

Rijeka i riječka okolica u europskom i hrvatskom transatlantskom iseljavanju od 1880. do 1914. godine

U radu se opisuje zanimljiva, poučna i vrlo dobro posjećena izložba kratkog, ali znakovitog naziva: *Merika – Iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku 1880.-1914.* Na temelju materijala prezentiranih na izložbi i opsežne monografije posvećene izložbi, autor donosi kratku genezu i dokumentiranu povijest europskih iseljeničkih tokova prema Sjevernoj Americi u kojima je jednu od važnijih uloga imala Rijeka i njena luka. Upravo je monografija referentna točka ovoga rada koji nastoji proniknuti u veze i odnose između Rijeke kao industrijsko-lučkog grada u razvoju njene bliže i dalje okolice kao izrazitog agrarnog i siromašnog gospodarskog prostora sa kojega stanovništvo emigrira preko Atlantika.

Ključne riječi: iseljavanje, gospodarstvo, agrarno stanovništvo, industrijski razvoj, migracije

Tijekom proljetnih mjeseci 2009. godine u Muzeju grada Rijeke bila je postavljena zanimljiva, poučna i vrlo dobro posjećena izložba kratkog, ali znakovitog naziva – *Merika*. U podnaslovu izložbe stajalo je pojašnjenje *Iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku 1880.-1914.* Posjetiteljima izložbe prezentirana je geneza i dokumentirana povijest europskih iseljeničkih tokova prema Sjevernoj Americi u kojima je jednu od važnijih uloga imala Rijeka i njena luka. Istom prilikom, djelatnici Muzeja na čelu sa kustosom mr. sc. Ervinom Dubrovićem kao autorom i urednikom predstavili su javnosti opsežnu i slikovnim materijalom bogatu istoimenu monografiju. Upravo je ona referentna točka ovoga rada koji nastoji proniknuti u veze i odnose između Rijeke kao industrijsko-lučkog grada u razvoju njene bliže i dalje okolice kao izrazitog agrarnog i siromašnog gospodarskog prostora sa kojega stanovništvo emigrira preko Atlantika.

Druga polovica XIX. stoljeća razdoblje je početaka i razvoja industrijalizacije Rijeke. Otvaraju se industrijski pogoni i tvornice koji preoblikuju Rijeku u industrijski grad kao što su rafinerija šećera i tvornica duhana, tvornica papira, tvornica torpeda (ljevaonica metala), rafinerija nafte, tvornica kože, tvornica sapuna, ledara, klaonica, paromlini. Ujedno joj njezin položaj omogućuje da se preobrazi u vodeću hrvatsku luku i ostvaruje zavidne rezultate u pomorstvu i trgovini koja se odvija

preko lučkog bazena. Sukladno tome, grade se brojni prateći objekti koji u službi industrijske proizvodnje, pomorstva i trgovine odražavaju graditeljske stilove svoga vremena. Kada se tome pridoda dolazak željeznice (1873.), koja je uz već postojeće ceste, Karolinu i Lujzijanu povezivala Rijeku sa unutrašnjošću, te gradnja zgrade željezničkog kolodvora dobivamo potpuniju sliku Rijeke kao važnog lučko-industrijskoga središta sjevernog dijela Jadrana. Sva ova gibanja i mijene grada koje su se pokazivala na njegovom obličju i vizurama jasno su pokazivala da je Rijeka postala početkom XX. stoljeća grad sa najbrojnijim tvorničkim pogonima među tadašnjim hrvatskim gradovima. Političko-upravni položaj Rijeke određen je tako da je grad zajedno sa svojim kotarom pod izravnom upravom središnjih ugarskih tijela, te formiran kao *corpus separatum* ili Ugarsko primorje (*Litorale hungaricum*). Upravo je ugarska vlada kroz svoj plan o izgradnji Rijeke kao moderne luke počela, u suradnji sa tadašnjim gradonačelnicima koji donose urbanističke planove, provoditi preoblikovanje grada i njegovo širenje prema moru. Počinju veliki građevinski poduhvati u službi vizije da Rijeka postane lučki i industrijski centar. Nasipava se obala od ušća Rječine do Kantride za gradnju gatova te lučkih skladišta (od 1900. do 1914. godine gradi se Metropolis, najduža zgrada ikada podignuta u Rijeci) kao i željezničkih skladišta, grade se lukobrani i pristaništa, grad dobiva električnu rasvjetu, vodovod i kanalizaciju, gradskim središtem prometuje električni tramvaj, a velebnne palače u samom središtu grada, hoteli, kazalište, paviljoni, tržnice, parkovi i perivoji svjedoče da na prijelazu iz XIX. u XX. stoljeće pred sobom imamo moderan i urbanistički profinjen grad koji je potpuno u funkciji industrijskog razvoja te lučkog prometa i trgovine.

