

## ISELJAVANJE U AMERIKU OD 1880. DO 1914.

### Uz izložbu *Merika* u Muzeju grada Rijeke - prekomorska emigracija iz Srednje Europe i Rijeka kao emigrantska luka 1903. - 1914.

mr. sc. ERVIN DUBROVIĆ □ Muzej grada Rijeke, Rijeka

#### Konceptija i realizacija izložbe *Merika*

Budući da smo znali kako je prije Prvoga svjetskog rata Rijeka bila velika iseljenička luka i da iz nje u Novi svijet uglavnom nisu iseljavali ni Primorci ni iseljenici iz ostalih krajeva Hrvatske, bilo nam je jasno da izložba *Merika - prekomorska emigracija iz Srednje Europe i Rijeka kao emigrantska luka 1903. - 1914.* ne treba staviti naglasak istraživanja na zavičajni i nacionalni kontekst nego na fenomen iseljavanja kao pojavu neobičnih razmjera za koju je bio potreban veliki organizacijski ustroj i razvijena tehnologija.

Taj je imponantni organizacijski zamah donedavno bio gotovo nepoznat, dijelom upravo zato što nacionalne institute za migracije isključivo zanima odljev i sudbina iseljenih sunarodnjaka, kao i negativni učinci što ih je emigracija imala za pojedine narode.

Jednako smo tako otpočetak strepili da se izložba i cijeli projekt ne pretvori u statističke tablice, da se ljudi i pojedinačne sudbine ne pretvore u brojke i gole činjenice.

Iako je rad na izložbi pokrenut zato što je početkom 20. st. Rijeka postala jedna od važnih emigrantskih luka i ujedno najveća luka na Jadranu, istraživanje je prije svega bilo posvećeno organizacijskom zamahu i imponantnom pogonu u koji su bile uključene brojne europske luke, pomorske kompanije, iseljeničke agencije, banke, pošta i željeznica, kao i državni aparat koji je nadzirao i usmjeravao emigraciju iz svojih zemalja.

Upravo se u doba najvećega iseljavanja iz Srednje Europe i Hrvatske, na prijelazu iz 19. u 20. st. uspostavlja čvrst i iznimno protočan most između obje strane oceana. Organiziranje iseljavanja bilo jedan od oglednih primjera transkontinentalnoga i globalnog funkcioniranja modernog svijeta.

No veća je polovica izložbe posvećena osobnim sudbinama slavni i običnih te poznatih i nepoznatih iseljenika, čije vrlo raznovrsne životne priče na neki način predstavljaju sudbine milijuna onih koji su se uputili preko Atlantika.<sup>1</sup>

Izložba je i vizualnom koncepcijom podijeljena u dva dijela – “organizacijski” je u obliku labirinta, a “sudbinski” u obliku unutrašnjosti broda (autor postava naš je stalni suradnik Klaudio Cetina, profesor i donedavni umjetnički

ravnatelj na Nuova Accademia di Belle Arti u Milanu).

Labirint je postavljen u prizemlju Muzeja grada Rijeke, a na prvom je katu, oko središnjeg prostora za projekcije, izgrađen hodnik i niz od 13 uskih i niskih brodskih kabina, svaka s po dva ležaja na kat i najnužnijim prostorom uz ležajeve. U kabine je smješteno dvadeset i šestero putnika, od kojih se većina nikad nije međusobno susrela niti se ikad zatekla na zajedničkom putovanju.

Taj je imaginarni brod okupio ljude koji su tijekom više desetljeća iselili iz raznih zemalja Srednje Europe i prikazao njihov život. Tu su uz slavne i poznate fizičare, pisce i glumce – Nikolu Teslu, Mihajla Pupina, Louisa Adamiča, Johnnya Weissmüllera, Ericha von Stroheima – prikazani i obični drvosječe, građevinski radnici, služavke i kuharice.

Tu su svi: i oni koji su uspjeli ostvariti “američki san”, i oni koji su se barem uspjeli izvući iz bijede poput Frane Lučića iz okolice Kastva, kao i oni koji su pobjegli iz Amerike poput Klementa Sisarića iz Makarske, oni koji su se ispočetka obogatili, onda propali, poput bankara Franje Zottija iz Boke kotorske, kao i oni koji su u Americi doznali da im se kod kuće rodilo tuđe dijete, poput Jure Starešinčića iz okolice Ozlja, pa čak i oni koji su umrli od gladi, poput kuharice Lize Škofic iz Štajerske.

“Sudbine” prikazuju dvadeset i šest različitih iseljeničkih života od odlaska iz zavičaja, puta do iseljeničke luke iz koje su se uputili prema New Yorku, pa do konačne destinacije, u malobrojnim slučajevima i do njihova povratka u domovinu. No od svih dvadeset i šest odabranih iseljenika samo ih se nekoliko doista uspjelo vratiti!

Izložbu s temom iseljavanja počeli smo osmišljavati već 2005. te smo u prijedlog programa za 2006. godinu uvrstili “pripremne poslove”, nastojeći projekt što iscrpnije koncipirati. Potom smo pozvali na suradnju tridesetak stručnjaka iz raznih zemalja te sami počeli istraživati opsežnu građu.

Tada još nismo mogli znati da u više europskih lučkih gradova koji su nekada bili velike iseljeničke luke također započinju pripreme za osnivanje muzeja emigracije i priređivanje muzejskih postava o toj temi, koja je posljednjih godina doista postala aktualna i atraktivna. Mi u Muzeju grada Rijeke i nehotice smo se pridružili

<sup>1</sup> Ervin Dubrović, *Merika, iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku 1880.-1914.* / *Emigration from Central Europe to America 1880-1914*, Muzej grada Rijeke, 10. prosinca 2008. - 28. veljače 2009.

Trajanje izložbe naknadno je produženo do 20. lipnja 2009.



sl.1. Portreti iseljenika, znanih i nezvanih, u ulaznom prostoru izložbe. Među brojnim su nepoznatim licima i neka od poznatih – Nikola Tesla, Johnny Weissmüller, Mihajlo Pupin, Erich von Stroheim... Nasuprot ovim portretima postavljen je velik pano s nepreglednom masom iseljenika natiskanim na palubi broda.



sl.2 Prva od dvije cjeline izložbe postavljena je u obliku labirinta na koji su nalik željeznički putovi kojima su agenti vodili iseljenike od srca Europe do raznih luka, i onih na Sjevernom moru, na Atlantiku i Sredozemlju.

sl.3. U svakoj je prostoriji labirinta postavljena pojedina tema vezana uz organizaciju putovanja, prijevoznike kompanije, luke emigracije, plovidbu i dolazak u Ameriku, odredišta i rad u Americi te restrikcije useljavanja i -povratak.

sl.4. Putnik s kovčegom jedan je od motiva koji se provlači kroz cijelu izložbu, kao što se i posjetitelji kreću labirintom i provlače kroz otvore izrezane u obliku siluete putnika.

istraživanjima koja su posljednjih godina počela privlačiti muzealce – migracije, egzodusi, zbjegovi i progoni obilježavaju i naše vrijeme, koje također nije imuno ni od ksenofobije i progona drugih i drugačijih.

Zato je izložba i zamišljena kao podsjetnik na zaboravljenu prošlost, kao i na vječni problem koji uvijek prati ljude – da su i sami uvijek negdje stranci.

Projekt je dosad velikim dijelom realiziran, ali još nije posve završen. Otvorena je i zatvorena izložba u matičnoj kući, u Muzeju grada Rijeke, kao dio postava priređena je i video projekcija o iseljenicima, održano je desetak predavanja i radionica te objavljena istoimena monografija (autor izložbe i knjige je Ervin Dubrović), kao i vodič po izložbi. Očekuju nas još gostovanja (u Muzeju Slavonije u Osijeku) i objavljivanje opsežnog zbornika s radovima tridesetak istraživača iz desetak europskih zemalja i SAD-a.

Zanimanje publike i medija bilo je neuobičajeno veliko. Nacionalni i regionalni dnevnici posvetili su izložbi više stranica svojih kulturnih priloga (*Vjesnik*, *Novi list*), specijalizirane revije objavile su brojne iscrpne članke i feljtone (*Matica iseljenika*, *More*), HRT je izložbi posvetio više od 60 minuta programa u najboljim terminima (*Pola ure kulture*) ili je pak cijela emisija bila posvećena našoj izložbi i temi iseljavanja u Ameriku (*Drugi format*).

Za izložbu smo nagrađeni i Godišnjom nagradom Hrvatskoga muzejskog društva za 2009. godinu.

#### Uvod - emigracija kao nepresušna tema

Iseljavanje u Ameriku desetljećima je tema brojnih istraživača. Već su ostvarene temeljite i pouzdane sinteze nacionalnih povijesti emigracije, a napisane su i brojne

sl.5. Autor izložbe Ervin Dubrović i riječki gradonačelnik Vojko Obersnel na izložbi *Merika*. Gradonačelnik je na otvorenju govorio i o razmišljanjima da Rijeka dobije muzej iseljeništa. Time bi se pridružila nizu lučkih gradova koju su posljednjih godina već otvorili svoje muzeje na ovu temu, te ostvarili vrlo zapažene postavbe i privukle milijune posjetitelja – poput Bremerhavena i Hamburga.

sl.6. Cjelina posvećena sudbinama pojedinih iseljenika izložena je u ambijentu unutrašnjosti parobroda. Uokolo središnjeg prostora u kojem su prikazivane emigrantske priče postavljeno je trinaest kabina, svaka s po dva putnika koja u stvarnosti nisu putovala zajedno. Izabrani iseljenici, i slavni i poznati i obični i nepoznati, ukricali su se u raznim europskim lukama.



2 Dudley Bains, *Emigration from Europe, 1815-1930*, MacMillan Education LTD, Houndmills, Basingstoke, Hampshire and London, 1991. str. 7.

