

LA CUNARD NEL QUARNERO: LA LINEA FIUME – NEW YORK (1904 – 1914)

WILLIAM KLINGER
Centro di ricerche storiche
Rovigno

CDU 656.61(497.5Fiume)“1904/1914”
Saggio scientifico originale
Febbraio 2011

Riassunto: Nel decennio 1904 – 1914 la compagnia di navigazione inglese Cunard, attivò la linea di collegamento diretta Fiume – New York, facendo del porto di Fiume uno snodo di transito per i migranti del centro Europa. In cambio, il governo ungherese poté smantellare la rete di agenti delle compagnie di navigazione tedesche e sottoporre a un controllo il flusso dei propri migranti, mentre la Cunard si assicurò la possibilità di operare al riparo dalla concorrenza. L'operazione fiumana scatenò una guerra tariffaria mondiale che nel 1905 – 1906 fece crollare i prezzi delle traversate atlantiche e l'emigrazione europea verso gli Stati Uniti raggiunse il picco storico.

Summary: Cunard in the Quarnero Gulf: The Route Fiume - New York (1904 – 1914) - *In 1903 the British Cunard Line introduced a direct route from Fiume (Rijeka) to New York. The service made the port of Fiume a transit point for migrants from Central Europe in the decade 1904 - 1914. The operation granted a monopoly to the British shipper, enabling it to dismantle the German shipping companies agent network who had previously controlled the Hungarian migrant market. In return, the Hungarian government could better control and manage the flow of its migrants. The “Fiumean operation” triggered a global tariff war in 1905 - 1906 which brought down the prices of Atlantic crossings and European emigration to the United States reached its historic high.*

Parole chiave/Keywords: emigrazione verso gli Stati Uniti d'America, Fiume (porto), cartelli delle compagnie di navigazione, Cunard line / *transatlantic migration, port of Fiume, shipping cartels, Cunard line*

Premessa

La migrazione degli europei verso il Nuovo Mondo ha assunto un carattere di massa dopo le guerre napoleoniche¹. Tra il 1815 e il 1914 la crescita economica e la riduzione dei costi di trasporto aprì vaste aree del

¹ Sull'emigrazione in età preindustriale vedi: LESLIE PAGE MOCH, *Moving Europeans: migration in Western Europe since 1650*, Bloomington, IN, 2003, pp. 22 – 58.

planeta alle correnti migratorie intercontinentali. Si stima che 50 o 60 milioni di persone si siano trasferite dall'Europa agli Stati Uniti in quella che fu la più lunga e documentata migrazione transoceanica della storia. A Fiume, nel decennio 1904 – 1914, la *Cunard line* di Liverpool attivò la linea di navigazione Fiume – New York, facendo del porto di Fiume uno snodo di transito per i migranti del centro Europa. Nel 2005 il Museo Civico di Fiume decise di dedicare una mostra sull'argomento². La ricostruzione dell'operato della *Cunard* a Fiume ci ha permesso di far luce a molti interrogativi. Perché la *Cunard* scelse Fiume come centro delle proprie operazioni mediterranee? Chi erano i suoi concorrenti? Che impatto ebbe l'attivazione della linea fiumana sul traffico complessivo verso gli Stati Uniti e quali fu l'impatto sulla città?

Nascita delle compagnie transatlantiche

Le guerre napoleoniche avevano sancito il predominio della Royal Navy sui mari del mondo e il traffico transatlantico divenne monopolio inglese. Nel 1816 viene attivato il primo servizio regolare di collegamento postale tra il Regno Unito e il continente americano via Liverpool che diventa il principale porto di collegamento fra Europa e Stati Uniti. Nel 1840 i servizi postali furono dati in concessione a privati e fu così che nacquero le cosiddette «packet lines». I veloci *packet boat* che assicuravano i collegamenti prioritari delle colonie dipendevano direttamente dall'Ammiragliato britannico e venivano usati soprattutto dai pubblici funzionari dell'impero britannico o da quei uomini d'affari che potevano permettersi il prezzo del viaggio³. Gli emigranti, invece, viaggiavano stipati nell'interponte di lente e sovraffollate navi di trasporto. Le navi usate per il traffico atlantico erano molto più piccole e lente rispetto a quelle usate

² Il progetto espositivo “Merica – L'emigrazione dall'Europa centrale in America 1880 – 1914”, allestito dal dicembre 2008 fino al giugno 2009 è stato accompagnato da relativo catalogo, curato da ERVIN DUBROVIĆ, *Merika - Iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku 1880.-1914*, Fiume, 2008. È in corso di pubblicazione un volume collettaneo e colgo l'occasione per ringraziarlo per la messe di informazioni e dati che mi ha messo a disposizione.

³ Secondo il *Dizionario universale della lingua italiana* di CARLO ANTONIO VANZON, stampato a Livorno nel 1838: “Nome di alcuni piccoli bastimenti, che servono per trasportare le lettere oltre mare per servizio della posta, e per trasporto de' passeggeri. Dicesi anche pacchetto”. Voce “pacchebotto” a p. 10 del tomo quinto.

per i collegamenti con l'Asia che restavano prioritari per l'impero inglese⁴.

A inizio Ottocento il viaggio sottocoperto dai porti tedeschi durava in media 70 giorni, 66 dai porti olandesi, 63 dall'Inghilterra e solo 47 dai porti dell'Irlanda, da dove salpavano pescherecci o piccole imbarcazioni impiegate per il trasporto di merci dall'America⁵. Negli angusti spazi non filtrava l'aria, mancavano servizi igienici e durante il viaggio si verificavano di regola casi di nascite e decessi⁶. Sulle piccole imbarcazioni sovraffollate che salpavano dai porti irlandesi e olandesi si registrano tassi di mortalità del 5%, il che significa che un passeggero su venti periva nella traversata. Nella tratta degli schiavi la media era di due schiavi per tonnellata di stazza⁷, ma la proporzione poteva variare fino a giungere a tre o quattro uomini per tonnellata. La mortalità toccava anche il 30%. Non bisogna dimenticare che fino al 1820 nel Nuovo Mondo (America Latina inclusa) giunsero circa 8 milioni di schiavi africani di fronte a solo 2.500.000 europei⁸.

Col primo *Passenger Act* del 1803 il naviglio inglese che faceva vela per le terre d'oltremare fu autorizzato a prendere a bordo un passeggero ogni due tonnellate di stazza, equipaggio incluso, che salivano a cinque tonnellate nel caso di naviglio non britannico. La misura era rivolta a contrastare il traffico dei piccoli *schooner* battenti bandiera americana che trasportavano migranti dall'Irlanda⁹. Il viaggio veniva contrattato singolarmente con il padrone dell'imbarcazione¹⁰ e i migranti dovevano provvedere da

⁴ I collegamenti oceanici con l'India si effettuavano con i veloci clipper doppiavano il capo di Buona Speranza sulla rotta scoperta da Vasco da Gama. Una flotta di navi veloci tra il 1823 e il 1860 era impiegata nel traffico d'oppio tra la Cina e l'India. Cfr. JANIN HUNT, *The India-China opium trade in the nineteenth century*, Jefferson, NC, 1999. I collegamenti transpacifici soppiantarono quelli atlantici in epoca recente.

⁵ HANS-JÜRGEN GRABBE, "European Immigration to the United States in the Early National Period, 1783-1820", *Proceedings of the American Philosophical Society*, 133 (1989), p. 211.

⁶ La *Vrouw Elisabeth* di 315 tonnellate di stazza giunge nel 1817 a New York da Amsterdam con 476 passeggeri (con un rapporto di 1.51 persone/tonnellata). Durante il viaggio a bordo si verificarono 17 decessi e 4 nascite.

⁷ La tonnellata di stazza è pari a 100 piedi cubi inglesi ovvero 2,832 metri cubi. È un'unità di misura del volume interno della nave e non di peso.

⁸ DUDLEY BAINES, *Emigration from Europe, 1815-1930*, Cambridge, 1995, p. 11. Gran parte dei vantaggi economici che le colonie americane potevano garantire erano legati alla creazione di piantagioni per le quali si ricorse a schiavi africani perché la popolazione locale era stata decimata da violenze e malattie.

⁹ H. J. GRABBE, "European Immigration..." cit., p. 207. Alcune imbarcazioni avevano meno di 20 t. di stazza.

¹⁰ Nel 1820 la tariffa da Liverpool a New York si aggirava normalmente sulle 5 £. Vi sono notizie

soli al proprio sostentamento, fino a che una legge americana del 1855 non impose l'obbligo ai trasportatori di fornire cibo ai passeggeri. La legge di una persona ogni 5 tonnellate di stazza rimase in vigore fino al 1823¹¹, causando un drastico aumento dei costi di trasporto¹². Il trasporto dei migranti, infatti, era la voce più importante per le navi che dall'Europa tornavano vuote in America. L'Europa importava merci dall'America molto più di quanto non ne esportasse e le navi pertanto partivano dai porti europei cariche di zavorra. Il traffico dei migranti iniziò a svilupparsi proprio perché i passeggeri e il loro bagaglio sostituirono come carico pagante la zavorra delle navi che salpavano vuote dai porti europei. Nel corso dell'Ottocento le condizioni migliorarono lentamente. Nel periodo 1836-1853, 1077 navi trasportarono 276.000 emigranti a New York: in media 256 passeggeri per nave. La mortalità dei maschi era dell'1,25%, delle donne 1,52%. La mortalità subì una impennata nel periodo 1846-1849 a causa della carestia irlandese e dell'epidemia di colera che imperversò in Europa nel 1848 e si diffuse in America l'anno successivo proprio tramite l'immigrazione¹³.

Fu la rivoluzione industriale a rendere possibile l'emigrazione di massa: le ferrovie collegarono il continente con i porti atlantici; l'impiego del ferro nella costruzione navale permise la costruzione di navi di dimensioni molto maggiori e di sfruttarne molto meglio lo spazio interno; infine, l'adozione della propulsione a vapore accorciò i tempi della traversata atlantica che divennero prevedibili e non più dipendenti dalle condizioni del mare. L'affermazione del vapore fu graduale e inizialmente confinata alla navigazione costiera per il fatto che le scorte di carbone che una nave poteva portare non bastavano per la traversata oceanica. L'introduzione della propulsione ad elica che sostituì la ruota a pale e le macchine a vapore a condensazione e a due tempi consentì di risparmiare fino al 45% di carbone. A guidare il processo di innovazione sull'Atlantico è la *Inman*

di viaggi pagati solo 10 scellini (1/2 £) a bordo di pescherecci dall'Irlanda al Newfoundland. J.D. GOULD, "European Inter-Continental Emigration, 1815-1914: Patterns and Causes", *Journal of European Economic History*, 8 (1979), p. 612.

¹¹ WILLIAM FORBES ADAMS, *Ireland and Irish Emigration to the New World from 1815 to the Famine*, New Haven, CT, 1932, pp. 255-267; e WILLIAM E. VAN VUGT, *Britain to America: Mid-Nineteenth-Century Immigrants to the United States*, Urbana, IL, 1999.

¹² H. J. GRABBE, op. cit., p. 211.

¹³ RAYMOND L. COHN, "Mortality on Immigrant Voyages to New York, 1836-1853", *The Journal of Economic History*, 44 (1984), pp. 289-300.

Line che adotta, sul *City of Glasgow* del 1851, sia lo scafo in ferro che la propulsione ad elica. Macchine a più tempi si affermano verso il 1880 e permettono di raggiungere una velocità di crociera di 10-12 nodi¹⁴.

Nel 1820 il viaggio a vela da Liverpool a New York dura in media 40 giorni, ma in caso di cattive condizioni di mare e vento si arriva anche a 80. Mezzo secolo più tardi i velieri impiegano in media 44 giornate per giungere alle coste americane, ma ai vapori bastano di norma solo 14 giorni. Il veliero godrà fin verso il 1850 il monopolio del movimento emigratorio; il costruttore di *clipper* Donald McKay riesce a prolungarne la vita mediante l'aumento della stazza e della velocità¹⁵. Gli operatori dei giganteschi transatlantici miravano all'ottenimento di concessioni governative per il trasporto postale che li mettevano al riparo dalle congiunture economiche che incidevano pesantemente sul traffico degli emigranti¹⁶. La White Star, compagnia nota per la velocità delle sue navi (costruirà il *Titanic!*), nel 1875 impiega soli 10 giorni per l'attraversata atlantica, scesi a 7 nel 1890. Infine, alla vigilia della Grande Guerra, il *Mauretania*, vanto della Cunard, compie la traversata in 4 giornate e mezza!¹⁷ Una testimonianza di un contadino del Ponente genovese che tra il 1847 e il 1888 fece il viaggio Genova - New York quattordici volte è assai eloquente a questo proposito: 1847. *Brigantino Bettuglia da Genova a New York. 57 giorni. 1861. Vapore Etna da Liverpool a New York. 17 giorni*¹⁸.

La costruzione dei vapori raggiunge l'apice nel 1855 per dopo fermarsi a causa dello scoppio della crisi economica in America¹⁹. I prezzi dei vapori tornarono a salire: nel 1858 solo il 20% degli immigrati giunge a New York a bordo di vapori, con immediate ripercussioni sulla loro

¹⁴ CHARLES K. HARLEY, "The Shift from Sailing Ships to Steamships, 1850-1890: A Study in Technological Change and its Diffusion," in *Essays on a Mature Economy: Britain after 1840*, a cura di D.N. MCCLOSKEY, Princeton, NJ, 1971.

¹⁵ WILLIAM H. BUNTING, *Portrait of a Port: Boston, 1852-1914*, Cambridge, Mass., 1971.

¹⁶ Informalmente alla nave che batteva il record di velocità della traversata veniva conferito il "Nastro Azzurro" (Blue Riband). La prima nave a fregiarsi del titolo fu il vapore a pale *Sirius* che nel 1838 compie il viaggio a New York con una velocità media di 8.03 nodi (14.87 km/h).

