

TRST KOT STIČIŠČE PREKOMORSKEGA IZSELJEVANJA PRED PRVO SVETOVNO VOJNO

Aleksej KALC¹

COBISS 1.01

IZVLEČEK

Trst kot stičišče prekomorskega izseljevanja pred prvo svetovno vojno

Prispevek govori o selitvenih procesih skozi Trst in prometni vlogi glavnega avstrijskega pristanišča v mednarodnem prekomorskem izseljevanju med letoma 1890 in 1914. V središču obravnave so propadla prizadevanja za vzpostavitev ladijskih prog za izseljence skozi Trst v letih 1888/89; zapoznel vstop Trsta v mednarodni posel prevažanja izseljencev in vloga, ki jo je odigral v prekomorskem izseljenskem prometu iz vzhodne in jugovzhodne Evrope, predvsem iz avstro-ogrske monarhije; organizacijski vidiki izseljenskega prevoza, od prihoda izseljencev po železnici in njihovega bivanja v mestu pred vkrcanjem, do problemov, s katerimi so se zaradi nezadostnih in neustreznih nastanitvenih struktur spoprijemali izseljenci, ladjarske družbe in mestne oblasti; posledice, ki jih je imela vse večja množica potnikov za javni red in vsakdanje življenje v mestu. Prispevek se posveča tudi izseljenskemu prometu mimo Trsta oziroma skozenj proti Genovi in severnoevropskim pristaniščem ter prometu skozi Ljubljano.

KLJUČNE BESEDE: prekomorsko izseljevanje, izseljenski prevoz, organizacijski vidiki izseljevanja, Trst, Ljubljana

ABSTRACT

Trieste as a Hub of Overseas Migration Before WWI

The paper examines the migratory processes through the port of Trieste and the role that it played in international overseas emigration from the 1880s to 1914. The focus is on the failed attempt to establish routes for emigrants via Trieste in 1888/89; the late entrance of the main Austro-Hungarian port into the international maritime migratory business and its role within transatlantic migratory movements from Eastern and Southeastern Europe, especially within emigration from the Austro-Hungarian area itself; the organizational aspects of the traffic and the problems faced by the companies, the municipality and the emigrants due to a lack of suitable accommodations, and the implications the increasing flow of emigrants had for public order and everyday life in the city. Attention is also paid to migration currents that bypassed Trieste and to the role of Ljubljana as a hub of emigration.

KEY WORDS: overseas migration, transmigration, organizational aspects of migration, Trieste, Ljubljana

¹ Dr. zgodovinske antropologije, izredni profesor, višji znanstveni sodelavec, Inštitut za slovensko izseljenstvo in migracije ZRC SAZU, Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana, AKalc@zrc-sazu-si.

UVOD

Pri preučevanju množičnega izseljevanja iz Evrope v Ameriko in druge čezmorske dežele v 19. in 20. stoletju so zgodovinarji posvetili veliko pozornosti potovanju izseljencev in z njimi povezanimi organizacijskimi, tehničnimi, gospodarskimi ter doživlajskimi vidiki. Od samega začetka je bilo v ospredju zanimanje za razvoj in vlogo izseljenskih pristanišč, kot so Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Liverpool, Genova in druga.¹ Dejanska in simbolna vloga pristanišč ter potovanja z ladjo so dobili svoje obeležje tudi v številnih muzejih in drugih izseljenskih memorialih prav v izhodiščnih krajih prekomorskih poti, v priseljenjskih deželah pa na njihovih vstopnih postajah, kot je na primer v ZDA Ellis Island. Pristanišča sprožajo preučevanje sistemov odpremljanja ter prevažanja milijonskih množic in vlogo ladjarskih družb in drugih soudeleženih v tem ogromnem organizacijskem in gospodarskem poslu. S te raziskovalne perspektive prihajajo v študijah vse bolj do izraza pomen prekomorskega izseljevanja za tehnični, organizacijski in gospodarski razvoj pomorskega prometa, njegova teža v ekonomijah posameznih pomorskih držav in strategije ladjarskih koncernov za obvladovanje izseljenskih tokov med Evropo in Ameriko (Keeling 1999; 2012; Hatton, Williamson 2005; Feys 2013). So pa še drugi vidiki in možnosti kontekstualizacije, ki jih je vredno vzeti v pretres za celovitejše razumevanje množičnega prekomorskega izseljevanja kot epohalnega družbenogospodarskega in kulturnega procesa.

Eden med vidiki se tiče izseljenskih poti in prevoza čez evropski kontinent do njegovih obal. O organizaciji in doživljanju poti ter pomikanju izseljencev čez prometna križišča, državne mejne prehode in mimo železniških postaj je že veliko napisanega (Just 1988). Manj znani pa ostajajo učinki izseljenskega prometa v ekonomskem in družbenem življenju vzdolž koridorjev oziroma v krajih, skozi katere je potekal. V zgodovinah teh krajev se ta vidik pogostokrat ne omenja, ali pa se obravnava obrobno kot prometna posebnost. Tudi v velikih vozliščih izseljenskega prometa in celo v zgodovini pristaniških mest problematika prevoza s tega vidika pogosto ne pride do pravega izraza, in zdi se, kot da so izseljenci na poti v novi svet skozi kraje prehajali skoraj neopazno.

Članek se ukvarja s prehodom prekomorskih selitvenih tokov skozi Trst in njegovo zaledje. Trst je v desetletju pred prvo svetovno vojno igral vlogo mednarodnega izseljenskega pristanišča, njegovo slovensko in širše zaledje pa je v istem obdobju sodilo med izrazitejša območja čezoceanskega izseljevanja in bilo hkrati prehodni prostor mednarodnih izseljenskih tokov iz srednje in vzhodne Evrope. Obe temi sta že bili predstavljeni. O organizacijskih in prometnih vidikih čezoceanskega izseljevanja iz in preko slovenskih dežel je pisal Marjan Drnovšek (1997, 2002, 2008, 2010), o zgodovini tržaškega izseljenskega pristanišča pa poleg avtorja tega prispevka (Kalc 1992, 2012) še Giorgio Valussi (1971), Francesco Fait (Bertuzzi, Fait 2010) in Ervin Dubrovič (2008, 2012). V pričujočem prispevku temi zblížujem in izpostavljam vprašanja o pridružitvi Trsta mednarodnemu sistemu za prevažanje izseljencev in s tem povezanih spremembah v izseljenskem prometu v zaledju pristanišča. Osvetlujem organizacijske vidike izseljenskega prevoza do vkrcanja izseljencev na ladje in probleme, ki jih je naraščajoči pretok izseljencev vnašal v vsakdanje življenje mesta. Obravnavam tudi odnos upravnih, političnih in gospodarskih dejavnikov ter prebivalstva do problematike ter interese in okoliščine, ki so jih pogojevali. Prispevek temelji na zgodovinski literaturi o tovrstni problematiki, izboru časopisnih člankov in arhivskih fondih ter objavljenih upravnih virih tržaške občine, pomorske vlade, deželne vlade in trgovinske zbornice v Trstu ter notranjega ministrstva na Dunaju. V razpravo sem vključil tudi objavljene in arhivske statistične vire ter podatke, pridobljene iz evidenc ladijskih potnikov.

