

ŽELEZNICA IN IZSELJENCI NA POTI V SVET

*Marjan DRNOVŠEK*Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti,
Inštitut za slovensko izseljenstvo, SI-1000 Ljubljana, Novi trg 2
e-mail: marjandr@zrc-sazu.si

IZVLEČEK

Avtor obravnava doživljanje poti slovenskih izseljencev v 19. stoletju, predvsem v obdobju množičnega izseljevanja v Združene države Amerike. Tehnološki razvoj železniškega in pomorskega prometa je omogočal večjo mobilnost prebivalstva. Med njimi so prevladovali izseljenci iz različnih evropskih držav, tudi Slovenci. Različne smeri poti z vlakom do evropskih izhodnih pristanišč, od Trsta oz. Le Havra do Hamburga, so predmet razprave in le obrobno prvi stiki z morjem in ladjami. Deloma so narejene primerjave med železniškim omrežjem v Evropi in Ameriki, ki nam jih nanizajo izseljenci v svojih pismih. Avtor se osredotoča na doživljanje te poti pri posameznikih in skupinah. Dotika se bogate medijske in informativne povezanosti takratnega sveta med Evropo in Združenimi državami s pomočjo slovenskih primerov.

Ključne besede: slovenski izseljenci, železnica, Ljubljana, Evropa, osebne zgodbe, medijska in informativna povezanost

LA FERROVIA E GLI EMIGRATI IN CAMMINO VERSO UN MONDO NUOVO

SINTESI

Il contributo propone uno sguardo su come gli emigrati sloveni nel XIX secolo e soprattutto nel periodo dell'emigrazione di massa verso gli Stati Uniti vissero l'esperienza del viaggio all'estero. Lo sviluppo tecnologico del traffico ferroviario e marittimo permetteva una maggiore mobilità delle persone, tra le quali predominavano gli emigranti da diversi paesi europei, compresi quelli di nazionalità slovena. L'oggetto principale della discussione sono le diverse rotte ferroviarie che portavano fino ai porti europei dai quali si partiva attraverso l'Atlantico (tra cui anche Trieste, Le Havre ed Amburgo), mentre il tema dei primi contatti con il mare e le navi viene toccato solo marginalmente. Avvalendosi delle descrizioni presenti nella corrispondenza degli emigranti, l'Autore è inoltre in grado di fare un confronto tra la rete

ferroviaria europea e quella americana, mettendo a fuoco il modo in cui gli emigrati, individualmente e collettivamente, vivevano l'esperienza del viaggio. Si sofferma, infine, sul legame vivo tra Europa e America instaurato attraverso i mezzi di comunicazione e informazione, avvalorandolo con alcuni esempi sloveni.

Parole chiave: emigrati sloveni, ferrovia, Lubiana, Europa, storie personali, collegamento tra mezzi di comunicazione ed informazione

UVOD

Ljubljanskemu županu Ivanu Hribarju (1896–1910) je vlak pomenil simbol napredka. V govoru občinskemu svetu, 31. decembra 1900, je zagotavljal, da razvoja človeškega uma ne more zaustaviti nihče, in nadaljeval: *"Ravno tako brezuspešno bi bilo tako prizadevanje, kakor če bi se hotel kdo postaviti pred železniški vlak, hoteč ga zaustaviti v najhujšem diru. Kdor bi to storil, povozil bi ga vlak, sam pa drvel dalje odkazano mu pot"* (ZAL, 1).

Dvanajst let kasneje je v knjigi Jurija Trunka *Amerika in Amerikanci* med drugimi ilustracijami Ivana Vavpotiča objavljena inicialka z motivom letala, vlaka in avtomobila – vseh treh v hitrem gibanju, kot da bi tekmovali med seboj. Tudi Trunk je povezoval železnico z napredkom in hitrostjo, ameriško podjetnostjo in neizprosno tekmovalnostjo (Trunk, 1912, 362). Z vidika selitev je železniško omrežje na obeh straneh Atlantika imelo odločujočo vlogo za mobilnost ljudi in omogočilo množično prostorsko gibanje prebivalstva, katerega največji del so sestavljali delovni migranti.

Že v tem času je svet postajal majhen. Zelo slikovito je zgodovinar Ivan Vrhovec leta 1899 komentiral, da je še najbolj *sitna* pot z Dolenjske do Ljubljane. Ko ima izseljenec Ljubljano za seboj ni več tako daleč do Amerike. Nekaj časa se vozi po železnici, nekaj časa na parniku in nato ponovno po železnici, pa je tam. S časovnega vidika rabi tri dni do Bremna ali Hamburga, devet do deset dni do New Yorka in nato do kraja priselitve v Ameriki.

"Ali je to kaka dalja," se še vpraša. Ob tem omeni, da se Dolenjci z lahkoto poslavljajo od domačih, kot da bi njihovi očetje odhajali v sosednjo župnijo na cerkveno blagoslovitev oziroma da bi Amerika ležala tam nekje že za prvim ovinkom (Vrhovec, 1899, 210).

Odkritje pare kot pogonske sile je bilo v času industrijske revolucije temeljno za razvoj železniškega omrežja in pomorskega prometa. Povečevanje hitrosti in zniževanje prevoznih stroškov sta bili za izseljence in povratnike pomembni pričakovanji, železniškim in ladijskim družbam pa so kljub temu vsaj v času množičnih selitev

zagotavljali velike zasluge. To je bil posel stoletja, hkrati pa so drobtinice te bogate pogače dobili tudi vsi tisti, ki so bili del te zgodbe kot ponudniki uslug.

Poti izseljencev in povratnikov se v znanstvenih raziskavah posveča manj pozornosti, čeprav so bile odločitve posameznikov za odhod v tujino ali vrnitev v domovino povezane z življenjskimi odločitvami in mnogimi stresi, ki jih označujemo kot *kulturni šok*. In ne nazadnje nam upravni, sodni in cerkveni arhivski viri, ohranjena izseljenska pisma, ustna pričevanja, časopisni članki in književnost potrjujejo, da se je predvsem odhod večini izseljencev globoko vtisnil v spomin in zavest. Kljub ne tako majhni stalni mobilnosti prebivalstva je bil stik z *velikim svetom* bolj ali manj omejen na posameznike, npr. vojake, romarje, obrtne vajence in pomočnike, rudarje, misijonarje, študente na tujih univerzah, učitelje, popotnike itd., če naštejemo samo nekaj kategorij prebivalstva, ki so za krajši čas ali za stalno zapustili dom od konca 18. stoletja do izbruha množičnega odhajanja v svet. Večini prebivalstva je bil obisk sosednje župnije, romarskega kraja (npr. Brezije, Trsata ali Ptujске gore) in večjega lokalnega ali deželnega središča že *velik dogodek*. Prvi stik s svetom je lahko bil poln doživetij, avantur, navdušenja nad njim in hkrati strahu, zlasti v času potovanja v 19. stoletju do prve svetovne vojne. Tudi povratek je po daljši odsotnosti pomenil za vračujoče in staro okolje spremembo, ki so jo bolj ali manj morali preživeti in se vtiriti v vsakdanji ritem življenja. Ko je ameriški Slovenec, *Amerikanec*, po daljši odsotnosti stopil z vlaka v domačem kraju, je opazil zunanje spremembe, njegovi bližnji pa so najprej opazili različnost v oblačenju in obnašanju. *Drugačnost* teh ljudi je bila razumljiva, saj nihče ni nesprejemljiv za vplive iz okolja bivanja, naj bo to v Oregon Cityju ali v Domžalah. Opraviti imamo z izkustvenim in doživljajskim svetom, o katerem izvemo največ iz osebnih pričevanj in ob upoštevanju svobodne intrerpretacije tudi iz književnih del.

