

PŘEDSTAVA ŘÍŠE: OKRUŽNÍ PLAGBY KDF A NASTUPUJÍCÍ PANSKÁ RASA

Drtivá většina „účastníků“ trávila dovolenou na venkově, zejména na jedno- nebo dvoudenních výletech. Nicméně v měsíčních periodikách a cestovních brožurách KdF zaujímaly přední místo okružní plavby jako důkaz o pravdivosti tvrzení, že i bez přemrštěného zvýšení mezd je možný vyšší životní standard, když si dělníci mohou dopřát potěšení bohatých za nízké ceny. Atraktivitu okružních plaveb potvrzovala nejenom existence německých zaoceánských linek Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft A/S & Co KG, zkráceně Hamburg Süd, a Der Norddeutsche Lloyd, ale i rostoucí popularita námořních cest ve dvacátých letech 20. století. Rovněž vypovídaly o vlastních, ač se ještě vyvíjejících představách nacistického režimu o budoucí německé světové říši poté, co získá dostatek životního prostoru v Evropě, což mělo oživit oblibu „světové politiky“ z období před rokem 1914.⁴¹² Spojení mezi cestovním ruchem a světovou hegemonií se etablovalo již v době vrcholného imperialismu. Zámožní turisté, které britská cestovní kancelář Thomas Cook vozila do zahraničních přístavů a hlavních koloniálních základů, zosobňovali před první světovou válkou, kdy hlavním

412 K oblíbenosti plaveb ve dvacátých a třicátých letech srov. Lorraine Coons, Alexander Varias, *Tourist Third Cabin: Steamship Travel in the Interwar Years* (New York: Palgrave MacMillan, 2003.) Vize *Weltpolitik*, které byly součástí předválečné německé imperiální politiky, artikuloval s mimořádným důrazem Německý námořní spolek. Srov. Geoff Eley, *Reshaping the German Right: Radical Nationalism and Political Change after Bismarck* (New Haven, London: Yale University Press, 1980). K nacistické *Weltpolitik* srov. Jost Düllfer, *Weimar, Hitler und die Marine: Reichspolitik und Flottenbau 1920–1939* (Düsseldorf: Droste, 1973), a Jochen Thies, *Architekt der Weltherrschaft: Die „Endziele“ Hitlers* (Düsseldorf: Droste, 1980); zařazení nacistických ambicí do širšího kontextu německých ambicí od sedmdesátých let 19. století srov. Woodruff Smith, *The Ideological Origins of Nazi Imperialism* (New York, Oxford: Oxford University Press, 1986), kap. 10.

německým soupeřem byla Velká Británie, britskou námořní, obchodní a imperiální nadvládu.⁴¹³ Okružní plavby KdF měly zpochybnit kontrolu Dohody nad volným mořem, čímž přispívaly k boji proti „ženevské“ zahraniční politice,⁴¹⁴ a legitimizovat budoucí německou „světovou politiku“ zpřístupněním námořních plaveb dělníkům.

Počet turistů na plavbách, který v roce 1934 činil přibližně 60 000 a v roce 1939 již 140 000 osob, se ani zdaleka nepřiblížil počtu na tuzemských zájezdech či kratších výletech. I přesto však počet rekreantů na plavbách neustále stoupal až do začátku války, kromě poklesu v roce 1938.⁴¹⁵ Jakmile to počasí v květnu 1934 dovolilo, vypluly lodě *Dresden* a *Monte Olivia* z Bremerhavenu směrem k severomořskému ostrovu Helgoland, čímž KdF zahájila vlastní lodní zájezdy. Plavidla s dobře oblečenými a údajně ohromenými dělníky, kteří se ocitli poprvé v životě na moři, na palubě dále proplouvala Doverskou úžinou do Lamanšského průlivu a kolem ostrova Wight, poté zamířila na zpáteční cestu do domovského přístavu. V době, kdy Hitler usiloval

413 V poslední čtvrtině 19. století vozila kancelář Cook bohaté turisty do Egypta a na Střední východ, poté následovaly cesty kolem světa. Srov. Withey, *Grand Tours and Cook's Tours*, s. 223–293.

