

Dr. Igor Karaman

### BITNE DETERMINANTE I OBILJEŽJA POVIJESNOG RAZVITKA SLAVONSKE POŽEGE

U povijesnom razvitku grada Požege i Požeške kotline mogu se uočiti neke bitne determinante koje traju kroz mijene epohe, dajući im kontinuirano osnovna obilježja — a određene su naročito prirodnim, zemljopisnim položajem ovog područja. Premda smješten u srcu Slavonije, na prostoru između dvaju magistralnih pravaca koje čine riječni tokovi Save i Drave, požeški se kraj izdvaja prema okolnoj panonskoj ravnici kao bregovima okružena dolina: »Požeška kotlina je kao goroviti dio Slavonije u geografskom pogledu zasebna cjelina, što je uveliko utjecalo i na gospodarski razvitak i historiju ovoga kraja« (Požeški leksikon).<sup>1</sup>

Zbog toga ovdje nalazimo drugačiju prirodnu sredinu, različiti biljni i životinjski svijet, ljepote prirode i način života. To je lijepo i plastično opisao Matko Peić u monografiji o 750. godišnjici Požege ovim riječima: »Požega je pola ravnica, pola planine. U poljadiji ima ona hrast, a u gorju bor, kraj šarana u polaganoj Orpljavi ima pastvu u brznoj Veličanki! Uz salastu patku i debelu krmaču na Lonži, ima koščatog soko!a na Bedem-gradu, lakog jelena na Vranom kamenu!«<sup>2</sup>.

Geografska situacija uvjetovala je također povijesni odnos Požeške kotline prema širem prostoru Slavonije. Brdski visovi oko doline pružali su uvijek dovoljno jaku zaštitu od nepovoljnih vanjskih utjecaja. No, oni su ujedno i dovoljno prohodni — da ovaj kraj samo po potrebi zaštite, ali da ga ne izoliraju od okolnog svijeta. Pitanje **komunikacija** postavlja nam se, stoga, kao veoma važna komponenta u istraživanju i osvjetljavanju historijskog razvitka Požege i njenog kraja.

1.

Glavni prometni tokovi prolaze od davnine, u pravilu, pokraj vanjskih rubova kotline, oni koriste pogodne prirodne uvjete u Posavini i Podravini. Ali ovaj kraj ipak ne ostaje zatvoren među brdima. Preko mnogih, manje ili više prikladnih pristupa (napose na južnom pravcu), povezuje se Požeška dolina važnim sekundarnim prometnicama uz panonske magistrale. Za ilustraciju ove konstatacije može ovdje jednako poslužiti komunikacijski sustav rimskih cesta u doba antike, kao i riječno-cestovni splet slavonskih prometnica u stoljeću merkantilizma (nakon 1700. god.) ili kasnije izgradnja željezničkih pruga u vrijeme nastanka kapitalističke privrede Slavonije do prvog svjetskog rata.

1. Antun PETKOVIĆ, Požeška kotlina (»Požeški leksikon«, Slav. Požega 1977, str. 236).  
2. Matko PEIĆ, Požega (»Požega 1227—1977«, Slav. Požega 1977, str. X).

Poznato je da su još u rimsko doba dvije glavne magistrale na prostoru današnje Slavonije slijedile riječni tok Drave i Save. Posavska cesta prolazila je preko niza naselja, koja i u kasnijim povijesnim epohama znače važna prometna središta: Emona (Ljubljana), Andautonia (pokraj Zagreba), Siscia (Sisak), Marsonia (Slav. Brod), Sirmium (Sremska Mitrovica) i Singidunum (Beograd). Podravskom dolinom protezao se drugi put, preko današnjega Ptuja i Osijeka (Poetovio, Mursa). U međuriječju nastaju poprečni cestovni spojevi — koji prolaze požeškim krajem.

Da je na području današnje Požeške kotline u rimsko doba postojalo važno prometno čvorište govori nam jedan od bitnih antičkih povijesno-geografskih spomenika, tzv. itinerar Antonina.<sup>3</sup> Prema tom tekstu, na sjecištu dviju cesta koje iz Posavine ulaze u kotlinu sa zapada ili jugozapada, nalazila se rimska postaja Incerum; odatle su ove ceste vodile dalje na Mursu (Osijek) i na Cibalae (Vinkovci). Premda sama lokacija naselja Incerum još nije arheološki sigurno utvrđena, a i pozicija spomenutih putnih pravaca donekle se razlikuje od trase kasnijih spojeva,<sup>4</sup> očigledno je već u antičko doba Požeška kotlina s obzirom na prometni sustav dravsko-savskog međuriječja bila sekundarno (ali važno) čvorište cestovnih magistrala.

Srednjovjekovna Požega javlja nam se u očuvanim povijesnim izvorima kao središte Požeške županije, a ujedno kao tvrđa iz koje se upravljalo prostranim vlastelinstvom. Pod utvrdom se razvilo gradsko naselje, a dokumenti nam govore o prisutnosti bogatih trgovaca u redovima požeškog građanstva. Iako ne možemo točnije označiti putove kojima se odvijala njihova trgovina, zanimljiv je podatak iz 1385. god. u ugovoru jednog požeškog trgovca za otpremu stoke preko dalmatinske luke Zadra. No, već u toku 15. st. počinju upadi turskih četa ugrožavati dotadašnje komunikacije na slavonskom području, pa tako i u požeškoj županiji.<sup>5</sup>

Turska osvajanja zahvatila su 1537. god. definitivno Požegu i Požešku kotlinu, pa je sudbina ovoga gradskog naselja u narednih pola stoljeća ovisila o upravno-političkoj organizaciji turske vlasti na prostoru srednjeg Podunavlja. Pošto se uskoro u granicama Turskog Carstva našla čitava ugarska nizina, zajedno s glavnim gradom Budimom (od 1541. god.), to su magistralni pravci kretanja vojnih snaga osvajača, uglavnom, protjecali istočnije od požeškoga kraja — s Balkana, uzvodno tokom Dunava, prema habsburškoj prijestolnici Beču (koji predstavlja »vrata« za Srednju Evropu). Na toj magistrali ključnu ulogu dobiva Osijek.

