

David Abulafia

professor emeritus mediteranske povijesti
Sveučilištu Cambridge

Mediteran modernog doba¹

preveo **Marko Perišić**,
preddiplomski studij povijesti i anglistike

Sažetak:

Izgradnja Sueskog kanala i razvoj parobroda potaknuli su transformaciju Mediterana u čvorište koje je intelektualno, ekonomski i politički povezalostok i Zapad. Devetnaesto stoljeće obilježeno je sve većim kulturnim i političkim zanimanjem Zapada za istočni Mediteran. Interes za antičku Grčku rezultirao je monumentalnim arheološkim otkrićima. U isto je vrijeme antička povijest utjecala na razvoj mnogih ideja grčkog nacionalizma, potaknuvši Grke u Osmanskom Carstvu na ujedinjenje s maticom. Početkom 20. stoljeća postalo je očito da se Osmansko Carstvo više ne može natjecati s presezanjima zapadnih kolonijalnih sila. Prvi svjetski rat zajamčit će kraj Osmanskog Carstva i uvesti nove tehnološke inovacije u ratovanju na Mediteranu.

Ključne riječi: Mediteran, Sueski kanal, Osmansko Carstvo, kolonijalizam, Grčka, Egipat, Trst, Solun, parobrod

Na poticaj doc. dr. sc. Filipa Šimetina Šegvića, uz ljubazno dopuštenje profesora dr. sc. Davida Abulafije i izdavača Allen Lane - Penguin Books Ltd., donosimo prijevod triju poglavlja iz knjige The Great Sea - A Human History of the Mediterranean. Naslovi engleskih poglavlja su Ever the Twain Shall Meet, 1830–1900, The Greek and the unGreek, 1830–1920 te Ottoman Exit, 1900–1918. Namjera je da se prevedena poglavlja koriste u okviru nastave na kolegiju

¹ From THE GREAT SEA by David Abulafia. © 2011, David Abulafia published by Allen Lane. Extract reproduced by permission of Penguin Books Ltd.

Europske regije i hrvatska povijest 19. stoljeća, *odnosno da uđu u korpus obavezne literature. Profesor David Abulafia, poznati britanski povjesničar, veći dio karijere proveo je na Sveučilištu u Cambridgeu. na kojemu je i bio diplomirao i doktorirao. Njegov ključni istraživački interes upravo je povijest Mediterana, s posebnim fokusom na srednji vijek i renesansu. Dobitnik je nekoliko nagrada, uključujući Medalju Britanske akademije. Od 2002. član je Academia Europaea.*

I nikada se neće sastaviti, 1830.-1900.

I.

Engleski pjesnik Carstva Rudyard Kipling sročio je ove često citirane stihove: *East is East and West is West, and never the twain shall meet.*² Iako su europski promatrači do ranog dvadesetog stoljeća ostali zaprepašteni onim što su smatrali fundamentalnim razlikama u karakteru i načinu života Istoka i Zapada, ne može se reći da Kiplingova izjava vrijedi za devetnaesto stoljeće. Naime, tada je nastao ideal povezivanja Istoka i Zapada: fizičkog povezivanja preko Sueskog kanala, ali i kulturnog povezivanja, s obzirom na činjenicu da su zapadni Europljani uživali u bliskoistočnim kulturama, dok su bliskoistočni vladari – osmanski sultani i njihovi izuzetno autonomni upravitelji – u Francuskoj i Velikoj Britaniji tražili modele kojima bi oživjeli iznemogle ekonomije svojih zemalja. To je bila recipročna veza: unatoč tvrdnjama onih koji *orijentalizam* smatraju kulturnom ekspresijom zapadnjačkog imperijalizma, gospodari istočnog Mediterana svojevolumeno su uspostavljali kontakt sa Zapadom i smatrali se članovima zajednice monarha koji su prigrlili i Europu i Mediteran.³ Ismail-paša, valija Egipta od 1863. do 1879., uvijek je nosio europsku odjeću, iako bi na svoj mantil i epotele dodao fes; pričao je turski, ne arapski. Jednako tako su se i osmanski sultani i njihovi dvorjani (ponajviše Albanci, poput Ismaila) često odijevali u zapadnjačkom stilu. Naravno, zapadnim idejama koristili bi se selektivno. Egipatski su valije sa zadovoljstvom slali svoje bistre podanike na *École Polytechnique* u Parizu, napoleonsku ustanovu; istovremeno nisu odobravali pretjerana druženja u francuskim salonima: željeli su uvesti radikalne ideje, ali tehnološke, ne političke. Percepcija osmanskih zemalja kao sjedišta vjerskih osvajača gotovo je iščezla do ranog devetnaestog stoljeća. Nakon što su izgubili nekadašnju vojnu i pomorsku prevlast na Istoku, Osmanlije više nisu bili izvor straha, već fascinacije. Staromodni način života privukao je pozornost zapadnih umjetnika poput Delacroixa, ali i drugih zapadnjaka koji su rado poticali modernizaciju, naročito Ferdinanda de Lessepsa, graditelja Sueskog kanala. Sami egipatski vladari htjeli su Egipat približiti Europi, nisu vidjeli proturječja između egipatskog položaja u afričkom kutu Levanta i europskog poziva: Europa je bila (i jest) više ideja i ideal nego mjesto.⁴

² *Istok je Istok, Zapad je Zapad, i nikada se neće spojiti.* (op. prev.)

³ Usp. tendenciozno djelo Edwarda Saida *Orientalism* (London: Routledge & Kegan Paul, 1978).

⁴ Zachary Karabell, *Parting the Desert: The Creation of the Suez Canal* (London: John Murray Press, 2003), 147, 183.

Interes Francuza za Egipat pobudili su već Napoleonovi istočni pohodi: baš kao što je drevni Egipat nekoć bio sjedište moćnog i bogatog carstva, tako je moderna Francuska sada bila spremna igrati istu ulogu na Mediteranu i na globalnoj sceni. *Civilizacija* je bila temeljni koncept koji dandanas dominira načinom na koji Francuzi razmišljaju o svom mjestu u svijetu. Fascinacija drevnim Egiptom započela je s crtačima u Napoleonovoj vojsci; oni su na papiru zabilježili izgled drevnih spomenika. Nije se radilo o pukoj razbibrizi, riječ je o činu kojim su se izražavali temeljni ciljevi Francuza u istočnom Mediteranu – Francuska se, naime, predstavljala kao nasljednica faraonskih carstava i dinastije Ptolemejevića. Egipatski motivi nisu prestali biti privlačni ni nakon prvog Napoleona: tijekom vladavine njegova nećaka, Napoleona III., između 1848. i 1870., *stil Drugog Carstva* kanonizirao je egipatske dekorativne forme u elegantnom pokućstvu i arhitektonskim detaljima. Uspostavljanje kontakta s mentalnim svijetom drevnih Egipćana otežavalo je nepoznavanje njihovog pisma. No, i ovaj je problem s vremenom riješen, tj. nakon što su francuske snage kod Rosette otkopale zapis na hijeroglifima, hijeratskom pismu i grčkom, koji je Napoleon prisvojio (iako se sada nalazi u Britanskom muzeju). Dešifriranje egipatskih pisama, koje je omogućio mladi francuski genij Champollion 1822. godine, omogućilo je nov uvid u drevni Egipat. Kao i kasnije osvajanje Alžira, to je bilo vrlo važno u uvjeravanju da upravo Francuska ima posebnu misiju na područjima Mediterana koja su bila naklonjena Osmanskom Carstvu.

Mnogi entuzijasti bili su opsjednuti atrakcijama Istoka. Barthélemy-Prospér Enfantin se oko 1830. predstavio kao prorok nove sekte koja se zalagala za uspostavljanje veze između Sredozemnog i Crvenog mora. To nije bilo samo pitanje trgovine i tehnike. Enfantin je u fizičkom povezivanju Istoka i Zapada vidio stvaranje novog svjetskog poretka u kojem bi se muški princip, utjelovljen u racionalnom Zapadu, spojio sa ženskim principom, utjelovljenom u misterioznim životnim silama Istoka: *stvoriti od Sredozemnog mora bračni krevet Istoka i Zapada i konzumirati brak probijanjem kanala kroz Suesku prevlaku*. Iz ovog odnosa izrastao bi svijet mira u kojem bi polubožanski Enfantin bio hvaljen kao nasljednik ne samo svetog Pavla već i Mojsija, Isusa i Muhameda. Ovo je bila samo jedna značajka njegova razmišljanja koja je privlačila pažnju mnogih. Njegovo inzistiranje da se ženama pruži odgovarajuće poštovanje začudilo je mnoge stanovnike Carigrada i Kaira; njegova bizarna, nebesko-plava odjeća i trapez-hlače u Parizu su ga lako mogli pretvoriti u smijuriju. Međutim, slobodno je ulazio u francuske salone i proučavao je teren između Sredozemnog mora i Sueza prije nego što ga je primio Muhamed Ali, koji je pristojno saslušao njegove planove o kanalu koji bi spojio Istok i Zapad.⁵ Egipatski valija oko ekonomskog je unapređivanja svoje zemlje bio jednako entuzijastičan kao i bilo tko drugi, ali kanal koji bi se probio kroz pustinju za njega je predstavljao iscrpljivanje resursa, a ne dobitak: vjerovao je da bi kanal samo preusmjerio trgovinu dalje od egipatske jezgre, ne donoseći

⁵ Isto, 28–37; John Marlowe, *The Making of the Suez Canal* (London: The Cresset Press, 1964), 44–45.

nikakvu korist Aleksandriji ili Kairu (koji su bili spojeni Nilom i Mahmudij-skim kanalom). To bi, doduše, predstavljalo priličan profit zapadnoeuropskim poduzetnicima koji su namjeravali trgovati između Francuske ili Engleske i Indije.

Enfantinove ekscentričnosti više su se tolerirale u Francuskoj jer je slikovito izražavao pretpostavku koja je počela voditi francusko razmišljanje o društvu i ekonomiji. On i njegovi suvremenici su pod utjecajem Saint-Simonovih djela inzistirali na potrebi za progresivnim unapređenjem materijalnih i moralnih uvjeta života. Nove tehnologije, uključujući željeznicu i parobrod, počele su transformirati europsku ekonomiju, iako je mračna strana industrijalizacije uskoro postala vidljiva u Engleskoj. Međutim, u pariškim salonima ova je teorija prevladavala, a etos revolucionarne Francuske nastavio ju je njegovati. Napredak je postao ideal. No, važno je da je napredak u Egiptu Muhameda Alija postao jednako značajan kao i u Francuskoj Luja Filipa. Preobrazba tog ideala u stvarnost, u slučaju Sueskog kanala, bila je djelo Ferdinanda de Lessepsa. On je iskoristio svoje iscrpno diplomatsko iskustvo i veliko znanje da bi osnovao Suesku kompaniju, da proda velik (ali nedovoljan) broj njenih dionica i, najvažnije od svega, da ustraje u svom projektu sve dok naposljetku nije uklonio svaki otpor. Njegova česta i neumorna putovanja parobrodom između Francuske i Levanta, pa i do Španjolske, Engleske, čak i Odeze, osigurala su da uvijek bude upoznat s promjenama u kompleksnoj mreži političara, investitora i specijaliziranih inženjera o kojima je projekt ovisio. Njegove obiteljske veze s Lujom Napoleonom, predsjednikom Republike od 1848. i carem od 1852. do 1870., bile su mu od velike koristi: njegova rođakinja bila je caričina majka.

Mnogi su tvrdili da je kanal bio njihova ideja, no već su postojali ostatci drevnih kanala izgrađenih kako bi se spojilo Sredozemno i Crveno more, urezani u kamenitim pustinjama zapadnog Sinaja. U trećem stoljeću pr. Kr. Ptolomej II. Filadelf proširio je ono što je ostalo od kanala koji su izgradili Perzijanci oko 500. g. pr. Kr. Veze između Nila i Crvenog mora uz prekide su ostale otvorene sve do ranog arapskog perioda. Međutim, mogućnosti tog kanala bile su ograničene: Amr ibn el-As, arapski osvajač Egipta, koristio je sistem kanala kako bi prenosio egipatsko žito u Meku.⁶ Ideju da bi neki kanal mogao povezati trgovačke puteve Mediterana s putevima Indijskog oceana nitko nije ozbiljno shvatio prije devetnaestog stoljeća, i to iz dobrog razloga: Egipat je, prema svemu sudeći, bio plovni put Nila, a paralelni put kroz pustinju egipatskim bi vladarima oduzeo porezni prihod o kojima su Ptolemejevići, Fatimidi i Mameluci uvelike ovisili.

Postojale su i druge ideje o stvaranju trgovačke rute kojom bi se spojila ta dva mora. Mladi engleski poduzetnik Thomas Waghorn 1820-ih je godina primijetio velika zakašnjenja u slanju pošte iz Indije prema Engleskoj. Vidio je potencijal u ruti između Bombaja i Sueza, kojom bi se mogli prevoziti putnici voljni da pretrpe vrućinu i nelagodu putovanja kočijom kroz pustinju od Crvenog mora do Nila. Olakšanje koje bi putnici osjetili dospjevši na Nil po-

⁶ Marlowe, *Making of the Suez Canal*, 1–3.

kvarile bi pošasti štakora, žohara, muha i buha koje su preplavile parobrode i jedrenjake na uzvodnim plovidbama. Nakon toga bilo je prilično lako pronaći prijevoz do Engleske; mjesečni prijevoz tereta parobrodima vezao je Aleksandriju s Maltom i Falmouthom u Cornwallu – o ovom transportu bit će više riječi kasnije.⁷ Kad je de Lesseps upoznao Waghorna, bio je impresioniran; pisao je kako je Waghorn *poslužio kao primjer* – ne samo primjer poduzetnosti i hrabrosti, već i potrebe da se stvori učinkovita veza između Crvenog mora i Mediterana.⁸ Britanija je ustrajala na tome da je nilska ruta bila bolja. Kada je bio premijer, lord Palmerston čvrsto se protivio de Lessepsovima. Mnoge tehničke probleme na prihvatljiv način nije mogla riješiti nijedna izmjera zemljišta. Je li razina Crvenog mora ista kao razina Sredozemnog? Cilj je bio izgraditi kanal, a ne slap. Raznolikost tla – pješčana pustinja, kamenita pustinja, močvara – još je više komplicirala situaciju. Međutim, Palmerstonovo protivljenje nije bilo motivirano isključivo tehničkim razlozima. U slučaju da Francuzi uspiju, prigrabili bi si prolaz do Indije, njihov prestiž u Egiptu neizmjerljivo bi porastao, a britanski interesi na Mediteranu i Indijskom oceanu postali bi ugroženi.

