

Iz Bremna v New-York.

Spisal K. Pirc.

Dovršivši studije svoje dobim necega dné od svojega v Long Island City poleg New-Yorka v Severni Ameriki živéčega sorodnika vabilo, naj ga obiščem. Umevno je, da sem se takoj odločil sprejeti vabilo. Preskrbel sem si že v Ljubljani prostor v drugi kajiti na parniku »Oder« severno-nemškega Lloydja, ki je imel odpluti iz Bremna v New-York v nedeljo dné 23. majnika 1880. leta. Odpotoval sem dné 17. majnika čez Dunaj, Draždane, Magdeburg in Hannover v Bremen, kamor sem došel dné 19. majnika zvečer. Drugi dan se takoj zglašim v Lloydovi agenturi, kjer mi naznanijo, da je za 23. dan toliko potnikov zglašenih, da bo treba odposlati tega dné še drug parnik, »General Werder«, na katerega so premestili vse kajitne potnike, tedaj tudi mene. V škodo svojo nisem pisal sorodniku précej o tej izpremambi, temveč šele tisti dan pred odhodom iz Bremna. Pismo je šlo z angleškim poštnim parnikom, in zatrjevali so mi, da pride pravočasno sorodniku v roko.

Do odhoda parnikovega so bili še trije dnevi, tedaj dovolj časa, da si ogledam starodavno mesto mogočne Hanse. Mesto je zelo napredovalo v teku zadnjih let. Po vsi deli mesta so pokriti z novimi stavbami, pri katerih je opazovati že transatlantiški vpliv. V stranskih ulicah, oddaljenih od trgovskega dela mesta, so hiše primeroma majhne, vsaka je prirejena za jedno obitelj. Na cesti imajo navadno verande in pred njimi kaj zelenega, kar jako prijetno vpliva na oko. Znamenitostij, katere sem imel priliko tu opazovati, ne bodem našteval. Omeniti hočem le izredno lepega mestnega parka od samih lip in sredi njih na nizkem gričku velikanskega mlina na sapo, čegar mogočne štiri véternice molé iznad zelenja proti nebu.

Mesto Bremen leži ob reki Weseri, nekaj čez 60 *km* od nje izliva oddaljeno. Do mesta vozijo po reki le manjše ladje, katere prevažajo potnike in blago v Bremerhaven ob izlivu, kjer je velikansko пристanišče severno-nemškega Lloydja. Nas je pa prevel tja dné 23. majnika zjutraj poseben železnocestni vlak. Kraj ob železnici je peščen in pust, zanimivo je le videti véternice na mlinih, raztresenih po bližnjih hribcih. Obstali smo v pristanišči ravno pred parnikom.

»General Werder«, na katerem sem prebil ravno trinajst dni, je precěj nove konstrukcije. Gonilna moč mu je viják, ki potrebuje

parni stroj devetih sto konjskih sil in pa jadra, razpeta na dveh močočnih jamborih. Z jadr, katera ima vsak transatlantiški parnik, prihranijo veliko premoga. Prostor, katerega bi porabili za premog, uporabljajo lahko za blagó, kar prinaša mnogo dobička. Velikost parnikova je srednja. Po dolžini meri preko sto, po širokosti petnajst in v globino trinajst metrov. Stroj, ki goni viják, stoji pred zadnjo tretjino. Od njega drži ós po dnu ladije proti zadnjemu delu, kjer je nataknén viják. Nad vijákom in za njim je potem krmilo. Pred strojem v sredi je prostor za parne kotle, iz kojega se dviga mogočen dimnik.

Ravno pred dimnikom, dva metra nad krovom, napravljen je po ladjini širokosti vzvišen prostor, podoben mostiču, kjer biva službujoči pomorski oficir. Od tod drži električna vez do hiše krmilčeve, ki je na krovu ravno nad vijákom. Po tej sprejema krmilec povelja, kako mu krmiti ladjo. Takoj za strojem je véliki jambor in koncem prve tretjine sprednji jambor z rajnami in jadr. Pred sprednjim jamborom na krovu je motovilo za mačka.

Notranji prostor »Generala Werderja« je razdeljen proti dnu v tri dele. Prvi, vrhovni del je namenjen kajitnim potnikom, oficirjem in mornarjem; drugi del je takozvani medkrov; spodnji del je za večjo prtljago potnikov, za blagó in premog. Vožnja v zadnjem delu ladje, za strojem proti krmilu je najprijetnejša; zato so tudi potniki prve kajite tu nameščeni. Potniki druge kajite so pred dimnikom, prostori za mornarje pa spredaj, précej pod krovom. Oficirji imajo svoja prebivališča ob stranéh stroja in kotlov.

