

# HIDŽASKA ŽELJEZNICA U AREBIČKOJ ŠTAMPI

Avdija HASANOVIĆ, Merima EFENDIĆ

UDK 656.2:070<sup>1908/1914</sup>

DOI: <http://dx.doi.org/10.26340/muallim.v21i81.1765>

**SAŽETAK:** Izgradnja željeznica imala je izuzetan utjecaj na historiju Evrope i Svijeta, a izgradnja Hidžaske željeznice, najvećeg privrednog i investicijskog projekta u posrnujoj Osmanlijskoj državi, bila je gotovo mitski simbol njene održivosti u domaćoj i svjetskoj javnosti.

U ovom radu razmatraju se društvene refleksije izgradnje Hidžaske željeznice iz percepcije arebičke štampe koja je izlazila u Bosni i Hercegovini u periodu između 1908.-1914. godine.

*Ključne riječi:* arebička štampa, Hidžaska željeznica, Tarik, Muallim, Misbah, Jeni misbah, Osmanlijska država, Bosna i Hercegovina, muslimani.

## 1. Uvod

Početak XX stoljeća obilježen je potrebom da se muslimanska društva širom svijeta prilagode modernom načinu života. Pokretači arebičke štampe u Bosni i Hercegovini imaju isti cilj, tj. stoje na ispravnom stanovištu da se suvremeni muslimani nalaze na presudnom raskršću. Međutim, vrlo sporo i neodlučno rješavaju dileme i sporo pronalaze put sa raskrižja. Pred njima je, u konačnici, jednostavan ali težak izbor – izbor između tradicionalizma i reinterpretacije islama shodno savremenim okolnostima i potrebama.

Pojava alhamijado listova i insistiranje muslimanskog stanovništva Bosne i Hercegovine na široj upotrebi arapskog pisma u austrougarskom periodu, te njegovoj ravnopravnosti sa latinicom i ćirilicom u javnoj upotrebi, dolazi u vrijeme kad nacionalne strasti i međunacionalne suprotnosti dostižu svoj vrhunac i kad se, u okviru jezičkog pitanja, izbor pisma sve žestocije ispoljava kao vodeći faktor u borbi za nacionalni identitet

i međunacionalni prestiž. Upotreba arapskog pisma učvršćivala je ideju o bošnjaštvu i štitila vjerski identitet kroz osjećaj pripadnosti istoj/jednoj muslimanskoj zajednici – ummi. Ovo je vrijeme kada se širom muslimanskog svijeta javljaju panislamističke tendencije i iznalaženje načina kako bi se dekadencija muslimana zaustavila i pokrenula reformacija muslimanskih društava. Vjerski motivirani projekti koji bi uključivali muslimane na globalnom nivou imali su ovu kohezionu dimenziju i stvarale osjećaj optimizma i svijetle perspektive. Bošnjacima je trebalo ponuditi optimističnu sliku budućnosti tako različite od njihove realnosti i stvarnosti. Stoga sami pokretači arebičkih časopisa s ponosom ističu ovo redakcijsko opredjeljenje: “Štampaćemo u listu, uopće, radnje poučnog sadržaja i odgojnog smjera. Osim toga, nastojaćemo da upoznajemo svoje čitaoce sa prosvjetnim prilikama i radom na tome polju naše braće muslimana iz drugih krajeva prostranog muslimanskog svijeta.” (*Muallim*, I, 1910, br. 1, str. 9)

## 2. Društveni značaj mega projekata

Svaka država i carstvo u prošlosti nastojalo je da velikim projektima i(li) objektima ostane upamćeno u historiji. Podizani su mitski gradovi, putevi, spomenici, hramovi, arene..., sve do današnjih autoputova, plinovoda, novih metropola u pustarama i neobdora koji paraju oblake. Svako doba imalo je svoje arhitektonske favorite i mega projekte koji su osim funkcionalnog imali i simbolički karakter.

Vlast kroz gradnju, arhitekturu i (mega)projekte konkretizira državu, demonstrira moć i snagu, učvršćuje vladajuću elitu, dojma i ohrabruje narod, nameće se masama; “drugoga” pobjeđuje nekim objektom, fascinira posmatrača, održava vlast... Svako carstvo u povijesti željelo je ostati upamćeno po velikim infrastrukturnim projektima poput gradova, cesta, arena, amfiteatara i drugih arhitektonskih građevina. Od pamtivijeka, od istočnjačkih carstava, grčke, rimske, osmanske imperije pa do ideoloških sistema u “usponu” iz prošlog

stoljeća: Sovjetskog Saveza, Nacističke Njemačke... Svi oni su željeli stvoriti novi izgled, novo društvo, novu državu, novog čovjeka, raskinuti sa tamnom prošlošću i uvesti nas u svijetlu utopijsku budućnost.