Ni osmanski sultan nije bio entuzijastičan oko gradnje kanala do Crvenog mora. To je djelomično bio politički problem. De Lesseps je poticao egipatske valije na samostalno donošenje odluka koje su se ticale kanala, odnosno, nagovarao ih je da ignoriraju one koji tvrde da im je potrebno sultanovo dopuštenje. Prvi valija koji se oduševio de Lessepsov projekt bio je Said, pretili sin Muhameda Alija (koji je očajavao zbog sinove neumjerene ljubavi prema makaronima). Said je zapravo bio prepreden političar koji je bio voljan naručiti izmjere zemljišta, mnogo ulagati u de Lessepsove dionice, pa čak i kupovati novine od Sueske kompanije. Said se kolebao, no što se više uključivao u te poslove bilo je sve evidentnije da će pretrpjeti ogromne gubitke ukoliko projekt propadne. Problem je, naravno, bio novac, pogotovo nakon što 1856. de Lesseps nije uspio sklopiti ugovor s Jacobom de Rothschildom.⁹ De Lesseps se odlučio za drugi izvor financiranja; objavio je globalnu prodaju dionica u kojoj su samo Francuzi i egipatski valija sudjelovali s ponešto entuzijazma. De Lesseps je bio uvjerljiv čovjek, što je Said shvatio kad su neprodane dionice morale biti prebačene na valiju. Said je bio dobro nagrađen: nova luka na sjevernom kraju kanala dobila je ime Port Said; iako je na početku bila tek priprosti tabor, rasla je zajedno s kanalom, i do otvaranja je dobila impresivno pristanište načinjeno od betonskih blokova bačenih u more. Do dana kad je Said umro, u siječnju 1863., ostvaren je značajan napredak na projektu, iako nije bilo sigurno da će biti završen do zabilježenog datuma 1869.: bilo je potrebno premjestiti ogromne količine zemlje i probiti uzvišenje na predodređenom toku kanala. Do tada su rješenje predstavljali prisilni radnici koje

⁷ Karabell, *Parting the Desert*, 56–57; Lord Kinross, *Between Two Seas: The Creation of the Suez Canal* (London: John Murray, 1968), 20–30.

⁸ Kinross, *Between Two Seas*, 32–33; Ronald Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats: Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836–1848* (Wiesbaden: Steiner, 1975), 148–161.

⁹ Karabell, *Parting the Desert*, 131–2; Kinross, *Between Two Seas*, 98–9.

je osigurao Said, *corvée* koji se primjenjivao u Egiptu još od vremena sinova Izraelovih. *Corvée* je prouzrokovao nelagodu u Europi jer se doimao kao oblik ropstva i pokazao neučinkovitim — ljudstvo se neprekidno prevozilo od Nila do kanala i nazad.

Sve ovo promijenilo se dolaskom novog valije na vlast, Saidova vještog i učinkovitog nećaka Ismaila. On ranije nije bio naklonjen gradnji kanala, s obzirom na to da je bio veliki zemljoposjednik i da je mrzio *corvée* jer je oduzimao felahe s polja, često u mjesecima kada su bili najpotrebniji. Diplomirao je na vojnoj akademiji Saint-Cyr i bio je upoznat sa zapadnjačkim idejama. Nije namjeravao demokratizirati svoju monarhiju, već je smatrao zavisnu radnu snagu anakronom u modernizirajućem društvu, poput cara Aleksandra II. Jednom je izjavio: *Egipat mora postati dio Europe*.¹⁰ Ukidanjem kuluka stvorio je de Lessepsu problem pronalaska novih radnika, a molbe koje su upućene Istoku sve do Kine dale su malo radne snage. Odgovor, potpuno primjeren ljubiteljima modernizacije, bila je mehanizacija: krajem 1863. godine Borel, Lavalley i Sueška kompanija počeli su osmišljavati mnoštvo strojeva prilagođenih za rad na različitim vrstama tla na pravcu kanala. Ovi su strojevi iskopali oko tri četvrtine zemlje s mjesta kanala, uglavnom u posljednje dvije godine gradnje, tj. od 1867. do 1869., no ništa nije bilo predvidljivo: zadnji je dan pronađena ogromna stijena koja je stršala unutar kanala i ugrožavala većinu brodova, stoga ju je trebalo hitno ukloniti.¹¹ Poduhvat je zbog korištenja strojeva dvostruko poskupio, ali bez mehanizacije projekt nikad ne bi bio završen na vrijeme, a suglasnost valije, sultana i francuskog cara ovisila je o brzini rezultata.

Ismail je bio uvjeren da bi visokim prihodima od skupljanja pamuka mogao otplatiti svoj udio u gradnji kanala. Egipat se 1860-ih okoristio poraslom potražnjom pamuka u svijetu jer je SAD, dugogodišnji opskrbljivač s druge strane Atlantika, bio opterećen Građanskim ratom. Dugoročno gledano, izgledi nisu bili onako dobri kakvim ih je Ismail smatrao. Međutim, kao i mnogi drugi političari, on je vjerovao da nakon procvata neće biti kraha; već 1866. ponestalo su mu sredstava pa je de Lesseps, uopće se prethodno ne posavjetovavši s njim, u Parizu podigao kredit s visokom kamatnom stopom. Do završetka kanala Ismail-paša je uložio 240 000 000 franaka za njegovu izgradnju, gotovo 10 000 000 funti prema tadašnjem tečaju.¹² Ismail je shvatio da mora djelovati oprezno u političkom smislu. Uvjerio je Visoku Portu da mu dodijeli novi naslov i automatsko nasljedno pravo prema načelu primogeniture. To je, smatrao, priznanjem da je on, prema svemu sudeći, nezavisni suveren. Turci su nevoljko iskopali stari perzijski naslov, kediv, koji je nosio prizvuk kraljevskog autoriteta, iako točno značenje te titule nikome nije bilo poznato. S druge strane, Ismail se s razlogom uzrujavao zbog rasta moći Sueške kompanije, koja se prema europskim naseljenicima na području kanala ponašala kao da je autonomna vlada. Slabljenje egipatske kontrole nad kanalom već je započelo.

¹⁰ Karabell, *Parting the Desert*, 183.

¹¹ Isto 208–211; Kinross, *Between Two Seas*, 222–225.

¹² Marlowe, *Making of the Suez Canal*, 227, 231.

Ceremonija otvaranja kanala u studenom 1869. signalizirala je želju kediva da bude prihvaćen u zajednicu europskih vladara. Među gostima se našla carica Eugénie od Francuske, na parobrodu *L'Aigle*, austrijski car Franjo Josip te pruski i nizozemski prinčevi. Održane su religijske ceremonije prema muslimanskom i kršćanskom obredu. Caričin ispovjednik izjavio je da *danas dva svijeta postaju jedan; danas je velika svečanost za sve čovječanstvo*. Ova poruka o bratstvu svih ljudi, koju bi Infantin sigurno podržao, bila je upravo ona poruka koju je Ismail htio poručiti. Ispovjednik je održao i hvalospjev u čast de Lessepsu, uspoređujući ga s Kristoforom Kolumbom, dok je de Lesseps bio uvjeren da se takva zajednička ceremonija muslimana i kršćana nikad u povijesti nije održala.¹³ Velika procesija s više od trideset brodova 17. studenog krenula je od Port Saida niz kanal, uz raskošne stanke popraćene osvježenjima i zabavom za časne uzvanike. Caričin parobrod stigao je u Crveno more 20. studenog, uz pozdrav dvadeset i jednog topovskog hica. De Lesseps je *pretvorio Afriku u otok*, prema tadašnjem izvješću novina *The Times*.¹⁴

Otada je sve ovisilo o razini prometa kanalom. Keditv se nadao izvući veliku korist iz toga; imao je pravo na 15 % zarade od kanala. Ne iznenađuje činjenica da je trgovcima i otpremnicima trebalo vremena da se naviknu na novu ekspres-rutu do Istoka. Preko 400 000 tona dobara na gotovo 500 brodova prošlo je kanalom 1870. Taj broj povećao se na 750 000 tona 1871. godine. Keditv je bio uvjeren da će ostvariti prihod od 500 000 000 tona godišnje, ali trebalo je vremena da se ta brojka dostigne. Dok se kanal gradio, Port Said je privlačio mnogo francuskih i egipatskih parobroda, kao i velik broj turskih jedrenjaka. Austrijski jedrenjaci dovozili su ugljen iz Walesa i južne Francuske, drvo s Korzike i iz Istre te vino iz Provanse da bi utješili europske naseljenike na pustim obroncima Sinaja.¹⁵ Kontrast između ovih nespecifičnih podataka i podataka poslije inauguracije kanala predočava značaj promjena do kojih je došlo nakon otvaranja prolaza. Dugoročno, dogodio se golemi rast: 486 brodova prošlo je kanalom 1870., 765 sljedeće godine i tijekom sljedećeg desetljeća brojka je kružila oko 1400, prešla preko 2000 1880. g. i dostigla vrhunac 1885., kada je kanalom prometovalo preko 3600 brodova. Nakon toga se broj samo malo smanjio. Unatoč ravnodušnom odnosu britanske vlade prema projektu, britanski poduzetnici brzo su se snašli: do 1870. dvije trećine prometa bilo je pod vlasništvom britanskih ulagača. Tijekom idućih dvadeset godina britanska je moć sve više rasla, tako da je Ujedinjeno Kraljevstvo odgovaralo za 5 000 000 tona dobara od gotovo 6 800 000 koliko ih je bilo ukupno; Francuskoj je time ostao sićušan udio (362 000 tona) i manja količina od brodskih prijevoza iz Njemačke, Italije i Austrije (uglavnom iz Trsta). Ministarstvo trgovine u Londonu ustvrdilo je: *trgovina*

¹³ Karabell, *Parting the Desert*, 254; Kinross, *Between Two Seas*, 246.

¹⁴ Kinross, *Between Two Seas*, 253.

¹⁵ Giuseppe Lo Giudice, *L'Austria, Trieste ed il Canale di Suez* [2. izd. djela *Trieste, l'Austria ed il Canale di Suez*, Catania, 1981] (Catania, Università degli studi, Facoltà di economia, Istituto di storia economica, 1981), 163–167, 180–181; Kinross, *Between Two Seas*, 287; Karabell, *Parting the Desert*, 269.

između Europe i Istoka sve više teče kanalom i britanska zastava obuhvaća sve veći udio ove trgovine.¹⁶

Ovo se doimalo kao svijetla budućnost, ali nedoumica dioničara 1870-ih je godina samo rasla jer Sueska kompanija nije uspjela isplatiti niti jednu dividendu – riječima autora jednog francuskog pamfleta: *Agonija Sueskog kanala – Bez rezultata – Slijedi propast!*¹⁷ De Lesseps se odlučio usredotočiti na izgradnju novog kanala koji bi prolazio kroz Panamu (što je bilo iznad njegovih tehničkih i financijskih mogućnosti), a francuski car, kojeg je Prusija porazila u ratu, bio je prisiljen otići u izgnanstvo, dok su vlast u Parizu preuzeli komunari. Nakon što je u Parizu ponovno uspostavljen red, Treća Republika javno je i čvrsto poduprla izgradnju kanala, ali nije mogla pomoći nesretnim ulagačima. Ismail je bio napušten i, ostavši bez sredstava, 1872. godine morao je podići kredit u vrijednosti od 800 000 000 franaka (32 000 000 funti); njegov se dug približavao 100 000 000 funti 1875. i sama otplata (oko 5 000 000 funti godišnje), crpila je njegove resurse brže nego što ih je mogao akumulirati – 1863. egipatska vlada porezom je prikupila manje od toga. Zajmodavce je privlačilo njegovo pokriće – posjedovao je velik broj dionica Sueskog kanala, čak i one koje je de Lesseps dao Egiptu kada su ih se strani ulagači ustručavali kupiti. Ismail je usmjerio Egipat prema većoj političkoj nezavisnosti, ali veliki financijski troškovi ugrožavali su tu nezavisnost. 1875. godine činilo se da je prodaja egipatskih dionica bila jedina opcija. Francuski kupci bili su spremni navaliti. Potom je Benjamin Disraeli primio dojavu o tome što se događa i pobrinuo se da za 4 000 000 funti ugrabi priliku i osigura si djelomičnu kontrolu nad mediteranskom rutom do Indije. Obavijestio je kraljicu Viktoriju da bi kupnja tih dionica, *posao vrijedan milijuna, dala vlasniku silan, ako ne i nadmoćan, utjecaj nad rukovođenjem kanala. Autoritetu i moći Njenog Veličanstva od ključne je važnosti da u tom kritičnom trenutku kanal pripadne Engleskoj.* Krajem 1875. britanska je vlada bila vlasnik 44 % dionica kanala, što ju je činilo najvećim dioničarom. Disraeli je obavijestio kraljicu: *upravo je riješeno; imate ga, gospođo.*¹⁸

Ova kupnja imala je dalekosežne posljedice za Egipat i Mediteran. Uspostavljena je Anglo-francuska dvostruka kontrolna komisija da rukovodi Egipatskom državnim riznicom i uvodi odgovarajuću disciplinu nad budžetom kediva, znatno jačajući utjecaj Velike Britanije nad egipatskim poslovima. Međutim, Komisija je odobrila prodaju kedivovih prava na 15% prihoda od kanala francuskim bankama po znatno sniženoj cijeni, što sigurno nije učvrstilo njegov položaj. Osmanski sultanu ovome je s razlogom vidio prvi korak prema anglo-francuskom preuzimanju Egipta, a Ismailova ovisnost o stranim zajmovima ugrozila bi godišnji danak koji je kediv plaćao Carigradu. Ismail je maštao o pronalasku novih resursa u Sudanu, ali slanje vojske na jug koštalo

¹⁶ Lo Giudice, *Austria, Trieste*, str. 180, tablica 20; str. 181, grafikon 7; Izvješće britanskog ministarstva trgovine citirano prema Marlowe, *Making of the Suez Canal*, 260.