V prispevku se omejujem na obdobje množičnega izseljevanja v Združene države in na tiste dele življenjskih zgodb, ki so povezani s potovanjem po železnici in obrobno tudi na ladjah.

Evropski in severnoameriški kontinent sta v 19. stoletju doživljala naglo izgradnjo železniškega omrežja in njemu pripadajočih objektov. Evropsko železniško omrežje je imelo leta 1840 nad 3.000 kilometrov, deset let kasneje že 20.000 in leta 1880 nad 170.000 kilometrov tirov; leta 1913 pa kar 350.000 kilometrov tirov. Leta 1917 je bila skupna dolžina železnic na svetu 294.000 kilometrov (Morazé, 1976, 295). Za primerjavo: v Združenih državah so zgradili prvo železniško povezavo leta 1827 in leta 1910 je teklo po ameriških tleh za 387.106 kilometrov železniških tirov (Trunk, 1912, 362). V evropski primerjavi je bilo to omrežje najbolj razvito v Veliki Britaniji, Belgiji, Švici in Nemčiji (Bade, 2003, 61–62). Zadnje tri so bile države,

preko katerih se je gibal največ izseljencev proti atlantskim pristaniščem, od Le Havra preko Rotterdama in Amsterdama do Bremna in Hamburga (Drnovšek, 1994). Med njimi sledimo po letu 1880 naraščajočemu številu Slovencev, nemško govorečih prebivalcev na Slovenskem in predvsem Kočevarjev (Klemenčič, 1984; Drnovšek, 2005; Daniels, 2002). Zadnji evropski val selitev preko Atlantika sovпада z izseljevanjem iz slovenskega prostora, ko so množično odhajali iz vzhodne in srednje Evrope ter sredozemskega bazena, zlasti iz Italije in Grčije. Ni naključje, da je to tudi čas nagle izgradnje železniških povezav po Evropi, čeprav ne smemo trditi, da so moderne komunikacijske možnosti povečevale izseljevanje, so ga pa olajševale. Ni bilo malo trditve v slovenskih časopisih, da so železnice – poleg mnogih drugih razlogov – *krive* za množično odhajanje Slovencev v Ameriko. Te trditve so prihajale iz vrst nasprotnikov izseljevanja, ki jih v času do prve svetovne vojne ni manjkalo (Drnovšek, 2003a). Poudariti moram še eno posledico, ki je povezana z informativnim in medijskim področjem. Železniški brzojav, kasneje telefon, in povečevanje hitrosti potovanja so vplivali tudi na hitrejšo širjenje informacij, pošiljanje časopisov, denarnih pošilk in ne nazadnje izseljenskih pisem. Tudi stroški prenosa omenjenih informacij in medijev so bili vedno nižji. Zato ne smemo zanemariti dejstva, da je to vplivalo na boljšo razgledanost ljudi, širjenje védenja o svetu in boljšem razumevanju slednjega.

Ljubljana je bila v avstrijskem času eno od križišč železniškega omrežja južnega dela imperialne Avstrije. Po povezavi z Dunajem (1849) in Trstom (1857) so bile zlasti z ozirom na naraščajoče selitvene tokove pomembne povezave Ljubljane z Budimpešto (1862), Siskom (1862) in Reko (1873). V letih 1870–73 je bila zgrajena proga do Beljaka, ki je omogočila povezavo s Švico in preko Pariza z Le Havrom. To je bila t. i. "francoska črta", po kateri se je, previdevam, izselilo največ ljudi iz slovenskega prostora v zadnjem desetletju in pol pred izbruhom prve svetovne vojne. Za izseljevanje so bile važne tudi lokalne proge, ki so olajšale pot do Ljubljane, npr. kamniška (1891), kočevska (1893), novomeška (1894) in vrhniška proga (1899). Duhovnik in potopisec Jurij Trunk (1870–1973), ki je v letih 1909–11 štirikrat obiskal Združene države, je primerjal vožnjo z vlakom po Evropi in Ameriki. Zapisal je:

"Na ameriškah železnicah je potovanje – zabava, na evropskih – muka," saj je bila udobnost na ameriških boljša (Trunk, 1912, 363). Na ameriških železnicah so po letu 1840 vpeljali novo vrsto osebnih voz s hodnikom po sredi in s prehodom iz enega voza v drugega ter s postavitvijo sedežev in kasneje spalnikov pravokotno na os voza, kar se je še izpopolnjevalo do časa, v katerem je Trunk potoval po Združenih državah (Morazé, 1976, 296–297). Prelom pomenijo leta 1856 zasnovani Pullmanovi vozovi,¹ v katerih je potoval tudi Trunk. Primerja jih s saloni. Poleg restavracije so imeli na daljše razdalje še knjižnico, možnost uporabe pisalnih strojev, briv-

1 Imenovani po Georgeu M. Pullmanu (1831–1897).

nico, razgledni vagon, spalnike in možnost sprehajanja skozi celotno kompozicijo. Pohvalil je prijaznost osebja, udobnost, razen pri spanju in umivanju, kar je Trunka kot duhovnika motilo (Trunk, 1912, 363–364). S tem je opisal ameriški tehnološki napredek v primerjavi z evropskimi vozovi, iz drugih virov pa spoznamo, da so bile ameriške železnice mnogo nevarnejše zaradi slabe gradnje prog in številnih provizoričnih mostov. Poročila o nesrečah so se kar vrstila v slovenskem časopisu na obeh straneh Atlantika. Mogoče je bilo to temno gledanje na ameriško železnico povezano s tem, da so bili razmišljujoči krogi na Slovenskem bolj ali manj nenaklonjeni izseljevanju Slovencev zaradi številnih razlogov, med njimi tudi zaradi ogroženosti narodnega obstoja. Zato so se nesreče, npr. požari, naravne ujme, železniške in rudniške nesreče, kriminalna dejanja v Združenih državah, potencirano izpostavljale v takratnem slovenskem tisku. S tehnološkega vidika so nove iznajdbe po letu 1880 vpeljevale tudi evropske železniške družbe, vendar se je leta 1883 le Orient ekspres lahko pohvalil s spalnimi in jedilnimi vozovi. Šele okoli 1900 je bil po skoraj več kot pol stoletja naposled vpeljan v Evropi podolgovati voz na štiri kolesa z vrati na vsakem koncu. Ogrodje voz je bilo še vedno leseno, čeprav so že razmišljali o njihovi izdelavi iz kovine (Morazé, 1976, 297). Opaziti je bilo tudi veliko razliko v tem, da so imeli evropski vlaki razrede, vsaj od prvega do tretjega, ameriški pa le enoten razred. Skozi njegov potopis po Ameriki sledimo stalnemu primerjanju razmer na železnici, zlasti v odnosu sprevodnikov do potnikov. Boljše razmere na novem kontinentu komentira: "Prvič v Ameriki ni ne cesarja, ne kralja, ampak imajo samo le predsednika, drugič so pa v Ameriki malo bolj *brihtni*, kakor mnogi sprevodniki pri nas, in jim ne uteče noben vrabec. K večjemu, da se vozi kdo kot *tramp* – zastoj, drugemu bo splavalo vsako takšno upanje po vodi." Skratka, opraviti imamo s podobo reda in kulturnega odnosa do potnikov na ameriških železnicah skozi oči Jurija Trunka (Drnovšek, 1998, 338–340).