Gotovo u sjeni prethodno navedenog industrijskog zamaha i trgovačko-pomorske inercije koju grad doživljava potkraj XIX. stoljeća odvija se proces koji dotiče Rijeku po njenim rubnim dijelovima, a koji je u potpunosti u suprotnosti sa njenim gospodarskim dosezima. Naime, Rijeka je kao jedina ugarska luka sve do 80-tih godina XIX. stoljeća u robno-trgovačkoj razmjeni i prometu ipak mala luka. Brodovi koji prometuju lukom su u vlasništvu društva Ungaro-Croate i namijenjeni su obalnoj plovidbi. Radi se o jedrenjacima koji povezuju Rijeku sa bližom okolicom i kvarnerskim otocima, prevozeći relativno malim kapacitetima podjednako ljude i robni teret. Veliki zamah modernizacije pomorskog prometa koji se u Europi, napose u njenim zapadnim (Velika Britanija, Francuska, Nizozemska, Belgija), južnim (Italija) i srednjoeuropskim zemljama (Njemačka) manifestira uvođenjem modernih i velikih parobroda navodi ugarsku vladu na brze i neophodne promjene. One nastaju u trenutku kada mađarska vlada odlučuje napustiti luku na ušću Rječine (Fiumari – Mrtvom kanalu) i graditi novu s namjerom da se dotadašnja obalna plovidba pojača brodskim linijama za prekooceanske plovidbe. Nova glavna luka, odnosno njen središnji lučki bazen, smješta se zapadnije, prema gradskom središtu. Gradnjom bližih pristaništa i vezova održava se postojeća plovidba, dok se gradnjom udaljenijih vezova omogućuje dostupnost parobrodima dubljeg gaza. Najveći tadašnji riječki

prekooceanski brodar, *Ugarsko parobrodarsko društvo Adria* (Royal Hungarian Sea Navigation Company »Adria« Limited-Fiume, osnovana 1882. godine) održava trgovačke linije s vodećim francuskim i britanskim lukama te prekooceansku liniju s brazilskim lukama Pernambuco, Bahia, Santos i Rio de Janeiro. Ova južnoamerička linija namijenjena je prije svega teretnom prijevozu, ali njom već krajem stoljeća odlaze pojedinci iz Rijeke i riječke okolice, ponajprije u Brazil, a potom u Argentinu i ostale zemlje Južne Amerike, da rade na farmama ili se upućuju u daleki svijet tražeći zlato. Ovi prvi gospodarski emigranti najava su procesa koji je postao svojevrsni fenomen gotovo cijele Europe u razdoblju druge polovice XIX. stoljeća pa do početka Prvoga svjetskog rata.

