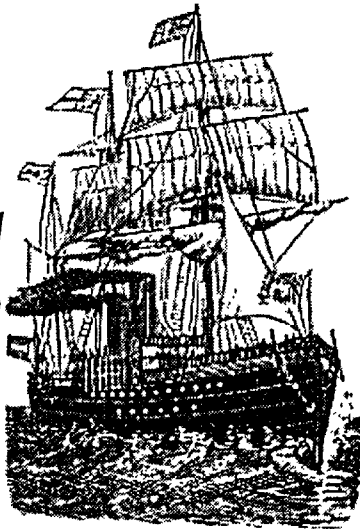


Marjan Drnovšek

# "S CUGOM DO BREMNA IN Z BARKO DO NOVIGA JORKA"



Izseljenčevo doživljanje poti v Ameriko

"Go West, young man!"

"Na zahod!" je bilo znano geslo v Združenih državah od srede prve polovice 19. stoletja, ko so začeli priseljenci z vzhodnoatlantske obale ZDA prodirati proti ravninam ob reki Mississippi in še dalje proti zahodu<sup>1</sup>. Nekoliko zanemarjenega popotnika ob kaži potu "To West!" je v Trunkovi knjigi Amerika in Amerikanci (1912)<sup>2</sup> hudomušno ovekovečil tudi Ivan Vavpotič. Le-ta je - mimogrede povedano - omenjeno knjigo opremil s številnimi inicijalkami in risbami, in to z veliko mero humorja, kar ji daje poseben čar, saj dokazuje, da je možno gledati na zgodovinska dogajanja tudi z manj "resnimi" očmi. In če imamo v mislih v naslovu zapisani klie Horaea Greeleya (izdajatelj New York Tribune po 1841, svobodoljubnega in ekcentričnega novinarja, ugledneža ameriške družbe iz sredine 19. stoletja), ko razmišljamo o izseljevanju Slovencev kot delu evropskih tokov v Ameriko, se nenadoma zavemo, da so bili valovi odhajajočih usmerjeni proti "zahodu", tj. iz "starega" (Evropa) v "novi" svet (Amerika), v njem pa ponovno v omenjeni smeri. In kdo je odhajal?

<sup>1</sup> O Združenih državah je veliko del, zato omenjam le nekatera dostopnejša: Charles A. Beard in Mary R. Beard, *Zgodovina Združenih držav Amerike*, Ljubljana 1959; Henry B. Parkes, *Istorija SAD*, Beograd 1985; Howard Zinn, *A People's History of the United States*, Harper & Row Publishers, New York 1980; Oscar Handlin, *The Americans. A New History of the People of the United States*, Atlantic Monthly Press Book, 1963.

<sup>2</sup> Jurij M. Trunk, *Amerika in Amerikanci*, Samozaložba, Celovec 1912.

Mladi, največ v starosti od okoli 20 do 40 let, kar je druga vsesplošna značilnost tega valovanja evropskega prebivalstva v obljubljeni deželo ali vsaj za večjim kosom kruha in boljšim življenjem. Izrek "Go West, young man!" je bil večini odhajajočih nerazumljiv, saj so le redki znali angleščino, ki so se je - bolj ali manj dobro, nikoli pa odlično, če imamo v mislih nove priseljence - naučili šele v novem okolju.

Pogoji potovanja, njegova organizacija, nevarnosti na poti in še bi lahko naštevali so bili podobni za vse, doživljanje poti pa je bilo

odvisno od izobrazbenega, kulturnega oziroma splošno civilizacijskega nivoja izseljencev. Primer: slovenski izseljenci so se vključili v val množičnega izseljevanja konca 19. stoletja, ko govorimo o t.i. "slovanskem in židovskem" valu (poleg "sredozemskega"). Oba so mnogi ameriški pristaši omejevanja priseljevanja vrednotili kot nekaj manjvrednega, kot priseljevanje nepismenih, umazanih in bogve kakšnih še ljudi brez slehernih civilizacijskih norm.<sup>3</sup> Potovanje izseljenskih vlakov skozi Evropo, zdravstveni in drugi pregledi na mejah, izoliranost odhajajočih v raznih izseljenskih hišah v izhodnih pristaniščih so že sodobnike navajali k trditvi o pravi trgovini z belim blagom, o toposti in vdanosti odhajajočih v usodo in v ravnanje organizatorjev potovanja. Vendar so migracijske službe, npr. v Hamburgu, na začetku stoletja Slovence obravnavale drugače kot poljske Žide ali galicijske kmete. Slovenceem ni bilo treba bivati v skupnih prostorih, ampak so lahko čakali na odhod ladje v mestnih prenočiščih, si ogledovali mestne znamenitosti in

<sup>3</sup> Korncine takega gledanja so globoke, saj je s prihajajočim "vzhodnim" valom v ZDA (Židje, katoličani, izvirajoči iz civilizacijsko in kulturno zaostalih predelov Evrope itd.) med "Američani", ki so prišli iz Evrope le nekaj desetletij pred njim, nastajal odpor do prišlekov, ki se je kazal v teoretičnih razmišljanjih (med njimi najdemo tudi rasistične poglede), v državni politiki (omejevanje priseljevanja, ki je doseglo vrh z zaprtjem "zlatih vrat" v ZDA z letom 1924) in nenazadnje v odnosih med ljudmi (npr. getizacija prihajajočih Italijanov). Slovenci so se razpršili in v ogromnem ameriškem prostoru predstavljali le drobno kapljico oziroma kapljice. Utrinke pozitivnega odnosa do njih najdemo v takratnem tisku, npr. v Novicah: "Sploh Kranjce in tudi druge Slovence tam [v Ameriki!] radi imajo, ker so pošteni, pridni in pri delu bolj vztrajni, kakor narodi drugih jezikov..." (Iz Amerike.- Novice, št. 44, 3. 11. 1880, str. 358).

hodili k verskim obredom v mestu. O tem se je na lastne oči prepričal tajnik Slovenske krščanske socialne zveze Miha Moškerc, ki si je ogledal "črte", tj. smeri potovanj in izhodna pristanišča, prek katerih so Slovenci najpogosteje odhajali v Ameriko. Rezultat teh opažanj lahko preberemo v Kažipotu za izseljence (1904)<sup>4</sup>. Zapiše tudi, zakaj: način obnašanja, znanje nemščine in denar v žepu so zagotavljali, da ti prišleki ne bodo povzročali težav. Avtor govori celo o boljši "kvaliteti" Slovencev v odnosu do ostalih slovanskih narodov in Židov, kar sicer zveni podcenjujoče. Resnici na ljubo pa moram poudariti, da so iz istih let ohranjena tudi čisto drugačna pričevanja. Govore namreč o drugačnem ravnanju s Slovenci in tudi o njihovem v usodo vdanem obnašanju, konkretno o toposti "Kranjcev" na poti v Le Havre (1903), ki so ob daljših postankih ždeli na kolodvorih, namesto da bi stopili na mestne ulice, si ogledali znamenitosti ali se odžejali v bližnji gostilni. O tem nam piše Albin Kunc<sup>5</sup>. Ob prihodu v Le Havre so izstopili iz vlaka na pomolu in se po nekaj metrih hoje po kamnitih tleh prek brvi vkrcali na ladjo. Nedvomno ne zaradi udobnosti prestopanja, ampak zaradi poenostavitve, da se kakšen del "tovora" ne bi izgubil<sup>6</sup>.