3 Chmelar, Hans, *Hobepunkte der oesterreichischen Auswanderung aus den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern in der Jahren 1905.-1914.* Verlag Oesterreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1974.

Puskas, Julianna, *Kivandarlo magyarok az Egyult Allamokban 1880.-1940.* Akademiai Kiado, Budapest, 1982. (na engleski je preveden i dostupan u "strojopisu" u National library of Australia tekst *From Hungary to the United States, 1880.-1914.*)

4 Stjepan Radić, *Moderna kolonizacija i Slaveni*, Matica Hrvatska, Zagreb 1904.

5 Georg J. Prpic, *The Croatian Immigrants in America*, Phylosophical Library, New York 1980.

6 Objavili su i opsežan katalog - *LA MERICA! 1892 - 1914, Da Genova a Ellis Island, il viaggio per mare negli anni dell'emigrazione italiana.* Musei del Mare e della Navigazione, Sagep Editori, Genova, 2008.



monografije i sinteze, kao i kratki, ali vrlo upotrebljivi pregledi i priručnici o najvećoj emigraciji svih vremena.

Tako u sažetom priručniku o iseljavanju iz Europe stoji da su između 1815. i 1930. emigrirala 52 milijuna registriranih iseljenika, no da je vjerojatnije kako ih je ipak bilo oko 60 milijuna.<sup>2</sup>

Postoje studije i o iseljavanju iz Austro-Ugarske, i to posebno za Austriju, a posebno za Ugarsku, a već su vrlo

rano i hrvatski pisci počeli pisati o iseljavanju Hrvata, i to s obje, europske i američke pozicije. Jednima je pogled bio više uperen prema problemu iseljavanja iz domovine, a drugi su se više bavili američkim sudbinama useljenika.<sup>3</sup>

Već je prije vrhunca iseljavanja Stjepan Radić objavio svoju opširnu monografiju o seobi stanovništva u suvremeno doba,<sup>4</sup> a Georg J. Prpic, tj. Juraj Prpić, sveučilišni profesor u SAD-u, svoju je knjigu o hrvatskim useljenicima u Americi objavio u više američkih izdanja (prvo 1971.) i u prijevodu na hrvatski.<sup>5</sup>

Postoje i instituti za migracije, poput Instituta za migracije i narodnosti u Zagrebu, kao i muzeji, instituti i arhivi pojedinih nacionalnih skupina u Novome svijetu, poput "kućnog" muzeja Hrvatske bratske zajednice u Pittsburghu i Croatian Ethnic Instituta u Chicagu, koji prikupljaju i čuvaju nacionalnu baštinu i potiču održavanje nacionalne i kulturne svijesti potomaka negdašnjih iseljenika.

Unatoč toj činjenici, posljednjih se godina emigracijom počinje baviti i više muzeja, a rad nekih vrlo je zapažen. Već je odavno velik ugled stekao Muzej imigracije na Ellis Islandu u New Yorku, otočiću na koji su desetljećima pristizali milijuni useljenika, a nedavno su osnovani muzeji emigracije u Bremerhavenu (2005.) i Hamburgu (2007.), dok su Musei del Mare e della Navigazione u Genovi posebnu cjelinu stalnog postava posvetili emigraciji (2008.).<sup>6</sup>

Upravo je Muzej u Bremerhavenu, nazvan Njemačka iseljenička kuća (Deutsche Auswanderer Haus), već 2007. osvojio Godišnju nagradu za najbolji europski muzej.





Očito je da veliko zanimanje za emigraciju nije potaknuto samo potragom za precima koja zaokuplja njihove unuke i prauke već je obilježeno i današnjom aktualnošću teme. Voljna i prisilna putovanja i seobe, izbjeglištva i progoni obilježavaju i današnji svijet.

### Zašto ljudi sele

Osim iz radoznalosti, potrebe za kretanjem i prirodnoga nemira, ljudi su najčešće selili zbog dva osnovna razloga: ili su tražili veće životne pogodnosti ili su bježali od kakve sile i nevolje. No u cijeloj je povijesti samo potraga za “zemljom zlatnih obećanja” (kako ju je Nikola Tesla nazvao u svojoj autobiografiji)<sup>7</sup> jedina sustavno organizirana velika migracija, koja je u razmjerno kratkom roku na iseljavanje pokrenula desetke milijuna ljudi koji su svoju sreću ili zaradu prije svega tražili u Americi, a neki i na drugim kontinentima.<sup>8</sup>

U ovom primjeru riječ je o iseljavanju koje kulminira na razmeđu 19. i 20. st. Iako neki istraživači kao glavne motive iseljavanja vole isticati političke razloge i “nacionalno ugnjetavanje”, riječ je prije svega o ekonomskoj migraciji, o potrazi za boljim životom. Uglavnom su to bili odlasci koji su računali s povratkom, pa su i obitelji iseljenika često ostajale u rodnom kraju iščekujući i povratak svojih *Merikana* i njihove zarade.

Odlazak je redovito bio potaknut siromaštvom, a bježali su uglavnom mladi ljudi, najčešće muškarci, željni boljeg života za sebe i svoje obitelji. Često su i cijele obitelji u



odlazak ulagale svu svoju ušteđevinu i slale u neizvjesnost najkretnijega od svojih sinova. Još neoženjen momak ili otac tek zasnovane obitelji ostavljao je u domovini svoje najbliže i ne znajući hoće li ih ikad ponovno vidjeti. Mnogima su se kasnije pridružile žene i djeca, a mnogi su od njih odlazak smatrali samo privremenim, ni-pošto konačnim. No ipak su svi strepili od neizvjesnosti: tko zna hoće li im se ostvariti priželjkivana sreća i hoće li dočekati povratak u zavičaj?

Došljaci u Novi svijet polagali su velike nade u Ameriku. Neki je mladić, stupivši u New Yorku pred useljeničku komisiju, samosvjesno izjavio kako je mislio da je Amerika popločena zlatom, a onda je shvatio da uopće nije tako! No jednako je samosvjesno ustvrdio da će je on osobno popločati!

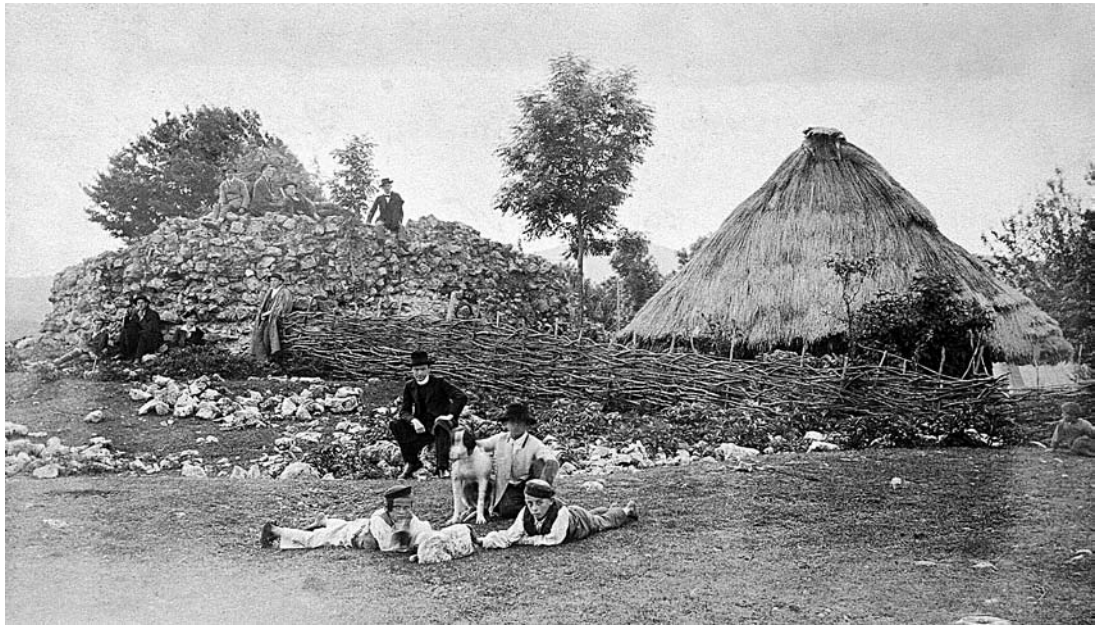
sl.7. Na palubi transatlantika. Iako su veliki brodari uglavnom osnovali svoje prekomorske linije ponajprije radi pogodnosti koje je država davala prijevoznicima pošte, vrlo su brzo shvatili da je prijevoz iseljenika mnogo unosniji posao i da su iseljenici najpogodniji teret. Stoga su, nakon jenjavanja prometa Anglosaksonaca, Iraca i Skandinavaca, u potrazi za novim tržištem prijevoznici poticali iseljavanje iz Srednje Europe.

sl.8. U dvojni države oko iseljavanja koje postaje sve naglašenije postoje suprotni interesi, koji dijelom potiču a dijelom kočie emigraciju. Zato Austrijski parlament, za razliku od ugarskoga, nikad nije uspio izglasati Zakon o emigraciji. No već 1880. iseljava više od 20 000 iseljenika, a uoči rata iz Monarhije odlazi više od 200 000 iseljenika godišnje. U svega nekoliko desetljeća ukupno više od pet milijuna.

<sup>7</sup> Knjiga *My Inventions*, prvi je put objavljena 1919., a hrvatsko izdanje *Moji pronalasci* objavila je Školska knjiga, Zagreb, 1981.)

