

Kocasının nerede olduğu sorduk.

"Amerika'da" dedi.

"Ne yapıyor orada?"

"Çar gibi bir işi var."

"Ama bir Yahudi nasıl Çar olabilir?"

"Amerika'da her şey mümkün", diye yanıtladı kadın.

Scholem Alejchem,¹ yaklaşık 1900

Bana, ev hizmetlerinde İrlandalıların her yerde Zencilerin yerini almaya başladığı söylendi
... Bu, burada neredeyse evrensel bir kural; İrlandalı olmayan birinin hizmetçi olması çok zor.

A.H. Clough'dan Thomas Carlyle'ye, Boston, 1853²

I

Ondokuzuncu yüzyılın ortası, tarihteki en büyük göçün başlangıcına tanık olmuştur. Bu göçün bütün ayrıntılarıyla ölçülebilmesi olanaksızdır; çünkü var olduğu kadarıyla dönemin resmi istatistikleri, insanların (kırdan kentlere çıkış; bölgeler arasında ve kentten kente göç; okyanusların aşılması ve sınır bölgelerinden sızmalar; sürüler halinde kadın ve erkeğin, belirlenmesi bile güç yollardan gidip gelmeleri gibi) ülke içinde ya da ülkeler arasında gerçekleştirdiği bütün hareketleri yansıtmayı başaramamaktadır. Yine de, bu göçün çarpıcı bir biçimini yaklaşık olarak belgelemek mümkündür. 1846 ile 1875 arasında 9 milyonu aşkın insan (büyük bölümü Birleşik Devletler'e gitmek üzere) Avrupa'dan ayrıldı.³ Bu rakam, Londra'nın 1851'deki nüfusunun dört katından fazlaydı. Bu rakam, önceki yarım yüzyılda topu topu bir buçuk milyon civarındaydı.

Nüfus hareketleriyle endüstrileşme birlikte gitti; çünkü dünyanın modern ekonomik gelişmesinin hem nöbetleşe çalışacak (yeni ve geliştirilmiş iletişim olanaklarıyla teknik olarak daha kolay ve ucuza sağladığı) muazzam sayıda insana ihtiyacı vardı, hem de kuşkusuz dünyanın çok daha büyük bir nüfusu kaldırabilmesini mümkün kıldı. Ele aldığımız dönemde

bu kitlesel ölçekte yurtsuzlaşma beklenmedik bir şey olmadığı gibi, (daha makul ölçülerde olmalarına karşın) önceleri de bazı göç hareketleri görülmüştü. Bu kitlesel göç, daha 1830'larda ve 1840'larda tahmin edilmekteydi (*Devrim Çağı*, 9. Bölüme bakınız). Yine de, o zamana dek canlı akmakta olan bir akarsuyun çok geçmeden bir sele dönüştüğü görüldü. 1845'ten önce Birleşik Devletler'e yılda yalnızca 100.000 kadar yabancı yolcu ayak basmaktaydı. Oysa 1846–1850 arasında yılda ortalama çeyrek milyon kişi, [ABD'ye gitmek üzere] Avrupa'dan ayrıldı; sonraki beş yılda yılda ortalama 350.000 kişi, sadece 1854'te en az 428.000 kişi Birleşik Devletler'e geldi; ve gerek göç veren gerekse alan ülkelerdeki ekonomik koşullara göre rakamlar değişmekle birlikte, göç, öncekinden çok daha büyük ölçekte varlığını sürdürdü.

Ne var ki, bu göç hareketleri muazzam olmakla birlikte, yine de sonraki ölçütlere göre mütevazı boyutlardaydı. Örneğin 1880'lerde ortalama her yıl 700.000 ile 800.000 arası, 1900'dan sonraki yıllarda da yılda 1 ile 1.4 milyon arasında Avrupalı göç etti. Dolayısıyla 1900 ile 1910 arasında, bu kitabın konusunu oluşturan bütün dönem boyunca Birleşik Devletler'e yapılan göçten çok daha fazlası gerçekleşti.

Göçün önündeki en belirgin sınırlama coğrafiydi. Afrika köle ticaretinin (şimdi yasadışı olan ya da İngiliz donanması tarafından boğazlanan) kalıntılarını bir yana bırakırsak, uluslararası göçmenlerin büyük bölümü Avrupalı, daha doğrusu bu dönemde Batı Avrupalı ve Almandı. Çinliler çoktandır, Han hanedanının doğduğu bölgenin dışına, imparatorluklarının kuzey ve orta sınır bölgelerine ve güneydeki kıyı bölgelerinden Güneydoğu Asya'nın sayısız adasına ve yarım adasına gitmekteydi (Tam sayısını vermek mümkün olmamakla birlikte, muhtemelen mütevazı boyutlardaydı). 1871'de Boğazlar'a (Malaya) yerleşen göçmen sayısı yaklaşık 120.000 idi.⁴ Hintliler, 1852'den sonra makul sayılarda komşu Burma'ya göç etmeye başladılar. Köle ticaretinin yasaklanmasının yarattığı boşluk, belli ölçülerde koşulları biraz daha iyi olan Hindistan'dan ve Çin'den getirilen 'sözleşmeli' emekle doldurulacaktı. 1853 ile 1874 arasında yüz yirmi beş bin Çinli Küba'ya geldi.⁵ Bunlar, Guyana'da ve Trinidad'ta Hint diasporasını kuracaklardı; Küba'da, Peru'da ve İngiliz Karayibleri'nde daha küçük Çin kolonileri bulunmaktaydı. Daha maceracı Çinlilerse, Pasifik Amerikası'nın cazibesine kapıldılar ve buralarda, yerel gazetecilerin, çamaşırcılar, aşçılar (altına hücum sırasında San Francisco'da Çin lokantası kurmuşlardı*) hakkındaki şakalarına, yerel demagogların

* Boston *Bankers Magazine*'nin gözlemine göre "bu yerdeki en iyi lokantalar, Çiçek Ülkesi'nden gelen maceraperestlerce işletilmekteydi."⁶

ekonomik durgunluk dönemlerinde ırksal dışlama sloganlarına konu oldular. Hızla büyümekte olan dünya ticaret filosunun büyük bölümünü, arkalarında beyaz olmayan küçük gruplar bırakarak belli başlı uluslararası limanlardan geçen 'Hintli' denizciler oluşturmaktaydı. Almanların coğrafi üstünlüğünü (1860'larda gerilimli tartışmalara neden olan bir konuydu) dengeleyebilecekleri umuduyla Fransızlar sömürge birlikleri oluşturdular ve bu yolla ilk kez başkalarının Avrupalı bir çevreye girmelerine neden oldular.*