Ta izseljenski tok proti zahodu ni bil monoliten in tudi Slovenci v njem niso bili enotni. Bolj izobraženi so pisali o svojih doživetjih, ostali - ki so v času množičnega izseljevanja predstavljali večino - pa ne. Prav to dejstvo nam onemogoča trdnejše zaključke o njihovem doživljanju poti v času množičnega odhajanja. Hkrati pa je bila pomembna tudi posameznikova radovednost, tj. "hoja z odprtimi očmi po svetu". Ravno po zaslugi teh radovednejšev in iskalcev so se nam ohranili zapisi, ki nam omogočajo razmišljanje o zastavljenem vprašanju. Šele primer-



I. Vavpotič, *Go West!*, 1912

java doživetij poti izseljencev različne narodne pripadnosti bi nam dala odgovore o podobnostih in različnostih tega pojava. Drugače rečeno: laže bi doumeli proces tega doživljanja, saj je bila ta masa ljudi sestavljena iz posameznikov, ki so vsak na svoj način doživljali odhod zdoma, pot samo in stik z novim okoljem<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Pričujoča razprava je sestavljena na podlagi objavljenih "misijonarskih" in "izseljenskih" pisem ter spominskega zapisa že omenjenega Albina Kunca. V znanstvenem tisku se pojma "misijonarska" in "izseljenska" pisma uporabljata kot dve kategoriji. Gre pač za ločevanje ekonomskega izseljenstva od ostalih oblik odhajanja v tujino, med drugim tudi v misijone. Vsebinsko so si ta pisma sredi 19. stoletja in nekaj desetletij čez zelo podobna (npr. opisi poti, življenja v novem okolju itd.), čeprav je v pismih ekonomskih izseljencev več različne vsebine. Oboja pa so pomembna za razumevanje izseljevanja v Ameriko, doživljanja poti, vključevanja v novo okolje in stikov s staro domovino. Tudi v pismih laičnih izseljencev je v omenjenem času zelo veliko govora o misijonarskem delu, verskem življenju ipd. Od petdesetih do sedemdesetih let prejšnjega stoletja se je potopis na Slovenskem razširil kot redko katere druga književna zvrst - če povzamem po poznavalcu tega gradiva in problematike dr. Zmagu Šmitku - in zanimanje je bilo obojestransko, tako pri piscih kot tudi bralcih. To dokazujejo tudi izseljenski potopisi v obliki pisem in krajših poročil, objavljeni v časnikih in časopisih tistega časa. Kdor prelista, npr. *Zgodnjo danico* ali *Novice* za ta čas, se lahko o tem prepriča. (Zmagu Šmitku, *Slovenska doživetja prostranstev: Poti do obzorja*. Antologija slovenskega potopisa z

<sup>4</sup> *Kažipot za izseljence*. Izdal in založil škofjski odbor Avstrijske družbe sv. Rafaela v varstvo katoliških izseljencev v Ljubljani, Ljubljana 1904.

<sup>5</sup> Albin Kunc (1881-1941). Po posredovanju izseljenske pisarne Edvarda Šmarde (Schmarda) iz Ljubljane je 1903 odšel v Basel v izseljensko agenturo Rommel & Co. (le s 30 kronami v žepu, s kovčkom, v katerem je imel dve ponošeni obleki in nekaj perila, in s popotnico). V tem pomembnem švicarskem železniškem križišču za izseljenski promet proti zahodu je pomagal pri ravnanju s slovanskimi in seveda s slovenskimi izseljenci, prevajal in kot transporter vodil izseljence proti Le Havru. Redki ohranjeni slovenski dopisi iz drugih izseljenskih centrov, npr. iz Bremna, nam potrjujejo misel, da so bili slovensčine večji ljudje zaposleni tudi drugod po Evropi. Ohranjene tipkopišne spomine hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana (ZAL, Rokopisni elaborati, Spomini Albina Kunca).

<sup>6</sup> Marjan Drnovšek, *Slovenische Auswanderung vor 1914 über Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Le Havre nach Ellis Island.- Hoffnung Amerika. Europäische Auswanderung in die Neue Welt*. NWD-Verlag Bremerhaven. 1994, 103-118.

## "Ne v Ameriko!"

In kakšen je bil odnos javnosti (prek časopisja) do izseljenskih potovanj in do odhajanja zdoma? Odvisen je bil od namenov piscev, ki so - tako rekoč ves čas množičnega izseljevanja in tudi prej - svarili pred nevarnostmi odhoda in poti, in še bolj pred življenjem v tujih okoljih. Opisovali so samo nesrečne usode, že odločenim pa žugali: bodite ponižni, vzemite na pot rožni venec in molitvenik ali vsaj "dobro" knjigo (seveda v krščanskem duhu), ne družite se s tujei itd. "Ne v Ameriko!" je bilo jedro tega negativnega pogleda na odhajanje, ki ga je na svoj način zapisalo že uredništvo *Novic* leta 1845. Gre za opombo k objavi pisma v Ameriki sicer uspešnega trgovca Matija Premuta.<sup>8</sup> Svarila Rafaelove družbe, ki jih zasledimo v tisku tik pred izbruhom prve svetovne vojne, dokazujejo, kako vztrajno in dolgotrajno je bilo nasprotovanje izseljenskim težnjam. "Ne v Ameriko!" je tudi naslov povesti Jakoba Alešoveca (1883, 1912). Povest je polna svaril pred potjo in tujino, in lepo odslikava takraten splošen odpor do izseljevanja Slovencev, utemeljujoč to stališče z narodnimi, gospodarskimi in verskimi razlogi. Svarila pred nevarnostmi poti - zlasti za dekleta in ženski svet nasploh - so bila deloma upravičena, vendar le pretirana, predvsem v času skupinskega in vodnega potovanja vsaj do newyorškega pristanišča. Izseljenei so imeli v rokah številne "poduke", navodila o ravnanju na poti, za njih so skrbele razne organizacije na verski podlagi, npr. Rafaelova družba, iz primera Albina Kunea oziroma Rommel & Co. pa je razvidno, da je tudi izseljenska agencija skrbela za varno potovanje izseljencev. Da pa je bilo veliko goljufij, tatov v izhodnih pristaniščih, lažnih agentov ipd., pa je razumljivo, saj je - ko govorimo o potovanju izseljencev - v obravnavanem času šlo za posel

stoletja, z velikimi dobički za železniške in ladijske družbe, od katerih so pobirali drobtinice številni mali agenti in goljufi, ki so spretno izkoriščali naivnost ljudi, njihovo neznanje jezika in nepoznavanje krajev. Nevarnosti poti so radi posploševali, češ, tujina kot taka je nevarna. Ali še drugače, bolj prikrito: ne hodite od varnega doma, saj je svet pokvarjen, poln neznanek in nevarnosti za posameznikovo materialno in duhovno življenje. Dejstvo pa je, da se je vedenje o svetu v 19. stoletju med ljudmi vedno bolj širilo in da ni ostajalo omejeno samo na ozke izobražene in višje družbene kroge. Poleg nemške literature in časopisja so se uveljavljale slovenske knjige in časopisje, pismenost je naraščala, v šolah so otroci več slišali o tujih krajih, zlasti o Ameriki, povratniki so opisovali svoja doživetja, pisma so obojestransko krožila med Evropo in Ameriko... Vendar moramo upoštevati, da je informacija ena stran podobe o svetu, osebna izkušnja pa druga, mnogokrat nasprotna stran te podobe. Večina Slovencev pač ni prestopila meja okolja, v katerem so živeli, zato so bile za mnoge, npr. Dolenjce, romarske Brezje že kar oddaljeni cilj potovanja. Še manj jih je imelo stik z morjem. To dejstvo moramo upoštevati, ko razmišljamo o njihovem obnašanju in doživljanju poti v Ameriko. Za ene je bila to mučna in neprijetna stran izseljevanja, za druge možnost, da kaj vidijo<sup>9</sup>.

Razvoj prometnih zvez v 19. stoletju je imel za posledico vse dostopnejši svet; svet se je dobesedno manjšal! Po Evropi in Ameriki se je železniško omrežje širilo kot pajkova mreža, vlaki so postajali vedno hitrejši in udobnejši. Podobno je bilo na morju: jadrnice so vedno bolj nadomeščale kombinacije parnikov z jadrni in končno sami parniki; mnogi od njih so bili na prelomu v naše stoletje prave palače na morju. Hitrost, čim večje število potnikov in udobnost so bile maksime pri razvoju omenjenih prometnih sredstev. Omeniti moram tudi brzozjav, ki je prispeval - če imam pred očmi le izseljenstvo - k hitrejšemu kroženju informacij in denarja. Brez obojega si ne moremo predstavljati dobro organiziranega potovanja proti Ameriki. Ko govorimo o vse dostopnejšem svetu, se nam postavi vprašanje, kako je takratni človek gledal na oddaljenost Amerike. Ivan Vrhovec to vprašanje povezuje ravno z razvojem prometa. Ko

neevropsko tematiko. Izbor in spremna beseda Zmago Šmitek. Založba Borec. Ljubljana 1988, 385. Glej tudi: Zmago Šmitek. Klic daljnih svetov. Slovenci in neevropske kulture. Založba Borec. Ljubljana 1986). Potopisi so bili v prejšnjem stoletju nasploh zelo priljubljeno branje Slovencev. Fran Levstik je v svoji oceni Ciglerjeve povesti *Sreča v nesreči* (1858) npr. zapisal, da ljudje zelo radi berejo o vožnjah po morju, o viharjih, potopih itd. (Fran Levstik, *Sreča v nesreči* (ocena). - Slovenski glasnik 1858, zv.2, 35-36).