1 O zgodovini prekomorskega izseljevanja in omenjenih ter drugih izseljenskih pristanišč glej npr. Otmüller-Wetzell (1986), Kurgan-van Hentenryk, Spelkens (1976), European ports (1993).

ODPRTJE TRŽAŠKEGA IZSELJENSKEGA PRISTANIŠČA

Od vzpostavitve pomorskih trgovskih stikov s Severno Ameriko konec 18. stoletja so iz Trsta odhajali v novi svet tudi številni potniki. Izseljenskim pristaniščem z rednimi čezoceanskimi progami za potnike tretjega razreda pa se je glavno avstrijsko pristanišče pridružilo šele leta 1904. Takrat je množično izseljevanje iz avstro-ogrške monarhije in vzhodne ter jugovzhodne Evrope prešlo v svojo najizrazitejšo fazo. Trst je pritegnil del tega prometa, ki se je vse do prve svetovne vojne večinoma pretakal skozi severnoevropska pristanišča. Prizadevanja za odprtje potniških prog za izseljence so se v Trstu sicer pojavila že konec osemdesetih let 19. stoletja, a so se zaradi nenaklonjenih okoliščin izjalovila. Pobuda je prišla od tržaških bančnikov Morpurgov, ki so v sodelovanju z avstrijskim Lloydom organizirali tri poskusne transporte izseljencev v Brazilijo. Pobudo je podprla brazilska vlada, ki je po odpravi suženjstva evropske kolone privabljala s posebnimi programi kreditiranja čezoceanske poti in dostopa do obdelovalne zemlje. Ujemala pa se je s krizo agrarnega gospodarstva, zaradi katere so se številni kmetje odločili za iskanje boljših življenjskih razmer v novem svetu. Pobuda je naletela na izredni odziv v Furlaniji, na Krasu in v sami tržaški okolici. Konec leta 1888 in na začetku leta 1889 je iz tržaškega pristanišča s tremi transporti odpotovalo več kot tisoč izseljencev in organizatorji so se že pripravljali na vzpostavitev redne prevozne linije. Ker pa so izseljence novačili z lažnimi obljubami in se jih je del kmalu vrnil, so oblasti posel prepovedale. K temu je prispeval tudi negativen odnos do izseljevanja, ki se je izražal v obsodbah deželnih in krajevnih uprav ter javnosti. Priložnost za trajnejše vključitve v »izseljenske posle« je bila tako zamujena, izseljenski promet in z njim dobički pa so se iz Avstrije stekali v žep italijanskim ladjarjem. Ti so prav tako uporabljali dvomljive metode, vendar so delovali izza državnih meja, zaščiteni pred avstrijskim zakonom (Kalc 2000). Te poti so mimo Trsta prečkale ozemlje Goriško-Gradiške in čez mejni prehod v Krminu prehajale v Italijo (Cecotti, Mattiussi 2003: 25–27).

V devetdesetih letih je izseljensko vprašanje v avstro-ogrski monarhiji stopalo vse bolj v ospredje, z njim pa potreba po zakonski ureditvi, ki bi zagotavljala humanitarni potek procesa in ščitila interese izseljencev ter narodnega gospodarstva. Pri tem je bilo ključnega pomena razpolagati z domačimi izseljenskimi pristanišči, kar je državi omogočalo nadzor nad izseljenci in gospodarskimi osebki, ki so se ukvarjali z njihovim odhodom in prevozom. Hkrati je to pomenilo doma zadržati denarni kapital, ki so ga izseljenci za potne stroške odnašali v tujino, in podpirati razvoj nacionalnega pomorstva, ki mu je množični potniški promet prinašal velike gospodarske in tehnične koristi. Glede na vse to in ob nezadržnem naraščanju izseljevanja, ki je letno presevalo že 200.000 odhodov, sta bili leta 1904 končno vzpostavljeni nacionalni izseljenski pristanišči v Trstu in na Reki. Do tega ni prišlo zgolj zaradi čvrstejšje državne izseljenske politike, ampak tudi pod vplivom okoliščin v mednarodni organizaciji prekomorskega izseljenskega prometa in konkurenčnih bojov med ladjarskimi družbami. Ogrska polovica države se je odločneje spoprijela z izseljenskim vprašanjem in se po sprejetju izseljenskega zakona leta 1903 z angleško ladjarsko družbo Cunard Line pogodila za vzpostavitev rednih čezoceanskih prog za izseljence, ki so odhajali z Reke. V zameno je družbi zagotovila monopolni položaj in določeno kvoto potnikov, ki jih je skladno z novim zakonom lahko preusmerila iz severnoevropskih pristanišč proti domačemu pristanišču (Dubrović 2012b: 133–140). Tudi v avstrijski polovici so v ospredje postavljali načrt o avstrijskem izseljenskem pristanišču, vendar so vsi osnutki izseljenskega zakona zaradi nesoglasij in navzkrižnih interesov ostali na papirju. Vlada pa je vendarle izkoristila prihod Cunarda na Reko, mu omogočila vmesno postajo v Trstu in s tem na svojih tleh vzpostavila povezavo za domači in tuji izseljenski promet.

Liverpoolska kompanija Cunard Line je bila takrat v sporu s Severnoatlantskim ladjarskim kartelom (Nordatlantischer Dampfer Linien Verband), ki je izseljevanje iz vzhodne in jugovzhodne Evrope v Severno Ameriko usmerjal proti severnoevropskim pristaniščem. Z odprtjem svojih prog na Jadranu je ogrozila interese kartela in njegovih pristanišč ter odprla jadransko fronto konkurenčnega boja za izseljenski promet. Kartel je na izziv odgovoril s pridružitvijo tržaške družbe Austro-Americana. S pomočjo nemške dokapitalizacije je Austro-Americana kupila potniške parnike in v Trstu odprla konkurenčno potniško progo za New York. Kartel ji je tudi zagotovil štiri odstotke vseh svojih potnikov, namenjenih

v Severno Ameriko (Kalc 1992: 481–482; 2012). Skozi Trst se je tako začel stekati avstrijski in mednarodni izseljenski promet, ki bi drugače ostal zelo skromen, ker so Cunardovi parniki zaradi dolžnosti do ogrske vlade smeli v Trstu vkrcati le omejeno število izseljencev (Dubrović 2012b: 139). Austro-Americana je leta 1908 v Trstu odprla še redne proge za Argentino, Brazilijo in Urugvaj, leta 1912 pa je kanadska družba Canadian Pacific Railway Company (CPR) vzpostavila povezave s Kanado, na katere je kartel z Austro-Americano spet odgovoril s konkurenčno linijo, dokler ni bil leta 1913 kanadski ladjar izločen z Jadrana. Avgusta 1914 je z začetkom vojne izseljevanje skoraj povsem prenehalo, tako da so ladjarske družbe svoje proge v Trstu in na Reki ukinile in kmalu nato prenehale delovati (Kalc 1992: 483).

