

Uloga slavonskih i srijemskih šuma u osmanskome vojnom pohodu na Siget 1566. s posebnim obzirom na mostogradnju*

U članku se na temelju objavljenog i neobjavljenog arhivskog gradiva govori o ulozi slavonskih i srijemskih šuma u osmanskoj vojnoj logistici, odnosno u organizaciji i izvedbi vojnog pohoda sultana Sulejmana Veličanstvenog na Siget 1566. Osmanska vojska na putu kroz Slavoniju i Srijem prešla je pontonskim mostovima preko Save kod Šapca i preko Drave kod Osijeka. Za potrebe ogrjeva za vojsku, za izgradnju riječnog brodovlja, spremišta za topove i pontonskih mostova organiziralo se izvlačenje drvene građe iz slavonskih i srijemskih šuma. Osmanski izvori pokazuju da je sigetski pohod napregnuo logističke snage lokalne administracije uzduž rute pohoda i pokazao na kakve je prirodne resurse osmanska država mogla računati u svojim ratnim planovima.

Osmansko Carstvo predvođeno sultanom Sulejmanom Veličanstvenim (1520. – 1566.) na svojem je ratnom putu u srednju Europu 1526. prvi put prošlo rutom koja je u hrvatskim krajevima vodila kroz zapadni Srijem, istočnu Slavoniju i Baranju. Tijekom idućih 157 godina gotovo svi osmanski vojni pohodi u unutrašnjost Europe prolazili su kroz današnju istočnu Hrvatsku. Sulejmanova pobjeda nad ugarskom i hrvatskom vojskom na Mohačkom polju 1526. i njegova smrt pred sigetskom utvrdom tijekom vojnog pohoda 1566. dobro su poznati događaji među znanstvenom i širom javnošću. Isto je tako poznato da je na osmanskome ratnom putu baranjsko močvarno zemljište nasuprot Osijeka između Drave i Darde predstavljalo logistički problem jer je otežavalo prolazak vojske i opreme do baranjske ravnice. Izgradnjom drvenog mosta, kasnije poznatog kao Veliki osječki most ili Sulejmanov most, riješilo se spomenuti problem i kroz močvarna područja u dužini od gotovo osam kilometara povezalo spomenuta naselja. Iznimnost toga podthvata postala je neiscrpnim izvorom komentara suvremenika koji su bili

* Ovaj članak nastao je u sklopu projekta IP-2014-09-6719, *Od prašuma do oranica: povijest antropizacije šuma u Slavoniji od srednjeg vijeka do početka 20. stoljeća*, koji financira Hrvatska zaklada za znanost.

zadivljeni mostom i proglasili ga arhitektonskim čudom svojega doba. U sjeni Velikog osječkog mosta ostala je činjenica da je za njegovu izgradnju prilikom Sulejmanova pohoda na Siget bila potrebna ogromna količina drvene građe koja je pribavljena iz slavonskih i srijemskih šuma. Uspješnost osmanskih graditelja u osiguravanju prolaska osmanske vojne sile upravo preko Drave kod Osijeka i kroz baranjske močvare utjecala je na kretanje osmanskog pohoda u pravcu Sigeta, a ne u nekom drugom smjeru, npr. preko Dunava kod Petrovaradina (osmanski turski: Varadin), a zatim kroz Bačku prema sjevernoj Ugarskoj i utvrdi Eger, za koju se pretpostavlja da je bila prvotan cilj spomenutog vojnog pohoda. U narednim poglavljima obrazložit će se dosad zapostavljena uloga slavonskih i srijemskih šuma u organiziranju osmanskog pohoda na Siget 1566.

Carigradski drum od Istanbula do Budima

Od 1526. do 1699. kroz Slavoniju prolazila je habsburško-osmanska granica i ta je pokrajina bila svjedokom brojnih ratnih djelovanja manjeg ili većeg intenziteta. Obje države koristile su se prirodnim resursima te pokrajine i susjednog Srijema, ponajviše drvnom građom za izgradnju i održavanje fortifikacija uzduž granice.¹ Osim toga, organiziranje osmanskih vojnih pohoda prema srednjoj Europi zahtijevalo je valjane putove za prolazak vojske i opreme. Carigradski drum² jedan je od naziva za najvažniju osmansku prometnicu u europskom dijelu Osmanskog Carstva koja je povezivala Istanbul s Budimom. Prolazila je kroz današnju Bugarsku i Srbiju do Beograda, a odande se ruta kretala kroz Srijem uz obalu Dunava prema Vukovaru. Ponekad se ruta kretala uz obalu Save i kroz (današnju Sremsku) Mitrovicu, a zatim preko Tovarnika do Vukovara. Ondje su se spajale dvije različite rute i nastavljalno se prema Osijeku i preko Drave prema Mohaču te onuda dalje na sjever prema Budimu.³ Ceste na toj trasi bile su vrlo loše kvalitete jer osmanska vlast nije gradila kamene ceste kakve je, na primjer, na spomenutim prostorima u starom vijeku gradilo Rimsko Carstvo. Budući da na trasi osmanskog puta nije bilo ostataka rimskih cesta i spomenutoga kamena kao građevinskog materijala, osmanski su putovi bili prohodni jedino u suhim mjesecima u godini. Za kišnog i blatnog vremena, međutim, i to naročito u proljeće,

¹ Više o tome vidjeti VLAŠIĆ 2016: 73-78.

² Naziv je preuzet iz radova Olge Zirojević o Carigradskom drumu: ZIROJEVIĆ 1970; ISTA 1976. Spomenuta se ruta još u rimskom i zatim u bizantskom razdoblju koristila kao vojni put koji je povezivao gradove Konstantinopolis i Sirmium (danas Sremska Mitrovica) i bila je poznata pod nazivima *Via Militaris*, odnosno *Via Diagonalis* ili *Via Singidunum*. U osmanskom periodu bila je poznata kao *Hünkâr Yolu* (Carski/sultanov put) ili *Orta Kol* (Srednja ruka/grana). ERTAŞ 2011: 632.

³ Isto: 4-5; ZIROJEVIĆ 1987: 119.

ceste su se morale prekrivati drvenim daskama kako bi se moglo prolaziti. O tome svjedoči Evlija Čelebi u svojem putopisu, kao i podaci o obveznom održavanju putova u osmanskim poreznim popisima.⁴

Osmanski drveni most u Osijeku koji je imao veliko značenje za osmanski vojni pohod 1566. i druge vojne pohode vjerojatno je prvi koji nam pada na pamet kada pomislimo na slavonske mostove. Što se tiče osmanskih izvora za spomenuti pohod i izgradnju mosta, oni se većinom nalaze u Osmanskom arhivu u Istanbulu⁵ u izvornom građivu poznatom pod imenom *Mühimme defterleri* (osmanski turski: „registri važnih pitanja“). To su ustvari regeste (kratki sadržaji) sultanskih naredbi (osmanski turski: *hüküm*) što ih je središnja osmanska Vlada („Visoka porta“, osmanski turski: *Bâb-ı Âlî*) upućivala lokalnim upraviteljima na terenu. Dosad poznate osmanske izvore o osječkome mostu u većem je dijelu sakupio i sumirao Nenad Moačanin.⁶ Jedan od Moačaninovih zaključaka jest da se osmanski osječki most kakav je prikazan na ilustracijama i u izvještajima iz 17. stoljeća ne može sa sigurnošću odrediti kao most koji je sagrađen za vrijeme osmanskog pohoda 1566. Naime, budući da je Osijek bio na često korištenoj ruti osmanskih vojnih pohoda prema srednjoj Europi, most kod Osijeka mnogo se puta popravljalo, rušilo i iznova izgrađivalo. Vjerojatno je prvi put sagrađen 1532., porušen 1545., iznova podignut 1566., dijelom porušen 1568. i zatim 1664. (tijekom zimskog pohoda Nikole VII. Zrinskog), da bi ponovo bio obnovljen do 1665. i popravljan 1683., a posljednji put porušen 1686. Moačanin na temelju svojih istraživanja pretpostavlja da je sve do 1566. na mjestu osječkog mosta bio jedino pontonski most, a ne „pravi“ drveni most, kako se općenito smatra, te da je takav most vjerojatno sagrađen neposredno nakon 1600. ili nešto kasnije.⁷

Sigetvarname

Velik broj osmanskih povjesničara opisao je sigetski pohod 1566. u svojim djelima poznatima pod zbirnim imenom *Sigetvarnâmeler* [knjige o Sigetu], u kojima su izložili više ili manje detaljne podatke o pohodu, a posebice o gradnji mosta na Dravi te o događajima tijekom i nakon sigetske opsade. O navedenim zbivanjima pisali su, među ostalima, kroničar Ramazanzade Agehi Mansur Çelebi

⁴ MCGOWAN 1983: 486-487; ZIROJEVIĆ 1976: 9-10; ISTA 1987: 124.

⁵ Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü [Glavno ravnateljstvo Državnih arhiva Predsjedništva Vlade Republike Turske], Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı [Predsjedništvo Uprave Osmanskog arhiva], İmrahor Cad., Sadabad Mevkii No:31, 34400 Kağıthane, İstanbul, Republika Turska.

⁶ MOAČANIN 2014: 98-99.

