, 9. 5. 1917, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 66.

31 Phelps Polkovi, 13. 8. 1917, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 66.

32 Austro-Americana c. a k. min. zahr., 30. 7. 1917, No. chybí, *HHSIA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

33 Percy Auchinclossovi, 22. 6. 1917, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

povolit opakovaný převod peněz rakousko-uherským majitelům. Charles S. Haight však Polka upozornil, že jen ve španělských přístavech leží přinejmenším dalších 21 lodí. Pokud Vídeň nedostane peníze, nedá souhlas s dalšími prodeji, tentokrát již mimo území USA.³⁴ A to vše v situaci, kdy se zoufale nedostávalo lodní tonáže.

Úřad pro mořeplavbu z tohoto důvodu na konci srpna 1917 rozhodl se souhlasem státního departmentu zabavit největší a jedinou dosud neprodanou rakousko-uherskou loď v USA, osobní parník *Martha Washington* o výtaku 8 300 BRT. Šlo však jen o nucený provoz lodi a nikoli o její konfiskaci jako takovou. Úřad pro mořeplavbu proto počítal s kompenzací škod majiteli.³⁵ Phelps nato zaslal Austro-Americaně dopis se žádostí o stanovení podmínek provozu. Společnost obratem odpověděla, že plavidlo nesmí zajišťovat dopravu přes Atlantik, požadovala měsíční nájemné (charter) a záruky pro případ jejího zničení.³⁶ Úřad pro mořeplavbu ale považoval za výhodnější koupit celou loď a nabídl za ní nemalou částku – 2 250 000 dolarů.³⁷ Poté však prezident Wilson vyhlásil válku Rakousko-Uhersku.³⁸ Jednání sice pokračovala, ale bezvýsledně. Úřad pro mořeplavbu uvažoval již v lednu 1918 o její konfiskaci.³⁹ Váhal však, protože nebyl vyloučen nákup rakousko-uherských lodí v jiných neutrálních přístavech. Z nákupu lodí ve Španělsku ale sešlo, a tak byl nakonec parník 11. května 1918 definitivně zabaven.⁴⁰

Na podzim 1917 jednaly různé americké vládní instituce o převodu peněz za druhou nákupní vlnu rakousko-uherských lodí. V polovině listopadu 1917 proběhla u Polka schůzka zástupců ministerstva financí, Úřadu pro válečný obchod a Úřadu pro mořeplavbu. Zúčastnění rozhodli o uvolnění prostředků, které měly být poukázány přes Nizozemsko a Švýcarsko. Vzhledem ke kontrole zdejších bank Spojenci ale hrozily další průtahy. Úřad pro mořeplavbu, který prostřednictvím Phelpse pokročil v jednáních o nákupu dalších rakousko-uherských lodí, měl mimořádný zájem na rychlém uskutečnění platby a vyzval státní department, aby záležitost projednal s Francouzi a Brity.⁴¹ Francouzský velvyslanec Jusserand informoval 30. prosince 1917 Polka, že Paříž souhlasí s převodem. Dále Francouzi přistoupili na americký návrh odkoupit rakousko-uherské lodě ve španělských přístavech.⁴²

Platba za osm lodí odkoupených v červenci 1917 pak skutečně proběhla. Do konce roku 1917 tak monarchie obdržela celkem 12,118,256 dolarů. (včetně první vlny). Asi 2 800 000 dolarů se však až do podzimu 1918 nepodařilo převést a peníze zůstaly ve Spojených státech na účtech firmy Phelps.⁴³ Rakousko-Uhersko se vzdalo podmínky, že lodě nebudou operovat mezi USA a Evropou za což na počátku léta 1918 obdrželo

34 Haight Polkovi, 20. 9. 1917, No. chybí, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

35 Hurley (Shipping Board) Lansingovi, 31. 8. 1917, No. chybí, NA, RG 59, Reel 67.

36 Austro-Americana c. a k. min. zahr., 10. 9. 1917, No. chybí, HHStA, PA, AR, Kt. F 36/278.

37 Státní dept., úřad solicitora, memorandum, 19. 12. 1917, No. chybí, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 67.