V nekaj več kot desetih letih je iz Trsta v Ameriko odpotovalo približno 220.000 izseljencev, na povratni vožnji v Evropo pa je v razdobju 1910–1914, ko razpolagamo z uradnimi statistikami, tržaške proge uporabilo okrog 63.000 povratnikov (prav tam).² Izseljenski promet je do gospodarske krize leta 1908 v ZDA hitro naraščal, nato zmerneje do leta 1913, ko se je več kot podvojil in dosegel izjemnih 51.000 potnikov. Dobrih 73 odstotkov izseljencev je odpotovalo v ZDA, 22 odstotkov v Južno Ameriko, več kot štiri odstotke pa v Kanado. Južnoameriške proge so kompenzirale upad zanimanja, ki so ga severnoameriške beležile do leta 1913. Skoraj 60 odstotkov izseljencev je prihajalo iz avstro-ogrskih dežel, od tega 67 odstotkov iz avstrijskih, 27 odstotkov iz ogrske polovice države in šest odstotkov iz Bosne in Hercegovine. Med tujci je bilo največ izseljencev iz Rusije (60 odstotkov), nato iz Turčije (11 odstotkov), Italije (osem odstotkov) in Grčije (osem odstotkov). Med povratniki je bila velika večina (88 odstotkov) avstro-ogrskih državljanov, od tega kar 58 odstotkov iz Ogrske in Hrvaške, ker so jih Cunardovi parniki izkrcavali v Trstu namesto na Reki. Med avstrijskimi pa so prednjačili povratniki iz Primorja, Kranjske in Dalmacije, se pravi neposrednega tržaškega zaledja (prav tam: 484–491).

NOVE PROMETNE SMERI IN TOKOVI, KRIŽIŠČA IN PREHODI

Z vzpostavitvijo prog za izseljence v Trstu in na Reki je prišlo do preustroja itinerarijev velikih izseljenskih tokov in povečanja prehodne vloge slovenskih dežel ter njihovega železniškega omrežja. Večina prometa iz slovenskega prostora in čezenj, kot tudi s celotnega avstro-ogrskega ozemlja, je še vedno sledila tradicionalnim potem proti severnoevropskim pristaniščem. Skozi Trst je namreč do prve svetovne vojne odpotovalo v Ameriko komaj sedem odstotkov izseljencev iz avstrijske in 2,8 odstotka iz ogrske polovice monarhije (Kalc 1992: 492; Dubrović 2008: 104–106), skozi Reko, kjer je morala Cunard Line nuditi svoje usluge predvsem ogrskim državljanom, pa četrtnina izseljencev iz Translajtanije. V prvih letih je Trst pritegnil predvsem izseljence iz Avstrije in tujine, kmalu pa se je začel večati tudi tok iz ogrske polovice države in Bosne in Hercegovine. Od leta 1910 se je promet iz Avstro-Ogrske zmanjševal, število tujih izseljencev pa skokovito naraščalo, zlasti leta 1913, ko so tujci z 58 odstotki presegli avstro-ogrske državljanke (Kalc 1992: 484, 487).

Izseljenski promet iz Avstrije je izviral v glavnem s treh velikih območij. Prvo mesto so s 40 odstotki zasedali izseljenci iz Galicije, največjega izseljenskega bazena Cislajtanije, za njimi so s skoraj 27 odstotki prihajali izseljenci iz Dalmacije, ki je bila prav tako med večjimi žarišči izseljevanja. Sledili so potniki iz Primorja in Kranjske, neposrednega tržaškega zaledja, s približno 13 oziroma 11 odstotki. Z neprimerno manjšim številom potnikov so bile zastopane preostale avstrijske dežele. Iz Translajtanije so izseljenci prihajali tako iz Ogrske in Transilvanije kot iz Hrvaške, ki je sicer prevladovala s 54 odstotki. Za izseljence iz Galicije in drugih severovzhodnih dežel monarhije je bil Trst precej odročen, če upoštevamo, da je bila morska pot v Severno Ameriko daljša od poti iz severnoevropskih pristanišč. Enako je veljalo za izseljevanje iz Rusije, zato ga je bilo težko v večji meri preusmeriti od poti čez Nemčijo proti Hamburgu, Bremerhavnu in zahodnejšim severnoevropskim lukam. V nasprotju z Ogrsko avstrijska država za to

² Po Valussiju (1971: 36) naj bi izseljenski promet v celotnem obdobju obsegal 252.000, povratniški pa 118.000 potnikov. potnikov..

tudi ni imela pravnih instrumentov. Potek izseljevanja je bil tako odvisen od tržne konkurence oziroma domen paroplovnih družb znotraj delitve vzhodnoevropskega prometa med pripadnike severnoatlantskega kartela. Pot skozi Trst proti južnoameriškim ciljem je bila ugodnejša, vendar je bilo med izseljenci iz Avstro-Ogrske zanimanje za te dežele razmeroma skromno (Chmelar 1974: 34–43).

V nasprotju z vzhodnejšimi avstrijskimi deželami je bil za izseljence iz Dalmacije Trst nekakšno naravno izhodišče, zato je večina izbrala tržaške proge. K temu so pripomogli pomorske zveze in gospodarski ter socialni stiki, ki so povezovali glavno avstrijsko pristanišče z obmorskimi predeli monarhije. Podobno je veljalo za Istro in Goriško, ki sta s Trstom, ki je bil zlahka dostopen po železniškem ali cestnem omrežju, živeli v nekakšni simbiozi. Večina potnikov iz Istre (85 odstotkov, podatek za leto 1913) je izvirala iz treh najbolj izrazitih žarišč istrskega izseljevanja, in sicer iz okrajnega glavarstva Voloske in z otokov Krka ter Lošinja, iz Goriško-Gradiške in okolice Gorice in sežanskega okraja.³ Občasno se je pojavljalo večje število izseljencev iz Gradiške, od koder so se furlanski kmetje v valih izseljevali v Južno Ameriko (Kalc 1995: 49–40).