⁷ Isto: 93-94, 98-99. O 17-stoljetnim prikazima Velikog osječkog mosta vidjeti PELC 2014: 17-90.

u djelu *Fetihname-i Kal'a-i Sigetvar* [Knjiga o osvajanju utvrde Siget], Gelibolulu Mustafa Âli u djelu *Heft Meclis* [Sedam scena] itd.⁸ Opisi sigetskog pohoda nalaze se i u djelima osmanskog povjesničara Ibrahima Pečevija (İbrahim Peçevi Efendi, 1574. – 1649.) i putopisca Evlije Čelebija (Evliyâ Çelebi bin Derviş Mehemed Zillî, 1611. – o. 1682.), koji su najvjerojatnije i osobno posjetili Siget.⁹ Dva dvojica kroničara, međutim, osobno su sudjelovala u sigetskom pohodu: Feridun Ahmed Bey (u. 1583.) i Selânikî Mustafa Efendi (u. 1600.), koji je napisao djelo *Tarih-i Selânikî* [Selânikîjeva povijest].¹⁰ Feridun Ahmed Bey, koji je 1569. dovršio kroniku *Nûzhet-i Esrârü'l-Ahyâr der-Ahbâr-ı Sefer-i Sigetvar* [Užitici tajnih sretnika iz vijesti o sigetskoj vojni], autor je za temu ovoga članka najzanimljivijeg narativa u spomenutom nizu kronika jer prilično detaljno govori o sigetskom pohodu i o događajima vezanima s prelaskom mostova na Savi i Dravi. Feridun je sudjelovao u sigetskom pohodu kao osobni tajnik velikog vezira Mehmed-paše Sokolovića i zato iz prve ruke opisuje pohod.¹¹

Sigetski pohod Sulejmana Veličanstvenog

Sigetski pohod započeo je 1. svibnja 1566., kada je sultan Sulejman Veličanstveni na čelu jedne od najvećih vojski u povijesti osmanske države, koja se sastojala od otprilike 100.000 vojnika, krenuo iz Istanbula ustaljenim Carigradskim drumom prema Beogradu, kamo je stigao 19. lipnja. Još uvijek nije posve jasno koji je bio pravi cilj toga pohoda jer je Sulejman – možda i zbog svoje duboke starosti od 71 godine – nekoliko puta naredio da vojska promijeni smjer pohoda. Moguće je da je Sulejmanova prvotna ideja bila još jednom pokušati zauzeti Beč, koji nije uspio osvojiti u vojnim pohodima 1529. i 1532. Prije samog Beča, međutim, trebalo je osvojiti brojne ugarske i habsburške utvrde na putu. Osmanski izvori općenito navode da je sultan na prijedlog ugarskoga kralja Ivana Sigismunda Zapolje (1540. – 1551. i 1556. – 1570.) odlučio krenuti na grad i utvrdu Eger u sjevernoj Ugarskoj (stari hrvatski naziv: Jegar; osmanski turski: Eğri) koji su držale ugarske i habsburške snage. Osim želje da zauzme taj strateški vrlo važan ugarski grad koji su osmanske snage bezuspješno opsjedale 1552., povod za osmanski pohod mogla je biti i činjenica da su habsburške snage netom ranije zauzele gradove Szatmár i Tokay, koje su dotad držale Osmanlije i željele su ih vratiti pod svoju kontrolu. Nakon što je sultan naredio da osmanska vojska krene na Eger, zapovjedio je i da se sagradi most na Dunavu kod Petrovaradina. Preko toga mosta osmanska je

⁸ Za više podataka o sigetskim kronikama vidjeti YURDAYDIN 1952; PARLADIR 2007: 73.

⁹ NAMETAK 2000.

¹⁰ İPŞİRLİ 1988; ISTI 1999.

¹¹ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 20.

vojska trebala prijeći nakon što bi, kao što je bilo uobičajeno, prešla preko Save u Srijem i zaputila se prema Dunavu kod Petrovaradina. Nakon prelaska Dunava kod Petrovaradina vojska bi se kroz Bačku i uz desnu obalu Tise zaputila prema sjevernoj Ugarskoj i Egeru.¹²

Događaj koji je bitno utjecao na osmanski pohod bila je vijest da je Nikola IV. Zrinski, tadašnji zapovjednik utvrde Siget (mađarski: Szigetvár; osmanski turski: Sigetvar/Zigetvar), 17. lipnja 1566. porazio manju osmansku vojsku pod zapovjedništvom Mehmed-bega, sandžakbega Tirhale (grad i sjedište sandžaka Tirhala u sjevernoj Grčkoj; danas Trikala). U bitci su poginuli Mehmed-beg i njegov sin; Zrinski je odnio bogat plijen iz osmanskog vojnog logora, a dio osmanskih snaga spasio se bijegom u utvrdu Šikloš (mađarski: Siklós; osmanski turski: Şikloş) u današnjoj južnoj Mađarskoj. Taj događaj naveo je sultana Sulejmana da promijeni gore naveden plan, odgodi pohod na sjever Ugarske i krene na Siget. I tu je utvrdu osmanska vojska bezuspješno opsjedala u ranijim sukobima 1541. i 1556. i zbog toga motivacije za usmjerenje pohoda prema Sigetu nije nedostajalo.¹³

Ruta u pravcu Sigeta bila je drugačija od one prema Egeru: bilo je najjednostavnije ići trasom kroz Srijem, istočnu Slavoniju i Baranju, a ne spomenutom rutom kroz Petrovaradin jer bi inače osmanska vojska nakon prolaska kroz Bačku morala ponovo prelaziti Dunav kako bi stigla u (mađarsku) Baranju. Zbog promjene je rute sultan naložio da se što skorije sagradi most preko Drave kod Osijeka, iako je onaj kod Petrovaradina na Dunavu, dio prvotne rute pohoda, već bio u izgradnji.¹⁴

Gradnja osmanskih mostova

Brojni osmanski vojni pohodi i njihova opsežna logistika (odnosno opskrbeništvo) iziskivali su obilno korištenje slavonskim i srijemskim šumskim fondom za izgradnju brodova, mostova i skela na slavonskim i srijemskim rijekama. Te prijelazne točke nisu bile samo na ruti najvećih osmanskih vojnih pohoda prema srednjoj Europi, nego su bile i dijelom trgovačkih ruta koje su vodile od sandžaka do sandžaka. Gradnja pontonskih i drugih vrsta mostova bila je kompliciran, grandiozan i sveobuhvatan zadatak koji su morali zajednički i usklađeno provoditi državna administracija u Istanbulu, vojni inženjeri i lokalna uprava na terenu. Mostovi su bili neprocjenjivo važan element osmanskih vojnih pohoda zbog opasnosti koje su prijetile tijekom prelaska rijeka. Mogućnost ili nemogućnost pribavljanja valjanog materijala za izgradnju riječnih prijelaza često je utjecala

¹² Isto: 104; NAMETAK 2000: 340-341; GÖKBİLGİN 1966: 6, 8-9; ÁGOSTON 2009a: 545.

¹³ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 99-100; HAMMER-PURGSTALL 1979: 505-509; TAMCAN 2005: 33-35. Prema nekim navodima, odred Zrinskog prešao je čamcima Dravu i u zasjedi kod Osijeka dočekaio i pobijedio osmanske snage. GÖKBİLGİN 1966: 12.

¹⁴ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 99; HAMMER-PURGSTALL 1979: 508-509.

na uspjeh ili neuspjeh čitavih vojnih pothvata. Osmanska vojska bila je iznimno vješta u gradnji raznih vrsta mostova, a vještinu je, među ostalim, razvila i tijekom dugotrajnih razdoblja ratova na europskom dijelu Carstva. Takvi pothvati u uvjetima predmodernog vremena mogli su se provesti jedino mobilizacijom svih iskoristivih resursa širega područja koje se, ako na primjer govorimo o mostu kod Osijeka, moglo protezati od obala Crnog mora uz Dunav sve do (današnje) južne Mađarske. Lokalni osmanski dužnosnici, kadije i sandžakbegovi, bili su dužni pribavljati (prije svega drvni) materijal za izgradnju mostova u svojim pokrajinama. Za te su dužnosti dobivali zapovijedi iz istanbulske središnjice mjesecima prije provedbe vojnog pohoda, tako da se nizom naredbi lokalne upravitelje u pokrajinama uzduž rute kojom je trebala proći sultanova vojna sila unaprijed upozoravalo da osiguraju dovoljne količine potrebnog materijala i radnika vještih u izgradnji cesta, mostova, prilaznih putova itd. Dunav i njegove pritoke bile su najvažnije lokacije u europskom dijelu Carstva koje je trebalo osigurati i pripremiti za siguran prelazak u vrijeme pohoda.¹⁵

Da bi se osiguralo sigurno prelaženje preko brojnih slavonskih rijeka, moralo se neprestano pribavljati drvenu građu za izgradnju i redovite popravke mostova. U osmanskim izvorima s kraja 16. stoljeća spominje se četrnaest različitih mostova na prometnim pravicima u istočnoj Slavoniji. Kao zanimljiv primjer može se navesti pokretni most u Vukovaru na Dunavu, o čijem popravljaju postoje osmanski podaci.¹⁶ S druge strane, most na Dravi kod Osijeka bio je možda i najveći pothvat osmanske države na polju izgradnje vojnih mostova i na njemu se osmansko vojno inženjerstvo pokazalo u najboljem svjetlu – posebice zbog toga što je došlo do nenadane promjene plana i moralo se pristupiti ubrzanoj izgradnji mosta.¹⁷

Ranije spomenute pismene naredbe što ih je istanbulska središnjica slala dužnicima na terenu prvorazredan su izvor za istraživanje osmanske vojne logistike i vojnog inženjerstva. Možda i najobimnije osmansko izvorno gradivo koje sadrži službene državne dokumente o izgradnji vojnih mostova govori upravo o vojnom pohodu na Siget u proljeće 1566.¹⁸ Logistika toga vojnog pohoda također se pripremala mjesecima ranije izdavanjem naredbi lokalnim upraviteljima. Njihov sadržaj upućuje na to da je osmansko državno vodstvo vrlo dobro znalo kakve probleme mogu uzrokovati loše odrađeni logistički radovi prije i za vrijeme vojnog pohoda.¹⁹ Smederevski, srijemski, požeški, pečuški i mohački sandžakbegovi²⁰

¹⁵ ZIROJEVIĆ 1987: 124; ÁGOSTON 2009b: 58-60; GÜLDEREN 1983: 179-191; TANYELİ I TANYELİ 1990: 10-11, 17; BRUMMETT 2001: 218-219; ERTAŞ 2011: 645.

¹⁶ MOAČANIN 2014: 85, 95; MOAČANIN 2001: 117-118.

¹⁷ TANYELİ I TANYELİ 1990: 10-11, 17.

¹⁸ Isto: 8, 17.