414 To je argument Daniely Liebscher in: Mít KdF „die Welt erschliessen“. Navzdory Hitlerovu obdivu k britskému impériu a jeho touze uzavřít spojenectví s Velkou Británií, jak píše ve své „druhé knize“ z roku 1928, přeložené do angličtiny jako *Hitler's Secret Book*, ed. Telford Taylor, trans. Salvator Attanasio (New York: Grove Press, 1961), s. 146–159 [Adolf Hitler, *Druhá kniha (nepublikované pokračování Mein Kampf) očima dneška. Podle amerického vydání editora a objevitele rukopisu Gerharda L. Weinberga z roku 2003: Rešerše – citace – komentáře* (Brno: Jana Martínková, 2004)], znemožňoval nacistický expanzionismus trvalé uspořádání. Srov. Norman J. W. Goda in: *Tomorrow the World: Hitler, Northwest Africa, and the Path toward America* (College Station, Texas: Texas A&M University Press, 1998), úvod.

415 Spode, *Arbeiterurlaub*, s. 298. Navzdory Spodeho pochopitelné skepsi ohledně věrohodnosti údajů KdF a jeho úsilí je kriticky zhodnotit nesouhlasí jeho čísla s údaji publicisty DAF Otto Marrenbacha, *Fundamente des Sieges*, s. 355. Marrenbachovy údaje nicméně nezahrnují rok 1939.

o spojenectví s Velkou Británií, jež mělo Německu umožnit ovládnout kontinent, demonstrovaly plavby úspěch nacistické sociální politiky a odhodlání Německa posílit námořnictvo.⁴¹⁶ Podobně jako u tuzemských zájezdů usilovala KdF o rychlý rozvoj okružních plaveb, proto vysílala flotily o třech nebo čtyřech lodích.⁴¹⁷ V létě už KdF vlastnila sedm lodí a rozšířila nabídku zájezdů, zejména do norských fjordů. K dalšímu rozšíření došlo poté, co v říjnu 1934 DAF formálně převzala kontrolu nad zabavenými odborovými aktivy.⁴¹⁸

Na základě dohody s autoritářským režimem Antonia Salazara, sympatizujícím s nacismem, mohly na jaře 1935 zamířit lodě KdF do Lisabonu a na portugalský ostrov Madeira. Dohoda s dalším autoritářským režimem, kterou uzavřel Robert Ley o dva roky později s předákem italské Fašistické konfederace průmyslových dělníků Tulliem Cianettim, nabídla italským dělníkům sponzorovaným organizací *Dopolavore* možnost podívat se do Německa. Opačným směrem zase vlaky vozily přes Alpy německé dělníky. Na podzim téhož roku se díky spolupráci KdF s *Dopolavoro* uskutečnily zájezdy KdF do přístavů Janov, Neapol a Palermo. Některé kombinovaly prohlídku italského poloostrova s návštěvou Jugoslávie, Řecka nebo italské severoafrické kolonie Libye, kde se fašistické vládě konečně podařilo potlačit dlouhotrvající protikoloniální povstání. Další lodě mířily do přístavů v pobaltských státech a ve Finsku, na Balkán, do Bulharska a do oblastí Černého moře, nebo podobně jako u cestovní kanceláře Cook směřovaly do hlavních destinací

416 *Arbeitertum* 4, Nr. 5 (1. června 1934), s. 5–11. K Hitlerovým plánům na spojenectví s Brity srov. Jost Döffler, *Nazi Germany 1933–1945: Faith and Annihilation* (London: Edward Arnold, 1996), s. 63–65.

417 Hans Biallas, *Der Sonne entgegen! Deutsche Arbeiter fahren nach Madeira* (Berlin: Freiheitsverlag, 1936), s. 82.

418 Heinz Schön, *Die KdF Schiffe und Ihr Schicksal: Eine Dokumentation* (Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1987), s. 21.