Požeški je sandžak trajno obuhvatao pod svojom nadležnošću najveći dio Slavonije, uključujući i osječki kraj; ipak Požega, kao središte sandžaka, bilježi privredni napredak samo u prvim desetljećima nakon pada pod tursku vlast. Tada se znatan dio požeške trgovine odvijao preko Bosne do mora, na Dalmaciju i Dubrovnik. Međutim, već od kraja 16. st. počinje stagnacija u gospodarskom životu Požege, koja će potrajati do kraja turske vladavine: »Od vodećega grada u sandžaku ona u tom razdoblju pada na drugo mjesto, a ulogu najvećega gradskog, privrednog i prometnog središta Slavonije tada preuzima Osijek« (Ive Mažuran).<sup>6</sup>

3. Mirko MARKOVIĆ, Upoznavanje Slavonske Požege i Požeškoga kraja putem starih geografskih karata i planova (»Požega 1227—1977«, str. 38—39).

4. Usp. M. MARKOVIĆ, n. dj. »Za današnja shvaćanja iznenađuje izbjegavanje prisavskog puta uzduž južnog prigorja Požeške gore i Dilja, te prirodnog ulaza u Požešku kotlinu uz tok rijeke Orljave. To je dokaz da su se izbjegavali niski i močvarni tereni, koji su u ono vrijeme bili pokriveni gustim hrastovim šumama. Brdsko zemljište bilo je očito pogodnije i sigurnije za tadašnji promet.« (str. 39).

5. Josip ADAMČEK, Požega i Požeška županija u srednjem vijeku (»Požega 1227—1977«, str. 111—120).

6. Ive MAŽURAN, Požega i Požeška kotlina za turske vladavine (»Požega 1227—1977«, str. 186).

Zanimljivo je usporediti ove prometne prilike u ranijim epohama požeške povijesti s položajem Slav. Požege i požeškoga kraja za vrijeme merkantilizma i zatim industrijalizacije prometa, tj. u procesu izgradnje riječno-cestovnih i željezničkih komunikacija od 1700. god. do početka našeg stoljeća.

Nakon što je u toku tzv. velikog rata za oslobođenje srednjeg Podunavlja ispod turske vlasti (1683—1699) cjelokupna ugarska nizina — s vojvodanskim i slavonskim područjem — ponovno nakon dva stoljeća ratovanja okupljena u okvir Habsburške Monarhije, počinje na ovom prostoru pod obilježjem merkantilističkih koncepcija razvitak žive trgovačko-prometne djelatnosti u pravcu prema obalama sjevernog Jadrana. Povremeni vojni sukobi s Turskim Carstvom u 18. st. nisu više mogli trajnije ugroziti osnove privrednog razvitka tih krajeva. Slavonski gradovi i trgovišta imali su većinom povoljne uvjete za napredak posredničkog trgovačkog poslovanja u agrarnom izvozu proizvoda sa kasnofeudalnih vlastelinstava, zbog svog zemljopisnog smještaja na putu od plodnih mađarskih i vojvodanskih ravnica do primorskih luka.<sup>7</sup>

Međutim, s obzirom na tadašnje stanje prometne tehnike i razvitak prijevoznih sredstava, komercijalne komunikacije protežu se redovno uz plovne tokove rijeka dunavskog sliva. Tako su na slavonskom prostoru oživjela naselja uz Dunav, Dravu i Savu, u kojima se odvija proces akumulacije kapitala u rukama trgovačke buržoazije, velikim dijelom domaćeg porijekla. Na sjevernom pravcu, od Dunava Podravinom do austrijskih i slovenačkih zemalja, može se istaći značenje Vukovara i Osijeka; na posavskoj magistrali živa se prometna čvorišta nižu od Zemuna, Mitrovice, Slav. Broda do Siska.

U tim se uvjetima robnog saobraćaja nije za Slav. Požegu otvarala povoljna perspektiva afirmacije njene uloge u velikoj posredničkoj podunavsko-jadranskoj trgovini. Ovaj grad ipak ponovno nastavlja tradiciju važnog središta razmjene dobara u regionalnom okviru svog utjecajnog dosega. Na osnovne karakteristike takve trgovačke ekonomike ukazao sam nedavno ovim riječima: »Trgovina se Požege razvijala u 18. st. i u prvoj polovini 19. st., uglavnom, na osnovi izvoza proizvoda grada i Požeške kotline, te uvoza potrebnih artikala za stanovništvo ovoga kraja... U izvoznoj trgovini Požeške kotline poslovalo se obrtničkim proizvodima gradskih majstora i različitim agrarnim produktima. Osim trgovine vinom posebnu pažnju zaslužuje izvoz duhana, koji je uglavnom bio na dobrom glasu... Prometne veze grada Požege i požeškog kraja s podravskom i posavskom regijom uspostavljene su bile na više mjesta, gdje je prijelaz preko brda koja okružuju kotlinu bio najpogodniji. Na sjeveru je glatki put išao preko Našica do Osijeka. Na jugu je jedna cesta vodila do Slavonskog Broda, a druga do Nove Gradiške«.<sup>8</sup>

Značenje Slav. Požege kao važnog regionalnog komercijalnog središta na sekundarnoj komunikaciji srednje-slavonskog područja očituje se u redovnom održavanju godišnjih i tjednih sajmova. Na temelju privilegija Marije Terezije iz 1765. god., kojim je ujedno Požega uzdignuta u red slobodnih kraljevskih gradova, odobrena su ovom naselju četiri velika godišnja sajma i dva tjedna sajma (četvrtkom i nedjeljom).<sup>9</sup> Sajmišna trgovina na tlu dvaju glavnih gradskih trgova (pred magistratom i pred župnom crkvom) donosila je živost na požeške ulice, a ujedno znatnu poslovnu korist njenim trgovcima i obrtnicima.

