

Aleksej Kalc

PREKOOCEANSKO IZSELJEVANJE SKOZI TRST 1903–1914

Prekomorsko izseljevanje skozi Trst in vloga, ki jo je odigralo tržaško pristanišče v okviru mednarodnih selitvenih gibanj, še nista bila celovito proučena. Razen redkih specifičnih obravnav, ki so zaobjele nekatere njene posamezne aspekte,¹ se tema pojavlja tako v študijah o izseljenstvu kot v bogati literaturi o tržaški pomorski, ekonomski in drugi zgodovini le kot obrobna in skopo prikazana problematika. Če je po eni strani za to odgovorno zgodovinopisje, ki je privilegiralo druga, objektivno gledano sicer veliko pomembnejša vprašanja tržaške zgodovine, je po drugi strani res, da je podrobnejše obravnavanje Trsta kot izseljenskega pristanišča vsaj za obdobje Avstroogrske monarhije močno pogojeno od fragmentarnosti virov oziroma od njihovega pomanjkanja. Dejstvo, da Avstrija ni imela zakona, ki bi kot v večini evropskih držav in tudi v ogrski polovici monarhije kolikor toliko celovito urejal zadeve in določal kompetence v zvezi z izseljevanjem, je nedvomno pripomoglo k dokaj razpršeni sedimentaciji arhivskega gradiva za zgodovino migracij po raznih ministrstvih in oblastvih.²

Kar se tiče Trsta samega, pa je treba razloge za to iskati v veliki meri tudi v njegovi burni politično-upravni zgodovini po razpadu Avstro-Ogrske in v času druge svetovne vojne ter po njej, ko se je mnogo materialov izgubilo ali bilo uničenih. Tako sta se od izseljenskih aktov Pomorskega gubernija v Trstu (K.K. Seebehöre in Triest – I.R. Governo Marittimo in Trieste), ki je bil neposredno odvisen od trgovskega ministrstva in pristojen za avstrijske pomorske zadeve, ohranila le dva fascikla, od arhivov tržaškega Pristaniškega kapitanata in pomorske zdravstvene službe (K.K. Hafen- und Seesaniättskapitanat – I.R. Capitaneria di Porto e Sanità Marittima) ter tržaškega Lazareta (K.K. Lazarett in Triest – I.R. Lazzaretto in Trieste) pa ni ostalo ničesar. Zelo pomanjkljiva je tudi dokumentacija Tržaškega namestništva (K.K. Statthaltereie in Triest – I.R. Luogotenenza per il Litorale in Trieste), Policijske direkcije (K.K. Polizeidirektion in Triest – I.R. Direzione di Polizia in Trieste) in še nekaterih drugih, manj pomembnih fondov. Ob vsem tem je torej jasno, da je kolikor toliko popolna slika Trsta kot izseljenskega pristanišča odvisna od dolgoročnega in dokaj zamudnega zbiranja in sestavljanja fragmentov. Zato se pričujoči prispevek omejuje na kvantitativni oris izseljevanja skozi Trst, obenem pa želi nakazati predvsem zgodovinski okvir in poglobitve razsežnosti te problematike.

I.

V razvoju Trsta kot vozlišča velikih selitvenih tokov med Evropo in prekomorskimi deželami je mogoče zaznati tri faze, katerih ločnice sovpadajo z osnovnimi mejniki tržaške zgodovine zadnjega stoletja. Prva faza spada v čas pred prvo svetovno vojno, t.j. v leta največjega razcveta Trsta kot industrijskega središča, predvsem pa kot pomorskega emporija velike avstrijske države in celotnega podonavskega prostora. Ob podpori pospeševalne vladne politike, ki je sledila ukinitvi proste luke leta 1891, se je Trst tisti čas iz drugorazrednega izhoda na morje povzpel med vodilna evropska pristanišča.³ To obdobje se hkrati ujema z množičnim odlivom prebivalstva iz vzhodne in jugovzhodne Evrope, kamor se je po letu 1880 premaknilo težišče izseljevanja iz starega kontinenta proti Novemu Svetu. Med vsemi tremi je bila ta faza,

¹ Mišljena so predvsem sledeča dela: Giorgio Valussi, *Le migrazioni transoceaniche europee attraverso il porto di Trieste nel periodo 1903–1914*, v: Quaderni (a cura del Centro Studi Economico-Politici »E. Vanoni« di Trieste), 2, 1971, str. 34–38, poglavje o avstrijskem izseljenskem prometu v evropskih pristaniščih v knjigi Hans Chmelar, *Höhepunkte der österreichischen Auswanderung. Die Auswanderung aus den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern in den Jahren 1905–1914*, Wien, 1914, str. 66–85, in študija dunajskega policijskega nadkomisarja Franz Markitan, *Triest als Auswandererhafen*, Wien, 1911. Tem gre dodati še študijo Tullia Catalan o judovskem izseljevanju prek Trsta *L'emigrazione ebraica in Palestina attraverso il porto di Trieste (1908–1938)*, v: *Qualestoria*, 2–3, Trieste, 1991, str. 57–107, ki je izšla, ko je bil pričujoči sestavek že napisan.

² Prim.: H. Chmelar, op. cit., str. 7.

³ Marina Cattaruzza, *La formazione del proletariato urbano*, Torino, 1979, str. 5.

vsaj kar se tiče čezoceanskega tranzita, najuspešnejša, čeprav ne številčne, ne gospodarske dimenzije izseljenskega prometa skozi Trst niso dosegle stopnje, ki bi se skladala z njegovo vlogo primarnega pristanišča.

Druga faza zaobjema čas med obema svetovnima vojnama, ko je Trst po vojaški zasedbi in nato dokončni aneksiji leta 1921 prišel skupaj z Julijsko krajino pod Italijo in iz osrednjega pristanišča Avstro-Ogrske postal eno izmed mnogih italijanskih luk. Njegov gospodarski obstoj je vsekakor ostajal še vedno odvisen od tradicionalnega, naravnega zaledja, v katerem pa se je vsled nove politične delitve Evrope moral soočati s spremenjenimi gospodarskimi mehanizmi in nenazadnje tudi s težnjami novonastalih držav po uveljavljanju lastnih izhodov na morje.⁴ Kot v prvem obdobju so tudi v drugi fazi prek Trsta držali izseljenski tokovi iz vzhodne in jugovzhodne Evrope, ki so številčno preseicali sicer povečano italijansko izseljevanje skozi to pristanišče. Linije za Severno Ameriko so bile po letu 1921 zaradi restriktivnih posegov vlade ZDA nekaj časa slabše obiskane, živahnejši pa je bil promet, namenjen v Južno Ameriko. Čezoceanski izseljenski promet je v primerjavi s preteklostjo vsekakor upadel, posebnost te faze pa je bilo znatno povečano judovsko izseljevanje, ki je bilo usmerjeno večinoma v Palestino. Ti tokovi, ki so dosegli višek v tridesetih letih, ko so predstavljali večino vsega izseljenskega tranzita skozi Trst, so prihajali predvsem s Poljske, a tudi iz drugih vzhodnih in jugovzhodnih evropskih držav.

Z vzponom nacizma pa se je znatno povečal tranzit izseljencev oziroma beguncev iz Nemčije in z uvedbo zakona o rasni diskriminaciji leta 1938 tudi iz Italije.⁵ Tako je Trst vsled svojega ugodnega geografskega položaja in tradicionalnih trgovskih in pomorskih zvez z Bližnjim vzhodom odigral eminentno vlogo kot pristanišče za izseljevanje v Palestino, ki je po uvedbi omejitev priseljevanja v Severni Ameriki postala za judovske skupnosti nov varnostni izhod iz gospodarsko neugodnih razmer in vse bolj sovražno razporejenega okolja. Od leta 1920 pa vse do leta 1943 je v Trstu deloval Italijanski odbor za pomoč judovskim izseljencem (Comitato italiano di assistenza agli emigranti ebrei), ki je s pooblastilom italijanskih organov, pristojnih za emigrantske zadeve, skrbel za organizacijo tega prometa. Odbor je bil naslednik organizacije Comitato pro emigranti ebrei, ki je že od leta 1908 bila v oporo dokaj močnemu, pretežno ruskemu in poljskemu judovskemu izseljenstvu, namenjenemu v Ameriko.

Zadnja izseljenska faza je nastopila po drugi svetovni vojni in je povezana z vprašanjem razmejitve med Italijo in Jugoslavijo ter s specifičnimi socialnimi, ekonomskimi in političnimi problemi Trsta, do neke mere pa se uokvirja tudi v širši kontekst selitev, ki jih je sprožila blokovska delitev Evrope. V tem času je bil namreč Trst priča izseljenskemu tranzitu političnih beguncev iz komunističnih držav, njegova vloga izseljenskega pristanišča pa je prišla do izraza najbolj v petdesetih letih in na začetku šestdesetih let, ko je sovpadala s pojavom množičnega izseljevanja v Avstralijo. Za prehod na ta kontinent so se naslanjali na Trst izseljenci širšega območja. Vendar je tranzit v veliki meri sestavljalo samo lokalno prebivalstvo, ki se je po ukinitvi Tržaškega svobodnega ozemlja pod anglo-ameriško vojaško upravo in s prehodom Trsta pod Italijo znašlo v globoki gospodarski krizi, in predvsem begunsko, pretežno italijansko prebivalstvo iz Istre in teritorijev, ki so z razmejitvijo prešli pod Jugoslavijo. Ta faza je bila časovno najkrajša, a v Trstu samem najbolj občutena, ker jo je mesto za razliko od prejšnjih obdobj, ko je šlo večinoma za prehod tujih izseljencev, doživljalo tudi kot svoj problem.

Skozi tržaško pristanišče se je že vse prejšnje stoletje odvijal živahen potniški promet, ki je potekal v glavnem v okviru rednih prog poštne mornarice znotraj Jadranskega morja, zadnjih dvajset let pa vse bolj tudi na daljših relacijah. Sredozemske kot tudi preoceanske proge so bile, kot je razumljivo, obiskane tudi s strani potnikov, ki so kot izseljenci zapuščali Evropo in odhajali na druge kontinente. Med njimi je bil leta 1837 tudi slovenski utopist Andrej Bernard Smolnikar.⁶ Vendar je izseljenski promet v smislu redne organizirane službe

⁴ Fulvio Babudieri, *I porti di Trieste e della Regione Giulia, 1815–1918*, (Archivio Economico dell'Unificazione italiana, vol. XIV), Roma–Torino, 1965, str. 121.

⁵ Comitato italiano di assistenza agli emigranti ebrei, *Cenni sull'Emigrazione Ebraica nell'ultimo cinquantennio. Relazione sull'attività del Comitato negli anni 1924–1927*, Trieste, 1928; *Relazione sull'attività del Comitato negli anni 1928–1930*, Trieste, 1931; *Relazione sull'attività del Comitato negli anni 1931–1934*, Trieste, 1935; *Riassunto aggiornato sull'attività del Comitato negli anni 1938–1943*, v: *La Rassegna Mensile di Israel*, Fasc. 10–11, Roma, 1965; T. Catalan, op. cit.

⁶ Janez Stanonik, Andrej Bernard Smolnikar, v: *Slovenski izseljenski koledar 1962*, Ljubljana, 1961, str. 173.

ostal Trstu vse do desetletja pred prvo svetovno vojno popolnoma tuj. To je bila velika zamuda, upoštevaajoč številčnost izseljevanja iz Avstro-Ogrske monarhije, ki je v 90-ih letih 19. stoletja doseglo množične razsežnosti, tako da se je ta država uvrščala med najizrazitejša izseljenska območja v Evropi.⁷ Veliki izseljenski tokovi iz Avstro-Ogrske, ki so bili večinoma usmerjeni v ZDA, so potekali čez severnoevropska pristanišča. Rotterdam, Antwerpen, predvsem pa Bremen in Hamburg, kamor se je v obliki plačila za prevoze in vsega, kar so potrebovali izseljenci na poti v Novi Svet, stekal tudi ogromen avstrijski kapital. Poleg neposredne škode, ki jo je utrpelo narodno gospodarstvo, je šlo pri tem tudi za zamujene priložnosti razvoja, ki jih je nudil čezoceanski izseljenski promet, s tem da je spodbujal mednarodne blagovne izmenjave in prispeval k razvoju ladjarstva, civilnega kot tudi vojaškega, kar je imelo v dobi pospešene oboroževalne tekme še poseben političen pomen. Odvisnost avstrijskega prekomorskega izseljevanja od tujih pristanišč pa je negativno učinkovala predvsem na same emigrantske procese. Ti so bili praktično v rokah organizacijskega aparata, ki so ga upravljale tuje paroplovne družbe, in so uhajali kontroli države, ki ni mogla svojih izseljencev primerno zaščititi, še manj pa tokove usmerjati v prid lastnim interesom in interesom emigrantov.