¹⁷ Karabell, *Parting the Desert*, 260; Kinross, *Between Two Seas*, 287.

¹⁸ Marlowe, *Making of the Suez Canal*, 255–275; Karabell, *Parting the Desert*, 262–265; Robert Blake, *Disraeli* (London: Eyre and Spottiswoode, 1966), 581–587.

je više nego što si je mogao priuštiti. S vremenom je postao sve više izoliran: 1879. sultan ga je smijenio s dužnosti, no u tim blagonaklonim vremenima nije ga zadesila nikakva gora kazna od izgnanstva u Napuljskom zaljevu. Pošto je zbacio Ismaila, sultan se pokorio pritisku Dvostruke kontrolne komisije. Dolazak Ismailova sina Teufika na vlast samo je povukao Egipat dublje u britansku mrežu jer je Teufik bio u prijateljskom odnosu s europskim silama. Do 1882. Teufik se našao pod sve većim pritiskom u svojoj zemlji: vojni puč postavio je na vlast vladu s arapskim vodstvom, koja je bila neprijateljski raspoložena prema staroj tursko-albanskoj eliti. U kasno ljeto 1882., uz pomoć vojske poslana iz Engleske, britanske snage bombardirale su Aleksandriju. Na gnušanje Europljana, počinjen je strašan masakr nad strancima. Britanci su osigurali Sueski kanal i počeli napredovati prema Kairu s jasnom namjerom da vrate Teufika na prijestolje.¹⁹ Egipat je, prema svemu sudeći, postao britanski protektorat, iako je kedivu (i njegovim nasljednicima, kraljevima Egipta) bila dopuštena značajna autonomija. Zbacivanjem Ismaila sultan je započeo niz događaja zbog kojih je Osmansko Carstvo naposljetku potpuno izgubilo Egipat, ali to je sve zapravo započelo već kada su de Lessepsovi radnici podigli prvu lopatu zemlje za gradnju Sueskog kanala.

II.

Druga promjena koja je imala velik utjecaj na Mediteran sredinom devetnaestog stoljeća bila je dolazak parobroda, a nakon toga i oklopnjača. Prvi pokušaji izgradnje parobroda zabilježeni su još 1780. u Sjedinjenim Američkim Državama i Francuskoj. Ključne nove karakteristike parne navigacije bile su brzina, pouzdanost i ispravnost. Brzinu ne treba preuveličavati; tada se 8 čvorova smatralo vrtoglavom brojkom. Kako god bilo, putovanje parobrodom od Trsta do Carigrada, čija je ruta ustanovljena 1837., trajalo je dva tjedna, u usporedbi s putovanjem jedrenjakom koje je trajalo mjesec ili čak četrdeset dana. Do kraja stoljeća veliki oklopni parobrodi s propelerom dostizali su turski glavni grad u manje od tjedan dana. Parobrodi su mogli ploviti protiv vjetra i mogli su prijeći Mediteran tijekom svakog godišnjeg doba. Plovidbu su manje ograničavali tradicionalni putevi koji su pratili povoljne vjetrove i struje; drugim riječima, putovi od jedne do druge točke postali su direktniji i dolazak broda mogao se prilično jasno pretkazati. S druge strane, parobrod je bio vrlo skup. Dok trup jedrenjaka nije sadržavao strojeve, skladište parobroda bilo je puno goriva (u obliku ugljena), motora i kotlova, koji su zauzimali najviše mjesta u sredini broda, kao i kabine za posadu i putnike. Parobrodi su imali i jedra u slučaju da treba ojačati ili zamijeniti parni pogon. Jedan je izvještaj objasnio da *parobrodi ne mogu niti će ikad biti teretni brodovi*. Oni su pružali usluge ekspresnog prijevoza, stoga nisu njihova posada nije mogla trošiti vrijeme na istovarivanje i utovarivanje u luci, kao što je to bilo moguće na jedrenjacima.²⁰

¹⁹ Marlowe, *Making of the Suez Canal*, 255–275, 313–320; Kinross, *Between Two Seas*, 293–309, 313–314; Karabell, *Parting the Desert*, 262–265.

²⁰ Citirano prema Coons, *Steamships, Statesmen*, 55: „Dampfschiffe werden und können niemals Frachtschiffe seyn,“ (op. ur.).

Postalo je očito da je parobrod najkorisniji za prijevoz pošte, uključujući i bankarske transakcije; mogao je igrati ključnu pomoćnu ulogu u trgovini, ubrzavajući procese plaćanja i širenje tržišnih informacija, ujedno nudeći prijevoz putnicima koji su smatrali poštanske brodove udobnijim prijevoznim sredstvima. Francuska vlada planirala je uspostaviti rutu poštanskih parobroda još 1831., kada je otvorena linija parobroda od Marseillea do južne Italije.²¹ Plovidbeni rasporedi mogli su biti organizirani: 1837. austrijska vlada sklopila je ugovor s Austrijskim Lloydom, čije je sjedište bilo u Trstu, kojim su se garantirala putovanja od Trsta do Carigrada i Aleksandrije dvaput mjesečno: na tom bi se putu obišao Krf, Patras, Atena, Kreta i Izmir i prevezli novac, pošta i putnici.²² Četiri godine ranije skupina osiguratelja osnovala je u Trstu organizaciju *Lloyd Austriaco*, preuzevši ime od Londonske kavane, gdje je slična kooperativna organizacija osiguratelja nastala u 18. stoljeću. Austrijski Lloyd 1835. je osnovao vlastitu parobrodsku kompaniju, shvativši da će pristup najnovijim informacijama znatno koristiti njihovom poslu osiguratelja; 60 posto dionica Austrijskog Lloyd-a ugrabili su bečki Rothschildi, a londonski ogranak banke Rothschild pripomagao je opskrbom brodova i motora iz Engleske.²³ Godine 1938. Austrijski Lloyd upravljao je riječnom flotom od deset parobroda, od kojih je najveći, *Mahmudié*, nazvan po kanalu koji je spajao Aleksandriju s Nilom, imao istisninu od 410 tona i motor od 120 konjskih snaga. Britanski konzul u Trstu opisao je flotu kao *dobro konstruiranu, dobro opremljenu i s dobrom posadom*.²⁴

Izvan Mediterana, tvrtka *Peninsular Steam Navigation* (Poluotočna parna plovidba) pružala je usluge od Engleske kroz Gibraltar; brzo se specijalizirala u prijenosu paketa između Engleske i Pirenejskog poluotoka (ovo je objašnjavalo riječ *peninsular* u naslovu tvrtke koji je uskoro postao *Peninsular and Oriental*, ili P&O) i za svoju je zastavu posudila crvenu i zlatnu boju španjolske te bijelu i plavu boju tadašnje portugalske zastave. Rivalstvo između P&O-a i Austrijskog Lloyd-a prouzročilo je neke neprilike: 1845. britanska je kompanija uspostavila rutu koja je preko Mediterana vodila u Crno more, sve do Trabzona – dolaskom u Crnom more Britanci su postali veća prijetnja komercijalnim interesima austrijskih parobroda koji su regularno plovili Dunavom i duž crnomorske obale.²⁵ Priča o parnoj plovidbi završila je uspješno: europske sile natjecale su se radi dominacije nad trgovačkim rutama, ali to je natjecanje ipak bilo neobično mirno: sredinom devetnaestog stoljeća pokoji pomorski sukob izbio bi na Mediteranu, ali piratstvo je postalo znatno manjom prijetnjom nakon američkih i francuskih pobjeda u Berberskim ratovi-

²¹ Isto, 26–27, 35, 63.

²² Isto, 61.

²³ Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian Naval Policy 1797–1866* (West Lafayette: Purdue University Press, 1989), 95.

²⁴ Navedeno u Coons, *Steamships, Statesmen*, 63.

²⁵ Ugo Cova, *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, sv. 45, ur. serije Giulio Cervani i Salvatore Francesco Romano, *Civiltà del Risorgimento* (Udine: Del Bianco Editore, 1992), 171, b. 13; Coons, *Steamships, Statesmen*, 129–132.

ma. Sukobi između naoružanih flota postali su rijetkost nakon Grčkog rata za nezavisnost.

Jedina iznimka bio je sukob koji je kulminirao u austrijskoj pomorskoj pobjedi nad novostvorenom talijanskom flotom kod Visa u srpnju 1866. Mletačka flota došla je pod austrijsku kontrolu nakon Napoleonskih ratova, kada je Venecija postala habsburška. Austrijanci su neko vrijeme upravljali i flotama toskanskih zemalja, koje su se našle pod kratkotrajnom vlašću Habsburgovaca. Sve do 1848. talijanski je bio zapovjedni jezik habsburške mornarice, a većinu mornara činili su Talijani, iako su do 1866. Nijemci činili 60 % ljudstva.²⁶ Habsburška flota bila je pod dobrom upravom; carev brat Ferdinand Maksimilijan, koji je kao car Maksimilijan u Meksiku doživio tragičnu sudbinu, služio je kao vrhovni zapovjednik između 1854. i 1864. Cijenio je ne samo prednosti parnog pogona nego i broskog trupa sa željeznom oblogom. Njegova flota prvotno se sastojala od jedrenjaka i nekoliko parobroda s lopaticama; naručio je izgradnju škuna s propelerima, nakon kojih su slijedile oklopljene fregate, koje su bile naročito skupe – 1861. austrijske ljevaonice nisu mogle proizvoditi željezne oklope dovoljno brzo i u potrebnim količinama, stoga su se ploče trebale naručiti iz Doline rijeke Loire i potajice izvesti iz Marseillea. Motori su, međutim, bili sastavljeni u novoj tršćanskoj tvornici u koju je ulagao sam car. Dopustio je svom bratu da potroši koliko god je on smatrao potrebnim.²⁷

Zbog svoje vlasti nad sjevernotalijanskim zemljama habsburški se car sukobio sa silama koje su htjele ujediniti poluotok pod Savojskom dinastijom. Savez između Pruske i Kraljevine Italije predstavljao je prijatnu austrijskoj kontroli nad Venecijom i sjeveroistočnom Italijom. Kad su se talijanska i austrijska flota srele blizu hrvatske obale kraj Visa, Austrijanci su bili brojčano nadmašeni – Talijani su posjedovali dvanaest oklopljenih parobroda, dok su Austrijanci mogli mobilizirati tek njih sedam. Talijani su imali i nešto veći broj neoklopljenih brodova. S druge strane, Talijani nisu puno razmišljali o načinu na koji bi se bitka trebala odvititi. Okršaji između oklopnjača bili su novitet; Austrijanci su odlučili da je ispravna taktika zabijanje u neprijatelja, kao u antici. Iako navedena taktika nije išla u prilog ni njihovim brodovima, Austrijanci su uspjeli potopiti dvije talijanske oklopnjače. Austrijski je zapovjednik priznao: *cijela je situacija bila kaotična... Pravo je čudo što nismo izgubili nijedan brod.* Austrijanci su pobijedili unatoč nepovoljnim izgledima.²⁸ Pobjeda im nije sačuvala Veneciju, koju su predali Kraljevini Italiji, ali je spriječila talijansko osvajanje dalmatinske obale (odakle je dio „austrijskih“ mornara potjecao).²⁹ Ako ništa drugo, gubitak Venecije nakon Visa samo je ojačao važnost Trsta kao habsburških vrata prema Mediteranu.

Pod habsburškom vlašću Trst je procvao. Trideset godina prije nego što je Sueski kanal otvoren, američki diplomat u Beču s oduševljenjem je javio državnom tajniku u Washingtonu:

²⁶ Sondhaus, *Habsburg Empire and the Sea*, 5–7, 13, 36.

²⁷ Isto, 184–1877, 209–213.

²⁸ Isto, 252–259, 273 (dijagram bitke).

²⁹ Isto, 36–8, 129, 151, 178–179, 259; Lawrence Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867–1918* (West Lafayette: Purdue University Press, 1994), 6–7.