¹⁹ YILDIRIM 1994: 630; KOVAČEVIĆ 1985: 139.

primali su ogroman broj naredbi iz Istanbula vezanih s budućim vojnim pohodom još od jeseni 1565. Naredbe su obvezivale lokalne dužnosnike da poprave postojeće mostove, prošire putove i osiguraju nesmetano snabdijevanje budućeg pohoda.²¹ Spomenutih 100.000 sudionika pohoda trebalo je smjestiti i nahraniti na svakoj postaji puta i osigurati im nesmetan prolazak. Zbog toga je trebalo pripremiti dovoljnu količinu hrane i mjesta za boravak. Lokalne dužnosnike upozoravalo se u gotovo svakoj naredbi da se kašnjenje, neposluh ili nemar u izvršavanju tih zapovijedi neće tolerirati. Sve logističke nedostatke morali su ažurno ispravljati, a to je uključivalo organizaciju sječe šume i dopremanje građe na unaprijed određena mjesta.²²

Što se tiče korištenja šumskim fondom Slavonije i Srijema, vjerojatno prva naredba iz Istanbula koja spominje drvenu građu poslana je 8. siječnja 1566. požeškom sandžakbegu Nasuh-begu, koji je dobio zapovijed da uz suradnju sa srijemskim sandžakbegom Bajram-begom – koji je primio sukladnu naredbu – pribavi 1.500 stabala s područja svoga sandžaka za izgradnju spremišta za topove. Naredba upućena srijemskom sandžakbegu obvezivala ga je da pripomogne požeškom i smederevskom sandžakbegu isporukom potrebne drvene građe. Istog dana mohački sandžakbeg Hamza-beg i požeški sandžakbeg primili zapovijed da što prije nabave 250 hrastovih dasaka za nepoznatu svrhu.²³ Početkom veljače smederevskom sandžakbegu zapovjedbno je pribavljanje drvene građe za izgradnju brodova²⁴ i spremišta za topove, a Nasuh-begu zapovjedbno je pripomoći smederevskom kolegi slanjem drvnog i drugog materijala.²⁵

²⁰ Sandžakbeg je vrhovni upravni i vojni poglavar sandžaka. Smederevski sandžak osnovan je 1459. sa sjedištem u Smederevu i od 1521. u Beogradu, a prostirao se na području današnje središnje Srbije. Srijemski sandžak osnovan je 1541. sa sjedištem u Iloku i kasnije u Mitrovici, a prostirao se na području Srijema. Požeški sandžak osnovan je oko 1538. sa sjedištem u Požezi i prostirao se na području današnje središnje i istočne Slavonije. Pečuški i Mohački sandžak tijekom osmanske vlasti više su puta mijenjali svoje jurisdikcije; većinom su se prostirali na području današnje mađarske Baranje i na širem području mađarskog Zadunavlja.

²¹ YILDIRIM 1994: 630; KOVAČEVIĆ 1985: 139.

²² YILDIRIM 1994: *passim*; KOVAČEVIĆ 1985: *passim*.

²³ Zanimljivo je da su u sultanskoj zapovijedi navedene (donekle) precizne mjere za potrebne daske: morale su biti duge deset aršina i debele dva prsta. Aršin (osmanski turski: *arşın*) je mjera za dužinu koja s nekim varijacijama iznosi između 65 i 75 centimetara. YILDIRIM 1994: 297-299; KOVAČEVIĆ 1985: 92-93; MAŽURAN 1989: 29; VLAJINAC 1964: 122; ŠKALJIĆ 1966: 99.

²⁴ Budući da se posvuda u osmanskim izvorima pri opisu brodovlja izgrađenog za potrebe vojnog pohoda 1566. koristi višeznačan pojam *gemi* (osmanski turski: brod, lađa), teško je odrediti o kakvom se točno plovilu radilo i je li se u svakoj prilici koristio jednak tip brodovlja. U osmanskim izvorima može se pronaći više situacija kada se pojam *gemi* koristi u značenju većih čamaca ili šajki. Svakako se plovila korištena u sigetskom pohodu može nazivati riječnim brodovima i može se pretpostaviti da su to bili brodovi srednje ili manje veličine jer veći brodovi nisu mogli nesmetano ploviti rijekama. Osim toga, za gradnju pontonskih mostova bili su dostatni brodovi manje veličine. YILDIRIM 1994: *passim*; KOVAČEVIĆ 1985: *passim*; ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 105; ĐURĐEV 1950: 282.

²⁵ YILDIRIM 1994: 271; KOVAČEVIĆ 1985: 110-111; MAŽURAN 1989: 29.

Kao što se može vidjeti iz gornjih naredbi, istanbulska je središnjica opetovano slala zapovijedi svim sandžakbegovima uzduž rute vojnog pohoda i inzistirala na njihovoj suradnji s ciljem sveobuhvatne logističke pripreme za predstojeći pohod. Kada je 1. svibnja osmanska vojska krenula iz Istanbula, još je više narastao broj poslanih naredbi. Od lokalnih upravitelja očekivalo se slanje detaljnih i opširnih opisa stanja u njihovim pokrajinama. Tako je krajem svibnja požeškom sandžakbegu naređeno žurno obavješćivanje središnjice o tome koliko se na njegovu području nalazi rijeka i gdje je najprikladnije graditi mostove, koliko još treba izgraditi mostova, je li pribavljena drvena građa za izgradnju mostova, jesu li angažirani radnici za gradnju mostova i koliko njih. Naredba je čak uključivala i detaljnu uputu da se na dovoljno malenim rijekama u njihova korita potopi po troja kola i tako napravi most za prijelaz vojske.²⁶ Za pretpostaviti je da su slične zapovijedi poslana i drugim osmanskim dužnosnicima na terenu na ruti sigetskog pohoda, iako naredbe takvog sadržaja nisu sačuvane.

Može se zaključiti da je količina drvene građe pripremljene za potrebe osmanske vojske tijekom pohoda bila golema. Vojska je u svojim logorima trebala biti na toplom, pa se moralo pripremiti i drvo za ogrjev. Zato su 19. svibnja kadije Đakova i Iloka u Požeškom sandžaku te Mitrovice i Šapca u Srijemskom sandžaku primili zapovijed da za potrebe vojnog pohoda, među ostalim, pripreme i tristo kola drva za ogrjev kako bi ih se iskoristilo prilikom logorovanja osmanske vojske u logorima kod Šapca i zatim kod Mitrovice.²⁷

Treba napomenuti da se iz sadržaja pismenih naredbi koje su se slale tijekom pohoda ne može uvijek jasno shvatiti radi li se o gradnji klasičnih drvenih ili pontonskih mostova.²⁸ Međutim, razne napomene u naredbama koje se tiču drvnog materijala i neki detaljniji opisi gradnje upućuju na zaključak da se pri gotovo svakom spomenu mosta u osmanskim izvorima o sigetском pohodu ustvari radi o njegovoj pontonskoj verziji. Tako se i u ovom članku – ako nije izričito navedeno drugačije – uvijek govori o pontonskim mostovima. Ne treba ipak smetnuti s uma da je osmansko inženjerstvo bilo vično izgradnji klasičnih drvenih mostova. Gradnja isključivo pontonskih mostova tijekom sigetskog pohoda više govori o nužnosti brze organizacije prelazaka rijeka nego o nevjestosti osmanske vojne sile.

Metoda kojom se osmanska vojska često koristila i tijekom sigetskog pohoda bila je gradnja više pontonskih mostova na istoj lokaciji, čime se znatno ubrzavalo prelazak rijeke. Naime, taj je proces znao potrajati i čitav dan za jednu

²⁶ YILDIRIM 1994: 601; KOVAČEVIĆ 1985: 127-128; MAŽURAN 1989: 29-30.

²⁷ YILDIRIM 1994: 592; KOVAČEVIĆ 1985: 125-126.

²⁸ Ponton (francuski: *ponton*; od latinskog *pons*, most) je plosnati plovni objekt, među ostalim, dio pontonskog mosta ili u funkciji plutajućeg pristana. Pontonski je most privremen most na rijeci ili kanalu sastavljen od više usidrenih pontona preko kojih se postavljaju nosači i oplata. ANIĆ 1998: 892.

vojsku prosječne veličine, a 1566. – za jednu od najvećih osmanskih vojski ikad okupljenih – možda i nekoliko dana. Osim toga, možda su rezervni mostovi bili potrebni u slučaju da se nešto dogodi glavnome mostu. Osmansko inženjerstvo i u drugim je navratima gradilo dva i više pontonskih mostova na istome mjestu, npr. 1593. u bitci kod Siska osmanska vojska izgradila je dva mosta koji su se prilikom povlačenja pokazali nedostatnima te su rezultirali osmanskome katastrofom i utapanjem tisuća osmanskih vojnika, uključujući i bosanskog beglerbega Hasan-pašu Predojevića.²⁹ U naredbi poslanoj 2. lipnja 1566. smederevskom kadiji napominje se da se na svim riječnim prijelazima gdje je potrebno izgradi dva ili tri mosta ako je jedan nedovoljan, i to s ciljem osiguravanja brzog i neometanog prelaska vojske preko rijeka.³⁰ Osim toga, segedinskom je sandžakbegu 17. lipnja iste godine zapovjedbno da na potocima koji bi mogli poplaviti dade sagraditi po četiri mosta udaljena jedan od drugoga „koliko se strijelom može dobaciti.“³¹

Uloga lokalnog stanovništva u osmanskim građevinskim pothvatima

Obilno korištenje slavonskim šumskim fondom za izgradnju i popravak brodova, mostova i skela na slavonskim i srijemskim rijekama nije se moglo provoditi bez suradnje lokalnoga stanovništva. Osmanska vlast upošljavala je specijalizirane radnike koji su znali kako izgraditi i popraviti most i druge građevine. Pored ostalih, na takvim su se poslovima angažirali majstori s područja Požeškog sandžaka, a slalo ih se na poslove diljem svojega i susjednih sandžaka.³² Civili koji su bili angažirani kao čuvari i popravljači mostova, odnosno mostari (osmanski turski: *köprücüler*), bili su radnici vješti u takvim poslovima. Osim njih, međutim, angažirani su i čerahori (osmanski turski: *cerahorlar*), koji su bili manje vješti radnici i koristilo ih se za sječu šume, uklanjanje velikog kamenja i njegovo razbijanje barutom, izgradnju i proširivanje prilaznih putova te druge slične aktivnosti. Pripadnike je tih službi osmanska vlast redovito odabirala među kršćanskim stanovništvom. Čerahori su obično činili i do dvije trećine ukupnog broja uključenih radnika na poslovima popravaka tvrđava, izgradnje mostova itd.³³ Može se zaključiti da su spomenute osobe angažirane kao svojevrsan mobilni sloj radnika koje je osmanska vlast po potrebi slala na plaćeni rad u druge krajeve osmanske države gdje je postojao manjak potrebne radne snage. Mostari su za svoje usluge bili oslobođani od većeg ili manjeg broja izvanrednih nameta, a ponekad i od svih nameta. Treba napomenuti da takva služba nije bila slavonska iznimka jer je osmanska vlast na

²⁹ TANYELİ I TANYELİ 1990: 8; BRUMMETT 2001: 220-221; ERTAŞ 2011: 646.