Šele na začetku tega stoletja se je v izseljenski ali tako imenovani medpalubni⁸ potniški promet vključil tudi Trst. Novembra in decembra 1903 so iz tržaškega pristanišča s parnikoma Aurania in Carpathia paroplovne družbe Cunard Line odpelni prvi izseljenci prek Reke, Palermo in Neaplja v New York.⁹ Vožnji sta spadali v okvir redne štirinajstdnevne tovarne in potniške službe z uradnim nazivom »Cunard Hungarian American Line« (madž.: Cunard Magyar Amerikai Vonal), ki jo je angleška družba takrat vzpostavila na Reki predvsem zaradi izseljenskega prometa, s tem da je na podlagi pogodbe z ogrsko vlado pridobila leta 1904 tudi izrecno pravico za prevažanje izseljencev iz tega pristanišča. Družba si je od avstrijske vlade, ki se je vse bolj zavedala potrebe po preusmerjanju avstrijskih izseljenskih tokov skozi domača pristanišča, izposlovala koncesijo za prevzemanje izseljencev tudi v Trstu in ga tako uvrstila v vmesne postaje svoje proge.¹⁰ Sredi leta 1904 pa je bila vzpostavljena direktna proga za izseljence med Trstom in ZDA, ki jo je vzdrževala tržaška družba Vereinigte österreichische Schiffartsaktiengesellschaft. To je bilo mlado, a izredno ambiciozno podjetje, ki se je pod vodstvom lošinjskih podjetnikov Cosulichov prek prodornih iniciativ v nekaj letih povzpelo v sam vrh avstrijskega ladjarstva, takoj za Avstrijskim Lloydom.

Cosulich, ki so se na domačem otoku ponašali z zelo staro pomorsko tradicijo, so se leta 1890 preselili v Trst in v kratkem povečali svoje posle. Njihov nezadržen gospodarski vzpon pa se je začel leta 1900, ko so od angleških podjetnikov Burrellov odkupili delniški paket družbe Austro-Americana, ki je vzdrževala trgovsko linijo za uvažanje bombaža Trst-New Orleans, in se vključili v prekoceansko plovbo. Naslednje leto so družinsko tvrdko in Austro-Americano združili v podjetje Austro-Americana – Fratelli Cosulich, leta 1903 pa ga spremenili v delniško družbo Vereinigte österreichische Schiffahrtsaktiengesellschaft. (Unione Austriaca di Navigazione), ki je še dalje ostala splošno znana z imenom Austro-Americana.¹¹ Družba je progo odprla v sodelovanju z nemškima paroplovnima concernoma Hamburg-America Linie in Norddeutscher Lloyd, združenima še z drugimi družbami v ladjarskem kartelu

⁷ H. Chmelar, op. cit., str. 30.

⁸ Po medpalubju ali medkrovju (nem. Zwischendeck, ang. steerage ali tween deck, it. interponte ali sottoponte), t.j. »nadstropju« v trupu ladje, ki je bilo namenjeno potnikom najnižjega, navadno tretjega razreda. Ta prostor je bil razdeljen na več delov (medkrovje št. 1, 2, 3 itd.) in je za razliko od višjih potovalnih razredov, kjer so bili potniki nastanjeni v kajutah, razpolagal le s skupnimi ležišči. V nekaterih ladjah pa so bila tudi medkrovja pregrajena v manjše, kajutami podobne prostore. Medpalubni potniški promet je bil sinonim izseljenskega prometa, toliko je res, da je takratna izseljenska zakonodaja v definicijah izseljenca enačila čezoceanskega emigranta z medpalubnim potnikom. Njemu je bila namenjena tudi zakonska zaščita.

⁹ Il Piccolo, Trieste, 11. 11. 1903, 15. 12. 1903.

¹⁰ Richard Riedl, Die Organisation der Auswanderung in Österreich. Bericht über die vorläufige Ergebnisse der im k.k. Handelsministerium durchgeführten Untersuchung, Wien, 1913, str. 11. Pogodba med Cunard Line in ogrsko vlado je bila podpisana marca 1904 za dobo 10 let in se je sklicevala na postavke ogrskega izseljenskega zakona, ki je stopil v veljavo meseca aprila istega leta. Ta zakon je bil izraz pozitivne izseljenske politike, ki se jo je lotila ogrska država v zaščito izseljenstva, interesov svojega pristanišča in narodnega gospodarstva. S pogodbo se je družba podredila pogojem, ki so oblastem omogočali boljše nadzorstvo nad izseljenskim procesom, v zameno pa ji je vlada garantirala prevoz 30.000 ogrskih odraslih izseljencev na leto.

¹¹ Silvano Benvenuti, Il cantiere: storia e memoria, v: In cantiere. Tecnica, arte, lavoro. 80-anni di attività dello Stabilimento di Monfalcone, Monfalcone, 1988, str. 34–37; F. Babudieri, L'industria armatoriale di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918, Roma–Torino, 1964, (Archivio economico dell'Unificazione italiana, vol. XIII/2), str. 144–145. Za zgodovino Cosulichove rodbine glej: geslo Cosulich, v: Dizionario biografico degli Italiani, vol. XXX, str. 419–436; Bruno Coceani, I Cosulich, Trieste, 1975; Alberto Cosulich, Venti generazioni di attività marinare 1480–1980. La mia famiglia ed il mare, Lussinpiccolo–Venezia, 1980.

Nordatlantischer Dampfer Linien Verband (NDLV). Ta kartel, imenovan tudi Zwischendeckpool, je obvladoval srednje- in vzhodnoevropski kontinentalni izseljenski promet v Severno Ameriko. Na podlagi pogodb, podpisanih junija in novembra 1904 na Dunaju in v Berlinu, so nemški partnerji vstopili v Austro-Americano s svojim kapitalom in si zagotovili kontrolo večinskega deleža družbene glavnice. Austro-Americani pa so bili dodeljeni 4% od celotnega medpalubnega izseljenskega prometa (Westwärtsverkehr) NDLV in njegovih zunanjih partnerjev, t.j. družb, ki kot tržaška formalno niso spadale v pool, so pa bile nanj vezane s pogodbami. Sporazum o delitvi prometa, katerega trajanje je bilo kasneje podaljšano od 5 na 10 let, je stopil v veljavo z letom 1905 in je obvezoval Austro-Americano, da vzdržuje redno štirinajstdnevno progo za okvirnih 26 letnih voženj. Leta 1908 pa je bil ob obnovi poola dopolnjen z določili, ki so tržaški družbi zagotavljali 4% delež medpalubnega posla tudi na relaciji iz Amerike v Evropo (Ostwärtsverkehr).¹²

Oktobra 1907, ko je bil promet v ZDA že dobro vpeljan, je Austro-Americana z odprtjem nove tovarne in potniške linije vzpostavila emigrantsko službo tudi za Južno Ameriko. Ta linija ni bila vezana na pogodbo z NDLV in je držala mimo Neaplja, Las Palmasa in Montevidea v Buenos Aires. Že na začetku je naletela na ugoden odziv in je bila nato razširjena na Brazilijo s postanki v Riu de Janeiru in Santosu. Marca 1913 je bila končno odprta še redna mesečna izseljenska proga za Kanado s postanki v Quebecu in Montrealu oziroma St. Johnu, ki jo je vzpostavil kanadski železniški in ladjarski koncern Canadian Pacific Railway Company (CPR), potem ko je zaradi spora glede delitve kvot v kanadskem prometu prekinil večletno sodelovanje z NDLV. Austro-Americana, za katero je stal NDLV, je na to odgovorila z lastno kanadsko progo, ki je mesečno povezovala Trst s Quebecom oziroma Portlandom in Halifaxom. Vendar jo je po sedmih opravljenih vožnjah decembra meseca ukinila, potem ko so odpadli konkurenčni razlogi, katerim je služila, in se je same po sebi in brez državne subvencije ni splačalo vzdrževati. CPR se je namreč jeseni znašla v središču afere, ki jo je proti njej sprožila nemška konkurenca in ki je zadobila široke politične razsežnosti. Z ostro propagandno kampanjo je bila kanadska družba prikazana kot edini krivec množičnega ilegalnega odhajanja avstrijskih vojaških obveznikov, ki pa so ga s protizakonitim delovanjem omogočile in se z njim okoristile v večji ali manjši meri vse v Avstriji delujoče družbe. S sodnim pregonom njenih avstrijskih zastopnikov in prepovedjo poslovanja agencij je z novembrom 1913 izseljenski promet CPR čez Trst skoraj docela usahnul. Tako je družba februarja 1914 umaknila svoje ladje in jih vrnila liniji prek Antwerpna.¹³

Konfrontacija v zvezi s kanadskim prometom, v kateri je Austro-Americana odigrala vlogo prve braniteljice interesov severnoatlantskega ladjarskega poola, je s povečanjem emigrantskega prometa čez tržaško pristanišče izboljšala položaj avstrijske družbe v razmerju s kartelom. K temu je pripomogel tudi spor med dominantnima članicama NDLV Hamburg Amerika Linie in Norddeutscher Lloyd, ki je bil zgoljen z obnovo poola na podlagi na novo definirane razmerja kvot. Ob podpori avstrijskega ministrstva za trgovino, s katerim je podpisala posebno konvencijo v zvezi z avstrijskim izseljevanjem, si je Austro-Americana pri pogajanjih za obnovo kartela zagotovila od 1. 1. 1915 za dobo petih let 7% delež, za nadaljnjih deset let pa 10% kontinentalnega izseljenskega prometa NDLV. Obenem se je v tem ugodnem trenutku s pomočjo nekaterih avstrijskih bank, ki so pristopile namesto dotlej večinskih nemških finančnih partnerjev Hamburg Amerika Linie in Norddeutscher Lloyd, družba rešila ingerence tujega kapitala in utrdila svoj avstrijski značaj.¹⁴ Vse te pridobitve, ki so predstavljale pomembno izhodišče za širši pomorski in gospodarski razvoj Trsta, pa je izničil izbruh prve svetovne vojne. Prekooceanski izseljenski tok čez tržaško pristanišče se je tako pretrgal in avgusta 1914 je Austro-Americana najavila prekinitev delovanja ter infrastrukture, v katerih je sprejemala svoje potnike v pričakovanju odhoda, dala na razpolago Rdečemu križu.¹⁵ Jeseni 1914 je družba v časopisju sicer napovedovala odprtje nove izseljenske proge

¹² R. Riedl, op. cit., p. 15; Erich Murken, Die grossen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges, Jena, 1922, str. 259–262.

¹³ H. Chmelar, op. cit., str. 144–151; E. Murken, op. cit., str. 515.

¹⁴ Camera di Commercio e d'Industria in Trieste, Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913, Trieste, 1913, str. 58–59, 67–68.

¹⁵ Il Piccolo, 5. 8. 1914, 19. 8. 1915; Edinost, Trst, 5. 8. 1914, 8. 8. 1914.

za Čile,¹⁶ vendar sta Austro-Americana in Cunard Line opravili zadnje Transporte izseljencev v ZDA in Južno Ameriko meseca julija, povratne vožnje v Trst pa avgusta.¹⁷ Zdi pa se, da izseljenski tranzit čez Trst ob izbruhu vojne ni popolnoma zamrl. Nadaljeval se je sicer v zmanjšanem obsegu prehod izseljencev, ki so z železnico potovali v druga pristanišča. Na začetku 1915 pa je ladjarska družba Holland Amerika Linie najavljala celo vzpostavitev redne tedenske proge za izseljence iz Trsta do nevtralnega pristanišča Rotterdam in dalje v New York.¹⁸

II.