Tudi Kranjska je bila kot neposredno zaledje dovolj blizu in dobro prometno povezana s Trstom. Vendar je bil obseg njenega izseljevanja manjši, kot bi pričakovali. Tržaške proge je namreč v celotnem obdobju uporabilo komaj 16 odstotkov kranjskih izseljencev. V letih 1905–1907, ko je izseljevanje iz Kranjske doživljalo svoj prvi višek z okrog 6.000 odhodi letno, se jih je v Trstu vkrcalo manj kot pet odstotkov. Število se je znatno povečalo leta 1909 in predvsem v letih 1912–1913. Po krizi leta 1908 se je kranjsko izseljevanje v Ameriko v primerjavi s prejšnjim obdobjem zmanjšalo za tretjino, a se je vse več izseljencev odločalo za Trst, od koder je v letih 1912–1913 odpotovala tretjina kranjskih izseljencev.⁴ V Trstu so se najpogosteje vkrcali izseljenci iz Notranjske (iz okrajnih glavarstev Postojna in Logatec), in sicer dve tretjini vseh, in polovica z območja Ljubljane. Izseljevanja iz Dolenjske in Gorenjske pa Trst ni v večji meri odtegnil od tradicionalnih poti proti severu, saj je z domačimi progami odpotovalo le 18 oziroma 16 odstotkov tamkajšnjih izseljencev.⁵

Po morskimi potmi so prihajali v Trst tudi izseljenci iz Bosne, Črne gore, Srbije, Grčije in Turčije.⁶ Velik del prometa iz vzhodnih predelov monarhije in Rusije je prihajal po južni železnici oziroma progah skozi Budimpešto in čez ogrsko ozemlje. Pri tem je pomembno tranzitno vlogo igrala Ljubljana, ki je bila tudi na relacijah med jugom in severom železniško vozlišče mednarodnih povezav. Med Ljubljano in Dunajem je potekal promet v obe smeri, proti Trstu in severnoevropskim pristaniščem, ter povratni promet iz Amerike na izvorna območja izseljevanja. Podobno je skozi Ljubljano potekal železniški promet z Budimpešto, s Siskom in z Reko, na severu pa s povezavo z Beljakom skozi Švico v francoska, angleška, belgijska in nizozemska pristanišča. Nevralgična točka tega prometa je bila osrednja ljubljanska železniška postaja z bližnjimi ulicami, v katerih so bile najpomembnejši zastopniki paroplovnih družb, poštovalni uradi in tudi gostilne ter prenočišča, ki so jih uporabljali izseljenci, čakajoči na železniške zveze (Drnovšek 2008: 280, 288, 291; 2010: 684–686).

Sam Trst je bil s svojim teritorijem križišče in prehodni koridor izseljenskih tokov. Omenili smo izseljence, ki so mimo Trsta skozi Goriško in Gradiško čez državni mejni prehod v Krminu potovali v Genovo. Iz Trsta so potniki Hamburg–Amerika Linie in Norddeutscher Lloyd odhajali po železnici skozi Linz, Eger in Leipzig v Bremen in Hamburg. Francoska Société generale transatlantique je enkrat tedensko s tržaškega kolodvora svoje potnike odpremljala v Basel in od tam v Pariz in Le Havre, enako Holland Amerika Linie in Red Star Line v Rotterdam in Antwerpen, angleška Cunard Line pa v Liverpool.⁷ Ti pre-

3 Izračunano na podlagi seznamov ladijskih potnikov 3. razreda za prvo polovico leta 1913, shranjenih v Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv, Ministerium des Innern, Allgemeine Registratur, 8. 4. Auswanderung, 1913.

4 Izračunano na podlagi potniških seznamov in statističnih podatkov, zbranih v Drnovšek (1999: 417).

5 Kot opomba 4.

6 Archivio di Stato di Trieste (AST), Luogotenenza del Litorale in Trieste (Luogotenenza), Atti generali, b. 2792, 25. 9. 1913, 20/90/III.

7 AST, Luogotenenza, Atti generali, b. 2792, 25. 9. 1913, 20/90/III.

vozniki so svoje potnike vodili čez Švico, ker je Nemčija oteževala in včasih onemogočala prehod svojega ozemlja potnikom nekoncesioniranih ladjarskih podjetij. To traso so priporočali tudi v Avstriji nekoncesionirani agenti, radi so jo imeli sami izseljenci, ker je bilo na poti in prehodnih postajah zanje dobro preskrbljeno, vojaški obvezniki pa, ker jih ob prestopu meje s Švico ni kontrolirala policija (Markitan 1911: 11–12). Uradno je v obdobju 1903–1910 skozi Trst potovalo 31.000 izseljencev, namenjenih v ta pristanišča (*Statistische Monatschrift* 1906–1910). Najbrž jih je bilo precej več, saj so samo leta 1909 zabeležili več kot 10.000 prehodov, v 70 odstotkih namenjenih v Le Havre; večina potnikov je prihajala iz balkanskih dežel (Markitan 1911: 18). Ladijskim povezavam s Severno in Južno Ameriko je treba dodati še redne proge avstrijskega Lloydja, ki so Trst že od tridesetih let 19. stoletja povezoval z vzhodnim Sredozemljem. Te proge so uporabljali tudi izseljenci, namenjeni v Turčijo in Egipt (prav tam: 9), v obratni smeri pa izseljenci z Bližnjega vzhoda, ki so s tržaškimi ladjarji potovali čez ocean ali proti drugim destinacijam.

ORGANIZACIJSKI VIDIKI

Množični izseljenski promet med Evropo in Ameriko je bil velik logistični in organizacijski zalogaj, in to ne samo za ladjarske družbe in njihove agente. Prevoz izseljencev od izhodiščnih krajev do izhodnih pristanišč in ameriških ciljev je terjal specifično pozornost države in njenih organov. Zato so države od srede 19. stoletja razvijale izseljensko zakonodajo, katere namen je bil izseljencem zagotoviti varno potovanje ter jih zaščititi pred zlorabami gospodarskih akterjev, ki so se ukvarjali s tako imenovanimi »izseljenskimi posli«. Z zakonodajo so se države tudi pravno in organizacijsko opremile za nadzorovanje izseljenstva in pogosto tudi za njegovo usklajevanje z gospodarskimi in drugimi nacionalnimi interesi. Med temi je bil, poleg lajšanja brezposelnosti in socialnih neravnovesij ter dotoka v tujini pridelanega kapitala, razvoj pomorskega prometa in infrastruktura, saj je množični potniški promet bistveno vplival na tehnično in gospodarsko krepitev ladjarstva in rast pristanišč (Kalc 1996; Wagner 1994; Sielemann 1994).

Množični prevoz prebivalstva, izvirajočega iz tako obsežnega in raznolikega geografskega prostora, je ne nazadnje pedpostavljala posebno skrb za vzdrževanje javnega reda in ohranjanje zdravja izseljencev ter okolij, skozi katera so vodile njihove poti. V državah severne in severozahodne Evrope so bili glede tega bolje opremljeni. Izstopala je Nemčija, ki je v osemdesetih letih 19. stoletja postala prehodno območje za dovršen del prometa iz vzhodne in jugovzhodne Evrope, njene ladjarske družbe in pristanišča pa najvidnejši politični in gospodarski dejavniki evropskih »izseljenskih poslov«. Po veliki epidemiji kolere v Hamburgu leta 1892 so v Nemčiji izseljenski prevoz organizirali tako, da je prihajal čim manj v stik z nemškim prostorom in s prebivalstvom. Izseljence so sprejemali na državnih mejah in jih po železnici prevažali skozi določene koridorje in kontrolne postaje naravnost v pristanišča v Hamburgu in Bremerhavnu, kjer so v varovanih objektih čakali na odhod (Wagner 1994; Sielemann 1994; Brinkmann 2010).