¹⁷ J.D. GOULD, op. cit., p. 613.

¹⁸ AUGUSTA MOLINARI, "Porti, trasporti, compagnie", in *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, vol. I, a cura di Piero BEVILACQUA, ANDREINA DE CLEMENTI ed EMILIO FRANZINA, Roma, 2001, p. 237.

¹⁹ La crisi del 1855 scoppia in seguito ad una serie di fallimenti che provocarono il collasso di tutto il sistema bancario della California. JERRY W. MARKHAM, *A Financial History of the United States*, New York, 2001, p. 200.

sicurezza e mortalità²⁰. Per l'emigrante il costo di un biglietto in cabina di prima classe era (e rimase) semplicemente proibitivo, aggirandosi tra le 25 e le 35£²¹. Verso il 1865 le tariffe di terza classe²² sulle navi a vapore scesero da 8 a 5£ per poi stabilizzarsi a circa 4£²³ il che permise a milioni di migranti di imbarcarsi sulle navi a vapore che avevano tempi di percorrenza, affidabilità e comfort nettamente superiori e consentì un drastico calo della mortalità dei passeggeri²⁴. A causa della guerra civile americana le nuove costruzioni riprenderanno solo nel 1870. Nel 1873, alla vigilia della grande crisi finanziaria globale, ormai il 97% degli arrivi a New York si registra a bordo di vapori: solo 8.000 migranti giungono a bordo di velieri. La crisi del 1873 provocò il crollo del traffico dei migranti e l'industria del trasporto oceanico subì una drastica contrazione che si rivelò fatale per il trasporto a vela. La transazione dalla vela al vapore si concluse nel 1876 quando a New York non si registrano più arrivi di immigranti a bordo di velieri²⁵. Sopravvissero solo gli operatori più grandi – i cosiddetti “Big four”: la *Cunard* di Liverpool, la *White Star* di Glasgow, l'amburghese *Hamburg-Amerikanisch Packetfahrt Actien Gesellschaft* (HAPAG)²⁶ e il

²⁰ Nell'estate del 1867 approda a New York, proveniente da Anversa, il “Giuseppe Baccarcich” un veliero fiamano sul quale si registrano 18 morti. Fu un duro colpo per la reputazione del porto di Anversa che già si segnalava per gli alti tassi di mortalità. TORSTEN FEYS, *The Emigration Policy of the Belgian Government from Belgium to the United States through the port of Antwerp 1842-1914*, tesi di specializzazione discussa all'Università di Gent, 2003., pp. 130 – 136, <http://www.thesis.net/emigration/emigration.pdf>.

²¹ Verso la fine dell'Ottocento verrà introdotta anche la seconda classe (detta *second cabin*) con un prezzo intermedio tra la prima e lo *steerage* (interponte) sul quale viaggiò la stragrande maggioranza dei migranti.

²² Verso il 1860, le tariffe passeggeri delle navi a vapore sono ormai pari a quelle dei velieri. Nonostante il cambiamento di propulsione la 3° classe continuò a chiamarsi *steerage*, che significa cordame, che veniva custodito nell'interponte tra il ponte principale e la stiva dove i velieri tenevano le scorte di corda e vela.

²³ Stando a Drew Keeling, i prezzi dei biglietti della Cunard Line, in tutto il periodo dal 1880 al 1914, fluttuarono da 3 a 6 £ ovvero 18 - 36 \$, pari a 75 - 150 lire o franchi. DREW KEELING, “Transatlantic Shipping cartels and migration between Europe and America 1880-1914” *Essays in Economic and Business History*. XVII, 2, (1999), 195-213. Cfr anche D. KEELING, “Shipping Companies and Transatlantic Migration Costs: The Case of Cunard, 1880-1914”, paper presentato alla Economic History Society Annual Conference all'University of Nottingham, Marzo, 2008.

²⁴ D. KEELING, “The Transportation Revolution and Transatlantic Migration, 1850-1914.” *Research in Economic History*, 19 (1999), pp. 52-53.

²⁵ RAYMOND L. COHN, “The Transition from Sail to Steam in Immigration to the United States”, *The Journal of Economic History*, 65 (2005), pp. 469-470.

²⁶ La *Hamburg-Amerikanisch Packetfahrt Actien Gesellschaft* (HAPAG) venne fondata nel 1847 e iniziò il primo servizio diretto Amburgo e New York il 15 ottobre 1848. Sotto la direzione di Albert



Un manifesto della Cunard Line Company per la tratta Fiume-New York

Ballin la HAPAG divenne la maggiore compagnia di navigazione del mondo, operativa su tutti i mari del pianeta.

Norddeutscher Lloyd (NDL)²⁷ di Brema che resteranno leader del trasporto globale fino al 1914, gli unici capaci di finanziare la costruzione di colossi d'acciaio che ispiravano sicurezza nei passeggeri²⁸.

L'emigrazione dall'Europa continentale

I tedeschi furono la prima popolazione continentale a intraprendere migrazioni di massa verso gli Stati Uniti. Dopo gli inizi traumatici²⁹ l'emigrazione dalla Germania verso gli Stati Uniti raggiunse livelli elevatissimi: dalla regione dell'Oldenburg, nelle vicinanze del porto di Brema, tra il 1830 e il 1850, emigrò verso gli USA tra il 20 e il 30% della popolazione! La loro storia sarà paradigmatica per tutta l'Europa continentale. Nel periodo dal 1820 al 1880 emigrarono più di tre milioni di tedeschi che rappresentano il gruppo nazionale più numeroso di emigranti. Percorrendo la valle del Reno, si imbarcano nei porti di Havre, Anversa, Rotterdam e, soprattutto, Amsterdam che da sola totalizza il 66% dei trasporti, da dove raggiungono Liverpool e Glasgow che fino al XX secolo sono tappe obbligate nel passaggio verso gli Stati Uniti. Successivamente, con lo

²⁷ Fondata nel 1857 come *Deutsche Reederei Norddeutscher Lloyd* dai commercianti di Brema Hermann Henrich Meier e Eduard Crüsemann. Tra il 1877 e 1892 è direttore Johann Georg Lohmann l'NDL diventa la principale compagnia transatlantica grazie alla sua leadership nel mercato dei migranti dei paesi mediterranei e dell'Europa orientale, grazie alla collaborazione con la *Baltimore and Ohio Railroad* americana che permette di abbinare al biglietto di navigazione anche biglietti per i collegamenti interni agli Stati Uniti.

²⁸ Le compagnie di navigazione americane non riuscirono ad imporsi sul traffico dei migranti perché non avevano accesso alla loro sorgente e in secondo luogo perché il costo del lavoro americano era molto più alto il che le rendeva meno competitive. D. KEELING, "The Transportation Revolution", cit., p. 42.

²⁹ Il tutto ebbe inizio quando un certo Josua Harrsch nel 1706 diede alle stampe (con lo pseudonimo Josua Kocherthal) un opuscolo intitolato *Ausführlich, und Umständlicher Bericht von der berühmten Landschafft Carolina* che descriveva l'America come una terra promessa, aperta a tutti. Harrsch, un pastore luterano del Palatinato, giunse in incognito a Londra nel 1704 in cerca di aiuto per la sua comunità segnata dalle devastazioni della guerra. Nella comunità si sparse la voce sull'esistenza della colonia che Harrsch nel 1708 stabilì nella provincia inglese del New York, garantendosi l'appoggio della regina Anna. Nella primavera del 1709 nella regione del Palatinato regnava la fame tanto che una gran massa di contadini (circa 13.000 persone), per la massima parte cattolici, giunse a Rotterdam, navigando sul Reno a bordo di mezzi di fortuna. Da lì giunsero a Londra, dove si accamparono nei pressi del porto, guardati con simpatia dagli inglesi convinti si trattasse di protestanti in fuga. Quando si appurò che la massa di disperati era mossa solo da considerazioni di natura economica, si scatenarono le persecuzioni nei loro confronti. Solo una piccola parte giunse in America dove furono trattati come schiavi dal governatore inglese del New York, il generale Robert Hunter. Cfr. PHILIP OTTERNESS, *Becoming German: The 1709 Palatine Migration to New York*, Londra, 2004.

sviluppo della ferrovia, Amburgo e Brema diventano i principali porti d'imbarco dell'Europa continentale.

Il primo atto che regolava la materia di emigrazione in Austria, era la Patente d'emigrazione del 10 agosto 1784 di Giuseppe II³⁰ e l'emigrazione era considerata una forma di tradimento. La normativa fu aggiornata con un decreto del 24 marzo 1832 il quale definiva "emigranti" coloro che partivano con l'intenzione di non far più ritorno, recando in tal modo un danno allo Stato. I contadini (che costituivano la stragrande maggioranza della popolazione) per potere emigrare innanzitutto dovevano chiedere il permesso al signore feudale; in caso di risposta positiva (per la quale dovevano tipicamente pagare), la domanda veniva inoltrata all'ufficio circolare (*Kreisamt*), e a quello distrettuale (*Bezirksamt*) che accertava che non ci fossero eventuali gravami e pendenze da parte del richiedente. Gli uomini sposati avevano inoltre l'obbligo di portare con sé tutta la loro famiglia. Infine, la luogotenenza imperiale emetteva un passaporto valevole solo entro una rotta prestabilita che il migrante doveva vidimare ad ogni tappa del viaggio, presso il locale ufficio di polizia³¹. Al momento dell'imbarco l'emigrante perdeva la cittadinanza austriaca e con essa la scarsa protezione legale che questa gli assicurava una volta superati i confini. Il viaggio andava intrapreso entro sei mesi dall'ottenimento del permesso (dal 1856 furono ridotti a quattro) altrimenti il passaporto veniva annullato e bisognava ripetere la domanda³².

Rispetto all'Austria, l'Ungheria era un paese spopolato e rimase per tutto il '700 meta d'immigrazione. Inoltre, vigendovi ancora l'ordinamento feudale i contadini non potevano muoversi liberamente. Fu appena dopo il compromesso del 1867 che la legge permise l'emigrazione senza restrizioni. e l'acquisita indipendenza finanziaria l'Ungheria conobbe un vero boom di investimenti nelle infrastrutture (la ferrovia Budapest - Fiume, le

³⁰ MARJAN DRNOVŠEK, *Izseljevanje - "rak rana slovenskega naroda"*, Lubiana, 2009, p. 21.

³¹ Lo stesso regime valeva anche per i viaggi interni. Così quando nel 1855 Carlo De Franceschi giunse a Fiume proveniente dall'Istria dovette recarsi all'i.r. Ufficio di Polizia e presentare il suo passaporto. Il commissario lo interrogò se disponesse di mezzi per assicurarsi la propria esistenza. Cfr. CARLO DE FRANCESCHI, "Memorie autobiografiche", *Archeografo Triestino*, 40 (1925-1926), pp. 168 - 169.

³² Viste le restrizioni dell'ordinamento feudale in vigore non sorprende che le statistiche ufficiali austriache riportano meno di 1000 emigranti legali entro il 1850. La maggioranza emigrava illegalmente, i confini non erano presidiati il che permetteva agli avventurieri o fuggiaschi un facile attraversamento dei confini. Una volta raggiunto un porto bastava un qualsiasi documento per essere accettati all'imbarco; per entrare in America non servivano ne' documenti ne' permessi.

grandi opere della nuova capitale Budapest) che assorbono molta manodopera. Nel 1873 iniziò un lungo periodo di depressione e l'emigrazione ungherese assunse un carattere di massa, un fenomeno che coinvolse anche le aree periferiche dell'Austria come la Galizia, e la Dalmazia. Verso il 1900 intere regioni dell'Ungheria, dove la pratica della migrazione o della transumanza era diffusa, si spopolarono³³. Siccome le autorità tedesche erano benevole verso gli emigranti dalle terre degli Asburgo e le autorità americane si disinteressavano completamente dei permessi emessi dalle autorità europee, il governo ungherese decise di regolare il fenomeno migratorio³⁴.

Dal 1820 al 1920 più di 3.700.000 persone emigrarono negli USA il che pone la Monarchia asburgica al quarto posto dopo la Germania (5.500.000), l'Irlanda (4.400.000) e l'Italia (4.190.000). Nel primo Novecento una rete ferroviaria capillare collegava anche le più remote province della Monarchia Duale a Brema e Amburgo. Dall'Ungheria emigrarono in detto periodo verso gli Stati Uniti 2.200.000 – 2.600.000 persone. Gli slovacchi dei comitati nordorientali dei Carpazi ed i croati avevano un tasso di emigrazione quadruplo rispetto agli ungheresi³⁵. Circa la metà degli emigranti ungheresi e croati, per la massima parte lavoratori agricoli giornalieri, trovarono impiego nelle acciaierie e miniere dell'Ohio e della Pennsylvania, in particolare nel centro siderurgico di Pittsburgh³⁶. Sempre più spesso emigravano anche le donne che nel 1913 furono la maggioranza dei migranti ungheresi (53,8%) impiegate soprattutto nell'industria del tabacco³⁷. Di questi si stima che dal 15 al 33% tornarono in patria³⁸.

³³ WALTER T. K. NUGENT, *Crossings: The Great Transatlantic Migrations, 1870-1914*, Bloomington IN, 1992, p. 89.

³⁴ Nonostante gli 11 milioni di migranti nelle varie destinazioni d'oltremare, l'Inghilterra non si preoccupò di definire giuridicamente lo status dei propri migranti. Cfr. DUDLEY BAINES, *Migration in a Mature Economy: Emigration and Internal Migration in England and Wales, 1861-1900*, Cambridge, 1985.