Podobno kot lokomotiva je doživel svoj razvoj parnik. Sprva so uporabljali jadra s parnim pogonom, kjer ima pionirsko vlogo ladja Savanna, ki je pod ameriško zastavo preplula Atlantski ocean leta 1819. Leta 1837 so čez Atlantik vozile redne poštno ladje. Z novimi tehnološkimi izboljšavami (stroji z dvojno ekspanzijo, izboljšani kotli, vpeljava jekla ipd.) so prispevali k prevladovanju parnikov nad jadrnicami. Sprva so pozornost posvečali tovoru, kmalu nato pa predvsem potnikom. Leta 1900 so pluli po oceanih orjaški 20.000-tonski parniki, dolgi več kot 200 metrov, ki so vozili do 2.000 potnikov in dosegali hitrost do 20 vozlov. Najhitrejši so vozili po progah v Severnem Atlantiku. Če so se jadrnice spopadale z naravnimi silami (vetrom oz. brezvetrjem, morskimi tokovi, muhastim vremenom) so parniki – imenovani plavajoče palače, tudi gradovi – nudili enako varno in enako skrbno potovanje kot po kopnem. Promenadni krovi in saloni so dajali potnikom popolno udobje (Morazé, 1976, 303).

Skratka, kopensko in pomorsko prevoznništvo sta bili zrevolucionirani in sta nudili široke možnosti za premikanje ljudi in blaga. Poleg cene je bila pomembna hitrost potovanja, ki je bila v primerjavi med železnico in pomorskim prometom izrazito v korist železnici. Če je bila povprečna hitrost vlakov na primer leta 1830 okoli 30 kilometrov na uro, je bila hitrost parnikov samo 22 kilometrov. Do leta 1914 se je hitrost vlakov zvišala na več kot 45 kilometrov na uro, največja hitrost parnikov pa je še vedno bila samo 30 kilometrov na uro. Drugače povedano, 6.000 kilometrov dolgo potovanje iz Le Havra v New York je trajalo šest dni, 5.000 kilometrov dolga kopenska vožnja po železnici iz New Yorka v San Francisco pa samo tri dni (Morazé, 1976, 305).

DOŽIVLJANJE POTI PO KOPNEM NA OBEH STRANEH ATLANTIKA: OD FRIDERIKA BARAGE DO JURIIJA TRUNKA

Tako imenovano pionirsko obdobje izseljevanja v Združene države Amerike postavljamo nekako od Baragovega prihoda v novi svet (1830) do začetka množičnega izseljevanja s slovenskega ozemlja konec 19. stoletja. Po sestavi so bili zastopani krošnjarji (kasneje trgovci), misijonarji, iskalci zlata, poljedelci, gozdni delavci in proti koncu vedno več delavci, zlasti rudarji. Zlasti katoliška glasila, npr. *Zgodnja danica* in *Novice* ter kasneje *Slovenec*, *Slovenski narod*, *Narodni gospodar* in druga ter številna lokalna glasila so prinašala vedno več informacij o usodah izseljencev. Glasila so objavljale dobre in še več slabih novic o Ameriki. Črno-bela dihotomija je očitna. Veliko informacij je temeljilo na pismih izseljencev, ki so prihajala neposredno na uredništva ali so jih posredovali posamezni prejemniki pisem. Med njimi najdemo pisma izobraženih, npr. misijonarjev, dijakov, bogoslovcev in drugih, pa tudi preprostih ljudi. Nekateri so pisali prave podlistke o poti v Ameriko in po njej, drugi so se zadovoljili s posameznim pismom. Politične in ideološke manipulacije uredništev v prirejanju, skrajševanju, izpostavljanju njim všečnih pasusov iz pisem ipd. so bile vsakdanjost. Vsa objavljena – in redka originalna ohranjena korespondenca – je samo del te kulturne dediščine, in zato na njegovi podlagi ne moremo sklepati kaj več kot le vzorčno. Če pustim ob strani ostale dele korespondence in se osredotočim samo na t. i. pot po železnici do stika z morjem oz. ladjami lahko trdim, da so te informacije, čutenja, izkušnje ipd. bolj *objektivne* kot tiste, ki so se dotikale nazorskih, ideoloških in političnih tem. Nekatere so človeško pretresljive, odkrite in pod vtisom novega in drugačnega. Naj gre tu za odhod v tujino, za pot samo ali vrnitev domov. Tudi vtisi o voznih razmerah so mnogokrat subjektivno obarvani, saj so nekateri doživljali potovanje kot nekaj vznemirljivega, drugi kot največjo moro v svojem življenju.

Če se je misijonar Friderik Baraga na svoji prvi poti v Ameriko (1830) po Evropi vozil še s kočijo, da je prišel do atlantske obale, so se desetletja kasneje vozili že z vlaki. Ohranjeni spominski vtisi slovenskih popotnikov, misijonarjev in izseljencev bolj odražajo vtise z morja kot po kopnem. Za to lahko postavim tezo, da je bila železnica bolj prisotna v zavesti ljudi kot pa morje in plovba z ladjo. Ali drugače rečeno, prva je bila bolj znana, druga za večino nekaj novega. Plovbo so doživeli maloštevilni, hkrati pa v književnosti in časopisih ni bilo tako malo del in člankov, ki so opisovali doživljaje morja in plovbe, npr. vojakov, na primer *Meksikajnarjev*, misijonarjev in popotnikov, ki so odhajali na drugo stran Sredozemlja (npr. v Sveto deželo, Egipt) ali Atlantika (Lah, 1999). Kot je bilo omenjeno, je bila odločujoča osebna izkušnja, ki se je posamezniku vtisnila v spomin, zlasti če je bil izpostavljen slabim situacijam.

Poglejmo si pesnitev misijonarja Franca Pirca (1785–1880). Kaj si je le mislil preprosti bralec Pirčeve pesnitve v 76 kiticah, ki jo je posvetil svojim župljanom v Podbrezjah na Gorenjskem (1936), ko je zapisal verz:

*"Ni nevarniš'ga na sveti,
Kakor sred morja vihar;
Kdor perpravljen ni umreti,
Naj ne hodi nanj nikar."*

Kot protiutež nevarni poti pa zapiše:

*"Že od nekdanj imenitna
Je Amerika res b'la,
Prav bogata, rodovitna,
Tu živeti je lohka" (Pirc, 1836).*

Že njegovo potovanje prek evropskega kontinenta je bilo v času, ko si je železnica šele utirala pot, prava avantura. Pirčeva pot s poštnim vozom (prepotoval je "Pet kraljestev, čez sto mest", kot sam zapiše v pesnitvi) ni bila od muh, saj jo je opisal kot zelo nevarno. S krajšimi postanki je trajala kar mesec dni. Na pot iz Kranjske je odšel 16. junija, se na dan sv. Jakoba leta 1835 v Le Havru vkrcal na jadrnico in priplul v New York šele 4. septembra 1835 (Drnovšek, 1998, 54–58). Pot je nadaljeval po železnici in na parniku do Detroita, kamor je prišel 16. septembra istega leta (Drnovšek, 2003b, 30). Takrat je bil star petdeset let. Dvajset let kasneje mu je v Minnesoto sledila sestra Polona z družino (1855). Njej je bila pot težavna, vendar je vedela za cilj, kjer jo je čakal brat in ji pomagal pri prvih korakih v kmetovanju v Ameriki. Bila je uspešna. Leto dni pred njenim prihodom je h Pircu prišel nečak

Jernej Pirc, ki mu kmetovanje ni bilo po volji (Zika, 1969, 129–154). Uvrščamo ga med prve slovenske laične intelektualce, ki se je uspešno povzpел na družbeni lestvici v novem svetu. Leta 1864 je Fran Pirc odšel na obisk v domovino. Kljub visoki starosti je opravil potovanje z veliko mero vzdržljivosti, kar so mu priznavali tudi njegovi stanovski kolegi. Končno se je vrnil v Ljubljano 3. oktobra 1873.

