

MOSTOVI I ZIDINE OSIJEKA

Zvonimir Glavaš

U ovome radu nastoji se obuhvatiti povijest mostova i fortifikacijskih sustava (kao vitalnih dijelova jednog gradskog naselja) na području današnjeg Osijeka, koja bi pak reflektirala i ostale aspekte osječke povijesti. Tako je prvo opisano keltsko, skordisko naselje na području Donjeg grada, za koje tek pretpostavljamo kako je moglo biti utvrđeno. Njega je naslijedila rimska Mursa, organizirana na istom prostoru, no ipak pozamašnija, utvrđena zidanim bedemima uz koje je sagrađen i kameni most preko Drave. Drastičan rez u odnosu na nju napravio je srednjovjekovni Osijek, preselivši svoje utvrđeno središte zapadnije (prostor današnje Tvrđe), a čvrsti most mijenjajući skelom. Osmanska okupacija zaključila je srednji vijek, no nije drastično promijenila stanje utvrde, pomalo ju nadograđujući, dok je uz nju sagrađen impozantan Sulejmanov most. Habsburško oslobađanje Slavonije od Osmanlija zapalit će taj most i drastično uzdrmati status Osijeka, no u sljedećim će godinama donijeti golemu novu utvrdu i nove mostove na Dravi. Propašću habsburške Austro-Ugarske konačno će propasti i osječki sustav fortifikacija bivajući srušen, dok će osječki mostovi na sebi osjetiti razaranje Drugog svjetskog i Domovinskog rata, no do danas ostati sastavni dio gradskog života i vizualnog identiteta.

Iako je u mitološkoj svijesti ranih vremena kao pokretačka snaga ljudske povijesti zabilježena vatra, od pojma civilizacije neodvojiv je i dijametralno suprotan element vode kao izvor života i jamac njegova održanja. Još su Latini svakoj rijeci pridavali muški rod, jer oplođuje zemlju i čini da rađa životom, a davno prije nego su preuzeli pozornost reflektora povijesti, i drugi su drevni narodi svoje civilizacije zasnivali uz vodu. No povijest civilizacije nije samo povijest života uz vodu nego i ovladavanja vodom, kao i ostatkom prirode. Irigracijski kanali i vijci, vodovodi, brane, nasipi, vodenice i drugi ljudski konstrukti obuzdavali su snagu vode, dobrog slugu, lošeg gospodara, i pretvarali ju u napredak zajednica. Osim što je voda (ponajprije rijeka) nudila snagu koju je valjalo zauzdati i upotrijebiti, oblikovala je svojim položajem i zapreke, granice, kao prirodan okvir rasprostiranja određenoj zajednici. Pobjeđivanje tog okvira, preskakanje te prepreke, ubrzo je postalo jedan od glavnih zadataka graditelja u naseljima uz riječne tokove; morali su nadvisiti vodu, sagraditi most. Od prvih arhitektonskih uspjeha te vrste pa do danas mostovi su

ostali reprezentativne građevine nekog naselja jednako koliko i imperativ nametnut potrebom povezivanja, spajanja, širenja, nadvladavanja barijera i omogućivanja protočnosti robe, ljudi i informacija.

No prirodni okviri koje za rasprostiranje nudi reljef određenim zajednicama obično su preširoki kako bi se u njima neomeđena smjestila sama središta naseljavanja, žarišne točke koje oko sebe šire vlastitu domenu utjecaja. Te točke prvenstveno su gradovi, fenomeni koji među ostalim označavaju osvit povijesti, no sličnu ulogu preuzimala su i njima prethodeća protourbana naselja. Ono što jedan (u širem smislu) grad drži na okupu, što ga određuje u odnosu na okolinu i što kondenzira njegove funkcije u spomenutu žarišnu cjelinu ne dopuštajući im da se rasplinu jesu fortifikacije. Naravno, fortifikacijski sustavi, bila riječ o jednostavnim palisadama ili višestrukim bedemima, imaju i (možda prije svega) primarnu funkciju obrane zajednice, no nije zanemarivo ni gore spomenuto simboličko, a često i realno određivanje grada i ne-grada (podgrađa, a zatim okolice) tom vješto stvorenom barijerom. Zbog toga i fortifikacije, baš kao i mostovi, oduvijek stoje kao jedan od važnih zadataka graditelja jer o njima ovisi mnogo toga; od opstanka naselja u nevolji, njegove unutrašnje organizacije, ali i vanjske reprezentacije.

Slijedom tih razmišljanja dolazimo do neobične istovremene sličnosti i potpune oprečnosti tih dvaju arhitektonskih pojavnosti – dok mostovi spajaju, fortifikacije razdvajaju; dok mostovi preskaču barijere, fortifikacije ih čine; dok mostovi šire protočnost ljudi i ideja, fortifikacije ih okupljaju i zgušnjavaju; no istovremeno oboje su reprezentativni

neizostavni dijelovi infrastrukture jednog grada/(naselja), pod uvjetom smještaja uz rijeku, te uočljivi čimbenici njegove vizure.

U ovom radu promatrat ćemo, na tragu do sada rečenog, povijest Osijeka i njemu prethodnih ovdašnjih naselja upravo kroz perspektivu tih dvaju arhitektonskih *must-havea*, mostova i fortifikacijskih sustava, koji su svojim kontinuitetom prisutnosti itekako kompetentni kratko ju prepričati. Naime, upravo je Osijek, smješten na sjeveroistočnom obodu dravsko-savske *mezopotamije*, na obali Drave, odličan primjer regionalnog centra naseljavanja od niza civilizacijskih krugova u dugačkom vremenskom kontinuumu, čija povijest bilježi (možda i upadljivo) postojanje spomenutih objekata, a suvremenost ih pak rabi kao zaštitni znak svog vizualnog identiteta.