Kıtalararası kitlesel göç, Avrupalılar arasında bile birkaç ülke halkıyla (bu dönemde büyük ölçüde İngilizler, İrlandalılar ve Almanlarla, 1860'lardan itibaren küçük sayılarının ardında muazzam demografik dranjalarını gizleyen Norveçlilerle ve İsveçlilerle) sınırlıydı (Danlılar asla aynı boyutta göç etmediler). Örneğin Norveç, nüfus artışının üçte ikisini Birleşik Devletler'e gönderdi ve onları sadece nüfus fazlasını ülke dışına gönderen talihsiz İrlandalılar geride bırakmaktaydı: 1846-7'deki Büyük Kıtık'tan sonra bu ülke, düzenli olarak her on yılda nüfus kaybına uğradı. İngilizler ve Almanlar, net nüfus artışlarının sadece yaklaşık %10'unu ülke dışına göndermiş olmalarına karşın, mutlak rakamlarla bakıldığında bu yine de çok büyük bir gruptu. 1851 ile 1880 arasında 5.3 milyon civarında insan, İngiliz Adaları'ndan ayrıldı (Bunlardan 3.5 milyonu Birleşik Devletler'e, 1 milyonu Avustralya'ya, yarım milyonu da Kanada'ya gitti); bu, şimdiye kadar dünyadaki en büyük okyanus aşırı göç olayıydı.

İleride Amerika kıtasının büyük kentlerini adeta istila edecek olan Güney İtalyanlar ve Sicilyalılar, bu dönemde doğdukları yoksul köylerden henüz yeni yeni çıkmaya başlamışlardı; Katolik olsun Ortodoks olsun Doğu Avrupalılar, büyük ölçüde yerlerinde kalmaya devam ediyordu. Sadece Yahudiler, o zamana dek dışlanmış oldukları taşradaki kentlere, oradan da daha büyük kentlere sızıyor ya da akın ediyordu.** Rus köylüleri (gerçi 1880'lerde yerleşmenin az çok tamamlandığı Rusya Avrupası'nın steplerine büyük sayılar halinde göç etmiş olsalar da), 1880'den önce Sibiry'a'nın açık alanlarına yeni yeni göç etmeye başladılar. Çekler, güneye, Viyana'ya giderken, Polonyalılar 1890'dan önce Rhur maden bölgesine yerleşmeye henüz başlamışlardı. Amerika'ya büyük Slav, Yahudi ve İtalyan göçü 1880'lerde başladı. İspanyol dünyasında adım başı rastlanan Galicyalılar ve Basklılar gibi başıboş azınlıklar haricinde uluslararası göçmenler, genellikle İngiliz Adaları'ndan, Amany'a'dan ve İskandinavya'dandı.

* Bu dönemde İngilizlerin kurduğu yerli birlikler, yine orada kullanılmak üzere ezici oranda Hindistan'dan ya da İngiliz yönetiminin Londra'daki değil Hindistan'daki bürolarının faaliyet alanına giren dünyanın benzeri bölgelerinden oluşturuldu.

** Macar kentleri Yahudi yeleşmelerine ancak 1840'ta açıldı.

Avrupalıların çoğu köylü olduğundan, göçmenler de öyleydi. Ondokuzuncu yüzyıl, taşralıları yerlerinden yurtlarından eden dev bir makine gibiydi. Çoğu kentlere gitti; daha doğrusu, geleneksel işlerini bırakarak, yabancı, ürkütücü, ama sınırsız umut vaat eden yeni dünyalara, (gerçi göçmenlerin bakırdan fazlasına dokundukları yoktu ama) taşı toprağı altın kentlerin yeni dünyasına yollarını aramaya gittiler. Göç ve kentleşme süreçlerinin aynı olduğu tam olarak doğru değildir. Çok az göçmen grubu, bilhassa Birleşik Devletler'in Büyük Göller bölgesine giden Almanlar ve İskandinavlar veya Kanada'ya ilk yerleşen bazı İskoç göçmen grupları, arkalarında bıraktıkları yoksul köylerinin yerine daha iyisini koyabildiler; 1880'de Birleşik Devletler'deki yabancı göçmenlerin sadece %10'u tarımla uğlaşıyordu ve çoğu da 'büyük olasılıkla' çiftçi değildi; zira bir gözlemcinin de belirttiği gibi, "sadece bir çiftlik ve gerekli araçları almak için gereken sermaye miktarı"⁷ 1870'lerde 900 doları bulmaktaydı.

Yine de, köylülerin bir kez daha yeryüzünün dört bir yanına dağılmaları göz ardı edilebilecek bir olgu olmamakla birlikte, bu durum tarımdan çıkışları kadar çarpıcı değildi. Göç ve kentleşme el ele gitti ve ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında göç denince akla ilk gelen (Birleşik Devletler, Avustralya, Arjantin gibi) ülkelerdeki kentsel yoğunluk oranı, İngiltere ile Almanya'nın endüstrileşmiş bölgeleri dışında, başka her yeri geride bırakmaktaydı (1890'a gelindiğinde batı dünyasının en büyük yirmi kenti arasında, Amerika'dan beş, Avustralya'dan bir kent bulunmaktaydı). Belki bu kez göç akışı (özellikle İngiltere'de) kentlerden kentlere olsa da, kadınıyla erkeğiyle insanlar yine kentlere aktılar.

Göç, ülke içiyle sınırlı kaldığında, ortaya yeni teknik sorunlar çıkmadı. Çoğu durumda fazla uzağa gitmediler ya da gitseler bile, kente giden yollar, daha önce akrabaları ve komşuları (uzun zamandır Orta Fransa'dan Paris'e gidip giden ve Paris'teki inşaat işlerine paralel olarak sayıları artan, 1870'ten sonra kalıcı göçmenlere dönüşen mevsimlik inşaat işçileriyle seyyar satıcılar) tarafından kim bilir kaç kez tepilmişti.⁸ Bir meselde dendiği gibi, imanlarını Montparnasse Gar'ında bırakan ve kentin genelevlerine sermaye olan Bretonluları Paris'e taşıyan demiryolu gibi, teknoloji de zaman zaman yeni yollar açmaktaydı. Paris'in en bilinen fahişeleri olan Lorraineli kızların yerini Bretonlu kızlar almıştı.