<sup>8</sup> Slovensko pismo iz Amerike. - *Novice*, št. 34, 20. 8. 1845, str. 136. Matija Premuta je bil belokranjski krošnjar (doma iz Semiča), ki se je leta 1839 odločil za pot v Ameriko. Na ladjo se je vkrcal v Bremnu, izkrcal pa v New Yorku. Iz njegovega pisma (1845) veje zadovoljstvo zaradi uspešnega življenja, kar je zmotilo dr. Janeza Bleiweisa, da je zapisal misel: "Zalostne reči beremo od veliko tavžent ljudi, ki so se v Ameriko preselili: namesti bogastva so lakoto in revščino našli. Le malokdo je tako srečen ko naš Premuta."

<sup>9</sup> Marjan Drnovšek. Pot slovenskih izseljencev na tuje. Od Ljubljane do Ellis Islanda - Otoka solza v New Yorku 1880-1924. Založba Mladika. Ljubljana 1991; isti, *Izseljevanje iz širše ljubljanske okolice 1890-1914. Doktorsko delo*. Ljubljana 1993 (rokopis).

tarna nad težavnostjo potovanja (1899), npr. z Dolenjske v Ljubljano, nadaljuje: *"Da ima izselnik le Ljubljano za hrbotom, potem se že izhaja, potem ni več daleč do Amerike. Nekaj časa se vozi po železnici, nekaj časa po parobrodu in zatem zopet po železnici - pa je tam: tri dni do Hamburga ali Bremena, devet ali deset dni do Novega Jorka, potem pa, kolikor je še do tistega kraja, kjer ga pričakujejo sorodniki, znanci, ki so ga spravili tjakaj. Ali je to kaka dalja?"*<sup>10</sup>

Ta misel je bila zapisana v času resnično visoke stopnje prometne povezanosti sveta, medtem ko je bil sredi 19. stoletja pojem Amerika ponavadi opremljen z oznako "oddaljena", "onstran širokega morja" ipd. Takrat je bila pač v zavesti ljudi to zelo oddaljena in nedostopna dežela, kjer živijo "divji" Indijanci in kjer se slovenski misijonarji, z Barago na čelu, trudijo za njihovo spreobrnjenje. Ta razlika je posledica komunikacijskega razvoja, zlasti časopisja (na obch straneh Atlantika), pisnih povezav izseljencev z domovino, osebnih obiskov ali vračanj za stalno in pripovedi t.i. Amerikancev. Amerika je bila slovenskemu človeku na prelomu v 20. stoletje zelo blizu, tako kot nikoli prej in tudi ne pozneje.

Pa pustimo ob strani vprašanja v zvezi z organizacijo poti, vzroki za odločitev za odhod ipd., vprašajmo se o ločitvi od doma. Kot prvo moramo vedeti, da imamo o tem ohranjeno relativno malo zapisov in da tudi večina piscev potopisnih pisem ne piše o tem. Več, čeprav ne toliko, imamo v zaključkih izseljenskih pisem razmišljanj o domovini, o domačem kraju, o bližnjih in prijateljih, tj. bolj ali manj jasne izraze domotožja. Bodoči misijonarji so odhajali z zavestjo svojega poslanstva, brez prisile, da zapustijo domovino. Lažje so se za pot odločili tudi krošnjarji - v 40. in 50. letih prejšnjega stoletja jih najdemo kar lepo število v Ameriki - navajeni ločenosti od domačih in hkrati tujih krajev. Najtežje je bilo t.i. pionirjem tudi z vidika odhajanja, tj. izseljencem, ki so bolj ali manj odhajali v neznano. Nekoliko lažje je bilo gorenjskim kmetom v šestdesetih letih. Le-ti so iz Dovjega, Mojstrane, okolice Jezera in sploh tistega kota Gorenjske odhajali v Minnesoto, in to na vabila misijonarja Franca Pirca. Tam jih je čakal človek, ki jim je pomagal pri prvih korakih. Kasneje, ko se sproži množični val, je vsaj k temu vidiku odločitve za odhod veliko prispevalo dejstvo, da so onstran Atlantika žc bili domači (oče, brat, mož) ali znanci iz vasi. Njihova odločitev je bila zato kajpak lažja.

<sup>10</sup> Ivan Vrhovec, *Avstralija in nje otoki. Celovec 1899*, str. 210.

Vse to je del tistega, kar imenujemo odhod od doma, manj pa nam je znano osebno doživljanje tega odhoda in njcne posledice, tj. počasno odtujevanje in pretrganje stikov, odtrganost iz domačega okolja, ki je le nudilo določeno "varnost", obvladljivost, status ipd., kljub mogoče težkim materialnim pogojem življenja. Konkretno naj omenim opis odhoda z ljubljanske železniške postaje iz spominov Albina Kunca (1903). Kozarček za korajžo v kolodvorski restavraciji v krogu domačih je lajšal čakanje na odhod vlaka (2. marca ob polnoči so s tem vlakom odpotovali 104 izseljenci s Kranjskega, med njimi tudi Kunc kot transporter). In kot sam zapiše: ko se je vlak začel premikati in po zadnjih pozdravih z domačimi skozi okno, sta se jok in smeh mešala, mnogi so takoj po odhodu zaspali, drugi so začeli odvezovati culc s hrano in pijačo in po vagonu se je razširil vonj po šunki, klobasah ter "šnopsu" in vinu. Tudi sam je prigriznil in spil malo vermuta za "korajžo". Žalost in radoživost sta se mešali ves čas vožnje po Gorenjski<sup>11</sup>.

Klic "Ne v Ameriko!" ni rodil sadov, saj je ta dežela vabila in od nje so odhajajoči - upravičeno ali pa tudi ne - pričakovali boljše življenje<sup>12</sup>.

#### Antwerpen, Liverpool, Bremen, Le Havre...

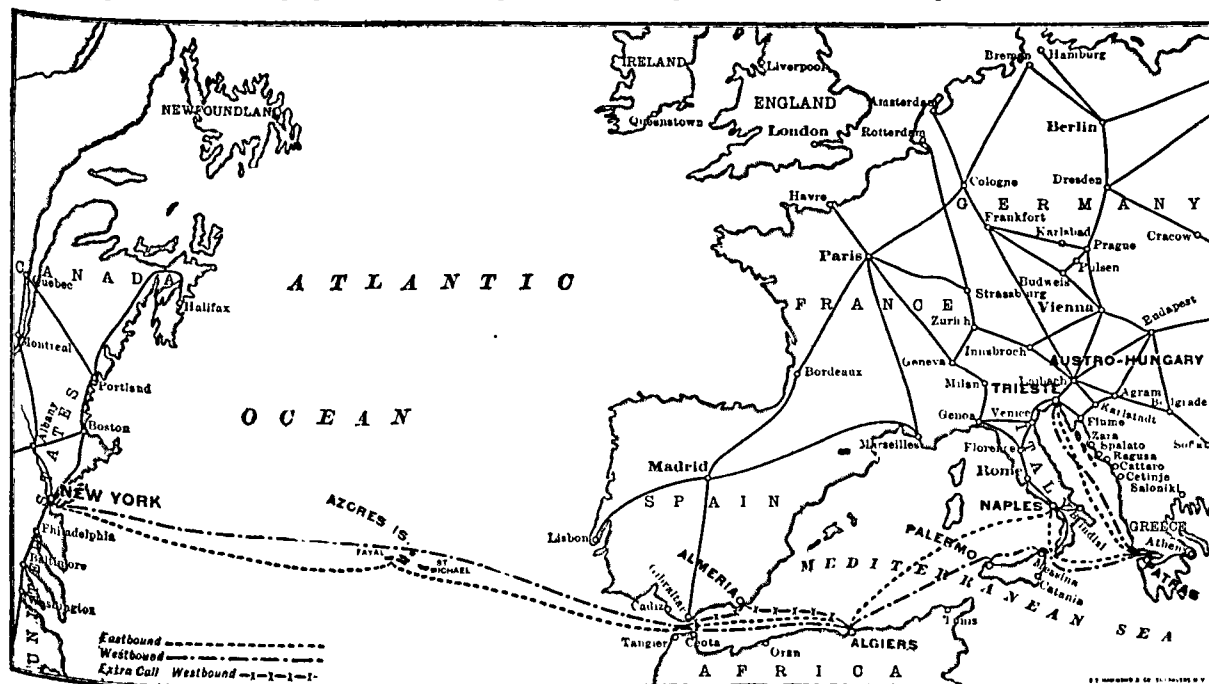
To so imena nekaterih pristanišč, skozi katera so potovali slovenski izseljenci na poti v Ameriko. Ko prebiramo izseljenska pisma, nas presentni enakovredni opis poti po Evropi in čez morje, pri mnogih še do kraja bivanja v Ameriki. Sama pot čez Atlantik je sestavni del tega opisovanja. V nadaljevanju bom na nekaj konkretnih primerih ilustriral pot do omenjenih zahodnoevropskih pristanišč.