V prvi kajiti ima vsak potnik svojo kabino, katere nahajaš po obeh stranéh ladje. V sredi med kabinami so štirje saloni: jeden za splošno občevanje, jedilni in kadilni salon, jeden za dame. Kadenje je dovoljeno sploh le v kadilnem salonu in na krovu. Prostori druge kajite so isto tako urejeni, akoravno ne tako bogato kakor v prvi, vendar-le elegantno in pripravno. Saloni so nekaj manjši, v kabinah sta po dva potnika, ako pa prostora primanjkuje, celó po trije skupaj.

Za pot iz Bremna v New York se plačuje v prvi kajiti po petsto, v drugi po tristo mark. S tem je plačano vse, tudi zdravnik in zdravila; le vino, pivo, smodke in gorko kopelj je plačevati posebej.

Medkrov je odmenjen ónim potnikom, ki plačajo za to pot po stoindvajset mark. Ti ne dobivajo družega kakor prostor za posteljo in manjšo prtljago in pa skromno, a precèj obilo jed. Posteljno opravo, navadno le vrečo s slamo napolnjeno in odejo ter jedilno opravo si mora preskrbeti vsak medkrovni potnik sam.

Takoj ko je obstal vlak, izstopili smo in bili v kratkem vkrcani z vso svojo prtljago. Večjo so spravili že dan poprej na parnik. Ko so nam odkazali naše prostore in smo spravili svoje reči, šli smo na krov, kjer smo opazovali živahno gibanje krog sebe. Priprave za odhod so bile kmalu gotove, točno ob enajstih smo zapustili pristanišče. Viják je začel goniti stroj, in precěj hitro smo vozili iz Weserinega izliva v Nemško morje. Mornarji so ta čas spravliali ogromne kupe prtljage v podkrov. Pri tem delu smo jim bili potniki precěj na poti. Bilo nas je pa tudi nad enajststo: v prvi kajiti sedem, v drugi dvainštirideset in v medkrovu nad tisoč. Gotovo na veliko veselje z delom preobloženih mornarjev, povabil nas je ob dvanajstih glas zvona k obedu in krov se je kar hipoma spraznil.

V jedilnem salonu smo sédli krog belo pogrnenih miz. Po mizah so ležale neke lesene priprave, ki so delile mizino površje v kvadrate. Vzvišene stranice teh kvadratov so imele nalogo, ko bi se ladja le preveč zibala, preprečiti, da ne bi zdričale posode z jedili na tla ali na obleko posameznih potnikov. Prepričal sem se, da ne zadoščuje ta naprava v vseh slučajih. Prostor, katerega smo zasedli pri prvem obedu, obdržal je vsak ves čas; zato so pa tudi óni zasedli najboljše prostore, ki so se vozili že večkrat po morji. Pravočasno so zapustili krov in si odbrali najboljših prostorov.

Po tem prvem obedu smo šli zopet na krov. Akoravno je bilo jedva opaziti, da se ladja ziblje, začeli so vendar sopotniki, posebno dame, glave povešati. Držali so se bolj ograje proti morju, in drug za drugim je izginil bledih lic v spodnje prostore. Morska bolezen je zahtevala svoje žrtve. Ob treh pri črni kavi ni bilo niti polovice potnikov več pri skupni mizi, k večerji ob sedmih sem pozabil priti tudi jaz; komaj peti del sopotnikov se je ubranil tej nadlogi. Drugi dan smo pa vstali večinoma zdravi. Bili smo že tako daleč v Nemškem morji, da nismo videli družega nego nebó in vodo. Prvi dan smo se vozili še ves čas tako blizu obrežja, da je bilo zmerom vidno na horizontu.

Potniki smo se kmalu seznanili, kajti vsak je sprevidel, da prebijemo čas na ladji najbolje, ako pripomoremo vsak po svoje kaj k zabavi. To velja le o potnikih iste kategorije med sabo. Lloydovi oficirji morajo paziti, da se ne pomešajo potniki različnih kategorij. Krov je razdeljen v to zvrho na tri dele. Zadnja četrtna je za óne iz prve kajite, predzadnja za óne iz druge kajite in prva polovica za potnike medkrova. Potniki v kajiti smo imeli pa vendar to prvenstvo, da smo smeli prehoditi vso ladjo, kar je bilo strogo prepovedano ónim v medkrovu.

Prve dni je bilo morje jako mirno, valčki neznatni, in daleč nazaj je bilo mogoče opazovati progo v vodi — pot »Generala Werderja«. Lehka sapica je napenjala jadra in kadar je izpremenila svojo mēr, bilo je lepo videti, kako so sicer okorni moški brzo plezali in balansirali po vrveh, napetih ob jamborih in pod rajnami, in zavijali ali razpenjali jadra.