O preokooceanskih selitvenih procesih prek tržaškega pristanišča v obdobju pred prvo svetovno vojno so na razpolago razne statistike, priobčene v publikacijah avstrijskih statističnih organov in v rednih ter priložnostnih poročilih oblastev in ustanov, ki so iz upravno-političnih, gospodarskih, asistencialnih in drugih razlogov sledili izseljenski problematiki. Kljub temu, da slonijo te statistike na enem samem viru, t.j. na podatkih c.kr. Pomorskega gubernija, se med sabo pogostokrat nezanemarljivo razhajajo. Poleg tega se statistični prikazi, v kolikor se ne razlikujejo že po grupiranju podatkov in časovnem razponu, nanašajo v glavnem le na izselensko gibanje in samo v nekaterih primerih ter za določena obdobja na dovolj točen in nedvoumen način tudi na povratne selitve. Zaradi tega je mogoče govoriti o kvantifikaciji izseljenskega prometa le v zelo aproksimativnem smislu. Na podlagi podatkov, ki jih v svoji študiji prinaša G. Valussi, naj bi ta promet znašal skupno okrog 370.000 prehodov in sicer 252.000 v smeri proti Novemu svetu, 118.000 pa na povratni relaciji.¹⁹ Statistika c.kr. Avstrijske centralne statistične komisije, ki se nanaša samo na promet v izhodu, prinaša znatno nižje vrednosti in sicer okrog 200.000 prehodov.²⁰ Po podatkih naše statistike pa je čez tržaško pristanišče odšlo približno 220.000 emigrantov, medtem ko za povratno gibanje razpolagamo samo s serijo podatkov za leto 1910–1914, katerih vrednosti dajejo v skupnem številu približno 63.000 prehodov.²¹

Splošni potek izseljenskega gibanja se v glavnih obrisih ujema s trendi, ki jim z različnimi poudarki a z vzporednimi premiki sledi promet v drugih evropskih pristaniščih. Na nekaterih mestih pa zaradi vpliva specifičnih faktorjev tržaška krivulja odstopa od splošne dinamike in dobiva nekoliko svojevrstne oblike. Do leta 1907, to je čas, ki ga lahko označimo za uvodno fazo, je promet precej hitro naraščal in na koncu dosegel kvoto 20.000 prehodov, kar odgovarja letnemu povprečju celotnega obdobja 1904–1914. Ta čas so tudi druga pristanišča zabe-

¹⁶ Il Piccolo, 20. 10. 1914.

¹⁷ Archivio di Stato di Trieste (AST), I. R. Governo Marittimo in Trieste, Atti generali, fasc. 11/7, b. 876, 30247 (1914): *Ergebnisse der Aus- und Rückwanderung nach, von Nord- und Südamerika im Jahre 1914, Tabellen I. – VIII.*

¹⁸ Edinost, 28. 2. 1915.

¹⁹ G. Valussi, op. cit., str. 36.

²⁰ Österreichisches Statistisches Handbuch, XXVII./1908, Wien, 1909, str. 50.; XXXIII./1914, 1916, str. 62.

²¹ Statistika je sestavljena iz različnih serij podatkov. Za leta 1905 in 1912–14 smo se poslužili izvirne arhivske statistične dokumentacije c.kr. Pomorskega gubernija (Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv, Ministerium des Innern, Allgemeine Registratur, 8. (in genere), Karton 125, 4481 (1906): *Auswanderung mit den Dampfern der Cunard Line im Jahre 1905*; 8543 (1906): *Übersichtstabelle der im Jahre 1905 von Triest nach New York mit den Dampfern der Vereinigte Österreichische Schiffsahrtsaktiengesellschaft abgegangenen Emigranten und Klassenpassagiere*. Ibidem, 8.4. *Auswanderung*, Fasc. 320 15484 (1913): *Ergebnisse der transatlantischen Aus- und Rückwanderung über Triest im Jahre 1912, Tabellen I. – IV.*; AST, I.R. Governo Marittimo in Trieste, Atti generali, fasc. 11/7, b. 876, 6556 (1914): *Ergebnisse der Aus- und Rückwanderung nach und von Nord- und Südamerika im Jahre 1913, Tabellen I. – X.*; 30247 (1914): *Ergebnisse der Aus- und Rückwanderung nach, von Nord- und Südamerika im Jahre 1914, Tabellen I. – VIII.*). Ta vir prinaša najpodrobnejšo razčlenitev podatkov glede na državo oziroma deželo, iz katere so izseljenci prihajali, glede na pristanišče, v katerega so bili namenjeni, in na paroplovno družbo, s katero so potovali. Za leta 1912–1914 velja podobno tudi za statistiko povratnega selitvenega gibanja, pri čemer je poleg države, iz katere so se izseljenci vračali, in države oziroma dežele, v katero so bili namenjeni, mogoče ugotoviti še število izseljencev, ki jim je bil zbranjen vstop v priseljenke dežele, in razlog zavrnitve. Podatki o izseljenskem in povratnem gibanju za leto 1911 so povzeti po glasilu avstrijske družbe sv. Rafaela *Der Auswanderer* (III., 1912, st. 6/7, str. 95), ki ravno tako prinaša statistiko glede na paroplovne družbe, na cilj ter na izvor selitev. Podatki za leta 1903 in 1904 so črpni iz publikacije *Statistische Monatschrift, Neue Folge*, XI., Wien, 1906, str. 495, za leta 1906–1910 pa iz statistike ministrstva za trgovino, objavljene v študiji R. Riedl., op. cit., str. 96–99. Na podlagi primerjave s podatki, objavljenimi v delu H. Chmelar, op. cit., str. 80–81, ki pa ne prinašajo tako podrobne členitve, je mogoče ugotoviti, da se Riedlova statistika za leta 1909 in 1910 v glavnem krije z izvirno statistiko tržaškega Pomorskega gubernija. S to oziroma s statistiko v publikaciji *Der Auswanderer* se z malenkostnimi razlikami ujema tudi za leta 1912 oziroma 1911. Riedlova statistika upošteva glede izvora izseljencev le štiri kategorije in sicer Avstrijo, Ogrsko, Bosno-Hercegovino in tujce. Zato smo se za podrobnejši prikaz izseljenskega gibanja po posameznih državah in avstroogrskih deželah v letih 1906–1909, kljub velikim razlikam, poslužili podatkov iz publikacije *Statistische Monatschrift, Neue Folge*, XV., 1910, str. 722. Za leto 1910 pa smo uporabili podatke iz publikacije F. Markitan, op. cit., str. 31. Podatki o povratnem gibanju v leto 1910 so povzeti po publikaciji *Camera di Commercio e d'Industria in Trieste, Relazione sulle condizioni economiche di Trieste nell'anno 1910*, Trieste, 1911, str. 116. Prikaz izseljevanja v Južno Ameriko se začneja z letom 1908, ker podatki za leto 1907 niso znani.

ležila prirastek, ki pa je bil dosti bolj izrazit in je leta 1906 ter v rekordnem letu 1907 dosegel zlasti v Bremnu, Hamburgu in Antwerpnu daleč nadpovprečne vrednosti. Leta 1908 se je kot posledica vsesplošnega padca izseljevanja zaradi ekonomske krize v ZDA tudi promet čez Trst zmanjšal za 50%. Za naslednje leto pa se je z več kot 21.000 prehodi dvignil nad raven, doseženo leta 1907. Za razliko od drugih pristanišč, ki so leta 1910 zabeležila novo špico, takoj za tem pa občuten padec, je v Trstu v tem času tranzit najprej stagniral in nato zmerno naraščal. Leta 1913 pa je z absolutnim prirastkom 24.360 izseljencev poskočil od približno 26.000 na več kot 50.000 prehodov. S tem je tik pred koncem obdobja, ki se je leta 1914 zaključilo z nazadovanjem na raven povprečnih letnih vrednosti, dosegel zgodovinski višek.

Tabela 1: Izseljensko gibanje prek tržaškega pristanišča v letih 1903–1914 po cilju izselitve*

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Skupno
ZDA	19	6.599	13.837	17.687	20.097	5.470	16.020	14.932	10.993	14.014	33.837	8.416	161.921
Južna Amerika	0	0	0	0	0	4.744	5.445	6.218	11.474	12.319	7.172	1.311	48.683
Kanada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.684	24	9.708
Skupno	19	6.599	13.837	17.687	20.097	10.214	21.465	21.150	22.467	26.333	50.693	9.751	220.312

Glavnina izseljenskega prometa (73,5%) je bila usmerjena v ZDA, vendar je po začetni fazi izseljevanje v Severno Ameriko zaradi tamkajšnjih negotovih ekonomskih razmer nazadovalo. Na uspešen razvoj tranzita v obdobju po letu 1908, na katerega je odpadlo več kot 70% vsega izseljevanja, je torej vsaj do leta 1912 odločilno vplival promet na južnoameriških progah. To izseljevanje (30% tranzita v obdobju 1908–1914) je omililo padec, do katerega je prišlo leta 1908, in nato kompenziralo negativne težnje izseljevanja v ZDA. Izstopalo pa je predvsem v letih 1911 in 1912, ko se je v primerjavi s prejšnjim obdobjem podvojilo in predstavljalo skoraj polovico vsega južnoameriškega prometa. Leta 1911 je celo preseglo izseljevanje v Severno Ameriko (51,1 proti 48,9%), nakar je po višku, doseženem leta 1912, prav v rekordnem letu izseljevanja skozi Trst občutno upadlo. Na sunek, ki ga je tranzit zabeležil leta 1913 in ki je bil močnejši do prirastkov v drugih pristaniščih (92,5% proti 43,6% Hamburga, 41% Bremna, 38,1% Genove in 42,8% Neaplja), je vplival močan porast izseljevanja v ZDA (+19.823 izseljencev ali +141,4%). Dodatni poudarek pa mu je dalo odprtje kanadskih prog, na katere je odpadel skoraj peti del prometa.

Tabela 2: Izseljensko gibanje prek tržaškega pristanišča v letih 1903–1914 po izvoru izseljencev

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Skupno
Avstrija	19	1.981	8.593	8.151	8.136	3.751	10.450	9.568	8.415	9.062	16.512	3.761	88.399
Ogrska	0	525	1.732	3.780	5.779	1.791	4.774	4.446	2.887	3.856	4.698	1.353	35.621
Bosna in Hercegovina	0	0	445	1.134	1.642	97	605	1.193	726	857	761	132	7.592
AVSTRO-OGRSKA	19	2.506	10.770	13.065	15.557	5.639	15.829	15.207	12.028	13.775	21.971	5.246	131.612
TUJCI	0	4.093	3.067	4.622	4.540	4.575	5.636	5.943	10.439	12.558	28.722	4.505	88.700
Skupno	19	6.599	13.837	17.687	20.097	10.214	21.465	21.150	22.467	26.333	50.693	9.751	220.312

Večino izseljenskega prometa čez tržaško pristanišče so predstavljali avstroogrski državljani. Vendar so pomembno vlogo odigrali tudi izseljenci iz drugih držav, saj je njihov delež znašal 40,3% vsega izseljenskega tranzita. Do leta 1910 število tujcev ni bilo izrazito, čeprav je v zadnjih dveh letih nekoliko naraslo. Močno pa se je povečalo v naslednjem obdobju in še posebno leta 1913, ko je znatno preseglo število izseljencev iz Avstro-Ogrske. Na to leto je odpadlo kar 32%, na obdobje 1911–1913 pa 60% vsega tujega tranzita. Pri tujem izseljenskem prometu je značilno še to, da leta 1908 ni doživel padca, kar gre pripisati dejstvu, da se je v dobri meri preusmeril v Južno Ameriko. Če je promet iz tujine že na samem začetku stekel tako rekoč v polnem toku, kot se je obdržal do leta 1910, se je tok iz Monarhije začel bolj postopoma, najprej z izseljenci iz dežel avstrijske polovice, nato še s tistimi iz Ogrske ter

* Za računalniško obdelavo podatkov in oblikovanje preglednic je poskrbela Norina Bogatec s Slovenskega raziskovalnega inštituta v Trstu. Tako njej kot ustanovi gre za nudeno pomoč na tem mestu iskrena zahvala.

iz Bosne in Hercegovine. Tok iz Monarhije je leta 1908 upadel za kar 63,7%, nižje vrednosti pa je v naslednjem obdobju beležil še v letih 1911 in 1912, preden je leta 1913 dosegel višek.