³⁰ YILDIRIM 1994: 630; KOVAČEVIĆ 1985: 139.

³¹ YILDIRIM 1994: 683; KOVAČEVIĆ 1985: 172.

³² MOAČANIN 2001: 117-118.

³³ ERTAŞ 2011: 647; MOAČANIN 2014: 100.

isti način organizirala mostarsku službu u skoro svim sandžacima Carstva. Tako je na primjer bilo uobičajeno i u susjednim sandžacima na području današnje Bosne i Hercegovine i Srbije.³⁴

Broj slavonskih mostara brzo se povećavao tijekom osmanske vladavine, a u našim krajevima posebice u ranom razdoblju, odnosno od 1530-ih do 1570-ih godina – dakle i za vrijeme sigetskog pohoda. Razlog tome leži u činjenici da su prometnice i mostovi morali biti u normalnoj funkciji odmah nakon uspostave osmanske vlasti na nekom području, na primjer u Slavoniji i Srijemu od 1526. i u kasnijim desetljećima. Manja skupina čerahora tijekom 17. stoljeća putovala je čak iz Brodskog kadiluka do Osijeka (udaljenost od 80-ak kilometara) da bi ondje popravljala osječki most.³⁵ Pored toga, Evlija Čelebi naveo je u svojem putopisu da je za održavanje osječkog mosta u šezdesetim godinama 17. stoljeća bilo zaduženo kršćansko stanovništvo Požeškog i Mohačkog sandžaka koje je redovito zamjenjivalo istrunule stupove mosta u močvarnom tlu, a vjerojatno i podnice mosta.³⁶ Nešto kasnije (1687.) za održavanje osječkog mosta bili su zaduženi plaćeni radnici iz Srijemskog i Bosanskog sandžaka.³⁷ Navedeni podaci svjedoče o važnosti osječkog mosta za osmanske vojne pohode u Ugarskoj i za razvoj trgovine u 17. stoljeću, uključujući i posljednji osmanski pohod na Beč 1683.

Što se, pak, tiče sigetskog pohoda, početkom veljače 1566. iz Istanbula je poslana naredba smederevskom i srijemskom sandžakbegu da osiguraju namirnice i čerahore za potrebe izgradnje brodovlja i za pokrivanje mostova daskama.³⁸ U Srijemu je ukupno stotinu čerahora sudjelovalo u radovima na mostovima, i to tako što je određeno da svakih deset kuća u sandžaku među sobom odabere po jednog čerahora.³⁹ Za Požeški sandžak nema takvih podataka, ali ima za onaj Segedinski,⁴⁰ čijem je sandžakbegu 18. lipnja iste godine zapovjedbena da osigura po jednog čerahora iz svake četiri kuće u sandžaku i da radnici budu opremljeni svom potrebnom opremom, uključujući hranu i sjekire.⁴¹

³⁴ TCBDAGM, OADB, TT, TTD, 672; MOAČANIN 2006: 127, 172; ISTI 2001: 115-118; SRŠAN 2001: 68, 92, 158, 177, 188, 208, 221, 264, 321, 359; ĐURĐEV 1957: 43, 45, 56, 117-118; ZIROJEVIĆ 1974: 176-179.

³⁵ MOAČANIN 2001: 117.

³⁶ DAĞLI 2002: 108; ČELEBI 1996: 373; MOAČANIN 2014: 103; ZIROJEVIĆ 1974: 179-180.

³⁷ MOAČANIN 2014: 103-104.

³⁸ YILDIRIM 1994: 249; KOVAČEVIĆ 1985: 106.

³⁹ YILDIRIM 1994: 689, 701; KOVAČEVIĆ 1985: 178, 184.

⁴⁰ Segedinski sandžak prostirao se na području Bačke i današnje južne Mađarske sa sjedištem u gradu Szegedu.

⁴¹ YILDIRIM 1994: 689; KOVAČEVIĆ 1985: 178.

Prelazak osmanske vojske preko Save u Srijem

Na području istočne Slavonije i Srijema lokalni osmanski dužnosnici morali su se, među ostalim, pobrinuti da se kod Osijeka prikupi dovoljno brodova i raznog drvnog materijala za izgradnju mosta kada za to stigne naredba iz Istanbula.⁴² Otegotna okolnost tijekom pohoda bile su obilne proljetne kiše i poplave što su izbijale posvuda uz Dunav i njegove pritoke te time uzrokovale brojne probleme tijekom ionako složenih radnji prelaska rijeka. Tijekom osmanskih pohoda u europskom dijelu Carstva uvijek je trebalo računati na takve probleme, naročito kada je cilj pohoda bio daleko u srednjoj Europi i zbog toga se moralo iz Istanbula kretati u proljeće. Ljeti je vodostaj rijeka bio nizak, posebice u sušnim razdobljima, pa je vojska bez većih problema mogla prelaziti rijeku.⁴³ U proljeće 1566. situacija je bila posve drugačija: dok su u drugoj polovini svibnja sultan i glavnina vojske još uvijek prolazili prostorom današnje Bugarske, smederevski sandžakbeg izvijestio je sultana kako se vodostaj Dunava i Save bio toliko podigao da su sva naselja u okolici Zemuna i Beograda bila pod vodom; zbog toga nije bilo moguće izgraditi pontonski most na toj lokaciji. Sandžakbeg je, osim toga, javio da bi iduća najpogodnija lokacija za izgradnju mosta bila više uzvodno Savom kod sela Klenak, koje se nalazi 90-ak kilometara uzvodno na lijevoj obali Save preko puta Šapca. Osim što je na toj lokaciji vodostaj bio pogodniji za izgradnju mosta, to je bilo mjesto na kojem je i u ranijem razdoblju postojao pontonski most. Sandžakbegu je odgovoreno da poduzme potrebne korake kako bi se most sagradio na spomenutoj lokaciji i upozoren je da je most trebalo dovršiti prije dolaska sultanove vojske.⁴⁴ Za vrijeme sultanova boravka u Beogradu Dunav je bio toliko nabujao da se prve osmanske vojne odrede brodovima prebacivalo na drugu stranu Save u Zemun. Ostatak vojske krenuo je prema lokaciji gradnje mosta kod Šapca, a cijelim putem ometale su ih kiše i poplave. Smederevski je sandžakbeg Bajram-beg četiri dana gradio most kod Šapca, preko kojega je vojska naposljetku prešla u Srijem. Iz naredbi koje su primali lokalni dužnosnici saznajemo da je kadiji Šapca zapovjeđeno podignuti prilazne mostove do mosta kod Šapca – sličan pothvat izvest će kasnije i osmanski dužnosnici kod Osijeka. Razlog je takvoj zapovijedi očigledno bila potreba da vojska neometano prijeđe preko poplavljenog područja uz rijeku.⁴⁵

⁴² ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 102.

⁴³ MOAČANIN 2014: 94.

⁴⁴ YILDIRIM 1994: 626; KOVAČEVIĆ 1985: 135-136, 138; ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 99-100; MAŽURAN 1989: 30.

⁴⁵ YILDIRIM 1994: 637; KOVAČEVIĆ 1985: 143-144, 184; ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 99-100, 105-106; HAMMER-PURGSTALL 1979: 505-509; GÖKBİLGİN 1966: 9-10; ZIROJEVIĆ 1976: 12; TAMCAN 2005: 33-35; MAŽURAN 1989: 35-36, 39.

Logistička priprema u istočnoj Slavoniji

Kao što je ranije opisano, sultan Sulejman je nakon vijesti o napadu Nikole IV Zrinskog kod Šikloša odlučio promijeniti svoj plan i krenuti na Siget umjesto na Eger. Nije poznato kada su lokalni dužnosnici u Požeškom sandžaku doznali da moraju pristupiti gradnji mosta preko Drave kod Osijeka jer je sultan odlučio onuda proći. Međutim, postoji podatak da je požeški sandžakbeg Nasuh-beg još u travnju 1566. primio zapovijed da se u blizini Osijeka dade izgraditi „dovoljna količina mostova (!) i lađa.“⁴⁶ Tu se vjerojatno radilo o ranije spomenutoj težnji da vojska brzo i nesmetano prijeđe rijeku preko više prijelaza, kao i da prijelazi budu spremni neovisno o tome ide li vojska u tom smjeru ili ne. Ono što je također zanimljivo u gore spomenutoj zapovijedi jest tvrdnja da se nigdje drugdje u Požeškom sandžaku nije moglo graditi brodove osim kod Osijeka. Taj podatak ukazuje na važnost blizine slavonskih šuma i njihova krčenja za potrebe izgradnje osmanskog brodovlja. U istoj se zapovijedi također navodi da od ranijeg mosta koji je stajao na istoj lokaciji nije ostala sačuvana drvena građa, iz čega se može zaključiti da je osmanska vojska imala naviku „reciklirati“ drvenu građu sa starijih mostova. U zapovijedi stoji i da je nešto ranije na lokaciju budućeg mosta bio dopremljen materijal potreban za gradnju mosta: daske podnice, nosači i užad. Pored toga, do 10. travnja 1566. dopremljeno je na Dravu 35 šajki,⁴⁷ 35 brodova za prijevoz namirnica i 15 brodova za prijevoz konja, a zapovjeđena je izgradnja daljnjih 40 pontona, 130 opskrbnih brodova, 20 brodova za prijevoz konja i 56 šajki. Dakle, kod Osijeka se s vremenom nagomilao golem broj dodatnih brodova koji je očigledno morao biti smješten na lokaciji izgradnje budućeg mosta. O povećanom interesu osmanske središnjice za razvoj situacije u Osijeku svjedoči zapovijed poslana požeškom sandžakbegu 1. lipnja u kojoj mu se naređuje da ispita je li 30 brodova bilo dovoljno za izgradnju pontonskog mosta preko Drave. Osmanski izvori ne spominju broj radnika zaposlenih na navedenim poslovima. Močanin smatra da broj od 25.000 radnika koja se spominje u neosmanskim izvorima o spomenutim događajima možda i nije pretjerana zbog toga što su čerahori kao nestručna radna snaga mogli činiti i do dvije trećine ljudstva zaduženog za građevinske radove. Vjerojatno je angažirana radna snaga diljem Slavonije i Srijema, kao i iz obližnjih dijelova Bosne i Srbije, odnosno posvuda iz tadašnjega Budimskog ejaleta.⁴⁸

⁴⁶ MOČANIN 2014: 95.