Trst je sam po sebi predivan i većim dijelom novi grad – i, kao što je uobičajeno za nove gradove, pun aktivnosti i poslova. Luka je odlična, dubina vode prikladna je za gotovo svako plovilo. Ima 50 000 stanovnika; oni se uglavnom bave trgovinom, koja je navodno isplativa i ubrzano raste. Uvoz iznosi 50 milijuna forinti (preko 100 000 000 \$), a izvoz 40 milijuna.³⁰

Trst se suočavao s mnogim izazovima: kvaliteta dobara iz habsburškog zaleđa oko Beča i Praga nije bila osobito visoka, što je otežavalo prodaju austrijskih proizvoda diljem Mediterana, a Alpe su blokirale pristup austrijskom središtu. S druge strane, Trst je bio slobodna luka koja je mogla uživati u velikodušnoj slobodi od standardnih trgovačkih poreza. Još 1717. car Karlo VI. dodijelio je gradu povlastice, što je bilo potaknuto dugom tradicijom trgovine na Jadranu – Karlo V. tršćanskim je trgovcima podario posebna prava u južnoj Italiji 1518. U ovim stoljećima Trst je još uvijek bio vrlo malen, uvelike zanemaren pored Venecije, od čijeg je političkog pokroviteljstva pobjegao u četrnaestom stoljeću. Trebalo mu je mnogo duže da se oslobodi mletačke ekonomske dominacije: krajem osamnaestog stoljeća mletački su trgovci prekravali robu preko Trsta kako bi profitirali od njegova statusa slobodne luke. Daljnje povlastice, zajedno s pomorskim zakonima, stekao je krajem osamnaestog stoljeća za vladavine Marije Terezije. Mogao je još bolje iskoristiti svoj položaj nakon što je Venecija izgubila nezavisnost 1797.: 537 brodova bilo je registrirano u Trstu 1805., velik dio u vlasništvu Mlečana.³¹

Trst je imao još jednu naročitu karakteristiku. Svjestan uspjeha Livorna, Karlo VI. je stvorio enklavu gdje su se poduzetnici svih vjera mogli skrasiti i biti uspješni. Nakon što je Josip II. 1780-ih objavio Edikt o toleranciji, Židovima i ostalim etničkim grupama bila je zajamčena sigurnost.³² Tršćanski geto, stiješnjen na obronku podno dvorca, bio je ukinut 1785. Jedan židovski pisac, Elia Morpurgo, koji je ujedno bio i svilar, hvalio je Mariju Tereziju kao *vrstnu ženu* opisanu u Mudrim izrekama jer je pridonijela procvatu trgovine u korist svojih podanika: *otvorene luke, skraćene, lagane i pogodne ceste, poštovana i sigurna pomorska zastava*. U Trstu su se mogle naći i druge religijske skupine poput Armenaca, grčkih pravoslavaca, luterana, kalvinista i srpskih pravoslavaca. Svaka skupina bila je organizirana kao *nazione* od koje se očekivalo da uzme u obzir dobrobit grada prije prihvaćanja novih naseljenika, koji su trebali biti ekonomski korisni, a ne skitnice. Iza religijskih naziva mogao se naći raznolik broj etničkih skupina, posebice obližnjih Slovenaca i Hrvata, ali i Nijemaca, Nizozemaca, Engleza, Albanca te turskih migranata ili posjetitelja, *guazzabuglia*, iliti neuređene mješavine ljudi i jezika, premda su dominantni jezici u javnoj sferi bili talijanski i njemački.³³

³⁰ Citirano prema Coons, *Steamships, Statesmen*, 3; see also Lo Giudice, *Austria, Trieste*, 221.

³¹ Cova, *Commercio e navigazione*, 10, 28–29, 74–75; Sondhaus, *Habsburg Empire and the Sea*, 2–3, 12–13.

³² Louis Dubin, *The Port Jews of Habsburg Trieste: Absolutist Politics and Enlightenment Culture* (Stanford: Stanford University Press, 1999), 44–45.

³³ Isto, 3–4, 10–17, 43.

Grad pisca Itala Sveva bio je posebice poznat po svojoj židovskoj zajednici, koja se do 1830-ih dobro integrirala u lokalno društvo i uspješno očuvala svoje škole i institucije. Rabini su postali vrlo dobro upućeni u pitanja religijske dužnosti, bilo to kršenje Šabata ili ležeran odnos prema židovskim prehrambenim zakonima.³⁴ Židovska populacija znatno je porasla, od preko sto 1735. g., kad je grad imao manje od 4000 stanovnika, do 2400 1818. g., kada je Trst brojio preko 33 000 žitelja. Oslobođeni od mnogih ograničenja koja su ih sputavala na ostalim habsburškim teritorijama, tršćanski Židovi igrali su značajnu ulogu u ekonomskom razvoju grada. Zanimala ih je i teorija i praksa – G. V. Bolaffio napisao je knjigu o razmjeni valuta, Samuel Vita pisao je o osiguranju, dok su se tršćanski Židovi u kasnijim desetljećima istaknuli u istraživanju računovodstva, ekonomije i trgovačkog prava. Židovi su bili aktivni i u *Borsi*, iliti burzi, i sudjelovali su u osnivanju Austrijskog Lloyd: među osnivačima bili su Židovi Rodrigues da Costa i Kohen, Grk Apostopoulo, Slaven Vučetić, Bruck iz Porajnja i Sartorio iz Ligurije, od kojih su posljednja dva toliko dobro obavljali svoje dužnosti da im je Monarhija dodijelila plemićki status.³⁵ Ovo miješanje naroda služilo je kao kulturni stimulans. Do kraja stoljeća Trst je postao poznat po svojim književnim kavanama, počevši s *Caffé degli Specchi (Kod zrcala)*, koja je otvorena 1837. Intelktualno-političkim životom krajem devetnaestog stoljeća dominiralo je pitanje pripada li Trst Italiji ili Austriji, pri čemu je prisutnost sve samosvjetnije slovenske populacije bila zanemarena.³⁶

Iz perspektive Beča, još jednog grada u kojem su različiti narodi uspjeli kohabitirati uz promjenjive razine napetosti, Trst se činio kao idealan prolaz prema Istoku. U tridesetak godina nakon 1830. biznis je postupno rastao u gradskoj luci: tonaža uvoza više se nego udvostručila, a broj parobroda počeo se povećavati na štetu jedrenjaka, što dokazuje da su parobrodi s vremenom uspjeli osloboditi mjesta za trgovačku robu. 1852. je gotovo 80% dobara dolazilo na jedrenjacima, a 1857. samo oko dvije trećine. Osmansko Carstvo, na koje se odnosila jedna trećina izvoza 1860-ih, bilo je veliki trgovački partner Trsta. U redovitim su odnosima s Trstom bile i Sjedinjene Američke Države, Brazil, Egipat, Engleska, Grčka; u aleksandrijskoj trgovini zauzimao je treće mjesto (ispod Velike Britanije i Francuske, a iznad Turske i Italije). Poslovanje mu nije oslabjelo ni krajem devetnaestog stoljeća. Raspon dobara bio je i dalje impresivan, iako je većina robe jednostavno bila preusmjerena prema Beču i habsburškoj jezgri – kava, čaj i kakao, velike količine papra, riže i pamuka.³⁷ Između godine otvaranja kanala i 1899., broj prevezenih dobara gotovo se učetrostručio.³⁸

³⁴ Isto, 164–173.

³⁵ Isto, 32; Coons, *Steamships, Statesmen*, 9; Cova, *Commercio e navigazione*, 153.

³⁶ Charles Russell, „Italo Svevo's Trieste“, *Italica* 52/1 (1975): 3–36; Alan J. P. Taylor, *The Habsburg Monarchy 1809–1918: A History of the Austrian Empire and Austria-Hungary* (London: Hamish Hamilton, 1948), 201–203.

³⁷ Lo Giudice, *Austria, Trieste*, 135, 137, 142, 145–6, tablice 8, 9, 10, 14, 16.

³⁸ Isto, 205–206, tablica 29 i grafikon 13.

Povijest Trsta i Austrijskog Lloydja otkriva prilike i frustracije s kojima su se suočili oni koji su htjeli iskoristiti nove okolnosti na Mediteranu tijekom devetnaestog stoljeća. Plovidba Mediteranom promijenila se do neprepoznatljivosti: Veliko more postalo je put prema Indijskom oceanu. Otvaranje tog prolaza bilo je potpuno novo iskustvo; informacije su se prebacivale od jednog mjesta do drugog usporedo s razvojem poštanske mreže; mir i sigurnost bili su na najvišoj razini još od vrhunca Rimskog Carstva. Ipak, nisu ni Austrijanci ni Turci ni Francuzi bili ti koji su gospodarili Mediteranom, već imperijalna Britanija.

Grci i negrci, 1830. – 1920.

I.

Važna karakteristika Petog Mediterana bilo je otkriće Prvog Mediterana i ponovno otkriće Drugog³⁹. Grčki svijet počeo je uključivati heroje brončanog doba koji su vozili kočije kakve je opisao Homer, a korijeni rimskog svijeta otkriveni su među dotada slabo poznatim Etrušćanima. Stoga su tijekom devetnaestog i ranog dvadesetog stoljeća stvorene nove perspektive u povijesti Mediterana. Najprije se istaknuo porasli interes za drevni Egipat, o kojem smo raspravljali u prošlom poglavlju, iako je ta tema bila povezana i s tradicionalnim biblijskim istraživanjima. U osamnaestom stoljeću imućni su se putnici iz sjeverne Europe na svom *Grand Touru* upoznavali s antičkim ostacima u Rimu i na Siciliji. Englezima je to bilo mnogo privlačnije od Oxforda i Cambridgea, gdje su se oni koji su imalo marili za svoje školovanje radije udubili u drevne tekstove nego u drevne predmete.⁴⁰ S druge strane, u kasnom osamnaestom stoljeću antičke su umjetnine ponovno postale estetski cijenjene pošto je njemački povjesničar umjetnosti Winckelmann popularizirao grčku umjetnost, tvrdeći da su se Grci posvetili reprezentaciji ljepote, što Rimljani nisu uspjeli. Njegova izuzetno utjecajna *Povijest antičke umjetnosti* izašla je 1764. na njemačkom, a ubrzo potom i na francuskom jeziku.

U sljedećim je desetljećima sjevernoeuropski interes za antičku umjetnost još porastao zahvaljujući otkriću Pompeja i Herkulaneja, u kojima je intenzivno sudjelovao Nelsonov domaćin sir William Hamilton. Ključnu je ulogu odigralo i otkriće u Etruriji, koje je dizajnere interijera nadahnulo novim sjajnim uzorcima, a kolekcionare primamilo velikom količinom plijena. „Etrušćanske vaze“, koje su ustvari gotovo sve bile grčke, prevezene su iz Italije baš u vrijeme kada su se počeli otvarati etrušćanski grobovi. U Grčkoj je bilo potrebno platiti za dopuštenje osmanskih službenika prije iskopavanja i eksportiranja pronađenog. Na vrlo poznat slučaj mramornih skulptura s Partenona početkom devetnaestog stoljeća nadovezale su se ostale nabavke za sjeverne muzeje: Pergamski

³⁹ Ukratko o autorovoj podjeli povijesti Mediterana: Prvi Mediteran se odnosi na Mediteran u vremenu između 22000. g. pr. Kr. i 3000 g. pr. Kr. Drugi Mediteran 1000. pr. Kr. - 600., Treći Mediteran 600.-1350., Četvrti 1350.-1830. te Peti 1830.-1900. (op. prev.).

⁴⁰ Jeremy Black, *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century* (Stroud: Sutton, 1992).

oltar poslan je u Berlin, ukrasi na pročelju Atrejeve riznice iz Mikene poslani su u Britanski muzej itd. Vrlo velik broj očuvanih skulptura golih muškaraca i žena pobudio je estetske i erotske strasti. Tračak duha drevnih mediteranskih nalazišta bilo je moguće iskusiti u šetnji velikim muzejima Engleske, Francuske i Njemačke, gdje su antičke kolekcije bile prožete Winckelmannovim principima: ključ u razumijevanju antičke umjetnosti bio je u spoznaji njene ljepote.⁴¹ Maštovite rekonstrukcije antičke povijesti slikara poput Lawrencea Alma-Tademe i J. W. Waterhousea iz Engleske također su pomogle da se mediteranski svijet približi sjevernoj Europi. Alma-Tademo je postao vrlo popularan zbog fotografske pažnje koju je pridavao sitnim detaljima, a nedvojbeno i zbog golih djevojaka koje je prikazao na nekolicini svojih slika.⁴²

Snovi o koračanju po tlu stare Helade izgubili su na važnosti. Legende o Troji bile su priče o nepostojećim bogovima i herojima, ali su romantične pretpostavke o Grčkoj i Grcima ojačale u vrijeme kad su se Grci oslobađali osmanske vlasti. Najpoznatiji predstavnik ovog romantičarskog gledišta bio je Lord Byron, koji je u Grčkoj umro od groznice 1824. boreći se protiv Turaka. U potpunosti je upoznao antičku povijest desetljeće ranije, tijekom svojeg *Grand Toura* koji je obuhvaćao veliki dio sjevernog Mediterana – Italiju, Albaniju i Grčku. Teško je reći da je njegov interes za Grčku bio motiviran dubokom povezanošću s grčkom antičkom poviješću, a ne njegovom romantičarskom vjerom u ideal slobode. Doista, Britanci su se prema Grčkoj mogli odnositi i prilično neromantično. Između 1848. i 1850. Lord Palmerston, koji je podržavao grčku neovisnost, razbjjesnio se na Grke jer nisu obeštetili gibraltarskog Židova, Don Pacifica, nakon što mu je rulja oštetila imovinu. Britanska kraljevska mornarica blokirala je Atenu sve dok Grci nisu popustili, što je pak razbjjesnilo Francuze i Ruse, koji su zajedno s Velikom Britanijom garantirali grčku neovisnost. Lord Palmerston ipak je najbolje znao, otvoreno se koristeći klasicima, kako bi kritizirao ponašanje Grka:

Kao što se Rimljanin u starim vremenima, kad je mogao reći Civis Romanus sum, smatrao slobodnim od ponižavanja, tako i britanski podanik, u kojoj god on zemlji bio, može računati da će ga budno oko i snažna ruka Engleske čuvati od nepravde i zlostavljanja.

Moglo se pretpostaviti da je dio duha antičke Helade preživio u grčkoj ljubavi prema slobodi, ali bilo je teško u Grcima ranog devetnaestog stoljeća vidjeti potomke Perikla i Platona. Ako je netko htio vidjeti istinske Rimljane, samo se trebao okrenuti prema Britancima.

II.

Malo je tko istinski vjerovao u priče o Troji. Otkriće egejskih civilizacija brončanog doba započelo je s književnim opsesijama Heinricha Schliemanna. On

⁴¹ Richard Jenkyns, *The Victorians and Ancient Greece* (Oxford: Blackwell, 1980), 133–139.