Tabela 3: Izseljensko gibanje prek tržaškega pristanišča v letih 1905–1914 po avstroogrskih deželah in tujih državah²²

	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Skupno
Galicija	6.433	4.888	2.902	1.497	3.907	2.862	2.622	2.175	4.875	1.028	33.189
Dalmacija	1.216	2.069	3.194	699	1.597	3.327	2.349	2.745	3.944	1.111	22.251
Primorska	255	521	1.599	238	912	1.876	1.651	1.232	2.003	390	10.677
Kranjska	152	257	505	229	1.035	876	638	1.372	3.534	723	9.321
Bukovina	300	254	361	218	137	88	350	319	736	68	2.831
Štajerska	25	46	135	84	70	108	145	349	449	143	1.554
Spodnja Avstrija	55	37	91	55	27	105	179	236	346	104	1.235
Tirolska	6	15	0	9	16	152	311	297	229	50	1.085
Ostale av. dežele	151	178	105	56	72	118	170	337	396	144	1.727
Avstrija	8.593	8.265	8.892	3.085	7.773	9.512	8.415	9.062	16.512	3.761	83.870
Ogrska	1.333	1.654	3.147	1.320	2.021	1.428	1.497	1.757	917	686	15.760
Hrvaška	399	1.967	2.370	485	2.713	3.029	1.390	2.099	3.781	667	18.900
Ogrska	1.732	3.621	5.517	1.805	4.734	4.457	2.887	3.856	4.698	1.353	34.660
Bosna in Herceg.	445	1.124	2.436	58	607	1.156	726	857	761	132	8.302
AVSTRO-OGRSKA	10.770	13.010	16.845	4.948	13.114	15.125	12.028	13.775	21.971	5.246	126.832
Rusija	2.145	2.036	2.160	2.451	2.526	3.506	5.036	6.802	18.043	2.741	47.446
Turčija	87	187	83	24	58	717	2.646	2.159	2.871	134	8.966
Grčija	125	128	134	40	8	738	710	333	4.039	391	6.646
Italija	37	44	66	56	29	303	1.071	2.364	2.032	307	6.309
Romunija	442	1.610	1.038	67	112	169	473	365	339	444	5.059
Bolgarija	100	370	906	2	31	37	29	37	196	322	2.030
Nemčija	2	12	18	8	18	145	393	369	604	28	1.597
Druge države	129	393	393	292	212	151	81	129	598	138	2.516
TUJCI	3.067	4.780	4.798	2.940	2.994	5.766	10.439	12.558	28.722	4.505	80.569
Skupno	13.837	17.790	21.643	7.888	16.108	20.891	22.467	26.333	50.693	9.751	207.401

Večina izseljencev iz Avstro-Ogrske je prihajala iz avstrijskih dežel (67,1%), 27,1% iz ogrskih, preostalih 5,8% pa iz Bosne in Hercegovine. Glavni izhodišči avstrijskega toka sta bili skozi celotno obdobje Galicija in Dalmacija z 39,6% oziroma 26,5% vsega prometa avstrijske polovice. Galicija je bila najbolj obljudena avstrijska dežela in hkrati tudi najbolj izrazito izseljenska, tako v absolutnem kot v relativnem smislu. Dalmacija pa je bila za Bukovino tretji izseljenski center v avstrijski polovici Monarhije.²³ Izseljenci iz Galicije in Dalmacije so do leta 1908 predstavljali do 89% avstrijskega izseljenskega tranzita čez Trst, v obdobju 1908–1910 od 65 do 71%, v letih od 1911 dalje pa od 53 do 59%. Sprva je močno prevladoval promet iz Galicije, saj so se tamkajšnji izseljenci že na začetku v velikem številu odzvali na odprtje tržaških prog. Za razliko od večine dežel, katerih tranzit je dosegel višek leta 1913, je promet iz Galicije zabeležil najvišje vrednosti v prvih letih, z rekordom leta 1905. V obdobju 1910–1914 sta bila tokova iz Galicije in Dalmacije, ne glede na nihanja v posameznih letih, izenačena, s povprečno po 28% avstrijskega izseljevanja.

Če je izseljenski tok iz Galicije predstavljal le del izseljevanja iz te dežele, ki je držalo večinoma čez severnoevropska pristanišča, je izseljevanje iz Dalmacije potekalo pretežno čez Trst. Za Dalmatince je bila Reka, ki so se je v manjši meri sicer tudi posluževali, bližja, vendar je Trst, tako zaradi politično-upravnih razlogov, kot tudi zaradi tradicionalne navezanosti in gravitacije predstavljal zanje »naravno« izhodišče za prekooceansko pot. Na tretjem in četrtem mestu so bili izseljenci iz Primorske in iz Kranjske, na katere je odpadlo 12,7% oziroma 11,1% prometa iz avstrijske polovice. Število teh izseljencev se je okrepilo v času od leta 1910, ko je odšlo 67% oziroma 79,6% vsega izseljenskega tranzita iz Primorske in Kranjske. Za te izseljence je predstavljal Trst še bolj kot za Dalmatince »naravno« izhodišče

²² Zaradi pomanjkanja podatkov se prikaz po posameznih avstroogrskih deželah in drugih državah začneja z letom 1905. Na obdobje 1905–1914 se nanašajo tudi relativni podatki, ki so navedeni v besedilu. Pri tem naj zopet opozorimo na razlike v skupnih seštevkih med to tabelo in tabelo 2, ki so posebno poudarjene v letih 1908 in 1909.

²³ Prim.: H. Chmelar, op. cit., str. 96–108.

za prekomorsko izselitev. Kljub temu pa so se predvsem izseljenci iz Kranjske v večji meri posluževali severnoevropskih pristanišč. Na Galicijo, Dalmacijo, Primorsko in Kranjsko je odpadlo skoraj 90% vsega tranzita iz Avstrije. Preostalih 10% izseljencev je bilo večinoma iz Bukovine (3,4%), Štajerske (1,9%), Spodnje Avstrije (1,5%) in Tirolske (1,3%).

Od izseljencev iz Ogrske polovice monarhije je bilo 54,5% iz Hrvaške proti 45,5% iz Ogrske. Tudi tokova iz Ogrske in iz Bosne in Hercegovine sta zabeležila največje vrednosti v prvi fazi in sicer leta 1907. Za prvega pa je značilno, da je prav leta 1913 padel precej pod povprečje. Od izseljevanja iz ogrskega dela Monarhije, ki je držalo čez tuja pristanišča, je Trst pritegnil le majhen, a za avstrijsko pristanišče zelo pomemben del. Obratno pa ni veljalo za Reko. Avstrijsko izseljevanje prek reškega pristanišča je bilo razen v prvih letih zelo skromno. V obdobju 1906–13 je znašalo komaj 6916 prehodov,²⁴ to pa ni bilo niti 3% vsega reškega izseljenskega tranzita. Značilno je, da se Reke niso posluževali niti izseljenci iz tujih držav in je torej služila skoraj izključno ogrskemu izseljevanju.

Med izseljenci iz drugih držav so bili najštevilnejši tisti iz Rusije, na katere je odpadlo skoraj 60% vsega tujega tranzita. Tok iz Rusije je bil ves čas precej močnej, največji razmah pa je doživel v obdobju 1911–1913 in še posebno leta 1913, ko je v največji meri prispeval k zgodovinskemu višku izseljevanja čez Trst. Tega leta je odšlo kar 38% vseh ruskih izseljencev, v triletnju pa skoraj 63%. Daleč za ruskim, a pomembni, so bili tokovi iz Turčije, Italije in Grčije, na katere je odpadlo 11,1%, 7,8% oziroma 8,2% tujega prometa. Prehodi iz prvih dveh držav so se koncentrirali v obdobju 1911–1913, ko je odšlo 85,5% oziroma 86,7% vsega turškega in italijanskega tranzita, medtem ko je bil tok iz Grčije osredotočen v letih 1910–1911, predvsem pa leta 1913, ko je odšlo več kot 60% grških izseljencev. Važen doprinos k tujemu izseljevanju čez tržaško pristanišče je dala tudi Črna Gora, posebno v letih 1906 in 1907, ko je odšlo več kot 52% črnogorskega prometa. Ta je v celoti predstavljal 6,3% tujega tranzita. Od ostalih držav sta omembe vredna še tokova iz Bolgarije in Romunije, ki sta prišla najbolj do izraza v prvi fazi, v letih 1911–1913 pa tok iz Nemčije.

Tudi po odprtju proge za Južno Ameriko je izseljevanje iz Monarhije čez tržaško pristanišče ostalo pretežno usmerjeno proti Severni Ameriki. Od avstroogrškega tranzita v obdobju 1908–14 je kar 72,8% odšlo v ZDA in le 22,2% v južnoameriške države, medtem ko je preostalih 5% odpadlo na Kanado. V posameznih letih so se razmerja sicer precej spremeni-

Tabela 4: Izseljenski tranzit iz Avstro-ogrške in tujine v letih 1903–1914 po cilju izselitve

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Skupno
AVSTRO-OGRSKA													
ZDA	19	2.506	10.770	13.065	15.557	3.833	13.046	12.350	7.797	10.484	15.596	4.739	109.762
Južna Amerika	0	0	0	0	0	1.806	2.783	2.857	4.231	3.291	2.354	500	17.822
Kanada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.021	7	4.028
Skupno	19	2.506	10.770	13.065	15.557	5.639	15.829	15.207	12.028	13.775	21.971	5.246	131.612
AVSTRIJA													
ZDA	19	1.981	8.593	8.151	8.136	2.078	7.827	7.063	4.753	6.424	10.981	3.331	69.274
Južna Amerika	0	0	0	0	0	1.673	2.623	2.505	3.662	2.638	1.834	423	15.358
Kanada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.760	7	3.767
OGRSKA													
ZDA	0	525	1.732	3.780	5.779	1.681	4.624	4.102	2.374	3.230	3.998	1.276	33.101
Južna Amerika	0	0	0	0	0	110	150	344	513	626	491	77	2.311
Kanada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	209	0	209
BOSNA-HERCEG.													
ZDA	0	0	445	1.134	1.642	74	595	1.185	670	830	680	132	7.387
Južna Amerika	0	0	0	0	0	23	10	8	56	27	29	0	153
Kanada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	52
TUJCI													
ZDA	0	4.093	3.067	4.622	4.540	1.637	2.974	2.582	3.196	3.530	18.241	3.677	52.159
Južna Amerika	0	0	0	0	0	2.938	2.662	3.361	7.243	9.028	4.818	811	30.861
Kanada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.663	17	5.680
Skupno	0	4.093	3.067	4.622	4.540	4.575	5.636	5.943	10.439	12.558	28.722	4.505	88.700

²⁴ Ibidem, op. cit., str. 72.

njala, vendar deleži izseljencev, namenjenih v Južno Ameriko, niso nikoli presegli meje 36%. Veliko večino (86%) avstroogrškega tranzita za Južno Ameriko so vsekakor predstavljali izseljenci iz Avstrije, ki so se pogostejše odločali za ta cilj kot pa tisti iz Ogrske in Bosne in Hercegovine (25% tranzita iz Avstrije v letih 1908–14 proti 9,7% iz Ogrske in 3,5% iz Bosne in Hercegovine). V obdobju 1910–14, za katerega imamo na razpolago podrobnejše podatke, so največje kontingente prispevale:

Dalmacija	2632	20,0%	19,5% tranz. iz Dalmacije
Galicija	2534	19,2%	18,5% tranz. iz Galicije
Primorska	2399	18,2%	33,5% tranz. iz Primorske
Hrvaška	1404	10,6%	8,1% tranz. iz Hrvaške
Tirolska	985	7,4%	94,8% tranz. iz Tirolske

Največje kontingente avstroogrškega toka, namenjenega v ZDA, pa so v istem času prispevale:

Dalmacija	10804	21,2%	80,2% tranz. iz Dalmacije
Hrvaška	9434	18,5%	86,0% tranz. iz Hrvaške
Galicija	7974	15,6%	58,8% tranz. iz Galicije
Kranjska	6740	13,2%	94,3% tranz. iz Kranjske
Ogrska	5563	10,3%	88,5% tranz. iz Ogrske
Primorska	4722	9,3%	66,0% tranz. iz Primorske
Bosna-Herc.	3460	6,8%	95,2% tranz. iz Bosne-Herc.