východního Středomoří – Alexandrie, Káhiry, Istanbulu a Jeruzaléma.⁴¹⁹

Na začátku války tvořilo flotilu dvanáct lodí, z nichž dvě, *Monte Olivia* a *Dresden*, si KdF pronajímala od linek Hamburg Süd, respektive Norddeutscher Lloyd, a osm koupila.⁴²⁰ Kvůli stoupající oblibě okružních plaveb KdF, které Němci zažili buď přímo, nebo (většinou) zprostředkovaně, si další dvě lodě sama objednala. První z nich, *Wilhelm Gustloff*, zahájila provoz na jaře 1938. První plavby druhé lodě, *Robert Ley*, na jaře 1939 se zúčastnil i Hitler. Potřásl si rukou s posádkou, konverzoval s pasažéry, nechal se vyfotografovat s dvěma mladými, atraktivními ženami v dirndlech a další ženě dopřál celoživotní zážitek díky tomu, že při jídle seděl vedle ní.⁴²¹ Cílové přístavy KdF, a to od přístavů ve fyordech, jež miloval poslední německý císař Vilém II., až po přístavy se slunečným klimatem, které od devatenáctého století lákaly bohatou urozenou smetánku, symbolizovaly dostupnost plaveb i pro osoby s nižším příjmem. Vzhledem ke svému megalomanství Ley sliboval do roku 1940 nejen rozšíření zájezdů do dalších destinací, včetně Tokia, Švédska, Finska a Kanárských ostrovů, nýbrž i stavbu dalších osmi lodí.⁴²²

Masový cestovní
ruch, soudržný
národ a vidina říše

419 Frommann, *Reisen mit „Kraft durch Freude“: Eine Darstellung der KdF-Reisen unter besonderer Berücksichtigung der Auslandsfahrten* (Masterarbeit: Karlsruhe, 1977), s. 144–146. K fašistům v Libyi srov. John Wright, *Libya: A Modern History* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1981), s. 31–36.

420 Kahl, *Der deutsche Arbeiter reist!*, s. 46.

421 *Arbeitertum* 9, Nr. 3 (1. května 1939), s. 12–17; NSG *Kraft durch Freude*, Gau Köln-Aachen, *Kraft durch Freude* 4, Nr. 5 (květen 1939), s. 4–6.

422 Erholungsurlaub für 14 Millionen deutsche Arbeiter: Das ist das Ziel von „Kraft durch Freude“ (název novin nečitelný), 26. března 1934, NHH, VVP 17, Nr. 2455; Zum 5. Jahrestag der Gemeinschaft „Kraft durch Freude“: Hochseefahrten – eine Bilanz, in: *Hannoverscher Wechruf* (1. listopadu 1939), NHH, VVP 17, Nr. 2456; Der Bau von zwanzig KdF-Schiffen geplant: Vier grosse KdF-Bäder an der Ostsee – 1940 mit KdF nach Tokio / Eine

„Německý lid [*Volk*] se znovu stal národem mořeplavců,“ hlásal jeden z časopisů KdF, čímž neměl na mysli pouze výletní plavby KdF, nýbrž i implicitní cíl Německa být námořní mocností. „V současné době neexistuje jediná firma, v níž by alespoň jeden zaměstnanec nepodnikl okružní plavbu s KdF.“⁴²³ Karikatury v publikacích KdF ukazovaly rozdíl mezi postavením dělníků za výmarské republiky a ve Třetí říši. Předchozí dominovaly stávky, demonstrace a nezaměstnanost, za nacistické vlády čekali upravení a elegantně oblečení dělníci s kravatou a kufrem v ruce na loď KdF na Madeiru.⁴²⁴

Politické cíle tuzemského cestovního ruchu spojujícího Němce z různých regionů se nijak nelišily od cílů okružních plaveb. Ve všech aspektech zde rezonovala „beztrždní“ dostupnost privilegií, a to od uspořádání vnitřku lodí přes propagandistické akce, provázející nalodění v zahraničních přístavech, až po určitou militarizaci, jež měla ukovat národní společenství v malém měřítku. KdF prohlašovala, že na lodích svědomitě dodržuje pravidlo jediné třídy, takže nevyužívá jejich plné kapacity. Dále tvrdila, že cestující neubytovává v nejméně žádaných kabinách v podpalubí, což však vyvracela svědectví turistů, konkrétně o maximalizaci počtu cestujících kvůli charterovým poplatkům. KdF byla nucena některé z původně pronajatých lodí koupit a nechat je přestavět, aby dostála svým slibům.⁴²⁵ Menší problémy přinášely nejnovější lodě, *Wilhelm Gustloff* a *Robert Ley*, protože měly v meziválečné době podobně jako paroplavební společnosti oslovit více sociálních vrstev, které nebylo

Unterredung mit Dr. Ley, in: *Hannoverscher Anzeiger*, 27. března 1938, NHH, VVP, Nr. 2456.