7. Usp. Igor KARAMAN, Socijalno-ekonomske prilike u jugoslavenskim zemljama Habsburške Monarhije u doba kasnog feudalizma, 1650—1848. (Zbornik za istoriju Matice srpske 9, Novi Sad 1974, str. 22—26).

8. Igor KARAMAN, Požega i Požeška kotlina od oslobođenja ispod turske vlasti do 1848. god. (Požega 1227—1977, str. 204).

9. Julije KEMPF, Požega (Požega 1910, str. 751).

Trgovačko-obrtnička djelatnost građanskih poduzetnika Slav. Požege razvija se u ocrtanim regionalnim okvirima do u drugu polovinu 19. st. Tako je prilikom osnivanja slavonske Trgovačko-obrtničke komore (sa sjedištem u Osijeku) bilo 1850. god. popisano u gradu Požegi deset trgovaca i 282 obrtnika, po čemu je ovo naselje stajalo na trećem mjestu (iza Osijeka i Vukovara) u slavonskom Provincijalu.<sup>10</sup> Da je unutrašnja robna razmjena ostala i dalje za požešku ekonomiku mnogo značajnija od sudjelovanja u tranzitnom prometu na velikim komercijalnim magistralama pokazuju nam i zanimljivi podaci iz 1890. god. Tada je u sastavu gradskog stanovništva po zanimanjima predstavljao kod Slav. Požege udio obrta 42%, trgovine 7%, a prometa svega jedan posto — dok u isto vrijeme primjerice kod Slav. Broda obrt (i industrija) pružaju egzistenciju za 36%, trgovina za 8%, a promet čak za 13% stanovništva.<sup>11</sup>

U ovo doba, potkraj 19. st. — točnije: 3. XII. 1894. god. — dobila je Slav. Požega konačno i suvremenu prometnu vezu s okolnim svijetom: željezničku prugu prema Pleternici, koja je bila odvojak vicinalne željezničke linije Osijek—Našice—Pleternica—Batrina.

Borba za uključivanje Požeške kotline u sustav željezničkih komunikacija na slavonskom prostoru, kao dijela šire koncepcije modernih saobraćajnica između Podunavlja i Jadrana, trajala je kroz više desetljeća.<sup>12</sup> Treba naglasiti da je u sklopu prometne politike domaćih privrednih i društveno-političkih snaga u sjevernoj Hrvatskoj bila Slav. Požegi i požeškom kraju namijenjena još u šezdesetim i sedamdesetim godinama 19. st. mnogo značajnija uloga. Osnovni izbor tih domaćih faktora u pogledu trase, kojom bi se preko terena Slavonije povukla magistralna željeznička veza na pravcu istok-zapad, predstavljala je trajno tzv. »središnja« varijanta, prolazeći kroz požešku dolinu, pokraj Slav. Požege. No, snaga vlastitog hrvatsko-slavonskog kapitala i politički utjecaj u Habsburškoj Monarhiji bili su preslabi da ostvare tu zamisao, pa su realizacije ovisile o interesima Beča i Budimpešte.

Željezničke gradnje u sjevernoj Hrvatskoj bile su do dualističke podjele Monarhije 1867. god. pod dominantnim utjecajem austrijskih prometnih interesa. U tom smislu povezana su važna trgovačka čvorišta Sisak i Karlovac preko Zagreba i Zidanog Mosta na glavnu željezničku magistralu Beč—Trst (1862, 1865), kako bi se sav robni promet iz Posavine privukao na tršćansku luku.<sup>13</sup>

Na poznatoj »željezničkoj konferenciji«, koja je pod predsjedanjem bana Šokčevića održana u Zagrebu 20. VIII. 1862. god., formulirani su osnovni stavovi hrvatsko-slavonske prometne koncepcije, s naglašavanjem značenja pruge koja bi išla »iz Zemuna preko sredine Slavonije, dolinom potoka Orljave, preko Zagreba kao sredotočja, na Rieku«. Početkom 1863. god. odobrile su nadležne vlasti početak priprema za željezničku liniju Zemun—Vinkovci—Đakovo—Požega—Sisak—Karlovac—Rijeka i Senj, s odvojcima za Osijek i Slav. Brod.<sup>14</sup> U idućim godinama, do austro-ugarske Nagodbe, radilo se na tom projektu.

10. Igor KARAMAN, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću* (Zagreb 1972, str. 87—88).

11. Isto, str. 186—187.

12. Usp. Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj, 1825—1863. I—II.* (Zagreb 1975).

13. Usp. I. KARAMAN, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, n. dj., str. 78—83, 188—192.

14. B. STULLI, n. dj., str. 1/129—138 (o radu i zaključcima »željezničke konferencije«); 1/138—144 (o nastojanjima oko realiziranja tih zaključaka).