³⁵ In termini assoluti emigrarono in tutto circa 402 mila slovacchi e 387 mila ungheresi. Le differenze tra le nazionalità minori e gli ungheresi sono assai marcate: gli ungheresi costituivano il 45% della popolazione ma il 26 % dei migranti. Gli slovacchi erano solo il 10% della popolazione del regno d'Ungheria ma erano il 26 % dei migranti. JULIANNA PUSKÁS, "Auswanderung aus Ungarn bis 1914" in NACH AMERIKA, *Burgenländische Forschungen*, Sonderband IX, 1992, p. 95-96.

³⁶ J. PUSKÁS, *Emigration from Hungary*, cit., p. 7.

³⁷ J. PUSKÁS, "Auswanderung aus Ungarn..." cit., p. 94.

³⁸ JOHN KOSA, "A Century of Hungarian Emigration, 1850-1950", *American Slavic and East European Review*, Vol. 16, No. 4. (Dec., 1957), str. 505. Julianna Puskás stima una durata media del soggiorno dei lavoratori ungheresi negli States di circa 2 – 3 anni. J. PUSKÁS, "Auswanderung aus Ungarn..." cit.

La rotta dei migranti dalla Germania sbocca a Rotterdam, sulle foci del Reno da dove, passando per un porto inglese, conduce a Philadelphia o a New York³⁹. Lungo la rotta nascono agenzie delle compagnie o delle autorità portuali interessate ad attrarre il flusso di migranti verso i propri porti. Numerose banche e uffici cambiari offrono servizi di intermediazione finanziaria a viaggiatori che prima non ne conoscevano l'uso⁴⁰. La diffusione della rete di agenti bancari negli USA e degli agenti delle compagnie di navigazione permette la formazione del mercato dei biglietti prepagati che consente il viaggio anche agli emigranti sprovvisti di denaro (e questi erano la maggioranza!)⁴¹. Il mercato globale dei biglietti si suddivide in quello europeo di biglietti pagati in contanti (*european cash rates*) e quello americano di biglietti prepagati (*pre-paid tickets*)⁴². Tra il 1908 e il 1914, anni del massimo sviluppo dell'emigrazione, almeno il 30% degli emigranti viaggia grazie a biglietti prepagati, recapitati attraverso una rete capillare di agenti delle grandi compagnie⁴³. Sulla rotta tedesca si innestano anche le rotte dei migranti centroeuropei. Dalla seconda metà del secolo, infatti, il flusso di migranti interesserà sempre più le popolazioni degli imperi asburgico, russo e infine anche ottomano⁴⁴ man mano che lo sviluppo delle reti ferroviaria consentì il loro collegamento con i porti oceanici. Quando nel 1897 le autorità imperiali tedesche regoleranno per la prima volta le problematiche dell'emigrazione con un'apposita legge, la preponderanza di ungheresi, jugoslavi, polacchi, russi tra i migranti sarà assoluta. Nello stesso periodo esplose anche il mercato mediterraneo che coinvolse Italia, Spagna e i Balcani.

Il viaggio a vela, essendo lungo e difficoltoso, implicava una scelta definitiva di intere famiglie che una volta venduta la fattoria non potevano

³⁹ FRIEDRICH R. WOLLMERSHÄUSER, *Passenger Departure Lists of German Emigrants, 1709-1914*, 1997; internet: <http://www.progenealogists.com/germany/articles/gdepart.htm>

⁴⁰ JARED N. DAY, "Credit, Capital and Community: Informal Banking in Immigrant Communities in the United States, 1880-1924", *Financial History Review*, 9 (2002), pp. 65-78.

⁴¹ D. KEELING, "Transatlantic Shipping cartels" cit.

⁴² TORSTEN FEYS, "Where all passenger liners meet: the port of New York as a nodal point for the transatlantic migrant trade 1885-1895", paper presentato al XIV International Economic History Congress, Helsinki 2006.

⁴³ I biglietti acquistati in America erano più costosi di quelli pagati in contanti in Europa. Nel 1890 i primi costavano circa 17\$ i secondi 14. TORSTEN FEYS, "Prepaid tickets to the New World: the New York Continental Conference and transatlantic steerage fares 1885-1895", *Revista de Historia Económica*, 2 (2008), p. 188, nota 56.

⁴⁴ KEMAL H. KARPAT, "The Ottoman Emigration to America, 1860-1914", *International Journal of Middle East Studies*, 17 (1985), pp. 175-209.

più tornare indietro⁴⁵. Il vapore permette viaggi più frequenti a migranti provenienti dall'Europa mediterranea e orientale per i quali la permanenza in America assume un carattere temporaneo⁴⁶. Nel periodo compreso tra 1860 e 1885, nove immigrati su dieci negli Stati Uniti erano anglosassoni e provenivano dall'Europa settentrionale o occidentale. Alla vigilia della Prima guerra mondiale tale situazione si capovolse a vantaggio dei paesi mediterranei e dell'Europa orientale. A livello illustrativo la Gran Bretagna perse il primato degli emigranti (verso tutte le destinazioni) negli anni Ottanta quando fu superata dall'Italia; nel decennio seguente fu sorpassata dalla Spagna e, dopo il 1900, dall'Austria - Ungheria⁴⁷.

Nel 1880 un quotidiano di Fiume osservava che

Mentre l'Europa si spopola e s'impoverisce, gli Stati Uniti vanno ognor più prosperando; essi accolgono le braccia che sfuggono all'industria ed alla coltura de' campi del vecchio mondo. Ogni mese che trascorre, narra l'*Eco d'Italia* di Nuova York, la popolazione estera dell'Unione Americana si aumenta colla immigrazione di 20 o 25 mila abitanti, i quali col lavoro e colla intelligenza accrescono di pari passo la ricchezza della loro patria adottiva: di altrettanti si spoglia l'Europa, e la ove poc'anzi erano vergini selve, là ove lande fertili giacevano abbandonate, in breve tempo veggonsi sorgere floride città e borgate, campo ubertosi, ricchi d'ogni prodotto. "Questo miracolo si compie scrive il citato giornale americano) perché qui il governo governa il meno possibile; perché qui ogni nuovo ramo industriale non è inceppato al suo nascere dagli strozzini governativi; perché qui il dazio consumo e tanti altri simili odiosi balzelli non esistono, né sarebbero tollerati; perché qui infine l'uomo è uomo, e dalla culla al sepolcro sa di esser libero e padrone assoluto dei destini del proprio paese. "Qui l'uomo non nasce né muore come in Europa colla divisa del soldato indosso; pur troppo non sempre soldato della patria e della libertà, ma il più delle volte costretto a farsi

⁴⁵ Stando a dati del 1854 le autorità imperiali del Consiglio luogotenenziale della Moravia, di Brunn, (l'attuale Brno, nella Repubblica Ceca), stimavano che un emigrante prima di raggiungere l'indipendenza economica negli Stati Uniti avesse bisogno di una somma di 100 fiorini. Il viaggio in treno da Brno a Brema costava 17 f., l'alloggio a Brema in attesa dell'imbarco altri 10 f., a cui bisognava aggiungere 12 f. per pagare il vitto e le scorte alimentari che erano a carico del migrante. Il viaggio da Brema a New York costava 65 f più altri 14 per il bagaglio. Complessivamente il viaggio costava quindi 140 - 145 fiorini ovvero 70 \$ (al cambio di 2,1 f per un dollaro). Cfr. KAREL KYSILKA, *Emigration to the USA from the Policka region in 1850 - 1890 (An historical - statistic essay)*, Paper presented at the Genealogy Seminar of the Czech Heritage Society of Texas, Hillsboro, TX., 1999, <http://www.fortunecity.com/victorian/durer/23/emigration/emigration.htm>.

⁴⁶ D. BAINES, *Emigration*, cit., pp. 36 - 42.

⁴⁷ I. GLAZIER, "L'emigrazione dal XIX secolo", cit., p. 82.

uccidere, onde soddisfare brame di conquista e di ambizione, o co' suoi sudori provvedere al mantenimento di eserciti stanziati." Nello scorso mese l'Europa diede agli Stati Uniti un contingente di circa 20,000 emigranti, dei quali 15,295 approdarono al porto di Nuova York, mentre la più parte dei nuovi arrivati, se ne eccettui gli svizzeri, gli inglesi e gli irlandesi abbandonarono la terra natia per isfuggire il servizio militare. "La Germania ne contribuì 3,731; l'Austria-Ungheria, 904; la Svezia 1,176; la Norvegia, 393; la Danimarca, 225; il Regno Unito della Gran Bretagna, 9,291; la Francia, 228; la Svizzera, 219; la Olanda, 183; la Russia, 282; la Polonia, 49; l'Italia, 1,544!" Queste cifre dovrebbero far meditare ben seriamente i governanti⁴⁸.

Il 5 maggio 1880 la *Bilancia* annunciava che la Camera dei deputati ungherese accolse il progetto di legge relativo alla sovvenzione destinata alla Adria Steamship Company, una società di navigazione inglese fondata per assicurare dei collegamenti di navigazione a vapore tra Fiume ed i porti occidentali d'Europa⁴⁹. József Eötvös riuscì a far passare la legge alla Camera e il 8 maggio 1880 si giunse già alla stipula del contratto. Nella società entrano la Burrell & Son di Glasgow società specializzata nella fornitura di servizi di shipping transoceanici, la società di spedizioni ferroviarie Schenker & Co.⁵⁰ e la Clarkson & Co. di Londra, per la somministrazione di vapori straordinari. Stando al contratto, la società doveva avere la propria sede e la direzione a Fiume e il direttore gerente della società, nominato dal ministro ungarico dell'agricoltura industria e commercio, doveva essere un suddito ungarico, domiciliato a Fiume. La società a partire dal 1 gennaio 1880 si impegnava per i 5 anni successivi d'intraprendere annualmente almeno 150 viaggi a vapore tra Fiume ed i porti occidentali d'Europa. Di questi dovevano essere assicurati almeno 2 viaggi sulla linea Fiume – Liverpool; 1 viaggio sulla linea Fiume – Glasgow; un collegamento mensile per Londra, Hull o Leith, uno per Amsterdam, o da altri porti dell'Olanda o del Belgio, e con Marsiglia⁵¹. Si trattava di linee

⁴⁸ "L'emigrazione europea negli Stati Uniti", *La Bilancia*, 24 gennaio 1880.

⁴⁹ "Notizie Locali: Adria Steamship Company", *La Bilancia*, 5 maggio 1880.

⁵⁰ Nel 1872 Gottfried Schenker fondò la Schenker & Co. a Vienna. La società iniziò le operazioni di consegna ferroviarie da Parigi per Vienna nel 1873. Nel 1874 essa aprì sue filiali a Budapest, Bucarest, Fiume e Praga. Nel 1880 entrò nell'azionariato dell'Adria Steamship Company e nel 1895 Schenker fondò l'Austro-Americana Shipping Company con sede a Trieste.

⁵¹ "Adria Steamship Company", *La Bilancia*, 9 maggio 1880.

usate in prevalenza dai migranti che partivano verso il Nuovo Mondo⁵². La Burrell and Son effettivamente commissionò la costruzione di diverse navi nel periodo 1879 – 1880, tutte recanti nomi ungheresi, segno che l'operazione venne preparata per tempo indipendentemente dalle discussioni parlamentari di Budapest⁵³. Nel 1883 iniziarono le cessioni all'Adria Hungarian Sea Navigation Co. di Fiume⁵⁴ il che permette di istituire una linea Fiume - New York con quattro partenze al mese (due via Liverpool e due via Glasgow). Vero regista dell'operazione è l'agente fiumano Luigi Ossoinack che si accorse presto delle potenzialità di mercato che apriva il movimento migratorio allora agli inizi⁵⁵.

⁵² Dei 30 milioni gli immigranti europei entrarono negli Stati Uniti tra il 1836 e il 1914, il 20 per cento passarono attraverso il Regno Unito, attraverso i porti orientali di Harwich, Hull, Grimsby, Leith, Londra, Newcastle e West Hartlepool. Da questi porti giungevano in treno ai porti di Glasgow, Liverpool, Londra e Southampton, da dove avrebbero potuto intraprendere la fase finale del loro viaggio.

⁵³ La famiglia Burrell proveniva dalla Northumbria e George Burrell si trasferì a Glasgow verso il 1830. Nel 1857 George Burrell era già un affermato agente di navigazione a Port Dundas, punto di arrivo dei canali del Forth and Clyde presso Glasgow ma poi la ditta, gestita dai due figli, iniziò anche operazioni spericolate di acquisto di vapori transoceanici. La formula era molto semplice la ditta acquistava le navi nei momenti di crisi della cantieristica a prezzi stracciati in previsione che al completamento delle navi il periodo di recessione sarebbe terminato. Le navi venivano poi rivendute nei momenti di boom economico ad alto prezzo. Prima di iniziare una nuova campagna di acquisti essi attendevano un nuovo momento di crisi.

⁵⁴ Nel 1879-1883 furono costruiti il *Deak*, il *Hungarian*, l'*Adria*, il *Tisza*, il *Fiume* (rinominato *Szapary*), il *Budapest* tutti ceduti dalla Burrell all'Adria Hungarian Sea Navigation Co., Fiume nel 1883-84.