423 Die Deutsche Arbeitsfront, NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, Reichsamt Reisen, Wandern und Urlaub, *Das Werk der KdF-Urlaubsreisen*, s. 6.

424 „Einst und jetzt!“ Kraft durch Freude, in: Deutsche Arbeitsfront, Gau Mittelfranken, *Kraft durch Freude* (červen 1935), s. 5.

425 K tvrzením KdF srov. Schön, *KdF-Schiffe und Ihr Schicksal*, s. 14–15. K realitě srov. Spode, „Der deutsche Arbeiter reist“, s. 298.

možné jasně rozřadit do první, druhé třídy a podpalubí. Skutečnost, že se při přidělování kabin projevovaly sociální rozdíly, neodradila časopisy KdF od opačného tvrzení – už samotný úmysl změnit předchozí rozlišování podle tříd, i když postupně, naznačoval, že nacistický režim bere tento cíl vážně.⁴²⁶

Při kritice privilegií se časopisy KdF často uchýlovaly k humoru, konkrétně v otázce nadřazování osobních potřeb nebo sociálního postavení nad blaho národního společenství. To může dobře ilustrovat třeba *Desatero příkázání pro rekreanty KdF*. Pravidla, která satiricky zobrazovala nepřijatelné chování, tepala takové „ctnosti“ turistů jako například ignorování pokynů průvodce, rezervování osmi míst ve vlaku pro vlastní potřebu nebo požadavek prvotřídního ubytování v hotelu, když se ostatní turisté spokojili se standardním ubytováním v soukromí. Na seznamu prohrěšků se také uváděly stížnosti turistů, že doma je všechno nejlepší, místo aby se snažili získat nové zkušenosti a poznat neznámá místa, dále vystavování peněz na odív či neochota zaplatit výlet za chudšího kamaráda.⁴²⁷ Časopisy ironizovaly domnělé snoby, kteří ohrnovali nos nad „organizovanou chudobou“ KdF, vychloubali se vynikajícími společenskými úspěchy a nákladným oblečením.⁴²⁸ V člancích se psalo, že kvůli takovému nelidovému a třídně definovanému chování by se už člověk příště nemusel na žádný zájezd KdF dostat.

V praxi KdF nemohla ignorovat individuální volbu, právo rozhodovat o vlastním životě nebo soukromé zkušenosti. V sebe prezentaci nicméně nadále hrály větší roli disciplína,

426 Srov. Coons, Varias, *Tourist Third Cabin*, s. 25–64, k novému uspořádání ubytování pasažérů s cílem přitáhnout širší vrstvy střední třídy.

427 Zehn Gebote für KdF-Urlaubsfahrer, in: *Kraft durch Freude in der Deutschen Arbeitsfront, Gau München Oberbayern* (srpen 1935): xii–xv, WWA, A236/568, 01/384.

428 NSG Kraft durch Freude, Gau Sachsen, *Monatsprogramm* (listopad 1935), s. 15–16.

poučení a zájmy „společenství“ než potřeby jednotlivce. Oběť ve prospěch „společenství“ byla koneckonců primárním znakem rasové nadřazenosti, již měla KdF kultivovat. S odkazem na „frontovou zkušenost“ z první světové války měl komunitarismus KdF za následek přísnou reglementaci turistů. Ti měli být dochvilní, poslouchat průvodce, včas obsadit přidělená místa ve vlaku nebo v hostinci, vyvarovat se sebestřednosti, zejména pokud prohlubovala třídní rozdíly. Den na palubě lodi začínal v 6.30 nebo 7 hodin, kdy se ozval zvuk trubky palubního stevarda, poté následovala rozsvíčka na palubě, v 7.30 snídaně, pak se konal slavnostní nástup s vlajkou za doprovodu národní hymny v provedení lodního orchestru, nesčetněkrát se opakovalo „Sieg Heil“ a zpívala hymna KdF, ironicky nazývaná „Užívejte života“ (*Freut Euch des Lebens*). Teprve poté se mohli cestující věnovat některé z organizovaných aktivit na palubě.⁴²⁹ Tuhá kázeň mohla lidem pomoci překonat krizové situace, jak je patrné například z retrospektivní zprávy o potopení lodi *Dresden* u pobřeží Norska v červnu 1934, kdy loď narazila na útes. Podle údajů kapitána lodi zvítězila disciplína a společný zájem cestujících, mezi nimiž se nacházelo neočekávaně mnoho žen, nad chaosem, který mohl vést ke zraněním a ztrátám na životech.⁴³⁰