Migracija Europljana preko Atlantika prema Sjevernoj i Južnoj Americi te prema Australiji počela je u drugoj polovici XIX. stoljeća. Radi se o masovnom i pomno organiziranom poduhvatu koji je svojim posljedicama dalekosežno mijenjao tadašnju europsku društveno-političku, a napose gospodarsku stvarnost, ali će podjednakim intenzitetom mijenjati ista društvena obilježja prostora koji su mu bile završne točke. Prva masovna migracija počinje u Irskoj polovicom XIX. stoljeća. Prenaseljena, siromašna i poljoprivredna Irska tada doživljava gospodarski udarac koji će njeno stanovništvo natjerati na egzodus kao jedini spas od smrti uzrokovane glađu. Urod krumpira kao osnovne poljoprivredne kulture i životne namirnice katastrofalno propada 1846.-1847. godine i potiče migraciju Iraca prema Engleskoj, odakle se većina preko vodeće engleske luke Liverpoola uputila prema Sjevernoj Americi, točnije Sjedinjenim Američkim Državama. Kako bismo shvatili razmjere irske emigracije dovoljno je podastrijeti podatak da se tada irsko stanovništvo smanjilo od osam na tri milijuna žitelja. Bio je to početak najveće i najpotpunije dokumentirane prekooceanske migracije u ljudskoj povijesti. Migracija je to kolosalnih razmjera koja u stogodišnjem razdoblju (1815.-1915.), dakle od završetka Napoleonovih ratova do početaka Prvoga svjetskog rata, doseže višemilijunske brojke. Iz Velike Britanije iseljava tada 11,4 milijuna ljudi, iz Italije 9,9 milijuna, iz Irske 7,3 milijuna, a iz Srednje Europe 5 milijuna ljudi. Upravo je Srednja Europa prostor na kojem su među ostalim narodima obitavali Hrvati, živeći unutar granica Austro-Ugarske Monarhije. Iseljavanje iz Austro-Ugarske Monarhije u razdoblju od 1871. do 1915. godine poprimilo je također milijunske razmjere. Naime, u spomenutom razdoblju iz Austro-Ugarske Monarhije je iselilo 4,383.000 ljudi. Najveći dio austrougarskih emigranata (2,191.734) odlazi u Sjedinjene Američke Države, gdje čine 27,9% ukupnog europskog iseljništva u tu sjevernoameričku državu. Ostali pravci austrougarske emigracije idu prema Kanadi (167.969 emigranata), Argentini (355.507 emigranata), Brazilu (64.360 emigranata), ostalim državama Južne Amerike (6.544 emigranata), Australiji (4.097 emigranata), Africi (1.771 emigrant) i Aziji (109 emigranata). Posljedice takvog masovnog iseljavanja iz Austro-Ugarske Monarhije bile su štetne za njezinu gospodarsku vitalnost budući da najveći broj emigranata čini radno sposobno stanovništvo među kojim prednjače muškarci, koji su vojno sposobni, pa

svojim odlaskom negativno utječu i na brojnost i spremnost njezine vojske. Država, pak, sa svoje strane nije spremna zakonskom regulativom zaustaviti odljev stanovništva ili ga barem ublažiti. Premda službeno ne prihvaća emigraciju, država ju, čini se, prešutno odobrava ili čak svojom nedjelotvornošću i potiče. Naime, cjelovit zakon o iseljavanju nije donesen do kraja Monarhije nego je vrijedio stari iseljenički patent cara Franje I. iz 1832. godine prema kojemu je iseljavanje bilo legalno, ali uz gubitak državljanstva i dobivanja statusa stranca. Dakle, iseljavanje nije značilo gubitak prava vlasništva što je bila olakotna činjenica i išla je na ruku iseljenicima. Iseljenički patent je 1867. godine fragmentarno izmijenjen i upotpunjen proglašavanjem slobode kretanja koja se ograničavala jedino u slučaju vojne obveze. No, ta odredba nipošto nije spriječavala vojne obveznike koji su se masovno oglušavali na nju, nesmetano prelazeći granice Monarhije i odlazeći u Novi svijet.

Sve do 1880. godine, kada europski kontinent zahvaća velika gospodarska kriza, Austro-Ugarska Monarhija nije središnji europski prostor iseljavanja. Do tada odlaze pretežno stanovnici iz austrijskog dijela Monarhije kojima su austrijska (Beč, Innsbruck, Feldkirch) i švicarska (Basel, Buchs) željeznička čvorišta prostorno bliža, a preko kojih nastavljaju put do sjevernonjemačkih luka (Bremen, Bremerhaven, Hamburg) ili do francuskih, belgijskih, nizozemskih i engleskih atlantskih luka. Iseljavanje je to tijekom kojega njegova brojnost doseže nekoliko tisuća ljudi godišnje, a Dalmacija je prostor njegovih početaka. Međutim, situacija se drastično mijenja kada pod utjecajem gospodarske krize, čija je zenitna točka 1880. godina, brojnost iseljenika naglo raste na 20.000 ljudi godišnje i više nikada neće pasti. Godine 1892. iseljava 50.000 ljudi, a 1904. godine čak 100.000 ljudi. Ugarski dio Monarhije ne zaostaje za austrijskim, dapače, gospodarska zaostalost bila je poput vjetra u leđa svima onima koji su između ostanka u zavičaju i odlaska u nepoznato izabrali ovu drugu opciju.