⁵⁵ Luigi Ossoinack (Fiume, 26 giugno 1849 - 29 ottobre 1904) finì le scuole elementari andò a studiare a Lubiana, poi a Graz, dove frequentò la scuola superiore di formazione professionale. Si trasferì a Trieste, Odessa, Amburgo, Londra e New York, per apprendere il commercio estero, in particolare marittimo. Dopo il ritorno da Londra 1873 divenne agente di diverse case commerciali di Genova e Napoli. Membro della Camera di Commercio come rappresentante della società Cunard Steamship Company e Bailey & Leetman Line nel 1877 riuscì ad assicurare un collegamento marittimo regolare tra il Fiume e Liverpool e Londra. Il governo ungherese secondo i suoi suggerimenti costruì i magazzini generali, fondò la Pilatura di riso (finanziata da banche ungheresi) e altre industrie. Fu agente generale per la Cunard che a Fiume si appoggiava per i collegamenti da Liverpool all'Adria. Nel 1891, con l'aiuto dell'allora ministro del Commercio della ungherese Gabor Baross, e con la partecipazione del capitale britannico, Ossoinack fondò una sua compagnia di navigazione l'Orient Magyar részvénytárság Hajózási (Orient), acquistando due piroscafi al commercio con i paesi asiatici. Dopo l'entrata della Ungheria nell'unione doganale tedesca nel 1892 i rapporti tra Ossoinack e il governo di Budapest si incrinarono in quanto Fiume cessava di essere porto franco e Ossoinack si mise ad organizzare l'opposizione autonomista al governo ungherese, assumendo Maylender e Zanella e finanziando l'attività del partito nonché i suoi organi di stampa (la *Difesa* e la *Voce del popolo*). Negli ultimi anni della sua vita o si ritirò a vita privata soffrendo di disturbi nervosi. Morì suicida nel 1904, anno in cui il governo ungarico attivò la linea diretta Fiume - New York.



**Cunard
Line**

iz Zagreba
u New-York

odprema putnike s parobrodima: »Slavonia«, »Carpathia«, »Pannonia«, »Ulltonia«. — Prevozne karte od Zagreba do New-Yorka sa dobrom opskrbom (i vinom), **za K. K. 188.**

Potanje usmene ili pismene ponude daje povlašteni odpremnik

Robert Prister, Zagreb Petrinjska ul. 79.

Un inserzione pubblicitaria della Cunard per la tratta Fiume-New York

Broker, agenti e cartelli

Le opportunità che fino al 1914 presentava l'immigrazione negli USA permettevano al migrante e alla sua famiglia di origine un rapido innalzamento sociale, inimmaginabile nelle immobili società di provenienza. I salari americani erano almeno cinque o sei volte maggiori di quelli ungheresi⁵⁶. Bastava quindi l'emigrazione di un uomo o di una famiglia per cambiare lo standing sociale di intere comunità che potevano intraprendere con molta più facilità il viaggio. Le migrazioni a catena creavano comunità di migranti provenienti dalla stessa terra di origine che diedero vita ad una ramificata rete di servizi di intermediazione che collegava le due sponde dell'Atlantico.

L'epoca delle migrazioni è anche l'epoca del sistema aureo (*gold*

⁵⁶ Cfr. JULIANNA PUSKÁS, *Emigration from Hungary to the United States before 1914*, Budapest, 1975, p. 16.

standard), introdotto della Gran Bretagna dopo le guerre napoleoniche. Dopo la crisi del bimetallismo nel 1871, lo standard aureo divenne globale a partire dal 1873 quando venne adottato anche dall'Unione monetaria latina⁵⁷. Fu una specie di *pax britannica* monetaria che seguì a quella politica raggiunta con la sconfitta di Napoleone. La quantità di oro che la Banca d'Inghilterra custodiva nei suoi forzieri determinava la quantità di credito che essa poteva accordare sotto forma di banconote e depositi in quanto l'oro serviva da base ultima o riserva dell'intera provvista monetaria della nazione. Il principale vantaggio del sistema consistette nella stabilità dei cambi⁵⁸. La convertibilità facilitava l'invio di rimesse dagli emigrati alle famiglie d'origine. La *fantastica pioggia d'oro* che ricoprì comunità contadine, ancora in gran parte escluse dall'economia monetaria convinse molti ad emigrare⁵⁹. Un emigrante ungherese poteva tornare in patria e comprare un ettaro arabile con i risparmi di un solo anno passato negli Stati Uniti; bastavano 9 anni trascorsi in America per la costruzione di una grande casa familiare contadina in muratura⁶⁰. Furono queste eloquenti dimostrazioni ad innescare le "migrazioni a catena". Il mondo alla vigilia della Prima guerra mondiale era interconnesso e globalizzato come non lo sarebbe più stato per decenni e l'emigrazione ne rappresenta il lato "umano" assicurando la mobilità di manodopera che si affiancava a quella dei capitali, delle merci e delle informazioni⁶¹. I vantaggi del viaggio erano sotto gli occhi di tutti: agli inizi del Novecento

⁵⁷ Il sistema aureo venne progressivamente adottato da Germania (1871), Belgio (1873), Italia (1873), Svizzera (1873), Scandinavia (1874), Danimarca (1875), Norvegia (1875), Svezia (1875), Olanda (1875), Francia (1876), Spagna (1876), Austria (1879), Russia (1893), Giappone (1897), India (1898) e USA (1900). All'unione monetaria Latina aderirono nel 1865 la Francia, l'Italia, il Belgio, la Svizzera, a cui si aggiunsero la Grecia, la Spagna, la Romania, la Bulgaria e la Serbia.

⁵⁸ Una sterlina inglese valeva 4,886 dollari americani, 20,43 marchi tedeschi o 24,02 corone austroungariche, oppure 25,22 franchi francesi (base dell'unione monetaria latina). Tali valori erano soggetti a fluttuazioni sui mercati valutari ma nelle transizioni quotidiane essi rimasero stabili. Arrotondando si avevano 25 franchi o 24 corone per una sterlina. 1 dollaro americano valeva 5 corone, ovvero 4 marchi. 1 marco valeva 1,25 corone; 1 corona valeva 1,05 franchi. Il prezzo del biglietto di sola andata per l'America di 4 sterline equivaleva pertanto a 100 lire, come appunto recitava la canzone: "Mamma mia, dammi cento lire che in America voglio andar".

⁵⁹ RUI ESTEVES e DAVID KHOUDOUR-CASTÉRAS, "Fantastic Rain of Gold: European Migrants' Remittances and Balance of Payments Adjustment During the Gold Standard Period", *The Journal of Economic History*, 69 (2009) e J. PUSKÁS, *Emigration from Hungary*, cit. p. 16

⁶⁰ W. NUGENT, *Crossings* cit., p. 88.

⁶¹ KEVIN H. O'ROURKE e JEFFREY G. WILLIAMSON, "When did globalisation begin?", *European Review of Economic History*, 6 (2002), pp. 23-50.

l'immagine ormai consolidata del viaggio degli emigranti fatto di dolore e umiliazioni in Italia veniva diffusa e divulgata ancora solo dai periodici socialisti⁶². I cicli economici dei paesi destinatari determinavano l'andamento dell'emigrazione durante il "periodo aureo" del libero mercato internazionale del lavoro⁶³.

All'inizio i datori di lavoro americani pagavano il biglietto al migrante potenziale (in genere un conoscente di qualcuno che già lavorava presso di loro) per poi obbligarlo a lavorare fino alla sua "redenzione": tale sistema fu messo fuori legge in quanto permetteva forme di sfruttamento schiavista⁶⁴. Successivamente si affermò il sistema delle "rimesse" dove i parenti già presenti negli USA pagavano il biglietto a credito che poi veniva progressivamente trattenuto dal loro salario. Fu proprio questo il meccanismo che condusse ai primi casi di "migrazione a catena" che coinvolsero intere comunità e che tanto avrebbero impressionato i contemporanei⁶⁵. Il flusso delle rimesse pose le basi per la formazione di una capillare rete di intermediazione finanziaria transatlantica: la compagnia telegrafica Western Union Corporation, nel 1871, fu la prima ad offrire servizi di trasferimento monetario. Ben presto nacquero banche negli Stati Uniti che si rivolgevano a specifiche comunità di immigrati, come ad esempio la grande Bank of Italy con sede in San Francisco. La bilancia dei pagamenti internazionali dell'Italia ebbe segno positivo grazie alle rimesse degli emigrati⁶⁶. Nelle periferie del Meridione le rimesse sono l'iniziatore del moderno sistema creditizio⁶⁷. Nella monarchia asburgica le rimesse nel

⁶² A. MARTELLINI, "Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti", in *Storia dell'emigrazione italiana*, cit., p. 307.

⁶³ A titolo illustrativo, l'emigrazione italiana crebbe di pari passo alla crescita del prodotto nazionale di Francia, Germania, Canada, Stati Uniti o Svizzera. Ercole SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna, 1979, pp. 338-339.

⁶⁴ I "coolie" asiatici della fine del 1880 e dell'inizio del 1900 venivano utilizzati come operai sfruttati nei lavori più umili e pesanti che gli occidentali non volevano fare.

⁶⁵ SIMONE A. WEGGE, "Chain migration and information networks: Evidence from 19th Century Hesse-Cassel", *The Journal of Economic History*, 58 (1998), pp. 957-986.

⁶⁶ ERCOLE SORI, "Mercati e rimesse: il ruolo dell'emigrazione nell'economia italiana", in *Storia d'Italia*, Annali, vol. 24: *Migrazioni*, a cura di Paola CORTI e Matteo SANFILIPPO, Torino, 2009; e WARREN DEAN, "Remittances of Italian Immigrants: From Brazil, Argentina, Uruguay, and U.S.A., 1884-1914", *Occasional Paper* dell'Ibero-American Language and Area Center, New York, 14 (1974). Per la Grecia cfr. ELIOT MEARS, "The Unique Position in Greek Trade of Emigrant Remittances", *Quarterly Journal of Economics*, 37 (1923), pp. 535-40.

⁶⁷ CAROLINE DOUKI, "Le territoire économique d'une région d'émigration: campagnes et montagnes lucquoises, du milieu du XIXE siècle à 1914." *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2/3 (2001), pp. 192-246.

1913 rappresentavano 1,5% del PIL, e il fenomeno era ancora più marcato nella parte ungherese⁶⁸.

I costi operativi delle grandi navi erano fissi: una traversata atlantica del *Lusitania* nel 1912 alla Cunard costava 25.000 £; ma come per i trasportatori aerei di oggi i profitti variavano in relazione al numero dei passeggeri⁶⁹. Gli agenti divennero i veri padroni del mercato in quanto controllavano il flusso dei migranti dalle remote periferie del vecchio continente. Il grosso dei biglietti veniva venduto da subagenti che operavano al di fuori di qualsiasi quadro normativo. Le compagnie pertanto dovevano abbassare i prezzi dei biglietti e aumentare le provvigioni degli agenti, pur di accaparrarsi il lucroso traffico. Tra le compagnie di navigazione o intermediazione la concorrenza porta a campagne di prezzi sempre più aggressive che evolvono in guerre tariffarie.

Le compagnie di navigazione affidavano ai broker la gestione del traffico. Essi si trovavano ai vertici della catena di comando e all'occorrenza dirottavano i migranti verso altri porti di imbarco per ottimizzare lo sfruttamento dei posti a bordo dei transatlantici. Il ruolo più importante dei broker fu quello di vigilare l'operato degli agenti che le compagnie tendevano a legare a contratti monomandatari. Per poter essere efficace tale sforzo doveva essere coordinato tra le varie compagnie onde impedire guerre tariffarie. La concertazione fu resa possibile dal fatto che la destinazione dei migranti era una sola: il porto di New York. Tutte le compagnie avevano i loro uffici a Broadway il che rendeva facili gli incontri e le riunioni⁷⁰.

Il primo cartello atlantico fu il *Nord Atlantischer Dampfer – Linien*

⁶⁸ FRIEDRICH FELLNER, "Die Zahlungsbilanz Ungarns: Ein Beitrag zur Lehre von der internationalen Zahlungsbilanz im Allgemeinen," *Wiener Staatswissenschaftliche Studien*, 8 (1908), pp. 1-162.

⁶⁹ D. KEELING, "Shipping Companies and Transatlantic Migration Costs..." cit.

⁷⁰ New York a partire dal 1890 divenne l'unico porto d'accesso americano per controllare meglio il flusso dei migranti. A New York già nel 1855 il vecchio forte di Castle Garden divenne *Emigrant Landing Depot* dello Stato del New York, attraverso al quale nel periodo 1855 - 1890 entrarono circa 8 milioni di immigrati provenienti soprattutto dal Nordeuropa. Cfr. Barry MORENO, *Castle Garden and Battery Park*, New York, 2007. Le autorità federali presero il controllo dell'immigrazione costruendo per lo scopo l'immensa stazione di Ellis Island, nel 1890, che rimase in attività fino al 1954. Questa transizione coincise con l'avvento della nuova migrazione verso gli Stati Uniti. Da Ellis Island entrarono complessivamente 12 milioni di persone, la maggioranza entro il 1914. Il picco fu raggiunto nel 1907 con 1.004.756 ingressi. Il 1914 segnò il crollo e dopo le leggi restrittive del 1921 e del 1924, l'immigrazione europea verso gli Stati Uniti non si sarebbe mai più ripresa.