Čas na ladji pač ni bil tako dolg, kakor bi si mislil človek. Zjutraj ob sedmih nas je vzbudil koral, katerega so igrali postreščeki kajite. Ob osmih smo zajuterkovali skupno, seveda po angleškem običaji jako kompaktno; kavo ali čaj smo le pili, kakor pijemo pri nas vino pri obedih. Po zajuterku do kosila je počel vsak, kar se mu je zljubilo. Nekateri so bili na krovu, drugi v salonu. Na razpolaganje smo imeli precej mnogobrojno biblioteko beletrističnega obsega v nemškem, francoskem, angleškem in španjskem jeziku. Potniki v drugi kajiti smo občevali le nemški, kajti razen mene so bili vsi Nemci. Jeden izmed njih je bil že nad dvajset let v Chicagu; vračal se je iz Nemčije, kjer je obiskal sorodnike svoje. Mož je prodajal domá v Chicagu meso in klobase na debelo. Pripovedoval je veliko zanimivega o groznem požaru imenovanega mesta, kjer je bil takrat prisoten. Trženje mu je šlo gotovo dobro, ako je bilo vse to resnično, kar nam je povedal. Mož se je časih rad malo pobahal. Ako je hotel plačati smodko za dvajset »pfenigov«, snel je svojo kučmo raz glavo in izpraznil vánjo cele pesti ameriških zlatov, »eagel« imenovanih, od katerih je potem odbral v rečeni namen bornih dvajset pfenigov. Nikoli pa ni pozabil zabavljati na Nemčijo, kjer je še denar tako majhen, da ga človek stéžka najde v ameriškem.

Po kosilu ob dvanajstih smo šli navadno v kadilni salon, kjer smo se različno zabavali. Tu so igrali »skat«, tam so zopet peli berlinske pesemce, spremljevani po gitari starega Berolina, ki nas je s svojim dovtipnim vedenjem jako zabaval. Ob treh so nam postregli s kavo in ob šestih je bila skupna večerja — mrzla jedila s čajem. Po večerji smo ostali ob slabem vremeni v salonu, kjer smo si čas kratili z družbinskimi igrami. Ako je bilo pa vreme ugodno, imeli smo na krovu godbo. Mladi so plesali, starejši gledali. Obeč smeh je nastal, če se je dvema ponesrečilo in izpodrsnilo na nemirnih tleh.

Potniki iz prve kajite se niso udeleževali tega skupnega razveseljevanja. Znano je, da so v severnih državah ameriških nastale iz potomcev nekdanjih guvernerjev in drugih visocih dostojanstvenikov aristokratske družine, katere se imajo za boljše od navadnih ljudi; Amerikanci jih potrjujejo nehoté sami v tej misli. Višji dostojanstve-

niki velike države so največkrat člani taci obitelji, naj bode že iz pijetete do imenitnih njihovih pradedov, ali iz kacega družega vzroka. Običajno so ti potomci prvih naseljencev silno bogati. Taki aristokratje so bili menda naši sopotniki iz prve kajite. Življenje v prvi kajiti je bilo pa tudi sicer vse drugačno. Zajuterk ob osmih, ob jednajstih »lunch«, ob petih »dinner«, ob devetih zvečer čaj — prav po amerikanski šegi. Skupnim obedom je predsedoval kapitan sam.

Jako zanimivo, akoravno ne prijetno, imenovati je smeti življenje v medkrovu. Odpeljali smo se ravno ob času, ki je za izseljence najugodnejši; imeli smo v medkrovu nad tisoč sopotnikov. Ta ogromna množica različnih národnostij, večinoma Norvežanov, z različnimi šegami, bila je nakopičena na primeroma majhnem prostoru. Postelja do postelje, postelja nad posteljo, vmes razmetana prtljaga. Tu skrbna mati, ki se brezvspešno trudi pomiriti kričeče svoje dete, tu zamišljen oče, tam vesela mladina. Prve dni, ko razsaja morska bolezen, živeti je pač težko v teh tesnih prostorih, slabo razsvetljenih in premalo zračenih. Kdor ljubi čednost in svež zrak, biva prve dni skoraj le na krovu. Tu na prostorih, odmenjenih potnikom iz medkrova, vidi se pač živahno gibanje. Brezskrbna mladina se kratkočasi, ako je količkaj mogoče. Plavalasi mladenič zaigra na svojo harmoniko pesem iz domačih logov, précej slišiš ubran zbor; melodija se izpremeni v poskočno, in že se vrtí rdečelična mladež. Okoli sprednjega jambora se zbira glasna množica. Kaj je to? Vse vre na to stran. »Rihtarja bijejo«. Smilil se mi je revček, ki pretepalca ni ugenil, kajti moral je toliko časa vzdržati, da se mu je posrečilo; držale so ga čile roke in udarci so bili za igro skoraj prehúdi. Drugi zopet so se pogovarjali o bodočnosti, o nepoznatih deželah, kamor jih tira usoda. Kdor je o teh védel kaj več, imel je obilo pazljivih poslušalcev.