Turski Osijek, prikaz iz 17. stoljeća



NA OBODU CARSTVA – ANTIČKA MURSA

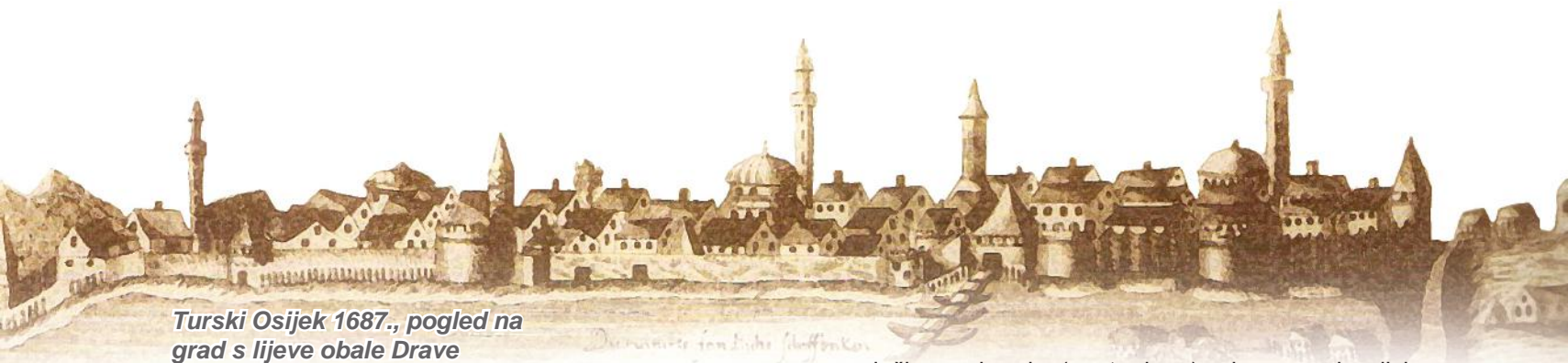
Priča o naseljima na osječkom području i njihovim arhitektonskim obilježjima dala bi se započeti i davno prije samog osvita povijesti, s obzirom na bogatu prisutnost prapovijesnih kultura, no ovdje će se pregled ipak ograničiti na ono što konvencionalno određujemo kao povijest. Ta povijest u Osijek je došla rimskim osvajanjima, bar je tako uobičajeno uzeti, a prije latinskih kolonista osječko je područje bilo naseljeno protopovijesnim stanovnicima keltsko-panonske provincije. Što se njihova naselja tiče, upravo je ono bilo temelj budućem rimskom, no nastankom tog potonjeg, kao i kasnijih naselja, tragovi tog keltskog gotovo su se posve zameli. Gledajući konkretnu temu ovog rada, to nam keltsko naselje nije ostavilo ništa – ni mostova, ni fortifikacija. Ipak, dok o postojanju eventualnog mosta ne možemo konkretnije ni nagađati, s obzirom na veličinu naselja i uobičajenu praksu gotovo je sigurno da je određeno utvrđenje postojalo. Naime, spomenuto naselje bilo je omeđeno Dravom sa sjevera i današnjom Vukovarskom ulicom s juga, dok se u pravcu zapad-istok protezalo od današnje Carinarnice pa prema Zelenom polju (Filipović, Šimić, 1997: 24), što je u kontekstu svoga vremena predstavljalo prilično veliku površinu. Uobičajena praksa Skordiska na ovom prostoru, kako su pokazala istraživanja na drugim mjestima, bila je takva naselja na obali rijeka opasavati debelim zemljanim bedemima zapečenim s gornje strane (bez ikakve uporabe kamenih konstrukcija), koji bi se uzdizali nad strmo izrađenom padinom sa širokim opkopom, a dodatna pojačanja bile su palisade i još poneki drveni elementi. (Filipović, Šimić, 1997: 19) Otprilike takvo utvrđenje možemo zamisliti i na gore određenom prostoru, a možda je upravo takvo, ili slično, dočekalo i Rimljane.

Rimski se vojni logor na prostorima Osijeka (Mursa) pojavio vjerojatno tijekom Batonova ustanka (6. – 9. pos. Kr.) u blizini postojeće keltsko-panonske naseobine, a osobito je prosperirao i narastao za Domicijanovih i Trajanovih pohoda. (Filipović, Šimić 1997: 69) Nakon Trajanova osvajanja Dacije limes Carstva pomaknuo se dalje pa u to vrijeme (početak 2. st. pos. Kr.) vjerojatno dolazi do primjetnije demilitarizacije Murse (Pinterović 1978: 46) i njezine preobrazbe u civilno naselje. Konačnu romanizaciju ovih područja dovršio je Trajanov nasljednik Hadrijan, dajući u sklopu toga Mursi status kolonije pod nazivom *Colonia Aelia Mursa*, vjerojatno oko 133. pos. Kr. (Pinterović, 1978: 53) Doživljavajući tako svoj uspon, Mursa je poprimila i svoj konačni oblik koji je moguće daleko bolje rekonstruirati nego što je slučaj s prethodno spominjanim keltskim naseljem. Neslaganja stručnjaka oko pojedinih detalja rekonstrukcije ipak postoje pa tako, na tragu našeg zanimanja, nije posve jasno kojeg su oblika i veličine bili tadašnji bedemi. Prema Katančićevoj rekonstrukciji Mursa je bila opasana dvostrukim bedemima s tri strane koje su činile tri stranice kvadrata, dužine 630 metara svaka, dok je četvrta stranica bila ona uz Dravu i stajala neutvrđena.

Prema toj bi procjeni grad imao površinu od otprilike 400 000 m². Franjetić pak daje nešto drugačiju viziju smatrajući kako je oblik ipak bio pravokutan, dužina stranica 680 (S-J) i 760 (I-Z) metara, što bi pak površinu grada dovelo na oko 516 000 m². Koja god rekonstrukcija bila točnija, utvrda Mursa bez sumnje je bila važan fortifikacijski objekt u kontekstu dunavskog limesa, tako da je zasigurno predstavljala značajniji objekt. Rimski Mursa imala je na svom području i najmanje jedan most preko Drave, a taj je bio dio ceste u smjeru današnjeg Bilja. Katančić ga locira kod današnjeg Ribarskog trga (nedaleko bolnice), smatrajući kako se radilo o kamenoj konstrukciji sa šest potpornih stupova. Vidljivi ostaci toga mosta spominju se još sedamdesetih godina XVIII. stoljeća, a 1935. stvarali su i probleme pri plovidbi Dravom zbog niskog vodostaja. Te su godine uništeni ostaci dvaju stupova, dok je 1985. uništen i ostatak čišćenjem korita miniranjem, nakon čega su poneki spašeni kameni fragmenti preseljeni u muzej. (Filipović, Šimić, 1997: 55) Na zalazu rimske povijesti preko Panonije, možda baš i Mursina mosta, protutnjali su Huni, a kao žrtva tog velikog gibanja pala je i sama Mursa, ostajući pusta i nenaseljena. Primamljive ruševine, još uvijek odraz nekad značajne karike limesa, opljačkali su potom na prijelazu epohe i Gepidi, Langobardi te Avari, ostavljajući sve gradske objekte da u ruševnom stanju dočekaju srednji vijek. Ostaci Murse ipak će, za razliku od ostataka prethodnih naseobina na istom području, pratiti osječku povijest još dugo supostojeći fragmentarno s kasnijim reinkarnacijama Grada, a dijelovi će biti i doslovce ugrađeni u neke nove objekte. Tako će srednjovjekovni Osijek materijal za svoju izgradnju naći upravo na ruševinama Murse, razgrađujući vjerojatno i posljednje ostatke njezinih fortifikacija, a građa iz istih izvora ugradit će se i u buduću Biljsku cestu te okolne nasipe. (Filipović, Šimić, 1997: 56)

