

Amira Bojadžija - Dan
York University Toronto
amira@rogers.com

UDK: 625.1 (497.6) "1872": 929 Abdul A.

DOI: <https://doi.org/10.62215/2744-2365.2024.5.5.155>

Pregledni rad

KAKO JE „ORIENT EXPRESS“ ZAObIŠAO BOSNU: SULTAN ABDUL AZIZ U EVROPI I ZAČECI ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI

Apstrakt: Ovaj rad ispituje historijski razvoj željezničke linije namijenjene povezivanju Istanbula i Beča tijekom kasnog 19. stoljeća, razdoblja obilježenog brzom industrijalizacijom i geopolitičkim promjenama. Analizirajući političke ambicije, ekonomske interese i strateška razmatranja, rad istražuje zašto je, uprkos početnim planovima da pruga prođe kroz Bosnu i Hercegovinu, željeznica na kraju zaobišla ovu osmansku provinciju. Koristeći izvještaje u stampi i diplomatsku korespondenciju, kao i kulturne tekstove – romane, muziku i fotografije – studija otkriva diplomatske napetosti i međunarodna suparništva koja su oblikovala konačnu rutu željeznice Istanbul-Beč.

Ključne riječi: Osmansko Carstvo 19. stoljeća, Bosna i Hercegovina, željeznica Beč-Istanbul, sultan Abdul Aziz, Maurice Hirsch, Orient Express, evropske trgovačke mreže

Abstract: This paper examines the historical development of the railway line intended to connect Istanbul and Vienna during the late 19th century, a period marked by rapid industrialization and geopolitical shifts. By analyzing political ambitions, economic interests, and strategic considerations, the paper explores why, despite initial plans for the route to pass through Bosnia, the railway ultimately bypassed this Ottoman province. Utilizing contemporary

accounts in the press and diplomatic correspondence, as well as cultural texts – novels, music and photographs – the study reveals the diplomatic tensions and international rivalries that shaped the final route of the Istanbul-Vienna railway.

Key words: 19th Century Ottoman Empire, Bosnia and Herzegovina, Vienna-Istanbul Railway, Sultan Abdul Aziz, Maurice Hirsch, Orient Express, European Trade Networks

Prva željeznička pruga u Bosni svečano je otvorena 1872. godine. Ukupno 101 kilometar pruge standardnog kolosijeka protezao se od Banjaluke do Dobrljina, najzapadnije tačke Osmanskog carstva, u blizini današnje granice između Bosne i Hercegovine i Hrvatske. Bila je to posljednja dionica međunarodne željezničke linije koja je trebala povezati Istanbul i Beč preko Bosanskog vilajeta sa osmanske i Kraljevine Hrvatske i Slavonije, sa austrijske strane. Ideja se rodila tokom pedesetih godina devetnaestog stoljeća: direktnom prugom povezati Beč i Istanbul i tako omogućiti brži prevoz, s jedne strane, industrijske robe i putnika sa sjevera Evrope prema Osmanskom carstvu, a s druge, drveta i rude iz Bosne, vunene tkanine iz Soluna, pamuka i svile iz Istanbula i ćilima iz francuskih tvornica u Izmiru, ka kupcima u Austriji, Njemačkoj, Francuskoj i Engleskoj.

Tokom Krimskog rata u kojem su Francuska i Engleska stale na stranu Osmanskog carstva u ratu sa Rusijom a koji se, prema propagandnom materijalu iz tog vremena, vodio kako bi se Evropa odbranila od invazije sa Istoka, rodila se ideja o integraciji Osmanskog carstva u političke i ekonomske tokove u zapadnoj Evropi. Nakon sklapanja Pariškog mirovnog sporazuma 1856., ta se ideja kristalizirala kao eksplicitan cilj pobjedničke strane: Osmanskog carstva, Francuskog Drugog carstva, Engleske, Austrije, Prusije i Kraljevine Sardinije.¹ Pruga Istanbul – Beč bila je jedan od projekata kojim se Osmansko carstvo namjeravalo

¹ Nakon rata u Briselu je iskovana komemorativna medalja kojom je obilježeno uništenje osmanske crnomorske flote. Natpis do tada nezamisliv je glasio “Europe, ils sont morts pour toi.” – Evropo, oni su umrli za tebe. U Edhem Elden, “Ottoman Financial Integration with Europe: Foreign Loans, Ottoman Bank and the Ottoman Foreign Debt” <https://www.levantineheritage.com/pdf/Ottoman-Financial-Integration-with-Europe-Edhem-Eldem.pdf>

sudbinski povezati sa evropskim saveznicima. Ideja je začeta među proevropski orijentiranim ministrima okupljenim oko Rešid-paše, posebno Mehmeda Emina Ali-paše i Mehmeda Fuad-paše, koji su definirali period Tanzimata. S vremenom će Ali-paša postati najveći zagovornik izgradnje pruge.

Sultan Abdul Aziz (koji vlada u vrijeme izgradnje pruge u Bosni) naslijedio od svoja dva prethodnika, oca Mahmuda II i brata Abdul Medžida I masovan projekt ekonomskih i političkih reformi koji je, s jedne strane, trebalo da modernizira administraciju i promovira promjene društvenih odnosa u carstvu, a s druge pokrene izgradnju infrastrukture za komunikaciju i saobraćaj. Radilo se dakle o preobrazbi iz temelja osmanskog društva koja nije bila moguća bez pristupa stranom kapitalu. Direktna strana ulaganja u osmansku ekonomiju, tj. ona koja nisu bila krediti vladi, ostala su skromna sve do procvata izgradnje željeznica kasnih 1860-ih, kada će takva ulaganja naglo porasti pa će investicije u izgradnju osmanske pružne mreže predstavljati oko dvije trećine ukupnog stranog kapitala.

Povezivanje osmanskog carstva sa saveznicima i inozemni krediti koji su uslijedili, bili su, dakle, rezultat svjesno odabrane politike u vladajućim krugovima Visoke Porte, Pariza, Londona i Beča. Važno je prisjetiti se da se ova politika artikulira u kontekstu vrtoglavih promjena koje je sa sobom donijela industrijska revolucija. U atmosferi sredine devetnaestog stoljeća u kojoj se, kako je to opisano u Komunističkom manifestu „Sve što je čvrsto i postojano pretvara [se] u dim“, nije riječ samo o ekonomskom razvoju i većem pristupu bogatstvu do tada nezamislivom broju ljudi, nego i brutalnoj eksploataciji radne snage, pljački kolonijalnih posjeda, i krizi svih autoriteta i vrijednosti koje su nepuno stoljeće ranije diktirale odnose u društvu. Tako i priča o izgradnji željeznice u Bosni pred kraj osmanskog perioda, postaje cjelovitija kada se sagleda u svjetlu razvoja industrijskog i finansijskog kapitalizma i globalizacije.