<sup>8</sup> Bains, isto, str. 7.

sl.9. Iseljavanje se često zlorabilo kao ispolitizirani argument protiv političkih protivnika, ali njegovi su glavni uzroci ponajprije bili socijalni i gospodarski, nastali zbog velike zaostalosti pojedinih krajeva (prizor iz Široke Kule u Lici). Bivši su kmetovi slobodni ali nemaju zemlju i padaju u dugove. Nevoljama se pridružuju sušne i nerodne godine kao i bolesti vinove loze koje se proširuju raznim krajevima – poput filoksera.



sl.10. I prizor iz Hrvatske Kostajnice u Baniji (prije prvog svjetskog rata Zagrebačka županija) svjedoči o siromašnim uvjetima života. Upravo je iz ovog kraja mnogo mladih potražilo spas bijegom u emigraciju. Najviše je iseljenika iz kraljevina Hrvatske i Slavonije iselilo iz Zagrebačke županije, među njima su iseljenici iz okolice Karlovca i Hrvatskog zagorja.



sl.11. I Primorci masovno iseljavaju. U okolici Bakra jedan je svećenik s propovjedaonice preklinjao svoje župljane da ne ostavljaju ognjišta jer će im sela posve opustjeti.

Poslije zagrebačke, najviše iseljenika odlazi iz modruško-riječke županije.



Velika je prekomorska seoba iz Europe u Ameriku bila na vrhuncu upravo početkom 20. st., upravo kada najviše useljenika dolazi iz Austro-Ugarske, Italije i Rusije a baš je u to doba Rijeka bila jedna od važnih europskih iseljeničkih luka.

Iako je Rijeka ishodište istraživanja za izložbu *Merika*, projekt je usmjeren na iseljavanje s područja Srednje Europe, uglavnom iz Austro-Ugarske, i to prije svega na istraživanje europskog dijela priče o migraciji, na osvjetljavanje društvenih okolnosti emigracije, kao i na organizaciju i provedbu putovanja od Europe do Amerike, te na organizaciju administrativne i zdravstvene službe, a manje na uključivanje iseljenika u američke prilike.

#### Kako se putovalo od rodnoga sela do New Yorka

Prvi “moderni” emigranti, u koje se ne ubrajaju najstariji doseljenici – istraživači, kolonizatori, robovi i “pioniri” (koji su također povlašteni vlasnici zemlje u usporedbi s useljenicima “proleterima”, tipičnim emigrantima) počinju se masovno upućivati u Ameriku već nakon Napoleonskih ratova (1815.).

Brojne vijesti govore i o stravičnim uvjetima nalik na one u kojima često još i danas ilegalno putuju izbjeglice iz Kine i drugih zemalja Dalekog istoka, koji katkad uopće ne prežive putovanje u nemogućim okolnostima, u hladnjačama, šleperima i u potpalublju krijumčarskih brodova.

Sredinom 19. st. cijela su sela u Irskoj izumrla od gladi (čuvena “krumpirova glad”) i bolesti, a i putovanja u Ameriku katkad su bila jednako stravična. Bilo je slučajeva da su putnici bili smješteni na način na koji su nekad putovali afrički robovi. To su bila putovanja na jedrenjacima i katkad su trajala gotovo dva mjeseca. Emigranti su bili natisnuti u potpalublju, a kako cijena putne karte isprva nije uključivala hranu, bili su izloženi izgladnjivanju. Da bi spriječili pobunu, kapetani su emigrantima jednostavno onemogućili izlazak iz potpalublja.

9 Dubrović, isto, str. 66. i 76.

Zahvaljujem Gerhardu Dienesu i Williamu Klingeru koji su me upozorili na primjere brodova “New England” (1853.) i “Giuseppe Bacarcich” (1867.). Prvi je krenuo iz Bremerhavena i nakon dvomjesečne plovidbe stigao u New York sa 108 leševa, a na drugome brodu, koji je isplovio iz Antwerpena, tijekom plovidbe umrlo je 18 putnika.

10 Dubrović, isto, str. 76.; podaci: William Klinger.





sl.12. Dalmatinci, skloni moru i putovanju, u cijeloj Monarhiji odlaze među prvima. Jedan se časnik s Visa žali nadređenima da na otoku nema koga unovačiti. Svi su mlađici već ukrcaji na brodove trgovačke mornarice ili su pobjegli u Australiju.

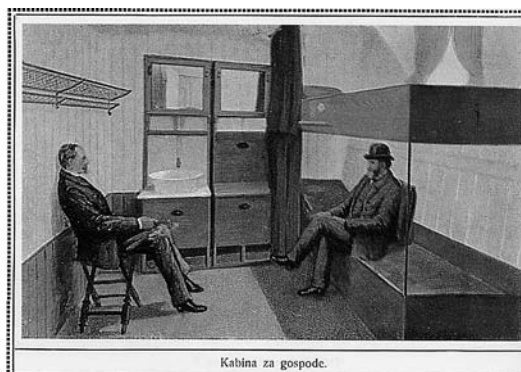
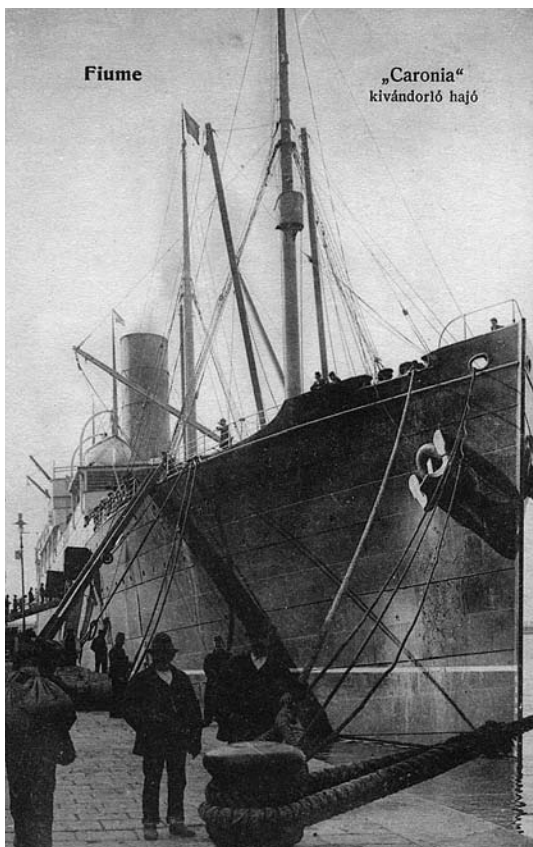
Mučne uvjete privređivanja učinile su još gorima zakoni koji su omogućili uvoz stranoga vina i bolest vinove loze – filoksera.

sl.13. Veliki parobrodi impozantne su građevine koje ulijevaju poštovanje. Prevoze često i više od po dvije tisuće putnika od kojih je najviše iseljenika u skupnim spavaonicama u potpalublu. Putovanje traje tjedan ili dva, ovisno iz koje se luke kreće, no najčešće je burno i mučno, a prizor New Yorka koji se ukaže na obzoru uvijek izaziva oduševljenje.

sl.14. U propagandnim prospektima brodarskih kompanija objavljuju se slike privlačnih kabina za samo dvoje putnika, no u ranija je vremena putovanje katkad bilo neopisivo mučno, a smrtnost na brodu zabrinjavajuća. Uoči Prvoga svjetskog rata velike su spavaonice zamijenile manje i udobnije kabine, no onda su neki brodari smještaj najsiromašnijih vratili korak unazad – izmislili su četvrtu klasu.

sl.15. Putovnica koju Kraljevska hrvatsko-slavonsko-dalmatinska vlada u ime njegova Cesarskog i kraljevskog apoštolskog veličanstva izdaje Josipu Goliku iz Gorskog Kotara.

Putovnica još nema sliku nositelja i izdaje se na kraći rok, izričito za određeno putovanje. Česti su slučajevi da putnici pokušavaju otići s tuđom putovnicom.



- ne toliko zbog humanitarnih, koliko zbog higijenskih i praktičnih razloga, da ne moraju skupljati leševe po luci.

Jedrenjak imenom "Giuseppe Bacarcich" bio je riječki brod iznajmljen belgijskom brodaru Adolphu Straussu. Svih je 18 putnika koje je prevozio pomrlo u gotovo misterioznim okolnostima. Govorilo se o nekoj neutvrđenoj epidemiji no njihovu je bolest prije svega prouzročila zatrovana voda, natočena u spremište u kojemu je prethodno bila nafta!<sup>10</sup>

Putovanje parobrodom, u usporedbi s putovanjem jedrenjacima koji su plovili četrdesetak dana, a katkad i puna dva mjeseca, bitno je skraćeno. Uglavnom na manje od dva tjedna, a cijena karte počela je uključivati i podnošljivu hranu, dok su zajedničke spavaonice potkraj 19. st. već imale razuman broj podosta ugodnih ležajeva.

Sve veći i udobniji parobrodi, koji su se uskoro specijalizirali za prijevoz "treće klase", imali su potkraj 19. st. bitno poboljšane uvjete. Noviji su brodovi već i za treću klasu imali vrlo udobne spavaonice s četiri ili čak samo dva ležaja.

U takvim su stravičnim uvjetima, o kojima govore vijesti iz 1850-ih i 1860-ih, rani jedrenjaci preko Atlantika katkad stizali s više desetaka, pa i stotina leševa!<sup>9</sup>

Događalo se da su nakon pristanka u New Yorku emigranti jednostavno bili pobacani na obalu. Lučke su vlasti kapetanima tih brodova prijetile visokim kaznama



sl.16. Prva je velika iseljenička luka Liverpool, iz kojega su iselili milijuni Engleza, Iraca i Skandinavaca. Jedan od prvih velikih prijevoznika Cunard Line već krajem 1830.-ih započinje prekomorski prijevoz pošte i putnika. Nerijetko čak i hrvatski iseljenici odlaze preko Liverpoola! I Cunard dolazi u Rijeku - tijekom osamdesetih ovdje pristaju njegovi trgovački brodovi, a krajem 1903. za New York polaze prvi iseljenički parobrodi.

sl.17. Mnogi Hrvati odlaze u Ameriku preko Southamptona na jugu Engleske, u kanalu La Manche. Kada brodovi postaju preveliki za pristanak u Liverpool počinje im matična luka biti Southampton. Ovdje se na Titanic ukrcalo tridesetak Hrvata. Nisu preživjeli. Mnogi odlaze i preko Le Havrea Genove, Antwerpena, Rotterdama, Bremerhavena i Hamburga.

sl.18. Prizor iz Le Havrea, u ušću Seine, iz kojeg upravo kreće na put veliki parobrod kojega na rivi ispraća veliko mnoštvo. Iz naših krajeva ovamo vode brojni iseljenički agenti, i to uglavnom preko Austrije. Na putu prema Le Havreu veliko je željezničko čvorište Basel, odakle se putovi račvaju i prema sjevernijim - belgijskim, nizozemskim i njemačkim lukama.