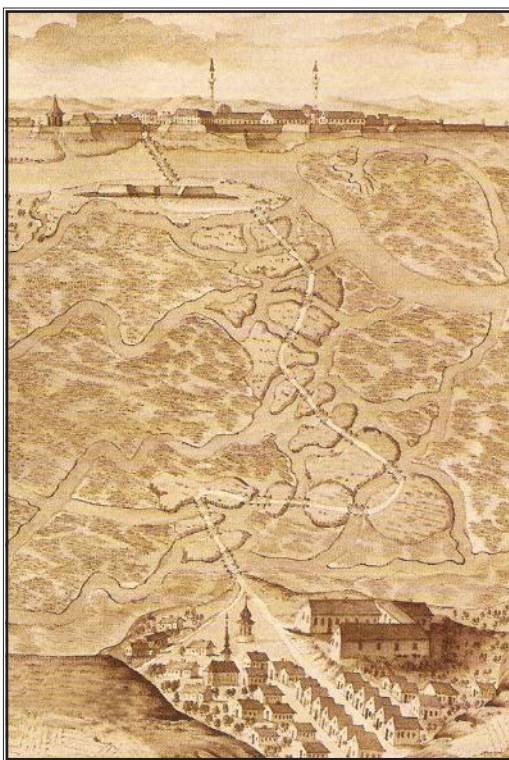
SJAJ KOROGA– SREDNJOVJEKOVNA TVRĐAVA

Početak srednjeg vijeka, nakon smiraja prvih seoba, novo slavensko naselje na osječkom području dislociralo se u odnosu na prethodna prema zapadu, u smjeru današnje Tvrđe. (Mažuran, 1994: 49) Smješteno pored ruševina nekadašnje Murse, vjerojatno u prvo vrijeme (otprilike u vrijeme bugarsko-hrvatsko-mađarskih sukoba) nije imalo pravih bedema, no svojevrsni su obrambeni sustav činili, uz dobar položaj, iskopani jarci i zemljani nasipi, već u skladu s aktualnom tehnikom. Pozicioniranjem križarskog prelaska Drave spomenutog u kronici Alberta Aquensisa na osječko područje, kako taj put rekonstruirao Franjo Rački, dolazimo do zaključka da nešto kasnije, na izmaku ranije faze srednjeg vijeka (XI. st.), postojeće naselje nije imalo ni izgrađen most, budući da kronika navodi kako su križari Dravu preplovili, dok o napretku utvrde nema podataka. Takvo će stanje, što se mosta tiče, potrajati kroz cijeli srednji vijek, no postojanje tog objekta zamijenit će stalni promet skelom, o čemu svjedoči već i prva isprava u



Turski Osijek 1687., pogled na grad s lijeve obale Drave

kojoj se Osijek pod tim imenom i spominje (tj. mađarizirano Ezek), ona kralja Emerika iz 1196. (Mažuran, 1994: 50) Redovito prometovanje skele donekle je nadomjestilo postojanje mosta preko Drave pa se Osijek, kako je vrijeme odmicalo, iz manjeg slavenskog naselja razvio u poznato i vrlo prometno trgovačko čvorište Panonije. Od XII. do XIV. stoljeća izvori o Osijeku ponovno šute, a u XIV. stoljeću nalazimo ga u posjedu plemićke obitelji Korog pod kojima osječka tvrđava, zasigurno u međuvremenu daleko napredovala od one početne ranosrednjovjekovne, biva dodatno utvrđena i pretvorena u čvrstu uporišnu točku te obitelji za burnih dinastičkih sukoba koji su obilježili spomenute godine hrvatske povijesti. Dobro opremljena hranom, osječka je utvrda u to vrijeme bila nesavladiva prepreka protivnicima Koroga, a istovremeno je pružala mogućnost nadziranja širokog okolnog prostora. Stalna veza preko Drave prema Baranji, održavana već spomenutom skelom, dodatno je pojačavala snagu osječke tvrđave, budući da je potpunu opsadu činilo nemogućom i otvarala joj velike prometno-trgovinske prednosti. (Mažuran, 1994: 58) Nešto detaljniju spoznaju o izgledu utvrde Korogi dobivamo iz druge polovice XIV. stoljeća, kada ju nakon očeve smrti 1351. preuzima Filip Korog Mlađi, upamćen po tome što je svu svoju djelatnost usmjerio, umjesto u visoku politiku (poput svoje braće), u razvoj svog središnjeg naselja. Tako je na povišenoj terasi uz Dravu Filip izgradio obiteljski dvor s citadelom (četverokutnom, od tvrde opeke i daščanih krovova), a samu varoš (*oppidum*) opasao je novim zidom, opkopom i jarkom napunjenim vodom. Na osječkim zidinama dao je podići dvojna velika vrata; zapadna za pravac iz Valpova i istočna za promet prema Vukovu. Istočno od samog kaštela podignuta su i manja vrata kojima se silazilo prema Dravi i drugom najvažnijem infrastrukturnom objektu grada; *pokretnom mostu*, dravskoj skeli. Odijeljeno graničnim elementom zida, kako je to već u uvodu spominjano, s južne (poslije i istočne te zapadne) strane utvrde smjestilo



Pogled iz Darde na trasu Sulejmanova mosta i turski Osijek 1687.

se osječko podgrađe (neutvrđeno), skupa s obradivim zemljištem koje je hranilo grad. Sama utvrđena varoš pokrivala je otprilike područje današnje osječke uže Tvrđe, dok je središnja utvrda bila nedaleko lokacije današnjeg franjevačkog samostana. Uređena i opasana osječka utvrda, koja je još k tome nadzirala i promet skelom (iako je veći dio brodarine ubirala opatija Cikador), tako se po svojoj razvijenosti, koračajući prema kraju srednjeg vijeka, nije razlikovala od većine srednjoeuropskih gradova, bivajući pravo regionalno središte. (Mažuran, 1994: 60, 100) Unatoč tim sjajnim trenucima, povijesne su bujice u jednom trenutku donijele zalaz moći i sjaja osječke tvrđave Koroga, a isti se poklopio s izlaskom nove svjetske sile na obzor događanja. Vijesti o nadiranju osmanske vojske zabrinule su Osječane još 1456., kada se Mehmed II. Fatih pokrenuo prema Smederevu i Beogradu (Mažuran, 1994: 76), a negdje oko 1459. nestalo je i zadnjeg velikog člana dinastije Koroga, Ivana. (Mažuran, 1994: 77) Time je stvoren preduvjet slabljenju grada koje se uklopilo u generalnu sliku dekadencije čitave Ugarsko-Hrvatske, nasuprot novonastajućem imperiju koji je rastao s istoka. Od tada neće proći ni stoljeće vremena, a osmanske će vojske konačno kročiti u Osijek te ih ni sjajna tvrđava Koroga neće spriječiti da obrišu i zamjene jedan stari svijet.