Trst je odprtje čezoceanskih prog za izseljence pričakal infrastrukturno nepripravljen in mu vse do prve svetovne vojne ni uspelo primerno zadostiti potrebam po racionalnejšem organizacijskem in gospodarskem upravljanju tega pojava. Državne oblasti in krajevne uprave so se sicer ob napovedi vzpostavitve linij domačega podjetja Austro-Americane takoj aktivirale za rešitev najnujnejšega vprašanja, to je vprašanja postorov za bivanje izseljencev med čakanjem na odhod. Aprila 1904 so ob pobudah za spodbujanje dotoka izseljencev v Trst izdelali okvirni načrt objekta za nameščanje potnikov v južnem, industrijskem obalnem predelu. S tem so hoteli preprečiti stik izseljencev z mestom in jim pred naporno čezoceansko vožnjo zagotoviti najboljše mogoče higienske in življenjske razmere. Objekt, namenjen potnikom vseh ladjarskih družb, naj bi obsegal pet poslopij s sprejemnico, prenočišči, z jedilnico, upravnimi uradi in s prostori za birokratske posle, policijske in zdravstvene preglede ter razkuževanje, lazaret, malo cerkev, sinagogo.⁸ Notranje ministrstvo je načrt podprlo, vendar so za

8 AST, Governo marittimo in Trieste (Governo marittimo), b. 875, 7292/28. 4. 1904.

realizacijo potrebovali čas, naraščajoči promet pa je terjal takojšnje ukrepanje. Uprava splošnih skladišč je zato svoje prostore začasno dodelila za opravljanje nujnih birokratskih in kontrolnih postopkov pred vkrcanjem potnikov.⁹ Načrtovanega objekta, ki je bil mišljen kot del javne infrastrukture, niso nikoli zgradili. Namesto njega je Austro-Americana za svoje potnike odprla lastni objekt v mestu nekoliko bližjem, a prav tako osamelem poslojpu pomorskega hospica za zdravljenje otrok; leta 1905 ga je odkupila ter ustrezno preuredila (Austro-Americana, 29. 4. 1905; L'Asilo per gli emigranti, 5. 9. 1905).

V penzionu Austro-Americane je bilo na skupnih ležiščih prostora za 700 gostov. Direkcija penziona je bila glede razmer in vseh dejavnosti, ki so se v njem odvijale in za katere je bilo odgovorno uradniško, zdravstveno in drugo osebje, neposredno podrejena tržaškemu namestništvu. Uprava je vodila register izseljencev z natančnimi osebnimi podatki, ki je bil vedno na razpolago za morebitne policijske kontrole. Pri moških je morala vpisovati tudi podatke o opravljenih vojaških dolžnostih, vse goste pa je morala prijaviti policiji. Za eventualna pojasnila je morala uprava prisostvovati policijski kontroli potnih dokumentov pred samim vkrcanjem. Potnike so v penzionu pregledali zdravniki Austro-Americane in jih po potrebi cepili, bolne zdravili ali jih opazovali v ambulanti, okužene pa so premestili v mestno bolnišnico za kužne bolezni. Prtljaga je šla po potrebi v razkužilnico, gostje so imeli na voljo tuš s toplo vodo ali kopeli, čisto posteljnino in tri dnevne obroke hrane.¹⁰ Čez dan so prostore z ležišči zapuščali in se zadrževali v dnevnih sobah oziroma na prostem. Ker je bilo med izseljenci iz Galicije in Rusije mnogo Judov, je družba hrano zanje pripravljala po judovski postavi. Izseljenci krščanskih veroizpovedi so lahko zahajali k verskim obredom v bližnjo slovensko vas Škedenj, kjer je cerkev postala *de facto* nekakšna tržaška izseljenska cerkev (Markitan 1911: 10). Z leti so penzion izboljšali, leta 1913 pa zaradi povečanega prometa glavno poslojpe povišali za eno nadstropje in ob njem prizidali dodatne paviljone (Bertuzzi, Fait 2010: 81–82).

Cunard Line in Canadian Pacific Railway Company nista razpolagali s posebnimi prostori za svoje potnike. Ti in vsi izseljenci, ki so včasih tudi po cel teden čakali na železniške ali pomorske povezave, so prenočevali v mestnih penzionih nižjega ranga, še največ pa v sobah, ki so jih oddajali zasebniki. Iz poročil policijske in sanitarne inšpekcije izhaja, da so bila ta prenočišča nemalokrat zanemarjena in umazana, brez obrtnega dovoljenja in pogosto so v njih našli preveliko število gostov.¹¹ Izseljenci so v njih bivali v tesnem stiku s stanovalci in niso imeli na voljo sanitarij in tople vode. Tega stanodajalci tudi niso bili dolgi zagotavljati, medtem ko je bilo v penzionu Austro-Americane to po naročilu zdravnika obvezno. V teh prenočiščih bolnih izseljencev niso ločevali od zdravih, jim namenjali potrebne pozornosti, gostje so pri sebi lahko imeli tudi higiensko oporečno prtljago. Čez dan so se izseljenci, med njimi tudi cele družine z otroki, zadrževali na ulicah in v lokalih, kar je bilo pozimi in tudi v največji poletni vročini nevarno za njihovo zdravje, zdravje okolice in javni red. Nevešči jezika so lahko padli v roke zasluzkarjem.

Težave so bile tudi v po vsem mestu razpršenih bivališčih in v tem, da so potniki prihajali v mesto v glavnem posamezno ali v majhnih skupinah, samo iz Galicije in Rusije so na železniško postajo prihajali z večjimi transporti. Potniki angleške in kanadske družbe so si morali prenočišča poiskati sami. Cunard Line je z leti za del svojih potnikov najela neke manjše prostore v Miramarski ulici, ki pa so bili zelo oddaljeni od pomolov za vkrcanje. Zaradi vsega tega so imele policijske oblasti veliko dela. Pogosto niso bile seznanjene, kje vse so izseljenci nastanjeni, tako da jih niso uspele učinkovito ne nadzorovati ne varovati. Z enakimi težavami se je ubadal mestni fizikat, ki ni mogel primerno skrbeti za javno zdravje in se je moral pogosto zanašati na zasebne zdravnike ladjarskih družb.