⁴⁷ Šajka (od talijanskog *saicca*) je naoružan brzi riječni brod na vesla. ANIĆ 1998: 1186.

⁴⁸ MOČANIN 2014: 95-96, 98-99; MAŽURAN 1989: 31. Budimski ejalet (ili pašaluk; beglerbegluk) najveća je osmanska upravna jedinica sa sjedištem u Budimu, koja je postojala od 1541. do 1686. U tom se razdoblju sastojala od različitog broja sandžaka, uključujući, među ostalim, Smederevski, Zvornički, Srijemski, Mohački, Požeški, Pečuški i Segedinski sandžak, dakle većinom sandžake kroz koji je prolazio Dunav i Carigradski drum.

Izlijevanje Drave i promjena rute pohoda

Nakon što je do sultanove povorke stigla vijest da je Drava, počevši od 23. svibnja, imala enormno visok vodostaj i kako je toliko poplavjela da je bilo nemoguće prijeći na drugu stranu kod Osijeka, sultan je zapovjedio da se reaktivira plan o prelasku Dunava kod Petrovaradina i ipak krene na Eger.⁴⁹ Početkom lipnja 1566. poslana su zapovijedi požeškom i srijemskom sandžakbegu u kojima su obaviješteni kako je došlo do promjene plana i da se osječki most neće graditi. Zato je, međutim, trebalo nastaviti s izgradnjom mosta kod Petrovaradina, pa je požeški sandžakbeg primio naredbu da onamo pošalje ranije pripremljenih 130 brodova s namirnicama, alatom i drugim potrepštinama, 50 šajki i 20 brodova za prijevoz konja te 36 brodova-mostova, u slučaju da zatrebaju u Petrovaradinu. Iz drugih naredbi doznajemo kako je naređeno da se u Petrovaradin pošalje i 20 brodova viška s mosta kod Šapca i 52 broda iz Vidinskog sandžaka.⁵⁰ Naime, kako je vojska prelazila pojedinu rijeku, tako se i brodove „recikliralo“ i slalo na naredne prijelaze. U više zapovijedi poslanih sljedećih dana sandžakbegovima susjednih sandžaka ponavljala se tvrdnja da se Drava izlila i da treba mijenjati planove. Srijemskom je sandžakbegu 6. lipnja javljeno da se treba nastaviti s gradnjom pontonskog mosta kod Petrovaradina i upitan je koliko bi za to trebalo brodova. Pored toga, obavijestili su ga da je iz Požeškog sandžaka stizalo 36 brodova. Od požeškog je sandžakbega nakon nekoliko dana nanovo zatraženo da sve lađe, sav materijal i ljudstvo pošalje u Petrovaradin, što pokazuje užurbanost središnje vlasti.⁵¹

U nizu poslanih naredbi može se iščitati želja istanbulske središnjice da se svejedno nastavi s pokušajima izgradnje mosta na Dravi, npr. odabirom prikladnije lokacije mosta uzvodno Dravom u blizini Valpova – vjerojatno u slučaju da ponovo dođe do promjene plana. Požeški je sandžakbeg bio taj koji je u svojem pismu predložio gradnju mosta 30-ak kilometara uzvodno u blizini Valpova ili čak 70-ak kilometara uzvodno od Osijeka, kod (buduće Podravske) Moslavine. Osmansko ga je vodstvo u odgovoru uputilo da nastavi s izgradnjom novih brodova. Pored toga, pečuškom sandžakbegu naređeno je da s požeškim kolegom ispita gdje se još može izgraditi mostove na Dravi – a ako se može, trebalo ih je podići s pomoću brodova za prijevoz namirnica.⁵²

⁴⁹ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 99; HAMMER-PURGSTALL 1979: 508-509; GÖKBİLGİN 1966: 7; ÁGOSTON 2009b: 545.

⁵⁰ Vidinski sandžak osnovan je 1396. sa sjedištem u gradu Vidinu u sjeverozapadnoj Bugarskoj i prostirao se uz Dunav na spomenutom području.

⁵¹ YILDIRIM 1994: 641-644, 680-682, 688; KOVAČEVIĆ 1985: 145-146, 148, 153-155, 169-171, 177; MAŽURAN 1989: 31, 33-35; TANYELİ I TANYELİ 1990: 8-9; MOAČANIN 2014: 112.

⁵² YILDIRIM 1994: 642-644, 680; KOVAČEVIĆ 1985: 145-148; MAŽURAN 1989: 31.

U vezu sa sultanovom promjenom rute pohoda može se dovesti pismo poslano segedinskom sandžakbegu 17. lipnja, u kojem mu je zapovjedbno da pregleda sve mostove u svojem sandžaku i popravi ili sagradi mostove gdje je potrebno te da osigura materijal i hranu za dolazak sultanove vojske.⁵³

Sudjelovanje osmanske mornarice u sigetskom pohodu

Osmansko Carstvo imalo je razvijenu i snažnu vojnu i trgovačku mornaricu koja svoju snagu nije iskazivala jedino na Sredozemnome moru i u Indijskom oceanu, nego i na riječnim plovnim putovima, među ostalim, i na Dunavu i njegovim pritokama. Osmansko riječno brodarstvo bilo je vrlo razvijeno na rijekama istočne Slavonije i Srijema, i to najviše na Dunavu, a zatim na Savi i Dravi.⁵⁴ Dunav je bio najvažnija osmanska plovna rijeka u europskom dijelu Carstva i njime je prolazila logistička opskrba vojnih pohoda u Ugarskoj i u smjeru Beča. U vojnim se pothvatima vješto koordiniralo aktivnosti kopnenih i riječnih snaga. Osim toga, brojnim brodovljem transportiralo se Dunavom i donjim tokom Drave u drugoj polovini 16. stoljeća u Osijek i iz Osijeka razne proizvode, između ostalog, žito, stoku, vino, oružje i drugi ratni materijal.⁵⁵

Naredbe što su tijekom proljeća 1566. pristizale iz Istanbula u Požeški i Srijemski sandžak obavještavale su lokalne dužnosnike o dolasku većeg broja osmanskih ratnih plovila i njihovu koordinaciju s kretanjem sultanove kopnene vojske. Osmanska mornarica na Dunavu uključivala je brodovlje izgrađeno kako uzduž dunavskih obala sve do ušća, tako i brodovlje izgrađeno u istanbulskim brodogradilištima. Pored toga, kako je ranije navedeno, osmansko brodovlje gradilo se i u hrvatskim krajevima: požeškom je sandžakbegu u više navrata naređeno da omogući izgradnju riječnih brodova koji će se koristiti kao pontoni, kao plovila za prijevoz ljudstva, namirnica i drugih potreština. Za potrebe vojnog pohoda izgrađeni su brodovi ne samo u Požeškom nego i u Zvorničkom⁵⁶ i Vidinskom sandžaku i poslani su prije 30. svibnja 1566. u Beograd na raspolaganje smedevskom sandžakbegu.⁵⁷ Kako je ranije navedeno, promjene smjera sigetskog pohoda iziskivale su višekratnu sječu šuma i izgradnju novih plovila.

⁵³ YILDIRIM 1994: 683, 689; KOVAČEVIĆ 1985: 172, 178.

⁵⁴ MOAČANIN 2001: 99-100. Na Dravi je 1540-ih godina bila stacionirana osmanska flotila sa sjedištem u Osijeku. Kroz Osijek se dostavljalo velike količine vojnog materijala neophodnog za logistiku osmanskih vojnih pohoda. Flotila se 1567. iz Osijeka preselila 120 km uzvodno Dravom u (danas južnomađarski grad) Barcs, gdje je prije toga sigetski sandžakbeg dao izgraditi luku za smještaj flotile. VARGA 2015: 126.

⁵⁵ MOAČANIN 2014: 96.

⁵⁶ Zvornički sandžak osnovan je 1480. ili 1481. sa sjedištem u gradu Zvorniku u sjeveroistočnoj Bosni i prostirao se s obiju strans donjeg toka rijeke Drine i oko ušća Save.

⁵⁷ YILDIRIM 1994: 624; KOVAČEVIĆ 1985: 133-134; GÖKBİLGİN 1966: 12-13; MAŽURAN 1989: 31.