Kadın göçmenler, kendileri gibi taşralılarla evleninceye ya da kente özgü başka bir işe geçinceye kadar büyük oranda evlerde hizmetçi olarak çalıştılar. Ailelerin, hatta evli çiftlerin göç etmesi sık rastlanan bir durum değildi. Erkekler, geldikleri yerlerde yaptıkları geleneksel işleri kentlerde de sürdürdüler: Cardiganshirelı Galliler gittikleri her yerde sütçülük yaptı;

Auvergnatlılar gaz ticareti yaptı; vasıflı veya girişimci olanları, daha çok gıda ve içki ticaretinde olmak üzere küçük işler çevirdiler. Bunun dışında, yabancıları olmadıkları, özel beceriler gerektirmeyen iki büyük iş kolunda çalıştılar: İnşaat ve taşımacılık. 1885'te Berlin'de gıda nakliyatıyla uğraşan kişilerin %81'i, inşaatçıların %83.5'i ve taşımacılık yapanların %85'ten fazlası Berlinli değildi.⁹ Geldikleri yerde belli bir zanaat öğrenmemiş olup da nadir olarak daha vasıflı el işlerinde çalışma fırsatı bulanların durumu kentli yoksullardan daha iyiydi. Etiyle teriyle çalışanların ve olağan yoksulların oluşturduğu çirkef çukurlarının en berbat bölümünü göçmenlerden çok yerliler doldurmaktaydı. Ele aldığımız dönemde başkentlerin çoğunda henüz fabrika üretimine geçilmemişti.

Endüstriyel üretimin büyük bölümü –özellikle madencilik ve tekstil alanında– henüz küçük ölçekliydi. Tekstil haricinde kadın göçmenlere erkekler kadar bir talep söz konusu olmadığı gibi, erkek göçmenlerin bulunduğu işler de neredeyse tanımı gereği vasıfsız ya da düşük ücretli işlerdi.

Sınırların ve okyanusların ötesine yapılan göç ise ortaya karmaşık sorunlar çıkardı. Bu sorunlar, göçmenlerin çoğunlukla dillerini bilmedikleri ülkelere gitmelerinden kaynaklanmamıştır (Zaten ele aldığımız dönemde bu birincil bir özellik değildi). Gerçekten de, İngiliz Adaları'ndan gelen göçmenlerin büyük çoğunluğu dil konusunda fazla bir sorunla karşılaşmazken, Orta ve Doğu Avrupa'nın çok uluslu imparatorluklarında bir avuç iç göçmen bu tür sorunlarla karşılaştı. Ancak, dili bir yana koyarsak, göçün kronik bir aidiyet sorunu yarattığına şüphe yoktur (5. Bölüme bakınız). Yeni bir ülkeye gelen biri, eski ülkesiyle bağlarını kopartmalı mıydı, ayrıca bunu yapmayı istiyor muydu? Ülkesinin sömürgesine yerleşmiş, örneğin eski ülkesini 'evi' olarak düşünerek Yeni Zelanda'da ve Cezayir'de İngiliz ya da Fransız olarak yaşamayı sürdürebilen kişiler için böyle bir sorun yoktu. Bu sorun en vahim haliyle, göçmenlere kucak açan, ama akıl sahibi her yurttaş Amerikalı olmayı isteyeceğinden, mümkün olduğunca çabuk İngilizce konuşan Amerikalı yurttaşlar haline gelmeleri için onlara baskı yapan Birleşik Devletler'de yaşandı.

Yurttaşlık değiştirmek, elbette insanın eski ülkesinden kopması anlamına gelmiyordu. Tam tersine. Kendisini oldukça soğuk bir biçimde karşılayan yeni ve yabancı bir çevrede –'Bilinmeyen'e karşı duyulan yabancı düşmanlığı, 1850'lerde ülkeye aç İrlandalıların akın edişine yerli Amerikalıların verdiği bir karşılıktı– benzerlerine sokulan tipik bir göçmen, doğal olarak kendisine tanıdık gelen, yardım görebileceği yegâne insani düzenek olan hemşerilerine dayanmaktaydı. Ona İngilizcenin ilk formel

cümlesi diye “düdük çalıyor, acele etmeliyim”i* öğreten Amerika, bir toplum değil para kazanma aracıydı. İlk kuşak göçmenler, yeni yaşam tekniklerini öğrenmeye ne kadar gayret etseler de, eski yaşam tarzlarından, kendileri gibi insanlardan, daha yeni ayrıldıkları eski ülkelerinin anılarından destek alarak kendilerini gettolara kapattılar. İçi gülen İrlandalı gözlerin, Birleşik Devletler’in kentlerinde modern halk müziğini bir iş haline getiren ikinci sınıf bohem yazarlara çok para kazandırması tevekkeli değildi. Hatta, Birleşik Devletler’de paranın alabileceği (ki paranın alamayacağı neredeyse hiçbir şey yoktu) her şeye sahip New York’un zengin Yahudi bankerleri (Guggeriheimlar, Kuhnlar, Sachlar, Seligmannlar ve Lehmannlar) bile, Viyana’daki Wertheimsteinlerin kendilerini Avusturyalı, Berlin’deki Bleichroederlerin Prusyalı, hatta Londra’daki ve Paris’teki, İngiltere’deki ve Fransa’daki uluslararası Rothschildlerin bile kendilerini İngiliz ve Fransız olarak görmelerine benzer bir yoldan Amerikalı değildiler henüz. Almanca konuşuyor, yazıyor ve düşünüyorlardı; çocuklarını okumak üzere genellikle eski ülkelerine gönderiyor, Almanların derneklerine üye oluyor ve onları mali yönden destekliyorlardı.¹¹

Fakat göç, çok daha temel maddi güçlükler yarattı. İnsanlar gidilecek yeri ve oraya gidildiğinde ne yapılacağını kendileri keşfetmek zorundaydı. Norveç’in fiyordlarından Minnesota’ya, Green Lake kontluğuna; Pomerania’dan ya da Brandenburg’dan Wisconsin’e, Kery’deki bir kasabadan Chicago’ya kapağıatmaları gerekiyordu. Özellikle İrlanda’daki kıtlık yıllarının ardından okyanusu güvertede geçmenin şartları –ölümcül değilse bile– ürkütücü olmasına karşın, maliyetler karşılanamayacak gibi değildi. 1885’te Hamburg’tan New York’a göçmen tarifi 7 dolardı (Southampton-Singapur arası yemekli ticari sınıf deniz yolculuğu 1850’lerde 110 dolar-ken 1880’lerde 68 dolara inmişti).¹² Yol ücretlerinin düşük olmasının nedeni, ne sadece alt sınıflardan yolcuların hayvanlardan daha iyi şartları hak ettiklerine inanılmaması (bereket versin ki onlardan daha az yer işgal ediyorlardı) ne de (hatta) iletişim olanaklarındaki iyileşmelerdi. Neden ekonomikti. Göçmenler yararlı yüklerdi. Pek çok insan için, gemiye binilecek limana –Le Havre, Bremen, Hamburg ve hepsinden önce