Dio slavonskih veleposjednika, povezan s mađarskim faktorima, protivio se toj zamisli i suprotstavljao joj tzv. »podravsku« varijantu. Treću mogućnost spajanja južnih krajeva Ugarske sa sjevernim Jadranom predstavljala je tzv. »posavska« varijanta, za koju će se naročito zalagati vojni krugovi iz Granice.<sup>15</sup>

Međutim, nakon austro-ugarske i ugarsko-hrvatske Nagodbe 1867/68. god. odlučujući utjecaj na željezničke gradnje dobiva i na slavonskom prostoru mađarska vlada. U prvim godinama nakon dualističke podjele države još je kod vodećih mađarskih krugova prisutna ideja željezničkog povezivanja južnih krajeva Ugarske s Rijekom preko Slavonije. Tako je 1870. god. ministar prometa grof Imre Miko nastojao oko utvrđivanja trase od Osijeka do Karlovca (jer je pruga Karlovac—Rijeka već bila u izgradnji). Ponovno su razmatrane sve tri moguće slavonske varijante.

Prema elaboratu, koji je ministar podnio vladaru na odobrenje 24. III. 1870. god., trebalo bi iz tehničko-prometnih razloga prugu graditi pretežno »posavskom« varijantom: Osijek—Đakovo—Slav. Brod—Nova Gradiška—Sisak. No, kako ističe ministar Miko, Hrvatski sabor, vlada i zastupnici odlučno traže da se izvede »središnja« linija, i to pravcem od Osijeka na Našice—Požegu—Pakrac—Sisak! Ministar smatra da bi realno mogla doći u obzir (ako se već prihvati prijelaz kroz Požešku kotlinu) samo pruga preko Pleternice na Novu Gradišku (uz odvojak za Slav. Požegu), jer bi to zadovoljilo i vojne krugove — koji svakako zahtijevaju transversalnu krajišku vezu od Nove Gradiške preko Slav. Broda do Mitrovice i dalje.<sup>16</sup>

Među željezničkim trasama na hrvatsko-slavonskom prostoru, za koje su između 1869. i 1873. god. tražene dozvole pripremnih radnji, ističu se po broju molbi upravo slavonske pruge (Osijek—Požega—Sisak) sa desetak reflektanata. Uspostavu željezničke veze na nekom od tri moguća pravca preko Slavonije zastupali su živo i agrarni proizvođači iz ugarske nizine, zbog izvoza žitarica na Rijeku. U nizu podnesaka, koji su do krize 1873. god. bili upućeni nadležnim ministarstvima u Budimpešti za željezničke predkoncesije, nalazimo kao nosioce zahtjeva — osim različitih austrijskih ili mađarskih grupacija kapitalista i velikaša — također domaće poduzetnike i veleposjednike iz sjeverne Hrvatske.<sup>17</sup>

Kao što je spomenuto, pri razmatranju magistrale koja bi presjecala Požešku dolinu bili su vojni faktori više naklonjeni trasi od Osijeka i Našica (preko Požege ili Pleternice) do Nove Gradiške, odakle bi se veze račvale Posavinom na zapad do Siska ili na istok do Slav. Broda, Mitrovice i Zemuna. Tu su »krajišku« varijantu podržavali poduzetnici braća Pongratz iz Beča, te zastupnici austrijskoga kapitala u Budimpešti. Zanimljivo je navesti da predkoncesiju za tu trasu traže Anton Henry i Louis d'Heureux, koji u to vrijeme nastoje u Sisku razviti krupno »ugljeno-rudarsko društvo« za eksploataciju lignita u zapadnoj Slavoniji.<sup>18</sup> U 1870. god. formirana je grupacija domaćih zemljoposjednika, privrednika i drugih ličnosti, okupljenih

15. Već je plan L. Košuta o mađarskim željeznicama iz 1844. god. predviđao vezu do Rijeke podravskom linijom, pa su tu ideju i kasnije podržavali posjednici vlastelinstava u tom dijelu Slavonije. O diskusijama koje su se uočile »Željezničke konferencije« 1862. god. vodile oko tri slavonske varijante, usp. B. STULLI, n. dj., str. 1/118—120. Vidi, također, dokumente u toj zbirici, koji se napose odnose na pitanje Požeške kotline i njezine željezničke veze: br. 240, 276a, 361, 408.

16. Usp. Igor aKraman, Problemi kapitalističke privrede sjeverne Hrvatske u razdoblju između Nagodbe i njene revizije, 1868—1873. (»Radovi Instituta za hrvatsku povijest« 6, Zagreb 1974, str. 124—125).

17. Podaci su sadržani u očuvanim protokolima fonda Ministarstva javnih radova i prometa (K. 172: 1869—1873, br. 344, 345, 348, 352, 355, 358), te Ministarstva poljoprivrede, obrta i trgovine (K. 168: 1869—1873, br. 937, 940, 944, 948, 952), koji se nalaze u MAĐARSKOM DRŽAVNOM ARHIVU U BUDIMPEŠTI. Spisi su, međutim, najvećim dijelom u različito doba škartirani.

18. Usp. I. KARAMAN, Problemi . . . , n. dj., str. 117.

oko grofa Henrika Khuena, koji također traže dozvolu za pripreme radnje na pruzi od Osijeka preko Požege i Nove Gradiške na Sisak, ali sa odvojkom Lipovljani—Pakrac.<sup>19</sup>

Za drugu trasu preko požeškog kraja, na pravcu Osijek—Našice—Pleternica—Požega—Pakrac—Sisak, zalagali su se živo predstavnici Požeške županije, kao i grupa domaćih privrednika koja traži dozvolu za pripreme radnje. Već u 1869. god. javlja se ova grupa pod nazivom »Slavonski željeznički konzorcij« iz Požege, uz sudjelovanje grada i županije, te pakračkog poduzetnika Ljudevita Steina. Iduće se godine kod zahtjeva ovog Konzorcija bilježe imena Miroslava Kraljevića, Filipa Thallera i Petra Maljevca.