Nova promjena smjera pohoda i gradnja osječkog mosta

Nakon što je požeški sandžakbeg javio sultanu da se vodostaj Drave smanjio dovoljno kako bi se rijeka mogla prijeći, Sulejman je iznova promijenio smjer pohoda i naredio da se krene prema Osijeku i Dravi, a odande prema Sigetu.⁵⁸ Nakon što je požeškom sandžakbegu stigla naredba da ipak treba sagraditi most na Dravi kod Osijeka, onamo su upućeni brodovi s ljudstvom i radnicima za izgradnju pontonskog mosta. Zbog promjene plana most se moralo vrlo brzo izgraditi i od novih materijala jer su ranije dovršeni čamci poslani u Petrovaradin. Bio je to težak pothvat jer su Dunav i Drava i dalje prijetili visinom svojega vodostaja i izlivanjem diljem šire okolice Osijeka i uokolo osječke utvrde. Trebalo je iskrčiti nova stabla i transportirati drvenu građu na lokaciju mosta.⁵⁹ U vezi s ovim događajima sačuvane su sultanske naredbe iz prve polovine lipnja u kojima je pečuškom i mohačkom sandžakbegu zapovjedbno da izgrade „pješačke mostove“, odnosno „pješačke prilaze“ do osječkog pontonskog mosta na baranjskoj strani preko terena što ga je Drava poplavila nakon izlivanja iz korita.⁶⁰ Drava je izmijenila tok „milju i pol na baranjsku stranu“ i zato je vojsci trebalo omogućiti prolazak tim putem.⁶¹ Močanin ukazuje na činjenicu da je za tu zadaću trebalo pripremiti podnice za improvizirani most na potezu od 3,2 kilometra, a ne 8 kilometara do Darde jer je, izgleda, nakon 3,2 kilometra put dalje bio prohodan za vojsku. Zbog obimnosti toga pothvata naređeno je da i pečuški i smederevski sandžakbeg pripomognu koliko god bude potrebno. Osmanski izvori i zapisi kroničara navode kako je sav taj posao bio obavljen za 17 dana i da je ukupno uporabljeno 118 međusobno povezanih brodova. Prilično sukladna svjedočanstva ostavili su i svjedoci pohoda, Feridun Ahmed Bey i Selânikî Mustafa Efendi.⁶² Feridun u svojem opisu sigetskog pohoda tvrdi da je u radovima sudjelovalo 200.000 radnika i 12.000 janjičara, koji su prenijeli potrebnu drvenu građu i ostale potrepštine, a zatim lancima povezali brodove jedan za drugi na rijeci. Feridun, među ostalim, navodi da je to bio vrlo

⁵⁸ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 104-105; HAMMER-PURGSTALL 1979: 508-509; ÁGOSTON 2009a: 545.

⁵⁹ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 105; TANYELİ I TANYELİ 1990: 9. Prema nekim navodima, prije nego što je sultan Sulejman naredio izgradnju mosta kod Osijeka, zapovjedio je da se most preko Dunava sagradi kod Vukovara. Međutim, nabujala rijeka razrušila je most. GÖKBİLGİN 1966: 12; HAMMER-PURGSTALL 1979: 508-509.

⁶⁰ YILDIRIM 1994: 641-644, 680-682, 688; KOVAČEVIĆ 1985: 145, 153-155, 169-171, 177; MAŽURAN 1989: 31, 33-35; MOAČANIN 2014: 112; TANYELİ I TANYELİ 1990: 8.

⁶¹ MOAČANIN 2014: 99-101.

⁶² Močanin pretpostavlja da je tijekom toga obimnog i užurbanog pothvata dolazilo do improvizacije. Za detaljniju analizu cjelokupnog pothvata vidjeti MOAČANIN 2014: 100-101, 111; TANYELİ I TANYELİ 1990: 9; ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 99-100, 105-106; GÖKBİLGİN 1966: 12; ZIROJEVIĆ 1976: 12; TAMCAN 2005: 33-35.

čvrst most preko nabujale rijeke te prenosi komentare graditelja i stručnjaka koji su smatrali da se takav most u ono vrijeme mogao sagraditi tek za šest mjeseci. Najprije je vojska prešla most, a zatim 19. srpnja i sultan Sulejman, nakon čega je nastavio prema Sigetu i onamo stigao 5. kolovoza.⁶³

Kada se osmanska vojska u jesen 1566. istim putem kroz Baranju, Slavoniju i Srijem vraćala iz sigetskog pohoda, izgleda da se prelazak preko slavonskih i srijemskih mostova proveo rutinski i bez ikakvih problema. To se može zaključiti na osnovi činjenice da osmanski kroničari u svojim zapisima gotovo uopće ne spominju ponovne prelaske rijeka, a čitav povratak gotovo pa nimalo, osim podatka da se vojska istim putem vraćala prema Istanbulu.⁶⁴

Što se tiče pontonskog mosta kod Petrovaradina, koji je, prema svemu sudeći, također bio dovršen na vrijeme, jedna kasnija sultanska naredba govori da je taj most ostao u upotrebi još godinu dana nakon sigetskog pohoda i da se njime koristilo za civilne potrebe.⁶⁵

Rezultati najnovijih istraživanja o osmanskome mostu u Osijeku

Kako je ranije spomenuto, suvremeni vizualni prikazi 17-stoljetnog mosta u Osijeku ne prikazuju most sagrađen tijekom pohoda 1566., nego njegovu kasniju verziju – a treba uzeti u obzir i da su autori tih prikaza nerijetko puštali mašti na volju. Zato se izgled mosta iz 1566. ne može valjano opisati s pomoću 17-stoljetnih prikaza.⁶⁶ U tome nam pomažu rezultati istraživanja koja su tijekom 2009. i 2011. proveli djelatnici Hrvatskoga restauratorskog zavoda i Međunarodnog centra za podvodnu arheologiju u Zadru. Tom je prilikom u Dardi u obližnjem jezeru pronađen niz drvenih elemenata (drveni stupovi, daske i potporni stupovi) za koje se prilično sigurno može reći da su u 16. i 17. stoljeću služili kao dijelovi osmanskoga mosta. Na temelju dendrokronološke analize zaključeno je, među ostalim, da je osmanski most bio izgrađen od unaprijed pripremljenog materijala, da se koristilo hrastovinom i da je drvena građa korištena u gradnji mosta vjerojatno posječena do 1562.⁶⁷ Na temelju toga može se zaključiti da se lokalna drvena građa koristila za razne druge potrebe u ranijim godinama, da je možda bila „reciklirana“ i da

⁶³ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 105; HAMMER-PURGSTALL 1979: 509. O daljnjim događajima tijekom sigetskog pohoda i o opsadi Sigeta vidjeti GÖKBİLGİN 1966: 13-14; VARGA 2015: 167-173.

⁶⁴ ARSLANTÜRK I BÖREKÇI 2012: 204; NAMETAK 2000: 347; HAMMER-PURGSTALL 1979: 508-509; TAMCAN 2005: 161.

⁶⁵ YILDIRIM 1998: 157; TANYELİ I TANYELİ 1990: 9.

⁶⁶ MOAČANIN 2014: 93-94, 98-99. O 17-stoljetnim prikazima Velikog osječkog mosta vidjeti PELC 2014: 17-90.

⁶⁷ PEŠIĆ 2014: 113-132.

je unaprijed pripremljena građa doista bila presudan element izgradnje osječkog mosta u onako kratkom vremenu kako tvrde izvori. Nadalje, spomenuto istraživanje u Dardi potvrdilo je točnost onih povijesnih izvora koji navode da je most više puta bio zapaljen. Iz toga se može zaključiti da je za višekratnu obnovu mosta bilo potrebno mnogo drvnog materijala iz slavonskih šuma.

Moačanin pretpostavlja da se, iako nisu spomenuti među dopremljenim materijalom, za gradnju mosta moglo koristiti željeznim klinovima, kao što je bio slučaj tijekom izgradnje osmanskog mosta u Budimu 1545.⁶⁸ Spomenuta istraživanja podvodnih arheologa u Dardi upućuju na to da je most bio izgrađen na principu spajanja drvenim klinovima.⁶⁹

Značenje slavonskih i srijemskih šuma u kasnijem razdoblju

Poslije razvoja Osijeka u regionalno gospodarsko središte početkom 17. stoljeća stasanjem gradskog sajma bilo je potrebno sagraditi veću građevinu na Dravi od običnoga pontonskog mosta, koji je ponajviše služio za potrebe vojnih pohoda.⁷⁰ Strateška važnost osmanskog Osijeka i njegovih mostova utjecala je i na daljnji stabilan razvoj prometa ljudi i robe u Osijeku i okolnom području, uključujući i susjednu Baranju. Most je zbog strateške važnosti strogo čuvala osmanska vojska. Značenje mosta utjecalo je također na razvoj Darde, u kojoj je izgrađena palanka, odnosno drvena utvrda koja je, među ostalim, služila zaštititi putnika na tome važnom prometnom pravcu.⁷¹ Most je trebalo održavati i s vremena na vrijeme organizirati neophodne popravke uz korištenje velikom količinom drvene građe. Osmanska je vlast u zamjenu za porezne olakšice nametnula stanovništvu trinaest sela diljem Požeškog sandžaka obvezu provođenja spomenutih popravaka i održavanja, transportiranja potrebne građe, čuvanja mosta i sl. kako bi potonji uvijek bio u najboljem stanju.⁷²

Korištenje drvnom građom slavonskih i srijemskih šuma 1566. predstavlja samo jedan eklatantan primjer takve osmanske prakse. U šumama Požeškog i Srijemskog sandžaka sjekla se i skladištila drvena građa i za razne druge mostove na srednjem Dunavu.⁷³ Tako je, na primjer, drvena građa za izgradnju mosta kod Budima 1545. godine priskrbljena sječom u spačvanskim šumama u kadiluku Nijemci u Srijem-

⁶⁸ MOAČANIN 2014: 98-99.

⁶⁹ PEŠIĆ 2014: 126-127.

⁷⁰ MOAČANIN 2014: 94.

⁷¹ MAŽURAN 1989: 44-45; ISTI 2009: 178; VUČETIĆ 2014: 133-138.

⁷² MAŽURAN 1988: 60, 91, 97, 108, 113, 115, 170, 173, 178; SMIČIKLAS 1891: 62, 88; MAŽURAN 2009: 178.