<sup>11</sup> Glej opombo 5.

<sup>12</sup> Ob temu samo misel: usihanje tega toka je bila posledica omejitvenih priseljenskih ukrepov v ZDA, ki so doživeli kulminacijo takoj po prvi svetovni vojni, ne pa pozivanje na zavest o potrebnosti, da ostanejo doma. Ko so se priprla ameriška "zlata" vrata, se je tok - seveda v manjšem obsegu - začel usmerjati v rudnike in tovarne zahodne Evrope (v Francijo, Belgijo, na Nizozemsko in drugam). To je bil tok, ki ga je ponovno omejila gospodarska kriza na začetku tridesetih let. Ko se je liberaliziralo gibanje čez mejo SFRJ v prvi polovici šestdesetih let, se je ta tok ponovno obudil in mnogi slovenski fantje in dekleta so našli delo v Nemčiji, Skandinaviji in drugod. Naftna kriza v sedemdesetih letih ga je ponovno omejila. Če bi bila danes možnost sprejemanja ekonomskega izseljenstva v evropskih ali drugih deželah, je vprašanje, kakšen bi bil obseg odhajanja Slovencev. Vendar pa je razlika v plačilu dela med npr. evropskimi državami in Slovenijo argument, ki je veljal tudi v 19. stoletju in na prelomu v dvajseto, argument, ki je po eni strani potiskal in po drugi zvaljal Slovence v svet.

Preden se je krošnar Matija Premuta ob sedmi uri zvečer na petek pred Kristusovim vnebohodom maja 1839 v Bremnu vkreal na ladjo, je prehodil s krošnjo na rami večji del Evrope. "Kupčijsko popotvanje" - kot so zapisale Novice - je pač zahtevalo hojo in ne

Antwerpen, vloga Trsta pri izseljevanju Slovencev pa ni bila tako velika, kot bi pričakovali glede na njegovo bližino<sup>13</sup>. Če omenim še pot po t.i. "francoski črti" (Ljubljana-Le Havre); na začetku stoletja je trajala le nekaj dni, odvisno od postankov na vmesnih



Železniške povezave z zahodnoevropskimi pristanišči in morske poti iz Trsta do New Yorka

vožnje s kočijo. Hitro poštno kočijo pa je uporabljal Friderik Baraga devet let pred tem na svoji poti skozi nemirno Evropo do pristanišča Le Havre v Franciji. Potoval je po poti Ljubljana-Gradec-Dunaj-Linz-München-Augsburg-Ulm-Stuttgart preko Rena v Strasbourg-Naney-Meaux-Pariz-Le Havre (Havre de Grâce). Na poti je bil mesec dni, preden se je 1. decembra 1830 vkreal na ladjo. Vendar je imel daljši postanek na Dunaju. Ko v izseljenskih pismih primerjamo navedbe o trajanju poti po kopnem, ugotovimo, da so te zelo različne, odvisne od smeri, intenzivnosti oziroma hitrosti potovanja in od želj potujočih. Andrej Bernard Smolnikar se je 1837. odločil za Trst, ki ga je priporočal - v primerjavi s potjo čez Francijo - ravno zaradi daljše vožnje po morju, ki je omogočala možnost študija in stika z angleško govorečimi sopotniki. Doživetja tistih, ki so potovali s kočijo, so bila bolj pestra kot - kasneje - doživetja tistih, ki so potovali z vlakom, brez katerega si množično izseljevanje Slovencev proti koncu 19. stoletja težko predstavljamo. Med zahodnoevropskimi pristanišči se ves čas največkrat omenjajo Bremen, Hamburg in Le Havre, manj Liverpool, holandski pristanišči Rotterdam in Amsterdam in belgijski

železniških postajah.

Zelo gostobeseden o svoji poti po Evropi je bil kaplan in učitelj Lovrene Lavtižar, Gorenjec po rodu, ki se je 1854 odločil slediti Baragovim stopinjam v Ameriki in je štiri leta kasneje, ko se je vračal z obiska pri nekem verniku, zmrznil na Rdečem jezeru v Minnesoti. Iz Ljubljane je že potoval z vlakom do Dunaja, od tod ga je vodila pot takole: Praga-Dresden-Leipzig-Halle-Frankfurt-Darmstadt-Kehl-Strasbourg v Franciji ("...ker po ti železnici se naj hitreje v Pariz pride...")<sup>14</sup>. Za pot je rabil 48 ur. Nadaljeval jo je prek Meauxa do Pariza, kjer se je za krajši čas ustavil, nato pa nadaljeval do Antwerpna v Belgiji. Kot pobožen človek v svojih pismih na široko piše o verskih razmerah v deželah, skozi katere je potoval (njegova hvala ali graja je bila odvisna od verske pripadnosti posamezne dežele); tudi glede Pariza ne najde druge tematike. Tudi Antwerpen ni bil izjema, zapisal je: "Desiravno nam v Antwerpnu ni nič pomankovalo, smo vender le grozno težko odhoda čakali, ker smo

<sup>13</sup> Aleksej Kalc, *Prekooceansko izseljevanje skozi Trst 1903-1914*. - *Zgodovinski časopis*, 46/4, 1992, str. 479-496.

<sup>14</sup> *Pismo gospoda misionarja Lavtižarja iz Pariza, 19. maja 1854*. - *Zgodnja danica*, št. 22, l. 6. 1854, str. 93-96.



želeli berž ko berž v Ameriki biti"<sup>15</sup>. Če primerjamo pisma dijakov, bogoslovcev in duhovnikov, ki so odhajali v Združene države, najdemo največ življenjskih odzivov na pot pri dijakih, čeprav - kar dokazujejo kasnejša pisma - so tudi tu izjeme (npr. pisma Franca Pirca)<sup>16</sup>. Kljub temu pri vseh prevladujejo opisi cerkev, verskih obredov (iskanje podobnosti in različnosti s "kranjskimi"), stiki z

je ogledala galerijo in živalski vrt. Slednji je naredil nanjo velik vtis: "...tukaj smo vidili, menim, da skorej vse zverine, tice in druge živali, kar plemen jih je na svetu. Nar. strašnejši zver je lev, že njegov pogled je strašen, kaj bi bil še le naredil, ko bi bil do ljudi mogel! Slon se mi je pa naj bolj gerd zdel, - tako gerda pošast, kar ga nisem mogla gledati"<sup>17</sup>.

Devetnajstletni Ljubljančan Anton Obreza<sup>18</sup> je



Železniška postaja v Le Havru

duhovniki in razmišljanja o njihovem misijonarskem poslanstvu.

Nekoliko več življenjskih drobcev o tej poti najdemo v pismih Marije Trobec, sestre misijonarja Jakoba Trobca. Marija je 1870. v skupini potovala v smeri Dunaj-München-Ulm-Mannheim-Köln-Antwerpen-Liverpool. Na svoji koži je doživljala prometne zagate zaradi francosko-pruske vojne; vzhičena je bila nad vožnjo po Renu od Mannheima do Kölna, kjer si

1880. odšel v Ameriko; v Slovincu je izhajal v tem in naslednjem letu relativno dolg podlistek ("Amerikansko pismo") z opisom poti. Le mimogrede: njegova sestra Marija je bila poročena z Jakobom Alešovcem, avtorjem že omenjene knjige *Ne v Ameriko!* Obreza je potoval z vlakom: Ljubljana-Dunaj-Praga-Leipzig-Bremen. Slednjemu je posvetil kar nekaj besed. Nastanil se je v hotelu "pri mestu Petrogradu", si ogledal kulturne znamenitosti mesta, odšel na vrček znamenitega bremenskega piva, se

<sup>15</sup> Pismo gospoda misionarja Lavtižarja iz Noviga Jorka, 26. julija 1854.- Zgodnja danica, št. 34, 24. 8. 1854, str. 141-143.