Prema raspoloživim podacima čini se da je uskoro došlo do kompromisnog ujedinjavanja dviju domaćih grupacija, na temelju prihvaćanja zajedničkog osnovnog pravca od Osijeka preko Požege do Siska. Još u 1870. god. nalazimo tako pod imenom »Požeškog konzorcija« okupljene sve spomenute ličnosti iz kruga oko grofa Khuena i oko poduzetnika Lj. Steina. Međutim, usprkos ovih pozitivnih nastojanja nije se do izbivanja velike financijske krize 1873. god. moglo pitanje slavonskih željeznica približiti rješenju — a tada su nastupili posve drugačiji opći ekonomski uvjeti.

Mađarska je ekonomska politika još do sredine 19. st. težila snažnom jačanju kapitalističkog poduzetništva (naročito krupne industrije) u glavnom gradu Budimpešti. Usporedo s tim, temeljno obilježje mađarske prometne koncepcije postaje radialni (zvijezdasti) sustav željezničkih pruga, koje imaju sve ishodište u metropoli, te spajaju Budimpeštu s pojedinim sirovinskim bazenima, izvoznim lukama i važnim središtima susjednih zemalja.<sup>20</sup>

Veoma negativne posljedice primjene te koncepcije na hrvatsko-slavonskom prostoru očituju se u činjenici da je ovdje u prvih desetak-petnaestak godina dualističkog režima izgrađeno samo nekoliko međusobno povezanih dionica pruga, nastalih u sklopu željezničke mreže »velike Ugarske«.<sup>21</sup> Tradicionalna hrvatsko-slavonska transverzala na pravcu od Zemuna prema Rijeci mogla je biti izgrađena tek postepeno do kraja 19. st., pretežno sredstvima iz prodaje bivše Vojne krajine.

Požeška kotlina dobiva, kao što je spomenuto, tada željeznički spoj na vicinalnu prugu koja povezuje grad Osijek s posavskom magistralom; ta je željeznica ostvarena suradnjom privrednika oko Trgovačko-obrtničke komore u Osijeku i dijela slavonskih veleposjednika, uz podršku bana Khuena-Héderváryja.<sup>22</sup>

Dugogodišnja nastojanja domaćih faktora da se pri oblikovanju sustava suvremenih komunikacija na području Slavonije osigura za Slav. Požegu i Požešku dolinu ključna pozicija na magistralnom pravcu ostala su, dakle, bez pravog us-

19. U grupi oko grofa Khuena nalazili su, među ostalima, Ljudevit Vukotinović, Mirko Šuhaj i Vilim Hatz. Zanimljivo je da je jednaku koncesiju tražio za sebe individualno pakrački poduzetnik Ljudevit Stein.

20. Mađarski nacionalni kapital bio je napose zainteresiran za mlinsku veleindustriju Budimpešte. U tom cilju nastoji se skrenuti cjelokupnu žitarsku produkciju zemlje na metropolu, za preradu u tamošnjim pogonima, da bi se zatim visoko kvalitetno brašno pod povoljnim uvjetima izvezilo na svjetsko tržište. Od toga je znatan dio išao preko riječke luke u različite evropske i prekomorske zemlje. Zbog provođenja takve politike dolazi već u sedamdesetim godinama 19. st. do napuštanja ideje o izravnom željezničkom povezivanju žitorodnih ravnica Ugarske sa Rijekom na tradicionalnom putu preko Slavonije (usp. I. KARAMAN, Privreda i društvo Hrvatske u 19 stoljeću, n. dj., str. 139—162).

21. To su: linija Žakanj — Zagreb — Rijeka, dovršena 1873. god. (kao dio izvozne magistrale od Budimpešte na Rijeku); zatim Dalj — Slav. Brod, izgrađena 1878/79. god. (spoj mađarske metropole s Bosnom, ali zaobilazeći Osijek!); linija Petrovaradin — Zemun, u 1883. god. (na magistrali od Budimpešte prema Beogradu).

22. Usp. I. KARAMAN, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, n. dj., str. 195—198.

pjeha. Ipak je ovaj grad — u skladu sa stoljetnom tradicijom — dobio najzad barem vezu sekundarnog karaktera i tako se uklopio u željezničku mrežu sjeverne Hrvatske.

2.

Ocrtani odnos Požeške kotline prema okolnom svijetu, uvjetovan njenim zemljopisnim položajem i sustavom komunikacija, određuje sa svoje strane bitne **funkcionalne karakteristike** grada Požege kroz povijesne epohe. Izvjesna distanca prema zbivanjima na otvorenim prostorima izvan Požeške kotline radala je ponekad pozitivnim, a ponekad negativnim posljedicama.

Nepovoljna je bila, primjerice, činjenica da u desetljećima i stoljećima nakon završetka turskih ratova Slav. Požega nije mogla u punoj mjeri pratiti prosperitet onih živih čvorišta podunavsko-jadranske trgovine i prometa, koja se nižu uz glavne riječne, cestovne i najzad željezničke putove u Posavini i Podravini.