⁴² Isto, 313–15, 318–24; Christopher Wood, *Olympian Dreamers: Victorian Classical Painters 1860–1914* (London: Constable, 1983), 106–130; Elizabeth Prettejohn, Patty Wageman, Peter Trippi i Robert Upstone, *J. W. Waterhouse: The Modern Pre-Raphaelite* (London: Royal Academy of Arts, 2009).

je prvi posjetio Troju 1868. i pet godina kasnije iskopao *Prijamovo blago*, kako je nazvao svoje otkriće. U vrijeme kada su stratigrafija i datiranje bili nerazvijeni, Schliemann se koristio instinktom u identifikaciji onog što je pronašao. Prolazeći Itakom, izvukao je iz zemlje nekolicinu starih urni; sporno pitanje nije bilo pripadaju li uopće urne Odisejevoj obitelji, nego koji se član obitelji nalazi u kojoj urni.⁴³ Već 1867. iskopavao je kod Mikene, koju je bilo lakše identificirati nego Troju jer su Lavlja vrata tisućljećima ostala djelomično vidljiva. Tamo je našao grobove Agamemnona i njegove obitelji. Schliemanna je više od političkih implikacija tih pronalazaka interesiralo potvrđivanje Homerova rada, ali teoretičari rase ubrzo su izvukli korist iz njegovih otkrića: tvrdili su da su utemeljitelji prve grčke civilizacije, a time i visoke europske kulture, bili plavokosi, plavooki Arijevci.⁴⁴ Ipak, trebalo je više vremena – osamdeset godina – da se ikoga u znanstvenim krugovima uvjeri da su Mikenjani bili blisko povezani s kasnijim Grcima i da su čak i govorili raniji oblik grčkog. Rasprave su se otuda okrenule prema neobičnom pismu koje su kopači počeli pronalaziti u Grčkoj i na Kreti: ti maleni hijeroglifi, idealni za kratkovidnog Arthura Evansa, privukli su ga da dođe na Kretu, iskopa i rekonstruira ono što je nazvao *palačom Minosa u Knosu*.

Evansova postignuća na Kreti najbolje se može razumjeti imajući na umu političke i društvene promjene koje su se događale na otoku krajem devetnaestog i početkom dvadesetog stoljeća. Trideset posto Krećana 1900. godine bili su muslimani, uglavnom grčkog podrijetla i jezika. Veliki zemljoposjednici i mnogi trgovci bili su muslimani – to je stanovništvo bilo koncentrirano u gradovima, dok su kršćani uglavnom bili raštrkani po selima.⁴⁵ Stjecanje neovisnosti kontinentalnih Grka dalo je nadu kršćanskim Krećanima da će se i oni moći priključiti tom novom kraljevstvu. Cilj je bio *enôsis*, sjedinjenje; nakon grčkog ustanka 1821., koji je trajao dobrih devet godina, nevolje su se obarale na Kretu tijekom cijelog stoljeća. Grčki povjesničari zabilježili su nemilosrdne odmazde Turaka, iako niti jedna strana nije imala čiste ruke – muslimani istočne Krete strašno su propatili krajem stoljeća. Europske sile shvatile su da se Kreta ne može samo tako priključiti Kraljevini Grčkoj; s turskim dopuštenjem otok je dodijeljen Muhamedu Aliju i njime se deset godina nakon 1830. vladalo iz Egipta. Komitet sačinjen od Grka ponudio je otok Velikoj Britaniji, koja nije imala interesa da njime upravlja ili da pomrsi istočnomediteranske planove.⁴⁶ Osmanlije su dobro shvaćali da je potreban kompromis, stoga su dali Krećanima još veću autonomiju 1868., mada to nije zadovoljilo pristaše *enôsis*a, koji su sve do 1897. za svoj cilj vrbovali dobrovoljce iz udaljenih područja poput Skandinavije, Britanije i Rusije.

Ratom izmučen otok 1898. je godine napokon dobio autonomiju pod visokim povjerenikom, grčkim princem Đurom (Geórgiosom), i pod francu-

⁴³ Cathy Gere, *Knossos and the Prophets of Modernism* (Chicago: The University of Chicago Press, 2009), 20.

⁴⁴ Isto, 38–44.

⁴⁵ Theoharis Detorakis, *History of Crete* (Heraklion: Iraklion, 1994), 368–372.

⁴⁶ Isto, 295–296, 320–326, 349 (jako pristrano).

skom, talijanskom te britanskom zaštitom. Međutim, sultan u Carigradu ostao je nominalni suveren jer se nije samo tako htio otuđiti od svojih zemalja, pogotovo kad bi to išlo u korist grčkim kršćanima. Otočna vlast, u kojoj su obje zajednice imale svoje predstavnike, dala je sve od sebe da stimulira ekonomiju, ali Kretu su nakon sklapanja mira mnogi muslimani napustili, ako već nisu otišli tijekom samog rata. Obnova ekonomije podrazumijevala je i obnovu kretskog identiteta. Pri iskopavanju Knosa Arthuru Evansu je 1898. godine trebala velika radna snaga, pa je kretska vlada među svojim prvim odlukama donijela niz zakona koji su poticali strane arheološke projekte, dopuštajući čak i izvoz artefakata.⁴⁷ Za Krećane je to bio pokušaj poboljšanja odnosa s javnošću, mogućnost da se tadašnja Kreta predstavi svijetu prikazujući svoju povijest u muzejima svojih zaštitnika.

Dok su njegovi kopači razotkrivali Knos, Evans je svijetu dočarao sliku miroljubive Krete, pokušavši odgonetnuti tajnu zagonetnih ruševina koje je pronašao. Evansova Kreta bila je kraljevstvo čiji se vladar navodno zvao Minos. Evansova tumačenja odražavala su njegovu iskrenu nadu u svijetlu budućnost Krete i njegove pretpostavke o njenoj prošlosti. Smatrao je da su minojski Krećani bili dobroćudni ljubitelji prirode i članovi matrijarhalnog društva u kojem su i muški dvorjani bili feminizirani, tj. predani pratitelji mode koji su se, kao i dvorske dame, bavljali izvođenjem pirueta na velikom *Plesnom podiju* koji je prepoznao među ruševinama. Natjerao je svoje radnike da plešu za njega kako bi mogao oživjeti čaroliju minojske Krete.⁴⁸ Iz sitnih fragmenata minojskih freski rekonstruirane su velike, odvažne slike miroljubivih prinčeva i brbljavih dvorskih dama. Rekonstruirana palača u Knosu, prije plod njegove bujne mašte nego rezultat konkretnih znanstvenih činjenica, stoga je postala modernistički hram mira.

III.

Povijest Cipra po mnogočemu je bila odraz kretske. To je bio još jedan otok na kojem su se Turci našli pod rastućim pritiskom, mada je muslimanski udio stanovništva ostao nešto manji. Događaji iz kontinentalne Grčke imali su velik utjecaj na ovaj otok: od 1821. nadalje grčki su Ciprani postali buntovni, a turski je valija nemuslimanima zabranio nošenje oružja. Oko 25 000 Ciprana otišlo je u Grčku 1830-ih kako bi stekli grčko državljanstvo prije nego što su se vratili na otok kao podanici grčkog kralja. Time su si priskrbili zaštitu britanskih, ruskih i francuskih konzula kao jamaca grčke nezavisnosti, što je iritiralo osmanske vlasti.⁴⁹ Ipak, osjećaj *grčkosti* među pravoslavnom većinom na Cipru ne treba preuveličavati: ideje unije s grčkom maticom češće su se pojavljivale u Grčkoj nego na Cipru, gdje su odnosi između zajednica dugo bili prilično miroljubivi. Britanski konzulat na Cipru surađivao je s turskim vlastima kako bi držali grčke pristaše *enôsis* pod kontrolom: britanski je pot-

⁴⁷ Gere, *Knossos*, 73.

⁴⁸ Isto, 67, 82–85.

⁴⁹ Ahmet C. Gazioğlu, *The Turks in Cyprus: A Province of the Ottoman Empire (1571–1878)* (London i Nicosia: K. Rustem, 1990), 220, 242–248.

konzul 1854. g. obavijestio valiju o izdajničkom pamfletu koji je bio pripisan grčkom ravnatelju srednje škole u Nikoziji. Topli odnosi između potkonzula i guvernera postali su očiti kad je guverner pozvao potkonzula na zabavu u čast sinova obrezivanja 1864.: *Srdačno vas pozivam da ostanete na cijelom festivalu; početak će u ponedjeljak i trajati do četvrtka. Ostanite i na večeri četvrti dan.*⁵⁰ S obzirom na njegov položaj između Anatolije, Sirije i Egipta, vrijednost Cipra ležala je u njegovom strateškom položaju. Proizvodio je višak osnovnih poljoprivrednih proizvoda poput ječma, koji se izvezio u Siriju, i rogača, koji se izvezio u Aleksandriju, ali životni standard nije bio visok i – citirajući posjetitelja iz kasnog osamnaestog stoljeća – *uvozi su imali vrlo malen utjecaj jer je Cipar uvezio tek onoliko koliko je trebalo da zadovolji potrebe svog osiromašenog stanovništva*: neke fine tkanine, kositar, željezo, papar i bojila.⁵¹ Do kraja devetnaestog stoljeća Ciprani su dobro iskoristili bojila u lokalnoj industriji: engleska bijela pamučna tkanina bila je dovezena iz Bejruta i obojana u lokalnim radionicama, a razvila se i prilično aktivna svilarska industrija. Cipar je, međutim, bio dio istočnomediteranske mreže, zbog čega su njegove međunarodne veze bile donekle ograničene.⁵² Ipak, uza sve veći interes za starine, nova i uglavnom ilegalna trgovina počela je rasti upravo na Cipru. Između 1865. i 1875. američki konzul, general Louis Palma di Cesnola, postao je jedan od najstrastvenijih kolekcionara onog što je nazvao *svojim blagom*; velik dio njegovog plijena iz veličanstvenog nalazišta kod Kuriona stigao je do Metropolitanog muzeja u New Yorku.⁵³

Slabost osmanske moći u istočnom Mediteranu postala je još očiglednija kada su Britanci uspjeli natjerati sultana da im preda upravu nad otokom 1878. godine sultan Abdul Hamid II. shvatio je da treba britansku potporu ne bi li suzbio Ruse. Taj se narod još uvijek nadao da će uspostaviti trajnu nazočnost na Mediteranu, što je bilo ostvarivo jedino da su mogli održati slobodni prolaz kroz Bospor i Dardanele. Britanska potpora za Osmanlije jenjala je kad su u Veliku Britaniju došle vijesti o masakrima nad Armencima i ostalim skupinama koje su se suprotstavile turskom autoritetu. Britanske simpatije za Grke izvan granica nezavisnog kraljevstva još su uvijek bile jake.⁵⁴ Cipar su stoga smatrali predujmom za trajno prijateljstvo. U tipičnom osmanskom stilu Visoka Porta sačuvala je načelni suverenitet nad otokom, a Britanci su trebali dostaviti Carigradu sav profit od svoje uprave (Velika Britanija anektirala je Cipar tek kada se sukobila s Turskom u Prvom svjetskom ratu, a tek je 1925. postao krunska kolonija). Britanski su interesi za Cipar bili čisto strateške naravi jer su Britanci u dionicama pribavili ogromni udio Sueskog kanala – njegova je vrijednost porasla kada su Britanci uspostavili svoju dominaciju nad Egiptom 1882. Zakup Cipra Britancima je dao kontrolu nad bazama od Gibraltara pa sve do Levanta i Malte, ali je Britanija stekla nemirno područje

⁵⁰ Isto, 216–217.

⁵¹ Giovanni Mariti (1769), navedeno u istom, 155.

⁵² Nadvojvoda Ludwig Salvator Austrijski, isto, 164–165.

⁵³ Isto, 225–234.

⁵⁴ Robert Rhodes James, *Gallipoli*, 2. izd. (London: Pimlico, 2004), 4.

u kojem se proturječnosti između Ciprana različitih vjera nisu pomirile, već pogoršale zbog života pod vladavinom treće stranke. Grčki otočani s vremenom su bili sve uvjereniji da budućnost otoka leži u spajanju s Grčkom, dok su se turski otočani bojali da će ih snaći ista sudbina kao i Turke s Krete. Početkom dvadesetog stoljeća turski su Ciprani s gorljivim interesom pratili reformni pokret mladoturaka u Osmanskom Carstvu. Počeo se razvijati osjećaj nacionalnog identiteta, što je dodatno potaklo natjecanje s grčkim nacionalizmom.⁵⁵ Propadanje Osmanskog Carstva stoga su pratila sve deklarativnija izražavanja nacionalnog identiteta, koja su prijetila uništiti društva u kojima su različite etničke i religijske zajednice nekoć živjele u harmoniji.

IV.

Nacionalni identiteti u Osmanskom Carstvu razvijali su se tamo gdje su etničke i religijske skupine bile raštrkane i izmiješane. Činjenica da su se najveće zbrke naroda i religija mogle naći u mediteranskim gradovima poput Soluna, Aleksandrije i Smirne uopće nije iznenađujuća. Solun je postao bojište Turaka, Slavena i Grka, iako su 1912. Židovi činili najveću etničku skupinu u gradu. Brojni su Židovi radili kao lučki slugači, pa je pristanište bilo zatvoreno subotom.⁵⁶ Kao što je Mark Mazower opazio, u gradu su se koristila četiri glavna pisma i četiri kalendara, stoga je pitanje *U koje je vrijeme podne danas?* donekle imalo smisla.⁵⁷ U većem dijelu grada glavni je jezik bio judeošpanjolski, koji su sefardske izbjeglice donijeli i proširili nakon 1492. Imena sinagoga još su uvijek podsjećala na mjesta podrijetla solunskih Židova: postojala je sinagoga Katalonaca, sinagoga od *Saragosse* (zapravo od Sirakuze na Siciliji) i jedna nazvana *Macarron* jer su je pohađali Židovi podrijetlom iz Apulije, koji su navodno dijelili ljubav prema makaronima s Talijanima.⁵⁸

Bila bi greška Solun zamišljati romantičarski. Ladino novine, *La Solidaridad Ovradera*, izrazile su takvo mišljenje 1911.:

*Solun nije samo jedan grad. On je niz malih sela. Židovi, Turci, Donmesi [sljedbenici Sabataija Zevija], Grci, Bugari, zapadnjaci, Cigani, svaka od ovih zajednica koje se danas nazivaju „nacijama“ drži se što dalje od drugih, kao da se boje zaraze.*⁵⁹

Doduše, novine nazvane *Radnička solidarnost* možda nisu davale najobjektivniju sliku etničkih odnosa, prije su namjeravale prevladati nacionalne osjećaje i stvoriti jedinstvenu proletersku zajednicu. Iskaz Leona Sciakyja o djetinjstvu u Solunu kasnog devetnaestog stoljeća daje određenu predodžbu o nesmetanim svakodnevnim odnosima između Židova, Turaka i ostalih skupina. Prema tom izvješću, bogata židovska obitelj bila je u toplim odnosima

⁵⁵ Altay Nevzat, *Nationalism amongst the Turks of Cyprus: The First Wave*, sv. 61 *Acta Universitatis Ouluensis: Humaniora* (Oulu: Oulu University Press, 2005).