11 Ljubomir Antić, *Hrvati i Amerika*, II. Dopunjeno izdanje, Hrvatska sveučilišna naklada, Hrvatska matica iseljenika, Zagreb, 2002., str.105.

12 Stjepan Lojen, *Uspomene jednog iseljenika*, Znanje, Zagreb, 1963., str. 16.

13 Ann Tizia Leitich, *Drei in Amerika*, (roman), Beč, 1946., str. 8.

*Potpalublje se sastoji od niskih, loše prozračanih skupnih spavaonica... putnici...leže kao u jami...nagurani ljudi, koji su doslovno bili naviknuti jesti skupa sa svinjama...djeca, starice i starci nisu se ustručavali povraćati kad im je bilo zlo.*

14 Stjepan Lojen, isto, str.16

*Život na brodu bio je upravo bijedan. Kad smo isplovili na otvoreni ocean, naša se kermija počela toliko ljuljati te sam se bojao da će se raspasti.*

15 Stjepko Brozović, *Sabrane pripovijesti iz američkog hrvatskog života*, New York (bez godine izdanja, oko 1920.).

*Tu smo se našli u velikom, štaglju sličnom prostoru, a po četiri kreveta jedan nad drugim, od poda do stropa zapunili su cijeli prostor. Bilo je tu do 200 kreveta.*

16 Na tu činjenicu izričito upućuje i dio posvećen emigraciji u National Maritime Museum u Londonu.



Ipak, neki još pred sam Prvi svjetski rat spominju brodove sa skupnim spavaonicama i nepodnošljivim uvjetima. O tome govori i iseljenik iz Splita, koji 1908. putuje iz Hamburga.<sup>11</sup> Neki su opisi smještaja i prehrane iseljenika još drastičniji.<sup>12, 13, 14, 15.</sup>

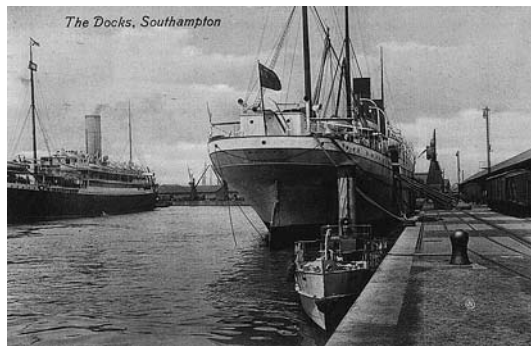
Pred sam Prvi svjetski rat neki su izmislili četvrtu klasu - koja je, na primjer, uvedena na "Imperatoru", golemom njemačkom parobrodu. Time su opet vraćene velike skupne spavaonice i ponovno je pogoršan standard najsiromašnijih.

### Odakle putovati u Novi svijet

Prvi europski emigranti, Iraci, Englezi, Francuzi i Nijemci, već su prije sredine 19. st. odlazili organizirano i u velikom broju, no do osamdesetih godina u njihovim se zemljama počelo bolje živjeti pa se počeo i smanjivati odljev stanovništva u Ameriku.

Time je ugrožen i dobro uhodan posao velikih preoceanskih brodara i svih onih koji su živjeli od emigracije i koji su se stoga počeli okretati novim tržištima, Srednjoj Europi, Sredozemlju i Rusiji.

Upravo se zbog trgovačkih i konkurentskih razloga već krajem 19. st. razvila nepoštudna borba između njemačkih i engleskih prijevoznika, osobito za tržište Austro-Ugarske, što znači za primat u lukama Rijeci i Trstu, odakle su uskoro također pokrenute linije za Ameriku. I riječke novine vrlo zainteresirano prate borbu za prevlast na tržištu što je vode najveći njemački i engleski brodari.



Osobito su mađarska izdanja, na primjer *Fiumei Szemle*, tjednik koji izlazi od 1903. i koji važnije tekstove redovito, osim na mađarskome, objavljuje i na talijanskome.

Mađari se mnogo radije priklanjaju Englezima negoli Nijemcima, od kojih ih sve više udaljavaju sve napetije političke prilike.

Brodarske se kompanije uzajamno nadmeću jakom reklamom, nerijetko ističući visoki komfor luksuznih kabina i salona, koji su obično ugošćivali tek nekoliko desetaka bogatih putnika. No zapravo su živjele od više tisuća emigranata u "trećoj klasi", a ne od onih koji su se šepirili u luksuznim salonima. Zapanjujuća je i gotovo nevjerojatna činjenica da je "treća klasa" izravno subvencionirala raskoš elite, koja najčešće nije dokraja podmirivala svoje visoke troškove!<sup>16</sup>

Među onima koji su prije Prvog svjetskog rata napustili Austro-Ugarsku najmanje ih je isplovilo iz Trsta i Rijeka, a najviše iz sjevernonjemačkih luka.

Iz Bremerhavena i Hamburga ukupno je otišlo gotovo dva i pol milijuna "habsburških" iseljenika!<sup>17</sup> Usporedba s najvećim europskim iseljeničkim lukama, poput Liverpoola, Bremerhavena i Hamburga, koji u dugom razdoblju od prve polovice 19. st. do Prvog svjetskog rata bilježe gotovo nevjerojatne milijunske nizove preoceanskih emigranata (prvi oko 8,5 milijuna, drugi 7,5 milijuna, a treći 5,5 milijuna), svakako je korisna, no Rijeka i Trst organizirane su emigrantske linije imale ipak samo desetak godina.<sup>18</sup>

A iseljavanje iz Habsburške Monarhije važno je u općim razmjerima jer u to doba više od četvrtine svih useljenika u Sjevernu Ameriku dolazi iz te zemlje. Samo su Italija i Rusija tada imale približan broj iseljenika.<sup>19</sup>



www.fhh-bildarchiv.de



Putovi iseljenika od rodnoga kraja do ishodišne luke podosta su iznenađujući.

Gotovo je nevjerojatno kojim su se sve putovima emigranti upućivali do svojih prekomorskih odredišta. Oštra bitka koja se krajem 19. st. razvila među europskim brodarima potvrđuje da je posao prijevoza emigranata vrlo unosan i da su emigranti bili vrlo pogodna "izvozna roba".

Emigranti su često doista tretirani kao roba i umjesto za željeno odredište, katkad su ukrcavani na prvi raspoloživi brod koji je kretao za sasvim drugo odredište od željenoga.

Mihanovićeva ulica  
br. 10. Blizu državnoga  
kolodvora.

ZAGREB Poslovnica ZAGREB

**J. Gf. Drašković**  
ovlašt. poslovnica za odpremu putnika  
u prekomorske krajeve.

Glavno zastupstvo za Hrvatsku i Slavoniju slijedećih parobrodarskih društava:  
**HAMBURG-AMERIKA LINIJA**  
Hamburg

**RED STAR LINE**  
Antwerpen

**AUSTRO-AMERIKANA**  
Triest

Izravna vožnja sa brzim i poštanskim parobrodima iz  
Zagreba u Ameriku, Aziju, Afriku i Australiju.  
**Najbrža vožnja morem za 6 do 8 dana.**

Glavna odprema putnika iz Zagreba  
svakoga petka, subote i ponedjeljka.

Kr. ug. parobr. dion. društvo „Adria“ na Rieci.

**Rieka-New-York**  
Direktna parobrodarska sveza sa Sjever. Amerikom.  
„Cunard-Line“ iz Liverpoola.  
Najveće englesko parobrod. društvo.

GLAVNA DIREKCIJA ZA CIJELU KRALJEVINU:  
Kralj. ug. parobrod. dion. društvo „ADRIA“ na Rieci.  
Odprema putnika u salonu i III. razreda iz Rieke u New-York.  
Povratka za hrvatsko putnike u matinskom jeziku.  
Prvi odlazak iz Rieke dne 14. studena o. g. u jutro sa velikim parobrodom  
„AURANIA“  
nabijen sa 1600 putnika III. razreda i 400 putnika u salonu.  
Za sve laskajte i upute izvršite se obratiti na  
Kr. ug. parobr. dion. društvo „ADRIA“  
na Rieci.

Osobita  
Nenadkrilj  
kao dobitak za k.

Čestim se stavili do anaga svim Slov. mušterijama i P. N. Obširno.

Događalo se da su u atlantskim lukama bespomoćne i zbunjene putnike, nevične putovanjima, brodari jednostavno ukrcali na prvi raspoloživi brod koji je, na primjer, putovao za Kanadu, unatoč njihovoj namjeri da odu rodbini koja ih je čekala u Sjedinjenim Američkim Državama.

Kako se radilo o državnim interesima i o masovnom odljevu stanovnika, o emigraciji su se donosili posebni zakoni te sklapali ugovori između države i prijevoznika, u ovom primjeru između britanskog Cunard Linea, koji je u Rijeci imao monopol i bio jedini prijevoznik, no u Trstu je bio u znatno nepovoljnijem položaju i morao se nadmetati s Austro-Americanom, domaćom tvrtkom (koja se poslije Prvoga svjetskog rata zvala Cosulich, po velikoj tršćanskoj brodarskoj obitelji podrijetlom s Lošinja), koja je u to doba bila pod kontrolom moćnih njemačkih brodarka iz luka na Sjevernome moru.