Dné 24. majnika smo videli o polunóči na jugu luč svetilnega stolpa francoskega mesteca Calais. Prihodnji dan smo se približali belemu obrežju Angleške na pol ure in razločevali na poševno proti morju padajoči zemlji gozde, pólja in ceste. Ves čas smo srečávali ladje ter dospeli opóludne tega dné pred Southampton, kjer ostajajo navadno parniki severno-nemškega Lloydja, da vzamejo pošto s seboj. Mi smo se kar mimo peljali, ker je bil parnik »Oder« določen za vsprejem pošte. Dné 26. majnika, t. j. četrti dan zjutraj, videli smo zadnji kos Evrope, takozvane »needles«, igle, strme pečine najbolj proti zapadu ležečega Scillskih otokov.

Morje, na obalah Nemčije umazano-zeleno, v kanalu svetlo-zeleno, bilo je globokejše in globokejše in zarad tega tudi bolj temno-zeleno.

Bilo je tudi nemirnejše, tako da je bilo treba na ladji paziti in pozorneje semtertjā hoditi. Vozili smo se precēj dobro, kajti veter nam je bil ugoden. Zanimivo je bilo gledati, kako so vsak dan ob treh, kadar so pometāli ostanke kosila v morje, letale ptice okoli ladje in se pulile za jed. Sicer ni bilo videti skoro po ves dan nobene žive stvarce v zraku.

Kanal zapustivši smo srečávali le še redkokrat ladje. Dné 27. majnika nas je prehitel parnik »Oder«, ki je odplul dve uri za nami ter zamudil v Southamptonu štiri ure kot póštni parnik. Kako nezaten je bil velikana na tej neskončni ploskvi! Dné 28. majnika je postalo morje temno-višnjevo.

Ko stopim dné 31. majnika zjutraj na krov, ugledam prekrasen prizor. Vozili smo se sredi neštevilnih plavajočih ledenih gorā, ki so se drevile od severa proti jugu. Počasi smo se pomikali dalje, da ne bi trčili v kacega velikana. Marsikateri se je dvigal do dvajset metrov iz morja. Veličastno pa je bilo, ko se je prikazalo solnce izza oblakov in zlatilo s svojimi žarki tajajoče se ledeníke. Čez noč smo imeli potem tako gosto meglo, da smo prevozili namesto navadnih jednajstih le po pet angleških milj na uro. Luč, goreča na sprednjem jamboru, ni se videla niti dvajset metrov daleč in nevarnost je bila velika, da ne bi trčili ob kako ladjo. Vsaki dve minuti je zabrlizgala drugim ladjam v svarilo parna piščalka, uravnana po nalašč v to zvrho priréjenem aparatu.

Dné 1. junija postalo je morje zopet zeleno, menj globoko, dà, skoraj plitvo. Vozili smo se čez južni del velike peščéne plitvine New-Foundlandske. Le še drugi dan je bilo morje višnjevo, potem je ostalo do New-Yorka zeleno. Število mimo vozečih se ladij, do sedaj majhno, narastalo je in dné 4. junija o polunoči smo videli prvo znamenje suhe zemlje. Svetílnik na otoku Long Island je razveselil s svojim svitom vse. Naveličali smo se že jednakomernega življenja na ladji, katerega ni pretrgal niti najmanjši vihar. Drugo jutro smo ugledali že na vse zgodaj obrežje Long-Islandske.

Long-Island, dolg otok, razprostira se od vshoda proti zapadu do stopetindevetdeset kilometrov in je petnajst do šestnajst kilometrov širok. Do desete ure smo se vozili tako blizu otoka, da smo razločevali na obrežji posamezne hiše, in ravno ob desetih smo bili pred vhom v New-Yorški zatok. Vhod drži med Long-Islandom na vshodu in Staten Islandom na zapadu. Obé strani sta zavarovani s trdnjavami. Zatok meri kacihi tristo kvadratnih kilometrov; objet je

od vseh strani s hribčki, in je radi tega izvrstno pribežališče ladjam. Malo pred najstjo uro smo obstali v zatoku.

Iz Bremerhavena smo se odpeljali ob najstih dné 23. majnika, v New-York pa dospeli ob isti uri dné 5. junija. Potrebovali smo tedaj za vso 3520 angleških milj dolgo pot ravno trinajst dnij. V tem številu pa ni vračunjanih ónih pet in pol ur, za kolikor je ura v New-Yorku poznejša, nego v Bremnu. Vožnja ni bila posebno hitra. Povprečno potrebuje parnik za to pot najst do dvanajst dnij. Prevozili smo vsak dan (t. j. v 24. urah in 25½ minutah) po 270 in v jedni uri po 11 milj. Najhitreje smo se vozili zadnji dan, najpočasneje prvi dan, ko smo prevozili 320, oziroma 193 milj. Zaradi megle in ledenikov smo zamudili veliko. Prevozili smo časih celó le po pet milj na uro, največ pa po trinajst in pol milj.

(Dalje prihodnjič).



V snegu.

Zimska burja zunaj bije
 Sneg po zemlji sipajoč; —
 Daleč tu od domačije
 Sanjam, burni metež zroč.

Kakor v zraku ti kosmiči,
 Misli v glavi mi rojé,
 In kot láhnokrili ptiči
 Čez goré na jug hité.