Po Baragovih stopinjah se je leta 1854 odločil iti Lovrenc Lavtižar (1820–1858), Gorenjec s Srednjega Vrha nad Kranjsko goro. Gimnazijo, filozofijo in bogoslovje je študiral v Ljubljani. Njegova pisma s poti in iz Amerike je objavljala *Zgodnja danica*. V Ljubljani je stopil na vlak proti Dunaju in od tam potoval preko Prage, Dresdena, Leipziga do Pariza in Antwerpna. Bil je globoko pobožen človek, zato je v pismih največ razmišljal o veri in cerkvi. Od Dunaja do Kehla ob francoski meji je potoval od četrтка, 11. maja ob 19. uri do sobote, 13. maja ob 18. uri. Na meji je predsedel v drugi vlak in bil v pol ure v Strassbourgu v Franciji. V nedeljo ob 11. uri dopoldne je prišel v glavno mesto Francije. Nad katoliškim Parizom je bil navdušen. Kaj drugega kot cerkveni objekti ga tudi ni zanimalo. V Parizu se je z več kolegi pripravljaj na misijonsko delo. Ob odhodu iz Pariza se je zamislil in v pismu zapisal:

"Bog nam daj srečno pot! Se lepo perporočimo pobožnim Kranjcam, in tudi drugim Slovincam za priprošnje. Bog ohrani in blagodaruj lepo, meni nepozabljivo Kranjsko deželo in njene prebivavce" (Zgodnja danica, 1).²

Pot proti Antwerpnu so nadaljevali v soboto, 20. maja ob 20. uri. Tu so se srečali s koroškima bratoma Jožefom in Jurijem Rešom (Vovko, 1990, 71–73) in z že omenjenim bogoslovcem Jernejem Pircem, ki so pripotovali z vlakom direktno iz Münchna. Enaintridesetega maja so stopili na ameriško jadrnico, ki je poleg tovora imela prostor za nekaj več kot 200 potnikov. Baraga je odpotoval pred njihovim odhodom s parnikom, sami pa so potovali z jadrnico, kar je bilo ceneje.

"Teга dneva ne bom pozabil, ker sim morebiti zadnjikrat na suhem v Evropi stal", je zapisal Lavtižar v omenjenem pismu.³ Izpluli so v sredo, 31. maja v reko Scheldo, kjer so se ustavili in čakali do petka, 2. junija, ko so ob 10. uri zapluli po reki navzdol do mesta Vissingen, kjer so zadnjič vrgli sidro. Po nočnem počitku so odpluli na odprto morje. Plovba sama je bila zanj sila dolgočasna, hkrati pa težavna in nevarna.

Leta 1859 je odšel v ameriške misijone Janez Čebulj (1832–1898). Potoval je z vlakom iz Ljubljane preko Dunaja do Prage, nato nadaljeval pot preko Leipziga do Frankfurta na Maini. Od tam je šel z vlakom do Mainza, kjer je prestopil na parnik in po reki Ren priplul do Kölna. Nato je nadaljeval pot po železnici do Pariza in naprej do Le Havra. Naredil je kar velik ovinek, čas na tej poti pa je posvetil učenju francoščine in angleščine. Branje ga je spremljajo ves čas poti v Ameriko (Drnovšek, 1998, 65–69). Pristal je v New Yorku, od tam se je nato odpravil proti Baragovim

2 Pismo je naslovljeno na odgovornega urednika Andreja Zamejca.

3 Dejansko se je usoda uresničila, saj je zmrznil na Rdečem jezeru v Minnesoti pri opravljanju misijonarskega poslanstva.

misijonom. Po Evropi je naredil kar velik ovinek, kar je bila posledica še skromnega železniškega omrežja. Pri izobražencih v tem času večkrat zasledimo, da so čas potovanja izkoristili – ne samo za ogled zanimivosti na poti, ampak tudi za pripravo na novo okolje. Učenje jezika, zlasti angleščine in francoščine (misijonarili naj bi v predelih proti Kanadi) je bila nuja, nemščina pa jim ni bila tuja.

Izkušnje s potovanja v Ameriko (1864) so spodbudile mladega bogoslovca Jakoba (James) Trobca (1838–1921), da je 29. novembra 1864 za bodoče izseljence napisal navodila o obnašanju na poti (Zgodnja danica, 2). Svetoval je, da naj s seboj vzamejo veliko oblek, saj so v Ameriki drage, ostalega pa čim manj, ker je treba "po evropskih železnicah" za prtljago veliko plačati. Vsak potrebuje za pot 300 avstrijskih goldinarjev v papirju ali nekoliko čez 200 goldinarjev v zlatu. Pot iz Amerike v domovino je bila cenejša, saj je bil v tistem času izseljenski tok močnejši kot povratniški. Družine morajo vzeti sorazmerno več denarja. Na poti naj se čim manj ustavljajo v večjih mestih, ker je povsod dovolj potepuhov in goljufov. Na avstrijski meji naj zamenjajo denar v zlato, kar jim omogočajo številne menjalnice. Kdor ni večš francoskega jezika, naj potuje v Ameriko prek Bremna ali Hamburga, ostali Le Havra. Opozarja jih na nevarnosti v pristanišču zaradi draginje, zlasti prenočišč. Ko z "barke" zagledajo "lepe ameriške homce", naj uredijo svojo prtljago, se lepo očedijo in v primernem času stopijo z ladje. Poiščejo naj si poceni stanovanje ali se nastanijo v Castle Gardnu, kjer ni postelj ampak samo klopi. Opozori na številne prevarante in goljufe v New Yorku. Če imajo težave, naj se obrnejo na nemško družbo Die Agentur der deutschen Gesellschaft, na Greenwich-Streetu št. 95. "Drži se tega, gotovo se ne boš kesal," še zapiše Trobec. Svetuje, da čim prej zapustijo New York in se odpravijo dalje. Od "vlade" naj v novem podeželskem okolju pridobijo zemljo (*Homestead*) ali si z nakupom *kosa sveta* naredijo *malo kočico* in posekajo drevje, da si pridobijo plodno zemljo. In zaključí: "[...] začetek je sicer težak, ali nikar ne obupaj, toliko lepša prihodnost ti naproti gre" (Zgodnja danica, 2).

Amerika je zvalila devetnajstletnega dijaka Antona Obrezo iz Ljubljane (1880), ki je odšel s skupino dvanajstih Kranjcev, devet moških in treh žensk, ki so prihajali z Gorenjske, Ljubljane in Dolenjske. Vodil jih je misijonar Janez Stariha (1845–1915), poznejši škof v Leadu (South Dakota). Z njimi je odšel še Tine Šebat, trgovec iz Wabashawa v Minnesoti, ki je prišel k sorodnikom in se vračal v Ameriko. Obreza je svojo pot opisal v *Slovincu*. Iz pisanja je razvidno, da je vodil popotni dnevnik. Ker so vsa pisma poslana iz Wabashawa, je jasno, da jih je pisal kasneje, hkrati pa vključeval številne primerjave med *pri nas* (v Ameriki) in *pri vas* (v Evropi oz. domovini). Ljubljano je zapustil 9. avgusta 1880 ob petih s popoldanskim vlakom, ki mu je Obreza očital polžjo potovalno hitrost, saj je bila celo v primerjavi z ame-

riškimi tovornimi vlaki zelo počasna. Pot ga je vodila prek Maribora, Gradca, Brucka na Muri do Mürzzuschlaga, kjer je prestopil na poštni vlak, ki je s pomočjo dodatne lokomotive na zadnjem delu kompozicije uspešno prečkal strmi Semmering. Ob 7. uri zjutraj je prišel na Dunaj. Zvečer je nadaljeval pot do Prage, kamor je prispel 11. avgusta ob 7. uri zjutraj. Po enournem postanku je nadaljeval pot. V Bodenbachu je po peturnem čakanju prestopil na nemški vlak. Preden so prevozili mejo, se je s pogledom poslovil od širše domovine:

"Še dolg pogled na domačo avstrijsko zemljo, pozdrav jej, in prevozili smo se z zamenjanimi 'markami' in 'pfenigi' v Nemško vulgo 'rajh'" (Slovenec, 2).