I ugarske su vlasti na samom početku 20. st. shvatile da ne mogu spriječiti odljev stanovnika i da je stoga bolje da barem zadrže uzde i da, koliko je moguće, nadziru

sl.19. U Hamburgu, uz Liverpool i Bremerhaven jednoj od najvećih iseljeničkih luka, nakon velike epidemije kolere izgrađeno je za smještaj putnika cijelo naselje s crkvom i sinagogom.

I u Rijeci su se pri gradnji "hotela emigranata" pozivali na hamburški uzor.

sl.20 Zagrebački agent Drašković hvali se da odvodi svoje putnike na sve kontinente. Radi s velikim brodarima u Hamburgu, Antwerpenu i Trstu. Agenti su uglavnom svima mrski – putnici se često žale da su ih prevarili, brodarke kompanije su na njih kivne jer dobrim dijelom o njima ovisu, a država ih krivi da potiču iseljavanje i odvođe mladiće iz svojih sela.

sl.21. Jedan od iseljenika iz riječke okolice – Frane Lučić Borinov. Triput je odlazio u Ameriku, a od osmero djece za njim odlaze i četiri sina. Frane odlazi čak triput i svaki se put vraća s malom ušteđevinom. No njegova žena Kata više nikad nije vidjela svoje sinove koji rade u kamenolomima Colorado Springsa i postaju - Amerikanci.

sl.22. Jedan od oglasa za prvu Cunardovu plovidbu iz Rijeke za New York 14. studenog 1903. Riječko parobrodarsko društvo Adria, pretendent na Ugarsko-američku liniju, postala je u ovome poslu samo povlašteni agent, a svi su ostali riječki iseljenički agenti radili s drugim kompanijama i odvodili putnike u druge luke!

17 Dubrović, isto, str. 66.-72.

Podaci na osnovi kataloga izložbe *Nach Amerika, Burgenlandische Landesausstellung*, Burg Gussing, 1992.

18 Hans Hermann Groppe/Ursula Wost, *Via Hamburg to the World, From the Emigrants Halls to the BallinStadt*, Ellert&Richter Verlag, 2007.

19 Roger Daniels, *Coming to America, A History of Immigration and Ethnicity in American Life*, 2. izd., Perrenial, HarperCollins Publishers, New York, 2002. str. 188.

Od svih europskih useljenika u SAD u razdoblju od 1901. do 1910. iz Austro-Ugarske dolazi 2 145 266 (26,6%), iz Italije 2 045 877 (25,4%), iz Rusije 1 597 306 (19,8%), a iz svih ostalih europskih zemalja ukupno 28,2%.



sl.23. Ukrcaj u riječkoj luci pruža isti prizor koji pružaju iseljenici u drugim lukama – mnoštvo nacija i jezika, u ovom slučaju najviše Mađari, Slovaci, Nijemci, Rumunji, Rusini. Velik broj ih dolazi sa sjevera, a dobar dio riječkih iseljenika dolazi iz Južne Ugarske (Vojvodine) u kojoj Adria ima najviše poslovnica za prodaju karata – u Novom Sadu, Pančevu i Bogojevu. Među njima je vrlo malo Hrvata, a još manje Primoraca.

sl.24. Brod Slavonija u Riječkoj luci uoči polaska za New York. Razglednica s pozdravima na hrvatskome i slovenskom jeziku, datirana je 7. veljače 1907. Dojmljivo je s koliko zanimanja svi iseljenici natisnuti na palubi poziraju fotografu. Uoči isplavljanja i prije ulaska u luku uvijek bi se svi skupili na palubi.

sl.25. Dolazak broda u New York. S velikog su prekooceanskog broda koji pristaje na Manhattanu iseljenici prekranci u manje brodove koji mogu pristati na useljeničkom otočiću Ellis Islandu, na kojem prolaze sve zdravstvene i druge preglede i provjere.

sl.26. Gužve na Ellis Islandu redovita su pojava. Unatoč desecima graničnih prijelaza i luka u kojima se može ući u SAD, najveća većina ih dolazi u New York u kojemu svakodnevno pristaju brodovi iz cijele Europe. Ovdje je glavna stanica za prihvata iseljenika, koji se otpremaju do najbliže željezničke stanice i upućuju ka konačnom odredištu.

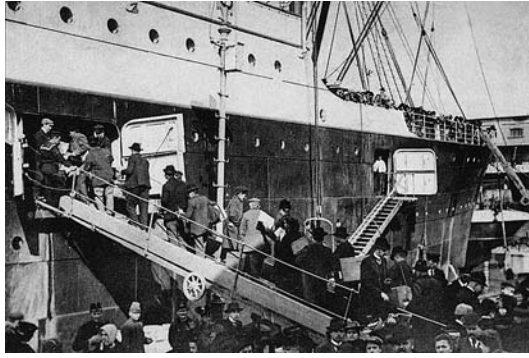


Figura - New York Piroscalo Slavonia Emigranti. - Slavonija kivándorlási hajó.  
Najstarije cestovne vt. marendam. Has udarm  
szimta 7/2/07. Szepi hozdrazav osem. Gyresh



ska linija od koje strepe moćne njemačke luke i njihovi brodari jer su oni dotad odvozili najviše austrougarskih podanika.

Cunardov je brod svaka dva tjedna pristajao u Trstu i Rijeci te vrlo brzo počeo ukrcavati otprilike po dvije tisuće emigranata, uglavnom mnogo veći broj u Rijeci negoli u Trstu.

Iako nisu objelodanjivane službene statistike godišnjeg prometa iseljenika preko riječke luke, podaci što ih je prikupio američki konzulat u Rijeci, kao i objelodanjene putničke liste što ih je obznanio Ellis Island Immigration Museum u New Yorku, omogućuju potpun uvid i cjelovit prikaz rasta kao i, kasnije, pada prometa. Iz tih je podataka moguće iščitati i nacionalni sastav iseljenika koji putuju preko riječke luke, kao i njihovu dob, zanimanje, mjesta iz kojih dolaze te kamo i kome putuju.<sup>21</sup>

U vrijeme najvećeg iseljavanja broj iseljenika dosegao je pedesetak tisuća u godini, što je bilo više negoli je grad tada imao stanovnika. Iz riječke je luke u velikom organiziranom valu u samo desetak godina, od 1903. do 1914., otputovalo oko 330 000 ljudi, što je činilo šestinu svih iseljenika iz Austro-Ugarske Monarhije u to doba. Bilo bi ih i više da su riječki brodovi mogli ukrcati sve. Katkad je i po tisuću neukrcanih kompanija upućivala na svoje brodove u drugim lukama, pa ih je tako slala posebnim vlakom u Antwerpen, a katkad i u Liverpool, na što je Cunard bio obvezan ugovorom s državom. Tako su se nastojali spriječiti mogući nemiri koje su mogli izazvati nezadovoljni i besposleni iseljenici.

Donekle je iznenađujuća činjenica da je iz Rijeke putovalo više iseljenika nego iz Trsta, najveće habsburške

iseljavanje. Stoga su nastojali zakonski regulirati emigraciju i pokrenuti vlastitu liniju između Rijeke i New Yorka. U nemogućnosti da je održava domaći brodar (riječka Adria ili Riječko parobrodarsko društvo iz Budimpešte), posao su povjerali najvećemu engleskom brodaru, s kojim je sklopljen ekskluzivan aranžman.

### Rijeka - glavna emigrantska luka na Jadranu

Od otprilike 2,5 milijuna iseljenika iz Austro-Ugarske koji su početkom 20. st. emigrirali u Ameriku povelik ih je broj ipak odlazio preko riječke luke.

Dana 14. studenoga 1903. parobrod "Aurania", sa samo 52 putnika treće klase, ukrcana u Rijeci, upućuje se prema Americi. Dio putnika već je bio ukrcan u Trstu, mnogo ih se više ukrcalo u Palermu i Napulju, a poneki i u Gibraltaru. Na brodu je bilo i dosta Dalmatinaca i Bokelja (koji su tada također stanovnici austrijske pokrajine Dalmacije), bilo je i Hrvata iz unutrašnjosti te poneki Mađar, Nijemac i dr., no ipak je najviše bilo onih s talijanskog juga.<sup>20</sup>

Važnija je, ipak, činjenica da je tim činom isplavljanja iz riječke luke otvorena redovita iseljenička linija između Rijeke i New Yorka i započeto novo poglavlje u povijesti iseljavanja sa širokih prostora Habsburške Monarhije jer je time otvoren novi prekomorski put i nova konkurent-

<sup>20</sup> Ti se podaci mogu iščitati iz putničkih lista (*manifesta*) brodova koji od 1892. nadalje pristizu u New York. Moguće je naći i podatke o brodovima, kao i podatke o pojedinim iseljenicima (useljenicima). Objavljeni su na internetu, na stranicama Ellis Island Immigration Museuma:

Ellis Island - Free Port of New York Passenger Record Search

<sup>21</sup> John P. Kraljic, *Emigration from Rijeka. An Introduction to the Legal Issues Involved and the Role of the American Consulate in Rijeka*, u: Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 18., br. 2, Rijeka, 1997.

John P. Kraljic, *Rijeka kao iseljenička luka*, u: Riječka luka: povijest, izgradnja, promet, Muzej grada Rijeke, 2001., str. 233.

Ellis Island - Free Port of New York Passenger Record Search.