Potniki vseh treh kompanij so policijsko kontrolo osebnih dokumentov opravili tik pred vstopom na ladjo. Da bi preprečilo odhod osebam, ki iz pravnih in zdravstvenih razlogov niso smele vstopiti v ZDA, je osebne dokumente pregledalo in zdravniškemu pregledu prisostvovalo tudi osebje ameriškega

⁹ AST, Governo marittimo, b. 875, 2081/1904.

¹⁰ AST, Governo marittimo, b. 875, 11585/1908.

¹¹ AST, Luogotenenza, Atti generali, b. 1217, 14597/1905, 18553/1905, 33941/1905.

konzulata. V prvih letih je bil ta postopek precej ohlapen, zaradi česar so v New Yorku oblasti repatriirale nadpovprečno število potnikov iz Trsta. S poostrejitvijo nadzora ameriškega konzulata, ki je imel v postopku izrazitejšo vlogo kot v drugih pristaniščih, se je pojav normaliziral (Immigrants commission 1911: 92–93, 111–113). Izseljence, namenjene v druga pristanišča, je policija pregledovala na tržaški železniški postaji.¹² Tu je imela občinska uprava za izseljenske Transporte z območij, kjer so se pojavile klice kake kužne bolezni, svojo preventivno zdravstveno službo (Delegazione municipale 1905: 202). Mnogi izseljenci so se v Trstu ustavljali tudi na povratnih vožnjah iz Amerike, preden so po železnici pot nadaljevali proti izvornim krajem. Najrevnejšim je občina omogočila prenočevanje na svoje stroške v domu za ubožne v bližini železniške postaje (Delegazione municipale 1907: 310). Pri nadzorovanju prometa so veliko pozornosti namenjali trgovini z »belim blagom«, proti kateri je takrat potekala mednarodna kampanja. V Trstu je delovala podružnica Lige proti trgovanju z dekleti, katere aktivisti so na železniških postajah in v pristanišču bdeli nad mladimi ženskami, jim nudili bivanje v lignem zavetišču, nasvete za pot in zveze s sorodnimi organizacijami v priseljenjskih krajih.¹³ Na to vprašanje je bil še zlasti pozoren ameriški konzulat; ta je izločal mlada dekleta, ki so se podajala v izseljenstvo brez pisnega dovoljenja staršev ali dokazanih zvez s sorodniki v Ameriki (Immigrants Commission 1911: 111–113).

Upravljanje izseljenskega prevoza je ostalo ves čas precej kaotično. Čeprav so tako javni upravitelji kot ladjarji naglašali njegov gospodarski pomen za Trst in avstrijsko narodno gospodarstvo, infrastrukturno-logistični načrti za opremo pristanišča niso bili deležni vzajemne podpore, reševanje problemov pa je bilo podobno sprotnemu krpanju vedno novih težav. Izognila se jim ni niti Austro-Americana. Penzion je postal namreč kmalu pretesen in število gostov je znatno presehalo njegove zmogljivosti. Priporočljivo je bilo, da so bili vsi na eni lokaciji in daleč od mesta, vendar je prenatrpanost oteževala vzdrževanje neoporečnih zdravstvenih razmer. Potovanje z ladjo je bilo najbolj tvegana faza na poti izseljencev, ne samo zaradi možnosti prenašanja bolezni, ampak tudi, ker je povzročalo telesno pešanje (Molinari 1988). Zato ni bilo vseeno, v kakšnem telesnem stanju in počutju so potniki stopili na ladje. Austro-Americana si je po potrebi pomagala z dodatnimi prostori. Tako je na primer leta 1911 kakih 200 arabskih in turških izseljencev nastanila v Škednju. To pa je sprožilo pravi preplah med oblastmi, ki so takoj odredile cepljenje, dezinfekcijo in premestitev potnikov v penzion Austro-Americane, kot tudi med škedenjskim prebivalstvom, ki je protestiralo proti nameščanju izseljencev v vasi. Ker je bilo ugotovljenih nekaj primerov črnih koz, izseljencev iz omenjenih dežel niso več sprejemali v mestu, temveč so jih takoj vkrcali na ladje, s katerimi so nadaljevali pot proti svojim ciljem (Delegazione municipale 1911: 451; Consiglio comunale 1911: 339–341).

Do najbolj kritičnega stanja je prišlo leta 1913, ko se je izseljenski promet več kot podvojil. Austro-Americana je že uresničevala načrt za povečanje svojega hostla. Pomanjkanje postora je reševala tudi z nastanitvijo potnikov na svojih ladjah, zasidranih v bližini penziona (Consiglio comunale 1913: 333). Razmere potnikov Cunard Line in Canadian Pacific Railway pa so postale nevzdržne. Prenočišča niso bila kos tako močnemu prilivu in skupine izseljencev so spale kar na cesti.¹⁴ Zaradi premajhnega števila sanitarij je morala občinska služba za dezinfekcijo povečati napore za vzdrževanje čistoče (prav tam: 332). Trgovinska zbornica je ob podpori drugih mestnih organov sestavila komisijo za dokončno rešitev vprašanja, Cunard Line in CPR pa na pozive nista odgovarjali. Vprašanje je bilo, kdo naj prevzame breme za gradnjo primerne objekta. Naloga ladjarjev je bila prevažati izseljence, njihova odgovornost zanje se je po zakonu začela v trenutku, ko so stopili na ladje. To stališče je zagovarjala tudi Austro-Americana, ker pa je kot avstrijska družba prejela od države subvencije in uživala razne privilegije, je tudi v interesu vse večjega razvoja v vlogi nacionalnega ladjarja poskrbela za izseljenski hostel. V drugih pristaniščih, kot na primer v Hamburgu, Genovi in tudi na Reki, kjer so leta 1908 predali namenu izseljenski dom, pa je za infrastrukturo poskrbela država. Ne glede na to pa so politični in upravni organi v Trstu in na Dunaju

12 AST, Luogotenenza, Atti generali, b. 2792, 25. 9. 1913, 20/90/III.

13 AST, Governo marittimo, b. 876, 11. 3. 1913; Lega contro la tratta (2012).

14 AST, Luogotenenza, Atti generali, b. 2791, 25. 10.1913.

k odgovornosti klicali tudi ladjarske družbe družbe, ki so imele glavno korist od izseljenskega prometa. Ker je imelo od njega dobiček tudi mesto, so bili pripravljene pomagati z olajšavami pri nakupu zemljišč.

V ta namen so evidentirali razne možne lokacije, hkrati pa iskali rešitve za čas, dokler ne bi bil izseljenski hostel zgrajen, in se zedinili o nekem Lloydovem skladišču, ki bi ga lahko ladjarske družbe ustrezno preuredile in opremile. Izmikanje CPR ni presenečalo, ker je čakala na rešitev spora s severnoatlantskim ladjarskim kartelom in z avstrijsko državo v zvezi s t. i. kanadsko afero, ki je na koncu privedel do tega, da se je družba odpovedala svojim progam iz Trsta. Cunard Line pa je očitno slepomišila in zadevo na vse načine zavlačevala. Najprej je odklanjala odgovornost za potnike pred vkrcanjem, nato je izrazila pripravljenost poskrbeti za primerne prostore, zahtevala pa je zemljišče v strogem mestnem središču, kar je bilo skregano z logiko.¹⁵ Vse to kaže, kako so si zasebni in političnoupравни dejavniki podajali odgovornost: nadejali so si vsestranskih koristi od izseljenskega prometa, otepali pa so se vlaganj za dolgoročnojšo sistemizacijo tega področja prometnega gospodarstva.