Zanimiva je informacija nepodpisanega dopisnika iz New Yorka iz tega obdobja, da jih na prehodih državnih mej, tudi avstrijsko-nemške, niso spraševali po potnih listih (Slovenec, 1). Istega dne, tj. 11. avgusta ob 23. uri, je izstopil na kolodvoru v Leipzigu, ki so ga Slovenci imenovali *Lipsko*. Po njegovih izkustvih je zaradi neprijaznosti železniških uslužbencev, dragih podstrežkov, trde postelje, slabe hrane in pijače prvič izkusil položaj tujca, ki mu okolje ni bilo prijazno. Naslednji dan, 12. avgusta ob 7. uri zjutraj, je nadaljeval vožnjo z vlakom proti Bremnu, kamor je prispel ob 17. uri istega dne.

"Sit vožnje po suhem že do grla, oddahnil sem se kaj, stopivši iz voza na trdni tlak bremenskega kolodvora", je še zapisal (Slovenec, 2). Do bremenskega pristanišča po njegovem ni bilo daleč. Bremen sam je označil za zadnjo večjo postajo na evropski celine pred odhodom v Ameriko. Zanimiv je njegov primerjalni utrinek med Trstom, "glavnem mestu avstrijskega brodarstva" in Bremnom. Opazil je velik razloček med mesti severne in južne Evrope. Trst označi za kót, kjer življenje čez dan zamre, Bremen za mesto, kjer je *dan in noč vse živo*. Pohvalil je urejenost mesta. Seveda, Trst v tem času ni bil večje izseljensko pristanišče, kar se je zgodilo šele četrto stoletja pozneje (Kalc, 1992), Bremen je to vlogo že imel. V Bremnu je v Obrezovem času delovala nemška Rafaelova družba za pomoč katoliškim izseljencem. *Zaupni možje* iz vrst katoliških duhovnikov so bili v tem času na razpolago še v Hamburgu, Antwerpnu, Rotterdamu, Liverpoolu, Londonu, Le Havru, New Yorku, New Orleansu, Portu Allegru v Braziliji in Capstadtu v južni Afriki (Slovenec, 5). In odhod? Z železnico, zgrajeno leta 1862, se je peljal do pristanišča Stadt Wesermünde (po letu 1947 preimenovan v Bremerhaven).

"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 ladjami. 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," je še zapisal, preden je nadaljeval svojo morsko odisejado (Slovenec, 4). Kot večkrat pri drugih je tudi sam občutil nemir s prihodom na ladjo in se zavedal, da se poslavlja od *starega sveta* oziroma Evrope:

"Pozdravljal sem v duhu svoje predrage v ljubi slovenski domovini, 'na svidenje!' mislil sem si in tudi Tebe, predragi prijatelj,⁴ sem se spominjal." (Slovenec, 3).

Omenil sem Trunkovo navdušenje nad ameriškimi vlaki. Prvič je odšel v Ameriko iz Trsta, v soboto, 17. aprila 1909, in sicer s parnikom Martha Washington. Odločil se je za parnik avstrijske družbe Austro-Americana, s katero je v osemnajstih dneh priplul v New York. V New Yorku sta ga navdušili nadcestna in podzemna železnica:

"Vožnja pod zemljo pa ni, kakor v naših železniških predorih, kjer si naenkrat v temi; vse je lepo razsvetljeno, brez dima in smradu. Vozovi so nenavadno silno napolnjeni, in vse gre z največjo hitrostjo, ker v Ameriki je čas denar" (Mir, 1).



Sl. 1: Družba "Austro-Americana" s sedežem v Trstu je dobila koncesijo leta 1904. Reklamna razglednica z osnovnimi podatki je želela privabiti morebitne kupce voznih kart za določeno družbo, v našem primeru za Avstrijsko Amerikansko linijo, kot so jo poslovenili v Ljubljani.

Fig. 1: The "Austro-Americana" company was seated in Trieste and obtained the concession in 1904. The advertisement postcard with basic information addressed potential customers of train tickets of a certain train company, in this particular case the Austrian American Line.

4 Iz vsebini pisem lahko ugotovimo, da je bil njegov prijatelj Lipe (Filip) Haderlap, urednik Slovenca.

Mimogrede, Ljubljana je imela "električno cestno železnico" od leta 1901; to leto je 14 vozov prepeljalo 327.000 oseb (Gestrin, 1984). Na newyorški "cestni železnici" se je prevažalo na leto okoli šest milijonov ljudi. Trunka je navdušila organizacija kolodvora pensilvanijske železnice v New Jerseyu. V primerjavi z Evropo so bile vse železnice v Združenih državah zasebna lastnina. V ponedeljek, 10. maja, se je z vlakom odpravil proti ameriškemu zahodu.

V času množičnega priseljevanja v Združene države Amerike so bile železniške povezave še bolj goste in to velja tudi za evropski prostor. Občutenje oziroma doživljanje poti pa je verjetno ostalo podobno, kot je opisano v predhodnih primerih. Mogoče so bile hitrosti višje, cene voznih kart ugodnejše, ostalo pa je individualno doživljanje poti, ki se je razlikovalo z ozirom na psihološko in siceršnje stanje vsakega posameznika posebej. Lahko rečemo, da je vsak izseljenec nosil v sebi njemu lastno zgodbo, ki je bila v marsičem podobna ostalim zgodbam, ne glede na etnično, državno, geografsko ali kako drugo pripadnost.

KOZMOPOLITSKI VRVEŽ LJUBLJANE IN NJENE KOLODVORSKE ULICE

Vsa evropska železniška križišča so si bila podobna v času množičnega izseljevanja v Združene države. Imela so svojo Kolodvorsko ulico ali trg, kjer so se stekali izseljenci in povratniki raznih državljanstev in narodnosti, se za trenutek ustavili in skozi okno vagona opazovali vrvež na postaji ali izstopili in se okrepčali ter prenočili v enem od lokalov oz. hotelov v bližini, kupili hrano pri branjevcih in branjavkah na tej ulici ter vozne karte v eni od izseljenskih pisarn. Takratno slovensko in nemško časopisje je objavljalo oglase z bolj ali manj ugodnimi cenami za pot po kopnem in morju. Med ljudmi so krožile reklamne brošure in razglednice in *pobalini* so za rokave vlekli izseljence in jih usmerjali k določeni izseljenski pisarni oz. agentu. V mestnem policijskem poročilu 4. julija 1903 preberemo:

"[...] da se vedno pri prihodu vlakov klatijo mladi pobalini po cesti na Južno železnico ter se potnikom, kateri potujejo v Ameriko, ponujajo za nosače kovčegov [...] nagovarjajo potnike, da naj gredo po Hamburg Amerika lini, katera je veliko ceneja in boljša ter hočejo kovčege kar tam nesti [...]. Ovaditelj [konkurenčni agent E. Šmarda, op. a.] je mnenja, da ima tvrdka Hamburg Amerika linija dotične pobaline najete v svrhu nagovarjanja potnikov" (ZAL, 2).