* Bu cümle, Polonyalı işçilere İngilizce öğretmek amacıyla hazırlanmış Uluslararası Hasatçılar Birliği’nin bir broşüründen alınmadır. Birinci Ders’in sonraki cümleleri şöyledir:

Beş dakika süreyle düdük çalıyor. İşe gitme vaktidir. Girişteki panodan fişimi alıp bölüm panosuna asıyorum. Elbiselerimi değiştiriyorum, artık çalışmaya hazırım. İşe başlama düdüğü çalıyor. Öğlen yemeğimi yiyorum. O zamana kadar bir şey yemek yasak. Beş dakikada bir düdük çalıyor. İşe gitmeye hazırım. Düdük duruncaya kadar çalışıyorum. İşten ayrılmadan önce etrafı temizliyorum. Eve gitmeliyim.¹⁰

de Liverpool—kadar yapılan yolculuk, okyanusu geçmekten daha pahalıya çıkıyordu büyük olasılıkla.

Amerika'da ya da Avustralya'da kazandıkları yüksek ücretlerin bir bölümünü biriktirerek ülkelerindeki yakınlarına göndermek kolay olsa da, para çok yoksul olanların erişebileceği bir nesne değildi. Gerçekte, yabancı ülkelerden yapılan havaelerin büyük bir kısmını bu tür ödemeler oluşturmaktaydı; çünkü göçmenler korkunç birer tasarrufçuydu, yeni ülkelerinde büyük harcamalar yapmıyorlardı. Yalnızca İrlandalılar, 1850'lerin başlarında yılda 1 ila 1.7 milyon doları ülkelerine gönderdiler.¹³ Ne var ki, yakınların yardımcı olamadığı noktada bu işten maddi çıkar sağlayan bir dolu aracı işadamı devreye giriyordu. Bir yanda emeğe (ya da toprağa*) talebin büyük olduğu, öte yanda geldikleri ülkenin koşullarından bihaber insanların bulunduğu yerde, taşaronların ve vekillerin ortaya çıkması kaçınılmazdır.

Bu insanlar kazançlarını, gemilerini doldurma telaşındaki şirketlerin ambarlarına insanları hayvan gibi istiflemekle; boş topraklarını iskâna açmakta çıkarı olan kamu otoritelerine ve demiryolu şirketlerine; maden sahiplerine, demirci ustalarına ve kaba işlerde çalıştırılacak adam arayan diğer iş sahiplerine adam bularak sağladılar. Henüz Atlantik'i bile geçmeden, Orta Avrupa'dan Le Havre'ye ya da Kuzey Denizi üzerinden ve sisli Pennine vadilerinden Liverpool'a kadar yabancı bir kıtanın yarısını geçmek zorunda kalan çaresiz insanların kuruluşlarıyla zengin oldular. Plantasyonlarda çalışmak üzere gemilerle yola çıkan Hintliler ve Çinliler haricinde, bu dönemde kiralık emek ve borçlu serflik gibi uç durumlar pek söz konusu olmadığından, bu araçların göçmenlerin cehaletlerinden ve çaresizliklerinden yararlandıklarını varsayabiliriz (Ancak bu, örneğin çok sayıda İrlandalının –gerekmediği halde– Yeni Dünya'da iş bulma ayrıcalığından yararlanmak için eski ülkelerindeki kimi 'dostlar'a para ödemedikleri anlamına gelmez). Bütün olarak alındığında, 1840'ların sonlarında yaşanan salgın hastalıklardan sonra yolculuk şartları belli ölçülerde denetlenmekle beraber, göçe aracılık eden kişileri kontrol etmek olanaksızdı. Arkalarında hatırı sayılır bir kamuoyu desteği bulunmaktaydı. 19. yüzyıl ortalarında burjuvazi, kıtada hâlâ aşırı bir yoksul nüfus bulunduğuna inanmaktaydı. Bunların ne kadarı gemilerle yurtdışına çıkarsa, hem burjuvazi için (çünkü durumları düzelecekti), hem de arkada kalanlar için (çünkü emek pazarı rahatlayacaktı) o kadar iyiydi. Hayır dernekleri, hatta sendikalar, yoksulluk ve işsizlikle başa çıkmanın tek uygulanabilir yolu olarak klientlerine ve üyelerine

* Örneğin Wisconsin, Princeton'daki bir Alman nalbant, satın aldığı çiftlikleri taksitle göç eden hemşerilerine satmıştı.¹⁴

göç etmeleri için para verdiler. Ayrıca, ele aldığımız dönemde İngiltere ve Almanya gibi en hızlı endüstrileşen ülkelerin aynı anda büyük insan ihracatçısı olmaları da haklı olduklarını kanıtlar gibiydi.

Ancak bu sav yanlıştı. Bir bilanço çıkarıldığında, dışarıya insan gönderen ülkelerin ekonomisi, onları sürmektense çalıştırmakla daha fazla yarar sağlayabilirdi. Öte yandan, Yeni Dünya'nın ekonomileri eski dünyadan sürülen bu göçmen işçilerden ölçülemez yararlar sağladı. Tabii göçmenlerin kendileri de. Birleşik Devletler'de geçirdikleri en kötü yoksulluk ve sömürü dönemi, ele aldığımız dönemin sonlarında yaşandı.