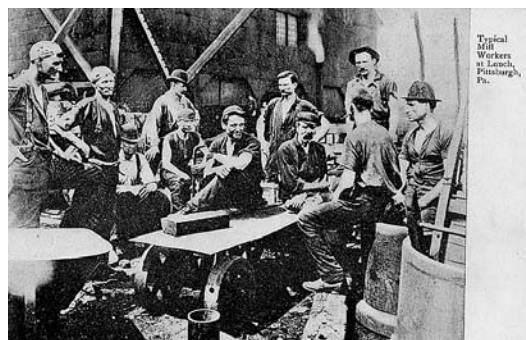




sl.27. "Hotel emigranata" u Rijeci otvoren je 1908. Iako je u drugim lukama običaj da o smještaju iseljenika brinu prijevoznici, riječku emigrantsku kuću gradi država. Naziv "hotel" ipak je pretenciozan jer bi ovdje trebalo biti smješteno dvije tisuće iseljenika, a u velikim je spavaonicama ukupno samo nekoliko stotina ležajeva!

sl.28. Život u Americi. Najviše iseljenika iz Srednje Europe dolazi u industrijske gradove istočne obale i srednjeg zapada. Osim u New York i Chicago, često dolaze i u tvornice Pittsburgha i Clevelanda. Ova je skupina Primoraca zatečena na jednom od najviših nebodera u Chicagu.

sl.29. Skupina radnika u tvornici u Pittsburghu. Okupljeni su za vrijeme odmora za ručak i u očito dobrom raspoloženju. No iz Amerike često dolaze i dramatični vapaji onih koji stradaju; teško izdržavaju najteže poslove i jedva podmiruju svakodnevne troškove.



luke, preko koje je u istom razdoblju iselilo oko 220 000 ljudi. To se može lako objasniti okolnošću da su za njemački živalj, a osobito za najbrojnije iseljenike – Poljake i Židove u Galiciji, bliže i usto mnogo jeftinije sjeverne, njemačke luke.

Da ostanemo pri hrvatskim primjerima, navodim podatak da je čak i zagrebački iseljenički ured "Mašek i drug" svoje emigrante sa sjevera Hrvatske katkad vozio na jug, do Trsta, a ne do Rijeke, i ondje ih umjesto na brod ukrcavao u vlak koji ih je odvozio na sjever, u Hamburg, gdje su se konačno ukrcavali na brod!

Kad govorimo o Hrvatima, bilo onima iz unutrašnjosti, bilo onima s jadranske obale, činjenica je da ih agenti, bez obzira na Rijeku i Trst, najvećim dijelom upućuju do brojnih drugih luka. Preko Rijeke, koja je tada bila u sastavu zemalja mađarske krune Svetoga Stjepana, kojoj su pripadale i Kraljevine Hrvatska i Slavonija, ipak je iselio dio ljudi iz sjevernih krajeva Hrvatske, no vrlo malo Primoraca. Preko Rijeke je iselilo i podosta Ličana.<sup>22</sup>

Oni obično dolaze u grad u većim grupama, a nerijetko imaju teškoća s ukrcajem zbog neurednih ili lažnih ispra-

va ili zbog zdravstvenih razloga. Događalo se čak da su cijele grupe tih jadnih ljudi vraćane iz New Yorka jer nisu uspjeli proći tamošnju provjeru.

Mađarska vlada, osim što favorizira svoju jedinu luku, i zakonski obvezuje ugarske iseljenike da odlaze preko Rijeke. Time ih ujedno tjera u ruke Cunardu, pa zato, s obzirom na pogodnosti koje očekuje od prijevoza emigranata i na poseban tretman toga brodarar, nastoji od iseljenika ubrati prilična sredstva, koja utječu i na znatno višu cijenu što je emigranti plaćaju za putovanje iz Rijeke. Ugovorom određenu i propisanu cijenu od 180 kruna sam brodar smanjuje, ali i dalje ipak ostaje visoka, gotovo dvostruko veća od cijene sjevernonjemačkih i atlantskih brodarar.

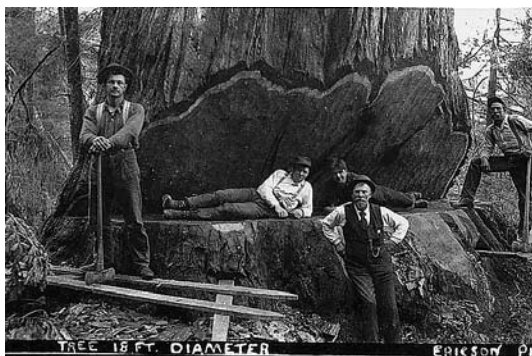
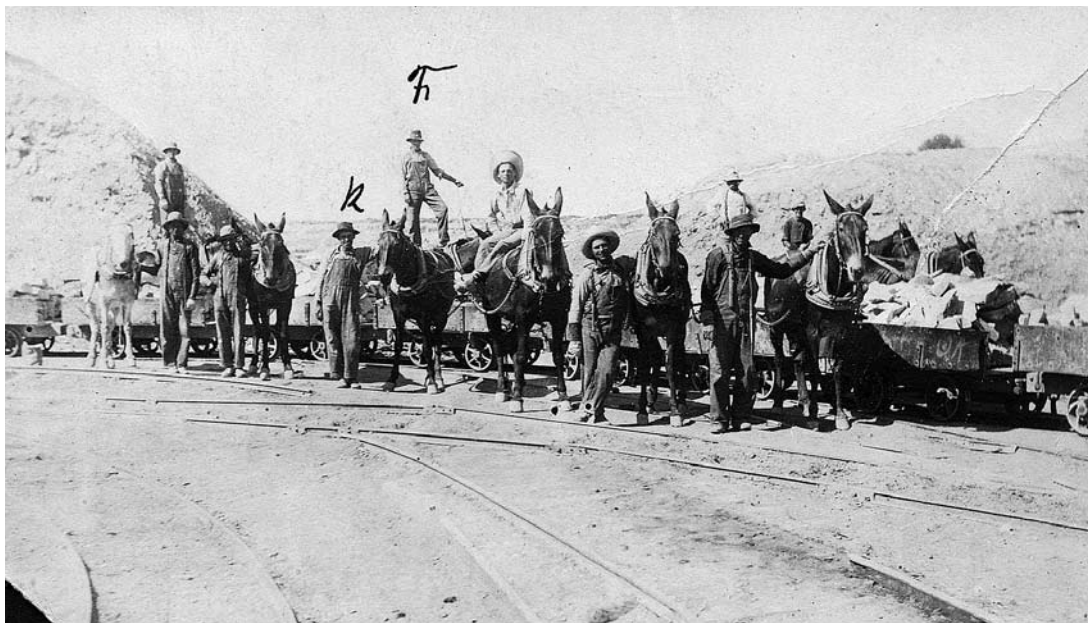
Aranžman dogovoren između mađarske vlade i engleskog brodarar riješio je uzajamne odnose monopolističkim statusom britanske tvrtke za koju je pojedine (agencijske) poslove obavljala najveća riječka brodararska tvrtka Adria, također pod kontrolom mađarske vlade. Dogovor između Cunarda i Mađara određivao je isključivo pravo prijevoza ugarskih podanika.

<sup>22</sup> U početku masovnijega iseljavanja Ličana, 1904., o tome često izvještaju i riječke novine *La Bilancia*.



sl.30. Radnici u kamenolomu u Colorado Springsu. Frane Lučić iz Kastavštine prvi put dolazi u Ameriku 1899. Sinovi mu se kasnije pridružuju i rade zajedno s ocem. Frane se uspijeva domoći male uštedevine i zauvijek vratiti kući.

sl.31. Neki odlaze i na zapadnu obalu, u Kaliforniju. Među prvima dalmatinski pomorci i ribari. Međutim, neki Primorci iz Rukavca kraj Opatije odlaze u šume sekvoja u Humboldtov zaljev u gradove Eureka i Arcata. Slike ogromnih, tisućljetnih debela sekvoja rado šalju u rodno selo. Ovu je razglednicu drvosječa Šime Juračić poslao prijatelju Albertu Luksetiću.



23 Cunard, ugarsko-amerikanska pruga, Rieka (Fiume) - New York, *Uputa i razjašnjenje sjevernoamerikanskim izseljenicima*, Budimpešta (oko 1910.). Prospekt *Uputa* tiskan je na raznim jezicima, pa i na hrvatskome.

24 Ivan Jardas, *Kastavština*, Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena, knjiga 39., JAZU Zagreb, 1957., str. 355.

25 Josip Lakatoš, *Narodna statistika*, Zagreb, 1914., str. 64.

Prema podacima iz *Annual reports of the Commissioner General of Immigration*, Lakatoš tvrdi da je do 1913. iselilo oko pola milijuna Hrvata. Službeni podaci Kraljevine Hrvatske i Slavonije ne navode ni 200 000 emigranata, no podaci iz SAD-a za razdoblje od 1900. do 1910. za istu kraljevinu navode 326 911 iseljenika, a iz Dalmacije i hrvatskih krajeva u Bosni i Hercegovini ukupno 31 326.

Neki su pisci suzdržaniji s brojkama i navode oko 300 000 iseljenika iz hrvatskih krajeva, a drugi govore o dvostrukom broju, imajući na umu i područja u sastavu Austrije i ona u sastavu Ugarske.

Prilično iznenađuju podaci o nacionalnom sastavu "riječkih iseljenika" što ih Američki konzulat u Rijeci dostavlja u Washington - gotovo polovicu svih ovdašnjih iseljenika čine Mađari, četvrtina su Slovaci, šestina Nijemci, a nešto je manje Rusina i Rumunja. Među njima je samo oko 3% Hrvata i 2% Srba. Iz toga je jasno i iz kojih su krajeva stigli u Rijeku - sa sjeverozapada Mađarske (koji obuhvaća i današnju Slovačku) i iz južne Ugarske (današnje Vojvodine i rumunjskog dijela Banata - najistočnijeg dijela Ugarske i Monarhije).