Te iste 1872. godine belgijski inženjer Georges Nagelmackers, koji je luksuzna putovanja spavaćim kolima otkrio u Sjedinjenim Državama, šalje prvi takav noćni voz iz Pariza za Beč. Desetak godina nakon toga „Orient Express“, voz koji je preobrazio način na koji obični ljudi

razmišljaju o geografiji i putovanjima, kreće na svoje prvo putovanje iz Pariza za Istanbul, sa grupom novinara, diplomata i književnika, ono što bismo danas nazvali „opinion-makers“ tog vremena. Voz neće proći kroz Bosnu, no Bosna je neodvojiv dio sage o „Orient Expressu“, i kao geografski prostor između Zapada i Istoka, i kao metaforična putanja iz jednog svijeta u drugi, kako će putovanje „Orient Expressom“ biti najčešće opisano.

Narativi o Bosni kao mjestu na pragu dva svijeta pojavljuju se krajem 18. i početkom 19. stoljeća u putopisima Napoleonovih oficira, špijuna i diplomata kao što su bili Amédée Chaumette des Fossés i Charles Perthusier. Oni Bosnu i Hercegovinu „otkrivaju“ u perspektivi osvajanja, a postaće temelji na kojima će se graditi budući narativi ne samo o Bosni, nego o Balkanu uopće, kako o tome piše Božidar Jezernik. U njima je Bosna prikazana kao zemlja nepovjerljivih, vrlo često podmitljivih i razvratnih muškaraca i potčinjenih, a ako se radilo o muslimankama i sakrivenih žena, koji žive usred magične, divlje zemlje neslućenih prirodnih bogatstava. Tako bogatoj zemlji potrebno je bilo znanje i vrijedne ruke da bi ostvarila svoj potencijal. Inteligencija i ljubav prema radu, vrline koje bi (pretpostavljamo) putem kolonizacije Francuzi donijeli Bosni, nisu bile dio priče o njoj. Istovremeno i paternalistički i lascivan, stav je to koji vidimo i u narativima koji se tiču kolonijalnih osvajanja u Africi, Južnoj Americi i Indijskom potkontinentu. Na ovim će se stereotipima zasnivati budući politički, vojni, književni, naučni i turistički narativi o Bosni.

Voz je revolucionirao putovanje u 19. stoljeću. Što je do tada bio dug, mukotrpan a nerijetko i opasan poduhvat postaje dostupno širem krugu ljudi, pa je već u viktorskom dobu željeznica tretirana ne samo kao industrijski projekt, nego kao društveni fenomen. Tako i „Orient Express“ nije bilo koji voz, nego funkcionira prvenstveno kao kulturna metafora. On ideju putovanja kao fizičkog pokreta, odvajanja od poznatog i familijarnog i okretanje prema radikalno drugačijem, i kao pokreta mašte, dovodi do ekstaze shvaćene kao *ek stásis*: i kao doslovno napuštanje stanja mirovanja, i kao metaforična ekstaza. Tako i Bosna kao prva osmanska pokrajina na granici sa zapadnim svijetom – postaje prva stanice ekstaze.

Voz koji jezdi kroz mrak mjesto je ne samo opasnosti, nego i seksualne tenzije koja je neodvojiv dio mita o „Orient Expressu“. Do kraja 1940-tih godina, u Parizu je postojao luksuzni cabaret i bordel One-Two-Two, čiji su klijenti – aristokrati, političari, bankeri i kulturna elita Pariza – često putovali „Orient Expressom“. Da bi se udovoljilo onima koji su ritam voza, „čeličnog konja“ u galopu, koji jezdi u mraku kroz nepoznate a opasne predjele doživljavali kao kontekst za seksualne avanture, vlasnici su uredili sobu – repliku spavaćih kola prve klase u „Orient Expressu“.

Vidimo tu vezu između „Orient Expressa“ i seksa u romanu Grahama Greena *Stambol Train* (1932) koji prepliće političku intrigu i erotiku, urotu, želju, ljubomoru i posesivnost. Carleton Myatt, Jevrej koji je na poslovnom putovanju „Orient Expressom“, opisan je kao pohotni istočnjak (Myatt je Englez), opsjednut profitom, a čije su namjere i motivacija neprozirni. U spavaćim kolima prve klase Myatt zavodi cabaret plesačicu Carol Musker koja putuje drugom klasom. Seks je razmijenjen za prednosti udobnog putovanja, vrsta transakcije koja ovom „istočnjaku“ nije strana. Voz koji do mađarsko- jugoslovenske granice putuje bez teškoća, u Subotici iskače iz kolosijeka a putnici iskaču iz voza. U pometnji policija ubija Carol Musker.

Hitchcockov film *The Lady Vanishes* (1938), prema romanu Ethel Line White *The Wheel Spins (Kolo se okreće)* iz 1936. za poledinu ima fiktivnu planinsku zemlju „Bandriku“ koja se, po svemu sudeći nalazi negdje na Balkanu, a u kojoj ljetuje bezbrižna grupa mladih Engleza iz visokog društva okružena poniznim zaposlenicima hotela i ćutljivim lokalnim stanovništvom. Čini se da su takvi nijemi, nečitljivi ljudi jedini stanovnici predjela istočno od Trsta a kojima prolazi „Orient Express“. John Dos Passos, koji putuje „Orient Expressom“ 1927. negoduje zbog prisustva grubih seljaka „sa tamnim podočnjacima“ koji ulaze u Slavenskom Brodu. Slične ljude srećemo i u *Ubojstvu u Orient Expressu* Agathe Christie (1934), negdje između Broda i Vinkovaca, gdje se opisuje kako nakon prelaska granice sa Jugoslavijom voz počinje da kasni.

Na stanici glavna junakinja *The Lady Vanishes*, Iris Carr, izgubi svijest uslijed sunčanog udara, a nakon toga počinje da halucinira, dakle ulazi u stanje ekstaze u kojoj se miješaju paranoja i avantura. Ona je moderna

u jednom kontekstu – u Engleskoj – ali sasvim bespomoćna u vozu, u kojem „neprijatelji“ (ne zna se ko su oni) pokušavaju da prikriju ubojstvo, i uvedu stranog, vjerovatno sovjetskog špijuna u Italiju. U nadrealnoj atmosferi voza vlada opsjena i ništa nije onako kako izgleda. Do razrješenja dolazi tek kada voz pređe granicu u Trstu. U „sigurnoj“ zemlji – Italiji – policija spašava situaciju pa je zločin spriječen i krivci uhvaćeni. Tek po povratku u Englesku, tj. u „stvarnu“ zemlju, Iris Carr će shvatiti značenje događaja u vozu i ulogu koju je ona odigrala.

„Orient Express“ nije, dakle, samo sredstvo prevoza putnika iz poznatog mjesta u nepoznato, on je i metafora (na izvornom grčkom *metaphorá* označava fizičko „prenošenje“ ili „nošenje preko“) prelaska iz poznatog u nepoznato stanje duha, kao i metafora mjesta koje to nije „ne-mjesta“ na kojem ni vrijeme ni vrijednosti koji važe u *stásis*, tj. na ustaljenom mjestu, u stanju ravnoteže, više ne vrijede. Bosna kao osmanska pokrajina najbliža Evropi, kao fizička i metaforična putanja gdje se „nošenje preko“ dešava, poslužiće kao osnova na kojoj će se graditi zapadnjački horizont očekivanja na putovanjima „Orient Expressom.“ Kada putovanje prema jugoistoku Evrope postane moguće u ultraluksuznim vagonima „Orient Expressa“, stereotipi o Bosni su već utkani u kulturne norme i vrijednosti koje čine granice horizonta očekivanja njegovih prvih putnika.