S druge strane, upravo takva distanca pružala je požeškom kraju — zaštićenom njegovim bregovima — mogućnost očuvanja kontinuiteta i tradicije mnogovrsnih funkcija čak i u teškim razdobljima burnih historijskih mijena na širem slavonskom prostoru. Zbog toga nam se Požega u prošlosti javlja kao veoma postojano žarište društveno-političkog, upravnog i kulturnog života, koje trajno zrači na svom utjecajnom području. A to područje obuhvaća osim same Požeške kotline često ujedno i okolne krajeve uz njen vanjski rub, posebno one koji se prostiru na jugu do rijeke Save.<sup>23</sup>

U takvoj njenoj funkciji nalazimo, primjerice, Požegu tokom stoljeća srednjega vijeka, kao sjedište tadašnje županije. U razdoblju turske vladavine ovaj je grad središte sandžaka. Nakon istjerivanja Turaka, od sredine 18. st. obnavlja se požeška županija — najprije na užem teritoriju Provincijala, a nakon reinkorporacije Vojne krajine potkraj 19. st. zahvaćajući i dio Posavine.<sup>24</sup>

U crkvenoj organizaciji, kao i u kulturnom životu, požeški kraj također ima ulogu područnog središta. Može se za ilustraciju spomenuti značenje požeškoga kaptola (smještenog u Kaptolu) u srednjem vijeku, ili nastojanje oko uspostave tzv. subalternog konzistorija u Požegi sredinom 18. st.<sup>25</sup> Jednako tako poznato je kulturno, prosvjetno i privredno djelovanje različitih samostanskih redova — na primjer kutjevačkih cistercita u predtursko doba, požeške isusovačke gimnazije i akademije u vrijeme barokne obnove, ili stoljetna prisutnost franjevacu u životu stanovništva požeškoga kraja.

Kontinuitet ove centralne funkcije Slav. Požege na tlu njene regije u srednjoj Slavoniji u tako različitim historijskim okolnostima nesumnjivo je bio uvjetovan i omogućen upravo ranije istaknutom specifičnom geografskom situacijom, koja nam se tako javlja kao važna determinanta njenog povijesnog razvitka. Na toj pod-

23. Upravo na južnom pravcu realizirano je u naše vrijeme i »približavanje« požeškoga kraja magistralnim komunikacijama šireg jugoslavenskog prostora: »Dolinom Orljave, između Požeške gore i Dilja, ostvarena je najpotpunija povezanost Požeške kotline i slavonske Posavine. Asfaltiranom cestom preko zapadnog Dilja spojena je Slavonska Požega još bolje sa Slavonskim Brodom i uključena u magistralni sustav prometnica Hrvatske i Jugoslavije« (Josip RIDANOVIĆ, Geografski položaj Slavonske Požege i Požeške kotline u Hrvatskoj i Jugoslaviji, »Požega 1227—1977«, str. 6).

24. Usp. kartografski prikaz funkcije Slav. Požege kao upravno-političkog središta u različitim povijesnim epohama, u prilogama uz navedenu studiju J. RIDANOVIĆA (»Požega 1227—1977«, str. 1—6).

25. Usp. članke u »Požeškom leksikonu«: Požeški zborni kaptol (str. 27), Požeški subalterni konzistorij (str. 27), od Josipa BUTURCA.

lozi možemo kroz prošlost Požege i Požeške kotline pratiti **mijenu stoljeća i epoha**, sve od pradavnih stanovnika i prvih naselja u ovom kraju pa do modernih vremena.

Prikladnost i privlačnost požeške doline za egzistenciju ljudskih zajednica očituje se u njenoj ranoj naseljenosti, još u prethistorijsko doba. Brojni nalazi sežu sve do paleolita, te »upućuju na zaključak da se Požeška kotlina relativno intenzivno naseljavala u različitim fazama paleolita«,<sup>26</sup> a kasnije možemo potvrditi prisutnost veoma značajnih naselja ili manjih naseobina mlađeg kamenog doba, zatim brončanog doba, odnosno kulture polja sa žarama, pa ilirskih i drugih etničkih skupina koje nastavaju požeški kraj sve do nastupa rimske vladavine.<sup>27</sup>

Iskopine iz vremena carskog Rima svjedoče — jednako kao i ostaci prošlosti ranijih epoha — o agrarnoj aktivnosti žiteljstva, ali i o živoj trgovačkoj povezanosti s okolnim svijetom: »Osim navedenih podataka o rimskim cestama, koji nam govore o odvijanju žive trgovine i prolazima vojske u doba rimske vladavine, dokaze da su se Rimljani često odlučivali da za mjesto svog boravka izaberu ovu bogatu kotlinu nalazimo u ostacima rimske arhitekture na poljoprivrednim dobrima« (Vera Vejvoda — Josip Štimac).<sup>28</sup> Ritnici različitih historijskih razdoblja, također, su tu ostavili traga, napose u stoljećima propasti Rima, u burnim zbivanjima seobe naroda, te zatim avarskog i slavenskog naseljavanja.<sup>29</sup>

Očito je, dakle, da već od najranije prošlosti Požeška kotlina — unatoč svog zaštitnog prstena bregova — prati sudbinu šireg panonskog prostora. Pa ako na njenom tlu (koliko nam je zasad poznato) i nije niklo neko izrazito antičko središte, u arheološkim slojevima odražava se vjerno i kontinuirano slijed kultura koje se ovdje smijenjuju do dolaska Hrvata.