38 Došlo k tomu počátkem prosince 1917. Wilson původně nakládal s Rakousko-Uherskem mírněji než s Německem a doufal, že ho přiměje k uzavření separátního míru. Rozhodnutí vyhlásit monarchii válku bylo odpovědí na úspěšnou listopadovou ofenzívu rakousko-uherské a německé armády v severní Itálii. Bílý dům usoudil, že je třeba morálně podpořit italského spojence.

39 C. R. Page Polkovi, 9. 1. 1918, *FRUS 1918, Suppl. 2*, s. 454.

40 Státní dept., memorandum, 20. 1. 1920, No. chybí, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 67. Po válce Cosulich koupil loď se souhlasem prezidenta Hardinga zpět za pouhých 60 tisíc dolarů. Dále obdržel náhradu za její provoz mezi 31. 8. 1917 a 11. 5. 1918 ve výši 571 450 dolarů.

41 Úřad pro mořeplavbu Polkovi, 14. 12. 1917, No. chybí, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

42 Jusserand Polkovi, 30. 12. 1917, No. chybí, NA, RG 59, Microcopy 695, Reel 64.

43 *FRUS 1918, Suppl. 2*, pozn. 1, s. 458.

dodatečnou kompenzací ve výši 800 000 dolarů.⁴⁴ Vypuknutí války mezi USA a Rakousko-Uherskem tedy obchody s loděmi nezastavilo. Naopak. V zimě 1918 proběhlo ve Švýcarsku jednání o dalších prodejkách.

Po dohodě mezi státním departmentem a Úřadem pro mořeplavbu byl vedením rozhovorů na konci ledna 1918 pověřen Charles S. Haight.⁴⁵ Austro-Americanu pak zastupoval její výkonný ředitel Oscar Cosulich. Části jednání se účastnil také zmocněnec ředitele mamutího německého rejdařství Hamburg-Amerika Linie (správně Hamburg Amerika Paketfahrt Aktien Gesellschaft – HAPAG) Alberta Ballina. Diskutovat se mělo o rakousko-uherských a německých lodích ve španělských, argentinských a chilských přístavech. Jednání se však nevyvíjelo uspokojivě. Centrálním mocnostem totiž v těchto zemích (hlavně ve Španělsku) nehrozilo nebezpečí, že jejich lodě budou zabaveny. Cosulich Haightovi řekl, že Ballhausplatz s prodejem souhlasí, proti se ale staví ministerstvo války.⁴⁶ Cosulich dal jen vágní příslib, že by maximálně pět lodí v španělských přístavech mohlo být prodáno nastrčeným švýcarským kupcům. Němci pak požadovali záruky, že prodej jejich lodí v Brazílii a Chile nijak nepomůže nepříteli.⁴⁷ Ballin však nakonec obchod zcela zamítl.⁴⁸

Američané měli takový zájem o německé a rakousko-uherské lodě v jihoamerických přístavech, jen v Chile šlo o 200 tisíc BRT, že Lansing požádal prezidenta o souhlas s Haightovou cestou do Německa.⁴⁹ Informovány byly také vlády Dohody.⁵⁰ Haight však zřejmě kvůli Němci zahájené ofenzívě na západní frontě do Německa neodjel. Průběh obchodních jednání tak korespondoval s vývojem na bojištích. V únoru a březnu 1918 se Centrální mocnosti připravovaly na novou ofenzívu a neohdaly učinit jiné, než nezbytné koncese.

K americkým nákupům rakousko-uherských obchodních lodí, které uvízly mimo přístavy USA, však přece jen, byť v menší míře, došlo. Na přelomu let 1917–1918 byly prodány čtyři parníky kotvící v Brazílii, která vůči Centrálním mocnostem zaujala tvrdý postoj a 26. října 1917 vyhlásila válku Německu. Transakci částečně zkomplikovalo vyhlášení války mezi Spojenými státy a Rakousko-Uherskem, z obchodu ale nesešlo. První dvě lodě byly prodány nastrčeným brazilským kupcům v listopadu a prosinci 1917 za celkem 3,5 milionu dolarů.⁵¹ Platbu ale zpozdilo vyhlášení válečného stavu, nejpozději v dubnu 1918 však přišla na účet zástupce Austro-Americanu v Buenos Aires Antonia Cosuliche.⁵² Během jednání s Haightem ve Švýcarsku vyjádřil Oscar Cosulich přání, aby Američané zorganizovali převod alespoň části této sumy do Evropy. Zřejmě kvůli neuspokojivým výsledkům konference však tentokrát státní department nebyl ochoten spolupracovat a peníze zůstaly v Argentině.⁵³