Čez goré hité, doline,
 Čez valove šumnih rek,
 Do slovenske domovine,
 Ob domače reke breg.

Ondu pot jim je zvršéna,
 Vz hišo k oknu se popnú
 In skoz stékla porošéna
 Radoznalo v sóbo zró.

Zró pri mizi devo milo,
 Črnih las, temnih očij,
 Vitko kakor gózdno Vilo,
 Lépo kot sèn mladih dnij.

Droben list devotka piše,
 Droben list z rokó drobnó,
 V njem skrivnostna čustva riše,
 Ki ji v duši mladi vró.

Piše mi, da ji drhtelo
 Tožno v prsih je srcé,
 Ko slovó od mene vzelo
 Do kedaj je — sam Bog vé!

Da ostavljena samíca
 V bridki žalosti medlí,
 Da le drobna golobíca
 Krajša ji otožne dní.

Da povsodi, koder hodi,
 Zrè po mêní slednji dan,
 A da vedno in povsodi
 Vse iskanje je zaman.

Da jo blaženost prešine,
 Kadar vrata se odpró,
 Čéš, da spet me iz tujine
 K nji privélo je nebó.

Da nikjer ji ni pokoja,
 V šumu ne, v zatišji ne,
 Da bo vedno moja . . . moja . . .
 Da živeč le mêní — mrè! . . .

Fr. Gestrin.



Iz Bremna v New-York.

Spisal K. Pirc.

(Konec.)

Razgled po zatoku je bil krasen in veličasten. Ta množica jaborov in ladij, pisk neštevilnih velikih in malih parnikov, vozečih se semtertja! Na obrežji pa krog in krog velikanska poslopja, hiša do hiše, in vse to obrobjeno z zelenim vencem vrhov, v katerega so vdelane kakor biseri prekrasne vile. Kdo se bode čudil prebivalcu amerikanske metropole, ako ima svoj zatok za najlepši na svetu!

Nekaj časa potem, ko smo obstali v zatoku, približa se nam majhen parnik z amerikansko zastavo ter obstoji na naši strani. Prišel je državne komisarje mestne luke. Stopili so na naš krov, prepričali se o dobrem zdravstvenem stanju potnikov ter pregledali ladji pisma. Našli so vse v redu in nas zapustili. Nas je pa vzel majhen transporten parnik na vrv in nas vlekel v pristanišče severo-nemškega Lloydja v Hooboken. Hooboken je mesto s štirideset tisoč prebivalci, ležeče na zapadni strani New Yorka, onkraj reke Hudson, ki se izliva tu, jedno miljo široka, v New-Yorški zatok. V pristanišče smo dospeli kmalu po jedni uri. Kajitni potniki so tu izstopili, potnike iz medkrova je pa vlekel omenjeni parnik k »Batteri-ji«, najjužnejšemu delu New-Yorka. Tu stoji na obrežji velikemu cirkusu podobno poslopje: »Castell garden«. Izseljenci dobivajo tu vse potrebne navode, kako je priti najhitreje in najceneje v ône dele velike države, katere so si izbrali za bodoče svoje domovanje. V to zvrho so navzočni tu uradniki tako zvane »United-states-emigration commission.« Tistim, ki še nimajo gotovega zmotra ali ki mislijo ostati v New-Yorku, izkušajo omenjeni uradniki preskrbeti primerne dela. To je zadnji čas že nekamo težko, ker se tako močno množi število izseljencev. Pa zapustimo jih: veliko jih je, ki brez gotovega načrta in zmotra iščejo sreče, zelo malo, ki jo resnično tudi najdejo.

V Hoobokenu, kjer smo izstopili, čakali so prišlece sorodniki in znanci. Tudi jaz sem mislil, da se bo godila jednaka z menoj, toda iskal sem zaman svojega sorodnika. Gotovo še ni prejel pisma mojega, v katerem mu pišem, da pridem z »General Werderjem«. Povpraševal sem po angleškem parniku, ki je imel moje pismo na krovu, in povedali so mi, da je prišel komaj jedno uro pred nami v zatok. Pisma mojega tedaj sorodnik še nima. Pričakuje me s parnikom »Oder«,

ki pa pride šele zvečer, kakor ravno brzojavljajo s svetilnika na Long-Islandu. Najbolje bi bilo res, ko bi bil šel takrat v bližnji hôteł ter počakal parnik »Oder«. Pa kaj, saj imam načrt novega svetá metro-pole in bližnjih mest in pa sorodnikov naslov. Le dalje, to mora zadostovati!

Dočakal in dobil sem svojo prtljago, dal jo pregledati carinskim komisarjem ter jo izročil po nasvetu prijaznega sopotnika Nemca neki transportni družbi, katera ima po vsi državi svoje zastopnike. Kovčeg moj je bil tako razmesarjen zaradi dolge poti, da se je komaj še držal skupaj; iz zaprtega bi bil lahko vzel, kar bi hotel. Prišlo je pa družega dné na priloženi naslov vse v najlepšem redu. Ob štirih sem bil z vsem gotov, zamenjal nemški denar z ameriškimi ter zapustil pristanišče.