To stanje je sicer odražalo odsotnost države in neodločnost njene politike do izseljenskega vprašanja. Po dolgih letih oklevanj se je leta 1913 v Avstriji vendarle nekaj premaknilo. Osnutek vladnega izseljenskega zakona je sicer na poti v parlament spet obstal med kritikami in nasprotji. Trgovinsko ministrstvo je izkoristilo spor v Severnoatlantskem ladjarskem kartelu v korist avstrijskega ladjarstva in tržaškega pristanišča. V navezi z avstrijskimi bankami je omogočilo Austro-Americani, da se je otrsela odvisnosti od kapitala nemških ladjarjev, z neposrednimi pogajanjmi s kartelom pa je Trstu za dobo petih let zagotovila sedem odstotkov in za nadaljnjih pet let 10 odstotkov vzhodnoevropskega izseljenskega prometa v Severno Ameriko. Ta uspeh so tržaški politični krogi sprejeli z velikim odobravanjem in v en glas pozvali državo k investicijski politiki za razvoj infrastrukture, da bo lahko mesto kos povečanemu pretoku potnikov. Investicije so bile potrebne tudi za krepitev vsega pomorskega prometa skozi nacionalno pristanišče, ker je Reka zaradi ogrske pomorske politike postajala vse nevarnejši tekmeč.¹⁶ Spomladi 1914 je tudi Cunard Line resno razmišljala o ureditvi hostla za svoje potnike, Austro-Americana pa je imela v ladjedelnici v Tržiču v gradnji kar štiri nove prekoceanke (Protocollo, 18. 4. 1914; Unione, 20. 4. 1914) in junija je za začetek leta 1915 najavljala odprtje redne proge v Čile (Congiunzioni regolari, 20. 6. 1914). Kmalu pa so seveda lepa pričakovanja splahnela.

SKLEP

Čezoceanske potniške proge so znatno prispevale h krepitvi mednarodne prometne vloge Trsta, izseljenski promet pa je bil pomemben delež mestnega gospodarstva. Primarno korist od prevažanja izseljencev je imelo pomorstvo, in to predvsem Austro-Americana, ki je v kratkem času postala ugledna ladjarska družba. Njeni ustanovitelji in solastniki, bratje Cosulich, so z ladjedelnico v Tržiču, ki je proizvajala družbine prekoceanke, prispevali tudi k industrijskemu razvoju Trsta in njegove periferije. Tak vzpon je bil odvisen tudi od prevažanja izseljencev iz raznih vmesnih sredozemskih pristanišč, kjer si je družba ponekod priborila monopolni položaj. Koristi so nadalje imele železnice, ki so bile s tarifno politiko neposredno soudeležene v prizadevanjih za preusmerjanje izseljenskih tokov proti Trstu. V mestu samem pa se je promet obrestoval številnim poslovnim subjektom, ki so se ukvarjali z vsem, od ladjarskih predstavništva in potovalnih uradov do prenočevališč, gostinskih lokalov, trgovin, tvrdk za tehnično in prehrabeno oskrbovanje ladij in drugih induciranih dejavnosti. Politični in gospodarski forumi so bili zato brez izjeme naklonjeni tej vlogi tržaškega pristanišča in so se zavzemali za njeno okrepitev. Prisotnost tako številčne in pisane množice ljudi v opisanih razmerah pa se je v mestu kazala še na drugih ravneh in v drugih oblikah. Omenil sem preokupacijo mestnih upraviteljev za javni red in

¹⁵ AST, Governo marittimo, b. 876, 14616/14; Camera di commercio e industria di Trieste, b. 418, 1586/1913. Per l'alloggiamento, 13. 5. 1913.

¹⁶ AST, Governo marittimo, b. 876, 7323/1914.

zdravje. V zvezi z njima je vprašanje izseljenskega prevoza prihajalo na dnevni red občinskega oziroma deželne sveta in drugih upravnih organov. Policijski viri in časopisne novice opozarjajo še na druge negativne vidike, ki so ves čas spremljali pretok izseljencev, kot so goljufije na njihov račun, ilegalna ravnanja agentov in ladjarskih družb in razne nenavadne epizode. To predstavlja pojav, ki je postal del normalnega vsakdanjega mestnega vrveža. Verjetno pa je v mestno družbeno sceno vnesel še druge, v zgodovinskih virih spregledane elemente, in opozarjal nanje. Dovolj je pomisliti, da so bili med izseljenci domala vsi narodi srednje, vzhodne in jugovzhodne Evrope s svojimi jezikovnimi, verskimi in kulturnimi raznolikostmi. Te so zaznamovale določene predele mesta in družbena okolja, ki so gostili izseljence. Lahko si predstavljamo škedenjsko cerkev, v kateri so se vaščani srečevali z izseljenci od vsepovsod, vtise, ki jih je vzbujal pogled na množico pred penzionom Austro-Americane, pisane skupine potnikov, ki so razgibali poulično življenje, ali na arabske in turške potnike, nastanjene v Škednju. Tržaška multikulturalnost je skratka živela tudi od te tranzitne in hkrati permanentne tuje prisotnosti.