<sup>16</sup> Misijonar Franc Pirc (1785-1880) je bil poleg Barage najbolj znan Slovenec med ameriškimi Indijanci sredi 19. stoletja. Umni sadjar, homeopat, pesnik, opisovalec Indijancev in neverjetno trden človek (še v visoki starosti je večkrat obiskal domovino) je bil vztrajen v prizadevanju za pridobitev novih misijonarskih moči v Ameriki in njihovo denarno podporo. Bil pa je tudi prvi, ki je vabil kmete na plodna minnesotska polja; njegovim vabilom so se odzvali Gorenjci. Zato so tudi njegova pisma bolj "pestra" in zanimiva za proučevalca širših vprašanj in ne samo misijonarskega dela med Indijanci.

<sup>17</sup> Pismo Marije Trobec uršulinkam v Ljubljani.- Zgodnja danica, št. 38, 23. 9. 1870, str. 305-306.

<sup>18</sup> Anton Obreza, rojen 1861 v Ljubljani. Iz popisa prebivalstva mesta Ljubljane (1880) izvemo, da je bila njegova mati Ana vdova, sicer pa posestnica hiše v Ključavničarski ulici 3. Anton je znal brati in pisati in že v tem letu je bil označen kot "nepričujoč", in sicer "stanovitno", z opombo, da je v Ameriki. Torej: Anton Obreza se je ob odhodu odločil, da za stalno odide, saj je pri večini odhajajočih v popisih prebivalstva - vsaj na začetku - zapisana začasna ("časna") odsotnost.

udležil maše "brane nalašč za srečno pot izseljivcem". Njegov gostobeseden opis poti in krajev ob njej je poln primerjav z domačimi in ameriški razmerami. Primerjave nam osvetlijo njegove poglede in bogatijo tekst, ki je marsikdaj - pri drugih opisovalcih - preveč deskriptiven. Za primer navajam kratka odlomka: "Malo pred polnočjo sem zagledal prvo česko postajo. Povsod nemški napisi, misliš? O, kaj še! Povsod so česki prvi, za njimi še le nemški. Prav ima 'Wanderer' iz St. Paula v Minnesoti, kateri imenuje Čehe voditelje Slovanstva, da-si jim prijatelj ni. Nemci so vendar le čudne stvari. Vedó, da je slovanski živelj močan, a hočejo ga zatreti. Omenjeni list miluje Nemce na Ogerskem, češ da so bili pregnani, da se jim je glavno nemško gledišče zaprlo in prepovedalo, da nemške koncerte ogerska policija še zdaj prepoveduje. Tako hudo ravno ni. Ta list - skoraj - svetuje Ogrom, naj se varujejo Slovanov, češ, ti so nevarni. Jaz, navajen, da nas stavijo na zadnje mesto, se temu nisem kaj čudil.- Pa vrniva se nazaj na mojo pot...Sit voznje po suhem že do grla, oddalnil sem se kaj, stopivši iz voza na trdni tlak bremenskega kolodvora. Tu smo dobili kmalo gospodarja hotela, kateri nam je bil zavoljo gotovosti in dobre postrežbe priporočen. Peljal nas je v svojo gostilno 'pri mestu Petrogradu' (ktero vsakemu, kdor bi sem potoval, najgorkeje priporočam), kjer smo se s pošteno pijačo in jedjo kmalo okrepčali. Ker smo se imeli dva dni tu muditi in čakati odhoda ladije, bil sem zelo vesel - saj veš, prijatelj, tuji kraji, tuja mesta - to je záme. Koj prvi dan zagotovil sem si vsa pisma za ladijo, potem nas je pak peljal nek nič priljuden Čeli v Bremenski park. Jaz dosedaj videl sem le prekrasnega in čarovnega Miramarskega pri Trstu; se ve da ta ni tako krasen, a velikansk je. Mesto se ni strašilo nikakih stroškov, prebivalci podpirajoči mesto z denarjem, hočejo tudi pokazati tujcu, da kaj imajo, - vsaj 'delajo denar' v Bremeiu pri izseljevanjih. Park kinčajo zlahka drevesa, čemur se je čuditi, kajti peščeni svet treba je bilo na čevlje debelo nasuti s prstjo. Sredi parka je majhno umetno jezero, na čegar površini sem videl snežno bele labude in velike rujave, povodne fazane iz Avstralije. Tudi kipov, lop, in družil vrtnih poslopj je veliko. Konec vrta videti je vodotok, v najlepših črtah tekoč memo prijazne gostilne, kjer smo se okrepčali, odtod se podali pod velikim železničnim mostom v mesto nazaj. Trdni zročili smo se varni postelji in trdnemu spancu"<sup>19</sup>.

V knjigi Pot slovenskih izseljencev na tuje sem opisal pot Albina Kunea do Basla; prikazal sem njegov transport 245 "Kranjcev" z vlakom od tega švicarskega mesta prek Pariza do Le Havra (1903). Opisa ne bi ponavljal, poudarim naj le, da tu ni sledu

o kakem zanimanju izseljencev, npr. za Pariz (razen pri Kuneu samem). V Le Havru jih je vlak pripeljal direktno na pomol, kjer so po nekaj metrih sprejemnega centra stopili na ladjo. Ko sem že omenil počutje ob odhodu: ko so se približevali Le Havru, je Kune opazil tesnobo pri izseljenih. Še preden so prispeli do morja, jih je presenetila utripajoča svetloba svetilnika, v zraku so že čutili vonj po morju in izseljenec je navdala tesnoba. Mnoge ženske so vzele v roke rožnevence in potihoma molile. Zavedali so se, da bodo, ko zapustijo vlak in se vkreajo, pretrgali še zadnjo, rahlo vez z domovino, ki jo je v simbolnem pomenu predstavljala železniška proga. Pred njimi je bilo strahvzbujajoče neizmerno morje. Še enkrat moram poudariti razliko med individualnim potovanjem in potovanjem v manjših skupinah v primerjavi z množičnim izseljevanjem, ki je poznalo transporte, kratke postanke na železniških postajah in čakanje na odhode z ladjo v izseljenskih hišah. Le redki so si privoščili tudi ogled mest ob poti in o tem tudi razmišljali oziroma si zapisali vtise. Kakšni so bili občutki in vtisi mnogoštevilnih, ki so skozi okno vagonov opazovali bežečo pokrajino in si le želeli, da bi čim prej prišli na cilj? O tem ne vemo mnogo. Kot sklepamo o potovanjih z velikimi parniki na prelomu v naše stoletje (da je bila pozornost potnikov bolj usmerjena v dogajanje na ladji), lahko za pot z vlakom trdim - če imam pred očmi Kunčev spominski zapis -, da je bila pozornost usmerjena v dogajanje v vagonu: na hrano in pijačo, na klepet in spanje, od časa do časa sta se zaslišala harmonika in slovenska pesem in zopet je nastala tišina z molitvijo ali razmišljanjem o ločitvi od doma in o bolj ali manj neznani prihodnosti.

*"Ni nevarniš'ga na sveti, kakor sred morja vihar; kdor perpravljen ni umreti, naj ne hodi nanj nikar."*

(Franc Pirc)

Misijonar Frane Pire je že leta 1836 objavil pesem v 76 verzih o svojem potovanju čez Atlantik v Ameriko (1835), ki je ponovno izšla v zbirki Nektare pesmi (1874). Ker so bile njegove pesmi zelo priljubljeno čtivo med ljudmi, sklepam, da je tudi njegov opis poti z dramatičnim nočnim viharjem pustil pri braleih strahvzbujajoče občutke. Ko si je Marija Trobec ogledovala slike v kölnski galeriji, je obstala pred podobo, ki je prikazovala potop ladje in o tem zapisala: "Eno tablo je bilo strašno pogledati, kjer je bilo namalano morje in barka, ki se je ravno potopovala; nekteri so bili že v vodi, drugi je še roke ven molil in za pomoč klical, eden se s sekiro za jadrilo držal; bilo je tako vživo narejeno, da bi kmali

<sup>19</sup> Amerikanska pisma, II., Wabasha, 5. 12. 1880.- Slovenec, št. 144, 30. 12. 1880.

solze me posilile.- Tako, so se mi smilili še zdaj ti nesrečni ljudje"<sup>20</sup>.

Od okoli tisoč slik, ki jih je po lastni navedbi videla v Kölnu, sta se ji vtisnili v spomin le dve: že omenjena in slika, ki je prikazovala Marijo z Jezusom v naročju. Stello maris, morsko zvezdo z Marijino sliko z detetom v sredini, najdemo naslikano tudi na kapelici v Savinjski dolini, skupaj s parnikom<sup>21</sup>. Nedvomno jo je dal naslikati nekdo v zahvalo za srečno vožnjo v Ameriko ali za srečno vrnitev, saj je bila Marija priprošnjica na morju. Ravno morska pot je bila najbolj nepredvidljiv del potovanja, kjer so bili izseljenci v rokah narave, po mnenju večine pa tudi v božjih rokah. Trobčeva se morja ni bala, kar lahko sklepamo po stavku: "Jest se nisem prav nič ustrašila morja"<sup>22</sup>. Pri drugih takega odločnega mnenja nisem zasledil. Koliko izseljencev je izgubilo življenje na morju v času izseljevanja, ne vemo, vemo pa, da sta izgubila življenje vsaj dva Slovence v najbolj odmevni morski nesreči pred prvo svetovno vojno, tj. pri potopu Titanica (1912).