U navedenim europskim demografskim gibanjima jedna od polazišnih točaka prema sretnijoj prekoceanskoj budućnosti bila je i Rijeka koja se u srednjoeuropski, preciznije austrougarski, egzodus uključuje kasnije od već tada uhodanih europskih luka kao što su Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Cherbourg, Liverpool, Southampton i Genova. Riječka luka bila je receptivna točka uglavnom ugarskih iseljenika koje dovode brojne iseljeničke kuće, bankari, predstavnici pomorskih kompanija i tisuće »akvizitera« koji obilaze i najudaljenija sela potičući iseljavanje. Gotovo je fascinantna razrađenost njihova djelovanja i organizacija koja zaobilazi sva zakonska ograničenja, a ujedno s lakoćom koordinira usluge prijevoza između središta Europe do najudaljenijeg mjesta na američkom zapadu. Početkom XX. stoljeća u Rijeci počinju djelovati prve iseljeničke agencije kao što su agencije *Mašek i drug* ili *Compagnie Général Transatlantique* koje putnike vode u Le Havre, te agencija u vlasništvu Konstantina Teodorovića koja emigrante usmjerava prema Antwerpenu i drugim atlantskim lukama. One svoja sjedišta imaju u riječkim predgrađima, na Sušaku ili Kantridi, a ne u centru grada

jer ih vlasti ne gledaju blagonaklono. Neke agencije poput one G. B. Cargnelli potajno i bespravno odvođe iseljenike u Genovu budući da se radi o mladićima koji podliježu vojnoj obvezi.

Sve veći promet iseljenika koji se u početku odnosio na stanovništvo uglavnom iz obližnjih krajeva stavljao je pred Rijeku kao grad i novo tranzitno čvorište, te pred riječku luku kao polaznu emigracijsku točku prema zapadu, nove i veće zahtjeve. Početkom 1903. godine u Rijeku željezničkom trasom dolaze prvi iseljenici koji produžuju prema atlantskim (Le Havre) i talijanskim (Genova) lukama. Radi se o skupinama od više desetaka ili nekoliko stotina ljudi, uglavnom Primoraca, koji su svoju sretniju budućnost odlučili potražiti daleko od svog zavičaja. Rijeka je tada figurirala kao tranzitni centar kroz koji prolaze bez nužnog zadržavanja. Međutim, kako je brojnost emigranata eksponencijalno rasla, mađarska vlada je počela razmišljati o Rijeci i njenoj luci kao odredištu iz kojega će isplovljivati preookeanski brodovi s direktnom vezom sa Sjevernom Amerikom. Stoga je nužno bilo osigurati nekoliko pretpostavki. Prvo, domaće parobrodarsko društvo Adria moralo je osigurati parobrode namijenjene prijevozu emigranata i to gradnjom novih ili unajmljivanjem. Čelnici Adrie posežu za unajmljivanjem parobroda sklapajući ugovor sa jednom od najvećih europskih parobrodarskih kompanija, *Cunard Lineom* iz Liverpoola. Time se engleska kompanija uključuje na jadransko tržište u ovaj profitabilan prijevozniki posao. Bez obzira što je ova parobrodarska koalicija nosila ime Cunard-Adria, činjenica je da se prijevoz iseljenika iz Rijeke prema Sjevernoj Americi, preciznije New Yorku, odvijao isključivo pod Cunardovim patronatom, a Adria je obavljala agentske i ostale posredničke poslove, te je u stvari bila Cunardov predstavnik u Ugarskoj. Štoviše, ugovorom sklopljenim u srpnju 1904. godine između ugarske vlade i Cunarda određeno je da su svi iseljenici iz »zemalja ugarske krune« bili obvezni ploviti Cunardovom linijom iz riječke luke, a zauzvrat se prijevoznik obvezao da će ugarskoj vladi, za tzv. iseljenički fond, uplatiti 10 kruna za svakog putnika iz ugarskog dijela Monarhije. Ukupna računica postaje jasnija kada se ima u vidu još jedan element ugovora. Naime, ugarska vlada je zajamčila Cunardu prijevoz 30.000 putnika godišnje, a u slučaju da ih bude manje plaćati će mu odštetu od 100 kruna po osobi. Navedena kvota je ipak ukinuta 1907. godine na inzistiranje američkih vlasti. Riječka povratna linija prema Sjevernoj Americi počinje 20. listopada 1903. godine kada Cunardov parobrod *Aurania* isplovljava sa 349 putnika iz New Yorka da bi u riječku luku, na oduševljenje mnogobrojnih Riječana, uplovio 10. studenog. Četiri dana poslije isti parobrod sa 53 ukrcana emigranta isplovljava iz Rijeke prema New Yorku. Krajem godine Cunard uvodi još jedan parobrod na liniji Rijeka-New York-Rijeka, *Carpathiu*, da bi početkom 1904. godine bio uveden i treći parobrod na toj liniji i to povlačenjem *Carpathie*, a uvođenjem *Slavonie* i *Ultonie*. Namjera je bila da se linija održava redovito i da parobrod iz Rijeke kreće dva puta mjesečno. Tijekom narednih desetak godina koliko se održavala postojeća linija izmijenilo se više parobroda. Osim spomenutih *Auranie*, *Carpathie*, *Slavonie* i *Ultonie*, liniju