Osmanlijska država nakon Berlinskog kongresa je na koljenima te na različite načine pokušava održati svoje postojanje, pokazati se snažnom i vratiti nekadašnju moć i sjaj. Industrijska revolucija, povezanost teritorija, fabrički dimnjaci i naročito željeznička pruga postaju simbolom razvoja, industrije, snage i ujedinenosti nacije, odnosno u slučaju Hidžaske željeznice (najznačajnijeg i najzahtjevnijeg komunikacijskog projekta u Osmanlijskoj državi početkom XX stoljeća) snage i jedinstva muslimana. Željeznica povezuje zemlju ali i svjedoči o muslimanskom identitetu, jedinstvu i solidarnosti te stvara društvene pretpostavke za pojavu Mladoturske revolucije.

U to vrijeme (početak XX stoljeća) Austro-Ugarska je potpuno uspostavila vlast i administraciju u BiH. Industrijski razvoj je dinamiziran, do 1907. godine Austro-Ugarska je u Bosni i Hercegovini izgradila 111 kilometara širokotračne željezničke pruga, 911 kilometara uskotračne i više od 1000 kilometara glavnih cesta i isto toliko lokalnih putova s ukupno 121 mostom. Otvoreni su brojni rudnici, nove fabrike, gradovi su dobili zapadnoevropski izgled, osnovane brojne do tada nepoznate institucije (muzeji, pozorišta...), podignute brojne zgrade i sl.

Evropski put industrijalizacije podrazumijevao je, prije svega, međusobno teritorijalno povezivanje, ali i nastojanje da se Zapad poveže sa Istokom željezničkom prugom. Ova pruga u historiji poznata je pod nazivom "Orient Express" i bila je vrlo česta tema romana i filmskih ostvarenja, mjesto "misterioznih zločina i egzotičnih orijentalnih ljubavnih romana", od romana Agathe Christie i Grahama Greena do filmova o Jamesu Bondu. Orient Express je postao sinonim za luksuzno putovanje vozom i najčešće se povezivao

sa rutom Pariz – Istanbul. Prvi polazak na ovoj ruti dugoj 2000 km bio je 1883. godine. Izgradnja pruga u Osmanlijskoj državi potaknula bi razvoj poljoprivrede, povećala prihode države i kultivirala plemena širokim pojasom duž trase puta.

### 3. Hidžaska željeznica

#### *a) Političke i finansijske prilike u Osmanlijskoj državi nakon Berlinskog kongresa*

U koliko nepovoljnu situaciju je dospjela Osmanlijska država odmah nakon Berlinskog kongresa (ali i decenijama prije toga) najbolje se može potkrijepiti osnivanjem "Administracije za osmanski javni dug" (Düyün-u Umumiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresi) 1881. godine. Ovo tijelo su osnovali i u potpunosti kontrolirali evropski kreditori s ciljem prikupljanja sredstava i namirenja ogromnih dugova Osmanlijske države. Administracija je bila "država u državi", imala je primarnu ulogu u privrednom i finansijskom životu države i kontrolirala 30 % svih ostvarenih prihoda. Iako je bila organ državne uprave bila je potpuno neovisno tijelo u kojem su radili evropski službenici i administracija koja je brojala između 5.000-9.000 službenika – više i od samog Ministarstva finansija.

Peter Hewitt u uvodu doktorske disertacije na temu Hidžaske željeznice navodi da je Osmanlijska država bila prisiljena na kreditna zaduženja zbog sve češćih i sve skupljih ratova. "Prvo zaduženje nastalo je 1854. godine zbog potreba finansiranja Krimskog rata (1853.-1856.) a u narednih 20 godina podignuto je čak 15 kredita. U tom periodu ukupni prihodi države iznosili su 127 miliona lira a dugovanja 239 miliona lira. Predbankrotno stanje nastupilo je 1874. godine kada država više nije mogla otplaćivati svoja dugovanja uprkos brojnim restrikcijama i odricanjima". Uvedeni su brojni dodatni nameti a finansije su gotovo u potpunosti preuzeli stranci.

Naravno, ove činjenice su određivale međunarodni položaj Osmanske države, stoga je na Berlinskom kongresu predloženo da finansije u potpunosti preuzmu strani povjerioci. Osmanlijska država je na koljenima zbog kolonijalnih aspiracija Velike Britanije, Francuske i Rusije i prisiljena je svoje teško finansijsko stanje "namirivati" teritorijalnim ustupcima i pronalaženju novih saveznika i finansijskih izvora. Iz navedenih razloga dolazi do "prijateljstva" i saveza između Osmanlijske države i Njemačkog Carstva koje je u finansijskoj i političkoj ekspanziji. Dopusćenje i saglasnost Osmanlijske države Austro-Ugarskoj za ulazak u Bosnu i Hercegovinu u navedenim okolnostima mnogo je lakše shvatljivo. Bosanski muslimani izgubili su nepovratno nekoliko decenija jadikujući nad "izdajom" Osmanlijske države Bosne i njenih muslimana. Vidjeli smo da se ne radi ni o kakvoj ljubavi i izdaji, nego o finansijama i surovoj političkoj računici. Administracija za javni dug prestala je sa radom tek 1939. godine.