Sam grad Požega izvire pred nama iz nejasnih stoljeća ranog srednjega vijeka u očuvanom dokumentu iz 1227. god. kao »castrum de Posega«. Premda je hirom sudbine u tom prvom spomenu Požega povezana uz sklop jednog crkvenog posjeda, činjenica je da takva relacija predstavlja samo vrlo kratkotrajnu epizodu u njenoj povijesti. Jer, ne samo da se utvrđena Požega stvarno javlja kao središte istoimene srednjovjekovne županije, nego je i čitavo prostrano požeško vlastelinstvo — kako to napominje Josip Adamček — do početka 15. st. »kraljevski posjed, odnosno posjed ugarskih kraljica«.<sup>30</sup>

Vjerojatno, upravo zahvaljujući toj izravnoj podređenosti vladaru, moglo se požeško naselje (smješteno podno kraljevske tvrđe) po svojim bitnim obilježjima izjednačiti s položajem tadašnjih slobodnih kraljevskih gradova na teritoriju ugarsko-hrvatske države. Bez obzira na dilemu, da li su povlastice za građane Požege bile i formalno regulirane po uzoru na status ostalih takvih gradova, poznate činjenice iz života ovog naselja u 14. st. dovoljno dokumentiraju vrlo povoljne društveno-ekonomske uvjete razvitka grada.<sup>31</sup>

26. Marija POJE — Darko RUKAVINA — Mirko MALEZ, Naseljavanje Požeške kotline u paleolitiku («Požega 1227—1977», str. 76).

27. Usp. pregled arheoloških nalaza u »Požeškom leksikonu« (Dubravka SOKAČ—ŠTIMAC, str. 14—17).

28. Vera VEJVODA — Josip ŠTIMAC, Arheološki podaci Požeške kotline, («Požega 1227—1977», str. 90).

29. Usp. npr. ocjenu nalaza srednjovjekovne nekropole blizu Brodskog Drenovca: S obzirom na sve značajke nekropole, način sahranjivanja, inventar grobova, keramiku itd. možemo zaključiti da nekropola u Brodskom Drenovcu pripada avarsko-slavenskom kulturnom krugu koji u Podunavlju i Panoniji počinje potkraj 7. st., a traje cijelo 8. st. do prve polovine 9. st. (n. dj., str. 94).

30. J. ADAMČEK, n. dj., str. 111; («Kao vlastela Požege kraljice su istodobno imale vrhovnu vlast nad županijom, a raspolagale su i svim posjedima na njezinu području. Zbog toga je razvoj feudalnih odnosa u požeškoj županiji imao svoje specifičnosti»).

31. »Požega je, dakle, imala svoje pismene povlastice. Isprava o tim povlasticama nije se sačuvala. Grad ih je vjerojatno dobio još u prvoj polovini 13. st. i sigurno se nisu razlikovale od povlastica gradova sa sličnim statusom« (J. ADAMČEK, n. dj., str. 113).



U isto vrijeme, za vladavine Arpadovića i Anžuvina, na okolnom tlu u Požeškoj dolini prevladavaju u strukturi feudalnih zemljoposjednika rodova domaćeg ili doseljenog nižeg i srednjeg plemstva. Značajnu ulogu imali su ovdje, kao što je već prije rečeno, veoma rano neki crkveni redovi: templari, odnosno ivanovci, pa cisterciti i benediktinci.<sup>32</sup> Nasuprot tome, krupnija vlastelinstva u rukama moćnih velikaša počinju se oblikovati tek tijekom 14. st. — pa će ovaj društveni faktor dobiti na kraju srednjega vijeka odlučni utjecaj na sudbinu Požege i požeškoga kraja.

Poznato je da u svim našim krajevima povijesni tok, koji možemo pratiti kroz stoljeća srednjega vijeka, biva naglo prekinut uslijed nadiranja snaga Turskog Carstva preko Balkana. Neposredna vladavina Turaka u Požegi uspostavljena je bila 1537. god. i traje poldrug stoljeća. Međutim, utjecaj ratnih zbivanja uslijed prodora osvajača s istoka osjeća se u požeškom kraju još daleko prije. Od samog početka 15. st. zbivaju se povremeni upadi turskih četa preko Slavonije, koji će sve do konačnog pada ove pokrajine ugrožavati sigurnost pučanstva, njegovu privrednu i drugu aktivnost.<sup>33</sup> Zbog toga se već tijekom 15. st. mijenja i vanjski lik grada Požege: naselje dobiva čvrste zidine, koje opasuju čitavo naselje.<sup>34</sup>

No, osim utjecaja ovog vanjskog faktora na promjenu uvjeta razvitka Požege i njene okolice, čini se da u to doba — tj. u posljednjem odsjeku srednjega vijeka — nastaju značajne unutrašnje izmjene društveno-ekonomskih odnosa u Požeškoj kotlini.

Sam grad i požeško vlastelinstvo prelaze oko 1420. god. iz ruku vladara, odnosno ugarsko-hrvatskih kraljica, u posjed nekih velikaških rodova. Jačanje tog feudalnog sloja zapažamo tada u čitavoj požeškoj županiji i to (kako ističe Josip Adamček) »na račun kraljevskih posjeda i posjeda nižeg plemstva«.<sup>35</sup>

Potrebno će biti dublje istražiti u kojoj su mjeri posljedice ovih zbivanja možda osjetili i građani požeškog naselja. Ono se i nadalje javlja kao središte Požeške županije, ali često umjesto tradicionalne oznake »civitas« nosi samo naslov trgovišta (»oppidum«). Svakako, razdoblje nakon 1400. god. pa do turske okupacije 1537. god. vrijedilo bi razmotriti kao zasebnu epohu požeške povijesti, u kojoj se neki bitni fenomeni razlikuju u odnosu prema prethodnim stoljećima razvijenoga srednjeg vijeka.