Izseljenski tok v Kanado je skoraj v celoti prihajal iz Galicije (3054 izseljencev ali 81% tranzita za Kanado oziroma 22,5% izseljevanja iz Galicije) in v veliko manjši meri iz Bukovine (460 ali 12,2% izseljencev iz Bukovine). Za ostale avstroogrške dežele je bil cilj nepomemben.

Razporeditev tujega tranzita glede na severnoameriški oziroma južnoameriški cilj je bila bolj enakomerna. V obdobju 1908–14 je 49,5% tujih izseljencev odšlo v ZDA, 42,6% v Južno Ameriko in 7,9% v Kanado. Vendar so v posameznih letih ravno tako kot pri izseljevanju iz Monarhije razmerja močno nihala. Po »navadnem« letu 1908 sta bila v obdobju 1909–10 tokova kolikor toliko uravnovešena, nakar se je južnoameriški tok močno okreplil in predstavljal okrog 70% vsega tujega tranzita. Leta 1913 pa je prišlo do popolnega preobrata, ko se je 65,5% tujcev usmerilo proti ZDA, 19,7% pa proti Kanadi, medtem ko se je promet proti Južni Ameriki zmanjšal skoraj za polovico in predstavljal le 16,8% tujega tranzita.

V obdobju 1910–14 so tuji izseljenci, namenjeni v ZDA, prihajali večinoma iz sledečih držav:

Rusija	20274	65,0%	56,1% tranz. iz Rusije
Grčija	4721	15,1%	76,0% tranz. iz Grčije
Turčija	4045	12,9%	47,4% tranz. iz Turčije
Črna Gora	747	2,3%	41,7% tranz. iz. Črne Gore

Tujci, namenjeni v Južno Ameriko, pa iz sledečih držav:

Rusija	11814	47,0%	32,7% tranz. iz Rusije
Italija	5399	21,5%	88,8% tranz. iz Italije
Turčija	4343	17,3%	50,9% tranz. iz Turčije
Nemčija	1499	5,9%	97,4% tranz. iz Nemčije
Črna Gora	1040	4,1%	58,1% tranz. iz Črne Gore

Tuji izseljenci, namenjeni v Kanado, so bili večinoma iz Rusije (4040 izs. 71,1%) in Grčije (860 ali 15,1%).

Tabela 5: Povratno selitveno gibanje iz ZDA, Južne Amerike in Kanade prek tržaškega pristanišča v letih 1910–1914

	1910	1911	1912	1913	1914	Skupno
ZDA	9.264	10.496	11.809	12.841	10.056	54.466
Južna Amerika	824	1.237	1.929	1.814	2.343	8.147
Kanada				639	38	677
Skupno	10.088	11.733	13.738	15.294	12.437	63.290

Tabela 6: Povratno selitveno gibanje prek tržaškega pristanišča v letih 1910–1914 po cilju povratka

	1910	1911	1912	1913	1914	Skupno
Avstrija	3.142	5.487	5.318	4.761	3.959	22.667
Ogrska	6.391	4.949	4.906	9.148	6.829	32.223
Bosna in Herceg.	80	185	222	185	128	800
AVSTRO-OGRSKA	9.613	10.621	10.446	14.094	10.916	55.690
TUJCI	475	1.112	3.292	1.200	1.521	7.600
Skupno	10.088	11.733	13.738	15.294	12.437	63.290

Pri povratnem selitvenem prometu izstopata že na prvi pogled dve značilnosti in sicer, da je v glavnem prihajal iz ZDA (1910–14 več kot 86%) in da je večina povratnikov bila iz Avstroogrske monarhije (v istem obdobju skoraj 88%). Razmeroma visoke razsežnosti povratnega gibanja izseljencev iz Avstro-ogrske gre delno pripisati dejstvu, da so se avstrijski izseljenci posluževali domačega pristanišča za povratek v domovino v večji meri kot pa za izselitev. V precejšnji meri pa je k številčnosti povratniškega tranzita pripomogel vozni red družbe Cunard Line, katere parniki so se na poti iz Amerike ustavljali najprej v Trstu, kje so vkrcali tržaške potnike za naslednjo vožnjo, še prej pa so izkrcali povratnike, ki jih je v kolikor so bili namenjeni na Reko, družba tja prepeljala na svoje stroške z železnico.²⁵ Zaradi tega je bilo med povratniki tako veliko število ogrskih državljanov, tako iz Ogrske kot iz Hrvaške, ki so predstavljali v letih 1910–14 50,1% vseh potnikov, medtem ko je bilo Avstrijcev 38,8%, Bosancev in Hercegovcev 1,2%, tujcev pa 12%. Sicer pa je bilo tudi glede na to število povratnikov iz ogrske polovice monarhije dokaj visoko.

Med avstroogorskimi povratniki iz ZDA jih je bilo v letih 1911–14 največ namenjenih v:²⁶

Ogrsko	14761	35,5%	97,2% povr. iz Ogrske
Hrvaško	9967	24,0%	93,5% povr. iz Hrvaške
Kranjsko	4578	11,0%	98,9% povr. iz Kranjske
Dalmacijo	4456	10,7%	85,1% povr. iz Dalmacije
Primorsko	3641	8,7%	80,2% povr. iz Primorske
Galicijo	1521	3,6%	71,8% povr. iz Galicije

Največji povratniški kontingenti iz Južne Amerike pa so bili namenjeni v:

Primorsko	886	22,3%	19,5% povr. iz Primorske
Dalmacijo	773	19,4%	14,7% povr. iz Dalmacije
Hrvaško	663	16,7%	6,2% povr. iz Hrvaške

Sicer zelo šibak povratniški tok iz Kanade so predstavljali skoraj v celoti izseljenci, namenjeni v Galicijo, Bukovino in Ogrsko.

Kar se tiče avstrijske polovice monarhije, je iz zgoraj navedenih podatkov razvidno, da so se na povratnih vožnjah posluževali tržaškega pristanišča predvsem izseljenci, namenjeni na Primorsko, Kranjsko in v Dalmacijo, torej v neposredno in nekoliko širše tržaško zaledje.

²⁵ Ibidem, op. cit., str. 81.

²⁶ Podatki preglednic se v skladu s statistiko o povratnih selitvah nanašajo na dežele oziroma države, v katere so bili povratniki namenjeni; te pa lahko smatramo za območja, iz katerih so se bili izselili.

Zelo malo pa je bilo povratnikov, namenjenih v oddaljeno Galicijo. Glede izseljencev iz Ogrske in Hrvaške bi rekli, da so mnogi imeli v Trstu ugodnejše izhodišče za pot do doma kot pa na Reki. Vsekakor pa je pri tolmačenju vrednosti o povratnem tranzitu treba na splošno upoštevati poleg praktičnih razlogov, ki so lahko vplivali na izbiro povratnega itinerarija, tudi stopnjo vračanja izseljencev, ki je bila od območja do območja oziroma pri raznih narodnostih lahko zelo različna. Tako je bilo na primer v letih pred prvo svetovno vojno razmerje povratnega gibanja glede na izseljensko pri Slovencih in Hrvatih 23 odstotno, pri Rutenih pa komaj 11 odstotno.²⁷

Za razliko od avstroogrskih sta bila tuja povratna tokova iz Severne in Južne Amerike številčno bolj uravnovešena, saj se je v letih 1910–14 vrnilo iz ZDA prek Trsta 3952 tujih izseljencev, iz Južne Amerike pa 3556, medtem ko je bil tok iz Kanade neznaten. Kot pri izseljen-skem tranzitu so bili tudi na povratni relaciji najštevilnejši ruski državljani (2241 povratnikov), od katerih je 44,2% prihajalo iz ZDA, 54,4% pa iz Južne Amerike. Sledili so Italijani (1170), ki so prav tako v večini (78%) prihajali iz južnoameriških držav, in Turki (863), pri katerih pa sta bila tokova številčno skoraj enaka. Za temi so z nekoliko manjšimi in precej izenačenimi vrednostmi bili še Črnogorci, Grki, Srbi in Bolgari (skupno 2207 povratnikov), ki so prihajali pretežno iz ZDA.

Med povratniki je bilo precejšnje število izseljencev, ki so bili v priseljenjskih državah zaradi neskladja s priseljenjskimi predpisi zavrtnjeni in odposlani nazaj v domovino. Ti povratniki – v obdobju 1912–14 jih je bilo 2026 – so prihajali skoraj izključno iz Severne Amerike. To pa ne samo v sorazmerju z veliko večjim priseljenjskim prometom, temveč tudi, ker so bili tam pogoji za vstop in bivanje strožji kot v južnoameriških državah. Od tod se je v omenjenem obdobju prek Trsta vrnilo le 13 zavrtnjenih izseljencev, iz ZDA pa jih je leta 1912 prišlo 283 ali 2,4% povratnega tranzita iz ZDA v tistem letu. V naslednjem obdobju je njihovo število močno naraslo: leta 1913 jih je bilo 857 oziroma 6,7% povratnikov iz ZDA, leta 1914 pa 803 ali 8%. Leta 1913 je 70 zavrtnjenih povratnikov prišlo tudi iz Kanade, kar je predstavljalo 10,9% kanadskega povratnega prometa. Statistike sicer ne navajajo, kolikšen delež teh zavrtnjenih povratnikov je prišel v Ameriko prek tržaškega pristanišča, zaradi česar je omenjene podatke težko interpretirati. Ravno tako ni jasno, če in koliko je bilo med zavrtnjenimi takih, ki so že bivali v priseljenjskih deželah, a so jih oblasti odposlale v domovino, ker so zaradi takšnega ali drugečnega razloga padli v breme države.

Največ zavrtnjenih in prek Trsta repatriiranih avstroogrskih povratnikov je bilo vsekakor namenjenih v Ogrsko (550 ali 4,2% povratnikov iz te kronovine), nato v Hrvaško (142 ali 1,8%), Galicijo (112 ali 6,7%), Dalmacijo (109 ali 3,1%), Kranjsko (50 ali 1,4%) in Primorsko (46 ali 1,6%). V več kot 80% zavrtnjeni priseljenci niso razpolagali s potrebnimi denarnimi sredstvi. Ostali najpogostejši razlogi zavrtnitve pa so bili telesne in duševne bolezni (3,2 oziroma 3,4%), telesne hibe (2,4%) in v naprej sklenjene delovne pogodbe (3,5%).

Tabela 7: Izseljenjski promet Austro-Americane in Cunard Line iz Trsta v ZDA v letih 1903–1914 po izvoru izseljencev

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Skupno
AVSTRO-AMERICANA													
Avstrija	0	1.161	7.481	6.974	7.548	1.884	7.123	5.980	3.944	5.699	9.324	2.804	59.922
Ogrska	0	342	1.578	3.573	5.222	1.671	4.588	4.069	2.374	3.217	3.954	1.261	31.849
Bosna in Hercegovina	0	0	397	703	1.618	54	487	1.042	604	733	595	83	6.316
Avstro-Ogrska	0	1.503	9.456	11.250	14.388	3.609	12.198	11.091	6.922	9.649	13.873	4.148	98.087
tujci	0	2.727	2.556	4.120	4.127	1.522	2.712	1.808	1.376	2.322	5.733	2.476	31.479
Skupno	0	4.230	12.012	15.370	18.515	5.131	14.910	12.899	8.298	11.971	19.606	6.624	129.566
CUNARD LINE													
Avstrija	19	820	1.112	1.177	588	194	704	1.083	809	725	1.594	527	9.352
Ogrska	0	183	154	207	557	10	36	33	0	13	44	15	1.252
Bosna in Hercegovina	0	0	48	431	24	20	108	143	66	97	85	49	1.071
Avstro-Ogrska	19	1.003	1.314	1.815	1.169	224	848	1.259	875	835	1.723	591	11.675
tujci	0	1.366	511	502	413	115	262	774	1.820	1.208	12.508	1.201	20.680
Skupno	19	2.369	1.825	2.317	1.582	339	1.110	2.033	2.695	2.043	14.231	1.792	32.355

²⁷ H. Chmelar, op. cit., str. 60.