Na djelu su dva fenomena. Predrasude prema Bliskom i Srednjem istoku, tj. orijentalizam koji, prema Edwardu Saidu, nije bezazlena poetična evropska fantazija, nego se gradi kao „kompleks teorije i prakse u koje su se tokom mnogih generacija ulagala znatna materijalna sredstva.“² S druge strane, predrasude prema istočnoj Evropi koja se, prema Larryju Wolffu, predstavlja kao „barbarski pandan civilizovanom Zapadu, mjesto gdje se završava civilizacija a počinje egzotika.“³ Radi se o amalgamu predrasuda, s jedne strane prema islamskom svijetu, a s druge prema doktrinarno različitom kršćanstvu (pravoslavlje), pa i katoličanstvu koje se razvija u tom orijentalnom i istočnoevropskom kulturnom

² Said, Edward. *Orientalism: Western Conceptions of the Orient*. London: Penguin Books Ltd. 1984. p 6.

³ Wolff, Larry. *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*. Stanford: Stanford University Press. 1996. p. 5.

kontekstu. Nikako ne treba zaboraviti ni antisemitizam koji je sadržan u tropima istočnjaka kao smutljivaca i prevaranata, praznovjernih luda ili tragičnih likova rastrgnutim senzualnošću.

Zato priča o bosanskoj željeznici predstavlja svojevrsnu *mise-en-abîme*, znači minijaturu velike freske dugog devetnaestog stoljeća – u kojoj se prelamaju ogromne mogućnosti i obećanja boljeg i ravnopravnijeg svijeta, kao i strašne prijetnje ljudskom opstanku koje se pred nama materijaliziraju danas. U ovoj minijaturi se sudaraju ambicije pojedinaca sa predrasudama okoline i sudbinama carstava. Priča o pruzi Istanbul–Beč koja nije prošla kroz Bosnu, a posljedično i o „Orient Expressu“, je ne-događaj koji utjelovljava svoje vrijeme. Što je počelo kao projekat integrativan po vokaciji, neostvarenjem je bio dezintegrativan u svojoj konačnici. Slijedi priča o okolnostima ovog ne-događaja, o onome što je, kao u filmskoj montaži, ostalo na podu. Ona pripada virtualnom svijetu: sultan koji je bio na neponovljivom putovanju, a o njemu nije rekao skoro ništa; ništa o onome što je tamo mogao vidjeti, o putovanju vozom. Bosna i njeni ljudi koji se u ovoj priči pojavljuju, mnogi kao radna snaga, neki kao svjedoci svog vremena, a neki kao buntovnici jer pobuna u vrijeme izgradnje pruge Banja Luka – Dobrljin nije nedostajalo.

U ljeto 1867. godine, Sultan Abdul Aziz kreće na put zapadnom Evropom. Od jedne do druge prijestolnice putuje vozom. Vagoni kojima sultan i njegova svita putuju su kitnjaste, šarene drvene kutije. Sultan je svoj vagon dobio na poklon od „Ottoman Railway Company“ (ORC). Vagon je opremljen mehanizmom koji mu omogućava da koristi i uskotračne i standardne pruge. Abdul Azizov vagon je oslikan dekorativnim motivima u kojima se ponavlja njegova *tughra*. Elegantna je i evocira ždralove u letu. „Ottoman Railway Company“ bila je engleska kompanija, a vagon je po specijalnoj narudžbi napravljen u Birminghamu. Po unutrašnjoj dekoraciji liči na vagon kraljice Viktorije: udobna sjedala pokrivena kraljevsko plavim satenom, tapacirani strop da bi se utišala buka putovanja. Izgleda kao maštarija nekog engleskog dekoratera. Spaja islamske motive sa intenzivno ukrašenim, prenapučenim stilom viktorijanskog doba. U svakom slučaju, u usporedbi sa Abdul Azizovim vagonom, i Viktorijin i vagon Napoleona III izgledaju uzdržano!

Zamislite tu šarenu, pokretnu fantaziju kako jezdi kroz francuske krajolike, kroz englesku i belgijsku ravnice, izazivajući šok i ushićenje.

Kada je 22. juna 1867. jahta *Sultaniyé*, kojom je carska delegacija zaplovila prema Toulonu, ispraćena topovskim plotunima, dnevne novine na francuskom, *La Turquie* pisale su da se radi o početku nove ere u historiji carstva, o novom poretku, koji u zemlji gdje vladar predstavlja i najviši vjerski autoritet, obavezuje cijeli njegov narod, kao i nasljednike, da prihvate promjene. Autor članka dalje piše da će sultanovi dojmovi „sigurno ostaviti trajan utjecaj na institucije carstva.” U Engleskoj i Austriji turneju opisuju kao putovanje tokom kojeg će sultan „otkriti“ Evropu a iskustvo će sigurno biti poučno i nesumnjivo ubrzati ritam reformi u Osmanskom carstvu.

Osmanski sultani su rijetko napuštali prijestolnicu. Abdul Aziz je prvi „putujući“ sultan. Prije evropske turneje posjetio je i Egipat. Do tada je Evropa sultanu dolazila istim putem kao i njegovim prethodnicima: preko diplomata, trgovaca, savjetnika obrazovanih na evropskim univerzitetima i učitelja. Evropa je dolazila sa robom, knjigama, kroz umjetnost i muziku, znanje i priče. Dolazila je kroz tehnologiju i arhitekturu. Teško je procijeniti u kolikoj je mjeri ovako kustosirana izloženost evropskoj kulturi utjecala na njegovu viziju zemalja koje je posjetio, ali napomenimo da sultan govori francuski, i da kao i njegovi prethodnici posjeduje dvije kulture: osmansku i visoku kulturu evropske aristokracije. On slika, piše muziku i vrstan je poznavalac finog francuskog namještaja. Kompozicija *La Gondole* otkriva kompetentnog studenta muzike, osjetljivog na rani romantizam koji prožima duh sredine devetnaestog stoljeća.

U Francuskoj je sultan dočekan kao nijedan drugi vladar do tada: na ceremoniju svečanog otvaranja Svjetske izložbe dolazi u kočiji dovezenoj iz Versaillesa kojom su se služili vladari iz svrgnute burbonske dinastije. Kočija je potpuno pozlaćena, a uzde su od crvene marokanske kože. Sultan Abdul Aziz i Car Napoleon III stižu u odvojenim kočijama koje vuku po osam konja. Svakoj kočiji prethodi šest predvodnika u gala odijelima. Za njima ide šest drugih kočija sa po šest upregnutih konja. U njima se nalaze prinčevi carskih porodica Zapada i Istoka.