Kakšni so bili vtisi ob pogledu na izhodno pristanišče? Celo samozavestni Anton Obreza je zapisal (1880): "Malo se mi je noga tresla, ko sem v bremenski luki stopil zadnjič na starem svetu iz železničnega voza. Kraj, kjer smo izstopili, bil je komaj par korakov od morja, kateri je bil ves napolnjen z večimi in manjšimi ladijami. Malo iznenaden gledal sem te povodne gradove, na vodi le orehove lupine, a vendar so videti tako veličastne, da se človek brez strahu izroči na njih nevarnemu elementu - morju"<sup>23</sup>.

Obreza se je najprej vkreal na manjšo ladjo, ki jih je pripeljala do parnika Hohenstauffen (zgrajenega 1874) z nosilnostjo 3.000 ton in širine "18 korakov" ter dolžine "80 korakov". Slovo od Evrope je bilo težko: "Ko sem bil gotov (z namestitvijo na ladji!), podam se na krov, da bi videl odhod, a v moje začudenje bili smo že kaki dve morski milj od zemlje proč, ladija je šla še počasi in znotraj nisem prav nič

zapazil, da gremo naprej. Kmalo se je začelo mračiti in videti so bile le še luči po obrežji. Skoraj solznega očesa gledal sem proti suhi zemlji, poslal jej v duhu svoj pozdrav - Bog ve, če bodem kedaj hodil še po 'starem' svetu, stari Evropi! Pozdravljal sem v duhu svoje predrage v ljubi slovenski domovini, 'na svidenje!' mislil sem si in tudi Tebe, predragi prijatelj, sem se spominjal"<sup>24</sup>.

Velika je bila razlika med plovo sredi 19. stoletja in na začetku našega stoletja. Jadrnica, s katero je npr. plul Andrej Smolnikar (1837), je bila bolj prepuščena naravnim pojavom in spretnosti kapitana in mornarjev. Veter ali brezvetrje, morski tokovi, vremenski pogoji in letni čas potovanja so vplivali na počutje potnikov in dolžino potovanja. Smolnikarjeva jadrnica je za pot od Trsta do Gibraltarja potrebovala 18 dni, za plovo čez Atlantik pa 38 dni, skupaj torej 56 dni, kar je bilo po njegovem mnenju zelo hitro. Običajno je trajala pot - po takratnih zapisih - do



Gibraltarja 25 dni in čez Atlantik 80 in celo do 90 dni. Glede trajanja poti najdemo do prevlade parnikov zelo različne informacije, vendar bi bilo zmotno misliti, da je le doba velikih parnikov poznala kratkost plovbe čez Atlantik. Pirc je za pot s parnikom iz Le Havra do New Yorka leta 1864 potreboval le 10 dni in pol (ob prelomu stoletja je parnik premagal isto pot v sedmih dneh). Vendar je bilo potovanje s parnikom v Pirčevem času dražje kot z "jaderno barko", zlasti še, če si bil pripravljen na njej poprijeti tudi za delo, ko so ti zaračunali le polovično ceno. Vendar je bila vožnja z jadrnico bolj vznemirljiva, zlasti za mlade popotnike, ki so odhajali v Združene države na nadaljevanje bogoslovnih študijev ali v misijonarska središča v Minnesoto in njeno okolico. V tem je tudi odgovor na vprašanje: zakaj tako velika odzivnost piseev pri opisovanju te poti v času jadrnic in prvih

<sup>20</sup> Glej opombo 17.

<sup>21</sup> Marjan Drnovšek, *Pot slovenskih izseljencev na tuje...*, str. 106.

<sup>22</sup> Iz Vabaše, 18. oktobra.- *Zgodnja danica*, št. 46, 18. 11. 1870, str. 369-370.

<sup>23</sup> *Amerikanska pisma, IV., Wabasha, 1. 1. 1881.- Slovenec*, št. 12, 29. 1. 1881.

<sup>24</sup> *Ibidem*.



# Edvard Tavčar, Ljubljana

oblastveno potrjena glavna agentura  
 „Severonemškega Lloyd“ v Bremnu.

iz  
**Bremna**  
 v  
**Ameriko**  
 preko morja Samo  
**6**  
 dni trajajoča  
 vožnja.



Naj-  
 hitrejša  
 vožnja, ki se je  
 doslej iz  
**Bremna**  
 v  
**New-York**  
 je trajala 5  
 dni in nekaj  
 ur.

Brzoplovnik „Kaiser Wilhelm II.“ 216 metrov dolg, prevozi široko morje v 5 dneh in nekaj urah

# EDVARD TAVČAR, LJUBLJANA

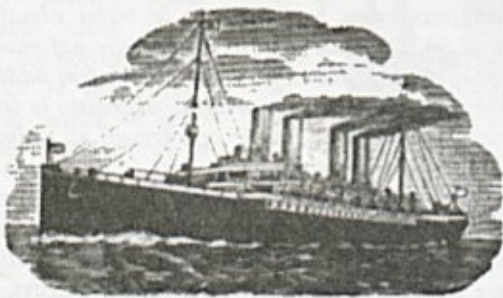
glavni zastopnik  
 „Severonemškega Lloyd“.

Pisarna agenture:

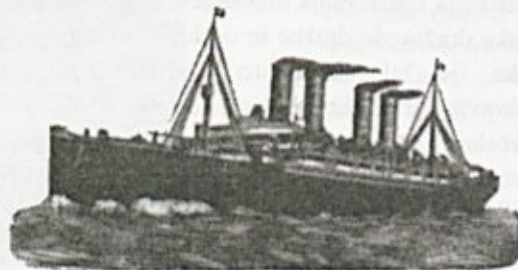
— Kolodvorske ulice št. 35 —

nasproti stari „Tislerjevi“ gostilni.

➔ Naslov brzojavom: „Nordlloyd“ Ljubljana. ➔



Brzoplovnik „Kaiser Wilhelm der Grosse“ 178 metrov dolg, prevozi široko morje v 6 dneh.



Brzoplovnik „Kronprinz Wilhelm“ 202 metra dolg, vozi 5 do 6 dni in spada v red cesarskih parnikov

Nashe že nad 50 let obstoječe svetovno znano parobrodno društvo je dalo v svrhu hitrejšega prevažanja parnikov zgraditi

=== velikanske cesarske parnike ===

„Kaiser Wilhelm II.“, „Kronprinz Wilhelm“ in „Kaiser Wilhelm der Grosse“,  
 ki vozijo edinele iz Bremna v New-York v Severno Ameriko.

parnikov? Mladi popotniki so bili izobraženi in hkrati "obvezani" k pisanju, vsaj kot misijonarji, ki so morali pošiljati poročila predpostavljenim cerkvenim oblastem v Evropi in tudi v domovino, da bi pridobili denarno pomoč za svoje misijone. Drugi pa so bili bolj redkobesedni; kot Gorenjec Jože Košir (1866), ki je v pismu zapisal le: *"9 tednov smo ponoči in podnevi potovali; celih 42 dni smo bili na morji. Boga smo hvalili, da je bilo konec težavnega potovanja"*<sup>1</sup>. Košir je odšel v Ameriko kot ekonomski izseljenec.

Jakob Trobec je v pismu 1. aprila 1865 dal nekaj nasvetov braleem Zgodnje danice, ki so nameravali v Ameriko. To je bil čas prvega večjega izseljevanja Gorenjcev z gornjesavskega konea, in sicer v Minnesoto (med njimi je bil tudi omenjeni redkobesedni Jože Košir). To so verjetno tudi prva tovrstna navodila in ena redkih, ki niso izžarevala negativnega odnosa do odhajanja. Glede poti čez morje je primerjal vožnjo z jadrnico ("jadrovecem") in parnikom ("parobrodom"). Razlike je našel v dejstvu, da je vožnja s parnikom dražja, vendar hitrejša (14 dni ali manj, na jadrnici od 30 do 60 dni, včasih celo dlje), na parniku pa tudi ni treba kuhati (kot sicer na jadrnici). Na slednjo so potniki morali vzeti kuhinjsko posodo, živila (meso, krompir, grah, maslo) pa so lahko kupili na ladji. Kljub temu je priporočal, da vsakdo vzame s seboj suh kruh, suho sadje, dobro prekajeno meso, slanino, čebulo - ki naj bi bila dobra za želodčne težave - in vino<sup>2</sup>.