SNAŽNA VAROŠ I SULEJMANOV MOST

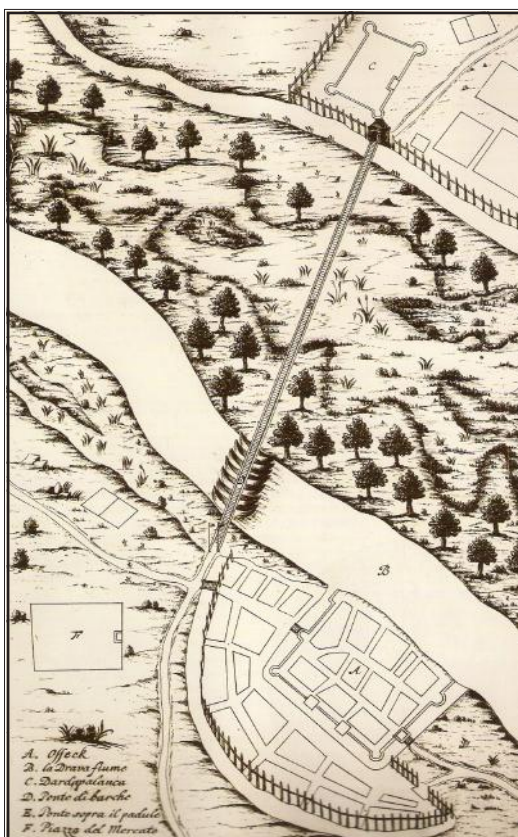
U godinama koje su slijedile Osijek je, po izumiranju Koroga, mijenjao svoje feudalne gospodare te se čak našao pod opsadom u ratu za prijestolje (Vladislav Jagelović protiv Maksimilijana Habsburškog), no ništa se posebno po život njegovih građana nije dogodilo. (Mažuran, 1994: 94) Bar su tako stvari izgledale površinski, neuzimajući u obzir generalno stanje u državi i velike turbulencije što su dolazile s istoka. Ipak, ako su ugarsko-hrvatske vlasti ignorirale osmansku opasnost, ona nije zaboravila na njih. U proljeće 1526. Sulejman Kanuni pokrenuo je svoju golemu vojsku prema



Ugarskoj, a osječki se teritorij nepripremljen našao u samom žarištu ratnih zbivanja. Dvojbeno je koliko je značajan otpor osječka utvrda uopće mogla pružiti, no izbor grada bio je ne suočavati zidine sa osmanskim opsadom, već su izaslanici Osijeka i Erduta 8. kolovoza 1526. predali gradske ključeve Mustafa-paši Jahjaogluu. (Mažuran, 1994: 96) Tjedan dana poslije u grad je stigao i sam Sulejman, načinivši novu povijesnu prekretnicu u odnosu na u ovom radu tematizirane objekte. Naime turska okupacija prvobitno nije uništila mirno predanu osječku tvrđavu, no donijela je novost glede drugog nam zanimljivog objekta – ponovno je sagradila most. Prvobitni osmanski most bio je građen pod neprestanom paskom samog Sulejmana, zbog čega je i dovršen u rekordnom roku od pet dana. Opisi iz sultanova dnevnika govore nam kako je bio drven, 215 metara dugačak i 1,5 metara širok, no čini se kako je kod širine došlo do pogreške jer je ona, po svemu sudeći, morala biti barem triput veća. Kada su 23. kolovoza i zadnje trupe prešle preko mosta, opustošivši prije toga i sam grad, spalile su ga, simbolički se odričući mogućnosti povlačenja. Opustošeni Osijek ipak nije dugo ostao stajati u vakuumu. Već po povratku s Mohačkog polja Osmanlije su ga ponovno zauzele i odmah započele stvarati novi grad. (Mažuran, 1994: 97)

Zanimljivost osmanske preobrazbe Osijeka ponajprije leži u tome što je grad posve preuređen iznutra, osobito izgradnjom muslimanskih bogomolja i javnih zgrada, no sama se tlocrtna rješenja gotovo i nisu mijenjala. Slijedom toga, i na planu samog utvrđenja grada nije došlo do drastičnih promjena, tako da su zidine uglavnom zadržale svoj prijašnji opseg, a gradska vrata svoje pozicije (sada nazvana Valpovačka i Beogradska). (Mažuran, 1994: 101) Ubrzo nakon ponovno izvršene okupacije Kasim-paša pečujski završio je popravke i vratio grad u normalno stanje, što implicira da prethodno pustošenje ipak nije bilo totalnih razmjera te da je ponajprije bilo usmjereno na samu citadelu. Tijekom tih popravaka postojeće su zidine povišene hrastovom građom, cementom, krečom i gipsom, po njima su na više strana podignute kule i načinjeni manji prolazi, a po cijelom sustavu utvrđenja izrađene su i puškarnice za vatreno oružje. Tako je osječka tvrđava, u temelju srednjovjekovno zdanje, evoluirala da zadovolji potrebe modernijeg ratova, no nije došlo do korjenitih promjena kao na prijelazu prethodnih epoha. (Mažuran, 1994: 108) Dvije godine poslije nadogradnje same utvrđene varoši osječki

je sustav fortifikacija dobio i svoje proširenje. Čitave 1528. osmanska je vlast uvozila velike količine drvene građe u Osijek i rabila ju za izgradnju i utvrđivanje palanke (manjeg drvenog utvrđenja) izvan zidina Osijeka. Godinu poslije, uoči novog ratnog pohoda sultana Sulejmana, otpočeo je još jedan veliki infrastrukturni projekt; Ibrahim-paša gradio je novi most. Zbog visokog vodostaja gradnja tog drvenog pontonskog mosta odužila se više nego je predviđeno, što je natjeralo Sulejmana da čeka utaboren pod Osijekom, dok je jedinice anadolske vojske poslao u zadatak zatrpavanja bara i rupa u okolici kako bi olakšao buduće infrastrukturne pothvate. I taj most uništen je odmah po prelasku vojske na drugu stranu budući da se ponovno očekivao trijumfalni uspjeh ravan onom na Mohačkom polju. (Mažuran, 1994: 111) Nakon neuspjeha na tom pohodu, te