Med paroplovnimi družbami, ki so vzdrževale izseljenske proge čez tržaško pristanišče, je poglavitno vlogo odigrala Austro-Americana. Kot avstrijska družba je za razliko od ostalih uživala posebne privilegije, ki jih je vlada dodelila, da bi družba uspešneje kljubovala tuji konkurenci in da bi se avstrijski izseljenski tokovi v čim večji meri usmerili čez domače pristanišče. Austro-Americana je imela namreč pravico vzpostaviti svoje agenture ter imeti zastopnike v vseh avstrijskih občinah,²⁸ medtem ko je bilo ostalim podjetjem, koncesioniranim za opravljanje izseljenskih poslov, dovoljena prisotnost samo v deželnih glavnih mestih. S tem je Austro-Americana s svojim organizacijskim aparatom kapilarno prodrla v najbolj izrazita izseljenska območja v Avstriji.

Avstrijska družba je bila tudi edina, ki je razpolagala z lastnimi in primerno urejenimi infrastrukturami za sprejemanje in nastanitev potnikov, čakajočih na odhod, potem ko je leta 1905 prevzela in preuredila v te namene nekdanji Pomorski hospic (Asilo marittimo). V kompleksu je bilo prostora za 800 oseb in je zadoščal vsem potrebam izseljencev. Potniki Cunard Line pa so prenočevali v mestnem javnem prenočišču (Alloggio popolare), pri družinah v privatnih stanovanjih in s posredovanjem podružnice Rafaelove družbe v nekaterih verskih zavodih, medtem ko jim je bilo glede hrane preskrbljeno v ljudski menzi (Cucina popolare).²⁹ Predvsem leta 1913, ob močnem porastu izseljenskega prometa, pa sta tako Cunard Line kot CPR razmeščala svoje potnike po sobah in penzionih nižjega ranga v starem delu mesta. Tu so vladale zelo negotove higijenske in sanitarne razmere, nastajali pa so tudi problemi javnega reda, saj so se izseljenci zaradi pomanjkanja primernih prostorov čez dan zadrževali na ulicah.³⁰

Parniki Austro-Americane so v obdobju 1904–14 prepeljali iz Trsta v Ameriko več kot 183.000 izseljencev. To je bilo približno 83% vsega tržaškega izseljenskega tranzita. 26,6% potnikov je potovalo na progah za Južno Ameriko, nad katerimi je imela družba monopol, 2,7% v Kanado, 70,7% pa v ZDA. Izseljenski promet v ZDA je bil porazdeljen med Austro-Americano in Cunard Line v povprečnem razmerju 80% proti 20%. Podčrtati pa velja, da je bil večino obdobja delež Cunard Line veliko bolj skromen in v določenih letih ni znašal niti 7%. Močno pa se je povečal leta 1913 (42,1%), ko je promet te družbe od prejšnjega letnega povprečja okrog 2000 izseljencev poskočil na več kot 14.000. Tem je botroval v glavnem naval tujcev, ki so se tega leta v večini usmerili v ZDA prek proge Cunard Line (68,6%), medtem ko se je dotlej, razen leta 1911, promet iz tujine odvijal pretežno na progah avstrijske družbe. Ta je prevozila 60,4% vseh tujih izseljencev v ZDA, sorazmerno pa se je s temi več okoristila angleška družba, saj so predstavljali 67,8% njenega prometa nasproti 24,3% prometa Austro-Americane.

Pri izseljencih iz Avstroogrške monarhije – ti so se skoraj v 90% podali v ZDA z ladjami Austro-Americane – je vredno opozoriti predvsem na to, da so ogrski državljani potovali skoraj izključno z avstrijsko družbo (96,2%), saj je Cunard Line usmerjala svoje ogrske potnike na Reko, v Trstu pa je pobirala večinoma avstrijske izseljence. S tem se tudi razume, zakaj je bilo avstrijsko izseljevanje čez Reko tako skromno. Austro-Americana je imela vsekakor veliko več koristi od izseljevanja iz ogrske polovice monarhije kot Cunard Line od tistega iz avstrijske. Austro-Americana je namreč prepeljala iz Trsta dvakrat toliko ogrskih izseljencev kot Cunard Line avstrijskih iz Trsta in Reke. Podčrtati pa je treba, da je Cunard Line na podlagi sporazuma z ogrsko vlado smela v Trstu sprejemati le omejeno število potnikov.³¹

Izseljenski promet v Kanado je bil enakomerno porazdeljen med Austro-Americano (4981 oseb ali 51,3%) in CPR (4727 ali 48,7%), vendar izstopajo tudi tu nekatere značilnosti. Večina izseljencev iz Monarhije (3113 ali 79%) je potovala z Austro-Americano, tujci pa so se pretežno poslužili proge CPR (3888 oseb ali 68,3%). Razmerji med Avstroogorskimi in tujimi izseljenci sta bili torej pri avstrijski družbi 63,9% proti 36,1%, pri kanadski pa 17,9% proti 82,1%.

Pri povratnem selitvenem gibanju je bilo zaradi že znanih razlogov razmerje med prometom na progah Austro-Americane in Cunard Line bolj uravnovešeno. Austro-Americana je v

²⁸ R. Riedl, op. cit., p. 64; Austro-Americana, *Prospetto per passeggeri di terza classe*, Trieste, s.a., str. 3.

²⁹ F. Markitan, op. cit., str. 17.

³⁰ AST, I.R. Governo Marittimo in Trieste, *Atti generali*, fasc. 11/7, b. 876, 14616 (1914).

³¹ F. Markitan, op. cit., str. 16.

obdobju 1911–14, za katerega razpolagamo s podatki, razvrščenimi po posameznih družbah, prepeljala 61% vseh povratnikov, Cunard Line 37,8%, CPR pa 1,2%. Povratno gibanje iz ZDA je bilo glede na proge sledeče:

	Austro-Americana		Cunard Line		Skupno	
		%		%		%
Avstrija	10950	67,9	5179	32,1	16129	100
Ogrska	11508	46,5	13220	53,5	24728	100
Bosna-Herc.	515	78,0	145	22,0	660	100
Tujci	2108	57,2	1577	42,8	3685	100
Skupno	25081	55,5	20121	44,5	45202	100

Razvidno je, da je bil ogrski promet med družbama precej enakomerno razporejen, medtem ko so se avstrijski povratniki v večji meri vračali z domačo paroplovno družbo. Tako je tudi na povratnih relacijah Austro-Americana imela večji profit od ogrskih izseljencev, ki so predstavljali polovico njenega avstroogrškega prometa, kot Cunard Line od avstrijskih. Teh je bilo le 28% potnikov angleške družbe. Povratnike iz Kanade je razen nekaj izjem prepeljala v celoti CPR.

V selitvenem gibanju čez tržaško pristanišče je od leta do leta mogoče zaznati precej različno sezonsko dinamiko. Ob splošnih trendih prihajajo do izraza razlike med tokovi glede na njihovo usmerjenost v Severno oziroma Južno Ameriko, kot tudi glede na deželo oziroma državo, od koder so prihajali. Kot opozarjajo poročila tržaške trgovinske zbornice, ki je pobilže sledila poteku selitvenega tranzita, so bili premiki vsaj do neke mere povezani s spreminjanjem gospodarskih in zaposlitvenih razmer v priseljenjskih državah. To je vidno še posebno pri selitvenih procesih v ZDA in iz ZDA. Vendar so na to dinamiko vplivali še mnogi drugi bolj ali manj kontingentni dejavniki, zaradi česar si je brez dodatnih elementov podatke težko razlagati.

Podobno nam za sedaj ni mogoče podati podrobnejše in celovitejše slike o strukturi izseljenjskih tokov, ki jo lahko razberemo iz seznamov ladijskih potnikov. Ta vrsta analize sodi sicer že na področje proučevanja selitvenih procesov kot takih, vendar je zanimiva tudi v našem primeru, saj nam omogoča, da se bolje živimo v potek in značilnost gibanja, v trenutku, ko so se izseljenci iz širokega območja združili v en sam strnjen tok, ki se je onkraj oceana zopet razpršil v razne smeri. Že s splošnim pregledom seznamov je mogoče ugotoviti, da so izseljenci iz nekaterih območij oziroma krajev potovali v večjih skupinah, od drugod posamezno, da je bilo družinsko izseljevanje bolj značilno za ene etnične skupnosti in da je šlo pri nekaterih, kot na primer pri Italijanih, navadno za cele družine, pri drugih pa večinoma za ženske z otroki, katerih moški so bili očitno že v tujini. Nenazadnje izstopa iz seznamov tudi izredna etnična raznolikost izseljenjskih tokov, ki iz prikazov izseljevanja po upravno-političnih področjih pride le delno do izraza.

III.

Če po prikazu poteka in značilnosti selitvenega tranzita spregovorimo sedaj o položaju glavnega avstrijskega pristanišča v širšem kontekstu čezoceanskih migracij, lahko rečemo, da je bil Trst drugorazredno izseljenjsko pristanišče, ki je v velikih izseljenjskih procesih iz vzhodne in jugovzhodne Evrope odigralo le obrobno prometno vlogo. S povprečnim letnim prehodom okrog 20.000 izseljencev – razlike, ki se v obsegu prometa kažejo v raznih statističnih virih, pri tej primerjavi niso bistvene – je Trst močno zaostajal za velikimi pristanišči kot so Bremen, Hamburg in Antwerpen, kjer je bil povprečni letni izseljenjski promet do osemkrat večji. V Trstu se je na pomembnejšo raven dvignil samo leta 1913, toda prej iz kontingentnih razlogov, kot pa zaradi dejanske rasti vloge tega pristanišča. Do izboljšanja položaja na lestvici izseljenjskih pristanišč bi morale priti, kot smo videli, v naslednjih letih, to pa je preprečila svetovna vojna, ki je z radikalno spremembo evropske politične geografije kompromitirala tudi nadaljnji razvoj in pomorski pomen Trsta.

Razmeroma še bolj obrobna in podrejena pa je bila vloga Trsta kot nacionalnega izseljenjskega pristanišča, to se pravi enega temeljnih elementov pri uspešnem uveljavljanju pozitivne

izseljske politike. Temu namenu je v mnogo večji meri služila Reka, čeprav je 75% izseljevanja iz ogrske polovice monarhije še vedno držalo prek drugih pristanišč. Ne glede na to lahko Reko označimo za nacionalno pristanišče v najožjem pomenu besede, saj je, kot smo videli, njen izseljski promet živel skoraj izključno od državne pogodbe z angleško ladjarjo družbo Cunard Line in torej od aktivne usmerjevalne politike ogrske vlade. Čez tržaško pristanišče pa se je izselilo približno le 7% vsega avstrijskega izseljevanja v desetletju pred prvo svetovno vojno.³² Preostali del je v čezoceanske dežele odhajal večinoma prek severnoevropskih pristanišč, še posebno prek Bremna in Hamburga, pa tudi Antwerpna in Rotterdam, kjer so v letih 1906–12 izseljenci iz Avstroogrskje monarhije predstavljali od 45 do malo manj kot 54% tamkajšnjega izseljskega prometa, sami avstrijski izseljenci pa od 25 do 31%.³³

Nenazadnje so v Trstu prišli samo delno do izraza tudi gospodarski učinki, ki jih je imel potniški promet na razvoj ladjarstva in pospeševanje pomorstva. Odprtje prekoceanskih prog za izseljence je nedvomno v veliki meri pripomoglo k rasti tržaške pomorske in trgovske ekonomije. Austro-Americana, ki je od tega imela največji dobiček, je v desetih letih obnovila in znatno povečala svojo floto, ki je leta 1913 štela 71 plovil, od katerih je bilo 29 velikih prekoceanskih parnikov, 5 prekoceansk pa je družba imela v gradnji.³⁴ Leta 1908, potem ko je stopil v veljavo zakon za pospeševanje ladjedelništva, so namreč Cosulich s pomočjo državnih subvencij odprli v Tržiču (Monfalcone) svojo ladjedelnico. Tako je družba sama skrbela za gradnjo in vzdrževanje ladjevja, medtem ko se je dotlej opirala na angleške ladjedelnice.