Tudi "akomodacija" na ladji ni bila primerljiva med časom odhajanja misijonarjev in časom množičnega izseljevanja Slovencev. Čeprav je bila od ladijske družbe do družbe in od ladje do ladje velika razlika, je bila komoditeta odvisna od cene. Medkrovje (izraz izhaja iz časa, ko so se potniki vozili v prostoru med palubo in tovorom v ladijskem trebuhu) in kasneje t.i. III. razred in njegove različice so bili prostori, v katerih so najbolj pogosto potovali izseljenci, tudi Slovenci. Vendar se je s tehnološkim razvojem v obdobju parnikov višal tudi "prevozni standard", ne samo zaradi ugleda ladijskih družb, ampak tudi vedno ostrejših sanitarnih zahtev migracijskih oblasti. Skupne spalnice, sanitarije in tuši, ločenost jedilnice od bivalnih prostorov, sprehajalna paluba in še kaj za potnike III. razreda (in celo 2-4 posteljne kajute na boljših ladjah) v času

množičnega izseljevanja niso primerljive s pogoji, v katerih se je vozila npr. Marija Trobec (1870). Ta je potovala na "barki", ki je bila le malo manjša od uršulinskega samostana v Ljubljani in je sprejela čez 1000 potnikov. Ženske so bile ločene od moških. Marija je spala na pogradu (*"kakor pri Vas [v samostanu!] odri za jabelka"*) s posebno pregrado, za katero so se poprijeli ob gibanju ladje. Glede hrane je zapisala: *"Zjutraj černo kavo, prav nič vredno, in belega kruha za kake 4. kr.; o poldne pa juho in frišno meso pa celi krompir, zvečer pa čaj ali te in cvihak (suhor). To je bilo vsak dan. Dajo že toliko, da lačen ni, kdor more to jesti; mi smo opoldan jedli, zjutraj sam kruh, zvečer pa nič. Pa to se že prestopi, da le viharja ni"*<sup>3</sup>.

Zgodb o slabi hrani, pokvarjeni vodi, skupnem kuhanju na ognju v času mirnega morja, o "suhorju", ki je bil za nekatere edina užitna hrana ipd., najdemo veliko. Vse kažejo na obupne razmere, ki so jih dolge vožnje zaradi znanih razlogov še poglobljale. Zato lahko tudi razumemo Trobčeva navodila glede hrane.

Jakob Trobec je svetoval tudi glede obnašanja na "barki": *"Bolj imenitno pa, kakor ta skrb [tj. glede hrane!] je pripravljanje na duši za dolgo nevarno pot; že v gostivnicah [verjetno v izhodnih pristaniščih!] bereš na primernem kraju svarjenje, da zraven telesnih skerbi, ne pozabiš tudi za dušo primernega živčja preskerbeti, pripravi se tedaj z dobro spovedjo in vrednim obhajilom na težavno pot. Tako pripravljen na duši in na telesu se pa nestrahljivo podaj v barko, ne boj se, Bog svojih ne zapusti, priporoči se Marii prečisti Devici in svojemu angelju varhu, ki so močnejši ko vse morske nevarnosti. V barko stopivši preberi pazno postave, kako se je treba obnašati, dobro si jih zapomni, zakaj tu se kaznuje naj manjša reč prav terdo; posebno se varuj v srednjem oddelku kako svečo ali kaj družega prižgati, akoravno je tema, to je naj bolj prepovedano, še celo kresati ali kaditi ne smeš; kdor ga le prerad puha, mu je dovoljeno na verhu, samo varno mora z ognjem delati, ker, ako bi se barka vnela, bi bilo težko pogasiti, ker je vse s smolo zamazano. Pred posteljo moraš sam snažiti in prostor vedno čeden imeti; vstajaj zgodaj, opravi, kar imaš spodej, in urno na verh na bistri zrak! Ako moreš še pred solničnim vzhodom, boš vidil kako veličastno se pripelje iz vode; drži se celi dan bolj na verhu in le redko pojdi v srednji oddelek, kjer je neizrečeno nezdrav zrak in mora človek že od tega zboleti. Jaz sem bil skoraj noč in dan na verhu, vselej sem že prav pozno v noč šel v posteljo, zatoraj me tudi ni mogla tista navadna huda bolezen vjeti, ki nekatere grozno potolče, vendar nevarna ni in človek v enem tednu ali*

<sup>1</sup> Pismo iz Amerike.- Novice, št. 12, 21. 3. 1866, str. 96.

<sup>2</sup> Iz Amerike. Iz št. Vincencija. Zastran preselitve v Ameriko piše g. Trobec.- Zgodnja danica, št. 10, 1. 4. 1865, str. 79-80.

<sup>3</sup> Glej opombo 22.



v 14 dneh zopet okreva. Kratek čas si lahko delaš s primernimi pogovori, s prijatli ali z branjem; tedaj je svetovati, da si kako dobro knjigo seboj vzameš, tudi molek in molitvenih bukvic ne smeš pozabiti, ter beri saj vsako nedeljo pazno mašne molitvice in premišluj velike skrivnosti. Zgledov boš dosti najdel, celo protestantje so ob nedeljah prav pobožni in resni, vse je nekako tiho"<sup>4</sup>.

Seveda je Trobec posvetil pozornost tudi viharju. Ni pisma z opisom vožnje prek Atlantika, kjer ga ne bi omenili ali pa vsaj izrazili strah... Trobec ga je sam doživel in ga vključil v svoje "nasvete": "Prav prijetno se je voziti v lepem vremenu pri dobrem vetru, ali prijatelj! pripravljen moraš biti tudi na kaj hujšega; ko jame strašna nevihta bučati, valove kakor gore vzdigovati, barko premetavati, da škrinje in druga orodja od ene stene do druge romplajo, ko valovi s strašno močjo kakor bi s topovi streljal ob stene butajo ter Ti malo oknice zakrivajo itd., takrat je za novinca terda, tu se mu serce trese. Vender nikar se ne boj, naj boljša luka za barko je pri viharji sreda morja, tu se ji ne more nič zgoditi, le na bregovih je o nevihti nevarnost, ker zna barka na kako skalo trešiti; na sredi morja pa ji ni nič, akoravno valovi igra-

jo ž njo, kakor z orehovo lupino. Strahu je tedaj več, kakor ga je treba biti. Vender popustiva zdaj morje, ker ni moj namen tu življenja v barki popisovati, temuč le nekatere opombe naznaniti, ki bi znale v prid biti"<sup>5</sup>.

Trobčev opis viharja je po eni strani grozljiv, po drugi pomirjajoč in v bistvu točen glede varnosti ladje na odprtem morju. Iz citatov in ostalega dela pisma je čutiti pedagoško noto na podlagi lastne izkušnje. Tako pisanje je bilo za bralce, zlasti za bodoče izseljence, prepričljivo tudi zato, ker so nasveti prihajali izpod peresa (v času pisanja še) bogoslovca v opatiji St. Vincent iz Pennsylvanije.

Če pustim ob strani zdravstvene tegobe, viharje, presenečenja nad morskimi pojavi in živalmi (delfini so bili za mnoge pravo odkritje), je bila pot bolj ali manj dolgočasna. Krajšali so si jo na različne načine: nekateri so se učili jezika (angleščino), drugi so opazovali življenje na ladji, spoznavali nove ljudi, vsi pa so - bolj ali manj - čakali na konec vožnje.

Željno pričakovanje kopnega se je mešalo z radovednostjo: kakšna je Amerika, kakšen je New York? Če ponovim za že citiranim Trobčcem: "Z velikim veseljem vgladaš lepe ameriške homce še daleč pred novim Jorkom"<sup>6</sup>. Kopno je razveselilo vse, hkrati pa se je večala tesnoba pred prihodnostjo. Zaključim naj z besedami Matije Šavsca, ki je svoj prihod v

newyorško luko konec prejšnjega stoletja opisal takole: "Zvečer že zapazimo luči z otoka Long Islanda. Pluli smo počasneje. Vedno je bilo treba paziti na postavljena znamenja, da se ladija ogne plitvin in skalin. Z raketami in bengalskim ognjem se je pogovarjala s srečajočimi nas ladjami. Proti najstari uri se ustavimo v Sandy Hook in počakamo drugega jutra, da je prišel zdravnik in se osebno prepričal o



<sup>4</sup> Iz Amerike. Iz št. Vincencija. Zastran preseljevanja v Ameriko piše g. Trobec.- Zgodnja danica, št. 11, 10. 4. 1865, str. 88.