Shematski plan turskoga Osijeka iz 1610

budućih neuspjeha ili djelomičnih uspjeha, Osmanlije shvaćaju da će im Osijek duže vremena biti potreban kao čvrsto uporište pa iz godine u godinu poduzimaju pothvate dogradnje i pojačavanja osječkih fortifikacija, ojačavajući postojeće bedeme i kule, dograđujući nove i opskrbljujući grad ratnom opremom. Godine 1532. sagrađen je i treći osmanski most preko Drave, ponovno drveni i pontonski, no ovaj put nakon sultanova prelaska nije spaljen, nego je ostao u trajnom posjedu osječke utvrde spajajući ponovno Slavoniju s Baranjom i još jednom ojačavajući status Osijeka kao prometnog čvorišta. (Mažuran, 1994: 112) U međuvremenu, stalno je nadograđivanje zidina ostavilo i vidljivih napredaka unutar dva desetljeća, tako da putopisac Hans Dernschwam 1555. opisuje kameni zid (prethodno bio od opeke) s lošim topovskim pozicijama (drvena kruništa i prsobrani ili sasvim bez njih) koji je okruživao varoš te zemljani zid s palisadama

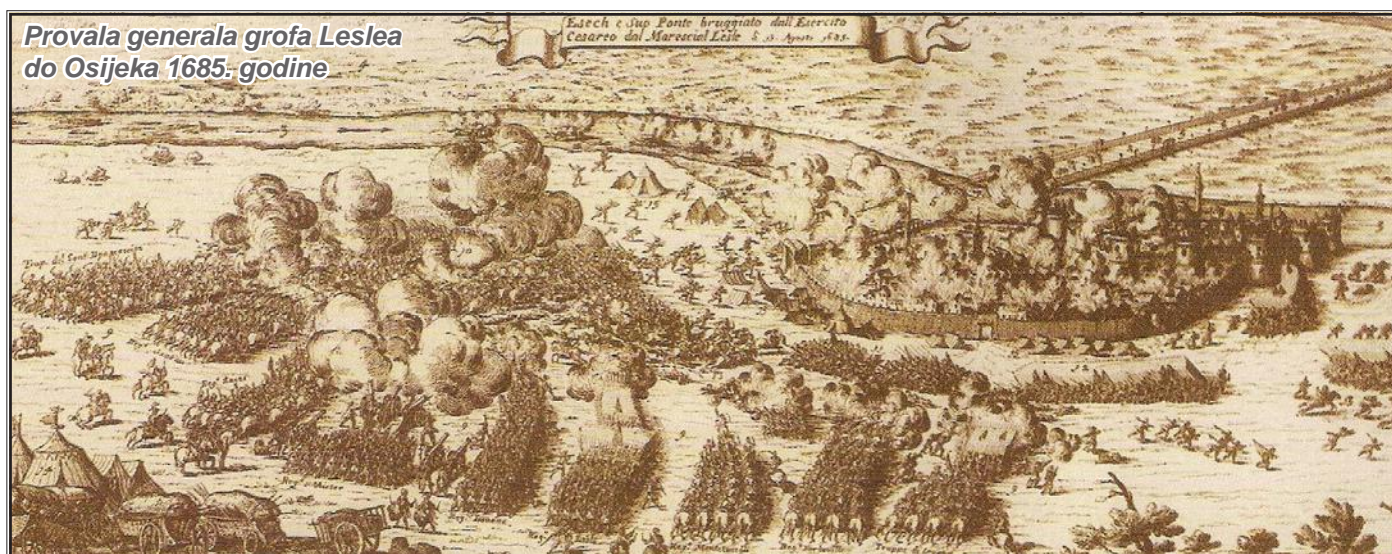
koji je okruživao palanku u podgrađu. Iako Dernschwam o turskom Osijeku piše vrlo pejorativno, bez sumnje se radilo o snažnoj utvrdi u čiju se stalnu nadogradnju očito neko vrijeme sustavno ulagalo. (Mažuran, 1994: 118) Tu tezu potvrdila je i sljedeća veća nadogradnja koju je proveo Mustafa-paša 1564., naređujući temeljitu obnovu te izgradnju novog bastiona na koji su postavljeni topovi. (Mažuran, 1994: 120) Ipak, svi ti pothvati lokalnih graditelja pali su u sjenu pred megaprojektom koji je 1566. naredio sam Sulejman pretvorivši Osijek u golemo gradilište. Riječ je ponovno o mostu, četvrtom po redu, no ovaj puta ne samo funkcionalnom nego i reprezentativnom u



širim razmjerima. Četiri sandžak-bega (požeški, mohački, srijemski i smederevski) dobila su istovremeno naređenje Velike porte da prikupe građu za sultanov pothvat, dok se on iz Istanbula ponovno zaputio prema Panoniji. (Mažuran, 1994: 123) Kako su se vojska i sultan kretali, trebali su ih dočekati gotovi prijelazi preko rijeka i osposobljena infrastruktura, a o mjestu konačnog prelaska u Ugarsku još se dvojilo. Kandidati su bili Osijek i Petrovaradin, a previsok vodostaj onemogućio je prvobitno izvedbu projekta na bilo kojem od tih mjesta. Konačno se Drava povukla nešto brže nego Dunav te je kompletna građa preusmjerena za Osijek. Za samo osam dana podignut je veliki most od strane mnoštva seljaka te čak 800 janjičara, a sastojao se od dvaju dijelova – pontonskog oslonjenog o lađe na Dravi te velike drvene ceste koja je na hrastovim stupcima vodila preko močvara do Darde (oko 8 km). Tim mostom, koji će uskoro postati čuven po cijeloj Europi, prošao je konačno Sulejman uz klicanje i pucnje topova

je već sljedećeg mjeseca i potrajala čitavo tromjesečje, no ukupne posljedice provale Zrinskog osjetile su se daleko duže. (Mažuran, 1994: 163)

Privremeni mir u Osijeku prekinut je 1682. kada su po gradu počele očite pripreme za rat, no dok se po njemu skupljala brojna osmanska vojska i logistika, nitko nije očekivao da će ta tvrđava uskoro promijeniti vlasnika. Prije prelaska Sulejmanova mosta vezir Kara-mustafa iz Osijeka je odao i konačnu objavu rata prema Beču, da bi razbijanje posljednje opsade toga grada izazvalo svojevrsni bumerang-efekt. (Mažuran, 1994: 168, 172) Kršćanski je uzvratni udarac napredovao pomalo, no nezaustavljivo. Slijedom toga, 1685. na red je došao i Osijek, čiju je obrambenu snagu potukao carski zapovjednik Lesle, spalivši podgrađe i palanku, dok samu tvrđavu nije uspio zauzeti. (Mažuran, 1994: 175) Svu svoju obrambenu snagu osječke su Osmanlije od tog trenutka usmjerile na Sulejmanov most, no kada je i njega 1686. spalio Ludwig



krećući na svoj zadnji pohod, a preko njega vraćeno mu je i tijelo u žalobnoj povorci. (Mažuran, 1994: 127)