Není divu, že KdF projevovala revizionistické tendence na moři stejně jako na pevnině. Rozšíření programu o zámořské destinace, zejména v Portugalsku, Itálii a Tripolisu, korespondovalo s hlavními zahraničněpolitickými iniciativami, s vystoupením Německa ze Společnosti národů a Mezinárodní organizace práce v roce 1933, s jednáním režimu o britsko-německé námořní dohodě v roce 1935 a se vznikem spojenectví s Itálií po její anexi Etiopie téhož

429 Mit „Kraft durch Freude“ auf dem Dampfer „Oceana“ nach England, in: *Krupp: Zeitschrift der Kruppschen Werksgemeinschaft* 26, Nr. 19 (1935), s. 373, HA Krupp. Srov. také Frommann, *Reisen im Dienste*, s. 243.

430 *Unter dem Sonnenrad*, s. 39.

roku.⁴³¹ Recepce, které pořádali Italové pro přijíždějící pasažéry KdF, byly projevem fašistické solidarity, podobně jako pravidelná přijetí u duceho, pietní vzpomínky na padlé fašisty při prohlídkách zřícenin Kolosea v Římě, návštěvy opery ve Florencii nebo projíždky gondolou v Benátkách. Během plaveb do Lisabonu a na Madeiru zpívali němečtí turisté národní hymnu neboli *Deutschlandlied* i nacistickou stranickou hymnu *Horst-Wessel-Lied* za doprovodu portugalských kapel, což upevňovalo pouto mezi KdF a portugalskou volnočasovou organizací A Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho.⁴³² Řecký ministr práce a představitel dělnických organizací loajálních diktátoru Metaxasovi se zase účastnili recepcí na palubě lodí v řeckém přístavu Pireus.⁴³³ Hlavní bod zábavy pasažérů během plavby představovaly ukázky námořní síly křižníků a torpédoborců říšského námořnictva, jak dosvědčují četná vyprávění očitých svědků. Po vítězství frankistických nacionalistických sil ve španělské občanské válce přepravily čtyři lodě KdF, *Robert Ley*, *Wilhelm Gustloff*, *Stuttgart* a *Der Deutsche*, do Německa členy Legie Condor. Tato německá jednotka sehrála zásadní roli pro konečné vítězství španělských nacionalistů. Na palubách lodí natáčely německé filmové štáby koktejlové party pořádané na počest obou národů za účasti Leye a vysoce postavených úředníků španělské vlády.⁴³⁴

431 Leibscher, Mit KdF „die Welt erschließen“, s. 51–60.

432 Wegbereiter einer großen Freundschaft: Mit Kraft durch Freude nach Italien, in: *Arbeitertum* 7, Nr. 15 (1. listopadu 1937), s. 6–9; NSG Kraft durch Freude, Gau Pommern, *Monatsprogramm* (březen 1939), s. 1–4; Německý generální konzulát v Janově německému velvyslanectví v Římě, 16. listopadu 1937, AA-PA, Nr. 1306, Soz. 3b; Frommann, Reisen mit „Kraft durch Freude“, s. 94–5.

433 Zpráva SS-Untersturmführera Prieba o účasti na zahraniční cestě KdF do Dalmácie a Řeka na parníku „Oceana“ od 6. do 18. listopadu 1938, BAL, R58, Nr. 950, s. 284.

434 Dešifrovaný telegram 4. 17 [?] 1939 německému velvyslanectví v San Sebastianu, Pozvání na 3. května (Bilbao, „Robert Ley“), Německé velvyslanectví v San Sebastianu ministerstvu zahraničí v Burgosu, 4. května 1939,