In tudi železničarji niso bili ravnodušni in so se vključili v reklamno dejavnost, ko so po vlakih delili propagandno gradivo. Časopisi so objavljali tudi neuradne izseljenske statistike odhajajočih z ljubljanske železniške postaje in objavljali pikantne zgodbe, zlasti iz nočnega dogajanja na postaji in v Kolodvorski ulici in znotraj zidov hotelov in gostilniških vrtov. Center izseljencev je bila gostilna pri Starem Tišlerju, ki je bila znana po vsem Balkanu. Marsikaj v tem vrvežu se je dogajalo na robu zakonitosti, zato nas ne preseneti izredno dobro ohranjena arhivska dokumentacija

Ljubljanske mestne policije, ki jo hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana. Leta 1914 je v kratki Kolodvorski ulici delovalo sedem izseljenskih pisarn, ki so prodajale vozovnice za smer New York iz izhodiščnih pristanišč Le Havre in Cherbourg, Trst, Antwerpen, Rotterdam, Southampton, Bremerhaven in Hamburg (Drnovšek, 2006, 6; Drnovšek, 1997; Inštitut za slovensko izseljenstvo ZRC SAZU, 2008-02). To ne izključuje, da niso odhajali tudi iz drugih pristanišč, med njimi tudi z Reke.

Železniški vozni red s 1. oktobra 1910 nas informira s prihodih in odhodih vlakov v oz. iz Ljubljane. Najpogostejša dnevna zveza je bila z Dunajem in Trstom (osemkrat na dan), sledijo jim Trbiž (sedemkrat), Kamnik (štirikrat) ter Novo mesto, Kočevje in Vrhnika (trikrat).⁵ Spomladansko obdobje je bilo najbolj številčno v odhajanju izseljencev, manj v jesenskem. Železniško karto so dobili izseljenci v roke pri agentu, ladijsko šele pred vkrcanjem. Izseljenec je odšel iz Ljubljane s pogodbo in izvršenim plačilom za celotno pot, kar je izseljenskim agentom in pisarnam omogočalo razne manipulacije (Drnovšek, 2003c). Zato se ne čudimo reklamnemu pozivu Franza Misslerja iz Bremna, s pisarno na Bahnhofstrasse 30, kjer na hrbtno stran zapiše:

"Popotnike iz Kranjskega in Goriškega, kateri nameravajo potovati s posredovanjem znanega odpravitelja F. Missler-a svarim, da ne plačujejo parobrodne liste (šifkarte) v Ljubljani, ampak jedino le u mojej pisarni v Bremenu [...] popotniki, kateri so šifkarte v Ljubljani plačali, ne bodo od mene odpremljeni".

Ljubljanska mestna policija je budno spremljala izseljence moškega spola, za katere so menili, da niso zadostili zakonu o vojaški obveznosti in so se ji hoteli izogniti z odhodom v Ameriko. Veliko se je verižilo s potnimi listi, ki v tem času niso imeli fotografije. Mesto in zlasti okolico kolodvora so nadzorovali mestni stražniki in detektivi. Slednji so odhajali v okoliške kraje, kjer so bile znane gostilne kot zbirališča izseljencev, da so jih nato spremljali in ovadili gostilničarje policijskim oblastem. Številni, ki so prihajali iz smeri Dolenjske, so izstopili na dolenskem kolodvoru in se peš napotili proti glavnemu ljubljanskemu kolodvoru, nekateri tudi do kolodvora v Šiški, ki je bil že v drugi občini. Način, da so prtljago nosili sorodniki ali jo vozili na vozeh ločeno od izseljencev, je bil pogost. Največ je pokazal osebni pregled mladih fantov, ko se je po količini denarja in dokumentih sklepalo, da gredo na pot v tujino in večina brez odsluženega vojaškega roka.

Pesnik in mestni arhivar Anton Aškerc je objavil pesem Amerikanci v *Ljubljanskem Zvonu* leta 1903 (Ljubljanski zvon, 1). Na podlagi časopisne notice ("*... Sinoči se je odpeljalo z ljubljanskih kolodvorov v Ameriko zopet okoli sto oseb [...]*"), je napisal pesem, ki odraža utrip odhajanja z vlakom v svet. To je bil čas razdvojenosti razmišljajočih o odnosu do izseljevanja Slovencev. Večina pogledov je bila negativna, redka so bila pozitivna. Aškerc z določeno dramatično noto postavi

⁵ Vozni red 1. oktobra 1910: prva anončna pisarna v Ljubljani.

odhod vlaka v mrzli božični večer in izpostavi njegovo hitrost, sopihanje, hrskanje in puhanje lokomotive. Na odhod izseljencev se nanašajo štiri verzice:

4. Skopó brli svetiljka iznad stropa
in razsvetljuje tretji razred ko v zasmeh,
obseva skozi dim tabakov gosti
ko skozi meglo pasažirje po klopéh.

5. Natlačen voz do zadnjega je kota.
Med moškimi več žensk in dece, pisan roj.
Nekteri dremljejo, nekteri spijo,
polglasno drugi tam kramljajo med seboj.

6. In vrata se odpró: *Vsi v Bremen?*
– *Sami Amerikanci!*
– *Vraga! Meni res se zdi,*
par let še trajaj to izseljevanje –
in domovina naša bode brez ljudi!

7. Mehanično jim preščipava listke,
in tiho v drug vagon odnese ga korak.
In dalje, dalje v pozno noč božično,
Ko gnan od démonov nevidnih, dirja vlak.

Odhod je bil težaven, saj se je vsakdo zazrl vase in se spraševal, zakaj in kam grem in kdaj pridem, eni z velikim upanjem na boljše življenje, drugi s strahom pred neznanim. Maloštevilni so odšli zaradi utesnjenosti domačije, kar ni tako pogosta utemeljitev odhoda.

Zlasti izobraženi – npr. Anton Fúster, Matija Šavs, Alojzij Kastigar in mnogo drugih – navajajo ta razlog, ki ga najdemo tudi v Aškerčevi pesmi v kar treh verzih od osemnajstih. Pesnik izpostavi: mlad in gosposko oblečen potnik, samski in brez premoženja, ki ni ravno stradal v življenju, se je odločil za odhod v Ameriko. Odhaja zaradi "duha suženjstva" v "starem svetu" (Evropi?) in hrepenenja po svobodi. Rešiti se hoče licemerske družbe, ki klečeplazi pred mogotci. In zaključí:

"Zato grem zdaj v Ameriko svobodno – Naprej trpini-bratje, v novi svet, naprej!"
(Ljubljanski zvon, 1, 3).

ALBIN KUNC: VODJA TRANSPORTA 245 KRANJCEV V LE HAVRE

Razpredenost železniškega omrežja in zlasti železniška križišča so bila primerna za koncentracijo izseljenskih ladijskih agentur in izseljenskih pisarn. Vključenost izseljencev iz slovanskih dežel v množični val v Ameriko je privedlo do zaposlovanja oseb, ki so znale nekaj slovanskih jezikov, med njimi tudi slovenskega. Potrebni so bili za komunikacijo s potniki iz preprostih krogov, ki niso bili večji kakega tujega jezika in tudi neokretni v novih okoljih. Te osebe so vodile tudi korespondenco s potencialnimi izseljenci in vodile večje skupine izseljencev, da se ne bi izgubili pri prestopanjih na poti. Običajno so se že v Ljubljani – če imamo pred očmi slovenske izseljence – organizirali v manjše skupine, ki so jih vodili najbolj prožni med njimi in so jim zato nudili določene ugodnosti, npr. denarni delež ali cenejše plačilo potnih stroškov.