İnsanlar neden göç ettiler? Büyük oranda ekonomik nedenlerle, yani yoksul olduklarından. 1848'den sonraki zulüme rağmen siyasi ve ideolojik mülteciler (gerçi, bir ara Birleşik Devletler'de Almanca yayın yapan basının yarısını, aralarındaki radikaller ellerinde bulunduruyor ve bunu sığındıkları ülkeleri suçlamak amacıyla kullanıyorlar olsalar da) 1849-54'te bile kitlesel göçün küçük bir bölümünü meydana getirmekteydi.¹⁵ Devrimci enerjilerini köle karşıtı kampanyalara kaydıran ideolojik olmayan göçmenler gibi, onların halk tabakası da kısa bir süre sonra yurtdışına yerleşti. Çoğu zaman oldukça yadırgatıcı olabilen faaliyetlerini sürdürebilmek için daha fazla özgürlük isteyen dini mezheplerin hicreti, önceki yarım yüzyılla karşılaştırıldığında muhtemelen daha az öneme sahipti. Belki de bunun nedeni yalnızca, çok eşliliğe yatkınlıkları bir takım sorunlara yol açan İngiliz ya da Danimarkalı Mormonların kışkırtılmasından hazzetmeseler de, orta Victoria dönemi hükümetlerinin bu türden ortodoksilere karşı sert görüşler beslememesidir. Doğu Avrupa'da bile Yahudilerin kitleler halinde göç etmelerine neden olan etkin anti-semitik kampanyalar henüz ufukta görünmüyordu.

İnsanlar içerideki kötü şartlardan kurtulmak ya da dışarıda daha iyi şartlarda yaşamak için mi göç ettiler? Bu konuda uzun ve anlamsız tartışmalar oldu. Göç edenlerin zenginlerden çok yoksullar olduğuna ve gelecekteki yaşam koşulları zorlaştığı ya da imkânsızlaştığı oranda göç ettiklerine kuşku yoktur. Örneğin Norveç'te göçe daha yatkın olanlar, fabrika işçilerinden çok el işçileriydi; yelkenlilerin buharlılara karşısında gerilemesi üzerine denizciler, yelkenli gemilerin yerini benzinle çalışan teknelerin almasıyla da balıkçılar göç ettiler. Köklerinden kopma fikrinin hâlâ pek çok insana yabancı ve ürkütücü geldiği bu dönemde, insanları bilinmeye doğru itmek için afeti andıran bir gücün gerekli olduğuna hemen hiç kuşku yoktur. Yeni Zelanda'dan yazan Kentli bir rençber, sendikanın kendisini işten çıkarmasına şükrettiğini söylüyor; zira, şimdi koşulları çok daha iyidir, başka bir yere gitmeyi düşünmemektedir.

Buna karşın kitlesel göç, sıradan insanların yaşamlarının bir parçası haline geldikçe ve Kildare kontluğundaki her çocuk, Avustralya'da ya da Birleşik Devletler'de bir yeğen, amca ya da kardeş sahibi oldukça, köklerini bırakmak da, sadece yazgısal bir güce değil, yaşam seçeneklerinin değerlendirilmesine dayanan –geri dönülmesi mümkün– sıradan bir seçim halini aldı. Avustralya'da altın bulunduğu ya da Birleşik Devletler'de işin bol, ücretin dolgun olduğuna dair haberler geldikçe göç de hızlandı. Oysa Birleşik Devletler ekonomisinin vahim bir çöküntüyle karşılaştığı 1873'ten sonraki yıllarda göç azaldı. Yine de, ele aldığımız dönemin ilk büyük göç dalgasının (1845–54), özünde, o yıllarda Atlantik ötesine yapılan bütün göçün %80'ini sağlayan İrlanda ve Almanya'da toprak üzerindeki nüfus baskısından ve açlıktan kaçıştan kaynaklandığına hiç kuşku yoktur.

Göçün kalıcı da olması gerekmiyordu. Oranını bilemesek de, göçmenlerin bir bölümü, ülke dışında küpünü doldurup zengin ve saygın bir biçimde doğdukları köye dönmeyi hayal ediyorlardı. Dikkate değer bir bölümü –yüzde 30-40'ı–, tam tersi bir nedenle olsa da (ya Yeni Dünya'yı sevmediklerinden ya da orada yerleşemediklerinden) gerçekten de böyle yaptı. İletişim araçları geliştikçe, emek pazarı, özellikle de özel vasıflara sahip olanlara duyulan talep, bütün endüstri dünyasını kapsayacak biçimde yayıldı. Bu dönemin İngiliz zanaatkâr birliği önderlerinin listesi, Birleşik Devletler'de ya da denizaşırı başka yerlerde kısa bir süre çalışmış olan insanlarla doludur. Gerçekten de, İtalyan ya da İrlandalı rençberlerin ya da demiryolcuların geçici ve mevsimlik işler için bile okyanusu aşmaları mümkün hale geldi.

Aslında göçteki bu kitlesel artış, içinde hatırı sayılır miktarda kalıcı olmayan –geçici, mevsimlik ya da sadece göçebe– bir hareket barındırmaktaydı. Kendi başına alındığında, bu tür hareketlerde yeni bir yan yoktu. Rençber, avare seyyah, göçebe tamirci, çerçi, arabacı ve celep, Endüstri Devrimi'nden önce yeterince biliniyorlardı. Buna karşın yeni ekonominin kaydettiği hızlı ve dünya ölçeğindeki genişleme, bu tür seyyahların yeni türlerine ihtiyaç gösteriyor, dolayısıyla da yaratıyordu.

Bu genişlemenin simgesi olan demiryolunu düşünün. Demiryolu girişimcileri dünyanın her yanını dolaştılar ve (çoğunluğu İngiliz ve İrlandalı olan) ustabaşları, vasıflı işçileri ve seçkin bir emekçi kitlesini de beraberlerinde götürdüler; kimi zaman temelli olarak yabancı ülkelere yerleştiler, çocukları ikinci kuşak İngiliz–Arjantinli oldular;* zaman zaman da günü-

* Hint demiryollarında, orta ve üst sınıflarla karşılaştırıldığında karışmaya daha az gönülsüz bakan İngiliz işçilerle Hintli kadınlardan olma Avrasyalılar görev almaktaydı büyük oranda.

müzün (sayıları çok daha az) petrolcöleri gibi, ölkeden ölkeye dolaşıtlar. Her yere demiryolu yapıldığından mutlaka yerli emek gücüne bel bağlamaları gerekmiyordu, ama dünyanın her köşesindeki büyük inşaat projelerinde hâlâ tanımlayıcı bir unsur olarak varolan (İngiltere’de ‘navvy’ler olarak bilinen) bir göçebe topluluğu ortaya çıktı. Endüstrileşmiş ölkelerin çoğunda bu kimseler, iyi ücret karşılığında kötü koşullarda çok çalışmaya ve en ufak bir gelecek kaygısı duymadan kazandıklarını aynı hızla içkiye ve kumara yatırmaya hazır marjinal ve başboş insanlar arasından çıkıyordu. Tıpkı, denizciler için her zaman başka bir gemi, ameleler için biri bittiğinde başlayacak bir başka büyük inşaatın olması gibi. Bütün saygıdeğer sınıfları allak bullak eden endüstrinin sınır boylarındaki bu özgür insanlar, gayri resmi erkeklik folklorunun bu kahramanları, (onlardan daha fazla para kazansalar da ve onların geleceğe ilişkin umutlarından yoksun olsalar da) gemiciler, madenciler ve altın arayıcılarıyla aynı rolü oynadılar.