Převod zbývajících dvou lodí, které patřily z Rijeky operující společnosti Adria, válka zasáhla ještě citelněji. Czernin sice s jejich prodejem souhlasil již 1. prosince 1917,

44 Polk Fullerovi (Úřad pro válečný obchod), 6. 6. 1918, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 65.

45 Polk Sharpovi, 22. 1. 1918, No. 3097, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 65.

46 Haight Phelpsovi (H. Wilson Lansingovi), 15. 2. 1918, No. 2716, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 65.

47 H. Wilson Lansingovi, 18. 2. 1918, No. 2724, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 65.

48 Haight Phelpsovi, 4. 3. 1918, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 65.

49 Lansing Wilsonovi, 22. 3. 1918, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 66. Prezident napsal svůj souhlas na okraj dokumentu.

50 Státní dept. vysl. Bern, 21. 3. 1918, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 367, Reel 66.

51 Austro-Americana c. a k. min. zahr., 20. 3. 1918, No. chybí, *HHSStA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

52 Phelps Polkovi, 26. 4. 1918, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 65.

53 Adeo Phelpsovi, 4. 5. 1918, No. chybí, *NA*, RG 59, Microcopy 695, Reel 65.

rakousko-uherské vyslanectví v Riu de Janeiro je ale po vyhlášení války odmítlo předat.⁵⁴ Staronový ministr zahraničních věcí baron (od května 1918 hrabě) Stephan Burián souhlas s prodejem potvrdil teprve 28. dubna 1918.⁵⁵ Celkem 1 600 000 dolarů kupní ceny pak Američané poukázali v červnu 1918 do Nizozemska.⁵⁶ Kromě čtyř lodí v brazilských přístavech byli Američané úspěšní také v Číně. Nakoupili zde celkem tři lodě společnosti Österreichischer Lloyd, které Číňané zabavili v Šanghaji. Jednání mezi čínskými a americkými úřady však již přesahuje rozměr americko-rakousko-uherských vztahů a není proto do této statě zahrnuto.

Jak je patrné, byl Washington ochoten s monarchií o prodeji lodí vyjednávat téměř až do konce války. Poslední platby přicházely ještě několik měsíců po Sixtové aféře. Vznikla tak podivná situace. Rakousko-Uhersko prodávalo nedostatkové lodě nepříteli a samo inkasovalo dolary, které, jak se předpokládalo, bude naléhavě potřebovat po ukončení války na nákup bavlny a dalších surovin.⁵⁷ Zhroucení monarchie na podzim 1918 však obrátilo i tyto plány v prach.

Some Aspects of the Economic Relations between Austria-Hungary and the United States of America, 1914–1918

Abstract

The World War changed not only political but also economic relations among the belligerent powers and between these powers and neutrals. The foreign trade between Austria-Hungary and the United States of America was strongly influenced by the British naval policy. Despite the breakdown in the foreign trade relations in 1915, some economic contacts between Austria-Hungary and the United States remained. The most important economic topic between the two countries was the question of Austro-Hungarian ships which anchored in US harbours. The author analyzes the complicated process of their sale to US buyers. The relevant negotiations started in 1915 and lasted until mid 1918.

Keywords: World War I; Economic Relations; Austria-Hungary; the United States of America.

54 Austro-Americana c. a k. min. zahr., 6. 2. 1918, No. chybí, *HHStA, PA*, Kt. F 36/278.

55 Burián Széchényimu (Haag), 28. 4. 1918, No. Z 38532/8, *HHStA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

56 Szterényi (uher. ministr obchodu) c. a k. min. zahr., 14. 6. 1918, No. 21 000/ eln, *HHStA, PA, AR*, Kt. F 36/278.

57 H. Wilson Lansingovi, 18. 2. 1918, No. 2724, *NA*, RG 59, Microcopy 367, Reel 65.