I razmještaj Adrijinih poslovnica koje prodaju karte za mađarsko-američku liniju s polaskom iz Rijeke pokazuje iz kojih se krajeva očekuje najveći odljev emigranata. Uz poslovnice u Rijeci i Budimpešti otvorene su i one u Gyekenyesu i Čakovcu (tada u sastavu Mađarske, a ne Hrvatske) te u Novom Sadu, Bogojevu i Pančevu u Vojvodini.<sup>23</sup>

Budući da je Hrvatska djelomično neovisna o Mađarskoj, iskoristila je mogućnost da ne favorizira mađarsku Rijeku, nego da svoje emigrantsko tržište prepusti nadmetanju brojnih agenata i parobrodarskih društava.

Iako u prvi mah začuđuje to što Primorci iz okolice gotovo uopće nisu iseljavali preko domaće i najbliže luke, vrlo se brzo može uvidjeti zašto je tako.

Kad se govori o iseljavanju Primoraca iz Istre i s kvarnerskih otoka, budući da ti krajevi pripadaju austrijskom dijelu Monarhije, riječki prijevoznik nema koncesiju za iseljenike s austrijskom putovnicom. Ti su putnici, primjerice, mogli putovati preko domaćega Trsta, Genove ili sjevernoeuropskih luka - ali ne i preko Rijeke!

Primjer pomalo groteskne situacije jest činjenica da Kastavci, stanovnici zapadnih riječkih predgrađa, koji su tada austrijski a ne mađarski podanici, ne mogu iseljavati preko riječke luke. Otkad je iz Rijeke uvedena redovita iseljenička linija za New York, oni kao austrijski podanici nisu mogli u mađarsku luku nego su morali tražiti druga odredišta.

Ipak je dio kastavskih emigranata krajem 19. st. emigrirao preko Rijeke. Od 1880-ih godina nadalje odlazili su Adrijinom riječkom trgovačkom linijom u Brazil.<sup>24</sup>

No kada su početkom stoljeća Austrija i Mađarska omeđile svaka svoj emigrantski prostor, karta za Sjevernu Ameriku morala se kupovati na austrijskoj strani, u riječkom predgrađu izvan granica Mađarske - na Kantridi - u agenciji "Mašek i drug", koja je svoje iseljenike uglavnom vodila u daleke francuske, belgijske i njemačke luke.

Veliki mamac za odlazak u strane luke bila je i znatno povoljnija cijena putne karte drugih brodara, osobito onih iz atlantskih i sjevernomorskih luka, koja je bila više nego dvostruko niža od riječke.

Osim toga, od početka 20. st. sve više mladića bježi zbog vojske, koja u Austro-Ugarskoj traje čak tri ili četiri godine, ovisno o tome služi li regrut u kopnenoj vojsci ili u mornarici. Mnogi od nesuđenih novaka odlaze u strane luke, dijelom i zbog straha da ih pri ukrcaju u Rijeci ne uhite vojne vlasti, koje uoči Prvog svjetskog rata provode sve sustavniju i sve oštriju kontrolu.



### Hrvatska kao unosno tržište za pomorske kompanije i njihove agente

Hrvati su u neslavnoj iseljeničkoj utrci od kraja 19. st. do Prvoga svjetskog rata po brojnosti na visokome mjestu, među narodima Austro-Ugarske, uz Poljake, Slovake, Židove, Mađare i dr.

Najviše iseljavaju oni koji imaju najgore životne uvjete, a to uglavnom znači seoski živalj, koji strada od suša, gladi i drugih prirodnih nepogoda poput velike epidemije filoksera u Dalmaciji, koja je opustošila otočke vinograde, osiromašila otočane i mnoge natjerala na iseljavanje.

Procjene katkad govore i o više od pola milijuna iseljenika iz hrvatskih krajeva.<sup>25</sup>

Prvi hrvatski iseljenici koji su u većim skupinama dolazili u Sjedinjene Američke Države uglavnom su s jadranskih obala, najviše s južnodalmatinskih.

Isprva su u najvećem broju pristizali hrvatski pomorci, i to u Kaliforniju i na ušće rijeke Mississippi. Prva su hrvatska udruženja *Slavonsko ilirsko uzajamno potporno društvo*, osnovano već 1857. u San Franciscu, i *Sjedinjeno slovinsko društvo od dobročinstva*, osnovano u New Orleansu 1874. po uzoru na stare dalmatinske bratovštine. Prvi su hrvatski iseljenici masovnije počeli dolaziti u Ameriku tek 1880-ih. Tako su Dubrovčani u St. Louisu, u Louisiani, uz ušće Mississippija, tih godina izgradili jedno od prvih hrvatskih naselja. Bili su to mahom pomorci, ribari i uzgajivači kamenica.<sup>26</sup>

Kad su engleske, njemačke i francuske pomorske kompanije iscrpile svoje domaće tržište, koje je počelo jenjavati zato što se u tim zemljama već počelo bolje živjeti, početkom 1880-ih započele su uzajamnu borbu za tržište Srednje i Južne Europe.



Austro-Ugarska i Italija, obje bitno nerazvijenije i siromašnije od zapadnih zemalja, vrvjele su siromašnim seoskim življem koje je jedini spas i možda ostvarenje svoga životnog sna vidjelo u odlasku u Ameriku.

Da je bila riječ o unosnom poslu, podsjeća nas masovnost emigracije i činjenica da su neki krajevi gotovo opustjeli, da je ponegdje čak trećina ili četvrtina življa napustila rodni kraj i da su brojna sela ostala bez mladeži.

Čak je i nevelika, ali siromašna Hrvatska u toj milijunskoj strci preko Atlantika bila zanimljivo tržište. Otprilike je svaki četvrti ili peti Hrvat postao emigrant.

Gotovo je nevjerojatno kakva se borba vodila za pridobivanje iseljenika. Jedan od najboljih i najbolje organiziranih agenata bio je Friedrich Missler iz Bremena, koji krajem 19. st. ima čak tisuću agenata i suradnika raspoređenih diljem Sjeverne, Srednje i Istočne Europe. On ima poslovnice i u Zagrebu i u Slavonskom Brodu (tadašnjem Brodu na Savi) koje vrbuju putnike za Sjevernonjemački Lloyd (Nortdeutscher Lloyd), a privlačnost je dalekih njemačkih luka u jednostavnoj činjenici da je karta za Ameriku preko sjevernih luka mnogo jeftinija od monopolističke cijene Cunardove riječke karte.

Karte su prodavali i putovanja organizirali agenti koji su kod nekoga prijevoznika uglavnom imali monopol

sl.32. Zdravko Valentin Mužina (Rijeka 1869.-Chicago 1908.), novinar, publicist i jedan od utemeljitelja Hrvatske zajednice (kasnije Hrvatska bratska zajednica). Zbog pravaštva i žučljive političke aktivnosti istjeran je sa Zagrebačkog sveučilišta.

Prvo odlazi u Chicago, poslije u Pittsburgh. Zbog svoje gorljivosti sklon je i sukobima no priznaju mu se i brojne zasluge za poticanje hrvatskih društava i okupljanje sunarodnjaka.

sl.33. Vinko Kopajčić (Škriljevo kraj Rijeke 1887. – Rijeka 1947.) u Ameriku odlazi kao osamnaestogodišnjak, ukrcava se u Rotterdamu i u New York stiže 12. travnja 1905. Okretan je i spretn, stiče zvanje strojara, prihvaća američko državljanstvo i prijavljuje se u mornaricu.

željeznici, odlazi i u mornaricu, no brzo se povlači i potom radi na željeznici. S nešto se novcavrača kući i, u već podosta zreloj dobi, opet dolazi kući i ženi.

sl.34. Nakon velike krize 1907. počinje veliki antiuseljenički val i hajka Amerikanaca protiv novih useljenika. Djeca useljenika čuvaju stečene povlastice i bore se protiv novih useljenika. Osnovana je državna komisija koja je proučila brojne aspekte imigracije sastavila obimno izvješće i objavila ga u nekoliko desetaka tomova. Poslije Prvoga svjetskog rata iz naših je krajeva kao i iz čitave srednje i istočne Europe, bilo mnogo teže useliti u SAD.

26 Većeslav Holjevac, *Hrvati izvan domovine*, Matica hrvatska, Zagreb, 1967., str. 65-81.

Adam Eterovich, *Slavonic Ilirians of San Francisco, 1848. - 1880.*, Matica – iseljenički kalendar, Zagreb, 1976.

Ivan Čizmić, *Hrvati u životu Sjedinjenih Američkih Država: doprinos u ekonomskom, političkom i kulturnom životu*, Globus, Zagreb, 1982., str. 23-124.

Ljubomir Antić, *Hrvati i Amerika*, Hrvatska sveučilišna naklada i Hrvatska matica iseljenika, (2., dop. izd.), Zagreb, 2002., str. 119-125.



sl.35. I nakon krize 1907. i poslije rata, kao i nakon krize 1929. mnogi su se "Amerikanci" vratili svojim kućama, donijeli svoje uštedevine i iskustva. Većina ih je ipak ostala u SAD-u, a do danas je u domovini uglavnom preostalo samo mutno sjećanje i tek rijetke, uglavnom već zapostavljene rodbinske veze s američkim rođacima.



za svoje tržište, na primjer za hrvatske iseljenike. To je značilo da zagrebački agenti "Mašek i drug" moraju svoj put za iseljavanje iz hrvatskih krajeva probijati u nekim atlantskim ili sjevernim lukama, a ne u Rijeci, u kojoj je monopol imao Cunard line, koji je surađivao s Hrvatskom zemaljskom bankom u Zagrebu. Ta je banka za tog brodaru obavljala i agencijske poslove.

To barem djelomično objašnjava zašto su, na primjer, "Mašek i drug" svoje iseljenike prevozili vlakom do Trsta, a onda opet vlakom do Hamburga! Mnogi su Primorci također putovali iz francuske luke Le Havre, a brojni su, češće sjeverni podanici Monarhije, isplovljavali iz Amsterdamu i Rotterdamu.