prema New Yorku održavali su i *Pannonia*, *Carmania*, *Caronia*, *Fraconia*, *Ivernia*, *Laconia* i *Saxonia*. Brod je iz Rijeke isplivljavao svaka dva tjedna i to petkom, a prosječno je svaki prevezio oko 2.000 putnika, uglavnom u trećoj klasi što najzornije upućuje na njihov materijalni status.

Druga pretpostavka odnosila se na izgradnju prihvatilišta za iseljenike koji bi na jednom mjestu čekali ukrcaj te ne bi svojom brojnošću vršili pritisak na grad i njegovu postojeću infrastrukturu. Prihvat emigranata u Rijeci, pregled njihovih dokumenata i obavezni zdravstveni pregled koji su morali proći uoči ukrcaja riješeni su u kooperaciji sa predstavnicima Sjedinjenih Američkih Država. Krajem 1903. godine u Rijeci se otvara Konzularna agencija SAD-a koju vodi mladi i poduzetni Fiorello La Guardia brinući se o pregledu dokumentacije i regularnosti isprava, kao i o nadziranju zdravstvenog pregleda iseljenika čime se umnogome smanjio broj onih kojima vlasti u New Yorku nisu odobravale useljenje, da bi ih potom vraćali u njihove polazišne zemlje. Kada je u drugoj polovici 1904. godine posebnim vlakovima iz Ugarske u Rijeku počelo pristizanje tisuća emigranata koje parobrodi nisu mogli apsorbirati pojavio se ogroman problem prekobrojnih. Dio njih je hitno ukrcavan na vlakove prema Antwerpenu gdje su ih čekali Cunardovi parobrodi, dok je ostatak smještan u kuće za emigrante u Ulici Serpentina na Pioppima, u zapadnom predgrađu, te u Hotel Sušak i vojno skladište u Ulici Castello. To je, dakako, bilo samo privremeno rješenje. Ono dugoročno počinje se ostvarivati 1908. godine izgradnjom novog »hotela za emigrante« u »via Volosca« (Barčićeva-«industrijska« ulica). Lokacija iseljeničke kuće nije slučajno odabrana. »Hotel« je izgrađen u središtu lučke četvrti na zapadnoj strani grada sa industrijskom zonom tik uz Rudolfov mol (danas Orlandov gat) s kojega su putnici ukrcavani u brodove, te u neposrednoj blizini željeznice. »Hotel« je imao smještajni kapacitet od 500 kreveta, a svojim je sadržajima kao što su obiteljski apartmani, saloni za dnevni boravak putnika, restorani, trgovine, blagovaonice, prostorije za liječnički pregled, prostorije za dezinfekciju prtljage, garderobe, zadovoljavao sve higijenske i smještajne zahtjeve za 2.000 osoba. Osim toga, udovoljavao je svim protupožarnim standardima, a imao je i električnu rasvjetu te ventilaciju. Bila je to impozantna betonska zgrada na ponos ugarskim vlastima.