Jedna od teorija o stvarnom uzroku izbijanja Prvog svjetskog rata, koju navodi dr. Abdallah Malkawi (generalni direktor jordanskog ogranka Hidžaske željeznice), u svojoj prezentaciji "*Jordan Hejaz Railway, Reality & Aspiration*", je u geostrateškom sučeljavanju interesa kolonijalnih zapadnih sila, pronalasku nafte (1871.) na području današnjeg Iraka (u sastavu ondašnje Osmanlijske države) i izgradnje Bagdadske i Hidžaske željeznice. Nijemci s ciljem probijanja puta do izvorišta nafte 1888. godine dobijaju koncesiju i počinju gradnju Bagdadske pruge unutrašnjom (mnogo zahtjevnijom trasom) daleko od britanskih topovnjača koje su krstarile Mediteranom. Ovim projektom Njemačka se nedopustivo "uklinila" u kolonijalne planove Britanije sa juga i Rusije sa sjevera koje su smatrale da je kompletno područje od Tibeta do Evrope predmet isključivo njihovih interesa i prava u kojima Britanija ne dozvoljava Rusiji izlazak na topla mora. Veliki broj

njemačkih inženjera, arhitekata, finansijera, birokrata i administrativnog i stručnog osoblja učestvovalo je u izgradnji osmanlijskih pruga.

### b) Bagdadska željeznica

Bagdadska željeznica je dionica zamišljenog mega projekta koji bi željeznicom povezivao Berlin i Basru u Perzijskom zaljevu čime bi se neutralizirala britanska morská supremacija i kontrola Sueckog kanala. U periodu 1903.-1940. izgrađeno je 1600 km pruge između Konje i Bagdada uz finansijsku podršku njemačkih banaka i Njemačkog Carstva. Osmanlijski interes je bolja komunikacijska povezanost države u njenom urušavanju. Hidžaska željeznica je od početka njene izgradnje bila trn u oku Britancima i Rusima. Posle Prvog svjetskog rata britanske trupe su zauzele Bagdad a Nijemci su Versajskim ugovorom u potpunosti istisnuli iz projekta i na njihovo mjesto uskočili su Velika Britanija, Francuska, Italija i Osmanlijska država. Kraljevina Irak postaje neovisna 1932. godine i odmah otkupljuje pruge na svojoj teritoriji. Tek 1940. godine kompletna ruta između Istanbula i Bagdada je završena. Stalne političke napetosti u ovom regionu između Turske, Sirije, Iraka i Izraela učinile su da ova pruga nikada nije bila korištena u skladu sa očekivanjima i mogućnostima.

### c) Hidžaska željeznica

Prvu željezničku prugu na teritoriju Osmanlijske države izgradili su Englezi između 1851.-1856. godine koja je povezivala Aleksandriju i Kairo. Međutim, glavni komunikacijski prioritet Osmanlijske države je povezivanje Istanbula sa zapadnim zemljama čime bi osmanlijska prijestolnica bila mjesto "završetka svih puteva" poput nekadašnjeg Rima. Zbog toga je 1870. godine započet, a 1888. godine okončana izgradnja Rumelijske pruge dužine 1279 km koja je povezivala Istanbul sa evropskim prijestolnicama: Parizom, Bečom, Berlinom... Istanbul preko noći postaje dostupan, blizu,

on je orijentalni očaravajući svijet za Zapadnjake a za podanike posrćućeg carstva mjesto ostvarenja snova. Željeznica čini da naglo raste samopouzdanje države u sebe samu; javlja se ideja o spajanju i susretanju Istoka i Zapada u Istanbulu, povezivanju željeznicom najvažnijih "svetih" mjesta islama, kršćanstva i jevrejstva: Mekke, Medine i Jerusalema. Naravno, ovim projektom Osmanlijska država nastoji da ojača duboko poljuljani ugled u područjima koja klize iz njenih ruku iz dana u dan.

Zapovjednik Hidžaza Osman Nuri-paša je 1891. godine poslao pismo sultanu u kome je obrazložio potrebu o izgradnji željeznice koja će spojiti Mekku i Džiddu. Međutim, najozbiljniju ideju o izgradnji ove željeznice dao je direktor vakufskog odjela u Džididi Ahmet Izet-efendi, poznatiji po svome nadimku Arap Izet-paša. On je 1891. godine uputio sultanu predstavku u kojoj je naveo prednosti izgradnje željeznice od Damaska do Medine. Željeznica bi bila izuzetno korisna u odbrani od pobunjenika i znatno olakšala obavljanje hadždža. Sultan prihvaća prijedlog i donosi potrebne naredbe za realizaciju projekta.