Najslavniji dani turskog Osijeka, osobito što se fortifikacije i mosta tiče, završili su početkom sljedećeg stoljeća i novih velikih ratova. Osijek tada prestaje biti uporište za osvajanja, a postaje sve češće obrambena točka Carstva do koje prodiru kršćanski odredi. Tako je oko 1599. zapaljena osječka palanka i napadnuta varoš od strane lokalnih hajduka potpomognutih generalom Herbersteinom i kapetanom Tomom Erdödyem, a čini se da je tih dana prvi puta oštećen i Sulejmanov most. (Mažuran, 1994: 145) Daleko teži udarac Osijek je zadobio u čuvenom pohodu Nikole Zrinskog 1664. kada je on, udarivši neočekivano zimi, uspio spaliti podgrađa Pečuha, Mohača i Šikloša, zatim osvojiti Dardu te konačno spaliti osječku palanku i Sulejmanov most. Most je tada još jednom postao top tema europskih razmjera, no ovaj put svojim spektakularnim uništenjem, a ne građenjem. (Mažuran, 1994: 153) Obnova osječkog mosta započela

Badenski (požar je navodno trajao čitavu noć), postajalo je izvjesno da se ni tvrđavi bolje ne piše. Posljednje osmanske intervencije osječke su fortifikacije doživjele kroz ubrzano popravljavanje, pojačavanje i dograđivanje nasipa i bastiona, što je onemogućilo kršćanskoj vojsci da Osijek zauzme izravnim udarom. (Mažuran, 1994: 180-1) Umjesto teške opsade i borbe pod tvrđavom dogodilo se pak ponavljanje povijesti - nakon što se krivo obaviještena osmanska obrana raspršila od straha, osječka je tvrđava konačno zauzeta od generala Dünnewalda 1687. bez gotovo ikakve borbe. (Mažuran, 1994: 183) Bivša turska utvrda pružila je 1690. zaklon kršćanskim vlasnicima kada su se strane promijenile, a general de Croy branio Osijek od protuudara Husein-paše, no ponovno presudnu ulogu nisu odigrali ni topovi, ni bastioni, nego ratne varke. Povlačenjem Huseinove vojske prema Savi razdoblje turskog Osijeka, obilježeno izgradnjom moćne utvrde, palanke i velebnog mosta, konačno je zaključeno.





NOVA UTVRDA I NOVI MOSTOVI U NOVOM OSIJEKU

Oslobađanje Osijeka od osmanske vlasti donijelo je zapravo daleko dramatičniju promjenu samom gradu nego njegov pad pod spomenutu. Veličinu, naseljenost i gospodarsku moć odnio je rat, a novi geostrateški položaj pretvorio je Osijek iz razvijenog trgovačko-prometnog središta na raskrižju putova u rubno vojno uporište na granici drugog Carstva. (Mažuran, 1996: 3) Takvo stanje odrazilo se odmah i na osječke fortifikacije budući da ih je vojna uprava ocijenila trošnim i zrelima za popravak, no sredstva za isti nije mogla iznaći. Od oslobađanja nadalje jedan od osnovnih zadataka vojnih vlasti u Osijeku bit će upravo to – stalno popravljavanje i proširenje fortifikacijskih objekata, no jednako stalna bit će i nestašica novca i materijala. Nakon bitke kod Slankamena 1691. konačno se pristupilo obnovi osječke tvrđave, no spor se vodio između koncepcije inženjera Beaulaincourta, koji je predviđao

izgradnju tvrđavskog roga prema istoku, očuvanje turske palanke i njezino opasavanje zidom, popravak postojećih turskih utvrđenja tvrđave te izgradnju čak osam novih bastiona, i koncepcije Ludwiga Badenskog koji je želio porušiti staru gradsku tvrđavu i palanku te sagraditi posve novo utvrđenje. Konačna odluka vojnih vlasti bila je bliža onoj vojvode Badenskog,

tako da je turska palanka srušena, a učinjenim zahvatima razbijena je okvirna urbana koncepcija Osijeka aktualna još od srednjovjekovlja. Preseljenjem dijela stanovništva iz srušene palanke na zapad oblikovala se jezgra onoga što će uskoro postati Gornji grad. (Mažuran, 1996: 4, 8-9) Unatoč pristizanju novca na kapaljku do kraja 1694. završena je izgradnja istočnog tvrđavskog roga te manjih zahvata kao što su glasije, unutrašnji zidovi i bastioni, tako da je osječka utvrda pomalo poprimala tada zamišljeni oblik. I dok se život njezina stanovništva pomalo popravljao, zanimljiv je detalj kako njezinim arhitektima puni honorar nikada nije isplaćen. (Mažuran, 1996: 10) Nešto prije dovršetka istočnog tvrđavskog roga dovršen je i drugi projekt ovdje nam zanimljiv – novi pontonski most inženjera Kaiserfelda koji je zamijenio uništeni Sulejmanov, a smjestio se nešto bliže budućem Donjem gradu (koji je već bio u nastajanju). (Mažuran, 1996: 17) Početkom XVIII. stoljeća Dvorska je komora stavila kao imperativ izgradnju goleme vojne tvrđave u Osijeku, u koju su se trebali uklopiti elementi postojeće. Tri godine stanovništvo je mučno radilo na ostvarenju preduvjeta, a ni početak radova 1709. nije ih oslobodio bremena koje im je teretilo svakodnevicu. Naime, da bi se ispunio ambiciozni plan Komore, stanovništvo je opterećeno besplatnom radnom

obvezom (ako žive u blizini) ili podavanjem u novcu (ukoliko žive dalje). Izgradnja, povjerena zapovjedništvu generala Von Beckersa i izvedbi inženjera Gosseaua, bila je utoliko teža od izgradnje prijašnjih sličnih zdanja zato što se tvrđava nije radila na slobodnom prostoru, nego je u nju morao biti uklopljen čitavi jedan živi grad. Do 1719. dovršeni su nasipanje i utvrđivanje dravske obale, građenje pokretnih mostova prema tvrđavskom rogu, izrada odvodnih i obrambenih kanala, zgrada skladišta, barutana i bunara, zvjezdolika zidna ovojnica, bastioni svetih Leopolda (jug), Inocencija i Karla (istok), Josipa i Terezije (zapad), Vodenih, Novih i Valpovačkih vrata te većine vojnih zgrada utvrde. Završni dio radova vodio je potpukovnik von Heisse, a stanovništvo je iscrpljivano do krajnjih razmjera. Do 1720. dovršene su krunska utvrda na lijevoj obali i zadnje konture vojne jezgre, a otada će ona biti još dopunjavana civilnim i crkvenim zdanjima. Zadnja slobodna gradilišta u osječkoj tvrđavi mahom su popunjena