VIRI IN LITERATURA

- Bertuzzi, Carlo, Fait, Francesco (2010). *Un secolo di partenze e di ritorni: L'emigrazione dal Friuli Venezia Giulia verso l'estero (1866–1868)*. Videm: Forum.
- Brinkmann, Tobias (2010). Why Paul Nahan attacked Albert Ballin: The Transatlantic Mass Migration and the Privatization of Prussia's Eastern Border Inspection, 1886–1914. *Central European History* 1, 47–83.
- Cecotti, Franco, Mattiussi, Dario (2003). *Un'altra terra, un'altra vita: L'emigrazione isontina in Sud America tra storia e memoria 1878–1970*. Gradisca d'Isosno: Centro isontino di ricerca e documentazione storica e sociale »Leopoldo Gasparini«.
- Chmelar, Hans (1974). *Höhepunkte der österreichischen Auswanderung: Die Auswanderung aus den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern in den Jahren 1905–1914*. Wien: Verlag der österreichischen Akademie der Wissenschaften.
- Drnovšek, Marjan (1997). Izseljenci in Kolodvorska ulica v Ljubljani. »Homo sum ---«: Ivan Hribar in njegova Ljubljana. *Zbornik ob razstavi Mestnega muzeja Ljubljana* (ur. Taja Čepič, Janja Rebolj). Ljubljana: Mestni muzej, 193–203.
- Drnovšek, Marjan (1999). Okrajna poročila o izseljevanju iz Kranjske v letih 1892–1913. *Gestrinov zbornik* (ur. Darja Mihelič). Ljubljana: ZRC, 413–432.
- Drnovšek, Marjan (2002). Ljubljana: Križišče izseljencev na poti v svet. *Kronika* 3, 363–374.
- Drnovšek, Marjan (2008). Železnica in izseljenci na poti v svet. *Acta Histriae* 16/3, 277–296.
- Drnovšek, Marjan (2010). Mestna policija v Ljubljani in izseljenci. *Acta Histriae* 18/3, 675–690.
- Dubrovič, Ervin (2008). *Amerika: Iseljavanje iz Srednje Evrope u Ameriku 1880–1914*. Rijeka: Muzej grada Rijeke.
- Dubrovič, Ervin (2012a). *Veliki val: Iseljavanje iz Srednje Evrope u Ameriku 1880–1914*. Rijeka: Muzej grada Rijeke.
- Dubrovič, Ervin (2012b). Organizacija riječke iseljeničke luke. *Veliki val: Iseljavanje iz Srednje Evrope u Ameriku 1880–1914* (ur. Ervin Dubrovič). Rijeka: Muzej grada Rijeke.
- European Ports of Emigration (1993). *Journal of American Ethnic History* 1.
- Feys, Torsten (2013). *The battle for the migrants: the introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus*. St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- Hatton, T. J., Williamson, J. G. (2005). *Global Migration and the World Economy: Two Centuries of Policy and Performance*. Cambridge: MIT Press.
- Immigrants commission (1911). *Reports of the Immigration Commission: Emigration Conditions in Europe*. Washington: Government Printing Office, 92–93, 111–113.

- Just, Michael (1988). *Ost und südosteuropäische Amerikawanderung, 1881–1914*. Stuttgart: Franc Steiner Verlag.
- Kalc, Aleksej (1992). Prekooceansko izseljevanje skozi Trst 1903–1914. *Zgodovinski časopis* 4, 479–496.
- Kalc, Aleksej (1995). Nekateri vidiki primorskega izseljevanja v Južno Ameriko do prve svetovne vojne. *Zbornik: Kulturno ustvarjanje Slovencev v Južni Ameriki, Ljubljana* (ur. Irene Mislej). Ljubljana: Razprave Filozofske fakultete, 33–55.
- Kalc, Aleksej (1997). Razvojni obrisi izseljenske zakonodaje v 19. stoletju in do 1. svetovne vojne. *Dve domovini / Two Homelands* 8, 9–35.
- Kalc, Aleksej (2001). Brazilija je vabila. *Izseljenec: Življenjske zgodbe Slovencev po svetu*. Ljubljana: Muzej novejših zgodovine, 57–60.
- Kalc, Aleksej (2013). Trieste as a port of emigration from East and Southeast Europe. *East Central Europe in exile* (ur. Anna Zacharowska Mazurkiewicz). Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars, 127–140.
- Keeling, Drew (1999). The Transportation Revolution and Transatlantic Migration, 1850–1914. *Research in Economic History* 19, 39–74.
- Keeling, Drew (2012). *The Business of Transatlantic Migration between Europe and the United States, 1900–1914*. Zürich: Chronos.
- Kurgan-van Hentenryk, Ginette, Spelkens, E. (1976). *Two Studies on Emigration Through Antwerp to the New World*. Brussels: Center for American Studies.
- Lega contro la tratta delle bianche (2012). *Relazione sulla attività sociale degli anni 1910–1911*. Trieste: Editrice la Società d'assistenza e protezine femminile.
- Markitan, Franz (1911). *Triest als Auswandererhafen*. Wien: St. Raphael-Verein.
- Markitan, Franz (1912). *Auswandererverkehrswege in Österreich*. Wien: St. Raphael-Verein.
- Molinari, Augusta (1988). *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica: Il viaggio per mare*. Milano: Franco Angeli.
- Otmüller Wetzell, Birgit (1986). *Auswanderung über Hamburg: die H.A.P.A.G. und die Auswanderung nach Amerika 1870–1914*. Berlin, Hamburg: Založba.
- Schulz, Karin (1994). *Hoffnung Amerika: Europäische Auswanderung in die Neue Welt*. Breerhaven: Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft.
- Sielemann, Jürgen (1994). »Haben alle Passagiere auch Geld?«: Zur Geschichte der Auswanderung über den Hamburger Hafen 1892–1954. *Hoffnung Amerika: Europäische Auswanderung in die Neue Welt* (ur. Karin Schulz). Breerhaven: Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft, 91–112.
- Statistische Monatschrift* (1906–1910). Neue Folge, XI., 496; XIV., 240; XV., 722.
- Valussi, Giorgio (1971). Le migrazioni transoceaniche europee attraverso il porto di Trieste nel periodo 1903–1914. *Quaderni. A cura del Centro Studi Economico-Politici »E. Vanoni« di Trieste* 2, 34–38.
- Wagner, Ulrich (1994). Bremen, Bremerhaven und die Auswanderung. *Hoffnung Amerika. Europäische Auswanderung in die Neue Welt* (ur. Karin Schulz). Breerhaven: Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft, 49–70.

Objavljeni viri:

- Consiglio della città di Trieste (1885–1909). *Verbali delle sedute*. Trieste.
- Consiglio comunale di Trieste (1909–1924). *Verbali delle sedute*. Trieste.
- Consiglio comunale di Trieste (1911). Resoconto stenografico della XXI seduta pubblica del 22 novembre 1911, 375, 376.
- Delegazione municipale di Trete (1885–1909). *Verbali delle sedute*. Trieste.

Arhivski viri:

- Archivio di Stato di Trieste (AST),
Luogotenenza del Litorale in Trieste, Atti generali, b. 1217, 2792;
Governo Marittimo in Trieste, b. 875, 876;

Camera di Commercio e Industria di Trieste, b. 418.

Österreichisches Staatsarchiv, Wien,

Allgemeines Verwaltungsarchiv, K. k. Ministerium des Innern, Allgemeine Registratur,
8. 4. Auswanderung.

Časopisni viri:

Austro-Americana. *Osservatore triestino*, 29. 4. 1905.

L'Asilo per gli emigranti. *Osservatore triestino*, 5. 9. 1905.

Per l'alloggiamento degli emigranti di passaggio. *Osservatore triestino*, 13. 5. 1913.

Protocollo della pubblica radunanza della Camera di Commercio di Trieste. *Osservatore triestino*,
18. 4. 1914.

Unione austriaca di navigazione. *Osservatore triestino*, 20. 4. 1914.

Congiunzioni regolari tra Trieste e il Chile. *Osservatore triestino*, 20. 6. 1914.