⁵⁶ Mark Mazower, *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims and Jews 1430–1950* (London: HarperCollins, 2004), 6.

⁵⁷ Isto, 194.

⁵⁸ Isto, 242.

⁵⁹ Isto, 253.

s bugarskim seljacima koji su snabdijevali Sciakyjeva oca žitom kojim je on trgovao, a na ulicama grada Sciakyjevi su se muslimanski i kršćanski susjedi velikodušno ponašali prema njemu, voljni pomoći članovima ostalih zajednica u vrijeme izbijanja nereda.⁶⁰

Sefardski judaizam oduvijek je bio otvoreniji prema okolnim kulturama u odnosu na inače strože forme judaizma među aškenazima u istočnoj Europi. Budući da su zapadni utjecaji postajali sve jači unutar osmanskog svijeta, židovske su elite vesternizirale svoje ponašanje i govor. Sefardski je identitet bio kontradiktoran. U idealnim okolnostima kombinirao bi zapadnjačku sofisticiranost s daškom istočnjačke egzotičnosti, kako je smatrao i Disraeli u Britaniji. Čak i kao dijete, Sciaky je nosio zapadnu odjeću, jasan znak društvenog i ekonomskog statusa njegove obitelji i signal njihovih kulturnih aspiracija, dok je najbogatija židovska obitelj u Solunu, Allatini, svoj dom napunila najboljim namještajem i s Istoka i sa Zapada.⁶¹ Od 1873. godine francuski jezik počeo je masovno prodirati među solunske Židove preko novih škola *Alliance Israélite Universelle* (Univerzalnog saveza Izraelaca). Zasjeo je judeošpanjolski, koji je za neke bio jezik nižih slojeva (u Aleksandriji je francuski također postajao *de mode*, čak i *de rigueur* među židovskom elitom). AIU je 1912. imao preko 4 000 učenika, više od polovice djece koja se školovala u gradskim židovskim školama.⁶² Solunjani i Aleksandrijci nisu se brinuli o francuskom kulturnom imperijalizmu pod čijim su se udarom našli; svim bogatim građanima Osmanskog Carstva, ne samo Židovima, znanje francuskog bilo je oblik isticanja.

Dok su još uvijek vladali Solunom, Turci su shvaćali da su bili nadmoćni, iako su bili manjina. Sciaky izvještava o neredima koji su izbili 1876. nakon što je jedan bugarski otac zahtijevao od stranih konzula da spriječe vjenčanje njegove kćeri i Turčina. Kardinalnu grešku napravili su francuski i njemački konzul ušavši u džamiju taman kada je narod bio izrazito gnjevan pa ih je linčovao.⁶³ Nemiri u različitim zajednicama rasli su sve do 1900. Širenje obrazovanja dolilo je ulje na vatru Grcima: djeca su u dostojnim školama učila vlastiti jezik, mogla su pogledati prema jugu i uvidjeti da su njihova braća živjela u nezavisnom grčkom kraljevstvu. Slaveni su postali nepokorni. Radikalni makedonski Slaveni, koji su pričali jednu varijantu bugarskog, organizirali su se u Unutrašnju makedonsku revolucionarnu organizaciju (VMRO) zahtijevajući autonomnu državu, u kojoj bi Solun bio glavni grad, za dug niz osmanskih provincija između Soluna i Skoplja, namjeravajući tim zemljama utisnuti bugarski kulturni identitet. Solunskim Grcima to je bilo nedopustivo, stoga su obavijestili Turke o aktivnostima VMRO-a za koje su znali.⁶⁴ Nedugo potom

⁶⁰ Leon Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica* (Istanbul: Isis Press, 2000), 37 (drugo izdanje zvano *Farewell to Salonica: A City at the Crossroads*, London, 2007).

⁶¹ Raphael Patai, *Vanished Worlds of Jewry* (London: Weidenfeld & Nicolson 1981), 90–91; Mazower, *Salonica*, 237.

⁶² Mazower, *Salonica*, 234; Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica*, 92–93.

⁶³ Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica*, 37.

⁶⁴ Mazower, *Salonica*, 264–265; Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica*, 73–74.

VMRO je odlučio da je došlo vrijeme za drastičan potez. Njihovi su agenti u siječnju 1903. nasuprot Osmanskoj banki kupili malenu trgovinu. Njeno je osoblje činio jedan turobni Bugarin koji je nevoljko prodavao nešto malo robe u izlogu. Međutim, noću bi trgovina oživjela jer je grupa VMRO-ovaca kopala ispod ceste, postavljajući mine ispod lijepog zdanja Osmanske banke. Kopači tunela jednom su gotovo bili uhvaćeni jer su blokirali kanalizacijsku cijev koja im se našla na putu pa se obližnji Hotel Colombo žalio da im vodovodne instalacije ne rade. Bombu su detonirali 28. travnja, razarajući banku i nekolicinu susjednih zgrada.⁶⁵

Solun je osjetio valove promjena u turskoj vladi nakon što su se mlado-turci nametnuli na vlasti, pa su se političke reforme nazirale. Političke teškoće na Mediteranu uskratile su Solunu sredstva za njegovo preživljavanje: talijanska dobra bojkotirana su nakon što su Talijani 1911. napali Tripolitaniju. Trgovina s Trstom također je bojkotirana jer su Austrijanci preuzeli upravu nad Bosnom. Bogatoj obitelji Allatini prekipjelo je i preselili su se u Italiju. Osmanska moć nikad brže nije propadala, pa i nije bilo osobito iznenađujuće kad su Grci umarširali u Solun 1912. i proglasili ga dijelom domovine. Nažalost, došli su i bugarski odredi koji nisu namjeravali otići; čak i kad su se povukli nakon dugog nagovaranja, između grčkih i bugarskih jedinica izbili su okršaji s druge strane gradskih zidina. Grci su stoga zadržali Solun, ali bugarska je prijetnja bila stvarna i grad je ostao bez plodnog zaleđa odakle je Sciakyjev otac nekoć nabavljao žito. U usporedbi s 40 000 pravoslavnih kršćana, grad je 1913. još uvijek bio dom gotovo 40 000 muslimana i preko 61 000 Židova, no grčki aktivisti radili su na tome da se ti narodi počnu osjećati nepoželjnima.⁶⁶ Trgovine se pljačkalo, a groblja su oskrnjivana. Premijer Venizelos, junak Kretske revolucije, čvrsto je vjerovao u ideju Grčke koju bi nastanjivali pravoslavni Grci. Nejasno je kakvo je mjesto taj ideal ostavljao Židovima, u koje je Venizelos nastavio sumnjati. U kolovozu 1917. veliki požar poharao je velik dio grada, uništivši židovske i muslimanske okruge. Požar, kao i rastuća židovska i muslimanska emigracija, dao je grčkim vlastima mogućnost da krenu s ponovnom izgradnjom Soluna koji bi pretvorili u grčki grad nastanjen Grcima. Cilj je bio jasan: Solun će ponovno postati kršćanski grad svetog Dimitrija. Solun će se ponovno roditi kao Thessalonika.

Osmanski izlazak, 1900. — 1918.

I.

Povijest Mediterana u ovim je poglavljima prikazana kao niz faza tijekom kojih je Sredozemno more bilo u manjoj ili većoj mjeri integrirano u jedinstveno ekonomsko i političko područje. Dolaskom Petog Mediterana čitav se karakter ovog procesa mijenja. Mediteran je postao velika arterija kroz koju su dobra, ratni brodovi, migranti i ostali putnici dospijevali do Indijskog oceana iz Atlantika. Zbog slabljenja produktivnosti u zemljama koje su okruživale

⁶⁵ Mazower, *Salonica*, 266–268; Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica*, 75–81.

⁶⁶ Mazower, *Salonica*, 303.

Sredozemno more i otvaranja masovne trgovine žitom iz Kanade i duhanom iz SAD-a, Mediteran je poduzetnicima postao manje zanimljiv. Čak se i trgovina pamukom iz Egipta dobila konkurenciju iz Indije i južnih Sjedinjenih Američkih Država. Parobrodске linije iz Genove kretale su se preko zapadnog Mediterana prema Atlantiku, prevozeći stotine tisuća migranata u Novi svijet. Oni su se obično nastanili u New Yorku, Chicagu, Buenos Airesu, São Paulu i ostalim cvatućim gradovima Sjeverne i Južne Amerike tog razdoblja. U talijanskoj su emigraciji dominirali južnjaci, s obzirom na to da napredak u životnom standardu koji je počeo preobražavati Milano i ostala središta na sjeveru nije donio poboljšanje i stanovnicima južnih sela.

Francuzi su, s druge strane, prilike za stvaranje novog života na novom mjestu pronašli i unutar mediteranskog područja: Alžir je postao žarište francuske emigracije jer je cilj bio stvoriti novu Francusku na obalama sjeverne Afrike, dok bi divlja unutrašnjost bila pod kolonijalnom upravom. Dvije manifestacije ove politike bile su obnova velikog dijela Alžira po uzoru na europske gradove i kolektivno proširenje francuskog građanstva na 35 000 alžirskih Židova iz 1870. Alžirske Židove smatralo se *évolué, civiliziranim*, jer su objeručke prihvatili prilike koje je nudila francuska vlast — otvorili su moderne škole pod pokroviteljstvom Univerzalnog saveza Izraelaca (koji je bio osnovan s namjerom da promovira židovsko obrazovanje po europskom modelu) i postali nova profesionalna klasa.⁶⁷ Od 1880-ih nadalje, nakon što je potpao pod francusku vlast, Tunis je također privlačio francuske koloniste, iako u manjoj mjeri: oko 1900. g. bio je mnogo popularnija destinacija među talijanskim doseljenicima nego među francuskim. I Kraljevina Italija je motrila sjevernu Afriku jer su talijanski politički vođe tražili priliku da od svoje zemlje naprave kolonijalnu silu Mediterana kao što je bila Francuska. Talijani još nisu artikulirali svoj *mare nostrum* kao ideju Mediterana, kao što će to Mussolini činiti 1930-ih, jer je bilo očigledno da je Velika Britanija dominirala morem, ali talijansko javno mnijenje i talijanski demokrati bili su uvjereni da je Italiji imperij suđen. Djelomično, argumenti su bili moralnog karaktera: kao i u francuskom Alžiru, kolonizatorima se predstavljala prilika da uvedu europsku civilizaciju među narode koje su smatrali nazadnima. Djelomično su bili političkog karaktera: u slučaju da se ne pokaže sposobnom za grandiozne pothvate, Italija bi izgubila svoj utjecaj u Europi. Velikim dijelom bili su i ekonomskog karaktera: snaga talijanske države ovisila je o njenom gospodarskom napretku, a to se moglo ostvariti jedino iskorištavanjem sirovina iz kolonijalnih teritorija. Španjolska, koja je do 1904. g. proširila svoju kontrolu nad marokanskom obalom zauzimanjem Tetuana te zaleđa Ceute i Melille, bila je tek manji konkurent.⁶⁸

Propadanje tuniskih državnih financija tijekom 1860-ih otvorilo je priliku Francuzima i Talijanima. Velik bi broj francuskih zajmodavaca propatio ukoliko beg i njegova vlada ne bi mogli otplatiti svoje dugove. Situacija nije

⁶⁷ Patai, *Vanished Worlds*, 120.

⁶⁸ Jamil Abun-Nasr, *A History of the Maghrib in the Islamic Period* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), 309, 376–381.

bila puno drugačija u Saidovu i Ismailovu Egiptu. Osnovana je međunarodna financijska komisija kojom su Francuzi kanili dominirati. Talijanska vlada time nije bila zadovoljna: duboka upletenost Talijana u tunisku ekonomiju i velik broj talijanskih naseljenika poticali su Italiju da zahtijeva kontrolu nad svim ekonomskim područjima Tunisa, poput proizvodnje i izvoza duhana te vođenja željeznica. Međutim, do 1883. Francuzi su uspjeli osigurati dominantan položaj i beg je pristao na uspostavu francuskog protektorata nad Tunisom.⁶⁹ Italija je priliku morala tražiti negdje drugdje. Njeni su vođe brzo uvidjeli da se šansa nudi u blizini, u osmanskoj Libiji: prije 1902. g., Francuzi i Britanci, spremni na podjelu Mediterana, složili su se da Italija može tamo raditi što hoće – pametan način da se Italiju tako nagovori da uđe u širi politički savez protiv budućih neprijatelja. Brzo se razotkrilo tko bi ti neprijatelji mogli biti: njemačke banke počele su ulagati u Libiju, nadmećući se s *Banco di Roma*. Nijemcima, a ne Talijanima, 1911. godine bilo je dopušteno kupovati zemlju u Libiji. Dok su napetosti između Rima i Carigrada rasle, Turci su Talijane htjeli zadovoljiti trgovinskim koncesijama. Međutim, bilo je prekasno. Talijani su shvatili da je njihova imperijalna misija ključna za ulazak Italije u rang europskih nacija. Slabost osmanske moći, pogotovo na udaljenim područjima, postajala je svakim danom sve očiglednija. Krajem rujna 1911. talijanska je vlada proglasila rat protiv Turske i talijanska je flota do kraja listopada neometano prebacila okupacijsku silu od 60 000 odreda do Tripolija, Bengazija i ostalih većih gradova. Bio je to lagan dio; lokalni je otpor buktio, a talijanska je vlada pristala na mirovne pregovore s Carigradom jer su se talijanske žrtve gomilale. Kao i uvijek, osmanski se sultan odbio odreći nominalnog suvereniteta nad bivšim podanicima. Godinu dana nakon invazije priznao je talijansku vlast nad Libijom, koja je teoretski pripadala Osmanlijama.⁷⁰ Talijani nisu mogli uspostaviti kontrolu u zaleđu, ali, kao što je bio slučaj i s Alžirom, bili su odlučni u nakani da europeiziraju one dijelove koje jesu kontrolirali. Tripoli su počeli obnavljati s namjerom da ga pretvore u moderan talijanski grad.