Sultan 2. jula prisustvuje vojnoj paradi u Bulonjskoj šumi u društvu Napoleona III i carice Eugenije od Francuske, cara Franje Josipa i carice Elizabete od Austrije, Dom Luisa I i Marie Pije, kralja i kraljice Portugala, kralja Karla XV i kraljice Louise od Švedske. Narednih dana će posjetiti vojnu školu i dvorac u Versaillesu, i ići će u operu.

Mnoštvo običnog svijeta željnog da vidi sultana i njegovu pratnju, prati ih posvuda. Posjeta Evropi izgleda kao vrtlog vojnih parada, pomorskih manevara, zabava, večera i ručkova i posjeta palačama i obilazak zanimljivosti. Nakon Pariza, sultan Abdul Aziz i njegova pratnja putuju u Englesku, gdje prima Orden podvezice. Slijede koncert u „Crystal Palace“, dodjela medalja i razmjena darova.

Sultanova fotografija napravljena u Londonu prikazuje krupnog čovjeka u crnom odijelu koji stoji uz pozlaćeni viktorijanski stol. Dekor izgleda kao unutrašnjost kutije za nakit: svila na zidovima, tapacirani kauč, resice i orijentalni ćilimi, isprepletena marketerija. Gleda ravno u foto-aparat, pogleda zamračenog prkosom. Na drugoj fotografiji koja je napravljena istom prilikom sultan sjedi. Izgleda mrzovoljno: sesija je vjerovatno predugo trajala. Abdul Aziz liči na oca i brata, no nije uglađen kao oni: nije vitak kao otac Mahmud II, niti profinjen kao brat Abdul Medžid I. Jedina Abdul Azizova izjava zabilježena tokom putovanja Evropom je iz Londona: „Francuska je kolijevka napretka. U Engleskoj je on došao do svog punog izražaja.“

Turneja je prilika za sultana i za mlade prinčeve koji ga prate da uživaju u dugim putovanjima vozom. Wolfgang Schivelbusch piše da je željeznica stvorila do tada nepoznat registar raspoloženja, i da je imala utjecaj ne samo na putovanja i komunikacije, nego i načine razmišljanja, osjećanja i očekivanja. Tako i sultanova vizija Evrope sigurno poprima oblik ne samo u susretima s ljudima, nego i kroz iskustva čula, u naletima senzacija tokom putovanja: mirisi i zvukovi, nepoznati predjeli koji se smjenjuju ispred njih. Juni je. Zrak je ispunjen mirisima ranog ljeta: cvijeća, svježih požiđenih polja pšenice, rijeka. Voz putuje brzinom od oko 40km/h pa se povremeno može vidjeti i unutrašnjost kuća duž pruge, i epizode iz običnih života: porodice za večerom, figure seljaka koji hodaju duž polja pored pruge. Ljeto je i vrijeme narodnih slavlja,

balova na kojima se pleše. Doček u Francuskoj je bio nezaboravan: cijelim putem Francuzi su glasno i u velikom broju pozdravljali sultana i osmansku delegaciju, a oni su oduševljeno uzvraćali.

Jedan od ranih zaljubljenika u putovanje željeznicom, francuski novinar Benjamin Gastineau bio je fasciniran osjećajima koje je brzina izazivala u njemu (relativno govoreći), i kako je mijenjala njegovu percepciju okoline. Brzina kojom su se krajolici smjenjivali pred očima putnika zahtijevala je ono što je on nazvao “sintetička filozofija pogleda” koja nastaje kao rezultat potrebe da se ono što se vidi brzo interpretira i sintetizira. On opisuje kako su pejzaži koji se smjenjuju i ljudi u njima oživjeli, pa se putniku pred očima odvijaju priče.

Gastineauovi članci o željeznici nagovještavaju da će novom doživljaju svijeta koje je donio razvoj željeznice biti potreban radikalno novi vid pripovijedanja: pokretne slike. Nije slučajno da je jedan od prvih filmskih autora bio mađioničar: Georges Méliès je razumio da film može prikazati dramatične promjene koje se smjenjuju vrtoglavom brzinom. Film *Panorama iz voza u pokretu* iz 1898, a kojeg je Gastineau doživio da vidi, ilustrira duh sintetičke filozofije pogleda kao i osjećaje kako egzaltiranosti tako i tjeskobe sa kojima su se ljudi devetnaestog stoljeća suočavali. Iz današnje perspektive, čak i niža rata FPS (sličica u sekundi) doprinosi osjećaju ubrzanja i trzavog uzbuđenja koje je prevladavalo u atmosferi značajnih političkih i društvenih promjena koje karakteriziraju kraj 19. stoljeća. Brzina kao rezultat i uslov za dalje širenje kapitalizma postaje fenomen koji ne samo da stvara nove senzibilitete nego i diktira novi medij u kojem će se ti senzibiliteti najbolje izraziti.

Sultanova posjeta ima za cilj i da umiri Evropljane kojima smeta sporost primjene reformi. Osmanske financije su u krizi, a kreditni rejting nizak. Osmanska banka i Osmanska berza osnovane su 1863. i 1867. godine, ali investitori ostaju oprezni. Sultan Abdul Aziz je na lošem glasu kao rasipan vladar. Po povratku izjavljuje da se osjeća “potaknutim da inaugurira eru napretka” i obećao nove reforme, ali je jedan od kritičara Charles Moravitz, suvremenik sa izvorima unutar Visoke Porte, komentirao da je nakon posjete Evropi Abdul Aziz postao posebno zainteresiran za izgradnju palača i flote oklopnih brodova. Palače Beylerbeyi i

Çirağan, koje je dvorski arhitekt Sarkis Balyan modificirao tako da odražavaju i tihu ozbiljnost neoklasicizma, koju je Abdul Aziz imao priliku vidjeti u Versaillesu i kitnjasti stil Drugog Carstva Napoleona III. Osmansko carstvo je 1875. imalo treću po veličini flotu na svijetu, odmah nakon Engleske i Francuske. Martin Gjurgjević, mladi službenik za međunarodne komunikacije Osmanske telegrafске službe u Mostaru, žalio se u svojim memoarima da su u junu 1867. državni službenici dobili naređenje da se odreknu jedne mjesečne plaće da bi pomogli sultanov „pohod izložbi i nekim vladarima.“⁴

U Beču je sultana dočekaao car Franjo Josip. Razgovara se o direktnoj željezničkoj vezi između Beča i Istanbula sa ogrankom koji bi vodio prema Solunu. Novi ministar vanjskih poslova, grof Friedrich von Beust, zagovara interese austrijskih investitora i insistira da se zaobiđe Mađarska, i da se Beč i Istanbul povežu direktnom linijom preko austrijskih posjeda u Hrvatskoj i osmanskih u Bosni. Dva dijela Dvojne monarhije sve su više u međusobnoj konkurenciji: Mađarska više nije austrijski vazal, već partner u kompromisu kojim se spasilo carstvo.

Spajanje Istanbula i Beča preko Bosne zahtijevalo je postavljanje oko 1.250 km pruge preko pretežno planinskog terena. Problem je bila cestovna infrastruktura – zastarjela i nedovoljno razvijena – koja je otežavala dovođenje radnika i materijala do gradilišta. Trasa kroz Srbiju prema Budimpešti bila bi kraća i lakša: iz Istanbula do Niša, koji je i dalje u sklopu Osmanskog carstva, 750 km niz dolinu rijeke Morave, preko Panonske ravnice do Budimpešte. No, ova bi pruga napravila Budimpeštu a ne Beč saobraćajnim i tržnim čvorištem Evrope.