Verband (NDLV), (detto cartello Continentale) dominato dai tedeschi, sorto dopo la guerra tariffaria del 1886⁷¹. Il cartello Continentale⁷² raggruppava la *Holland America Line* (HAL) di Rotterdam, la *Red Star Line* (RSL) di Anversa, e le tedesche HAPAG e NDL. Con la concertazione si riuscì a far risalire i prezzi a 40 \$ nel 1896, dopo che la guerra tariffaria li aveva fatto precipitare a meno di 20 \$ nel 1892. I valori si stabilizzarono poi su 32\$, valore che rimase stabile nel decennio successivo⁷³. Il tallone d'Achille del cartello rimase la francese *Compagnie générale transatlantique* (CGT) dell'Havre, che continuò a far concorrenza spietata ai tedeschi usando la rete di propri agenti in Italia per accaparrarsi il traffico dei migranti italiani e asburgici. La maggioranza degli emigranti dalle province di confine con l'Italia (Istria, Dalmazia, Carniola, Croazia) comprava il biglietto in Friuli e partiva dall'Havre o da Genova a prezzi competitivi ma spesso correndo rischi. Eloquente il calvario sofferto nell'autunno del 1893 dei migranti a bordo del piroscafo *Vincenzo Florio*, appartenente alla Società di Navigazione Generale Italiana, partito da Genova per il Brasile:

La notte scorsa, col treno delle ore 12.21 della linea di S Peter, giunsero qui di ritorno dalla America 89 emigranti, ai quali non era stato permesso lo sbarco a Santos nel Brasile perché una parte di loro erano privi di mezzi di sussistenza ed a bordo del piroscafo italiano *Vincenzo Florio*, col quale erano ivi arrivati, dominavano malattie epidemiche. Appena arrivati a Fiume, gli emigranti si recarono al caffè al Corso, di proprietà del signor Giuseppe Coverlizza, il quale diede loro ricovero, caffè, pane ecc. un nostro reporter, appena saputo lo arrivo degli emigranti, si recò ad intervistarne alcuni, ed apprese ciò che segue: nella scorsa estate la ditta Antonio Gergolet di Udine mandava suoi incaricati in Italia, in Austria e nell'Ungheria, onde assoldare giornalieri per il Brasile, dove gli stessi avrebbero ottenuto lavoro nelle montagne nelle miniere d'oro, ecc. con una mercede giornaliera di sei a dodici fiorini. Molti operai e giornalieri s'iscrissero per la partenza, ed al 25 di agosto p.p. circa 1400 persone, composte di italiani, croati e slovacchi, assieme alle loro mogli e figli, si concentrarono a Genova, ed ivi s'imbarcarono sul piroscafo *Vincenzo Florio*, appartenente alla Società di Navigazione

⁷¹ I cartelli erano detti *Shipping Conferences*. Il primo di cui si ha notizia è la *UK - Calcutta conference* del 1875. T. FEYS, "Prepaid tickets..." cit., p. 174.

⁷² L'unica opera dedicata all'argomento è E. MURKEN, *Die grossen transatlantischen Linierederei-Verbande, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges: Ihre Entstehung, Organisation und Wirksamkeit*, Jena, 1922.

⁷³ T. FEYS, "Prepaid tickets..." cit., pp. 198 - 200.

Generale Italiana⁷⁴. Il giorno seguente, cioè il 26 agosto, il *Vincenzo Florio* abbandonava Genova e partiva per il Brasile. Durante la traversata si svilupparono diverse malattie, prima la febbre e poi il cholera numerosi furono i decessi, i quali venivano gettati in mare, naturalmente tra i viaggiatori, e specialmente fra le donne, si manifestò un grande panico. Dopo una traversata di 22 giorni, e precisamente il giorno 16 settembre, il piroscafo gettava l'ancora all'Ilba Grande, distante circa 12 ore da porto di Santos nel Brasile. Le autorità brasiliane, saputo che a bordo del *Vincenzo Florio* serpeggiava il cholera, proibirono lo sbarco dei giornalieri e poi, dopo una fermata di sei giorni, ordinarono al piroscafo di mettersi al largo. Intanto uomini, donne e figli andavano incontro alla più tremenda miseria, essendo quasi esauriti i mezzi da viaggio. Alcuni giornalieri celibi si gettarono nel mare e poterono rifugiarsi a Santos. Ma quei poveri giornalieri che avevano famiglia che cosa potevano fare? e la morte mieteva ogni giorno nuove vittime! Il giorno 22 settembre il *Vincenzo Florio* intraprese il viaggio di ritorno con grande disperazione dei passeggeri, dei quali molti già pativano la fame. Anche durante il ritorno serpeggiavano le malattie e molti trovarono sepolture nelle onde dell'oceano. Dopo un viaggio di circa 20 giorni il piroscafo gettò l'ancora nell'isola Asinara presso lo stretto di S Bonifacio tra la Corsica e la Sardegna, ed ivi dovette assoggettarsi ad una lunga contumacia. Immaginarsi un mese di contumacia senza denaro e scarsi viveri a bordo! le malattie andarono scemando, ma la miseria aumentò. Quando il piroscafo dovette subire la contumacia all'Asinara, il registro del piroscafo aveva già notato 169 decessi, così che quasi ogni famiglia aveva perduto uno o più membri. Dall'Asinara il *Vincenzo Florio* si recò a Napoli ed a Genova, sbarcando in questi due porti gli operai e giornalieri italiani. Il piroscafo s'ormeggiò a Genova il giorno 16 novembre corr. devesi notare ancora che all'Asinara gli emigranti furono assogget-

⁷⁴ Vincenzo Florio (Bagnara Calabria, 4 aprile 1799 – Palermo, 11 settembre 1868) intraprese numerose iniziative industriali, fondando a Marsala le Cantine Florio per la produzione del vino Marsala. Nel 1840 venne costituita a Palermo la Anglo-Sicilian Sulphur Company Limited una società tra il Florio e gli inglesi Benjamin Ingham e Agostino Porry per la produzione e la commercializzazione di acido solforico e derivati dello zolfo. Entrò a far parte del consiglio di amministrazione della Banca Nazionale e fu presidente della Camera di Commercio di Palermo. Con l'Ingham fondò la società "Amministrazione dei pacchetti a vapore siciliani", che nel 1841 varò il battello a vapore "Palermo" per la tratta Palermo-Napoli. Nel 1862 fu firmata la convenzione tra il governo italiano e la Compagnia Florio navale per il servizio postale e commerciale per la Sicilia e la linea da e per Napoli. Il problema dei trasporti marittimi era cruciale all'epoca e il potere politico favorirà nel 1877 l'acquisizione da parte della "Società Piroscafi Postali", a prezzi di bancarotta tutto il materiale della "Trinacria" altra grande compagnia di navigazione. A concorrere con la compagnia dei Florio rimaneva dunque solo la "Rubattina" di Genova; ma nel 1881 queste due società, si fonderanno dando vita alla compagnia della "Navigazione Generale Italiana" che ebbe il monopolio dei collegamenti marittimi. Dalla fusione di questa società con la Citra nascerà ai primi del '900 la compagnia Tirrenia).

tati a bagni profumi ed altre cose. Gli emigranti che fecero ritorno la notte scorsa qui ricevettero a Genova: i maschi sei franchi l'uno e le femmine tre franchi. Era l'unico danaro che vedevano dopo lunghissime sofferenze. La notte scorsa – come fu detto – gli emigranti si ricoverarono nel Caffè del Corso. Tutti erano sprovvisti di danaro e malamente vestiti. questa mattina, alle ore 9, essi si recarono all'ufficio di p.s., ove veniva loro assegnato provvisoriamente un cortile per ricoverarsi. Le donne ed i bambini, poi, vennero ricoverati nei corridoio del secondo piano della sede di polizia, ove fu loro somministrata minestra in quantità. Nel pomeriggio, col treno delle ore 4.32, gli emigranti partirono per i loro rispettivi paesi⁷⁵.

Ovviamente gli agenti fiumani (a partire dal potente Luigi Ossoinack) avevano tutto l'interesse a diffondere notizie sulle condizioni dei vapori che salpavano dai porti italiani. Garantire un prezzo più alto assicurava maggiori margini di guadagno per le compagnie proteggendole dalle disastrose guerre tariffarie. Prezzi più alti, oltre che offrire migliori servizi, contribuivano ad abbassare il numero dei potenziali emigranti⁷⁶. Le compagnie, nel combattere gli agenti, trovarono alleati in quei governi (come quello ungherese) che erano interessati a limitare l'emigrazione di massa, ma anche di quello degli Stati Uniti sempre meno propenso a tollerare l'ondata della “nuova migrazione”. Fu questa la motivazione che condusse all'accordo stipulato tra la Cunard e il governo ungherese.

La linea Fiume – New York (1903 – 1914)

Il mercato ungherese era monopolizzato dalla rete di agenzie monomandatari del NDL di Brema, gestite dal broker Friedrich Missler. I suoi agenti stampavano in massa volantini con i quali spiegavano come imbarcarsi a Brema senza alcun documento⁷⁷. Il suo concorrente principale, la

⁷⁵ “Emigranti di ritorno”, la *Bilancia*, 22 novembre 1893.

⁷⁶ In Italia fino al 1901 mancava una legge organica sull'emigrazione. Sulle rotte di emigrazione venivano utilizzati spesso vecchi piroscafi, privi di requisiti essenziali di sicurezza e di igiene. Sul piroscifo Città di Torino, partito nel novembre 1905 da Genova per New York si registrarono ben 45 decessi su 600 imbarcati, in netta controtendenza rispetto agli standard europei dove così alti tassi di mortalità non si registravano da un secolo. A. MOLINARI, “Porti, trasporti, compagnie”, cit., pp. 240 – 241.

⁷⁷ K. KYSILKA, *Emigration to the USA*, cit.

HAPAG di Amburgo, grazie alle tariffe più basse rispetto al NDL, resta popolare presso i migranti della Croazia dove opera l'agenzia *Mašek i drug* la quale rappresenta anche la *Compagnie Transatlantique General* dell'Ha-vre⁷⁸. Il Governo ungherese, come primo passo, decise di sottoporre al suo controllo l'operato degli agenti, aggiornando la legislazione in merito. La legge ungarica 4 (1903), firmata dal Primo ministro e ministro degli Interni Koloman Szell, aboliva la legge 38 (1881), in vigore e ormai datata⁷⁹. La legge del 1903 era considerata la più restrittiva del mondo, ulteriormente rafforzata con la legge 2 (1909), aveva come primario obiettivo l'eliminazione degli agenti la cui libera attività diveniva ora un reato⁸⁰. Appaltatori e agenti senza licenza, ma anche persone comuni che incoraggiassero pubblicamente l'emigrazione, rischiavano fino a due mesi di reclusione e una multa di 600 corone. Essa sottoponeva al controllo statale ogni aspetto dell'emigrazione: veniva organizzato anche un Consiglio di emigrazione presieduto dal ministro degli Interni. Il ministro dell'Interno nominava anche un Commissario per l'Emigrazione, un funzionario del governo che doveva riferire al ministro degli Interni eventuali carenze o irregolarità, fare controlli indipendenti delle navi impiegate nel traffico emigrazione ecc. Con la costituzione di un apposito Fondo di emigrazione lo Stato avrebbe continuato a seguire le attività degli emigranti in modo che essi non perdessero il contatto con la madrepatria e aiutandoli nel caso di un loro desiderio di rientro. Le autorità ungheresi poterono adottare un approccio selettivo, incentivando l'abbandono di territori della Slovacchia o della Croazia a scapito del Grande Bassopiano (Al-föld) dove la concessione di permessi di emigrazione veniva ostacolata dalle autorità⁸¹.

Il cartello continentale tedesco (NDLV) inizialmente si rifiutò di

⁷⁸ E. DUBROVIĆ, *Organizacija riječke iseljeničke luke*, in stampa.

⁷⁹ Essa incorporava la legge austriaca del 1831 e quella di Bach del 1850. JOHN KOSA, "A Century of Hungarian Emigration, 1850-1950", *American Slavic and East European Review*, Vol. 16, No. 4. (Dec., 1957), p. 505.

⁸⁰ Come modello si adottò la legge svizzera sull'emigrazione del 1888, quella tedesca del 1897 e l'italiana del 1901. La legge svizzera prevedeva misure severe di controllo dell'operato degli agenti, quella tedesca l'obbligo di controllo dei passaporti all'imbarco e controllo sul lavoro delle compagnie e l'italiana, ai fini di impedire le guerre tariffarie, proibiva alle compagnie di farsi concorrenza reciproca. La figura dell'agente veniva abolita e sostituita dal "rappresentante di vettore", dipendente della compagnia di navigazione autorizzata al trasporto dei migranti.

⁸¹ IVAN ČIZMIĆ, "Iseljavanje iz Hrvatske u Ameriku kao dio europskih migracijskih tijekova", *Društvena istraživanja*, 1-2 (1998), pp. 33-34.

smantellare la sua rete di agenti che costituiva il suo punto di forza operativo, nonché il suo vero patrimonio. Nel giugno 1904, dopo il fallimento delle trattative con i tedeschi, il Governo di Budapest stipulava un accordo globale con l'inglese Cunard Line. Il contratto assicurava alla compagnia inglese il monopolio di tutto il traffico di migranti ungheresi che veniva convogliato verso Fiume, unico porto d'Ungheria dove la *Adria Royal Hungarian Sea Navigation Company*, ottenne l'esclusiva per i servizi di agenzia⁸². Gli inglesi poterono rientrare con una posizione di forza nel mercato danubiano e mediterraneo dove erano stati scalzati dai tedeschi. Inizialmente l'Adria fiumana noleggiò le navi della Cunard per placare le polemiche sull'ingresso inglese, che era in palese violazione delle regole di mercato che i cartelli si erano impegnati di rispettare⁸³. Il governo ungherese aveva infatti in data del 13 aprile 1904 emanato una circolare sull'applicazione della legge sull'emigrazione che rendeva obbligatoria Fiume come unico porto dal quale un emigrante poteva partire dall'Ungheria per gli Stati Uniti. I prezzi erano molto alti: gli adulti (sopra i 12 anni) pagavano 180 corone e i bambini 90; solo i neonati viaggiavano gratis. Nel caso le navi fossero di velocità maggiore ai 15 nodi i prezzi salivano a 200/100 corone. Un biglietto fiumano costava quindi 36-40 dollari contro i 25 che si pagavano a Brema o ad Amburgo. Alle critiche che venivano rivolte anche a Fiume sul conto della *Cunard*, questa si giustificava adducendo il fatto che il prezzo del biglietto comprendeva anche 20 corone che andavano al Fondo per l'emigrazione ungherese (che le fonti ufficiali ungheresi chiamavano "testatico americano") e altre 10 fisse di provvigione spettanti alla compagnia di navigazione Adria di Fiume a titolo di agenzia⁸⁴.