Daha geleneksel olan tarım toplumlarındaysa, bu seyyar inşaatçılar kırsal yaşamla endüstriyel yaşam arasında önemli bir köprü oluşturdular. Mevsimlik rençberlere benzer biçimde, onlar adına sözleşme şartlarını konuşan ve komisyonunu alan seçilmiş bir reisin önderliğinde düzenli gruplar ve ekipler halinde örgütlenmiş İtalyan, Hırvat ya da İrlandalı yoksul köylüler, kasaba, fabrika ya da demiryolu yapımcılarına emeklerini sunmak üzere kıtaları ya da okyanusları aşıtlar. Bu tür göçler, 1850’lerden itibaren Macar ovalarında da kendini gösterdi. Daha az örgütlü olanlar, köylülerin yüksek verimliliğine ve büyük disiplinine (veya uysallığa) hınç besliyorlardı ve daha düşük ücretlerle çalışmaya hazır dılar.

Ne var ki, bu durum, aynı anda gelişmiş ölkelerde (ya da daha kesin bir dille, Eski ve Yeni Dünyalar arasında) var olan önemli bir ayrımı gözlemlemeden, Marx’ın kapitalizmin ‘hafif süvarileri’ adını verdiği şeyin ortaya çıkışına dikkati çekmek için yeterli değildir. Ekonomik genişleme her yerde bir ‘sınır boyu’ yarattı. Normal bir insan ömrünün yarısı kadar bir zamanda (1858–95) nüfusu 3.500’den yaklaşık 96.000’e yükselen Almanya’daki Gelsenkirchen gibi bir maden kasabası, bazı bakımlardan Buenos Aires’in ya da Pennsylvania’nın endüstri merkezlerini andıran bir ‘Yeni Dünya’ idi. Fakat, bütün olarak Eski Dünya’da gezgin bir nüfusa duyulan ihtiyaç, büyük limanlar ve deyim yerindeyse tembel ve uyuşuk bir kitlenin (büyük kentler gibi) geleneksel merkezleri dışında, nispeten daha ılımlı ve arada sırada akışkanklık gösteren bir nüfusla karşılandı. Bunun nedeni şu olabilir: Eski Dünya’nın üyeleri, yapılaşmış bir topluma ait belli bir tür topluluğun üyesiydiler ya da çok geçmeden böyle bir

topluluğa kök salabilirlerdi. Oysa, gerçekten hiçbir bağı olmayan, oradan oraya dolaşan bireylerin oluşturduğu grupların varlıklarını hissettirdikleri ya da en azından daha göze battıkları yerler, deniz aşırı ülkelerde yerleşim alanlarının sınır boylarında yer alan, insanların çok seyrek olarak yaşadıkları ve yer değiştiren işçi gruplarına ihtiyaç duyulan yerlerdi. Eski Dünya, sığırtmaçlar ve celeplerle doluydu, ama (Avustralya'daki muadilleri olan gezgin koyun kırkıcıları da, hinterlandta yaşayan diğer kır emekçileri de yerel olarak güçlü bir söylem yaratmış olmalarına karşın) hiçbir Amerikan 'kovboyları' kadar ilgi çekmemişti.

II

Göç, yoksullar için karakteristik bir yolculuk biçimiydi. Orta sınıf ve zenginler içinse, özellikle demiryolu, buharlı gemiler ve yeni bir boyut ve hız kazanan posta hizmetleri sayesinde turizm, yolculuk biçimiydi (Dönemimizin bir yeniliği olan manzaralı posta kartları, bu seyahat biçiminin temel bir parçasıydı). 1869'da Uluslararası Posta Birliği'nin kurulmasıyla bunlar, uluslararası ölçekte bir sisteme kavuşturuldu. Kentlerdeki yoksullar, esas olarak zorunluluktan, seyrek olarak da (yürüyerek yapılanlar –kendi kendilerini geliştiren Victoria dönemi sanatçılarının özyaşam öyküleri, devasa kır yürüyüşleriyle doludur– ve kısa dönemler haricinde) zevk için yolculuk ediyorlardı. Kırdaki yoksulların yolculuktan aldıkları zevk, pazarda mal satmaktan ve panayirlarda eğlenmekten ibaretti. Aristokratlara, faydacı olmayan amaçlarla, ama modern turizmle hiç ilgisi olmayan biçimlerde seyahat ediyorlardı. Soylu aileler, hizmetçilerden ve eşyalarını taşıyan araçlardan oluşma küçük bir ordu halinde belli mevsimlerde düzenli olarak kentlerdeki evlerinden sayfiyelerine gidiyorlardı (Prens Kropotkin'in babası, karısını ve kölelerini askeri düzende uygun adım dışarı çıkarırdı). Bir süreliğine toplum yaşamına girmeliydiler (1867 tarihli *Guide de Paris*'te, Latin Amerikalı bir ailenin on sekiz araba eşyayla geldikleri anlatılmaktadır). Kısmen bu kurumun yeni yeni gelişmekte olmasından, kısmen de soyluların hanlarda konaklamaya tenezzül etmelerinden dolayı, genç soyluların geleneksel Büyük Turu'nun, kapitalizm çağının turizminin olağan görünümü olan Grand Hotel'le bile henüz ortak bir yanı bulunmuyordu.

Endüstri kapitalizmi, keyif amaçlı yapılan iki yeni yolculuk biçimi yarattı: Burjuvazi için turizm ve yaz tatilleri ile İngiltere gibi belli ülkelerde kitlelerin yaptığı mekanikleşmiş günlük geziler. Her ikisi de, tarihte ilk kez çok sayıda insanın ve yükün karada ve denizde düzenli ve güvenli

yolculuk etmelerini olanaklı hale getirdiği için buhar gücünün ulaşımaya uygulanmasının ürünüydü. Daha ücra bölgelerde haydutların saldırılarına hedef olan posta arabalarından farklı olarak demiryolları, –Amerika'nın batısı dışında– İspanya ve Balkanlar gibi tekinsizliğiyle nam salmış yerlerde bile tehlikelerden uzaktı.