Austrijska ekonomija je u procvatu. Nekoliko dobrih žetvi u kasnim 1860-im stvorilo je višak kapitala koji se mogao uložiti u izgradnju infrastrukture. Mreža željeznica više je nego udvostručena u periodu od samo sedam godina (od 6.125 kilometara 1866. godine, do 15.597 kilometara 1873). No, poput Osmanskog carstva, Austrija je pretrpjela teritorijalne gubitke – izgubila je Veneto, a u ratu sa Pruskom i primat među njemačkim državama; štaviše, došla je na rub

⁴ Gjurgjević, Martin. *Memoari sa Balkana 1858-1878*. <https://www.scribd.com/doc/183629017/Martin-%C4%90ur%C4%91evi%C4%87-docx> pristupljeno 5. maja 2024.

propasti samo nekoliko mjeseci prije posjete sultana Abdul Aziza. Svijet koji se sve više uvezivao razbuktao je fantazije o globalnoj trgovini u evropskim prijestolnicama, pa i car Franjo Josip želi transformirati Austriju u velesilu globalne trgovine. Ako bi se ukazala prilika, on bi proširio i teritoriju prema jugu. Pruga kroz Bosnu ne bi samo ubrzala pokret industrijske robe sa sjevera Evrope prema Osmanskom carstvu. Direktna veza sa Solunom, koji je bio jedan od najvažnijih trgovinskih i geopolitičkih centara mediteranskog bazena, omogućila bi brz pristup Sueskom kanalu, čija je izgradnja bila pri kraju. Kako Bosna sve više izgleda kao potencijalni kolonijalni posjed, pruga prema njoj je od životne važnosti za Austriju.

Visoka Porta ne želi ovisiti o Srbiji za vezu sa Evropom jer je ona od 1867 *de facto* neovisna, a zbližila se i sa Rusijom. Pruga kroz Bosnu je od vanrednog strateškog značaja i zato jer bi osmanskim trupama osigurala brži pristup sve nemirnijem Bosanskom vilajetu. Već u proljeće 1868. Porta je ugovor za izgradnju linije Istanbul–Dobrljin dodijelila belgijskoj firmi „Van der Elst & Cie“. Ova je firma nekoliko mjeseci kasnije prenijela taj ugovor na ime briselskog špekulatora Andréa Langranda-Dumoncaeu. Nije jasno zašto se ovo desilo, ali Visoka Porta nije dozvolila prijenos prava. Kada se Langrand-Dumoncaeu našao pred bankrotom i bio primoran da bježi iz Beča, Porta je poslala Davud-pašu u Beč da traži drugog partnera. Kako nije bilo kandidata koji bi preuzeli ugovor, Davud-paša se zaputio u Pariz, gdje je susreo jednog drugog belgijskog bankara: Barona Mauricea Hirscha.

Baron Maurice de Hirsch, ili Mauritz Hirsch u rodnoj Bavarskoj, bio je član moćne belgijske jevrejske bankarske porodice Bischoffsheim. Nakon ženidbe sa Klarom Bischoffsheim 1855. osnovao je u Bruxellesu banku „Bischoffsheim de Hirsch“, koja 1872. godine postaje „Banque de Paris et Pays Bas“. Ahmet Dževdet-paša će kasnije pisati da je u toku rasprava na ministarskim sastancima Ali-paša insistirao da odgađanja u izgradnji ne smije biti, i da je zagovarao barona Mauricea de Hirscha za glavnog izvođača radova, jer ukoliko bi ugovor propao, stanje financija Visoke Porte je bilo takvo da je bilo vjerovatno da drugog izvođača neće naći. Bez obzira na nedostatak konkurencije, Hirsch je morao podmititi i Osmanlije i Austrijance. Prema Dževdet-paši, tokom pregovora su

se morale isplatiti značajne sume novca ne samo Davud-paši, nego i austrijskom kancelaru Beustu, austrijskim prinčevima, i francuskoj ambasadi. Ugovor pokriva samo izgradnju pruge, ali kako Osmanlije ne uspijevaju naći partnera koji bi upravljao mrežom, Hirsch je prisiljen da osnuje i buduću firmu za operaciju pruge. Ugovor za izgradnju i upravljanje željezničkom mrežom u evropskoj Turskoj, koja će spojiti Istanbul s Bečom između Hirschove firme „Compagnie Orientale“ i Visoke Porte potpisan je u aprilu 1869. godine.

Planirana linija kretala je iz Istanbula prema zapadu, kroz Edirne (Hadrianapolis), Plovdiv (Philippopolis) i Sofiju u Bugarskoj, Niš i Prištinu, prema Sarajevu i Banjaluci, sa završetkom u Dobrljinu, u blizini granice između Osmanskog i Austro-Ugarskog carstva, odakle je trebalo da bude spojena sa Siskom. Od glavne linije, gradila bi se četiri ogranka: Edirne – Dedeağatch (danas Alexandroupolis) na Egejskoj obali; Plovdiv – Burgas na Crnom moru; od Niša do granice sa Srbijom; i iz Prištine za Solun.

Osmanska vlada se obavezala baronu Hirschu isplatiti koncesijsku godišnju rentu, od 14.000 franaka po kilometru za period od 99 godina, a isplaćivala bi se iz državnog kredita. Uz to, baronu Hirschu bi firma za operacije pruge (koju on posjeduje) plaćala godišnju rentu od 8.000 franaka po kilometru. Izvođaču bi bila plaćena viša cijenu po kilometru za izgradnju kroz Bosnu zbog teškog terena.

Kako bi namaknuo sredstva za ovaj faraonski projekt, Baron Hirsch je osmislio potpuno novu vrstu državnog kredita: turske lutrijske obveznice. Obveznice su dolazile s niskom kamatnom stopom od 3%, ali su se svaka dva mjeseca održavala svečana izvlačenja posebno zapečaćenih kapsula u kojima se nalazilo po pet brojeva. Obveznice sa dobitnim brojevima isplaćivane su po vrlo visokoj otkupnoj cijeni. Prva serija obveznica, koja je stigla na tržište 1869. godine, prodana je u rekordnom roku, uglavnom malim investitorima u Europi, posebno u Austriji i Njemačkoj jer se obveznice nisu mogle legalno prodavati na pariškoj i londonskoj berzi. Ove lutrijske obveznice stiču trajnu popularnost kod sitnih ulagača, iako je 1875. Visoka Porta prestala s njihovom isplatom. Izvlačenja i isplate su nastavljani 1876. a trajali su

sve do 1881. Izgradnja osmanskih željeznica će definirati Hirscha i kao poslovnog čovjeka i kao filantropa, a učiniće ga jednim od najbogatijih ljudi u Evropi.