Broj putnika ukrcanih u Rijeci u promatranom razdoblju od 1903. do 1913. godine je varirao zadržavajući se na najnižoj brojčanoj razini od 15.322 iseljenika 1908. godine (uslijed gospodarske krize) do rekordna 49.386 iseljenika koji su se iz riječke luke prema Sjevernoj Americi zaputili 1906. godine. U razdoblju najintenzivnijeg emigriranja, od 1904. do 1910., preko riječke luke se iseljavalo između 30.000 i 50.000 osoba. Sveukupno su se iz Rijeke do pred početak Prvog svjetskog rata na prekoatlantski put zaputilo 317.638 emigranata, čime je riječka luka, po brojnosti ukrcanih iseljenika, bila na osmom mjestu među europskim kontinentalnim lukama. Nakon rata iz riječke luke se više ne putuje preko Atlantika.

Odakle su i tko su emigranti koji dolaze u riječku luku? To nisu stanovnici Rijeke u koju su industrijalizacija, lučka postrojenja i željeznica privukli dovoljno gradske

radne snage kao i one iz neposredne riječke okolice. U Rijeku kao jedinu luku u ugarskoj polovici Monarhije pristižu isključivo ugarski iseljenici. Osim toga, zbog Cunardovog monopola i koncesije ovamo niti ne mogu doći austrijski iseljenici, oni iz Istre i s kvarnerskih otoka. Naravno, u pojedinačnim slučajevima se ova odredba nije striktno poštovala. Čak ni Primorci koji su bili ugarski državljani ne odlaze iz Rijeke zbog visokih cijena željezničkih i brodskih karata te poslovnih interesa brojnih domaćih i stranih agencija koje ih odvođe prema sjevernonjemačkim, talijanskim ili atlantskim lukama s obje strane La Manchea. Prema dostupnim podacima, polovica emigranata koji dolaze u riječku luku su Mađari, više od petine su Slovaci, više od desetine su Nijemci, a otprilike toliko ima i Rumunja. Hrvata je preko riječke luke do 1913. godine u Novi svijet emigriralo tek nekih desetak tisuća jer ih Hrvatska nije usmjeravala prema Rijeci nego im je ostavljala zakonsku mogućnost izbora. Mađare je, pak, njihova vlada naprosto tjerala prema riječkoj luci. Međutim, Hrvati su po brojnosti emigranata na trećem mjestu, iza Poljaka i Slovaka, među svim narodima Austro-Ugarske Monarhije koji su do Prvoga svjetskog rata odlazili preko Atlantika. Računa se da je od 1880. do 1914. godine sa cjelokupnog hrvatskog prostora iselilo u SAD približno 400.000 ljudi, a možda i preko pola milijuna. Hrvatski emigranti koji su preko Rijeke i njezine luke odlazili prema Americi potjecali su iz šireg riječkog zaleđa i okolice. Najintenzivnije iseljavanje bilježila je Modruško-riječka županija, u sastavu Kraljevine Hrvatske, koja se protezala do Sušaka kao riječkog predgrađa ne zahvaćajući grad Rijeku kao ugarski grad. Županija je obuhvaćala Gorski kotar i sezala do Like i Bosne. Radi se o rijetko naseljenom području na kojem je do 1910. godine živjelo oko 220.000 stanovnika, a do Prvoga svjetskog rata s tog se područja iselilo gotovo 60.000 ljudi, uglavnom u preookeanske zemlje. Ujedno, radi se o jednoj od najsiromašnijih hrvatskih županija, pa je glavni razlog masovnog iseljavanja bio isključivo gospodarskog karaktera. Uostalom, izrazito teške gospodarske prilike na gotovo svim hrvatskim područjima s kojih se iseljava stanovništvo potkraj XIX. i početkom XX. stoljeća i jesu krucijalni razlog emigracije i napuštanja obitelji i zavičaja. Bilo da se radi o Gorskom kotaru, Lici, Krbavi, Primorju, Dalmaciji ili kvarnerskim otocima nailazimo na vrlo teške životne uvjete i posvemašnje siromaštvo.