Buharlıyla yapılan gezileri hariç tutarsak, günlük toplu geziler, 1850'lerin, daha kesin olarak, (indirimli ücret uygulayarak demiryollarının teşvik ettiği, sayısız yerel derneğin, kilisenin ve cemaat üyelerinin örgütlediği) olağanüstü sayıda ziyaretçiyi Londra'daki mucizevi işleri görmeye çeken 1851 tarihli *Great Exhibition*'ın bir yaratastıydı. İsmi, sonraki yirmi beş yılda örgütlü turizmle birlikte anılan Thomas Cook, meslek yaşamına bu tür geziler düzenleyerek başladı, daha sonra 1851'de bunu büyük bir iş haline getirdi. Sayısız Uluslararası Serginin (2. Bölüme bakınız) her biri, bir turist ordusunu kendine çekti ve yeniden inşa edilen başkentler taşraya örnek oldu. Bu dönemdeki kitle turizmi hakkında söylenecek pek fazla bir şey yoktur. Küçük 'hediyelik eşya' endüstrisini besleyen, modern ölçütlere göre büyük cefa gerektiren kısa gezilerle sınırlıydı. Genelde, ve herhalükârdâ İngiltere'de demiryolları şirketleri, hükümetin zorlamalarına rağmen üçüncü sınıf yolculuklara itibar etmiyorlardı. 1872'ye kadar ayaktakımı, İngiliz demiryolu yolcularının yarısını bile oluşturmuyordu. Aslında, düzenli olarak yapılan üçüncü sınıf yolculuklar arttıkça, özel trenle yapılan geziler de önemlerini yitirdi.

Ne var ki, orta sınıf, yolculuk işini daha ciddiye aldı. Sayısal bakımdan bu seyahatlerin en önemlisi, ailece çıkılan yaz tatilleri ya da her yıl yapılan kaplıca ziyaretleriydi. Ondokuzuncu yüzyılın üçüncü çeyreğinde –İngiltere'nin sahillerinde ve kıtanın dağlarında– bu tür mesire yerlerinde dikkate değer gelişmeler oldu. Biarritz, –III. Napoleon'un himayesiyle ve İzlenimci ressamların Normandiya sahillerine gözle görülür bir ilgi göstermeleri sayesinde– daha 1860'larda çok moda olmuştu, ama kıta burjuvazisi henüz tuzlu suya ve güneşe ısınamamıştı. 1860'ların ortalarında orta sınıflar arasında gözlenen tatil patlaması, gezinti yerlerinin, iskelelerin ve başka güzelliklerin bulunduğu İngiliz kıyıların dönüşmesine ve toprak sahiplerinin, o zamana dek ekonomik olmayan kayalık ve kumluk yerlerden şaşırtıcı kazançlar elde etmelerine yol açtı. Bunlar, orta ve alt sınıflara ait görüngülerdi. Bir bütün olarak işçi sınıfının deniz kıyısı ziyaretleri, 1880'lere kadar fazla önem kazanmadı; soylular ve kibarlar ise (Fransız şair Verlaine'nın kendini bulduğu) Bournemouth'a ya da (Turgenyev ile Karl Marx'ın nefes aldıkları) Ventnor'a gitmeyi nadiren uygun bir yaz etkinliği olarak görüyorlardı.

Kıtadaki kaplıcalar moda yerler olmaktan henüz uzaktılar (İngiltere'dekiler daha yeni yeni adlarını duyuruyordu); o nedenle lüks oteller, kumar salonları ve genelevler gibi müşterilerinin gereksinmelerine uygun başka tür eğlenceler sundular. Vichy, Spa, Baden-Baden, Aix-les-Bains, ama hepsinden önce Habsburg monarşisinin büyük uluslararası kaplıcaları Gastein, Marienbad, Karlsbad vs., ondokuzuncu yüzyıl Avrupası için, Bath'in onsekizinci yüzyıl İngilteresi için taşıdığı anlama sahipti; yani, ya nahoş mineral sulardan içmek ya da hayırsever bir sağlık despotunun denetiminde çamur banyosu yapmak gibi nedenlerle mazur gösterilen moda yerlerdi.* Ancak karaciğer rahatsızlıkları, her sınıftan insanın ortak derdiydi. Kaplıca suları, ikbal ve sağlıktan yeme içme şevkleri azmış aristokrat olmayan zenginleri, orta sınıf meslek sahiplerini kendine çekiyordu. Dr. Kugelmann, Dr. Marx olarak oldukça sarp bir yer olan *Kurtaxe*'ye tırmanmaktan kurtulabileceğini fark edinceye kadar tanınmamak için kendini otel kayıtlarına 'ticaretle uğraşan biri' olarak yazdıran Karl Marx gibi kuraldışı orta sınıf üyelerine de Karlsbad'ı önermekteydi.¹⁶ 1840'lar da, sade kır ortamında böyle birkaç yer ortaya çıkmıştı (1858 sonlarında *Murray's Guide*, Marienbad'ı "görece yeni bir yer" olarak tanımlıyor ve Gastein'de sadece iki yüz oda bulunduğunu belirtiyordu). Ama 1860'larda buraları büyük gelişme gösterdiler.

Sommerfrische ile *Kurort*, normal burjuvalar içindi; gelenekçi Fransa ve İtalya, her yıl yaşanan sinirlilik halinin bugün bile hâlâ bir burjuva kurumu olduğunu doğrulamaktadır. Bünyeleri hassas olanlara, ılıman güneş banyosu almaları, yani kışları Akdeniz'de geçirmeleri tavsiye ediliyordu. Côte d'Azur, Cannes'da bugün bile heykeli bulunan radikal siyasetçi Lord Broughham tarafından keşfedildi; Rus soylularıyla Rus orta sınıfının buranın en yağlı müşterileri haline gelmelerine karşın, Nice'deki 'Promenade des Anglais' adı, bu boş toprakları paralı boş zaman sahiplerine kimlerin açtığını göstermektedir. Monte Carlo, 1866'ta Hôtel de Paris'i kurdu. Süveyş Kanalı'nın açılmasının, özellikle de Nil üzerine demiryolu yapılmasının ardından, Mısır, kuzeyin nemli yazlarına ve kışlarına sağlık-ları elvermeyenlerin uğrak yeri oldu; üstelik iklimi, egzotizmi, eski kültür anıtlarını ve (bu dönemde henüz gayri resmi olmakla birlikte) Avrupa egemenliğini biraraya getirmek gibi de bir üstünlüğü vardı. Yorulmak bilmeyen gezgin Baedeker, ilk gezi rehberini 1877'de bu ülkede yazdı.