Njemački imperator Wilhelm II 1898. godine po drugi put posjećuje Istanbul čime se politički i ekonomski odnosi Njemačke i Osmanlijske države znatno unapređuju. U govoru koji je Wilhelm II održao na mezaru Salahuddina Ejjubija izrazio je zahvalnost sultanu Abdulhamidu II na gostoprinstvu i iznio konstataciju da je on prijatelj sultana i 300 miliona muslimana. Ova retorika je veoma zabrinula Englesku koja se boji da Nijemci ne dovedu u opasnost i njene interese u Indiji, Francuska se boji sa Siriju i Palestinu a ni Rusija na prugu ne gleda blagonaklono.

Sultan Abdulhamid II 2. maja 1900. godine izdaje proglas nazvan "Hidžaska željeznica". Hidžaska željeznica je nastavak Bagdadske željeznice. Obje ove željeznice se spajaju u Istanbulu, glavnom gradu Osmanlijske države. Istanbul će biti spojen sa tom željeznicom putem od Damaska

prema Mekki i Medini. Prema urađenim proračunima put željeznicom od Istanbula do Mekke bi se mogao prijeći za 120 sati. Gradnja Bagdadske željeznice počinje 1903. godine. Uprkos povremenoj sporosti ona će se nastaviti i imat će odlike mrtve trke suparništva između Njemačke i Engleske pri kraju Prvog svjetskog rata. Halifa Abdulhamid je ozbiljno shvatio ulogu pokretača željeznice angažujući najbolju tehnologiju i resurse koji su bili na raspolaganju Carstvu. Zbog specifičnog cilja – modernizacije mjesta hodočašća, ova željeznica je građena maksimalno oslanjajući se na vlastite resurse.

Njemački ambasador, iako naklonjen osmanlijskoj vladi, informiše njemačko Ministarstvo vanjskih poslova da "ni jedna osoba koja ima imalo pameti ne vjeruje da se može izgraditi 1200 kilometara željeznice i postići ovaj vjerski (!) cilj". Povijest Hidžaske željeznice je komplikovana, kako u ekonomskom i političkom smislu, tako i u njenom izvedbenom značenju, budući da je zamišljena na geografskom prostoru najslabije naseljenosti i najteže dostupnosti na području cijele Imperije.

Na primjeru izgradnje Hidžaske željeznice Osmanlijska država željela je pokazati svu svoju (nerealnu) snagu i pokazati vanjskoj i unutrašnjoj javnosti da se ona može izgraditi bez koncesija, kredita, nego iz vlastitih izvora i mobilizirajući narodne mase radi prikupljanja priloga za njenu izgradnju. Ona treba da bude privredni ponos muslimanskog svijeta, vrsta inata i pokazivanje Zapadu da Osmanlijska država može realizirati zahtjevan mega projekat bez njebove podrške. I zaista, širom muslimanskog svijeta od Jave, Rta Dobre Nade do Maroka projekat Hidžaske željeznice je dočekan sa erupcijama oduševljenja. Štampa projekat tretira kao esencijalno pitanje vjere, države, "svetosti", opstojnosti, ona je "željeznica vjerovanja", "put vjere", "sveti put"...

Predviđanja su bila da će Hidžaska željeznica koštati 4 miliona lira, a, npr, ukupni iznos državnog budžeta

u 1901. godini bio je 18 % ovog iznosa. Odlučeno je da se digne kredit od Ziraat banke (Poljoprivredna banka) čime bi bila osigurana inicijalna sredstva za početak gradnje. Sultan otvara kampanju dobrovoljnih priloga vlastitom donacijom od 50.000 lira, a slijede ga svi činovnici, službenici, vojska, narod... Stotine hiljada muslimana širom svijeta od djeteta do najstarijeg člana zajednice daju priloge; muškarci, žene, bogati, siromašni. "Tokom maja 1900. sultan Abdulhamid izdaje carsku naredbu, tražeći od svih muslimana Carstva da daju doprinos izgradnji željeznice, i to putem dnevnih novina *Malumat* i *Sabah*. Do 1903, uz pojačani priliv novca, sultan vrši pritisak na muslimanski narod da daje dodatne donacije. Ide i korak dalje, pa se obraća i nemuslimanskim narodima – hrišćanima, jevrejima i ostalima, koji bi u svakom slučaju imali ekonomske koristi od izgradnje željeznice u Siriji i Transjordanu. Iranski šah je dao 50.000 osmanskih lira, emir Buhara 400 franaka, emir Kuvajta 500 otomanskih lira, sultan Al Mukalle iz Jemena 20.000 rupija, singapurski muslimani 4.000 funti sterlinga, a indijski muslimani dodatnih 5.000 funti..." (Peter Hewitt Christensen, str. 73-74) I veliki broj nemuslimana daje dobrovoljne priloge za Hidžasku željeznicu. Sa sve četiri strane svijeta pristižu sredstva. Formiraju se razni komiteti i odbori koji koordiniraju prikupljanje sredstava; dijele se medalje od nikla, srebra i zlata; plakete i zahvalnice (berati) se uručuju svečarski i prenose s koljena na koljeno sa velikim ponosom.