*Rušenje tvrđavskih zidova
ispred konjaničke vojarnje*

do 1733., a radovi poslije toga uključivali su još samo izradu bastiona sv. Elizabete i dva sv. Eugenija s dravske strane utvrde. Nakon tog zahvata, tvrđava je posjedovala ravno 8 bastiona. (Mažuran, 1996: 27-9) Nakon prve trećine XVIII. stoljeća stanje osječke fortifikacije gotovo je ostajalo nepromijenjeno, unatoč značajnim promjenama u administrativnom životu grada. Prema kraju stoljeća

dogodilo se ujedinjenje triju gradskih općina u jedinstveni Osijek (1786.), a početkom XIX. stoljeća on je postao i slobodnim kraljevskim gradom (1809.), no strukturalne promjene nisu dirale u čvrste zidine osječke tvrđave. Za Napoleonskih ratova neznatno je popravljena i učvršćena 1805. budući da je u nju dovedeno čak sedam lađa s carskim blagom, a eventualna živost bili su i francuski zarobljenici dopremani u nju na tamničevanje. Godine 1810. u Osijek je stigla i general-komanda za čitavo područje, čime je osječka utvrda dodatno dobila na važnosti. (Mažuran, 1996: 109) Drugi tematizirani objekt ovog rada, most, predstavljao je u to doba Osječanima daleko više problema nego povremeni neprilični ispadi vojske koje je sa sobom nosilo postojanje fortifikacije. Drveni most preko Drave, sagrađen 1779., konstantno je bio u rukama Ugarske dvorske komore, a takvo stanje ostalo je nepromijenjeno i nakon 1809. Dvorska je komora tako građanima naplaćivala uporabu mosta uz njihov grad, a ubiranje mostarine često se još uz to davalo i u koncesiju privatnim osobama, dok je održavanje bilo preskupo i slabo primjenjivano. Takva situacija dovela je do rušenja mosta 1821., nakon čega je Virovitička županija naložila njegov hitan popravak, a kao privremena zamjena organizirane su skele. Popravci mosta dovršeni su 1825.



da bi se on ponovno urušio 1840., a građani još jednom bili osuđeni na uporabu trajekata. Sljedeće godine Komora je postavila privremeni most, no njegovo je pak postojanje bilo obilježeno nesigurnošću i nesrećama na koje se uporno žalila županijska vlast. (Mažuran, 1996: 111) Tako se u pozadini pitanja mosta, a na teret njegovih svakodnevnih korisnika, suptilno odigrao još jedan sukob između slobodnog grada Osijeka, Županije virovitičke i Dvorske komore.

Pitanje mosta u fokus će ponovno doći tek dvadesetak godina poslije, a u međuvremenu će se dogoditi 1848. i sve popratne pojave, tako da će ga ovaj puta razmatrati vlada u Zagrebu. Ona je 1864. odobrila izgradnju novog mosta preko Drave za običan i željeznički promet, no zatražila da se s njom pričekava trasiranje željezničke pruge. Grad s takvom odlukom nikako nije mogao biti zadovoljan budući da je stari most oduvijek bio nesiguran, pogotovo nakon što je vrijeme učinilo svoje, a smetao je i prolasku parobroda za visokog vodostaja. Paradoksalno, 1870. izgrađen je samostalni željeznički most, i to još niži od postojećeg kolnog, što je dodatno ugrozilo plovidbu Dravom. Konačno, novi cestovni most izgrađen je 1872. stotinjak metara zapadnije od željezničkog te je omogućio sigurnije i efikasnije prometovanje preko rijeke. Sigurnost pak nije resila željeznički most, čija se drvena konstrukcija urušila 1882. skupa s kompozicijom punom husara, da bi 1884. na njegovom mjestu bio podignut novi, željezni most, koji je potrajao daleko duže te nakon 1945. preuzeo i cestovni promet, ostajući jedini čitav nakon Drugog svjetskog rata. Kolni je pak most osuvremenjen 1911. zidanim stupovima i željeznom konstrukcijom, a do tada, srećom, nije podlegao sličnoj sudbini kao stari željeznički. (Mažuran, 1996: 183) U osvit dvadesetog stoljeća javlja se i prva novost nakon stoljetnog mirovanja vezana za fortifikacijski sustav, no dok mostogradnja u to vrijeme napreduje, osječkoj su se utvrdi odbrojavali zadnji trenuci postojanja u grandioznom izdanju. Već zadnjih desetljeća devetnaestog stoljeća postala je izrazito nepraktična za sve vojne potrebe, a istovremeno se i nespretno uklapala u rastući grad koji se sve više povezivao. Iako se o rušenju raspravljalo još od 1905., više su vojne vlasti odbijale takav scenarij zbog zaoštavanja stanja na svjetskoj pozornici. Marokanske i Aneksijska kriza, Balkanski ratovi te konačno Prvi svjetski rat produžili su osječkoj tvrđavi neokrnjeni život još neko vrijeme, no promjene koje su stigle obrisat će zauvijek sustav u kojem je nastala, a s njime i njoj zapečatiti sudbinu. (Mažuran, 2000: 128)



Bastioni Tvrđe



Vodena vrata

STOLJEĆE RUŠENJA

Završetkom Prvog svjetskog rata Osijek se, skupa s čitavom Hrvatskom, našao u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca, a stara je Austro-Ugarska nestala s karte. Veliki osječki sustav fortifikacija bio je nepraktičan i ometao modernizaciju urbanizacijskih procesa, no još mu se više zamjeralo što je na neki način

simbolizirao upokojenu žuto-crnu državu. Naime, i druge su građevine ometale srastanje gradskog tkiva (donjogradska vojarna, lijevaonica željeza), no njihovo rušenje nije tako upadljivo, ili uopće forsirano. Događaji s kraja 1918. jasno su odredili sudbinu osječke tvrđave, a odluku vojnih vlasti o rušenju podržala je i gradska vlast, želeći izmjestiti tramvajsku prugu, dobiti mjesto za elektranu, ali i domoći se jeftinog građevinskog materijala. Bez obzira na činjenicu da je riječ o jedinstvenom spomeniku vojnog graditeljstva i nekoliko stoljeća prošlosti, 1923. prionulo se rušenju bez razrađenog i osmišljenog plana, a do 1926. tvrđava je svedena na žalosne razmjere. Od golemog zvjezdastog obrambenog sustava i osam bastiona preostala su samo dva (Karlov i Eugenov) uz Dravu te kratak potez zida. Čitavi su ostali i vodotoranj te Vodena vrata, dok su preostala potpuno uništena. Srušene su i barutane te oružarnice, a iz nejasnog razloga destrukcija nije zaobišla ni krunsku utvrdu na lijevoj obali. Prilikom rušenja na vidjelo su izašli i neki dijelovi srednjovjekovnog i turskog Osijeka, no ni oni nisu pošteđeni, s iznimkom malog fragmenta uz cestu prema Gornjem gradu. Nestankom tvrđavskih zidina Osijek je prvi puta ostao otvoren sa svih strana, što je konačno označilo dovršetak posljednje etape u tisućljetnom razvoju grada. Taj dovršetak značio je i dovršetak pojma fortifikacija na tlu Osijeka budući da je preostali fragment nekadašnje tvrđave definitivno izgubio takav karakter i postao tek (stara) gradska četvrt Tvrđa. (Mažuran, 2000: 129)