Zanimljivo je da najbogatiji newyorški Hrvat, bankar i pomorski agent, vlasnik hrvatsko-američkih novina, hrvatski iseljenički političar, rodnom Kotoranin, Franjo (Frank) Zotti ima europsku poslovnicu sa sjedištem u Baselu, a Hrvatima, primjerice, nudi prijevoz u Ameriku preko Liverpoola, Southamptonu, Cherbourga i Le Havrea!

Iznimno su zanimljivi podaci o odlascima iz Zlobina, velikog sela u riječkome zaleđu.

U samo desetak ili nešto više godina prije Prvog svjetskog rata odlazi 241 iseljenik, i to preko devet europskih luka - Cherbourga (71 iseljenik), Le Havrea (60), Southamptonu (57), Liverpoolu (33), Trsta (9), Napulja (5), Bremerhavena (4), Antverpena (1), Hamburga (1).

Dakle, više od polovice iseljenika odlazi preko vodećih francuskih luka, nešto manje od polovice iz engleskih, samo nekoliko postotaka preko ostalih pet europskih luka rasutih od sjevera do juga Europe, a nijedan jedini preko Rijeke!<sup>27</sup>

I smjer putovanja Zlobinjara podsjeća na izuzetan uspjeh agencije Franje Zottija, koji Hrvate, doduše najčešće one sa sjevera, u New York odvodi preko spomenutih francuskih i engleskih luka.

Seljacima je, dakako, svejedno kojim će putovima iseliti. Ionako su bili jedva pismeni i slabo obrazovani, nisu govorili jezike i većina ih se prije odlaska u Ameriku nikad nije micala dalje od rodnog sela, osim na služenje vojske.

Bilo je samo važno platiti što nižu cijenu, a agenti ionako nisu iznosili pojedinosti putovanja svojim zbudjenim

klijentima, čija je obitelj s mukom jedva skupila novac za troškove.

### Iseljavanje Hrvata iz Primorja i riječkoga zaleđa

Prva masovna iseljavanja iz okolice Rijeke, iz Hrvatskog primorja također su počela 1880-ih. Već na početku 20. st. pojedina su mjesta gotovo bila ispražnjena jer je u vrlo kratkom roku nekoliko tisuća siromašnih seljaka napustilo svoja sela i iselilo u Ameriku.

Poznati prirodoslovac i geograf Dragutin Hirc, profesor Pomorske škole u Bakru, već 1891. piše da je "1884. oputovalo iz upravne općine hreljinske 956 muškaraca, koji uzeše putnice kod općinskog ureda, dočim je stotinu njih otišlo bez putnica, da ih naknadno dignu kod svojih konzulata. (...) u Ameriku se zaputilo njih 700", uglavnom po stotinu ili čak do dvjesto iz omanjih sela koja su pripadala toj nevelikoj općini.<sup>28</sup>

Ukupna migracija toga siromašnoga i kršnog kraja, koja ne obuhvaća samo prekooceanske odlaske već i migraciju unutar Monarhije, od kraja 19. st. do Prvog svjetskog rata doseže razmjere prave pošasti, tako da je mjesni župnik s propovjedaonice preklinjao mještane Hreljina da ne odlaze i ne ostavljaju selo pustim.

Zanimljiv je, ponovno, primjer Zlobina, iz kojega je prema podacima (o useljavanju na Ellis Islandu), od 1898. do 1915. poimenično popisano 217 ljudi, mahom mlađih muškaraca koji su u selu ostavljali svoje obitelji i najčešće odlazili u Chicago, kao i u druga mjesta u Illinoisu, te u Minnesotu, Michigan ili New Mexico, kao i u Port Arthur, u Quebec i druge kanadske gradove.<sup>29</sup>

Legende, ili bar podosta stara sjećanja i priče (Ivan Jarda), govore da je s druge, zapadne strane Rijeke, u kastavskom kraju, između 1890. i 1914. većina muškaraca između 18 i 50 godina barem jedanput otišla u Ameriku, te da su uglavnom radili u rudnicima, kamenolomima i kao drvosječe. Kući su se nerijetko vraćali s pristojnom uštedevinom i sagradili novu ili uredili staru kuću. No bilo je, dakako, i onih koji su stradali, koji su posve propali i zauvijek se izgubili.

Ako se razmatra šire područje riječkoga zaleđa, tzv. Modruško-riječka županija (koja nije obuhvaćala sam grad Rijeku), a širila se od Primorja dublje u unutrašnjost, do Like, može se ustvrditi da je na području slaboga rasta stanovnika, koje u razdoblju od 1880. do 1910. doseže prosjek od 220 000 stanovnika, u razne krajeve iselilo više od 60 000 stanovnika, od toga velik broj u prekomorske zemlje. Od 1899. do 1912. u Ameriku je iz te županije iselilo gotovo 50 000 emigranata, a to s obzirom na broj stanovnika toga kraja i u usporedbi s ostalim županijama u Hrvatskoj znači da je iseljavanje upravo odatle, iz inače vrlo rijetko naseljenog kraja – bilo najintenzivnije i ostavilo najteže posljedice.<sup>30</sup>

Najmanje je iselilo Riječana. Rijetka su sjećanja današnjih riječkih starosjedilaca o njihovim rođacima u Ameri-

27 Radovan Tadej, *U potrazi za izgubljenim Zlobinjarima*, u: Bakarski zbornik 5, Bakar, 1999. i u: *In Search of Lost People of Zlobin*, Zlobin, 2004.

28 Vinko Tadejević, *Stanovništvo Hreljina u povijesnom razvoju*, u: Bakarski zbornik 1, Bakar, 1995., str. 23-31.

29 Radovan Tadej, isto.

30 Ivan Barbačić, *Počeci iseljavanja z Vinodola, migracijski procesi u Vinodolu*, I. dio, u: Vinodolski zbornik, 9/2004., str. 233-243.

Iz statistike iseljavanja po županijama vidi se da je najviše ljudi iselilo iz Zagrebačke županije, oko 65 000, te da je na drugome mjestu Modruško-riječka, potom Bjelovarsko-križevačka, s više od 20 000, Ličko-krbavska s gotovo 15 000, Požeška i Srijemska s 11 000 svaka, a najmanje je iseljenika bilo iz Varaždinske županije (prema Holjevcu).

ci. Prije svega, Riječani su tada živjeli dobro i uglavnom nisu tražili spas u emigraciji.

Industrijskom, trgovačkom i lučkom Eldoradu nije trebao američki san. U gradu se dobro živjelo. I radnici su dobro zarađivali. Još se uvijek pripovijedaju priče o visokoj socijalnoj zaštiti i najsuvremenijim urbanim standardima – vodovodu, kanalizaciji i kupaonicama u većini radničkih stanova kada to nije bilo uobičajeno. Govori se i o visokim plaćama što su se dijelile u najuspješnijim riječkim tvornicama poput Torpeda i Tvornice papira.

I seljenici najčešće odlaze iz zabitih i siromašnih sela i od početka proživljavaju najteže muke višednevnog putovanja vlakom, stanovanja u pretpranim barakama europskih luka, dugotrajnog tiskanja u potpalublja velikih parobroda, konačnoga dolaska u Ameriku te uključivanja u najniži sloj američkog društva.

Samo se manji dio sretnika za koju godinu vratio u rodni kraj, sagradio kuću ili *šternu*, kupio obližnju livadu ili njivu te omogućio svojim obiteljima bolji život.

Primljeno: 3. svibnja 2010.

#### EMIGRATION TO AMERICA FROM 1880 TO 1914

**Accompanying the exhibition *Merika* in Rijeka Municipal Museum – overseas emigration from Central Europe and Rijeka as port of emigration, 1903-1914**

The conception and production of the exhibition *Merika* was founded on the fact that before World War I, in the 1903-1914 period, Rijeka was a great port of emigration but that on the whole it was not people from the northern Croatian coastline (Hrvatsko primorje) or from other parts of Croatia that set out from here to the New World. It is true that the work on the exhibition was started off because at the beginning of the 20<sup>th</sup> century Rijeka became one of the more important ports from which emigration took place and indeed one of the biggest ports on the Adriatic. However, the research was above all dedicated to the organisational impetus and the impressive operations involving numbers of other European ports, shipping companies, emigration agencies, banks, post offices, railways and of course the government machinery that supervised and channelled the emigration from its own lands. It was at the time of the greatest amount of emigration from Central Europe and Croatia, at the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries, that a strong and extremely free-flowing bridge between the two sides of the ocean was established.

The exhibition was divided by the visual conception into two parts – the organisational section was put into the form of “labyrinth”, the “destinies” part in the form of the interior of a ship (the artist for the set-up was Klaudio Cetina, teacher and until not long ago artistic director at the Nuova Accademia di Belle Arti in Milan).

The labyrinth was placed in the ground floor of Rijeka Municipal Museum; on the first floor, around the central projection space, a corridor was built and a series of 13 narrow, low-ceilinged cabins, each with two bunks with only the most needful space left alongside the beds. This imaginary ship brought together people who over the course of several decades moved out of various countries of Central Europe and showed how they lived their new life. They are all here: those whose American Dream came true, and those who at least managed to extract themselves from misery. The destinies show twenty-six different émigré lives from departure from their native ground to the port of emigration from which in turn they embarked for New York, to their ultimate destination and, in just a few cases, their return home. But of all the twenty six emigrants selected, only a few of them really felt the need or had the ability to return.

We started to devise the exhibition back in 2005, when 30 experts from different countries were invited to take part in the project. Thus Rijeka City Museum joined in a whole area of research that has in the last few years begun to attract museum professionals – migrations, exoduses, columns of refugees and pogroms, all of which have characterised our time, which has been far from immune to xenophobia and the persecution of people who are other and different.