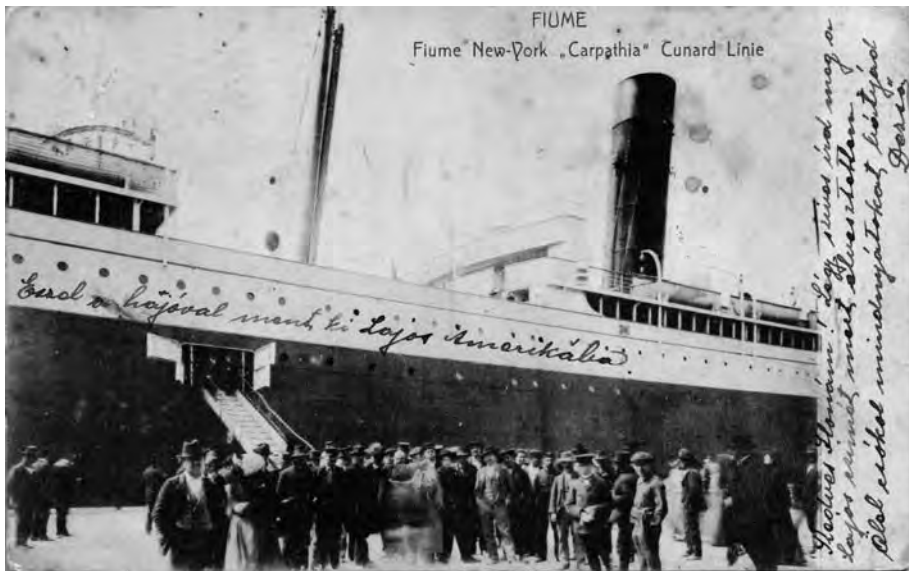
Nell'autunno 1903 furono fatti due giri di prova. Il 20 ottobre 1903 l'*Aurania* salpò da New York facendo rotta su Fiume, dove giunse (facendo tappa a Trieste) il 10 novembre. La nave ripartì da Fiume il 14 novembre con sole 53 persone a bordo, facendo così sollevare accuse contro gli

⁸² La compagnia fondata da Luigi Ossoinack ancora nel 1882 era già affiliata alle compagnie di navigazione inglesi e operava collegamenti con i porti del Mediterraneo e del nord Europa mentre per il traffico transatlantico aveva accordi speciali con armatori inglesi. La Cunard si appoggiava agli uffici dell'Adria sia a Fiume che in Ungheria.

⁸³ E. DUBROVIĆ, *Organizacija riječke iseljeničke luke*, cit.

⁸⁴ Si trattava di una provvigione del 5% circa, molto bassa rispetto ai diritti di agenzia dove vigeva la libera concorrenza che toccavano anche il 35% del prezzo del biglietto!

agenti fiumani che continuavano a vendere biglietti degli altri operatori. Il 18 dicembre 1903 è la volta dell'RMS *Carpathia*⁸⁵ che stavolta riesce ad imbarcare 257 passeggeri diretti a New York. L'anno successivo il *Carpathia* viene ritirato e la linea va a regime con tre navi assegnate: l'*Aurania*, la *Slavonia* e l'*Ultonia*. All'inizio le navi sostano anche a Venezia, Genova, Napoli, Palermo e Gibilterra, ma poi si decide a far sosta solo a Palermo per i rifornimenti e con il divieto esplicito di caricare passeggeri di terza classe⁸⁶. Le partenze sono ogni secondo venerdì del mese, trasportando in media 2.000 passeggeri. Nei dieci anni di operazioni si susseguono varie navi sulla linea Fiume - New York: *Aurania*, *Caronia*, *Carmania*, *Carpathia*, *Pannonia*, *Slavonia* e *Ultonia*.



La RMS (Royal Mail Ship) *Carpathia*, impiegata sulla tratta Fiume-New York, arrivò quattro ore dopo l'impatto tra l'iceberg e il *Titanic* all'alba del 15 aprile 1912, salvandone i superstiti. La nave stava compiendo il viaggio di ritorno dal Nuovo Mondo diretta verso Fiume.

⁸⁵ La RMS *Carpathia* divenne famoso nel 1912 per aver tratto in salvo i naufraghi della RMS *Titanic*. La nave era salpata da New York vuota ed era diretta a Fiume (via Liverpool), quando il suo radiotelegrafista captò il messaggio del *Titanic* permettendo alla nave di giungere per prima sul luogo del disastro e portare soccorso ai sopravvissuti. La sigla RMS (Royal Mail Ship) indicava le navi adibite al trasporto postale, garanzia di maggiore velocità e puntualità delle altre in quanto ogni ritardo comportava il pagamento di altissime penali alle poste britanniche.

⁸⁶ E.DUBROVIĆ, *Organizacija riječke iseljeničke luke*, cit.

Gli ungheresi (e la *Cunard*) non potevano esercitare il proprio controllo sulla Croazia. La maggioranza dei croati (inclusi i dalmati) raggiungeva via treno da Trieste o Lubiana i porti italiani o francesi. Gli ungheresi invece non avevano alternative in quanto le autorità pubbliche emettevano permessi all'emigrazione soltanto via Fiume. Le ferrovie di Stato ungheresi offirono speciali sconti per comitive di più di dieci persone con l'obiettivo di togliere il primato dei tedeschi. La *Cunard* ottenne anche una concessione per il porto di Trieste, ma la società di navigazione Austro-Americana aderì al cartello tedesco e fece alla *Cunard* una concorrenza spietata in tutto il Mediterraneo. Nel 1906 la compagnia ottenne dall'Italia il permesso di trasportare anche gli emigranti italiani che partivano da Napoli e Palermo. Mentre la *Cunard* godette di una posizione di monopolio nel porto di Fiume, a Trieste le autorità non opposero ostacoli alla concorrenza tra operatori. È facile spiegare il trattamento così diverso avuto dalla *Cunard* nei due porti contigui: l'Austria era ormai diventata un paese di transito i cui operatori e intermediari avevano tutto da guadagnare dai migranti, mentre in Ungheria l'emigrazione era percepita come un drenaggio delle preziose risorse della nazione. Il contratto impegnava la *Cunard* a tenere una linea bisettimanale sulla tratta Fiume – New York. In caso di necessità le navi potevano attraccare anche ad Anversa e a Liverpool. La compagnia si era impegnata a servirsi di personale e derrate ungheresi che potevano essere fino al 10% più cari di quello della concorrenza. In caso di guerra il governo inglese aveva il diritto di requisire le navi che servivano la linea Fiume – New York⁸⁷. Gli ungheresi si impegnarono per contratto a garantire un flusso annuo di almeno 30.000 migranti, la differenza sarebbe stata compensata dal governo ungherese a titolo di risarcimento, ma nel 1907 la clausola venne eliminata a causa di pressioni americane che temevano che in tal maniera il governo avrebbe allentato i controlli e la selezione per timore di non raggiungere la quota.

Anche se a Fiume la *Cunard* operava in condizioni di monopolio, i primi viaggi del 1903 andarono deserti e le navi partirono semivuote, caricando migranti in tappe successive in Italia. A partire della seconda metà del 1904 invece l'afflusso di migranti è superiore alle capacità di trasporto. Così il 20 ottobre 1904 la nave *Pannonia*⁸⁸ partì con 2.063

⁸⁷ *La Bilancia*, 27 luglio 1904.

⁸⁸ La nave di 9,851 t. di stazza, costruita a Glasgow per la Cunard Line compì il viaggio inaugurale

viaggiatori a bordo, ma a Fiume circa cinquecento persone rimasero a terra e furono spediti ad Anversa il giorno successivo. Fino al 1907 questa sarà una prassi abituale⁸⁹. I risultati non si fecero attendere: le statistiche per il Banato di Timisoara mostrano che nel 1903, prima dell'apertura della linea Fiume – New York, il 60% partiva da Brema, nel 1905 il dato scese a 45%, e nel 1907 al 28%. Il 1907 si è registrato l'anno in cui la migrazione europea raggiunse il picco, e questo vale anche per l'Ungheria. In quell'anno il 45% degli emigranti ungheresi si servì del porto di Fiume⁹⁰. I veri vincitori del contestato accordo furono gli inglesi che con l'operazione fiumana riuscirono finalmente ad entrare nel fiorente mercato mediterraneo (che ruotava sui porti italiani di Genova e Napoli) dove fino a quel momento predominava il cartello continentale tedesco⁹¹. I perdenti furono gli agenti e gli stessi emigranti ungheresi che da quel momento ebbero poche alternative alla linea Fiume – New York della Cunard.

I tedeschi iniziarono una guerra tariffaria a tutta scala. Il capitale dei tedeschi riuniti nel cartello era superiore a quello della Cunard e pertanto essi disponevano di maggiori riserve di capitale onde resistere nelle guerre tariffarie. I prezzi crollarono: un biglietto per New York lo si poteva avere a 90 corone, il che fu sufficiente a far lievitare in maniera impressionante il flusso dei migranti su scala europea nel periodo 1905 – 1907. L'operazione fiumana della Cunard segnò l'inizio di una guerra tariffaria globale e i tassi di emigrazione giunsero ai loro massimi livelli storici. Il cartello continentale tedesco riuscì a piegare il governo Tisza che dovette acconsentire che una quota del 38% dei migranti ungheresi emigrasse dai porti

Trieste - Fiume - Palermo - New York il 28 maggio 1904.

⁸⁹ E. DUBROVIĆ, *Merika - Iseljavanje iz Srednje Europe*, cit., p. 104.

⁹⁰ David DREYER & Anton KRAEMER, *Pre World War I Migration Patterns of Banat Germans to North America*, 2003. internet: <http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~banatdata/DDB/Dreyer-Kraemer.htm>

⁹¹ Il trasporto dei migranti italiani iniziò da Genova. Nel periodo 1833 – 1850 si imbarcarono 14.000 migranti ma la maggioranza partiva verso le regioni del Plata e del Brasile. Il regime di monopolio garantito all'unica grande compagnia italiana la Navigazione Generale Italiana creata nel 1881 dalla fusione dei due gruppi armatoriali Florio e Rubattino non intaccò il predominio dei "quattro grandi" *Norddeutsche Lloyd*, *Hamburg-Amerika Linie*, *White Star* e la *Cunard Line* che continueranno a fare la parte del leone del traffico. Dal 1876 al 1901 nel porto di Genova si imbarca il 61% dell'emigrazione transoceanica italiana. Cfr. A. MOLINARI, "Porti, trasporti, compagnie", cit., pp. 238 – 239. Nel 1913 alla vigilia della prima guerra mondiale i porti di Napoli che con 209.835 passeggeri e Genova con 138.166 di flussi transoceanici si affermano come primo e il terzo porto per gli arrivi a Ellis Island.



Il governo ungherese dovette costruire a Fiume un “Albergo degli emigranti” per alloggiare le persone in attesa d’imbarco. La struttura venne completata nel 1908 e poteva accogliere fino a 2000 persone.

tedeschi. Nella regione fiumana la risposta tedesca era facilitata dalla rete di agenzie con sede a Sušak (la Konstantin Teodorović) in Croazia o nel sobborgo di Cantrida (la Mašek i drug di Zagabria), contiguo al *corpus separatum* ma sito nella parte austriaca della monarchia. Qua gli agenti possono liberamente offrire biglietti delle compagnie tedesche che vendono un biglietto a 70 – 80 corone rispetto alla tariffa fissa di 180 c. della Cunard⁹². Il *Novi List* di Fiume è pieno di annunci di agenzie situate presso i porti o snodi ferroviari di Basilea, Buchs e Lubiana. Passando il confine italiano il migrante poteva a Udine (specie presso l’agenzia Nodari), a Cormons o a Cervignano acquistare a prezzi stracciati i biglietti delle compagnie francesi, olandesi o belghe. Non stupisce pertanto che praticamente nessun abitante del circondario di Fiume, dove pur si registrarono alti tassi di emigrazione, si sia servito della compagnia inglese⁹³.

Stando ai dati americani da Fiume, tra il 1903 e il 1914, partirono

⁹² E. DUBROVIĆ, *Merika - Iseljavanje iz Srednje Europe*, cit., p. 102.

⁹³ Le aree croate più interessate dal fenomeno migratorio in quegli anni furono proprio i limitrofi comitati di Modrus-Fiume e Zagabria da dove solo nel novembre 1902 partirono ottocento emigranti. “Koliko je naroda otišlo u Ameriku u mjesecu studenom?” *Novi list*, (15 . I. 1903.).

332.986 emigranti il che pone Fiume all'ottavo posto come punto d'imbarco su scala europea, segno del successo dell'operazione *Cunard*⁹⁴. In linea con le tendenze globali, il picco venne raggiunto nel 1907, anno in cui si verificarono 47 mila partenze. In quell'anno negli USA scoppiò una crisi causata da una bolla immobiliare che colpì in particolare il settore dell'edilizia, uno dei principali attrattori di immigrazione. Tra il 1909 e il 1913 i valori si stabilizzarono su una media di 112 mila partenze. Passato il picco del 1907, nel 1909 e 1910 da Fiume partirono 36 mila emigranti ma poi il valore si stabilizza sui 20 mila, segno che la fase dell'emigrazione di massa che tanto aveva impressionato gli osservatori dell'epoca, era ormai in fase calante. Tra il 1908 e il 1924 fecero ritorno dagli States il 63 % degli ungheresi il 55% degli slovacchi 50% dei croati e 66% dei rumeni⁹⁵.

Nei paesi dell'Europa orientale, dove la libertà di movimento delle masse popolari era una conquista assai recente, presso le élites politiche regnava la convinzione che l'emigrazione fosse una sciagura nazionale, da combattere ad ogni costo. In ottemperanza ai valori della società feudale (che non furono mai abbandonati) essa andava ostacolata in quanto privava l'economia della forza lavoro⁹⁶ e la nazione dei militari di leva⁹⁷. Nei paesi dell'Europa occidentale l'emigrazione veniva spesso incentivata dai governi⁹⁸. Le città portuali erano un polo di attrazione di affari e il

⁹⁴ JOHN P. KRALJIĆ, "Rijeka kao iseljenička luka", in *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet*, a cura di E. DUBROVIĆ, Fiume, 2001, p. 234.