Predno pa nadaljujem, moram ob kratkem narisati situvacijo New-Yorških mestnih skupin. Mesto New-York pokriva od severa proti jugu dvaindvajset kilometrov dolgi in dva do tri kilometre široki otok Manhattan. Otok oklepa na zapadu reka Hudson, na jugu zatok, na vzhodu del morja, ki se imenuje East river, na severu Harlem, kateri veže Hudson in East river. Onkraj Hudsona sta mesti Hoo-boken in Jersey-City. East river loči Long-Island od kontinenta. Na zapadnem delu Long-Islanda je mesto Brooklyn, in proti severo vzhodu od Brooklyna sta po vrsti mesti Williamsburg in Long-Island-City, kamor sem bil namenjen. Mesti New-York in Brooklyn sta, kakor je obče znano, zvezani po velikem mostu čez več ko miljo široki East river. Most visí na železnih vrvéh, razpetih na dveh med sábo petsto-inosemnajst metrov oddaljenih stebrih, ki se vzdigujeta do triinosem-deset metrov iz vode. Od površja največje vode do mosta je še skoro sedemintrideset metrov, tako da jadrajo lahko največje ladje pod mostom. Navedena mesta, katera loči le voda, imajo skupaj do dvainpol milijona prebivalcev. Ta mesta in proti jugu Staten-Island, otok z mestom Richmondom, oklepajo New-Yorški zatok. V njem je več manjših otokov, med njimi Gvernons-Island in Beedloes-Island. Na zadnjem so postavili predlanskim francoskega národa velikansko darilo: bo-ginjo svobode.

Zapustivši pristanišče Lloydovo zapazim, da sem poslal načrt New-Yorške okolice najbrž s svojo prtljago, kajti nisem ga imel pri sebi. Bilo je tudi res tako. K sreči mi je bilo vsaj površno znano, kje leži Long-Island-City, kajti pregledoval sem načrt večkrat že na ladji. Najprej je bilo treba priti iz Hoobokena v New-York. A tu je bil Hudson na poti. Mostú nisem videl, na vodi pa toliko semtertjá

prevažajočih parnikov, da sem bil takoj prepričan, da se poslužujejo praktični Amerikanci teh, ako hočejo priti suhim potem onkraj vode. Kako pa priti na pravi parnik? Povpraševal sem mimogredoče ljudi, toda razumeli me niso, akoravno sem govoril nemški, in, kakor sem vsaj mislil, prav dobro ponovil angleški. Kupil sem si namreč že na Dunaji knjižico, s pomočjo katere se človek baje priuči v osmih dneh lahko, v štirinajstih pa gotovo angleščini. Svoj čas sem porabil dobro. Gotovo bi mi bilo sedaj vroče prihajalo, da se ni zgodilo to že od prehude vročine. Razlika med temperaturo na morji in tu je bila pa tolika, da sem se je popolnoma zavedal v tem kritičnem položaji, ko nisem védel kam. Včeraj ni bilo prebiti brez vrhovne suknje, danes je pa že skoraj vse preveč. Bil sem v 3. dan junija na jedeninštirideseti stopinji severne širine, tedaj približno v isti dalji od ravnika, kakor laški Napolj, vrhu tega pa še v pokrajini s popolno kontinentalnim podnebjem.

Ko začnem ravno resno premišljevat, bi li ne bilo pametno poiskati kakega hôtela, ugledam ne daleč od sebe znanca sopotnika. Prijazno me pouči, naj grem do prihodnje ceste, katera drži do obrežja, potem ob obrežji do poslopja, na katerem je napisano: »To New-York.« A ko vstopim, pridem na ladjo, katera me popelje v New-York. Razložil mi je tudi kako dalje. Najprej moram iti čez New-York, pri štirintridesetih ulicah zaviti čez East river na Long-Island in potem po železnici v Long-Island City. Žal, poslušal sem ga premalo pazno. Železnico bi bil moral uporabljati že v New-Yorku pred štirintridesetimi ulicami, ne pa še le na Long-Islandu. Naredim po nasvetu. Kmalu pridem do zaznamovanega poslopja ter vstopim. Na vzvišenem prostoru zapazim gospoda, ki sem ga imel za blagajnika, pristopim in poprosim: »Ticket to New-York«. (Ticket znači toliko kakor biljet.) Mož nekaj zamrmra in se ne zmeni dalje zame. Mislil sem si, najbolje bode, ako položiš denar kar na mizico. Pomolim dolar. Pogledal me sicer ni, dolar je pa vendar le vzel ter mi naštel obilo drobiža. Ko denar spravim, čakam na ticket, toda ne dobim ga. Ponižno opomnim gospoda, da nisem še ničesa prejel. Pokaže mi nejevoljen na bližnja vrata, tako da sem brzo ubogal. Prišel sem okoli vretêna v čakalnico, od koder je hitelo ravnokar vse na ladjo. Pri-družim se hitečim in komaj sem se zavedel, da sem na krovu, že smo zapustili brez vsakega signala pristanišče. Ker se ni zmenil nihče zame, bilo mi je takoj jasno, da kontrola po vretênu nadomestuje ticket.