⁷³ MOAČANIN 2014: 85-88; ISTI 2001: 117; GÜLDEREN 1983: 179-191; ÁGOSTON 2009b: 58.

skom sandžaku.⁷⁴ Osim za mostove, slavonska i srijemska drvena građa sigurno se koristila i za razne druge potrebe. U jednom se osmanskim izvoru deciderano navodi da je osmanska vojska nabavljala drvenu građu sječom šuma u kadiluku Nijemci u Srijemskom te općenito u Požeškom sandžaku, ali bez preciziranja točne lokacije na kojoj se krčila drvena građa te bez navođenja za što se ona koristila.⁷⁵

Evlija Čelebi u svojem putopisu navodi da su se stare i dotrajale daske s osječkog mosta koristile za popločavanje osječkih ulica kako bi se izbjegla pojava blata na ulicama, a isti je običaj popločavanja daskama Evlija zamijetio i u (današnjoj Sremskoj) Rači u južnom Srijemu.⁷⁶ Iako takve aktivnosti navode na zaključak da se u osmanskim razdoblju agresivno iskorištavalo drvenu građu lokalnih šuma, dosad pronađeni osmanski izvori ne spominju nikakve tragove štete na slavonskom šumskom fondu tijekom 1566. ili u bilo kojem drugom razdoblju osmanske vlasti u Slavoniji.⁷⁷ Slavonske i srijemske šume u osmanskim razdoblju bile su toliko rasprostranjene da, izgleda, nije bilo posljedica deforestacije koju su provodili radnici zaduženi za nabavljanje drvene građe za osmanske pothvate.

Zaključak

Pregled osmanskih izvora o vojnom pohodu sultana Sulejmana Veličanstvenog na Siget 1566. upućuje na zaključak da su slavonske i srijemske šume odigrale iznimno važnu ulogu u organizaciji i izvedbi sultanskog pohoda. Teško je odrediti količinu drvene građe dobivene sječom slavonskih i srijemskih šuma i zatim utrošene za vojne potrebe. Iako se u nekim osmanskim podacima o iskorištenoj drvenoj građi navode precizni podaci o količini drva, u većini je slučajeva nemoguće i približno odrediti kolike su doista bile potrebe za drvnom građom. Uostalom, može se pretpostaviti da zahtjevi za opskrbljivanjem drvnom građom u sačuvanim sultanskim naredbama čine tek dio ukupnih zahtjeva za drvnom građom.

Osmanski vojni pohod 1566. napregnuo je logističke snage lokalne administracije uzduž rute pohoda i pokazao na kakve je prirodne resurse, u ovom slučaju slavonske i srijemske šume, osmanska država mogla računati u svojim ratnim planovima s ciljem prodora u srednju Europu. Moguće je da bi bez tako obilnoga šumskog bogatstva koje je bilo na raspolaganju osmanskoj vojnoj sili sigetski pohod izgledao mnogo drugačije, odnosno da bi se bez brze izgradnje mosta na Dravi kod Osijeka pohod kretao prema nekom drugom cilju umjesto prema Sigetu, npr. u pravcu Egera. Možda

⁷⁴ MOAČANIN 2014: 95, 99.

⁷⁵ YILMAZER 2003: 238.

⁷⁶ DAĞLI 2002: 113; ČELEBI 1996: 367; MCGOWAN 1983: 486-487; ZIROJEVIĆ 1987: 124; MOAČANIN 2014: 105.

⁷⁷ TCB DAGM, OADB, TT, TTD, 203, 204, 243, 351, 355, 549, 612, 672; MOAČANIN 2003: 117-504; SRŠAN 2001: 19-393; MAŽURAN 1988: 45-555; SMIČIKLAS 1891: 1-386.

bi se u tom slučaju povijest ovog dijela srednje Europe polovinom 16. stoljeća bila bitno drugačije odvijala, a zajedno s njom i sudbina Sigeta i njegovih branitelja.

Bibliografija

Neobjavljeni izvori

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü (TCBDAGM), Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı (OADB), Tapu Tahrir (TT), Tapu Tahrir Defterleri (TTD), 203, 204, 243, 351, 355, 549, 612, 672.

Objavljeni izvori

ARSLANTÜRK, H. Ahmet, Günhan BÖREKÇI (ur.). 2012. *Nüzhet-i Esrarü'l Ahyar Der Ahbar-i Sefer-i Sigetvar. Sultan Süleyman'in Son Seferi*. Istanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.

ÇELEBI, Evlija. 1996. *Putopis. Odlomci o jugoslovenskim zemljama*. Sarajevo: Sarajevo-Publishing.

DAĞLI, Yücel, Seyit Ali KAHRAMAN (ur.). 2002. *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi Topkapı Sarayı Kütüphanesi Revan 1457 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu – Dizini*. Sv. 6. Istanbul: Yapı Kredi Yayınları.

DAĞLI, Yücel, Seyit Ali KAHRAMAN, İbrahim SEZGIN (ur.). 2001. *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 307 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu – Dizini*. Sv. 5. Istanbul: Yapı Kredi Yayınları.

ĐURĐEV, Branislav. 1950. Sremska kanun-nama iz 1588/89. godine. *Glasnik Zemaljskog muzeja u Sarajevu* 4-5: 269-283.

ĐURĐEV, Branislav, Nedim FILIPOVIĆ, Hamid HADŽIBEGIĆ, Muhamed MUJIĆ, Hazim ŠABANOVIĆ. 1957. *Kanuni i kanun-name za Bosanski, Hercegovački, Zvornički, Kliški, Crnogorski i Skadarski Sandžak*. Sarajevo: Orijentalni institut.

İPŞİRLİ, Mehmet (ur.). 1999. *Selânikî Mustafa Efendi. Tarih-i Selânik*. Sv. 1-2. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

KOVAČEVIĆ, Ešref (ur.). 1985. *Muhimme defteri. Dokumenti o našim krajevima*. Sarajevo: Orijentalni institut u Sarajevu.

MAŽURAN, Ive. 1988. *Popis naselja i stanovništva u Slavoniji 1698. godine*. Osijek: Radovi Zavoda za znanstveni rad JAZU u Osijeku.

MAŽURAN, Ive. 2009. Zbirni popis trgovišta i selâ u nahiji Baranyavar, Burunovar (Branjin Vrh) iz 1628. godine. *Osječki zbornik* 29: 177-180.

MCGOWAN, Bruce. 1983. *Sirem Sancağı mufassal tahrir defteri (1566-1574)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

MOAČANIN, Nenad. 2003. *Požega i Požeština u sklopu Osmanlijskog carstva (1537-1691)*. Jastrebarsko: Naklada Slap.

NAMETAK, Fehim (ur.). 2000. *Historija I. 1520-1576. Ibrahim Alajbegović Pečevija*. Sarajevo: El-Kalem – Orijentalni institut.

- SMIČIKLAS, Tadija. 1891. *Dvjestogodišnjica oslobođenja Slavonije*. Sv. 2. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti.
- SRŠAN, Stjepan (ur.). 2001. *Popis Sandžaka Požega 1579. godine*. Osijek: Državni arhiv u Osijeku.
- YILDIRIM, Hacı Osman, Vahdettin ATİK, Murat CEBECİOĞLU, Hasan ÇAĞLAR, Mustafa SERİN, Osman USLU, Numan YEKELER (ur.). 1998. *7 Numaralı Mühimme Defteri (975-976 / 1567-1569)*. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı.
- YILDIRIM, Hacı Osman, Vahdettin ATİK, Murat CEBECİOĞLU, Uğurhan DEMİR-BAŞ, Mustafa KARAZEYBEK, Muhammed SAFİ, Mustafa SERİN, Osman USLU, Numan YEKELER, Zahit YILDIRIM (ur.). 1994. *5 Numaralı Mühimme Defteri (973 / 1565-1566)*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı.
- YILMAZER, Ziya (ur.). 2003. *Topçular Katibi Abdülkadir (Kadri) Efendi Tarihi*. Sv. 1. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Literatura

- ÁGOSTON, Gábor. 2009a. „Süleyman I (‘the Magnificent’; Kanuni, or ‘the Lawgiver’)“. U *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, ur. Gábor Ágoston, Bruce Masters, 545. New York: Facts on File.
- ÁGOSTON, Gábor. 2009b. Where environmental and frontier studies meet: rivers, forests, marshes and forts along the Ottoman-Hapsburg frontier in Hungary. U *The Frontiers of the Ottoman World*, ur. A. C. S. Peacock, 57-79. Oxford: Oxford University Press.
- ANIĆ, Vladimir. 1998. *Rječnik hrvatskoga jezika*. Zagreb: Novi Liber.
- BRUMMETT, Palmira. 2001. The river crossing: breaking points (metaphorical and ‘real’) in Ottoman mutiny. U *Rebellion, Repression, Reinvention: Mutiny in Comparative Perspective*, ur. Jane Hathaway, 215-231. Westport-London: Praeger.
- DURŞUN, Selçuk. 2007. *Forest and the State: History of Forestry and Forest Administration in the Ottoman Empire*. Doktorska disertacija, Sabancı University.
- ERTAŞ, Mehmet Yaşar. 2011. Savaşlarla şekillenen yollar: Osmanlı Devleti’nde yol sistemi. U *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri Kitabı (Uşak / 14-16 Nisan 2011)*, ur. Adnan Şişman, Tuncer Baykara, Mehmet Karayaman, sv. 1, 625-652. Uşak: Uşak İli Kalkınma Vakfı.
- GÖKBİLGİN, Mustafa Tayyib. 1966. Kanunî Süleyman’ın 1566 Szigetvar Seferi Sebepleri ve Hazırlıkları. *Tarih Dergisi* 16/21: 1-14.
- GÜLDEREN, Jusuf. 1983. Turska brodogradilišta na Dunavu i njegovim pritokama u drugoj polovini XVI veka. U *Plovidba na Dunavu i njegovim pritokama kroz vekove*, ur. Vasa Čubrilović, 179-191. Beograd: Srpska akademija nauka i umetnosti.
- HAMMER-PURGSTALL, Joseph von. 1979. *Historija turskog /osmanskog/ carstva*. Sv. 1. Zagreb: Nerkez Smailagić.
- İPŞİRLİ, Mehmet. 1988. „Selânîkî Mustafa Efendi“. U *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. Sv. 36. Istanbul: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi Genel Müdürlüğü.