Nedugo prije izbijanja Prvog svjetskog rata čitav niz gradova, od Ceute na zapadu do Port Saida na istoku, bio je pod vlašću ili protektoratom Španjolske, Francuske, Italije i Velike Britanije. Njemački car posjetio je Tanger 1905. i snažno upozoravao na rast francuskog utjecaja u Maroku, ali Njemačka nije u Maroku stekla ništa veće uporište od onog u Libiji. Doduše, Maroko je postao posebna enklava, u kojoj je sultan dijelio vlast sa stranim konzulima. Tamošnji glavni policijski inspektor bio je posebno važna ličnost jer je djelovao kao veza između (marokanskog, op. ur.) sultana i konzula. Predstavljao je rijedak primjer švicarske prisutnosti na Mediteranu; za taj je posao ključna bila garancija neutralnosti. Turci su tako ostali bez svakog preostalog autoriteta u Sjevernoj Africi: Nijemci se nisu učvrstili nigdje, Austrijanci su bili ograničeni na Trst i dalmatinsku obalu i nisu sudjelovali u jagmi za Sjevernu Afriku; Velika Britanija je dominirala plovnim putevima između Gibraltara i Sueskog kanala.

⁶⁹ Isto, 281–293.

⁷⁰ Isto, 319–323.

II.

Osim dodekaneškog otočja, dodatna vrijedna nagrada za Italiju bio je Rodos. Otočani, uglavnom Grci, pokušavali su se osloboditi osmanske kontrole, pa se šansa za *Federaciju Dodekaneza* naizgled činila povoljnom: otoci su bili smješteni uz trgovačke rute i donijeli su blagostanje lokalnim Grcima i Židovima. Talijani su, međutim, cijenili stratešku vrijednost otočja koje se nalazilo tako blizu centru osmanske moći i iskoristili su rat s Turskom da zauzmu otoke 1912. Italija je pokušavala razviti ekonomiju svoje nove kolonije. Budući da su Dodekanezi bili drugačiji poduhvat od Libije ili od stvaranja carstva u Abesiniji o kojem su Talijani sanjali, pokazalo se da su Talijani bili spremniji Dodekanežane tretirati kao ravnopravne ljude.⁷¹ Ovo osvajanje predstavlja prvu fazu pokušaja europskih sila da napokon raskomadaju Osmansko Carstvo. Teško da je to bio koordinirani proces; dakako, inicijativa je uglavnom dolazila iz osmanskog teritorija jer je čak i Albanija, inače prilično odana Carigradu, oko 1912. postala žarište nemira. Prvi svjetski rat samo je naglasio sve brži proces odvajanja provincija od Osmanskog Carstva. Tursko priklanjanje njemačkoj strani nije bilo neizbježno. Dok su se oblaci rata nadvijali nad Europom, Turci su se pokazali spremnima sklopiti novi sporazum s Velikom Britanijom, koju su i dalje smatrali očiglednim saveznikom u borbi protiv ruskih pokušaja da izađu na Bospor. Također, bili su svjesni prijetnje grčkog avanturizma koji je kralja Đuru I. doveo čak do Soluna – Venizelosova *Megáli Idéa* iliti *Velika ideja* uključivala je zamisao da će Carigrad biti novi grčki glavni grad.

Jedna vrlo značajna odlika ozračja na Mediteranu u kolovozu 1914. bila je ekstremna promjenjivost svih političkih odnosa: hoće li se Velika Britaniji nagoditi s Turskom? Ili radije s Rusijom? Što treba učiniti s Grčkom? Činilo se kao da je njemački car u svoju mrežu uvlačio sultana, ali ništa nije bilo sigurno. Dva njemačka ratna broda dobila su dopuštenje da plove kroz Zlatni rog 10. kolovoza 1914. Turska vlada složila se kako će turski topovi pucati na Britance u slučaju da ih britanski brodovi krenu slijediti. U međuvremenu su dva broda, koja su se po cijeni od 7 500 000 funti gradila u Britaniji za osmansku mornaricu, uvrštena u službu Britanske kraljevske mornarice, nakon čega je uslijedio niz žestokih optužbi protiv Britanije u turskim novinama.⁷²

Među onima koji su se odlučno okrenuli protiv Turaka bio je i Winston Churchill, tada prvi lord admiraliteta. Premijer Asquith zabilježio je 21. kolovoza da je Churchill bio *ekstremno protuturski nastrojen*. Ipak, ispod njegove retorike ležala je osebjuna i smiona politika. Pobjeda nad Osmanskim Carstvom osigurala bi britanske interese ne samo na Mediteranu već i na Indijskom oceanu, gdje je Perzija postajala sve važnijim izvorom nafte koja se prevozila Sueskim kanalom. Kad je Rusija proglasila rat protiv Njemačke,

⁷¹ Nicholas Doumanis, *Myth and Memory in the Mediterranean: Remembering Fascism's Empire* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 1997).

⁷² James, *Gallipoli*, 9–11; Paul Halpern, *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914* (Cambridge: Harvard University Press, 1971), 357–358; Michael Hickey, *The First World War, sv. 4: The Mediterranean Front 1914–1923* (Botley, Oxon: Osprey Publishing, 2002), 33–34.

Dardaneli su postali prolaz od ključne važnosti jer se Rusija pomoću tog morskog tjesnaca mogla snabdijevati oružjem i izvoziti ukrajinsko žito, što je bilo bitno za njenu platežnu moć.⁷³ U ožujku 1915., strepeći od rusko-njemačkog primirja, Britanija je prihvatila pravo Rusije da zauzme Carigrad, Dardanele, južnu Trakiju i egejske otoke najbliže Dardanelima.⁷⁴

Churchillovo strastveno zagovaranje napada na Dardanele rezultiralo je najvažnijom pomorskom operacijom na Mediteranu tijekom Velikog rata. Ovaj je rat, za razliku od Drugog svjetskog rata, obuhvaćao relativno malen broj akcija u Mediteranu, dok je austrijska flota, kao što će se kasnije vidjeti, izvršila tek nekoliko operacija izvan Jadranskog mora, koje se zaklela braniti. Međutim, na rubovima Mediterana odvijale su se važne kopnene operacije, poglavito u Palestini i sjeveroistočnoj Italiji. Prijetnja koju je turska vojska predstavljala Sueskom kanalu bila je Britancima dovoljna da nametnu svog kandidata na mjesto egipatskog kediva i pretvore zemlju u britanski protektorat – ondje se, kao i na Cipru, tada rasplinula deluzija da se te zemlje još uvijek nalaze pod sultanovim okriljem.⁷⁵ Iako je površina Mediterana ostala uglavnom neuzburkana, u dubini mora vrebao je sve veći broj podmornica, čija se sposobnost oštećivanja imperijalnih mornarica najbolje pokazala na Atlantiku. Ovakva relativno mirna situacija može djelomično se objasniti činjenicom da su britanski i njemački brodovi bili potrebni za dužnosti u sjevernim morima koje su se smatrale važnijima.

Izrazito kontroverzna iznimka bila je vojna operacija na Galipolju 1915. Fisher, Prvi pomorski lord admiraliteta, u siječnju 1915. požalio se svom kolegi lordu Jellicoeu:

*Kabinet je odlučio zauzeti Dardanele samo pomoću ratne mornarice, tj. 15 bojnih brodova i 32 drugih plovila, a tamo bi zadržali i 3 ratne krstarice i flotilu razarača – sve što nam je očajnički potrebno na domaćoj fronti! Postoji samo jedan izlaz iz ovoga, a to je ostavka! Ali ti kažeš „ne“, što jednostavno znači da ja moram biti suglasan u onome što apsolutno ne odobravam. Ne slažem se ni s jednim poduzetim korakom.*⁷⁶

Čak i kad je Fisher odstupio, Churchill je u poruci napisao: *Što više razmatram kampanju na Galipolju, to mi se manje sviđa!*⁷⁷ Čvrsto je vjerovao da se pomorski konflikt mora riješiti na Sjevernom moru. Pohod na Galipolje najviše se pamti po žestokim bitkama u kojima su se Turci sukobili s britanskim, australskim i novozelandskim trupama na europskoj strani Dardanela. Prema izvornom su planu britanski brodovi trebali forsirati prolaz uz potporu francuskog brodograditelja. Kad je postalo očigledno da se to ne može ostvariti, donesena je odluka da se 50 000 trupa preveze do zaljeva Mudros, velike prirodne luke na otoku Lemnu, dovoljno blizu poluotoku Galipolje. Luci u

⁷³ Hickey, *Mediterranean Front*, 36.

⁷⁴ Rhodes James, *Gallipoli*, 23, 33–37.

⁷⁵ Isto, 16–17; Paul Halpern, *A Naval History of World War I* (London: Naval University Press, 1994), 106–109.

⁷⁶ Citirano prema Rhodes James, *Gallipoli*, 33.

⁷⁷ Isto, 38.

Mudrosu nedostajala su postrojenja koje je Kraljevska mornarica trebala, a nije bilo ni dovoljno vode ni smještaja za sve odrede. Budući da su došli u veljači, morali su trpjeti neugodne zimske uvjete.⁷⁸ Britanski pomorski napad na Dardanele 18. ožujka 1915. rezultirao je gubitkom triju britanskih bojnih brodova, premda su Turci bombardiranjem flote iskoristili svu svoju municiju, a mine u tjesnacu pokazale su se većom prijetnjom.⁷⁹ Britanci su se nadali da će se Ruska crnomorska flota uputiti prema Carigradu s odredom od 47 000, ali Rusi nisu učinili ništa više od bombardiranja turskih pozicija na ulazu u Bospor sa sigurne udaljenosti. Uvidjeli su da još nije došao čas da se Carigrad okrene pravoslavljju.⁸⁰ Daljnje greške dovele su do otpuštanja Churchilla iz admiraliteta, ali dotad su odredi već zapeli u nemogućim uvjetima:

*Upon the margin of a rugged shore
There is a spot now barren, desolate,
A place of graves, sodden with human gore
That Time will hallow, Memory consecrate.
There lie the ashes of the mighty dead,
The youth who lit with flame Obscurity,
Fought true for Freedom, won through rain of lead
Undying fame, their immortality.⁸¹*

Britanija, Britansko Carstvo i Francuska izgubili su ukupno 265 000 ljudi. Turska je izgubila 300 000; ali su unatoč strašnim gubicima Turci bili ti koji su držali svoj položaj, pa su se napadači nakon manje od devet mjeseci povukli. Galipolje je donijelo neke pozitivne posljedice iz britanske perspektive: Turci su morali povući svoje najbolje odrede iz Palestine, rasterativši time Egipat i Sueski kanal.⁸²

III.

Tijekom Velikog rata znatan dio Mediterana bio je miran. Uoči rata Britanci i Francuzi nadali su se da će uvući španjolskog kralja Alfonsa u savez. Britanski admiralitet bacio je oko na Ceutu jer se smatralo da bi bila prikladna baza za podmornice i torpedne čamce, dok su se Francuzi nadali da će iskoristiti Balearske otoke kao usputnu postaju za odrede koji su se prebacivali iz francuske

⁷⁸ Isto, 40–41; Halpern, *Naval History*, 112, 118.

⁷⁹ Rhodes James, *Gallipoli*, 61–64; Halpern, *Naval History*, 115.

⁸⁰ Halpern, *Naval History*, 113.

⁸¹ John William Streets, „Gallipoli“, u Lyn Macdonald ur., *Anthem for Doomed Youth: Poets of the Great War* (London: The Folio Society, 2000), 45; *Na rubu surove obale/ Stoji mjesto koje je sada prazno, opustošeno/ Mjesto grobova, natopljeno ljudskom krvlju/ Koje će vrijeme slaviti, uspomena posvetiti/ Tamo je rasut pepeo hrabrih mrtvaca/ Mladosti koja je plamenom rasvijetlila zaborav/ Borila se istinski za slobodu, koja je u kiši olova osvojila/ Vječni plamen, svoju besmrtnost* (op. prev.).