Do 1908. godine od dobrovoljnih priloga prikupljeno je 1.127.893 lire što je iznosilo 29 % potrebnog iznosa. Sredstva se namiču porezima, prihodima od kurbanskih kožica i iz vlastitih sredstava željeznice koja posluje sa dobitkom. Peter Hewitt citira engleskog pisca R. Tourreta u svojoj knjizi "Hidžaska željeznica" navodeći: "Možda je ovo jedina željeznica bez dugova, bez davanja kamata i jedina željeznica koja je imala pozitivno poslovanje na svome završetku".

Početak Hidžaske željeznice bio je od Damaska, i išla je jednim krakom do Medine, a drugim krakom do luke Haife, u ukupnoj dužini od 1766 kilometara. Gradnja je počela 1. septembra 1900. godine, a veliki dio poslova obavljalo je i do 7.500 osmanskih vojnika kojima je plaćan njihov posao i skraćivan vojni rok. Veliki dio lokalnog stanovništva je, također, bio uključen u izgradnju. Krak prema Hayfi dovršen je 1905. godine čime je pruga izašla na Sredozemno more.

Hidžaska željeznica u potpunosti je puštena u funkciju zvaničnom svečanošću 1. septembra 1908. godine i radila je punim kapacitetom do Prvog svjetskog rata. Voz je saobraćao svaki dan na relaciji Damask-Amman, a do Medine saobraćao je tri puta u toku sedmice. Osim putničkih za Medinu su išli vozovi koji su prenosili vodu i terete. U vrijeme izgradnje Hidžaske željeznice izgrađeno je mnogo mostova, stanica, tunela, ispusta, vještačkih jezera, česmi, fabrika, bolnica, livnica, škola, hotela, mesdžida, karantina, radionica za popravke, depoa za vodu itd. U nekim stanicama su osnovane pošte i telegrafski centri. Sa dodatnim krakovima 1916. godine bila je duga 1766 km. Tako da je koštala ukupno 4 558 000 lira. U to vrijeme ovaj iznos je odgovarao cifri od 86 602 000 njemačkih maraka.

Unatoč željama i naporima svih muslimana nije se ostvarila zamisao o izgradnji željeznice Medina-Mekka i Mekka-Džidda. Nakon ustanka iz juna 1916. godine učinjeni su silni napori da se pruga zaštiti od uništenja i da se i dalje slobodno upotrebljava, ali se u tome nije uspjelo. Nakon što je komandant Medine, Fahrettin-paša, na osnovu 16. tačke Mondoroskog ugovora koji je potpisao, predao Medinu 7. januara 1919. godine, to je značilo i kraj osmanske vlasti nad Hidžaskom željeznicom. Sa ovom željeznicom je prevezeno i hiljade civila koji su poslani u Siriju kao i časne stvari koje su se nalazile u Medini. Od 1908. do 1913. godine ukupan broj prevezenih civilnih putnika iznosio je 968 000. Godišnje je

u prosjeku oko 16 000 hadžija koristilo Hidžasku željeznicu. Putovanje za hadžije od Damaska do Medine je koštalo 2 lire a trajalo je oko 72 sata. Željeznica je bila veoma važno sredstvo za prijevoz stvari sa kojima se trgovalo kao što su: povrće, voće, so, riža, bezalkoholna pića, duhan, brašno. Tu je još bio ugalj ili životinje koje su prevožene. Godine 1910. zarađeno je 367 890 lira a 71 167 lira je čista dobit, a u 1913. godini zarada je iznosila 329 647 lira a dobit je iznosila 78 619 lira.

Uprkos kratkom vijeku trajanja Hidžaska željeznica je imala velike rezultate u vojnom, političkom, ekonomskom i sociološkom pogledu. Osim materijalne koristi koju je donosila Hidžaska željeznica je bila simbol jedinstva muslimana i dokaz mogućnosti izgradnje zahtjevnog mega projekta vlastitom stručnošću i finansijama.