Albin Kunc (1881–1941) se je zaposlil pri izseljenski agenciji Rommel & Co. v Baslu v Švici kot prevajalec in voditelj izseljenskih *transportov*. Delo mu je pri-



Sl. 2: Železniška povezava Dunaj–Trst z odcepom v Ljubljani do Beljaka (1870–73) in nato do Basla, Pariza in Le Havra (t. i. "francoska črta") je bila ena od smeri najštevilnejšega izseljevanja iz slovenskega prostora do Atlantika. Železniška postaja v Trbižu je bila ena manjših postaj na tej smeri.

Fig. 2: The railway line Vienna–Trieste with a deviation in Ljubljana, continuing to Villach (1870–73) and then to Basel, Paris and Le Havre (the so-called "French line") was one of the most important routes of Slovene emigration towards the Atlantic. The railway station in Tarvisio was one of the smaller stations on this route.

skrbela Šmardova izseljenska pisarna v Ljubljani, ki jo je vodil Josef Perhavic. Z majhnim kovčkom in 30 kronami v žepu se je ob polnoči 2. marca 1903 na ljubljanskem kolodvoru povzpел na vlak, kjer je moral kot 'transporter' skrbeti za 104 izseljence, ki so napolnili kar tri vagoni. Vodil jih je po znani *francoski črti*, ki je bila priljubljena pot do Le Havra zlasti v zadnjem desetletju in pol do izbruha prve vojne. Vodila je od Ljubljane preko Trbiža, Beljaka do Innsbrucka, nato do Landeck skozi arlberški tunel do Feldkirchna in Buchsa na švicarski meji. Nadaljevala se je prek Züricha, Basla in Pariza in končno do pristanišča v Le Havru. Basel je bil križišče, kjer sta bila za agenturo Rommel & Co. sredi in zlasti četrtek t. i. *špedicijska dneva* za prevoz potnikov do Le Havra. Tega dne so prihajali po posredovanju te agenture izseljenci iz Italije (200–400) in z vlaki iz Avstrije Hrvati, Srbi, Rusi, Bolgari, Makedonci, Albanci, Poljaki in Slovenci (tudi od 200 do 400). Zanje so poskrbeli v Izseljenski hiši (Emigrantenhaus), jim dali originalne ladijske karte in jih odpeljali do



Sl. 3: Basel je bilo pomembno izseljeniško železniško križišče. V bližini velikega kolodvora je stala stavba družbe *Compagnie Générale Transatlantique*, s slovenskim napisom "Izseljevanje" na levem delu stavbe spodaj. Slovensko razglednico je izdala agencija *Zwilchenbart* s sedežem v Baslu, ki je imela lovke tudi na Slovenskem.

Fig. 3: Basel was an important emigration railway crossing. The *Compagnie Générale Transatlantique* building with the Slovene inscription "Izseljevanje" (Slov. emigration) on the lower left side of the façade was situated in proximity of the grand train station. The Slovene postcard was published by the *Zwilchenbart* Agency, which was seated in Basel, but was influential in Slovene national area as well.

Le Havra. Samo dva meseca po prihodu je Kunc že vodil transport 245 slovenskih izseljencev (*Kranjcev*), ki niso skrivali veselja, da jih vodi rojak (*Landmann*). Odpotovali so v četrtek, 4. maja 1903, ob 18. uri. Sam je dobil brezplačno vozovnico za drugi razred in 50 frankov, medtem ko so izseljenci potovali v tretjem razredu. V kraju Delle so morali prestopiti na francoski vlak, ki jih je presenetil zaradi neudobnosti, umazanosti in zanemarjenosti. Bil je tudi brez stranišč. Preko Belforta in Troyesa so ob 10. uri prišli do Pariza, in sicer na Gare de L'Est. *Tranziter* jih je razpeljal po bližnjih hotelih na kosilo in pozno ponoči so nadaljevali pot z Gare St. Lazaire. Kunc je med izseljenci opazil utrujenost, mnogi so bili malodušni, potrti in melanholični. Preko Rouena so prišli v Le Havre. Vlak jih je pripeljal direktno na pomol, le trideset metov od ladje La Savoie, ki jih je popeljala v New York. Pred vkrcanjem jih je pregledal zdravnik. Nedvomno je Kunčev opis dokaj realen, saj sam ni bil del te množice. V primerjavi s posamičnimi odhodi ali odhodi v majhnih skupinah v 19. stoletju, je v Kunčevem času bila organizacija bolj izrazita, množičnost pa očitna (Drnovšek, 1991, 168–174).

SKLEP

Primerjalne študije o organizaciji in delovanju velikih izseljenskih centrov v Evropi in priseljskih v Združenih državah Amerike še nimamo. Pri tem so bile pomembne migracijske zakonodaje posameznih držav, skozi katere so tekli evropski selitveni tokovi. Lahko rečemo, kolikor držav, toliko različnih migracijskih zakonodaj. Avstro-Ogrska je v tem oziru zaostajala, kot sta zaostali tudi njeni dve edini večji pristanišči, Trst in Reka. Trst se je v večji meri vključil v to igro šele na začetku 20. stoletja, ko je bila selitvena pogača že razdeljena, konkurenca pa vedno večja. Koliko je na to vplivala državna politika, ki je po mnenju mnogih *tiho* podpirala izseljevanje nenemških narodov? Dejstvo je, da so se večinoma izseljevali pripadniki slovanskih narodov. Poleg tehnološke strani, ki se ne sme zanemariti pri obravnavanju izseljevanja, moramo imeti več posluha za izseljence same, njihovo doživljanje poti in stikov z novim okoljem. Pri nas je arhivsko gradivo skromno glede tega. Nekoliko več o delovanju izseljenskih agentur je na Dunaju, nekako izstopajoče pa je gradivo ljubljanske mestne policije do leta 1913, ko je bila podržavljena. Nedvomno je še kaj v osrednjih ali specializiranih avstrijskih in italijanskih arhivih.

Ta razprava povzema mnogo znanega, hkrati pa predstavlja odmik od samo nacionalno obarvanega diskurza. Ravno področje poti (potovanj) je tisto, ki je najbolj zblížalo odhajajoče na njihovi poti v svet. Če so bili po jezikih različni, so bili po čustvovanju, doživljanju, strahu ali radovanju med seboj zelo podobni. Kljub temu so bili tudi različni glede na kulturne in splošno civilizacijske kroge, katerim so pripadali pred odhodom, čeprav jih je ameriška stran rada metala v en koš. Že v duhu odklonilnega – lahko rečemo izolacionističnega – odnosa do novih priseljencev pri

nekaterih ameriških krogih z ozirom na zadnji val izseljevanja v Združene države (nekako od 1880 do 1924) se lahko vprašamo, če niso bili prvi koraki teh izseljencev v novem svetu še težji, zlasti, ker to ni bila več Amerika prostranih planjav neobdelane zemlje in potrebnih kmetovalcev ter obrtnikov, ampak trda kapitalistična država z gospodarskimi krizami in konjunkturami. Skratka, izkušnja izseljenca na poti – manj se govori o povratništvu, kar je še nedodelana tema – je sestavni del posameznikove življenjske zgodbe, ki je še kako krojila njegovo usodo, vključno s tistimi splošnimi razmerami v vsakokratnem prostoru in času.