Ves krov pokriva poslopje. Le na obeh koncih je nekaj praznega prostora, kjer so stali ljudje. Poslopje je deljeno od leve proti

desni v tri dele. Srednji odprti del je bil napolnjen z vozovi in kónji. Moram tedaj v jednega stranskih, ki sta imela napisa »for ladys« in »for gentlemen«. Šel sem v ónega »for gentlemen« (za gospode). Nasproti mi šine duh vsakovrstnega tobaka. Videl sem več gentlemenov, katerim pa ni pristojalo nikakor to ime. Marsikateri je spušal čez svoj časopis, brez kojega ni bil skoro nihče, rjav žarek, ki je bil gotovo v najožji dotiki s tem, kar ljudje pri nas zaznamenujejo s preprosto besedo »čik«. Vse to bi mi bilo vcepilo kmalu nekako čudne nazore o amerikalanskih gentlemenih. K sreči vidim gospoda, ki je stopil ravnokar iz prostora ónkraj. Kar je dovoljeno njemu, ne more biti zabranjeno tebi; tedaj le na óno stran. Tu so bile gospé in gospodje. Kadil ni nobeden, še menj pa čikal; napis »no smoking« (ne kadi!) mi je bil precěj umeven. Prvi oddelek je bil preprost, ta pa jako eleganten. Uvidel sem, da napis »for ladys« opozarja le na to, kateri prostor je prikladen nežnemu spólu, akoravno se mi ni zdela nikakor nežna óna dama na mehkiem sedeži, oblečena v barvah, ki so me spominjale tako živo na mavrico, in z obrazom, ki je kazal nezmotno, da so bili njeni pradedje domá v vroči Afriki. Sédem in preštejem iz dolarja vrneni drobiž. Plačal sem za čez miljo dolgo pot le jeden cent, to je dvainštiridesetine krajcarja. Navzlic tej nizki ceni imajo pa lastniki teh parabrodov, angleških »ferry-bootov«, ogromne dobičke. Velikanski kolesi, kateri gonita paróbrod, premerita pot od brega do brega morebiti tridesetkrat na dan. Na parobrodu je prostora za dve tisoči ljudij in ogromno število voz. Zjutraj in zvečer je ves prostor večkrat natlačeno poln. Tacih parobrodov je v tem modernem Bablu, ako se ne motim, do dvajset.

Ko dospem na New-Yorško obrežje, hitim nemudoma dalje. Bal sem se, da ne pridem pred nočjo v Long-Island-Citi. Otok Manhattan je že skoro ves pokrit z New-Yorkom. Parceliran je ves, le slaba tretjina ni še pozidana. Znano mi je bilo, da je mesto jako pravilno zidano. Čudil sem se tedaj, ko sem stopal po ozkih in zavitih ulicah. Toda prišel sem v južni, stari del New-Yorka, kojega graditelji so stavili hiše še tako, kakor je nanesel ravno svet. Njihovi potomci se pa že klanjajo premim črtam in pravokotnemu presekavanju. To nam kažejo vsa moderna amerikalanska mesta. Mesto, ali bolje otok Manhattan, delí od zapada proti vzhodu deset vsporednih cestá, »avenue« imenovanih, od katerih so jedne gotovo po blizu dvajset kilometrov dolge. Te ceste sêče dvestoinštirideset vsporednih ulic, »street« imenovanih, pravokotno. Poslednje se pričenjajo dva do tri kilometre nad Battery-jo, južnim delom New-Yorka, ter pri Harlemu

nehavajo. Popolnoma dodelanih je sedaj prvih, južnih stoinpetdeset ulic; v ostalih načrtanih stoji pa le tu in tam več ali menj hiš. Ulice, v starem mestu imajo svoja imena kakor pri nas, v novem pa od juga proti severu arabske številke od prve do dvestoinštiridesete. Ceste se ponajajo z rimskimi številkami od vshoda proti zapadu.