#### 4. Arebička štampa o Hidžaskoj željeznici

U austrougarskom periodu u Bosni i Hercegovini izlazila je arebička štampa i to listovi: *Tarik*, *Muallim*, *Misbah* i *Jeni misbah*. Ovaj korpus arebicom štampane periodike našoj je javnosti do sada bio gotovo nepoznat, unatoč činjenici da se radi o ostavštini od oko 1600 stranica printanog teksta. Period izlaska arebičke štampe možemo sasvim precizno situirati u vremenski period od 1. juna 1908. do 24. jula 1914. godine. To je period u kojem je štampan prvi takav časopis (*Tarik*), odnosno posljednji brojevi časopisa štampanih arebicom (*Jeni misbah*).

Zajednička karakteristika svih arebičkih listova je da su poklanjali značajnu pažnju dešavanjima u islamskom svijetu, ali bez velike selektivnosti. To zanimanje nije imalo racionalizirane i pragmatične političke, ili neke druge konkretne razloge, već je izraz općeg raspoloženja i nastojanja za održavanjem duhovnih veza s muslimanima cijeloga svijeta. Zajednička je i koncepcija oslanjanja i promoviranja islamskog duha

i bavljenje unapređenjem islamsko-moralnog odgoja čitalaca. “*Tarik* će i svoj ‘*Pogled po svijetu*’ donositi. Tu će se bilježiti važne vijesti iz islamskih krajeva, koje se odnose na razvitak muslimana u kom bilo pogledu”. (*Tarik*, I/1908, br. 1, 4-5) U rubrici “*Vijesti iz svijeta*” donose se informacije o najvažnijim političkim događajima sa Balkana, Bliskog istoka i teritorija koje su bile pod osmanskom upravom. Izbor i selekcija informacija su logični, s obzirom da se želi podcrtavati, uvijek i iznova, veza Bosne i Hercegovine sa Osmanlijskom državom, te uspostaviti paralela društvenih procesa između ove dvije zemlje.

Vrlo pronicljivo se uočavaju metodi kapitalizma, ekonomije, novca; apostrofira se značaj tehnološkog napretka, a jedini način za njegovo ostvarenje je prosvjeta: “Danas se svijet ničemu ne klanja osim snazi i bogatstvu. U pseudokulturnoj Evropi, najveća prava uživa onaj ko je najjači, najbogatiji, tamo se ne čuje vapaj slabih i potištenih, jer niko nije uvjeren u njihovo pravo i pravdu... Evropska nenasita buržoazija bori se i radi modernim tehničkim sredstvima i mašinerijama, postizavajući kolosalne uspjehe i materijalni napredak, a onda dolazi k nama, da nas eksploatiše i cijedi u svoje pohlepničke svrhe... Prosvjeta, prosvjeta...! Za nas nema drugog spasa. Ako hoćemo kao narod živjeti, moramo objeručke prihvatiti za nauku. O nauci i prosvjeti ovisi naš opstanak, naša vjera, o njoj opstoji i ovaj i onaj svijet”. (*Misbah*, II/1914, br. 12, 2) Brojni su članci u arebičkoj štampi koji odišu sentimentalnim odnosom naspram Osmanlijske države, njena moć i snaga se precjenjuju, a realni problemi minimiziraju.

Balkan je u stalnim političkim i ratnim napetostima. Balkanski ratovi tek su okončani, a sve ukazuje na nove sukobe i nedovršenost velikodržavnih koncepata i nove teritorijalne aspiracije gotovo svih balkanskih zemalja. Sve ukazuje na novi rat. O ovakvoj situaciji bosanski muslimani/Bošnjaci dodatno su uznemireni i uplašeni. Muslimani i arebička štampa žmire pred očiglednim političkim realnostima, nastoje ih

minimizirati uvjeravajući čitaoce da je Osmanlijska država snažna i moćna, da su bosanski muslimani dio globalnog ummeta i da neće biti prepušteni sami sebi.” Naše simpatije su na strani Turske, zato što je nepravедno napadnuta, jer čuva svoje, jer je nositeljica hilafeta i jer je to pravi osjećaj islamskog naroda u ovim zemljama”. (*Misbah*, I/1912, br. 3-4, 19-22) Računa se na nerealnu muslimansku snagu i isprazne brojke. Tako se list *Muallim*, u članku pod nazivom *Koliko imade muslimana u svijetu*(?!), više bavi političkim odnosima nego statistikom broja muslimana. Autori teksta romantičarski naivno žmire pred neminovnošću, uvjeravaju čitaoce o nemogućnosti novog sukoba i nerealnu snagu muslimana koje “zajednička pripadnost veže” i taj osjećaj je u zadnje vrijeme “ojačao”. Opet se Bošnjaci samozavaravaju nerealnim, samodopadljivim, nebitnim i panegiričnim informacijama kako je “antagonizam (neprijateljstvo) Arapa i Turaka popustio... čim se zajednički neprijatelj pojavio”, što je, naravno, zasluga “političkog genija sultana Abdul-Hamida”, koji je “ojačao Carigradski hilafet” i “stvorio pojam praktičnog panislamizma”... (*Muallim*, III/1913, br. 7, 113-114)