⁹⁵ J. PUSKÁS, "Auswanderung aus Ungarn bis 1914", cit., p. 93.

⁹⁶ È da notare che Ivan ČIZMIĆ (che si occupava di emigrazione ancora ai tempi della Jugoslavia di Tito) si opponga tuttora alla tesi della produttività marginale secondo la quale ogni unità aggiuntiva di forza lavoro applicata ai beni capitali produrrà un incremento di produzione sempre minore. Di converso la sottrazione di forza lavoro causata dall'emigrazione produce un decremento sempre minore in relazione al livello di occupazione del sistema. ČIZMIĆ sembra ignorare il fatto che, dopo la cessazione delle migrazioni nel 1920, il vero problema dell'economia jugoslava e croata sarà la disoccupazione rurale che in precedenza veniva mitigata con l'emigrazione. Cfr. I. ČIZMIĆ & F. VOJNOVIĆ, "Iseljavanje iz Modruško-riječke županije u razdoblju 1880-1910", *Bakarski zbornik*, 1, 1995.

⁹⁷ Il deputato sloveno al *Reichstag* viennese Fran Šukljiet il 5 ottobre 1905 lamentava la totale assenza di reclute nei distretti della Carniola a causa dell'emigrazione verso gli Stati Uniti. Cfr. M. DRNOVŠEK, *Izseljavanje* cit., pp. 23 - 24.

⁹⁸ Nella prima metà del XIX secolo, solo l'Inghilterra, Francia, Olanda e paesi scandinavi riconoscevano ai loro cittadini il diritto di emigrare. Con l'avvento negli anni Quaranta di un clima più liberale, che culminò nelle rivoluzioni del 1848, una maggiore libertà di migrare si affermò in Italia, Belgio e alcuni Stati tedeschi. Ira A. GLAZIER, "L'emigrazione dal XIX secolo alla seconda metà del XX", in *Storia d'Europa*, vol. V, *L'età contemporanea*, a cura di Paul Barioch e Eric J. Hobsbawm, Torino, 1996, p. 71.

trasporto degli emigranti era un'attività estremamente remunerativa che contribuiva al benessere nazionale. Gli emigranti non di rado impiantavano attività economiche nei paesi di destinazione stimolando le esportazioni di prodotti del paese natale. In altri paesi come l'Italia l'emigrazione funzionò da valvola di sicurezza alla sovrappopolazione e disoccupazione. A differenza dei governi dell'Europa occidentale, nell'Europa orientale i governi osteggiarono la libera circolazione dei cittadini (in realtà sempre considerati sudditi) tollerando nel contempo l'emigrazione di minoranze nazionali o religiose "scomode": ebrei e polacchi dell'impero zarista; slovacchi, tedeschi e croati del Regno d'Ungheria⁹⁹.

Agli ungheresi interessava controllare gli emigranti anche dopo che si erano stabiliti nel Nuovo Mondo: lo Stato si impegnò a sostenere attivamente le associazioni ungheresi negli Stati Uniti, concentrate soprattutto nelle aree industriali di Pittsburgh, Detroit e Chicago¹⁰⁰. Questo era in contrasto con la politica americana della naturalizzazione, ma nel Novecento alle autorità statunitensi interessava ormai limitare i flussi migratori. L'apertura della linea Fiume - New York non fu ben accolta dalle autorità americane a causa della cattiva reputazione dei migranti del circondario di Fiume¹⁰¹. Ben presto invece le politiche ungheresi di contenimento e controllo dell'emigrazione si mostreranno in sintonia con quelle americane di controllo dell'immigrazione. Da Fiume si registrerà il numero più basso di ingressi rifiutati ad Ellis Island, sarà considerata un modello dalle autorità americane che elogeranno l'operato delle autorità ungheresi in materia di emigrazione.

La Cunard da parte sua richiese che a Fiume venisse eretto, a spese del governo ungherese, un enorme e modernissimo albergo emigranti. La struttura poteva contenere fino ad un massimo di 2.000 emigranti che venivano sottoposti a visite mediche e a trattamenti igienici e che forniva 3 pasti al giorno. La Cunard, riducendo il numero dei respinti da parte

⁹⁹ Ufficialmente l'impero zarista non legalizzò mai l'espatrio dei suoi sudditi, ciononostante ogni anno centinaia di migliaia di ebrei emigravano verso gli Stati Uniti fino alla Prima guerra mondiale. Cfr. M. DRNOVŠEK, *Izseljevanje*, cit., p. 26.

¹⁰⁰ La più importante fu la *American-Hungarian Federation* fondata nel 1906. Cfr. Joseph BALOGH, *An analysis of Cultural Organization of Hungarian-Americans in Pittsburgh and Allegheny County*, Ph.D. dissertation, University of Pittsburgh, 1945, e Joshua A. FISHMAN, *Hungarian Language Maintenance in the United States*, Volume 62 della Uralic and Altaic Series, Londra, 1997.

¹⁰¹ JAMES D. WHELPLEY, *The Problem of the Immigrant: A brief discussion with summary of conditions, laws, and regulations governing the movement of population*, Londra, 1905.

delle autorità di immigrazione americane, migliorava la sua reputazione. Era una misura che ricalcava la struttura che la HAPAG aveva realizzato ad Amburgo.

Nel 1904 una possente squadra navale statunitense che il presidente americano Roosevelt aveva spedito a compiere una crociera mondiale fece tappa a Fiume¹⁰². Le autorità americane, sempre più interessate a limitare il fenomeno immigratorio verso gli Stati Uniti, incaricarono il consolato americano a Fiume di seguire da vicino le operazioni di imbarco e selezione. Fiorello La Guardia fu, tra il 1904 e il 1906, agente consolare degli Stati Uniti a Fiume¹⁰³. Nei tre anni della sua permanenza a Fiume egli personalmente ispezionò 90.000 emigranti che lì sostarono, diretti verso gli Stati Uniti.

L'integrazione della "nuova migrazione" (proveniente dagli imperi russo e asburgico e dai paesi mediterranei) nella società americana sarà pertanto assai più problematica rispetto alla precedente, ma ciononostante 10 milioni di europei si trasferirono negli Stati Uniti tra il 1900 e il 1914. È da notare che furono le oscillazioni cicliche americane e non quelle europee a determinare l'intensità dei flussi che registrarono crolli in concomitanza con le crisi americane del 1854, 1873, 1883, 1907 e il 1913 fu l'ultimo anno della emigrazione atlantica di massa, quando diversi Stati europei avevano già posto un blocco agli spostamenti transnazionali¹⁰⁴. Fu la fine della *Belle Époque*. Approfittando dell'arresto dei collegamenti durante la Prima guerra mondiale, gli Stati Uniti introdussero subito una serie di misure restrittive nei confronti dei paesi della nuova immigrazione.

La storiografia dei paesi dell'est ha valutato in termini negativi l'emigrazione transatlantica dei loro connazionali. Tuttora gli istituti sulle migrazioni hanno il primario ruolo di mantenere vivi i contatti con la

¹⁰² Si trattava delle navi *Alabama* (BB-8), *Kearsarge* (BB-5), *Maine* (BB-10), *Iowa* (BB-4), *Olympia* (C-6), *Baltimore* (C-3), *Cleveland* (C-19) nonché dello yacht presidenziale americano *Mayflower* (PY-1); la flotta visitò il Portogallo e si diresse poi a Corfù, Trieste e Fiume facendo ritorno a Newport, Rhode Island, il 29 Agosto.

¹⁰³ Fiorello Henry La Guardia (1882 - 1947) fu sindaco di New York e direttore del programma UNNRA dopo la seconda guerra mondiale. Cfr. I. LUKEŽIĆ, "La Guardia, američki konzularni predstavnik", in *Iseljavanje iz srednje Europe u Ameriku*, cit.

¹⁰⁴ Così il commissario banale (vicereale) per la Croazia e Slavonia disponeva il 26 dicembre 1913 il divieto di espatrio per tutti i maschi di età maggiore di 17 anni. Cfr. IVAN ČIZMIĆ, "Iseljavanje iz Hrvatske u Ameriku kao dio europskih migracijskih tijekova", *Društvena istraživanja*, br.1-2, 1998, p. 135.



Emigrazione dall'Ungheria e Croazia verso gli Stati Uniti nel periodo 1899 - 1913. Ogni punto rappresenta 250 emigranti. Da J. Puskas, cit. p. 35.

madrepatria, minimizzando invece i benefici che l'emigrazione portò alle loro nazioni. L'affermazione delle "nazionalità minori" ("cecoslovacchi" e "jugoslavi" per far due esempi) fu resa possibile dalla presenza di comunità di immigrati che ebbero un impatto enorme sulle loro società di origine e che ancora attende uno studio¹⁰⁵. Tale atteggiamento di sospettosa ostilità non regge ad una valutazione dei fatti. La prova si ebbe quando dopo il 1920 le porte degli USA rimasero sostanzialmente chiuse per i migranti dell'Europa orientale e in tali società scoppio il problema agrario in quanto le economie rimasero agricole e la popolazione continuò ad aumentare. Come nota giustamente Dudley Baines¹⁰⁶ l'emigrazione fu una valvola di sfogo per le arretrate società agricole europee che difficilmente avrebbero potuto impiegare in maniera più produttiva la loro forza lavoro. La crisi in cui precipitarono le economie centroeuropee dopo la Prima guerra mondiale è forse l'indicatore più eloquente della bassa

¹⁰⁵ Cfr, p. es. il lavoro di LJUBO LEONTIĆ, "O Jugoslovenskom odboru u Londonu", *Starine, JAZU*, 50 (1960).

¹⁰⁶ D. BAINES, *Emigration from Europe*, cit., p. 71.

produttività del lavoro¹⁰⁷. L'estrema riluttanza a riconoscere ai propri sudditi il diritto di emigrare e in tal modo migliorare le proprie condizioni di vita riflette, a mio avviso, il profondo attaccamento delle élites dell'Europa orientale ai costumi della società feudale, incapace di adattarsi ad un modello sociale fondato sulle scelte di individui liberi¹⁰⁸.

Conclusione

La scoperta del Nuovo Mondo consentì alle nazioni atlantiche di colonizzare un intero continente e di aumentare a dismisura il loro potere. Ma se la colonizzazione è essenzialmente un fatto politico, l'emigrazione è il prodotto di innumerevoli decisioni individuali dopo che un territorio è stato colonizzato. Gli emigranti si insediano nei maggiori centri urbanizzati, dove è più facile trovare opportunità economiche e affettive, ma anche passare inosservati e sfuggire alla discriminazione. All'epoca della navigazione a vela i viaggi sono lunghi e perigliosi e i migranti per risparmiare viaggiano come zavorra su piccole navi di carico sovraffollate. La rivoluzione industriale imprimerà una svolta al fenomeno, dapprima grazie alle ferrovie che collegano le regioni continentali ai porti atlantici, da dove salpano le navi dirette in America. Nella seconda metà dell'Ottocento le navi a vapore soppiantano i velieri sulle rotte atlantiche: il viaggio diventa ora molto più breve e sicuro, innescando una migrazione di massa che coinvolgerà, alla vigilia della Grande Guerra, anche le zone più remote dell'Europa orientale e mediterranea.

L'emigrazione dalla monarchia asburgica appartiene alla seconda ondata e raggiungerà il suo picco negli anni precedenti alla Grande Guerra, quando in termini assoluti supererà l'Italia e l'impero zarista. Oltre alle

¹⁰⁷ In fondo il fattore chiave che permise alla Jugoslavia di Tito di raggiungere un benessere sconosciuto in Europa orientale è da ricercarsi proprio nell'esportazione di manodopera verso l'Europa occidentale, iniziata nel 1965, a cui si aggiunse il flusso turistico proveniente dai paesi occidentali. Gli stipendi e la produttività del lavoro jugoslavi non si discostavano molto dai valori medi dell'Europa orientale.

¹⁰⁸ Dopo la rivoluzione d'Ottobre gli immigrati russi e slavi del Sud, forniranno la maggioranza dei comunisti americani, sintomo della loro alienazione. Sulla penetrazione del comunismo tra gli immigrati croati in Pennsylvania (lo stato americano dove si stabilì la maggioranza dei migranti ungheresi, slovacchi e croati) cfr. PHILIP JENKINS, *The Cold War at home: the Red Scare in Pennsylvania, 1945-1960*, UNC Press Books, 1999.

zone periferiche dell’Austria (Galizia, Bucovina, Dalmazia), il fenomeno coinvolge le regioni periferiche del regno d’Ungheria, in particolare le aree periferiche abitate da slovacchi, slavi del sud, tedeschi e romeni. Il governo ungherese attivamente impegnato nella magiarizzazione dello Stato non si oppone al flusso di minoranze, ma cerca in tutti i modi di arginare il flusso dei contadini di etnia ungherese. Inizialmente il governo avrà poco successo a causa della vasta rete di agenti delle principali compagnie di navigazione tedesche, la HAPAG e la NDL, a cui si aggiunge una galassia di subagenti che operano senza licenze, costituita in prevalenza da pubblici esercenti o funzionari che erano al centro di reti di relazioni sociali nelle loro comunità di origine.