- MAŽURAN, Ive. 1989. Osijek za osmanske vladavine (1526-1687). Sektorska disertacija, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.
- MOAČANIN, Nenad. 2001. *Slavonija i Srijem u razdoblju osmanske vladavine*. Slavonki Brod: Hrvatski institut za povijest, Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje.
- MOAČANIN, Nenad. 2006. *Town and Country on the Middle Danube 1526-1690*. Leiden-Boston: Brill Publishing.
- MOAČANIN, Nenad. 2014. Cisir-i kebir-i Ösek. U MUTNJAKOVIĆ 2014: 91-112.
- MUTNJAKOVIĆ, Andrija (ur.). 2014. *Veliki osječki most: povijesni dossier i suvremena interpretacija / The great Osijek bridge: historical dossier and contemporary interpretation*. Zagreb-Osijek: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti – Zavod za znanstveni i umjetnički rad u Osijeku.
- PARLADIR, Šebnem. 2007. Sigetvar Seferi Tarihi ve Nakkaş Osman. *Sanat Tarihi Dergisi* 16/1: 67-108.
- PELC, Milan. 2014. Veliki most u Osijeku: povijesni očevid. U MUTNJAKOVIĆ 2014: 17-90.
- PEŠIĆ, Mladen. 2014. Arheološka istraživanja na Dardi, lokalitet Sulejmanov most. U MUTNJAKOVIĆ 2014: 113-132.
- ŠKALJIĆ, Abdulah. 1966. *Turcizmi u srpskohrvatskom jeziku*. Sarajevo: Svjetlost.
- TAMCAN, Šebnem. 2005. Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi'nde bulunan H.1339 No.lu Sigetvar Seferi Tarihi'nin tasvirleri. Magistarski rad, Ege Üniversitesi.
- TANYELİ, Gülsün, Uğur TANYELİ. 1990. Osmanlı Yüzer Köprüleri. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi* 1/2: 5-17.
- VARGA, Szabolcs. 2015. *Studije o povijesti Sigeta i obitelji Zrinski u 16. stoljeću*. Szigetvár: Szigetvári Várbaráti Kör – Pécsi Püspöki Hittudományi Főiskola, Pécsi Egyháztörténeti Intézet.
- VLAJINAC, Milan. 1964. *Rečnik naših starih mera u toku vekova*. Sv. 2. Beograd: Naučno delo.
- VLAŠIĆ, Andelko. 2016. Iskorištavanje šuma u Slavoniji u osmanskome razdoblju. *Scrinia Slavonica* 16: 71-90.
- VUČETIĆ, Ratko, Ivana HANIČAR BULJAN. 2014. Prostorno-povijesna studija Osječ-kog mosta. U MUTNJAKOVIĆ: 133-163.
- YURDAYDIN, Hüseyin G. 1952. Sigetvarnameler. *İlahiyat Fakültesi Dergisi* 2/1: 124-136.
- ZIROJEVIĆ, Olga. 1970. Carigradski drum od Beograda do Sofije (1459-1683). *Zbornik Istorijeskog muzeja Srbije* 7: 3-196.
- ZIROJEVIĆ, Olga. 1974. *Tursko vojno uređenje u Srbiji (1459-1683)*. Beograd: Istorijski institut.
- ZIROJEVIĆ, Olga. 1976. *Carigradski drum od Beograda do Budima u XVI i XVII veku*. Novi Sad: Institut za proučavanje istorije Vojvodine.
- ZIROJEVIĆ, Olga. 1987. Mreža turskih puteva (kopnenih i vodenih) na području današnje Vojvodine i Slavonije. *Istorijski časopis* 34: 119-129.

The Role of Forests of Slavonia and Syrmia in the Ottoman Szigetvár Campaign of 1566 with Particular Regard to Bridge-Building

Based on published and unpublished archival material and relevant literature, the paper deals with the role of forests of Slavonia and Syrmia in the Ottoman military logistics, i.e., in the organization and conduct of the 1566 Szigetvár military campaign of Sultan Suleiman the Magnificent. On its way through Slavonia and Syrmia towards Szigetvár, the Ottoman army crossed the pontoon bridges across the rivers Sava, in Syrmia near Šabac, and Drava, in Slavonia near Osijek. For the purposes of acquiring firewood for the army, the construction of riverboats, cannon storage facilities and the aforementioned pontoon bridges, the Ottoman army leadership organized the extraction of timber from the forests of eastern Slavonia and Syrmia. A review of Ottoman sources on the military campaign indicates that the Slavonian and Syrmian forests had an extremely important role in the organization and conduct of the Szigetvár campaign. It is difficult to determine the amount of timber obtained by cutting Slavonian and Syrmian forests and then spent for military purposes. Although in some Ottoman data on the exploited timber one can find precise figures regarding the amount of wood, in most cases it is impossible to even remotely determine how big the need for timber was. After all, it can be assumed that the timber requirement noted in the surviving archival sources makes up only a part of the overall timber requirement. The Ottoman military campaign of 1566 strained the logistical strengths of local administration along its route, and emphasized the natural resources, in this case Slavonian and Syrmian forests, on which the Ottoman state could have relied while devising the plans for penetration into Central Europe. It is possible that without such abundant forest resources available to the Ottoman army, the Szigetvár campaign would have evolved very differently, and that without the rapid construction of the Drava bridge near Osijek, the campaign would have been directed towards some other fortress instead of Szigetvár. Perhaps in this case the history of Europe in the 16th century would have taken a significantly different turn.

Keywords: Ottoman Empire, Slavonia, Syrmia, forests, Suleiman the Magnificent, Szigetvár campaign of 1566.

Ključne riječi: Osmansko Carstvo, Slavonija, Srijem, šume, Sulejman Veličanstveni, osmanski vojni pohod na Siget 1566.

Anđelko Vlašić
Hrvatski institut za povijest
Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje
Ante Starčevića 8
HR-35000 Slavonski Brod
andelko.vlasic@gmail.com

FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
INSTITUTE OF CROATIAN HISTORY
INSTITUT FÜR KROATISCHE GESCHICHTE

RADOVI 49

ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
FILOZOFSKOGA FAKULTETA SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

The logo for FF press, featuring the letters 'FF' in a stylized font with a horizontal line through them, followed by the word 'press' in a lowercase sans-serif font.

ZAGREB 2017.

RADOVI ZAVODA ZA HRVATSKU POVIJEST
FILOZOFSKOGA FAKULTETA SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

Knjiga 49

Izdavač / Publisher

Zavod za hrvatsku povijest
Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
FF-press

Za izdavača / For Publisher

Vesna Vlahović Štetić

Glavni urednik / Editor-in-Chief

Hrvoje Gračanin

Izvršna urednica / Executive Editor

Inga Vilogorac Brčić

Uredništvo / Editorial Board

Bruna Kuntić-Makvić (stara povijest/ancient history), Zrinka Nikolić Jakus (srednji vijek/
medieval history), Hrvoje Petrić (rani novi vijek/early modern history), Željko Holjevac
(moderna povijest/modern history), Tvrtko Jakovina (suvremena povijest/contemporary history),
Silvija Pisk (mikrohistorija i zavičajna povijest/microhistory and local history),
Zrinka Blažević (teorija i metodologija povijesti/theory and methodology of history)

Međunarodno uredničko vijeće / International Editorial Council

Denis Alimov (Sankt Peterburg), Živko Andrijašević (Nikšić), Csaba Békés (Budapest), Rajko
Bratož (Ljubljana), Snježana Buzov (Columbus, Ohio), Svetlozar Eldarov (Sofija), Toni Filiposki
(Skopje), Aleksandar Fotić (Beograd), Vladan Gavrilović (Novi Sad), Alojz Ivanišević (Wien),
Egidio Ivetić (Padova), Husnija Kamberović (Sarajevo), Karl Kaser (Graz),
Irina Ognyanova (Sofija), Géza Pálffy (Budapest), Ioan-Aurel Pop (Cluj),
Nade Proeva (Skopje), Alexios Savvides (Kalamata), Vlada Stanković (Beograd),
Ludwig Steindorff (Kiel), Peter Štih (Ljubljana)

Izvršni urednik za tuzemnu i inozemnu razmjenu /

Executive Editor for Publications Exchange

Martin Previšić

Tajnik uredništva / Editorial Board Assistant

Dejan Zadro

Adresa uredništva/Editorial Board address

Zavod za hrvatsku povijest, Filozofski fakultet Zagreb,
Ivana Lučića 3, HR-10 000, Zagreb
Tel. ++385 (0)1 6120 150, 6120 158, faks ++385 (0)1 6156 879

Časopis izlazi jedanput godišnje / The Journal is published once a year

Časopis je u digitalnom obliku dostupan na / The Journal in digital form is accessible at
Portal znanstvenih časopisa Republike Hrvatske „Hrčak“
<http://hrcak.srce.hr/radovi-zhp>

Financijska potpora za tisak časopisa / The Journal is published with the support by
Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske

Časopis je indeksiran u sljedećim bazama / The Journal is indexed in the following databases:
Directory of Open Access Journals, EBSCO, SCOPUS, ERIH PLUS, Emerging Sources Citation
Index - Web of Science

Naslovna stranica / Title page by
Iva Mandić

Grafičko oblikovanje i računalni slog / Graphic design and layout
Marko Maraković

Lektura / Language editors
Samanta Paronić (hrvatski / Croatian)
Dražen Nemet (engleski / English)

Tisak / Printed by
Tiskara Zelina d. d., Sveti Ivan Zelina

Naklada / Issued
250 primjeraka / 250 copies

*Časopis je u digitalnom obliku dostupan na Portalu znanstvenih časopisa
Republike Hrvatske „Hrčak“ <http://hrcak.srce.hr/radovi-zhp>*

*The Journal is accessible in digital form at the Hrcak - Portal of scientific
journals of Croatia <http://hrcak.srce.hr/radovi-zhp>*