Kao što smo istakli, proces izgradnje Hidžaske željeznice pažljivo je praćen i zdušno podržavan i u Bosni i Hercegovini. Slijedeći osmansku štampu pokrenuta je žestoka kampanja prikupljanja donacija putem štampe i vazovima po džamijama. Liste donatora su uredno objavljivali listovi Behar i Bošnjak. Spomenuti listovi bilježe da je među prvim donatorima bila Tahira Tuzlić sa doniranom sumom od 500 kruna, a priložima su se istakli i velikodostojnici Esad ef. Kulović sa 400 i Teufik ef. Azabagić sa 200 kruna. Sarajevski komitet je bio aktivan do marta 1906. godine, a novac je doniralo blizu 1.000 bosanskih vakifa. Akcije prikupljanja donacija za izgradnju Hidžaske željeznice provedene su u svim gradovima Bosne i Hercegovine. Behar u aprilskom izdanju 1905. godine prenosi vijest tadašnjih istanbulskih medija da su za izgradnju željeznice novac donirali i

bh. muslimani. Među njima je bio izvjesni Šemsibeg Zaimović iz Brčkog, koji je donirao 640 kruna i bio odlikovan srebrenim Hidžaz medaljonom.

Časopis *Tarik* redovno donosi kraće priloge o Hidžaskoj željeznici potencirajući reakcije u zapadnoj javnosti vezano za ovaj projekat. Ističe se sumnja i tendencioznost “kršćanske štampe” koja “dlaku mijenja a ćud nikada”, koja “izmišlja da je nestalo para, pa da je naš halifa naredio da se kupe milodari, jer da se neće moći željeznica dovršiti”. Čitaoci se obavještavaju da je “željeznica do Bi’ri džedida u promet data” i da je “njezin put do Medine munevere utaslačit”, te da će se “još ove godine na dan džulusi-humajuna u promet dati”. U nastavku teksta demantira se pisanje zapadne štampe da je nestalo sredstava za izgradnju i podcrtava s prezirom da “eto nekoji polažu nadu da će stoljeća okrenuti kršćanski narod da o nama muslimanima nepristrano pišu, ali je baš obratno, što dalje u godine oni nas još više napadaju. Hadžije koje su ove godine putovale sa hidžaskom željeznicom pričaju da je jako lijepo izrađena, a kažu da je vrlo brza. (*Tarik* I, br. 1, 15-16) *Tarik* redovno prati dinamiku i planove izgradnje željeznice, nagovještava izgradnju dionica od Medine do Meke, kao i odluku o izgradnji kraka od Džede do Meke. (*Tarik* I, br. 9, 159)

Časopis *Muallim* glorificira ulogu halife u izgradnji željeznice, navodeći da je “politički genij (deha’u sijasi) sultana Abdul-Hamida pronašao pravo vrijeme za ojačanje Carigradskog hilafeta i stvorio pojam praktičnog panislamizma bez i jednog helera tuđeg novca sagrađena je Hidžaska željeznica, sagrađena je jedino dobrotvornim priložima sa svih strana svijeta gdje muslimani žive. (*Muallim* III, br. 7, 112-114)

## 5. Zaključci

Društvena stvarnost muslimanskog svijeta u drugoj polovini XIX stoljeća bila je sumorna. Na svjetskoj sceni postojale su samo tri nominalno nezavisne muslimanske države: Osmanlijska država, Iran i Afganistan.

Sva ostala muslimanska područja bila su potčinjena evropskim kolonijalnim silama (u statusu protektorata, kolonija ili anektiranih područja). Muslimanski narodi živjeli su u siromaštvu, nerazvijenosti, rasprostranjenosti nepismenosti, izloženi autokratiji stranih sila ili njihovih lokalnih lakeja. Za onovremene muslimanske autore ovo su bili dovoljni znaci da muslimanska historija teče pogrešnim tokom. Postavlja se pitanje i traže uzroci šta je dovelo do toga da se nekada davno moćna civilizacija uruši na tako jednostavan, brz i pandemičan način.