Krški, opori i teško obradivi teren, neplodna zemlja, parcelizacija ionako malih zemljišnih posjeda, nedostatna modernizacija u poljoprivrednom sektoru, siromašan stočni fond, zaostajanje za pomorskim i brodarskim uzusima onoga vremena, periodične bolesti (peronospora i filoksere) koje su uništavale vinogradarske nasade, nepovoljni međunarodni trgovački vinarski ugovori koji su u nepovoljan položaj dovodili domaće vinare u odnosu na talijanske, a napose nebriga državnih vlasti za gospodarski oporavak seljaštva samo su neki od vrlo ozbiljnih gospodarskih razloga koji su naprosto tjerovali hrvatskog seljaka da napusti svoj dom i pokuša sreću naći u nepoznatom. Kada se tome pridoda i demografska situacija uokvirena činjenicom da se radi o mnogočlanim obiteljima, nerijetko sa 10-tak i više djece, te podložnost svih dobnih slojeva stanovništva zaraznim i onodobnim smrtonosnim bolestima (tuber-

kuuloza, tifus, kolera, kuga), dobivamo potpuno sliku seljaka Primorca, Dalmatinca, Ličanina ili Goranina koji cijeli dan provodi na zemlji ili u svojoj barci na moru. Silan trud i naporan rad nisu pretpostavke egzistencije. Stoga se on odlučuje na odlazak u Ameriku, zemlju obećane zarade, s namjerom da se za godinu ili dvije vrati kući, otplati dug, sagradi kuću ili kupi zemlju. No, želje su jedno, a stvarnost nešto sasvim drugo. Vjerojatnost da više nikada neće vidjeti svoje najbliže je više nego izvjesna. Došavši u Ameriku kod prijatelja, znanca, susjeda ili rođaka, emigrant se zapošljava u kamenolomu, rudniku, šumariji kao drvosječa, na gradilištu ili čeličani. Svugdje ga čeka težak i naporan svakodnevni posao, bez odmora i bez blagdana. Mukotrpna štednja i slanje novca obitelji u rodni kraj su mu jedina snaga da izdrži. Osobne, pojedinačne sudbine iseljenika su priče o uspjehu i neuspjehu, o ostvarenim snovima i neispunjenim nadama i očekivanjima.