⁸² Rhodes James, *Gallipoli*, 348; Halpern, *Naval History*, 106–109.

sjeverne Afrike. Pregovori su mogli čak ići i dalje da španjolski kralj nije nesmotreno spomenuo da bi mu kaotična portugalska republika mogla poslužiti kao nadoknada za bilo kakvu pomoć koju bi ponudio Britaniji ili Francuskoj.⁸³ Barem je zadržao neutralnost i španjolske vode ostale su sigurno područje za plovību. U žarištu pomorskih aktivnosti bilo je Jadransko more, na kojem je bilo stacionirano austrijsko ratno brodogradilište. Talijanski iredentisti sa žudnjom su bacali oko na istarsku i dalmatinsku obalu, dok su Austrijanci Kotor smatrali ključnom pomorskom postajom — o njemu je ovisila njihova mogućnost čuvanja istočnojadranske obale. Pobuna mornara u Boki kotorskoj u veljači 1918. dokazala je da je vojni vrh trebao pridati više pažnje mornarima koji su tamo bili stacionirani. Mornari su se žalili na životni stil koji su vodili časnici, koje su često pratile njihove supruge ili ljubavnice, dok je jedan mornar tvrdio da se od njega očekivalo da svu svoju zalihu sapuna iskoristi za kapetanova psa. Mornari su morali nositi otrcanu odjeću i preživljavati na groznoj prehrani — trulom mesu i pokojoj kriški kruha. Oficiri su se za to vrijeme hranili kvalitetnim mesom, voćem i povrćem. S obzirom na to da je let bilo novitet, ne iznenađuje činjenica da su časnici htjeli impresionirati mlade medicinske sestre vožnjom u zrakoplovu ili da su hidroavioni ponekad odvozili austrijske časnike do javnih kuća u Dubrovniku. Nakon što su ugušili pobunu, vlasti su strijeljale samo očigledne kolovođe, shvativši da je došlo vrijeme za reorganizaciju mornarice (pod nedavno promaknutim admiralom Horthyjem, koji je godinama kasnije nastavio koristiti tu titulu čak i kad je bio „regent“ mađarske države, koja nema izlaz na more).⁸⁴

Na početku rata uvjeti u Kotoru nisu bili loši. Luka leži duboko unutar svog fjorda, onkraj bokokotorskih tjesnaca; iza leže strmoglave crnogorske planine. Kako bi priskrbili maksimalnu sigurnost, Austrijanci su trebali ukrotiti Crnu Goru. Crnogorski je vladar iz suosjećanja prema braći Srbima proglasio rat protiv Austro-Ugarske nedugo nakon atentata na Franju Ferdinanda. Kasno u ljeti 1914. austrijska je mornarica počela bombardirati crnogorsku luku Bar, a Francuzi su im odgovorili slanjem ovelike flote s Malte: četrnaest bojnih brodova i nekoliko manjih plovila. Francuska flota potjerala je austrijsku od Bara i bombardirala vanjske fortifikacije u Boki kotorskoj, pri čemu Kotor nisu ni okrnuli. Situacija je, međutim, bila vrlo opasna: prije nego što je Italija proglasila rat protiv Austro-Ugarske u svibnju 1915., Francuzi nisu imali bližu bazu od britanske Malte, a francuske trupe bile su zauzete bitkama na Marni, daleko na sjeveru.⁸⁵ Austrijanci su zatim postali odvažniji, besramno napadajući talijanske obalne gradove poput Senigallije, Riminija i Ancone, koje su poharali uništavanjem željezničke stanice i spremišta ugljena i nafte. Ujedno su oštetili nekoliko javnih zgrada, uključujući i bolnicu; poginulo je 68 ljudi. Međutim, Austrijanci su se držali što dalje od Taranta, koji je bio glavna talijanska pomorska baza. Nisu izazivali pomorsku bitku. Talijani su odgovorili

⁸³ Halpern, *Mediterranean Naval Situation*, 287–290.

⁸⁴ Sondhaus, *Naval Policy of Austria-Hungary*, 318–324

⁸⁵ Isto, 258–259; Halpern, *Mediterranean Naval Situation*, 365; Halpern, *Naval History*, 142–143.

slanjem svoje mornarice iz Apulije u južnu Dalmaciju; uništili su željezničku liniju između Dubrovnika i Kotora. Takve izmjene milog za drago nastavile su se napadima njemačkih podmornica na talijansko brodogradnja. No, kako Italija još uvijek nije bila u ratu s Njemačkom, već samo Austrijom, njemačke su podmornice bestidno plovile pod austrijskom zastavom. U studenom 1915. njemačku su prisutnost snašle gadne posljedice: njemačka podmornica je nedaleko od sjevernoafričke obale potopila talijanski putnički brod Anconu koji se od Sicilije zaputio prema New Yorku. Poginulo je mnogo ljudi, pa je američki predsjednik oštro prigovorio Austriji zbog događaja za koji su Austrijanci prilično spremno krivicu pripisali Nijemcima.⁸⁶ Napokon, nakon ponovnog bombardiranja s mora, austrijske jedinice uzdignu se na crnogorska brda i u prvim mjesecima 1916. godine osvojile Cetinje, glavni grad.⁸⁷

To je potom postala borba za vlast nad samo jednim kutkom Mediterana. U proljeće 1917. akcije su se koncentrirale na uski prolaz između Otranta i Albanije, gdje su Austrijanci sada držali Drač. Sva nova tehnologija koja se našla pri ruci u cijelosti je upotrijebljena. Obje strane mobilizirale su svoje hidroavione, koji su bacali bombe na neprijateljske brodove bez nanošenja mnogo štete, a Britanci su uspostavili novu bazu za hidroavione kod Brindisi-ja. Antanta je postavila mreže protiv austrijskih i njemačkih podmornica koje su mogle zaustaviti podmornicu, ali ne i torpeda. U pomoć Britancima, Talijanima i Francuzima došlo je pojačanje: četrnaest japanskih razarača i jedna krstarica igrali su značajnu ulogu u pobjedi nad njemačkim podmornicama. Uplovilo je i šest australskih krstarica, a čim je u srpnju 1917. Grčka ušla u rat, dostupnom je postala i njihova mornarica.⁸⁸ Važnost ovog relativno ograničenog sukoba s Austrijancima leži u pojavi novih metoda borbe za kontrolu nad morem: zrakoplovima, koji su svoju korist tek trebali dokazati, i podmornicama, koje su to brzo učinile. Nove opasnosti postale su očigledne: trgovačkom brodogradnju prijetile su neprijateljske podmornice i do 1917. godine Britanci i Francuzi uspješno su uveli nov, učinkovit sustav konvoja koji su trebali pratiti brodove istočno od Gibraltara.⁸⁹ U ratno se vrijeme, nakon stoljeća relativnog mira, pojavio zlokobniji neprijatelj od berberskih gusara: nevidljiv, smrtonosan i destruktivan na način na koji gusari, koji su tražili plijen i zatočenike, nikad nisu bili.

⁸⁶ Sondhaus, *Naval Policy of Austria-Hungary*, 275–279, 286; Halpern, *Naval History*, 148, 381–385; Paul Halpern, *The Naval War in the Mediterranean, 1914–1918* (London: Naval University Press, 1987), 107–119, 132–133.

⁸⁷ Sondhaus, *Naval Policy of Austria-Hungary*, 285–286.

⁸⁸ Halpern, *Mediterranean Naval Situation*, 329–330, 337–342; Sondhaus, *Naval Policy of Austria-Hungary*, 307–308; Halpern, *Naval History*, 393; Halpern, *Naval War*, 344.

⁸⁹ Halpern, *Naval History*, 396; Halpern, *Naval War*, 386–394.

Bibliografija

Abun-Nasr, Jamil. *A History of the Maghrib in the Islamic Period*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

Black, Jeremy. *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century*. Stroud: Sutton, 1992.

Blake, Robert. *Disraeli*. London: Eyre and Spottiswoode, 1966.

Cova, Ugo. *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*. Sv. 45, ur. serije Giulio Cervani i Salvatore Francesco Romano, *Civiltà del Risorgimento*. Udine: Del Bianco Editore, 1992.

Detorakis, Theoharis. *History of Crete*. Heraklion: Iraklion, 1994.

Doumanis, Nicholas. *Myth and Memory in the Mediterranean: Remembering Fascism's Empire*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 1997.

Dubin, Louis. *The Port Jews of Habsburg Trieste: Absolutist Politics and Enlightenment Culture*. Stanford: Stanford University Press, 1999.

Gazioglu, Ahmet C. *The Turks in Cyprus: A Province of the Ottoman Empire (1571–1878)*. London i Nicosia: K. Rustem, 1990.

Gere, Cathy. *Knossos and the Prophets of Modernism*. Chicago: The University of Chicago Press, 2009.

Halpern, Paul. *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914*. Cambridge: Harvard University Press, 1971.

_____. *A Naval History of World War I*. London: Naval University Press, 1994.

_____. *The Naval War in the Mediterranean, 1914–1918*. London: Naval University Press, 1987.

Hickey, Michael. *The First World War*. Sv. 4, *The Mediterranean Front 1914–1923*. Botley, Oxon: Osprey Publishing, 2002.

James, Robert Rhodes. *Gallipoli*, 2. izd. London: Pimlico, 2004.

Jenkyns, Richard. *The Victorians and Ancient Greece*. Oxford: Blackwell, 1980.

Karabell, Zachary. *Parting the Desert: The Creation of the Suez Canal*. London: John Murray Press, 2003.

Kinross, Lord. *Between Two Seas: The Creation of the Suez Canal*. London: John Murray, 1968.

Lo Giudice, Giuseppe. *L'Austria, Trieste ed il Canale di Suez* [2. izd. djela Trieste, l'Austria ed il Canale di Suez, Catania, 1981]. Catania: Università degli studi, Facoltà di economia, Istituto di storia economica, 1981.

Marlowe, John. *The Making of the Suez Canal*. London: The Cresset Press, 1964.

Mazower, Mark. *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims and Jews 1430–1950*. London: HarperCollins, 2004.

Nevzat, Altay. *Nationalism amongst the Turks of Cyprus: The First Wave*. Sv. 61, *Acta Universitatis Ouluensis: Humaniora*. Oulu: Oulu University Press, 2005.

Patai, Raphael. *Vanished Worlds of Jewry*. London: Weidenfeld & Nicolson 1981.

Prettejohn, Elizabeth, Patty Wageman, Peter Trippi i Robert Upstone, J. W. *Waterhouse: The Modern Pre-Raphaelite*. London: Royal Academy of Arts, 2009.

Russell, Charles. „Italo Svevo's Trieste.“ *Italica* 52/1 (1975): 3–36.

Said, Edward. *Orientalism*. London: Routledge & Kegan Paul, 1978.

Sciaky, Leon. *Farewell to Ottoman Salonica*. Istanbul: Isis Press, 2000 (drugo izdanje zvano *Farewell to Salonica: a City at the Crossroads*, London, 2007).

Sondhaus, Lawrence. *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian Naval Policy 1797–1866*. West Lafayette: Purdue University Press, 1989.

_____. *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867–1918*. West Lafayette: Purdue University Press, 1994.

Streets, John William. „Gallipoli“ u Lyn Macdonald ur. *Anthem for Doomed Youth: Poets of the Great War*. London: The Folio Society, 2000.

Taylor, Alan J. P. *The Habsburg Monarchy 1809–1918: A History of the Austrian Empire and Austria-Hungary*. London: Hamish Hamilton, 1948.

Wood, Christopher. *Olympian Dreamers: Victorian Classical Painters 1860–1914*. London: Constable, 1983.

The Great Sea - A Human History of the Mediterranean - "Ever the Twain Shall Meet, 1830–1900, The Greek and the unGreek, 1830–1920, Ottoman Exit, 1900–1918.

Abstract:

The construction of the Suez Canal and the development of the steamship induced a transformation of the Mediterranean into a junction which intellectually, economically, and politically connected the East and the West. The 19th century was marked by a growing cultural and political interest for the East Mediterranean in the West. Interest for the ancient Greece resulted in some monumental archaeological discoveries. At the same time, the classical history inspired many ideas of the Greek nationalism, encouraging Greeks in the Ottoman Empire to unite with the motherland. It became obvious at the beginning of the 20th century that the Ottoman Empire was no longer able to fight the colonial ambitions of the Western powers. The First World War ensured the end of the Ottoman Empire and ushered in new technological advancements in Mediterranean warfare.

Key words: the Mediterranean, the Suez Canal, the Ottoman Empire, colonialism, Greece, Egypt, Trieste, Salonica, steamship

Pro Tempore

ČASOPIS STUDENATA POVIJESTI BROJ 17 2022.

Pro Tempore

Časopis studenata povijesti,
godina XVII, broj 17, 2022.

Glavni i odgovorni urednik
Ivan Mrnarević

Zamjenik glavnog urednika
Ivan Ćorić

Uredništvo
Petar Bešlić
Ivan Ćorić
Ivana Đorđić
Ivan Mrnarević
Stanka Mujo
Filip Šimunjak
Marko Zidarić

Urednici pripravnici
Tomislav Bilić
Marija Biščan
Ivan Mudrovčić
Tijana Vokal

Redakcija
Petar Bešlić
Tomislav Bilić
Marija Biščan
Ivan Ćorić
Ivana Đorđić
Ivan Mrnarević
Ivan Mudrovčić
Stanka Mujo
Filip Šimunjak
Tijana Vokal
Marko Zidarić

Tajnik Uredništva
Petar Bešlić

Recenzenti
dr. sc. Zrinka Blažević
dr. sc. Irena Bratičević
dr. sc. Neven Budak
dr. sc. Ivana Buljan
dr. sc. Ivana Gubić
dr. sc. Sanja Lazanin
dr. sc. Ana Pavlović

dr. sc. Hrvoje Petrić
dr. sc. Kornelija Jurin Starčević
dr. sc. Goran Sunajko
dr. sc. Filip Šimetin Šegvić
dr. sc. Zrinka Pešorda Vardić

Lektura za hrvatski jezik
Jozo Akrap
Tina Čatlaić
Mislav Graonić
Lea Ivanković
Lorena Lelek
Marija Mrnjavac
Martina Perak
Nika Pulig
Josipa Skenderović
Darko Vasilj
Jakov Zidarić
Matea Žnidarec

Lektura za engleski jezik
Anamarija Brusić

Oblikovanje
Marko Maraković, FF-press

Prijevod s engleskog jezika
Ivan Mrnarević
Marko Perišić
Filip Šimunjak

Prijevod s mađarskog jezika
Saša Vuković

Izdavač
Odsjek za povijest Filozofskog fakulteta
Sveučilišta u Zagrebu

Tisak
Studio Moderna d.o.o.

Naklada
Tiskano u 100 primjeraka.

ISSN: 1334-8302

Tvrđnje i mišljenja u objavljenim radovima izražavaju isključivo stavove i mišljenja autora i ne predstavljaju nužno stavove i mišljenja uredništva i izdavača.

Izdavanje ovog časopisa financirano je novcem dobivenim na natječaju za studentske projekte Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu i sredstvima koje je ustupio Odsjek za povijest Filozofskog fakulteta.

Redakcija časopisa Pro tempore iskreno zahvaljuje Odsjeku na financijskoj podršci.

Časopis se ne naplaćuje.

Adresa uredništva

Odsjek za povijest
(za: Uredništvo Pro tempore)
Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Ivana Lučića 3, 10 000 Zagreb

Kontakt

casopis.protempore@gmail.com

Web-stranica

<https://protempore.ffzg.unizg.hr/>