Vendar je bil ta hiter vzpon le delno odvisen od tržaškega izseljskega tranzita, ki sam po sebi ni zadoščal za optimalno izrabo ladjarskih zmogljivosti družbe. Zaradi tega se je Austro-Americana za vzdrževanje svojih prog vključila v izseljski promet iz Italije (iz Palermo in Neaplja), Grčije, kjer si je v Patrasu kmalu zagotovila zelo ugoden položaj, in iz španskega pristanišča Almeida. Tu so parniki Austro-Americane, namenjeni v Južno Ameriko, sprejemali večino svojih potnikov, tako da je špansko izseljenstvo bilo za južnoameriške proge tržaške družbe gospodarsko bolj pomembno kot kontingenti iz Trsta.³⁵ Sploh pa so na progah Austro-Americane predstavljali več kot polovico vsega prometa potniki, ki so se na voznjah v Ameriko ali iz nje vkrcali oziroma izkrcali v vmesnih postajališčih.³⁶ Zadnja leta je bilo med njimi tudi precejšnje število potnikov 1. in 2. razreda, ki so jim zlasti od same družbe zgrajeni parniki nudili vse bolj udobno prekoceansko potovanje. Pri vsem tem pa zveni paradoksalno dejstvo, da je ves ta čas prehajalo čez Trst po železnici in po morskih zvezah veliko število avstrijskih, ogrskih in tujih izseljencev, na poti v druga izseljska pristanišča. Od leta 1903 do polovice 1910 jih je bilo več kot 31.000. Večina je bila namenjena v Le Havre, preostali pa v glavnem v Genova in v nemške luke.³⁷

Razvoju avstrijske paroplovne družbe je potemtakem v veliki meri pripomoglo njeno vključevanje v promet iz drugih držav. Zato ni mogla ostati ravnodušna, ko je bila leta 1910 skoraj docela izrinjena najprej iz izseljskega, nato še iz povratniškega prometa v italijanskih pristaniščih. Vodstvo Austro-Americane, ki je v zvezi s tem apeliralo in iskalo zaščite pri najvišjih avstrijskih forumih, je dolžilo italijanske oblasti, da so pod krinko zakonskih in administrativnih ukrepov za izboljšanje pogojev izseljevanja in za zaščito izseljencev dejansko hotele izločiti tujo ladjarjo konkurenco in to v veliki meri tudi dosegle. Šlo je za nekatera dopolnila, vnesena v italijanski izseljski zakon iz leta 1901, ki iz higijenskih in sanitarnih razlogov niso dovoljevala vzdrževanja izseljske potniške službe na italijanskem ozemlju, če ni šlo za proge, ki so imele kot izhodišče eno od italijanskih pristanišč. Ta ukrep je bil po mnenju vodstva Austro-Americane namenjen izrecno proti avstrijski družbi in Cunard Line, ki sta se tako na voznjah za Ameriko morali odreči potnikom iz italijanskih pristanišč.

Druga, še bolj sporna določila, so se nanašala na tehnične značilnosti plovil in prepuščala k čezoceanskemu potniškemu prometu le ladje z dvojnim vijakom. S tem so bile izločene iz

³² H. Chmelar, op. cit., str. 77.

³³ Prim.: R. Riedl, op. cit., str. 98–99.

³⁴ Rapporto della Unione Austriaca di Navigazione in Trieste per il Congresso Generale Ordinario indetto addì 18. 4. 1914. Decimo anno sociale – 1913, Trieste, 1914, str. 23.

³⁵ F. Markitan, op. cit., str. 10; AST, I.R. Governo Marittimo, Atti generali, fasc. 11/7, b. 876, 2354 (1914).

³⁶ Rapporto della Unione Austriaca di Navigazione in Trieste per il Congresso Generale Ordinario, Trieste, za poslovna leta 1908, 1909, 1910, 1911, 1912 e 1913.

³⁷ Statistische Monatschrift, Neue Folge, XI., Wien, 1906, str. 496; XIV., 1909, str. 240; XV., 1910, str. 722.

italijanskega prometa mnoge ladje Austro-Americane tudi na povratnih relacijah iz Amerike. Do tega naj bi vsekakor prišlo zaradi nepravilnega in pristranskega izvajanja zakonskih predpisov s strani italijanskih oblasti, kajti izločeni parniki Austro-Americane naj bi sodili v kategorijo ladij, ki jim je bilo v skladu s postopnim uvajanjem določil še dovoljeno službovati. Italijanski organi pa naj bi, ko je šlo za tuje družbe, prehodna določila spregledali, medtem ko naj bi domačim družbam dopuščali uporabo ladij, ki na noben način niso zadoščale zakonskim predpisom. Vrh vsega naj bi bila avstrijska družba podvržena še drugim šikanam in veksacijam, še posebno pri preverjanju higijensko-sanitarnih pogojev in bivalnih razmer na ladjah. Z vsem tem so po mnenju vodstva Austro-Americane italijanske oblasti kršile načelo o enakopravnosti paroplovnih družb, ki so sodelovale pri italijanskem izseljenskem prometu.³⁸

Po izključitvi iz italijanskega prometa se je leta 1912 Austro-Americana bala podobnih razpletov tudi v Grčiji. Tu je bil v pripravi nov izseljenski zakon, v katerem je vodstvo avstrijske družbe razpoznavalo pravne elemente, ki bi grškim oblastem dopuščali, da s samovoljnim izvajanjem določil onesposobijo tuje ladjarske družbe. Zaradi velike konkurence, ki se je razvnela med grškimi družbami in Austro-Americano, je slednja opozarjala avstrijske kompetentne organe na možnost, da se grška država posluži vseh sredstev za privilegiranje svojih družb, tudi v nasprotju z načelom enakopravnosti, ki naj bi ga jamčili meddržavni gospodarski sporazumi. Sklicujoč se na mednarodne obveze, naj bi si torej avstrijska vlada prizadevala za spremembo spornih določil v grškem zakonskem načrtu.³⁹ Dodatno skrb v zvezi s poslovanjem v Grčiji so pri Austro-Americani vzbudili glasovi, da se namerava v grški izseljenski promet vključiti tudi Hamburg Amerika Linie. Ta naj bi se po prekinitvi finančnega partnerstva pri Austro-Americani pripravljala na oster konkurenčni boj proti avstrijski družbi.⁴⁰ V resnici pa je konkurenčna nevarnost v Grčiji pretela Austro-Americani samo s strani grških ladjarskih podjetij.

Po vsem tem se končno samo po sebi vsiljuje vprašanje, zakaj se avstrijska paroplovna družba kljub državni protekciji in privilegijem ni v večji meri okoristila z izseljenskim prometom na domačih tleh in kako to, da se Trstu kot pomorskemu emporiju ni uspelo v večji meri uveljaviti tudi v vlogi izseljenskega pristanišča? Temu so nedvomno botrovali razlogi geografskega značaja. Trst je v svojstvu pomorskega središča velikega geografskega prostora mogel svojo naravno lego izkoristiti predvsem v zvezah prek Sueškega prekopa. Za izseljenski promet je bilo to pristanišče precej ugodno izhodišče na relacijah z južnim delom ameriškega kontinenta. V zvezah s Severno Ameriko pa so imela severnoevropska pristanišča veliko prednost, saj so morale ladje na progah iz Trsta v New York prepluti 4850 milj, medtem ko je na primer pot iz Hamburga merila približno 3600 milj.

Poleg tega je treba računati, da avstrijsko izseljevanje ni kazalo velikega zanimanja za južnoameriški kontinent in da so bila njegova najizrazitejša območja, v Galiciji in Bukovini, prav toliko ali še bolj oddaljena od Trsta kot od nemških pristanišč. Vendar gre poudariti, da so tudi iz Trstu bližjih dežel močni izseljenski tokovi bili usmerjeni proti severnoevropskim pristaniščem in da so zaradi dolge in tudi naporne vožnje po kopnem izseljenci končno porabili za pot v Ameriko ravno toliko časa kot če bi se poslužili tržaških prog.⁴¹ Odgovora na zastavljeno vprašanje potemtakem ni mogoče najti le v praktičnih razlogih in v geografski legi tržaškega pristanišča. Iskati ga gre tudi v kontekstu vseevropske organizacije čezoceanskega izseljevanja in v velikih interesih, ki so jo pogojevali. Pri tem pa je treba upoštevati posebno vlogo, ki jo je v tem okviru odigral Trst, in sam način, kako je prišlo do vključitve tržaškega pristanišča v mednarodni izseljenski promet.

O usmerjanju izseljenskih tokov čez domače pristanišče se je v avstrijskih državnih krogih začelo konkretnije razmišljati potem, ko je izseljevanje iz Avstrije že doživelo močan vzpon. Leta 1900 je vlada skušala zainteresirati najznamenitejšo avstrijsko ladjarsko družbo, Avstrijski Lloyd, za vzpostavitev službe za izseljence v Trstu, vendar družba ni kazala za to velike dovzetnosti. Bila je pripravljena opravljati kvečjemu le čezoceanske Transporte izseljen-

³⁸ AST, I.R. Governo Marittimo, Atti generali, fasc. 11/7, b. 876, 2354 (1914).

³⁹ AST, Ibidem, 23801 (1913).

⁴⁰ AST, Ibidem, 30550 (1914).

⁴¹ Prim.: H. Chmelar, op. cit., str. 70; E. Murken, op. cit., str. 258; F. Markitan, op. cit., str. 18.

cev, in še to samo pod določenimi pogoji, nikakor pa ni hotela prevzeti organizacije prometa na teritoriju in skrbeti za potnike pred vkrcanjem na ladje.

Leta 1901 pa se je za izseljenski pomorski posel začela vse bolj zavzemati Austro-Americana. Ta je v njem videla možnost za utrditev in boljše izkoriščanje svojih severnoameriških prog, ki družbi, kljub temu, da je služila tudi reškemu tovarnemu prometu z ZDA, zaradi šibkega izvoza iz Avstroogrske monarhije, niso nudile ustreznega profita. Družba je začela iskati sovlagatelje in se obrnila tudi na avstrijsko vlado, s prošnjo za državno subvencijo. Vendar se zdi, da za banke zaradi geografskih značilnosti in sploh neurejenih razmer v avstrijskem izseljevanju ni bilo zadostnih garancij za investicijo v izseljenski pomorski posel. V vladi pa so nekateri krogi poudarjali potrebo, da se vprašanje državnega finansiranja izseljenskih prog temeljito prouči v kontekstu široko zastavljene izseljenske politike.⁴² Tako so okoliščine, ki so končno privedle do odprtja tržaškega izseljenskega pristanišča, dozorele, ko je prišla Cunard Line na Reko in je svojo proggo speljala mimo Trsta. S tem se je Austro-Americana znašla v kritični situaciji, ker jo je angleška družba prehitela in ogrozila tudi njene interese na področju tovarnega prometa. Družba se je tako odločila, da se tudi sama čimprej vključi v izseljenski posel in dve ladji, ki jih je imela v gradnji, dala opremiti za medpalubni potniški promet.⁴³

Prihod Cunard Line na Reko pa je privedel do močnih pretresov tudi v celotni evropski organizaciji čezoceanskega izseljenskega prometa in izzval ostre reakcije NDLV. Kartel, ki je, kot že rečeno, kontroliral celotno izseljensko področje celinske vzhodne Evrope in v katerem sta zasedala dominantne položaje nemška ladjarska koncerna Norddeutscher Lloyd in Hamburg Amerika Linie, je nastal leta 1891, z namenom, da se s porazdelitvijo kvot medpalubnega potniškega prometa med družbe preprečijo vojne cen in njih kvarni gospodarski učinki. Drugi namen pa je bila racionalnejša organizacija izseljenskih prevozov. Kmalu pa je postal glavni cilj te organizacije, ohranjevati vzhodnoevropski izseljenski promet v svojih rokah in ga zagotavljati severnonemškemu pristanišču ter Antwerpnu in Rotterdamu. Pri tem je moral kartel preprečevati vpadanje angleške konkurence na vzhodnoevropsko območje in razvijanje izseljenskih pristanišč v samih izseljenskih državah. Pogodba med Cunard Line in ogrsko vlado leta 1904, zaradi katere se je lep del ogrskega izseljevanja usmeril čez Reko, je potemtakem za NDLV pomenil velik izziv.