Po nasvetu prijaznega sopotnika sem izkušal priti sedaj na vshodno obrežje New-Yorka, na East river, in potem do štiriintridesetih ulic. Hodil sem kolikor mogoče po dijagonali in prišel tako po dobri uri hodá na East river. Moral sem biti že precèj daleč na severu, a nisem védel koliko, kajti iskal sem zaman imena ulic po óglih in drugod. V novejši del mesta stopivši zapazim šele na svetilni, stoječi na presečišču dveh ulic, napis 2th street (second street, druge ulice). Šel sem do tretjih in četrth ulic in uvidel, da ne pridem tako kmalu do štiriintridesetih. Tramvay je bil res skoro v vsakih tretjih ulicah in v vsaki cesti, ali nisem ga znal porabljeti. Tako pridem po prvi cesti v sedme ulice, ko ugledam na obrežji pristanišče z napisom »to Long-Island-City«. Vstopim brez pomisleka, pomolim denarničarju dolar ter dobim za šestindevetdeset centov drobiža. V »ladyroom« došpevši sem premišljal, kako dolgo se bode pač treba voziti za štiri cente, ako peljejo že za cent tako daleč. Skrbeti me je začelo, kajti v čakalnici je kazala ura že pol sedmih. Parobrod se je odpeljal šele čez četrto ure; na tem mestu se odpelje le vsake pol ure. Peljali smo se malo od brega, kar jo zdajci zapiha ladja severno po East river-u. Vozili smo se deset minut, četrto ure. Kesal sem se že, da sem stopil na to ladjo; kar se zavije parnik na desno ter obstane na Long-Islandskem obrežji. Ko stopim na suho, nisem bil gotov, sem se li peljal predaleč ali ne. Blizu pristanišča vidim hišo, podobno železniški postaji. Spomnim se železnice, o kateri je govoril sopotnik v Hoo-bokenu, ter vstopim. Nisem se motil. Blagajniku, ki je bil ravno prisoten, pomolim peták s pristavkom: »Ticket to Long-Island-City«. Dal mi ni ničesa, le dopovedoval mi je nekaj po angleški, česar pa nisem razumel. Čakal sem še malo časa, pogledoval me je nekako čudno, potem se je pa obrnil z ramami majaje. Ves večer nisem hotel ponujati svojega petáka; zapustim tedaj kolodvor ter krenem po cesti, na kateri je bila železna proga tramwaya. —

Ura je šla že na osmo; kaj početi? Hiše ob cesti so bile zelo neznatne, nobena ni bila podobna niti najskromnejšemu hôtelu. Skoraj bi bil vskliknil, ko ugledam zlat nadepolni napis: »Lager Bier«. Tu naletiš gotovo na prijaznega Nemca, ki ti pové, kako dalje — bila je moja prva misel. Vstopim v priprosto opravljeno gostilno, ki je bila

blizu takšna, kakor sploh navadne amerikanske. V vsi ne preveliki sobi sem videl le kakih šest stolov, mizico in pa 'bar', to je kredenco, krog katere slonijo prišli gostje ter popivajo svoje mérice. Amerikanec nima navade posedati po gostilnah, njemu je čas denar. Na nemški svoj pozdrav dobim jednak odzdrav. Ko izpraznim kozarec piva, vprašam za pot v Long Island-City. Glasen smeh mi je bil odgovor. Nekaj časa je potreboval gostilničar, da se je pomiril, potem mi pa pové, da sem že v Long-Island-City. Sedaj se mi seveda posveti, zakaj moj peták ni premotil blagajnika na kolodvoru. Tudi njegov pogled sem si znal sedaj raztolmačiti. Gostilničar mi ni védel povedati, kako bi dobil najhitreje stanovanje svojega sorodnika. Svetoval mi je, naj grem na pošto, katero opravlja lekárnar. Ako grem po cesti dalje, pridem pred hišo, pred katero bom videl za zelenimi in rudečimi stekli luč. Tam naj vstopim, luči značijo lekárno. Lekárnar bode skoro gotovo védel, kar želim. Gostilno zapustivši sem bil kmalu v lekárni, katero sem spoznal po omenjenih steklih. Tu sem dobil dovoljen odgovor, še celó natančen naslov so mi napisali. Še dve milji!

Cesta, po kateri sem korakal, bila je dobro razsvetljena. Hiše so bile redke bolj in bolj, kmalu ni bilo nobene več. Plin je sicer gorel ob cesti, tlak je bil tudi dober; le hiš sem pogrešal. Ako je presekala cesto druga cesta, seveda pravokotno, zapazil sem na svetilnici ime ónih ulic, katerim so mestni geometri odkazali tu prostor. Vse je bilo že v redu, le še hiše in ljudje, in mesto, ki ima sedaj trideset tisoč prebivalcev, imelo jih bode pol milijona. Čez dvajset minut pridem zopet do hiš, kjer zapazim redárja. Pokažem mu listek z naslovom. Redár se obrne ter me napoti na bližnjo hišo. Pozvonim in ravno ob pol devetih vstopim pri sorodniku, ki se ni mogel prečuditi, da sem ga našel brez načrta in brez znanja angleščine.

Kakor sem pozneje uvidel, pogodil sem slučajno pravo pot, ako tudi je bila po sopotniku popisana krajša. Uporabljati bi bil moral óno železnico, ki drži od južnega dela New-Yorka po prvi cesti do Harlema, ves čas po velikanskem železnem móstu. Pri štiriintridesetih ulicah bi bil izstopil, prepeljal se čez East river ter prišel v Long-Island-City ravno tja, kjer sem ponujal tako brezvspešno svoj peták!