* Dönemin diplomasisindeki rolleri, bu yerlerin durumunu göstermeye yeter. Napoleon, Bismarck ile Biarritz'de ve Cavour ile Plombières'de biraraya geldi ve Gastein'de bir Anlaşma imzalandı: Pek çok diplomatik konferansın ön adımları, 1890-1940 arasında göllerde ya da sahil bölgelerinde atıldı.

Sanat ve mimarlık gibi nedenler dışında, yazları Akdeniz'e inmek, güneşe ve yanık tene tapan bir çağ olan yirminci yüzyılın ortalarına dek yine de bir çılgınlık olarak kabul edildi. Ancak, Rus İmparatorüçesinin himayesinde kurulmuş Napoli ve Capri gibi iki kent, yazın sığağında katlanılabilir yerlerdi. 1870'lerde yerel fiyatların makul düzeyde olması, turizmin ilk evrelerine işaret etmektedir. Elbette, ister sağlıklı ister hasta olsunlar, zengin Amerikalılar –daha ziyade eşleri ve kızları–, (ele aldığımız dönemin sonlarında milyonerlerin, çoktan yazlarını sert New England kumsallarının yakınındaki Xanadus alışveriş merkezinde geçirme alışkanlığı edinmiş olmalarına karşın) Avrupa kültür merkezlerini mesken tuttular. Sıcak ülkelerdeki zenginlerse kapağı dağlara attılar.

Bununla birlikte, iki tatil türünü birbirinden ayırdetmek gerekir: Yaz olsun kış olsun, gidilen yerde uzun süre kalmak üzere yapılan tatillerle, giderek daha pratik ve hızlı olmaya başlayan geziler. Romantik manzaralı yerler ve kültür anıtları her zaman çok sayıda insanı kendine çekmiş olmakla birlikte, 1860'larda İngilizler (her zaman olduğu gibi bu işte de öncü onlardı), fiziksel idmana duydukları tutkuyu, ileride kayağı bir kış sporu haline getirecekleri İsviçre'nin dağlarına taşıdılar. 1858'de bir Alpler Klübü kuruldu ve Edward Whymper, 1865'te Matterhorn'a tırmandı. Cazip doğal dekorlar arasında yapılan bu ağır etkinlikler, her ne hikmetse özellikle Anglo-Sakson aydınlarla liberal eğilimli meslek sahibi kimseler arasında taraftar buluyordu (Sert ve yakışıklı yerli rehberlerin bununla bir ilgisi olsa gerekti); öyle ki dağcılık, Cambridgeli akademisyenlerin, yüksek memurların, okul yöneticilerinin, filozofların, iktisatçıların ve tümüyle Alman olmalarına karşın Latin hayranı aydınların, uzun kır yürüyüşleriyle birlikte karakteristik etkinlikleri arasına girdi. Daha az faal gezginlere gelince, onlar adımlarını Thomas Cook'a ve dönemin yoğun gezi kitaplarına (giderek turistlerin incili durumuna gelen türün öncüsü İngiliz *Murray's Guides* ile bugün birkaç dilde yayınlanan Alman *Baedekers'e*) uydurdular.

Bu geziler ucuz değildi. 1870'lerin başlarında iki kişinin Londra'dan Belçika, Ren Vadisi, İsviçre ve Fransa'ya yapacakları altı haftalık bir gezinin –ki bu, belki bugün bile standart gezi rotasıdır– tutarı 85 dolar civarındaydı ya da o günlerde saygın bir yaşam sürdürmeye uygun bir gelir olarak görülen haftada 8 dolar kazanan birinin gelirinin kabaca yüzde yirmisini oluşturmaktaydı.¹⁷ Böyle bir tutar, iyi kazanan vasıflı bir İngiliz işçinin yıllık gelirinin dörtte üçünden fazla tutmaktaydı. Aklında demiryolu şirketleri, oteller ve gezi kitapları bulunan bir turist tuzu kuru orta sınıftan olduğu açıktır. Bunlar, Nice'teki mobilyasız evlerin kirasının 1858 ile

1876 arasında yılda 64 dolardan 100 dolara yükselmesinden hiç kuşkusuz şikayetçi olan, hizmetçilerin yılda 24–30 dolar almasını bir skandal olarak gören insanlardı.¹⁸ Fakat, yine şunu rahatlıkla söyleyebiliriz, bu insanlar bu fiyatları rahatlıkla karşılayabilecek kişilerdi aynı zamanda.

Bu durumda, 1870'lerin dünyası, tamamen göçün, yolculuğun ve nüfus akışının egemen olduğu bir dünya mıydı? Yeryüzünde yaşayan insanların çoğunluğunun hâlâ doğdukları yerde yaşayıp öldükleri ya da daha kesin bir ifadeyle, hareketlerinin, Endüstri Devrimi'nden önceki hareketlerinden daha büyük veya farklı olmadığı kolayca unutulmaktadır. Dünyada daha devingen ve göçebe halklardan çok, Fransızları andıran insanların sayısı kesinlikle daha fazlaydı (1861'de Fransızların yüzde 88'i doğdukları yöreden hiç ayrılmamışlardı –örneğin Lot bölgesindekilerin yüzde 97'si doğdukları bölgede yaşamlarını sürdürüyorlardı).¹⁹ Ancak insanlar yavaş yavaş palamarları çözüyor, babalarından görmedikleri, hatta akıllarına bile gelmeyen şeylerle yaşamaya alışıyorlardı. Ele aldığımız dönemin sonlarına gelindiğinde göçmenler, sadece Avustralya gibi ülkelerin ve New York, Chicago gibi kentlerin değil, Stockholm, Christiania (şimdiki Oslo), Budapeşte, Berlin ve Roma gibi kentlerin (yüzde 55–60'ını), Paris ile Viyana'nın (yaklaşık yüzde 65'ini) önemli bir çoğunluğunu oluşturmaktaydı.²⁰ Kentler ve yeni endüstri bölgeleri, göçmenleri kendilerine doğru çeken mıknatıs gibiydi. Onları orada nasıl bir yaşam bekliyordu?