Kroz Bosnu je trebalo probiti stotinjak tunela. U početku se baron Hirsch žalio na nedostatak topografskih podataka, pa je kompanija morala praviti vlastite karte, što je stvorilo dodatna zakašnjenja. Iza kulisa, Srbija i dalje lobira grofa Beusta i mađarskog premijera grofa Đulu Andrassyja za napuštanje bosanske trase i izgradnju pruge kroz Srbiju. Mladi diplomat Čedomilj Mijatović, kome je ovo prva misija piše da je od tri regenta koji upravljaju Srbijom umjesto maloljetnog Milana Obrenovića dobio nalog da zaprijeti Austrijancima i Mađarima da će „srpski banditi noću uništavati sve što Turci izgrade danju.“ Beust već sumnja da se pruga kroz Bosnu može izgraditi pa pokušava umiriti Mijatovića, predviđajući da će fizičke poteškoće u Bosni prisiliti promjenu trase pruge u korist Srbije. Francuska i Engleska ne žele nikakve modifikacije. Rusija je, naizgled, na strani Srbije, ali u stvarnosti želi da osujeti svaku izgradnju željezničke veze između Istanbula i Beča, jer bi joj ona ugrozila geopolitičke interese. Usred ovih diplomatskih natezanja, činilo se da je Bosna, uprkos svemu, bila na putu ekonomske transformacije od periferije jednog velikog carstva u vitalno središte suradnje u Evropi.

U vrijeme izgradnje željeznice Sarajevo i drugi veći bosanski gradovi žive period konzula. Francuski, britanski i sardinijsko/talijanski konzuli rasuli su se po teritoriji Bosanskog vilajeta nakon završetka Krimskog rata i Pariškog mira 1858. anticipirajući integraciju Osmanskog carstva sa Evropom. Taj im je ugovor dao ulogu neke vrste visokih predstavnika koji garantiraju teritorijalni integritet Osmanskog carstva, nadgledaju sprovođenje reformi i emancipaciju nemuslimanskog stanovništva. Prema Hannesu Granditsu, zapadnoevropske misije su jedni drugima konkurenti. Austro-Ugarska je daleko najprisutnija: osim Sarajeva, konzularna predstavništva Habsburškog carstva se nalaze i u Banja Luci, Livnu, Tuzli i Trebinju. Najvažniji zadaci stranih diplomatskih misija su trgovina i ekonomija: štite interese trgovaca i firmi svojih zemalja u Bosanskom vilajetu. Konzuli također nadgledaju kako se osmanske vlasti odnose prema nemuslimanskom življu a, kako ističe Grandits, neki

od njih ulažu puno truda da bi uspostavili odnose sa predstavnicima vjerskih institucija.

Bosna je 1867. u grčevima nove izbjegličke krize: iskoristivši intenzivnu pozornost sa kojom javnost prati krizu na Kreti, knez Mihajlo započinje diplomatski napor kako bi se riješio preostalih osmanskih posada u Srbiji. Velike sile prisiljavaju Portu da povuče svoje vojnike, ali (samo nominalno) spašavaju i osmanski suverenitet. Zajedno sa vojnim posadama odlazi i većina preostalog muslimanskog stanovništva, koje se više ne osjeća sigurnim u Srbiji. Najviše ih prelazi u bosanske gradove duž istočne i sjeveroistočne granice vilajeta: Zvornik, Vlasenica, Srebrenica, Tuzla, Janja, Bijeljina, Brčko, Gradačac, Orašje i Šamac. Veliki premještanji stanovništva na ovom području inače traju cijelo devetnaesto stoljeće: sa slabljenjem osmanske vlasti, muslimani napuštaju Srbiju, mahom da bi se nastanili u Bosni, dok pravoslavno stanovništvo iz Bosne i Crne Gore, videći priliku za poboljšanje svog društvenog i ekonomskog statusa, odlazi u Srbiju.

Svjestan diplomatskih manevara iza kulisa baron Hirsch je izgradnju započeo sa lukama umjesto sa željeznicom. Veza kroz Srbiju je dalje od aktualnosti, a problem spajanja sa željezničkim linijama van granica Osmanskog carstva poprima obrise krize, pa je 1871. održana i međunarodna konferencija da se ona riješi. Srbija i Mađarska pobjeđuju: odlučeno je da se grade obje linije, a uvjet za izgradnju bosanske pruge je izgradnja linije kroz Srbiju. Baron Hirsch i osmanski ministri shvaćaju da ovo dovodi u pitanje nastavak radova u Bosni jer je linija kroz Srbiju kraća i lakša. Na to se nadovezuju i vojno-političke glavobolje: dvije pruge znatno povećavaju austro-ugarsko prisustvo južno od Dunava, i predstavljaju prijatniju Osmanskom carstvu.

Izbijanje prusko-francuskog rata uzrokuje nova zakašnjenja: pruski članovi radnih ekipa morali su u rat, a zamjene nije bilo lako pronaći. Problem je i organizacija rada koji je Hirsch sa humorom opisao: “U Osmanskom Carstvu, ponekad se stiče dojam da je gotovo svaki dan nedjelja. Petak je dan odmora muslimana, subota je jevrejski sabat, a nedjeljom na red dolaze kršćani. Budući da pobožni ljudi svih vjera revno poštuju svoj dan odmora, nemoguće je organizirati radnu sedmicu.”

(In Turkenhirsch). Kako bi motivirao svoje timove, kvalificirane i nekvalificirane radnike, Hirsch nije samo dobro plaćao, već je shvatio da mnogi od njih nisu imali dobru ishranu, pa se pobrinuo da radnici dobiju i adekvatne porcije hrane.

No, najozbiljniji udarac izgradnji bila je Ali-pašina smrt u septembru 1871. godine. U šest mjeseci koji su uslijedili, sultan Abdul Aziz, koji se našao sa vladom bez vizionara (Fuad-paša je umro 1869), na brzinu imenuje i gotovo istodobno smjenjuje šest velikih vezira. Ruski veleposlanik u Carigradu, grof Nikolaj Ignatiev, koji je godinama strpljivo radio iza kulisa da razvije prijateljski odnos sa sultanom, sugerira Mahmuda Nedim-pašu (koji postaje poznat pod nadimkom Nedimov), reakcionarnog anti-Evropljanina za velikog vezira. Po stupanju na dužnost, Nedim-paša pokušava raskinuti ugovor sa baronom Hirschom i prekinuti sve pružne radove, što mu ne uspijeva. No, uspijeva promijeniti kartu osmanskih željeznica: linije koje su već bile izgrađene ili blizu završetka, ostaće nepovezane sa mrežama izvan Osmanskog carstva.

U decembru 1874. završena je izgradnja svih željezničkih linija povjerenih Hirschu, ali ne i međunarodne povezne linije koje su trebale da grade Osmanlije. Tako je velika željeznička pruga Istanbul–Beč završila sa tri izolirane linije: Istanbul–Belovo preko Edirna sa ograncima prema Dedeagaču i Yambolu, zatim Solun–Mitrovica, i Banja Luka–Dobrljin koja ostaje bez priključenja austrijskoj mreži. Nedim-paša želi sam odabrati povezne linije koje bi odgovarale novom savezništvu sa Rusijom. Banjaluka – Dobrljin je završena prva, a svečano je otvorena 24. decembra 1872. godine. Voz je prelazio put za 2 sata i 52 minute. Isprva je vozio dva puta dnevno, a zatim dva puta nedjeljno: kako linija nije vodila nikuda osim između dvije stanice u Bosni, nije imala ekonomskog učinka. Ustanak Srba u Hercegovini u ljeto 1875. nalazi odjeka i u zapadnoj Bosni pa saobraćaj na pruzi Banja Luka–Dobrljin još više slabi.