THE RAILWAY AND THE EMIGRANTS ON THEIR WAY INTO THE WIDE WORLD

Marjan DRNOVŠEK

Scientific Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts,
Institute for Slovenian Emigration Studies, SI-1000 Ljubljana, Novi trg 2
e-mail: marjandr@zrc-sazu.si

SUMMARY

The technological development of the railway and maritime traffic in the 19th century enabled greater mobility of the population, in this case in Europe and the United States of America. The migration currents led to the Atlantic Ocean, across it and throughout the states. Without such progress mass emigration would not have been possible. To say, however, that such development triggered emigration is incorrect; it only facilitated it. Ljubljana was an important railway junction, a part of which was also the Austrian Southern Railway connecting Vienna and Trieste. Seeing that Trieste only entered the ship transport business as late as the beginning of the 20th century, the railway directions leading towards Vienna, Leipzig and the ports of northern Germany (even the oldest ones) and towards Le Havre in France, were of the greatest importance. The emigration currents converging in Ljubljana originated in the Balkans and central Europe. Ljubljana was at that time genuinely cosmopolitan, particularly in the Kolodvorska Street. Here the emigrants of different ethnicities and citizenship, emigration agents and defectors, city policemen and detectives, prostitutes, cheating costermongers and publicans all met. The article lays emphasis on the stories of the migrants as revealed in their personal letters and letters to newspapers published in traveller journals and literature. Experiencing foreign lands and paths was onerous to many, while others lived it with great joy and curiosity. But for all of them it was something new, which is why so many accounts and descriptions of train rides and ship journeys can be found. The world was getting smaller and people were getting to know more about it every day, thanks to the media on either side

of the Atlantic, many of which were Slovene-American. They created the image of the world that the immigrants in the new environment faced as reality. The thesis that Slovene emigrants set out to America unthinkingly, like an ignorant mass, therefore, does not hold true. They knew well where they were going and how much money they would make, the result of an efficient information network. At the beginning of the 20th century the railway and electricity were symbols of progress. And many emigrants met with success abroad and had a much better life than they would have had at home.

Key words: Slovene emigrants, railway, Ljubljana, Europe, personal stories, media and information linkup

VIRI IN LITERATURA

- Inštitut za slovensko izseljenstvo ZRC SAZU (2008-02):** Drnovšek, M.: Ljubljana: križišče na poti v svet / Ljubljana: the crossroads to the world. <http://isi.zrc-sazu.si/files/galerija/ljubljana/>.
- Ljubljanski zvon, 1** – Aškerc, Anton: Amerikanci. Ljubljanski zvon, 1, XXIII, 1903, 1–3.
- Mir, 1** – Trunkov potopis (IV.). Nekaj zanimivosti iz New Yorka. Mir, 1909, št. 43, 247–248.
- Slovenec, 1** – Domače novice. Iz Amerike. Slovenec, 1880, št. 101 (14. septembra).
- Slovenec, 2** – Obrezovo pismo (II.), Wabashaw, 5. 12. 1880. Slovenec, 1880, št. 144 (30. decembra).
- Slovenec, 3** – Obrezovo pismo (III.), Wabashaw, 20. 12. 1880. Slovenec, 1881, št. 4 (11. januarja).
- Slovenec, 4** – Obrezovo pismo (IV), Wabashaw, 1. 1. 1881. Slovenec, 1881, št. 12, (29. januarja).
- Slovenec, 5** – Poziv vsem, ki se mislijo v Ameriko naseliti! Slovenec, 1881, št. 43 (16. aprila).
- ZAL, 1** – Zgodovinski arhiv Ljubljana (ZAL), LJU–488, COD III/49, 337–343'.
- ZAL, 2** – ZAL, LJU–489. Reg I/1188, fol. 85.
- Zgodnja danica, 1** – Lavtižarjevo pismo iz Pariza, 19. 5. 1854. Ljubi Andrej! Zgodnja danica, 1854, št. 22 (1. junija), 93–96.
- Zgodnja danica, 2** – Iz Amerike. Zastran preselitve v Ameriko piše g. Trobec. Zgodnja danica, 1865, št. 10 (1. aprila), 79–80 in št. 11 (10. aprila), 88.
- Bade, K. J. (2003):** Migration in European History. Oxford, Blackwell Publishing.
- Daniels, R. (2002):** Coming to America. A History of Immigration and Ethnicity in American Life. New York, Perennial, 217–218.

- Drnovšek, M. (1991):** Pot slovenskih izseljencev na tuje. Od Ljubljane do Ellis Islanda – Otoka solza v New Yorku, 1880–1924. Ljubljana, Založba Mladika.
- Drnovšek, M. (1994):** Slowenische Auswanderung vor 1914 über Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Le Havre nach Ellis Island. V: Schulz, K. (ur.): Hoffnung Amerika. Europäische Auswanderung in die Neue Welt. Bremerhaven, NSW – Verlag Bremerhaven, 103–118.
- Drnovšek, M. (1997):** Izseljenci in Kolodvorska ulica v Ljubljani. V: 'Homo sum ...'. Ivan Hribar in njegova Ljubljana. Ljubljana, Mestni muzej, 193–203.
- Drnovšek, M. (1998):** Usodna privlačnost Amerike. Pričevanja izseljencev o prvih stikih z novim svetom. Zbirka Korenine. Ljubljana, Založba Nova revija.
- Drnovšek, M. (2003a):** "Izseljevanje je rak rana na telesu našega naroda". V: Historični seminar, 4. Ljubljana, Založba ZRC, 7–33.
- Drnovšek, M. (2003b):** Franc Pirc (1785–1880): sadjar na Kranjskem in misijonar v Ameriki. Naklo, Občina Naklo.
- Drnovšek, M. (2003c):** Ljubljana and Emigrant Agencies at the Beginning of the Twentieth Century. AEMI Journal, 1. Stavanger, 47–55.
- Drnovšek, M. (2005):** Izseljevanje Kočevarjev v Združene države Amerike. V: Dve domovini / Two Homelands, 21. Ljubljana, 7–34.
- Drnovšek, M. (2006):** Ljubljana: križišče na poti v svet / Ljubljana: The crossroads to the world. Ljubljana, Numizmatično društvo Slovenije.
- Elliot, B., Gerber, D., Sinke, S. (2006):** Letters Across Borders: The Epistolary Practices of International Migrants. New York, Palgrave Macmillan.
- Gestrin, F. (ur.) (1984):** Zgodovina Ljubljane. Prispevki za monografijo. Gradivo s posvetovanja o zgodovini Ljubljane, 16. in 17. novembra 1983 v Ljubljani. Ljubljana, 223–227.
- Kalc, A. (1992):** Prekooceansko izseljevanje skozi Trst 1903–1914. Zgodovinski časopis, 46, 4. Ljubljana, 479–496.
- Klemenčič, M. (1984):** Slovenci v ameriški statistiki v 19. in 20. stoletju. Celovski Zvon, II, 4. Celovec, 23–31.
- Lah, A. (1999):** Vse strani sveta. Slovensko potopisje od Knobleharja do naših dni. Ljubljana: Založba Rokus.
- Morazé, C. (1976):** Devetnajsto stoletje 1775–1905. Ljubljana, Državna založba Slovenije.
- Pirz, F. (1836):** Misionar v polnozemi Ameriki, Podbreshanam, svojim nekdajnim farmanam na Krajnskem is Noviga Jorka v spomin. Ljubljana, Kleinmayr.
- Trunk, J. M. (1912):** Amerika in Amerikanci. Celovec, samozaložba.
- Vovko, A. (1990):** Koroška izseljenska brata, ki sta ušla Baragu. Celovec, Mohorjev koledar.
- Vrhovec, I. (1899):** Avstralija in nje otoki. Celovec, Družba sv. Mohorja v Celovcu.
- Zika, I. (1969):** Trije Pirci v Ameriki. Kamniški zbornik, XII. Kamnik.