Kartel je na to reagiral najprej s propagandno kampanjo zoper angleško družbo, pri čemer je med drugim skušal vplivati na ameriške oblasti, tako da je potnike Cunard Line prikazoval za priseljence, ki kršijo priseljensko zakonodajo ZDA. Ko pa je angleška družba v odgovor dosegla od ogrske vlade policijski ukrep, ki je ogrskim državljanom dovoljeval izselitev samo čez domače pristanišče, je kartel začel vojno cen, ki se je končala 8 mesecev kasneje s sporazumom in odpovedjo Cunarda monopolu nad ogrskim izseljevanjem. Hkrati je sklenil odpreti v Trstu konkurenčno linijo za izseljence, z namenom, da bi angleško družbo čimbolj oškodoval in jo izrinil z Jadrana. To odločitev pa je opravičeval še en tehten razlog in sicer dejstvo, da je prav tisti čas avstrijska vlada pripravila načrt izseljenskega zakona, ki je med drugim predvideval tudi posege za usmerjanje avstrijskega čezoceanskega izseljevanja prek domačega pristanišča in pri tem ovrednotenje avstrijskega ladjarstva. Preden bi se ponovilo nekaj podobnega, kot se je zgodilo na Reki, je torej kartel sklenil poseči v Trstu, vendar ne direktno z eno svojih družb, temveč tako, da je Austro-Americani ponudil finančno soudeležbo za odprtje izseljenske proge in 4 odstotni delež svojega medpalubnega potniškega prometa. Avstrijska družba je, potem ko je Cunard Line odklonila njen predlog, da bi v sodelovanju organizirali izseljevanjske prevoze na vzhodnem Jadranu, ponudbo sprejela.

Kvota, ki jo je družba dobila od poola, je bila za začetek dokaj ugodna. Vendar je za nadaljnji razvoj tržaškega izseljenskega pristanišča predstavljala že sama po sebi omejitve, čeprav so bili vzpostavljeni tudi mehanizmi, ki so omogočali, da se izseljenski pretok poveča. Pogodba z NDLV, ki je med drugim predvidevala, da služi Austro-Americana s svojo agenturno mrežo vsem kartelovim družbam, je namreč dopuščala preseganje kvote, s tem da je

⁴² Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv, Ministerium des Innern, Allgemeine Registratur, 8. (in genere), Karton 119, 51556 (1903); E. Murken, op. cit., str. 258.

⁴³ E. Murken, op. cit., str. 257.

družba za vsakega dodatnega potnika plačala kartelu 100 mark. Sorazmerno s presežkom je imela Austro-Americana pravico zahtevati revizijo pogodbe in zvišanje svoje kvote, a ne pred letom 1913. Do takrat je moral ostati delež nespremenjen. Po drugi strani pa je bilo določeno, da dobi družba za vsakega potnika od kartela manj izplačanih 100 mark, če bi promet Austro-Americane ne dosegel kvote, in da sme družba na linijskih voznjeh iz Trsta v New York prevzemati izven njej dodeljene kvote italijanske, grške, turške, španske, portugalske, azijske in afriške potnike v vseh sredozemskih pristaniščih, z izjemo francoskih. Zaradi teh določil Austro-Americana ni imela prave motivacije za intenzivnejše delo na domačih tleh in za ojačanje izseljenskega prometa čez tržaško pristanišče. Nasprotno, v kolikor se je dokaj uspešno vključevala v izseljenske posle v sredozemskih pristaniščih, se ji je bolj splačalo prostore na ladjah, ki so v Trstu ostajali prazni, zapolnjevati s tamkajšnjimi potniki.⁴⁴

Tako je Severnoatlantskemu poolu oziroma njegovima vodilnima članicama (Norddeutscher Lloyd in Hamburg Amerika Linie) uspelo v veliki meri očitati svoje vitalne interese. Kljub temu, da nista izrinili Cunard Line s Jadrana, sta, sicer z nemajhnimi finančnimi žrtvami, saj bi kapitale, investirane v Austro-Americano, z večjim pridom uporabili za svoje proge, ohranili v svojih rokah večino avstrijskega in tudi ogrskega izseljevanja. Austro-Americana, ki jima je služila kot konkurenčno sredstvo, pa je vseeno dobila priložnost, da se je razvila v veliko in donosno ladjarsko podjetje. Škoda zaradi skromnega izseljenskega tranzita čez tržaško pristanišče je tako prizadela v prvi vrsti avstrijsko državo in njeno narodno gospodarstvo. Kljub temu, da je v desetletju pred prvo svetovno vojno izseljenski pojav v Avstriji postal eden najbolj žgočih družbeno-gospodarskih in nenazadnje tudi vojaških problemov, je v državnih krogih ob nesoglasjih glede kompetenc in opredelitve vprašanja zmanjkalo prave zagnanosti za njegovo reševanje.

Dejstvo, da so vladni zakonski načrti za ureditev izseljenskega vprašanja iz let 1904, 1908 in 1913 (kot tudi ostali zakonski predlogi v zvezi s tem problemom) ostali na papirju, je že samo po sebi dovolj zgovorno. Brez pravnih instrumentov avstrijska vlada ni imela veliko možnosti, da bi izseljenske tokove, ki jih je bilo že tako in tako zelo težko odtegniti od že utečenih kanalov, usmerjala proti Trstu. Privatni gospodarski interesi in konkurenčne borbe so jo prehiteli že pri vzpostavljanju izseljenske službe v domačem pristanišču, tako da se je znašla na robu dogajanja. Njena vloga je prišla do pravega izraza šele leta 1913, ko so notranje razprtije pretresle kompaktnost severnoatlantskega ladjarskega poola. Takrat je vlada s trgovskim ministrstvom na čelu vzela situacijo v svoje roke in z direktnim posegom v pogajanja za obnovo poola odločilno pripomogla k izboljšanju položaja domače družbe in domačega pristanišča v okviru prekooceanskega izseljenskega prometa. Zaradi izbruha prve svetovne vojne pa je tudi ta uspeh ostal samo formalen.

⁴⁴ Obsežen prikaz razvoja in gospodarske politike ladjarskega medpalubnega kartela, konkurenčnih bojev med paroplovničnimi družbami in organizacije čezoceanskega izseljevanja iz vzhodne in jugovzhodne Evrope dajeta v svojih delih R. Riedl in E. Murken, op. cit.; podrobno o vključitvi tržaškega pristanišča v mednarodni izseljenski promet na str. 13–16 oziroma 256–263,

Summary

INTERNATIONAL TRANSATLANTIC MIGRATIONS THROUGH THE PORT OF TRIESTE/TRST IN THE PERIOD 1903–1914

The contribution examines the migratory processes through the port of Trieste and the role that the latter held within the transatlantic emigration from Eastern and Southeastern Europe. Due to the scarce interest in this regard both within the research on the history of Trieste and within emigration studies, as well as on account of fragmentary sources, this subject has not been examined thoroughly so far. In this text the author focuses on the first and the most prominent among the three phases in the history of Trieste as a port of emigration, i.e. the years from 1903 to the middle of 1914, which coincided with the most conspicuous emigration from Austria–Hungary and from Eastern and Southeastern Europe as a whole to the New World. The second phase includes the period between the two World Wars, when Trieste lost its previous maritime role on account of the political division of Europe and of the annexation of the city to Italy. At the same time the transatlantic migratory transit decreased, also due to the restrictions on immigration enacted by the government of the United States. On the other hand, in this period the port of Trieste played a very conspicuous role as a point of departure for the Jewish emigration to Palestine. The third

phase took place after the Second World War and it was mainly related to the emigration to Australia which affected Trieste and its surroundings themselves after the boundaries between Italy and then Yugoslavia were fixed according to the London Agreement of 1954.

The two basic features in the history of Trieste as a port of emigration are its late entrance into the maritime migratory business and its modest role within the transatlantic migratory movement from Eastern and Southeastern Europe, especially within the emigration from the Austro-Hungarian area itself. Already since the 1890s this territory was experiencing mass transatlantic emigration, which mostly headed for North America and mainly passed through ports in Northern Europe. Even after the opening of passenger lines for emigrants in Rijeka and Trieste in 1903 many emigrants still traveled through the Northern ports. Indeed, the Hungarian port attracted only around 25% of the transatlantic migratory traffic from the Hungarian half of the monarchy, while less than 7% of the emigrants from the Austrian regions passed through the port of Trieste. In the period from 1904 to the middle of 1914 around 220,000 persons emigrated through Trieste to America. As to the number of the returnees, in the years 1910–1914, for which we dispose of adequate statistics, it totaled about 63,000 persons. The migratory transit culminated in 1913, the only year when it reached the level of the traffic of the leading European ports with more than 50,000 passages, while on the average it oscillated around 20,000 passages yearly. 73.5% of the traffic led towards the United States. The other emigrants headed for South American states (22.1%) and for Canada (4.4%). The lines for South America were established in 1907 and included 30% of the transit in the period 1908–1914, while those for Canada, which were opened in 1913, covered almost one fifth of the traffic in that year. Nearly 60% of the transit consisted of emigrants from Austria–Hungary. Among them more than 67% were coming from the Austrian regions (chiefly from Galicia and Dalmatia, as well as from Carniola and the Littoral), 27% from the Hungarian half of the monarchy and 5.8% from Bosnia-Herzegovina. Among the emigrants from other states Russian citizen prevailed by far (60% of the foreign transit). The migratory traffic from Turkey, Italy and Greece was conspicuous as well (27% of the foreign transit). Within the foreign transit the distribution between South American and North American destinations was more even than among Austro-Hungarian emigrants. Only 22.2% of those, mostly from Austrian regions, traveled to South America. Thus, the lines for South America were used to a larger extent by foreigners, who somewhat prevailed on the Canadian lines as well, while mostly Austro-Hungarian emigrants traveled from Trieste to the United States. The large majority of the return migratory traffic consisted of emigrants from Austria-Hungary (chiefly from Hungary, Croatia, Carniola, Dalmatia and the Littoral), who were mainly returning from the United States. Among them there was also a considerable share of emigrants who had not been allowed to enter the immigration countries for various reasons. Among the seamanship companies the leading role was held by the Austro-Americana, owned by the Cosulich family in Trieste itself. This firm ran lines for the United States, South America and Canada. It covered 83% of the whole migratory traffic. 14.7% of the emigrants traveled by the English company Cunard Line, which led its line from Rijeka to New York through Trieste as well. The rest of the emigrants traveled to Canada by the Canadian Pacific Railway company.

On the one hand the reasons for the modest development and the secondary position of Trieste as a port of emigration were of geographical nature. They were related to the distance between Trieste and the main Austrian areas of emigration, especially Galicia and Bucovin, as well as to the length of the transatlantic passage, which was considerably longer from Trieste than from the ports in Northern Europe. On the other hand this situation was determined by the organization of the transatlantic migratory traffic from Eastern and Southeastern Europe. Indeed, the steamship concerns which operated in Hamburg, Bremen, Antwerpen and Rotterdam, united in the cartel Nordatlantischer Dampfer Linien Verband, administered the migratory traffic to the benefit of these ports. In order to retain control over the emigration from Eastern and Southeastern Europe, the cartel sought to thwart the encroachment by the English companies on this area and to hinder the development of ports of emigration in the states themselves where the emigrants were coming from. Thus, in 1904 it opposed the English company Cunard Line, which established a transatlantic service for emigrants in Rijeka according to an agreement with the Hungarian government, so that a part of the Hungarian migratory traffic shifted from the ports in Northern Europe to the one in Rijeka. As the Austrian government was preparing a draft of the emigration law that included the establishment of a domestic port of emigration, which would also improve Austrian shipping, the cartel sought to prevent events similar to those in Rijeka and intervened in Trieste. It did so also in order to oust the Cunard Line from the Adriatic through a keen competition. As the Austro-Americana was seeking opportunities for participating in the migratory business, the cartel entered the company with its capital and allowed the lines of the Austro-Americana to run 4% of its migratory traffic. The agreement envisaged the possibility of a gradual increase of the quota, proportionally to the excess of the traffic which the company would manage to achieve. However, at the same time the cartel allowed the Austro-Americana to take part in the migratory traffic from the Mediterranean ports, so that it was not motivated for a more intensive activity on the domestic territory and for the improvement of the traffic through Trieste.