Firma za upravljanje željeznicom zaustavlja operacije i predaje liniju osmanskoj vladi u januaru 1876. godine. Linija ostaje operativna još svega nekoliko mjeseci, pa je nakon toga napuštena. Radnici su

otpušteni, a jedan dio inventara prebačen u Tursku. Preostala oprema brzo je nestala – pokradena, uništena ili ostavljena na milost i nemilost vremenskim nepogodama.

Dvije godine kasnije slika Balkana biće sasvim promijenjena: Nakon Rusko-turskog rata i Berlinskog kongresa, Rumunija i Srbija postaju međunarodno priznate neovisne države; u Bosni i Hercegovini je uspostavljena austro-ugarska okupacija, a Bugarska je dobila status samouprave. Izgradnja pruge kroz Bosnu i Hercegovinu je sasvim obustavljena, a 1883. je konačno donesena odluka o novoj trasi kroz Srbiju. Baron Hirsch je nastavio sa izgradnjom na osmanskom teritoriju, a Srpske državne željeznice unutar Srbije. „Compagnie Orientale“ barona Hirscha i dalje je imala ugovor za eksploataciju. Kada su Bugarske državne željeznice završile izgradnju pruge Belovo–Sofia, a 1888. je povezale sa SDŽ u Dragomanu, veza Istanbul – Beč je bila konačno uspostavljena.

Abdul Azizova fotografija snimljena u studiju Abdullah Frères u Istanbulu deset godina nakon evropske turneje prikazuje primjetno starijeg sultana. Nestao je mladalački prkos sa londonskih fotografija. Umjesto toga, gledamo sredovječnog čovjeka kojem je izmakla kontrola i nad svojim ambicijama i nad troškovima koje su one diktirale. Više ne kontrolira ni svoju ogromnu porodicu unutar koje se spletkari ili otvoreno bori za novac i privilegije. Nedim-paša ga uvjerava da mu je vratio moć nad Carstvom koja mu je izmicala dok su u Porti vladali tehnochrati Fuad i Ali-paša. Sultan želi da učvrsti poziciju vlastitog sina, princa Izzedina kao legitimnog nasljednika prijestolja umjesto Abdul Medžidovog sina princa Murada. Pod Nedim-pašom osmanski dug i dalje raste.

Sultan Abdul Aziz je svrgnut je u dvorskom udaru 30. maja 1876, a nađen je mrtav 4. juna. Navodno se radilo o samoubojstvu. Nije ga naslijedio princ Izzedine, kojeg je od djetinjstva pripremao za tu ulogu, već Murad V, sin Abdul Medžida I. Ta će vladavina biti kratka: dva mjeseca nakon dolaska na vlast svrgnut je i on, i zamijenjen drugim Abdul Medžidovim sinom, Abdul Hamidom II. On je posljednji sultan koji je *de facto* vladao sada već izvjesno propadajućim carstvom.

Jedan će Abdul Azizov sin ipak vladati, ali ne kao sultan. Nakon ukidanja sultanata, Abdul Medžid II je izabran za halifu, ali ne za dugo: sa proglašenjem Turske Republike 29. oktobra 1923. godine, došao je kraj hilafetu. U martu 1924. Abdul Medžid i njegova porodica su protjerani iz Turske. Halifi, muškim i ženskim članovima osmanske dinastije i njihovim zetovima zauvijek je zabranjen boravak na teritoriji Republike Turske. Abdul Medžid je vijest primio iste noći: porodica je imala nekoliko sati da prikupi lične stvari, pa su nakon toga odvedeni na željezničku stanicu Čataldža. Oko ponoći je stigao „Orient Express“ sa posebno rezerviranim vagonom za Abdul Medžida i porodicu. Londonski *Times* je pisao kako su ih u vozu čekale putovnice i 1.700 funti. Narednih dana će većina članova carske porodice krenuti za prognanim Halifom, „Orient Expressom“ prema zapadu – samo ne kroz Bosnu.

xxx

Ovaj rad ispituje historijski razvoj željezničke linije namijenjene povezivanju Istanbula i Beča tijekom kasnog 19. stoljeća, razdoblja obilježenog brzom industrijalizacijom i geopolitičkim promjenama. Analizirajući političke ambicije, ekonomske interese i strateška razmatranja, rad istražuje zašto je, uprkos početnim planovima da pruga prođe kroz Bosnu i Hercegovinu, željeznica na kraju zaobišla ovu osmansku provinciju. Analiza započinje posjetom sultana Abdul Aziza Pariškoj svjetskoj izložbi 1867. godine – događaju koji je predstavio globalni tehnološki napredak i pojačao želju za međunarodnom povezanošću – te njegovom putovanju po evropskim prijestolnicama.

Koristeći izvještaje u štampi i diplomatsku korespondenciju, kao i kulturne tekstove – romane, muziku i fotografije – studija otkriva diplomatske napetosti i međunarodna suparništva koja su oblikovala konačnu rutu željeznice Istanbul-Beč. Ova odluka imala je duboke implikacije za ekonomski rast Bosne i Hercegovine i integraciju u evropske trgovačke mreže. Rad zaključuje isticanjem šireg utjecaja izgradnje balkanskih željeznica na financijsku krizu u Osmanskom Carstvu 1875. godine, te načina na koji je gubitak financijskog suvereniteta doprinio slabljenju i konačnom raspadu carstva.

WHY THE „ORIENT EXPRESS“ BYPASSED BOSNIA: SULTAN ABDUL AZIZ IN EUROPE AND THE BEGINNING OF THE RAILWAY IN BOSNIA AND HERCEGOVINA

Summary:

This paper examines the historical development of the railway line intended to connect Istanbul and Vienna during the late 19th century, a period marked by rapid industrialization and geopolitical shifts. By analyzing political ambitions, economic interests, and strategic considerations, the paper explores why, despite initial plans for the route to pass through Bosnia, the railway ultimately bypassed this Ottoman province. The analysis begins with the visit of Sultan Abdul Aziz to the 1867 Paris World Exhibition – an event that showcased global technological advancements and intensified the desire for international connectivity – and his subsequent tour of European capitals.

Utilizing contemporary accounts in the press and diplomatic correspondence, as well as cultural texts – novels, music and photographs – the study reveals the diplomatic tensions and international rivalries that shaped the final route of the Istanbul-Vienna railway. This decision had profound implications for Bosnia's economic growth and its integration into European trade networks. The paper concludes by highlighting the broader impact of the construction of the Balkan railways on the 1875 financial crisis in the Ottoman Empire, and the ways in which the loss of financial sovereignty contributed to the empire's weakening and eventual dissolution.