Hrvatski povijesni prostor je, uzevši u promatranje razdoblje od 1850. do 1914. godine, u strogom gospodarskom smislu prostor agrara. Seljaštvo zauzima oko 90% cjelokupnog hrvatskog demografskog korpusa. Ono je neobrazovano i nesklono promjenama, naročito u sferi gospodarstva. Kada se i pojave pojedinci ili organizacije koje žele uvesti promjene na selu, modernizirati poljoprivrednu proizvodnju i gospodarski educirati seljaka, onda se nailazi na nepovjerenje i sumnjičavost tog istog seljaka koji se boji promjena i draže mu je raditi i živjeti po starom ratarskom, stočarskom, vinogradarskom, maslinarskom, ribarskom ili pomorskom modelu nego iskusiti novo. Seljak je prostorno zatvoren u svojoj ruralnoj, patrijahalnoj zajednici, a u grad odlazi samo kada je prijeko potrebno. Stoga se nameće pitanje: nije li industrijalizacija, odnosno, nisu li njezini dosezi i postignuća mogli na hrvatskom prostoru preusmjeriti seljakov životni i ekonomski put? Nisu li tvornice i tvornička postrojenja u Rijeci mogli, npr. krčkog seljaka privući sebi umjesto da se on ukrcava na parobrod u riječkoj luci ili vlak koji će ga odvesti u neku talijansku, francusku ili englesku luku odakle će, diveći se impozantnim parobrodskim grdosijama čijim se neudobnim potpalubljem prevezio, otići na transatlantsko putovanje? Odgovor je niječan, jer je riječko gradsko stanovništvo i ono iz najbliže okolice činilo i više nego dovoljan radni potencijal za tadašnje riječke tvorničke kapacitete, željeznička ili lučka radna potraživanja. Ipak moramo uzeti u obzir da su se riječka industrija i njeni popratni oblici na prijelazu iz XIX. u XX. stoljeće još uvijek oslobađali svojih djetinjih povoja i nisu bili na takvom stupnju razvoja da bi tražili radnu snagu iz svoje bliže ili šire okolice. Naravno, industrijalizacija je, kao generalni gospodarski fenomen, inicirala neke revolucionarne prostorne mijene koje se ponajprije odnose na širenje grada u okolicu pretvarajući svoje rubne ruralne dijelove u urbane, a isto tako promjene doživljavaju gradske vizure, uljepšane armiranobetonskim zgradama građenim u skladu sa suvremenim umjetničkim i graditeljskim stilovima, a koje su uglavnom u službi gospodarstva i uprave. Neminovno, industrijalizacija kao urbani »sadržaj« privlači radnu snagu iz ruralne okolice, ali kolika će masovnost tih unutarnjih migracijskih procesa biti ovisi o snazi same industrijalizacije. Riječka industrijska snaga nije bila tolika da bi ostavila dublje

tragove na deagrarizaciju i deruralizaciju svoje okolice. To je učinilo preoceansko iseljavanje koje je ostavilo ožiljke na radni potencijal emigracijskog prostora jer odlaze radno sposobni muškarci koji su u naponu radne i životne snage. Ostaju žene, djeca i staro stanovništvo koje preuzima mjesto onih koji su otišli, nastojeći biti njihova dostojna zamjena na polju ili na moru istovremeno se nadajući skorom povratku svojih muževa, sinova, braće koji će svima zajedno američkim dolarima uljepšati budućnost.

Napuštanje doma, obitelji, zavičaja nikada nije laka odluka. Ona mora biti uzrokovana dramatičnim razlozima. Gospodarski, politički, vojni, vjerski ili neki drugi razlozi koji u konačnici ugrožavaju fizičku egzistenciju sasvim su dovoljan motiv za odlazak iz prostora ugroze. Emigranti iz bliže riječke okolice, Vinodolci, Kirci, Krčani, Cresani, Lošinjani ili Kastavci kao i emigranti iz šire riječke okolice imaju iste težnje. Otići u Ameriku, zaraditi, uštedjeti, vratiti se i dostojno nastaviti živjeti u svom zavičaju. No, mnogi od njih nisu mogli niti pretpostaviti da će već njihovi sinovi, druga iseljenička generacija, biti ravnopravni sudionici američkog »melting pota«, da će postajati Amerikanci.

Literatura

Dubrović, Ervin, *Merika : Iseljavanje iz srednje Europe u Ameriku 1880.-1914.*, Muzej grada Rijeke, Zambelli, Rijeka 2008.

Matejčić, Radmila, *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka 2007.

Žic, Igor, *Kratka povijest grada Rijeke*, Adamić, Rijeka 2006.

SUMMARY

Rijeka and the surrounding areas during the transatlantic emigrations from Europe and Croatia between 1880 and 1914

The paper describes an interesting, educational and very well visited exhibition entitled Merika – Emigration from Central Europe to America 1880 – 1914. Based on the material presented at the exhibition and the comprehensive monograph dedicated to it, the author brings a short genesis and documented history of European migrations towards North America in which Rijeka and its port played a significant part. The monograph is the key reference for the paper that tries to explore the relationship between Rijeka – a developing industrial and port city – and its immediate and wider but pronouncedly rural and poorer surroundings from which the population emigrated across the Atlantic.

Keywords: emigration, economy, rural population, industrial development, migrations