Mostovi su Osijeka pak destruktivnost dvadesetog stoljeća iskusili nešto poslije budući da su oba nadživjela sustav u kojem su građena i čitava prošla kroz rat koji ga je iz povijesti obrisao. Kolni most nije bio te sreće u sljedećem, Drugom svjetskom ratu, budući da je uništen 1944. pri povlačenju njemačkih trupa, dok je željeznički, kako je već spomenuto, tada preuzeo i njegovu funkciju. (Mažuran, 1996: 352) Takva će situacija opterećivati stanje prometa sve do 1962. kada je sagrađen novi kolni most preko Drave, a 1963. i još jedan na biljskom nasipu.



Krunska tvrđava

Godine 1977. obnovljen je napokon i stari željeznički most, a 1980. sagrađen je viseći pješački, u blizini novootvorenog kupališta *Copacabana*, koji i danas krasi vizuru Osijeka i upotpunjuje mu vizualni identitet. Zadnji udarac rušilačkog dvadesetog stoljeća osjetio je čitav Osijek tijekom velikosrpske agresije 1991., kada je kao žrtva pao i cestovni most iz 1962., a njegovu funkciju u kriznim trenucima ovaj je put preuzeo pješački. Čim je prestanak napada to dopustio, gradnja je novog mosta započeta (1993.), a dovršen je i svečano otvoren 1995., otkada na tom mjestu stoji i danas. (Mažuran, 1996: 470)

Pričom o tzv. *Dravskom mostu* sagrađenom 1995. (odnedavno *Most Franje Tuđmana*) zaokružiti ćemo konačno priču koju mostovi i fortifikacije pričaju o osječkoj povijesti. Ne tako davno Osijek je dobio još jedan most, kao sastavnicu dijela obilaznice, a ako se planovi za budućnost ostvare, mostogradnji ni tu neće biti kraj.

Također, od entuzijasta sve više u javnost dolaze ideje o rekonstrukciji bar još malog dijela tvrđavskog kompleksa, dok restauracija preživjelog polako napreduje. No to su već pitanja koja vežu sadašnjost i budućnost, njih valja ostaviti nekome drugom da ih čita kao povijest. Nama pak ostaje pogledati još jednom sve kroz *pars pro toto* modus i uočiti kako doista pojedini objekti usko vezani za život jednog grada mogu lijepo ilustrirati povijest čitavog grada, regije, sustava ili epohe; prikazati sve uspone i padove, cvjetanja i dekadencije, građenja i razaranja koja povijest ne birajući u bujicama donosi. Utješno je vidjeti da nakon svih tih bujica bar fragmenti trajno ostaju, omogućujući tako slaganje jedne velike slagalice dijakronije življenja na nekom, u našem slučaju našem prostoru.



LITERATURA

1. Filipović, Slavica; Šimić, Jasna, 1997. *Kelti i Rimljani na području Osijeka*, Muzej Slavonije, Osijek.
2. Mažuran, Ive, 1994. *Srednjovjekovni i turski Osijek*, Zavod za znanstveni rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Osijeku; Gradsko poglavarstvo Osijek; Školska knjiga, Zagreb.
3. Mažuran, Ive, 1996. *Od turskog do suvremenog Osijeka*, Zavod za znanstveni rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Osijeku; Gradsko poglavarstvo Osijek; Školska knjiga, Zagreb; autori pojedinih poglavlja još i: Adamček, Josip; Sršan, Stjepan; Vrbošić, Josip; Marijanović, Stanislav; Suljak, Andrija; Brunčić, Davor i suradnici.
4. Mažuran, Ive, 2000. *Grad i tvrđava Osijek*, Grafika; Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera; Agencija za obnovu osječke Tvrđe, Čakovec.
5. Pinterović, Danica, 1978. *Mursa i njeno područje u antičko doba*, Centar za znanstveni rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Osijek.

Urbanistički evolucionizam ili uništavanje kulturne baštine?

Promatrajući ovdje povijest fortifikacija i mostova na osječkom području, pa posredno i urbanih elemenata općenito, nametljiva je pojava sukcesijskog nizanja povijesnih epoha i njihovih nositelja koji se gotovo u pravilu netolerantno odnose prema prethodniku. Od bogate tisućljetne povijesti naseljavanja osječkog prostora danas je preostalo razmjerno malo materijalnih svjedočanstava, osobito in situ. Većina materijalnih ostataka prethodnih epoha nije stradala u žaru borbe, niti od zuba vremena; mahom je slučaj bio neobzirnog uništavanja od strane onog koji je u, uvjetno rečeno, sljedećoj epohi naselje naselio. Postavlja se pitanje – je li to nezaobilazan, čak nužan proces evolucije određenih urbanih sredina, u skladu s duhom vremena i potrebama stanovnika, ili je riječ o neobzirnog uništavanju kulturne baštine? Ako je već Rimljane teško kriviti za potpuno brisanje keltskih tragova, žalosno je vidjeti što se sve stoljećima (sve do u XX. st.) događalo s rimskom ostavštinom, prvobitno ostavljenom da propada, a zatim destruktivno uklanjano ili iskorištavano za građevinski materijal, što je praksa prvobitno započeta već u srednjem vijeku. Suprotno predrasudama, upravo je osmanlijski prodor, sam po sebi kulturni šok, donio najmanje urbanističkih promjena Osijeku, no svejedno mu je vizuru posve orijentalizirao. Habsburški su graditelji po oslobođanju Osijeka u korist izgradnje nove, moderne utvrde posve pregazili srednjovjekovnu i tursku ostavštinu, a vjerojatno najupečatljivije i najkontroverznije narušavanje baštine dogodilo se upravo njezinim rušenjem 1918. Da se rušenja nisu tako dosljedno i nasljedno događala, pitanje ostaje bi li Osijekom vladao urbanistički kaos ili bi bio jedinstvena kulturna i turistička točka regije.