Bibliografija:

Abu-Maneh, Butrus, "The Sultan and the Bureaucracy: The anti-Tanzimat concepts of Grand Vizier Mahmud Nedim Pasha," *International Journal of Middle East Studies*. Vol. 22, No. 3 (1990): 257-274. <https://www.jstor.org/stable/164127>

Ahmed Cevdet Pasha. *Ma'rûzât*. Istanbul: Çağrı Yayınları, 1980. Trans. by ChatGPT. <https://www.scribd.com/doc/295751609/Ahmed-Cevdet-Pa%C5%9Fa-Ma-ruzat>

Aličić, Ahmed, S., *Uređenje Bosanskog ejaleta od 1789. do 1878. godine*. Sarajevo: Orijentalni Institut u Sarajevu, 1983.

Asboth, Johann von. *Bosna i Hercegovina: Putopisne slike i studije 1888*. Translated by Suada Hedžić. Sarajevo: Dobra knjiga, 2021.

Bayly, C.A. *The Birth of the Modern World 1780-1914*. Malden: Blackwell Publishing, 2004.

Boué, Ami. *Turquie d'Europe, géographie, topographie, statistiques*. Vienna: W. Braumüller, 1854.

Bulletin Politique. *La Turquie*, July 1, 1867 <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/129248>

Bulletin Politique. *La Turquie*, July 3, 1867 <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/129248>

Bulletin Politique. *La Turquie*, June 21, 1867 <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/129248>

Bulletin Politique. *La Turquie*, June 21, 1867 <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/129248>

Chaumette des Fossées, Amédée. *Voyage en Bosnie dans les années 1807 et 1808*. Paris: KIME, 2023.

Du Vellay, A. *Essai sur l'histoire financière de la Turquie depuis le règne du sultan Mahmoud II à nos jours*. Paris: A. Rousseau, 1903.

Eldem, Edhem, "Ottoman Financial Integration with Europe: Foreign Loans, the Ottoman Bank and the Ottoman Public Debt," *Levantine Heritage*. <http://www.levantineheritage.com/pdf/Ottoman-Financial-Integration-with-Europe-Edhem-Eldem.pdf>

El Gammal, Blanche. *L'Orient Express raconté par les écrivains*. Paris: Phébus/Libella, 2021.

El Gammal, Blanche. *L'Orient Express: Du voyage extraordinaire aux illusions perdues*. Paris: Les Belles Lettres, 2017.

L'Exposition Universelle de 1867 Illustrée. Paris: E. Dentu, 1867.

Evans, Arthur. *Through Bosnia and the Herzegovina on Foot During the Insurrection August and September 1875: With an Historical Review of Bosnia, and a Glimpse at the Croats, Slavonians, and the Ancient Republic of Ragusa*. London: Longmans, Green, and Co., 1876.

Farooqhi, Suraiya et al., eds. *Economic and Social History of the Ottoman Empire. Vol. 2: 1600-1914*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

Fevzija, Ajdin. *Historija željeznica Bosne i Hercegovine*. Sarajevo: Ambasada Suverenog Malteškog Reda u BiH, 2015.

Frischer, Dominique. *Le Moïse des Amériques*. Paris: Editions Grasset & Fasquelle, 2002.

Gastineau, Benjamin. *La Vie en chemin de fer*. Paris: E. Dentu, Éditeur, 1861.

Gjurgjević, Martin. *Memoari sa Balkana 1858-1878*. https://archive.org/stream/memoari-sa-balkana-martin-gjurgjevic/345505781-Memoari-Sa-Balkana-Martin-Gjurgjevic_djvu.txt

Grandits, Hannes. *The End of Ottoman Rule in Bosnia: Conflicting Agencies and Imperial Appropriations*. London: Routledge, 2022.

Grunwald, Kurt. *Turkenhirsch: Study of Baron Maurice de Hirsch*. London: Routledge, 1966.

Hertner, Peter, "The Balkan Railways, International Capital and Banking from the End of the 19th Century until the Outbreak of the First World War," *Bulgarian National Bank Papers series*, 2006. <https://www.scribd.com/doc/21995233/The-Balkan-Railways>

Jacquemyns, G. *Langrand-Dumonceau, promoteur d'une puissance financière catholique*. Bruxelles: Université Libre de Bruxelles, 1960.

Jezernik, Božidar. *Jugoslavija, zemlja snova*. Beograd: XX vek, 2018.

Jezernik, Božidar. *Wild Europe: The Balkans in the Gaze of the Western Travellers*. London: Saqui Books, 2004.

Kramer, Martin. "A Century without a Caliph." Martin Kramer's Website. <https://martinkramer.org/2024/03/04/a-century-without-a-caliph/>

Koçunian, Aylin and Sinan Kunalp. *Un Sultan à Paris*. Istanbul: Notre Dame de Sion, 2020. Exhibition catalogue "Un Sultan à Paris, Une Impératrice à Constantinople 1867-1869," Notre Dame de Sion, February-March 2020.

Lehmann, Matthias B. *The Baron: Maurice de Hirsch and the Jewish nineteenth Century*. Stanford: Stanford University Press, 2022.

Mijatović, Cedomille. *The Memoirs of a Balkan Diplomatist*. London: Cassell and Co. Ltd, 1917.

Morawitz, Charles, "The Public Debt of Turkey," *North American Review*. Vol. 175, No. 549 (1902): 275-288. <https://www.jstor.org/stable/25119293?seq=1>

Onou, Alexander, "The Memoirs of Count N. Ignatyev," *The Slavonic and East European Review*. Vol. 10, no. 29, (1931). <http://www.jstor.org/stable/4202676>

Perthusier, Charles. *La Bosnie considérée dans ses rapports avec l'Empire Ottoman*. Paris: Librairie Charles Gosselin, 1922.

Pincemaille, Christophe, "Essay sur les fêtes officielles à Versailles sous le Second Empire," *Versalia. Revue de la Société des Amis de Versailles*. No. 3 (2000): 118-127.

Prévost, Stéphanie, "A Horse, a Horse, my Garter for a Horse! When Queen Victoria Met Sultan Abdul Aziz 1867." Hypotheses. Academic Blog. <https://mhma.hypotheses.org/806>

Said, Edward W. *Orientalism: Western Conceptions of the Orient*. London: Penguin Classics, 2003.

Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey*. Oakland: University of California Press, 1977.

Spalding, Steven D. and Benjamin Fraser, eds. *Trains, Literature, and Culture: Reading and Writing the Rails*. Lanham: Lexington Books, 2012.

Sumner, B. H, "Ignatyev at Constantinople: II," *The Slavonic and East European Review*. Vol. 11, no. 32 (1933) <http://www.jstor.org/stable/4202817>

"The Sultan's Tour." *New York Herald*, August 16, 1867. <https://chroniclingamerica.loc.gov/search/pages/results/?state=New+York&-date1=1866&date2=1868&proxtext=Sultan&x=14&y=11&dateFilterType=yearRange&rows=20&searchType=basic>

Wolff, Larry. *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*. Stanford: Stanford University Press, 1994.