Izgradnja željezničke infrastrukture u Osmanlijskoj državi trebala je ohrabriti domaću javnost, a posebno evropskim zemljama pokazati snagu i spremnost da se Osmanlijska država može transformirati u moderno društvo. Njemačka početkom XX vijeka teži ekspanzionizmu i prodoru prema Istoku, čime se interesi Njemačke i

Osmanlijske države donekle poklapaju. Ubrzo su Nijemci vidjeli kako Hidžaska željeznica može postati glavni dodatak njihovoj željezničkoj pruzi na relaciji Berlin do Bagdadske pruge, sa raznim granskim linijama kako bi se ojačale njihove tajne privredne i vojne ambicije. Bagdadska željeznica (osmišljena) je dizajnirana da osigura uspostavu njemačkog Srednjoazijskog carstva, stavljajući pod njemačku kontrolu cijelu regiju od Sredozemlja do Perzijskog zaljeva i osiguravajući prigodna odstupna mjesta s kojih bi se mogao ostvariti napredak na Egipat u jednom smjeru i Indiju u drugom. Nijemci su usmjerili pogled na Afriku i Malu Aziju kako bi izgradili Carstva konkurentna onima iz Britanije i Francuske te zadovoljili vlastite potrebe za širenjem stanovništva (nije bilo moguće u Evropi) i pristupom na plodna područja za uzgoja usjeva i zalihe ulja.

Posmatrano iz suvremene percepcije projekat Hidžaske željeznice bio je, uprkos propagandističkim aspektima njegove realizacije, zaista impresivan i zahtjevan u tolikoj mjeri da Neil Dearberg navodi da ni sam "sultan Abdul Hamid II nije imao pojma kakav povijesni graditeljski dragulj poklanja cijelom svijetu".

Osmanlijska država i arebička štampa, koja je izlazila u Bosni i Hercegovini pred Prvi svjetski rat, opravdano nastoje predstaviti izgradnju Hidžaske željeznice kao mega-infrastrukturni projekat kojim muslimani u privrednom i investicijskom pogledu mogu parirati razvijenom Zapadu. Veliki broj vijesti i tekstova u arebičkoj štampi o Hidžaskoj željeznici ima za cilj jačanja svemuslimanskog jedinstva i dokaz moći Osmanlijske države koja se u evropskoj štampi tog perioda gotovo svakodnevno naziva "Bolesnikom na Bosforu".

## Literatura

*Jeni misbab*, Organ udruženja bosansko-hercegovačke ilmije, Sarajevo, 1914-1914.  
*Misbab*, Organ udruženja bosansko-hercegovačke ilmije, Sarajevo, 1912-1914. 17.  
*Muallim*, List za pouku i za staleške interese muallima i imama u Bosni i Hercegovini, Sarajevo, 1910-1913.  
*Tarik*, List za pouku i zabavu, Sarajevo, 1908-1910.

Sim, Stuart (2006): *Svijet fundamentalizma*, Planetopija, Zagreb.  
Berkes, Niyazi (1964): *The Development of Secularism in Turkey*, Montreal, McGill University Press.  
Karčić, Hamza: *Bosanski muslimani i Hidžaska željeznica, Oslobođenje* 2.8.2014.  
Nicholson, James (2005): *Hejaz Railway*, London. Stacey International.

Desert ANZACS (2010): *The Undertold Story of the Sinai Palestine Campaign 1916-1918*, Neil Dearberg.  
Hewitt Christensen, Peter (2014): *Arhitektura, ekspertiza i njemačka konstrukcija otomanske željezničke mreže, 1868-1919*, Harvard University, Cambridge, Massachusetts.  
<http://www.jordan1914-18archaeology.org/>

## الموجز

خط حديد الحجاز في المطبوعات البوسنية الصادرة بالحروف العربية

أفديا حسانوفيتش، مريم أفنديتش

كان لخط حديد الحجاز تأثير بالغ في تاريخ أوروبا والعالم، حيث كان هذا الخط المشروع الاستثماري والاقتصادي الأكبر في عهد الدولة العثمانية المتعثرة، حتى اعتبر رمزا أسطوريا لثباتها على الصعيدين المحلي والدولي. يناقش هذا العمل الانعكاسات الاجتماعية لإنشاء خط حديد الحجاز في الصحف الصادرة في البوسنة والهرسك باللغة البوسنية المكتوبة بالحروف العربية بين عامي ١٩٠٩-١٩١١.

الكلمات الرئيسية: الصحف الصادرة باللغة البوسنية المكتوبة بالحروف العربية، خط حديد الحجاز، الطارق، المعلم، المصباح، المصباح الجديد، الدولة العثمانية، البوسنة والهرسك، المسلمون.

## Summary

### HEJAZ RAILWAY IN THE ARABICA PRESS

Avdija Hasanović, Merima Efendić

Construction of railway played exceptional role in the history of Europe and in the history of the entire World. However, the construction of the Hejaz railway; the most significant economic and investment project in Ottoman state at the time of its downfall, was nearly a mythical symbol of the states' sustainability, or at least thus it was presented both at home and in the World. This article presents some reflections published in Arabica press in the period 1908-1914.

**Key words:** Arabica press, Hejaz railway, *Tarig*, *Mu'allim*, *Misbaab*, *Jeni Misbaab*, Ottoman state, Bosnia and Herzegovina, Muslims