I “big four”, leader della navigazione oceanica, temono più di ogni cosa le guerre tariffarie che erodono i loro profitti a causa della loro dipendenza dalle reti di agenzie che non riescono a controllare. Il problema delle compagnie di navigazione sarà pertanto proprio quello di limitare il potere degli agenti. In questo senso esse troveranno un alleato in quei governi, come quello ungherese, che volevano limitare il fenomeno migratorio e anche in quello dei Washington, in quanto l’opinione pubblica americana tollererà sempre meno l’afflusso di masse di migranti di origini non anglosassoni e meno disposti ad assimilarsi nella società americana. L’offerta del governo di Budapest al cartello continentale dominato dai due operatori tedeschi decadde in quanto essi si rifiutarono di smantellare la loro rete di agenti. A questo punto la compagnia di navigazione fiumana *Adria* condusse l’opera di intermediazione con il governo ungarico. Nel 1903 fu perfezionato un accordo che corrispondeva agli interessi del governo ungherese e della Cunard che in Ungheria non disponeva di una propria rete di agenzie. Essenzialmente la nuova legge del 1903 bandiva l’operato degli agenti sprovvisti di licenza dello Stato. Siccome il Governo di Budapest sottoscrisse un accordo di esclusiva con la Cunard questo permise automaticamente di mettere fuori legge tutte le agenzie operanti nel regno d’Ungheria. La compagnia inglese poté quindi operare in condizioni di monopolio al riparo dai ricatti degli agenti e dalle guerre tariffarie dei concorrenti. L’*Adria* di Fiume ottenne l’esclusiva dei servizi di agenzia su tutto il territorio ungarico, operando in stretta collaborazione con le ferrovie dello Stato che si impegnavano a trasportare a prezzi di favore i migranti dall’Ungheria verso il porto di Fiume. La *Cunard* da parte sua pretese l’erezione di un “Albergo Emigranti” per i migranti in

attesa di imbarco, al fine di ridurre i rischi di respingimento da parte delle autorità di immigrazione americane. Le misure messe in atto dal governo ungherese ottennero il plauso dalla stessa Commissione Dillingham istituita dal Congresso per indagare la natura della nuova immigrazione negli Stati Uniti e le eventuali azioni da compiere per arginarla¹⁰⁹. La soluzione messa in atto a Fiume dal governo ungarico fu considerata un modello da adottare anche negli altri paesi da cui originava la nuova migrazione per la sua provata capacità di porre un effettivo controllo sui flussi migratori.

I tedeschi risposero all'operazione fiumana con una guerra tariffaria senza precedenti che fece crollare i prezzi dei biglietti. Il tasso d'emigrazione crebbe ad un livello senza precedenti e raggiunse il suo picco storico nel 1907, fermato solo dalla grande crisi economica che colpì gli Stati Uniti. A questo punto, messi di fronte al crollo dei margini di guadagno sui singoli biglietti e al crollo del numero dei passeggeri, le compagnie stipularono un accordo globale che sarebbe durato fino allo scoppio della Grande Guerra. La domanda di D. Baines perché anziché emigrare molti preferirono rimanere nei propri paesi va cercata nei blocchi psicologici: la paura di essere rifiutati e rispediti dopo aver speso una fortuna per il viaggio, la paura del fallimento negli Stati Uniti e soprattutto alla credenza

¹⁰⁹ La "Commissione Dillingham", presieduta dal senatore William P. Dillingham del Vermont, è stata costituita nel febbraio 1907 dal Congresso degli Stati Uniti, per studiare le origini e le conseguenze della recente immigrazione verso gli Stati Uniti. La Commissione terminò i suoi lavori nel 1911, concludendo che l'immigrazione dal sud e dell'est Europa costituiscono una minaccia grave per la società e la cultura americane e che si sarebbe dovuto provvedere alla sua riduzione nel futuro. A tal fine si propose come metodo più fattibile per limitare l'immigrazione indesiderata l'introduzione di una prova obbligatoria di lettura e scrittura. La commissione produsse una serie di rapporti dettagliatissimi sulle situazioni generali dei singoli paesi visitati. Cfr. U.S. IMMIGRATION COMMISSION, *Reports of the Immigration Commission: Statistical Review of Immigration, 1820-1910*, Washington, DC, U.S. Government Printing Office, 1911. Sulla base di tali studi, dopo la Prima guerra mondiale che aveva arrestato il flusso di immigrati nel 1921 si introdussero le quote per i singoli paesi. Secondo le disposizioni i nuovi arrivi su base annua non potevano oltrepassare il 3% del numero della nazionalità residente negli States. Nel 1924 si diede il colpo di grazia alla nuova migrazione in quanto in base alla nuova legge le quote ora prevedevano un tetto massimo del 2%, ma sulla base della situazione etnica degli Stati Uniti nel 1890. in quel periodo in pratica l'emigrazione dall'Europa dell'est e mediterranea era appena agli albori. È da notare che la survey della Commissione fu il primo studio comprensivo del continente europeo condotto da una squadra di politici affiancati da esperti, finalizzata a produrre una strategia di azione politica (o di policy) come fece poi Wilson con la sua Enquiry del 1919. Parte dell'atteggiamento assai negativo dell'opinione pubblica americana nei confronti dell'Italia alla conferenza della Pace di Parigi, derivava proprio dalla pessima fama di cui godevano gli immigrati provenienti dalle regioni del Mezzogiorno italiano, regioni che furono oggetto di approfondito esame da parte della Commissione Dillingham.

che le porte dell'America sarebbero rimasero aperte per sempre¹¹⁰. Così non fu, e nel 1914 il tipico migrante potenziale – un giovane europeo di sana e robusta costituzione fisica - probabilmente era già mobilitato e spedito al fronte.

¹¹⁰ D. BAINES, *Emigration from Europe*, cit., p. 28.

Tabella 1: Appendice statistica dell'emigrazione dei Paesi della Corona ungarica dal 1871 - 1914.

Porto Anno	Fiume	Trieste	Amburgo	Brema	Anversa	Amsterdam	Rotterdam	Liverpool	Havre	Cherbourg	Genov	Napoli	Totale
1871	0	0	236	58	0	0	0	0	0	0	0	0	294
1872	0	0	457	138	0	0	0	0	0	0	0	0	595
1873	0	0	764	198	0	0	0	0	0	0	0	0	962
1874	0	0	701	226	0	0	0	0	0	0	0	0	927
1875	0	0	787	278	0	0	0	0	0	0	0	0	1065
1876	0	0	501	124	0	0	0	0	0	0	0	0	625
1877	0	0	495	157	0	0	0	0	0	0	0	0	652
1878	0	0	661	142	0	0	0	0	0	0	0	0	803
1879	0	0	1292	467	0	0	0	0	0	0	0	0	1759
1880	0	0	8146	620	0	0	0	0	0	0	0	0	8766
1881	0	0	10453	804	0	0	0	0	0	0	0	0	11257
1882	0	0	16060	1460	0	0	0	0	0	0	0	0	17520
1883	0	0	11478	3361	0	0	0	0	0	0	0	0	14839
1884	0	0	7885	5310	0	0	0	0	0	0	0	0	13195
1885	0	0	4179	8169	0	0	0	0	0	0	0	0	12348
1886	0	0	12176	12973	0	0	0	0	0	0	0	0	25149
1887	0	0	9598	8673	0	0	0	0	0	0	0	0	18271
1888	0	0	8179	9451	0	0	0	0	0	0	0	0	17630
1889	0	0	4873	17177	940	166	421	0	0	0	1567	0	25144
1890	0	0	5418	21850	1434	374	946	0	0	0	1448	0	31470
1891	0	0	4124	17289	5443	784	4314	0	0	0	1046	0	33000
1892	0	0	2645	17667	6555	1808	5729	0	0	0	721	0	35125
1893	0	0	1867	12059	7178	135	679	0	0	0	1078	0	22996
1894	0	0	1366	4061	2212	20	277	0	0	0	108	0	8044
1895	0	0	3679	13857	4675	445	3012	0	0	0	190	0	25858

1896	0	0	3082	11726	6122	404	2105	0	0	0	1210	0	24649
1897	0	0	1584	8092	2820	175	762	0	0	0	673	0	14106
1898	0	0	2135	14758	3268	74	1751	0	0	0	816	0	22802
1899	0	0	4855	27945	7453	58	2301	0	0	0	782	0	43394
1900	0	0	9691	31629	9697	0	3072	0	0	0	678	0	54767
1901	0	0	12806	42347	11282	0	4506	0	0	0	533	0	71474
1902	0	0	21485	47850	14367	0	8026	0	0	0	34	0	91762
1903	0	0	23008	70021	18115	0	8439	0	0	0	338	23	119944
1904	22016	0	13508	37187	10864	1	4391	9068	0	0	255	50	97340
1905	35961	867	27664	76857	14246	5	8809	716	5101	0	197	7	170430
1906	49332	3621	27246	73218	13831	6	6587	542	3412	0	358	17	178170
1907	47620	6028	33636	79152	17293	5	13794	1963	9523	0	149	6	209169
1908	15411	1805	6436	16246	4440	10	1874	0	2952	0	187	4	49365
1909	36824	4729	19199	42442	11387	10	6569	0	6732	1160	285	0	129337
1910	36834	4299	21261	35600	8667	0	5873	0	6608	575	184	0	119901
1911	18532	2379	14885	24123	6534	5	4182	0	2401	465	148	0	73654
1912	21922	3959	29557	39659	9469	0	6949	0	8845	59	97	0	120516
1913	20847	4345	29944	39264	7939	0	9312	1158	6279	22	49	0	119159
Totale	305299	32032	420002	874685	206231	4485	114680	13447	51853	2281	13131	107	2038233

Nota: Nel "decentennio fiumano" (1904 - 1914) da Brema si registrarono 463.748 partenze di sudditi ungarici (37%), Fiume segue al secondo posto con 305.299 (24%), Amburgo 223.336 (18%), Anversa 104.670 (8%), Rotterdam 68.340 (5%), Le Havre 51.853 (4%), Trieste totalizza solo 32.032 (3%), Liverpool 13.447 (1%). Ovviamente i dati non comprendono la parte austriaca della monarchia (a cui appartenevano la Dalmazia e l'Istria) dove la preminenza dei porti esteri era ancora più marcata.

Tabella 2: Dati sulla composizione etnica dei dell'emigrazione dei Paesi della Corona ungarica verso gli Stati Uniti (1900-1912).

Nazionalità	1900/1	1901/2	1902/3	1903/4	1904/5	1905/6	1906/7	1907/8	1908/9	1909/0	1910/1	1911/2	1912/3	Totale	%
Ungherese	13310	23609	27113	23851	45871	42848	59593	23826	27941	26818	19616	23174	29821	387391	26
Slovacca	28200	35900	33400	26895	51009	35000	39815	14000	21000	31299	20673	24358	25923	387472	26
Russina	2000	2500	3000	3000	3268	4000	6000	2500	4000	3433	1908	3591	3879	43079	3
Rumena	500	1600	4100	3700	7167	10700	18000	8600	7000	13072	4582	7199	11955	98175	7
Tedesca	5000	10000	15000	14000	25759	26500	26000	17000	14000	19483	15027	14859	16002	218630	15
Croati e Sloveni	10000	19000	21000	14000	22007	28040	32000	12000	11000	22330	10537	14958	22970	239842	16
Serbi e Bulgari	-	400	4100	2000	2340	3000	6000	3500	1600	4147	1753	2403	3213	34456	2
Ebrei	4000	4000	6000	7000	6238	4000	6000	4000	2500	2438	2684	2222	3371	54453	4
Altri	-	-	-	-	615	-	645	326	738	348	456	620	845	4593	0
Totale	63010	97009	113713	94446	164274	154088	194053	85752	89779	123368	77236	93384	117979	1468091	100

Nota: L'autore del sito afferma che dati precisi sono disponibili per l'anno 1904/5, e per tutto il periodo dal 1907/8 - 1912/3, a cura del Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal [Ufficio statistico centrale del Regno d'Ungheria]: *A magyar szent korona országainak kivándorlása és visszavándorlása 1899-1913, Magyar statisztikai közlemények*, [L'emigrazione e la re-immigrazione per le Terre della Sacra corona ungarica], Budapest, 1918, p. 56.. Il resto è stato calcolato sulla base dell'*Annual report of the Commissioner-General of Immigration for the fiscal year ended June 30 (1901-1913)* americano. Si tratta pertanto di stime ma dubito che vi siano dati più precisi. Fonte: <http://www.bogardi.com/gen/g024.htm>.

SAŽETAK

CUNARD U KVARNERU: LINIJA RIJEKA-NEW-YORK (1904-1914) – U desetljeću 1904 - 1914 britanski je brodar Cunard uspostavio izravnu liniju Rijeka - New York. Riječka luka postaje tako tranzitna točka za srednjoeuropske migrante, omogućivši pritom britanskom brodaru ulazak na mađarsko tržište migranata kojeg su do tada kontrolirali Nijemci. Zauzvrat, mađarska je vlada mogla zakonom onemogućiti rad njemačkih agenata i konačno staviti pod kontrolu tijek mađarskih migranata. Nijemci su na Cunardovu “riječku operaciju” odgovorili svjetskim tarifnim ratom što je u razdoblju 1905. – 1906. dovelo do pada cijena brodskih karata a prekoatlantska migracija Evropljana u SAD dostigla se svoj vrhunac.

POVZETEK

CUNARD V KVANERJU: LINIJA REKA-NEW YORK (1904-1914) – V desetletju 1904-1914 je angleška ladjarska družba CUNARD vzpostavila direktno povezavo med Reko in New Yorkom in s tem spremenila reško pristanišče v tranzitno mesto za priseljence Srednje Evrope. V zameno je ogrska vlada lahko odslovila agente nemške mreže ladjarskih družb in se zoperstavila toku svojih migrantov. Cunard pa si je zagotovila delovanje brez konkurence. Ta reška linija je sprožila svetovno vojno v cenah med leti 1905-1906 in povzročila pravi kolaps v cenah za prevoze čez Atlantik. Evropsko izseljevanje v ZDA je doseglo največji obseg v zgodovini.