<sup>5</sup> Glej opombo 26.

<sup>6</sup> Ibidem.

zdravstvenem stanju medkrovnikov. Na naših jarbolih zavihrajo zastave Združenih držav in severno-nemškega Lloyda. Godba nas navduši z glasnimi marši in z ameriansko himno. Zavijemo jo v novojorško luko. Nebrojno čolničev, jadronic, malih parnikov in težkih kupčijskih ladij iz vseh delov sveta je švigalo semtertje ali usidrano mirovalo. Velikanski kip in svetilnik ob jednem, Svoboda, nas vabi k sebi: v Ameriki smo! Pozdravljena dežela Svobode! Ti mi bodeš druga domovina. Dal Bog, da bi se mi tako priljubila, kakor se mi je mila zemlja slovenska<sup>7</sup>.

### Zusammenfassung

#### "Mit'n Zuch nach Breem' un' mit'n Dampfa nach Nu Jook"

##### Wie Auswanderer die Reise nach Amerika erlebten

Die slowenische Auswanderungswelle in Richtung Amerika am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts war ein konstitutiver Bestandteil der sogenannten "slawischen und jüdischen" Welle. Schon in Europa rollte sie westwärts, und diese Richtung behielt sie auch auf ihrem Weg zum Atlantik und in den Vereinigten Staaten von Amerika bei. (Den Ausspruch Horace Greeleys "Go West, young man!", der sich auf die "Entdeckung" des amerikanischen Westens bezog, wird im Buch Jurij Trunks *Amerika in Amerikanci* (Amerika und die Amerikaner), Klagenfurt 1912/ auch von dem slowenischen Maler Ivan Vavpotič verewigt).

Die slowenischen Auswanderer erlebten die Reise selbst in recht ähnlicher Weise wie Auswanderer aus anderen europäischen Staaten. In den Quellen stößt man jedoch auf Angaben, die zeigen, daß sie hie und da anders behandelt wurden als diese. In Hamburg konnten sie beispielsweise (um 1900) in den städtischen Herbergen Quartier nehmen und mußten nicht im Sammellager für Auswanderer nächtigen. Der Verfasser des slowenischen Wegweisers für Auswanderer (1904) führte als Gründe für ein solches Verhältnis ihnen gegenüber die Tatsache an, daß sie sich auf europäische Art und Weise verhielten, die deutsche Sprache kannten (jeder Slowene beherrschte das Deutsche wenigstens teilweise) und nicht zuletzt, daß sie Geld in der Tasche hatten.

"Nicht nach Amerika!" lautete der Warnruf, auf den man während der Zeit der Auswanderung von Slowenen in die Vereinigten Staaten ständig stößt: Er erschallte in der Presse, der slowenische Schriftsteller

Jakob Alešovec veröffentlichte sogar eine Erzählung mit gleichnamigem Titel (*Ne v Ameriko* /Nicht nach Amerika/, 1883, 1912). Ihren Protest gegen die Emigration motivierten deren Widersacher mit nationalen, wirtschaftlichen und Glaubensgründen: Dieser Prozeß schwäche das slowenische Volk zahlenmäßig, entfremde ihm seinen produktivsten Bevölkerungsteil; kirehliche Kreise fürchteten dagegen den Einfluß der freidenkerischen amerikanischen Lebensphilosophie unter Auswanderern und Daheimgebliebenen.

Mit steigender Bildung (mit Hilfe von Zeitungen, den Erzählungen von Rückkehrern, Briefen von Auswanderern u.ä.) vertiefte sich das Wissen über Amerika auch in Slowenien. Um die Jahrhundertwende war der Informationsaustausch zwischen den Vereinigten Staaten und den Slowenen sehr rege, was Amerika als Land zu einem objektiveren Bild bei den Slowenen verhalf.

Schon die Reise zu den westeuropäischen Häfen war für die Auswanderer unterschiedlich und mehr oder weniger interessant. Der Hausierer Matija Premuta durchwanderte den größten Teil Europas, bevor er sich in Bremen einschiffte (1839). Der Missionar Friderik Baraga war einige Jahre vor ihm (1830) mit der Kutsehe durch das unruhige Europa nach Le Havre in Frankreich gefahren. Die Mehrheit derer aber, die sich auf den Weg in die Fremde machten, reiste mit dem Zug.

Ljubljana erhielt bereits 1849 eine Zugverbindung mit Wien (und damit mit dem übrigen Europa), acht Jahre später auch mit Triest (1857). Die ganze Zeit über spielte die Hauptstadt des Landes Krain im Süden Österreichs die Rolle eines bedeutenden Eisenbahnknotenpunkts für Ankömmlinge aus dem Osten (aus Galizien, Ungarn und vom Balkan), die sich auf dem Weg zu den westeuropäischen Häfen befanden, insbesondere nach Le Havre und Triest. Unter den Häfen, in denen sich auswandernde Slowenen einschifften, werden am häufigsten Bremen (Bremerhaven), Hamburg und Le Havre genannt, seltener Liverpool, die holländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam sowie das belgische Antwerpen. Die Rolle, die Triest für die Slowenen bei der Auswanderung spielte, war weniger bedeutend, als seine räumliche Nähe hätte erwarten lassen.

Erhaltene Briefe von Auswanderern informieren darüber, wie sie Europa kennenlernten und welche Gefühle sie auf der Reise überkamen. Zur Zeit der Massenauswanderung erlebte die Mehrheit der Aus-

<sup>7</sup> Matija Šavs, *Življenje na ladiji. - Dom in svet, 1897, str. 467.*

wanderer die Reise so, wie es aus den Lebenserinnerungen Albin Kunes hervorgeht, der im Jahre 1903 245 "Kraimer" (d.h. Slowenen) von Basel nach Le Havre führte: Sie waren eine Gruppe von Menschen, die auf den Bahnhöfen geduldig auf eine Fortsetzung der Reise warteten, sich in den Eisenbahnwaggons miteinander unterhielten, manchmal ein Lied anstimmten, aßen und tranken und oftmals in Schweigen, Sehlummer oder stilles Gebet verfielen. Wenn sie schon auf der Zugfahrt einen Leuchtturm an der Meeresküste aufflammen sahen, und den Geruch des Meeres in der Luft spürten, wurden sie von Beklommenheit und Unruhe ergriffen. Sie wußten dann, daß das Ende der Fahrt auf dem Festland näherkam und mit ihm die Notwendigkeit, die symbolischen Bande zur Heimat zu zerreißen, die die Bahngleise immer noch dargestellt hatten.

Die Reise übers Meer war ein eigenartiges Erlebnis, verbunden mit zahlreichen Unannehmlichkeiten. Die Fahrt mit Segelschiffen, mit denen man noch anfangs des 19. Jahrhunderts nach Amerika gereist war, kann natürlich in keiner Hinsicht mit der Fahrt mit einem der großen Dampfer an der Schwelle des 20. Jahrhunderts verglichen werden. Segelschiffe waren für Reisende nicht besonders attraktiv, alle

wünschten möglichst bald im New Yorker Hafen an Land zu gehen.

Der Missionar Jakob Trobee widmete in einem Brief (1865) der Vorbereitung auf die Reise übers Meer manch wohlgemeintes Wort. Es handelt sich hierbei um den bisher ersten wiederaufgefundenen Leitfaden für künftige slowenische Auswanderer, in dem außer Ratsehlagen über Nahrung, Verhalten auf dem Schiff, Erhaltung der Gesundheit, z.B. durch möglichst langen Aufenthalt auf Deck, auch Verhaltensratschläge geistiger (und geistlicher) Natur gegeben werden. Er appelliert an die Auswanderer, ein "gutes" Buch im christlichem Geist mitzunehmen, zu beten und sich den Mitreisenden gegenüber höflich zu betragen.

Die Mehrheit der Schiffsreisenden wartete natürlich bloß auf das Festland und Amerika. Und nach der Ankunft waren viele fasziniert. Auch Matija Šavs, der gegen Ende des vorigen Jahrhunderts bei der Begegnung mit dem New Yorker Hafen notierte: "A giant statue and lighthouse at the same time, 'Liberty', is inviting us: we are in America! Greetings, country of 'Liberty'! You'll be my second home. I hope to God I'll love you as much as I love my native soil."