Niti položaj Požege u granicama i sustavu Turskog Carstva od 1537. god. do tzv. velikog rata za oslobođenje potkraj 17. st. nije u čitavom svom trajanju bio jednoznačan. Na to je ukazao Ive Mažuran, napominjući da je najpovoljnije uvjete ovo središte sandžaka imalo uglavnom u drugoj polovini 16. st.: »U prvih šest decenija turske vladavine opći razvoj Požege neprestano se kretao uzlaznom crtom«.<sup>36</sup>

32. U samom gradu Požegi djeluju u srednjem vijeku franjevci i dominikanci. S tim u vezi ističe J. Adamček: »Požega je već u 13. st. bila veće naselje, o čemu svjedoče podaci o crkvama u gradu. U njemu su u drugoj polovici 13. st. bile tri crkve i dva samostana« (J. ADAMČEK, n. dj., str. 112). — O djelovanju crkvenih redova na području Požeške kotline usporedi članke u »Požeškom leksikonu«: Cisterciti u Kutjevu (Josip BUTURAC, str. 46); Rudine (Dubravka SOKAČ—ŠTIMAC, str. 263—264).

33. »Na gospodarski razvoj u požeškoj županiji počela su u drugoj polovini 15. st. utjecati turska pustošenja. Njihova pustošenja i promjene u sistemu feudalne eksploatacije zakočili su razvoj gradskih naselja (J. ADAMČEK, n. dj., str. 116).

34. Usp. Zorislav HORVAT — Ivan MIRNIK, Graditeljstvo srednjega vijeka u Požeškoj kotlini (»Požega 1227—1977«, str. 128—130).

35. J. ADAMČEK, n. dj., str. 114.

36. I. MAŽURAN, n. dj., str. 186.

Ako s aspekta utjecaja epohe turskih ratova na povijest Slav. Požege i Požeške kotline uzmemo u obzir širi vremenski razmak, od prvih naleta osvajača oko 1400. god. pa do Karlovačkog mira 1699. god., onda bismo mogli u tome uočiti tri glavna odsjeka:

— prvo razdoblje od početka 15. st. do 1537. god., kad Požega kao jedno od uporišta protivturske obrane trpi od nepovoljnih posljedica turskog četovanja na ugarsko-hrvatskom tlu;

— drugo razdoblje nakon 1537. god. pa do kraja 16. st., u kojem se Požega pod turskom vlašću našla u relativno zaštićenoj pozadini habsburško-turske fronte;

— treće razdoblje obuhvaća 17. st., tijekom kojeg poslije Žitvanskog mira od 1606. god. počinje slabiti sila Turskog Carstva. Sada Požega, kao njegovo važno središte u Slavoniji, biva sve više ugrožavana u svom prosperitetu stalnim upadima krajiških četa na turski teritorij, tj. ponavljaju se na izvjestan način u obrnutom pravcu zbivanja iz desetljeća pred tursku okupaciju.

Vrijedi još istaknuti da je grad Požega i pod turskom upravom, barem u spomenutim povoljnijim općim uvjetima u toku 16. st., ponovno jednom mogao uživati plodove svoje funkcije značajnog regionalnog centra u srednjoj Slavoniji, pa da pače djeluje tada u tom smislu i na širem slavonskom prostoru.

Uključivanjem ugarske nizine s vojvađanskim, slavonskim i drugim krajevima u okvir Habsburške Monarhije nakon 1699. god. počinje nova epoha požeške povijesti. U procesu oblikovanja kapitalističke privrede (isprva pod znakom merkantilizma, a nakon revolucije 1848/49. god. u pravcu rane industrijalizacije) ostaje Požeška dolina na izvjesnoj distanci od najživljih tokova velike tranzitne trgovine i prometa. No, obnova agrarne ekonomike na kasnofeudalnim vlastelinstvima, kao i širenje obrtničke djelatnosti u Požegi i nekim drugim naseljima, omogućili su razmjenu dobara u regionalnim okvirima. To daje važno obilježje ekonomskoj funkciji ovog centra u srednjoj Slavoniji. Uz to je, dakako, Slav. Požega u doba barokne obnove i kasnije tijekom 19. st. čuvala kontinuitet svoje uloge društveno-političkog, upravnog i posebno kulturno-prosvjetnog žarišta.<sup>37</sup>

Ukidanje feudalnih odnosa u revoluciji 1848/49. god. donosi bitne promjene u društveno-gospodarskom životu na tlu Požeške kotline, napose na selu.<sup>38</sup> Sada se u Slavoniji javljaju i počeci industrijske ekonomike. No, na požeškom području taj je razvitak polagan i uglavnom ograničen na rad nekoliko tvornica stakla (koje imaju tradiciju još iz doba manufaktura, od kraja 18. st.), te na industrijsku eksploataciju drvene sirovine iz vlastelinskih šuma.<sup>39</sup>

Prerađivačkoj privredi u gradu Požegi daje i nadalje dominantno obilježje tradicionalna obrtnička organizacija produkcije.<sup>40</sup> Sve do početka 20. st. statistički popisi ne bilježe u gradu ni jedno industrijsko poduzeće s više od 20 zaposlenih, a i

37. Za socijalno-ekonomske prilike u Požeškoj dolini u 18—19. st. i o značenju Slav. Požege kao kulturnog žarišta u to doba, usp.: Igor KARAMAN, Požega i Požeška kotlina od oslobođenja ispod turske vlasti do 1848. god. (»Požega 1227—1977«, str. 199—207); Dragutin PAVLIČEVIĆ, Pregled povijesti Požeške kotline u drugoj polovini 19. stoljeća, 1849—1903. (»Požega 1227—1977«, str. 223—233); Rudolf HELI, Povijesni razvoj privrede u Požeškoj kotlini (»Požega 1227—1977«, str. 326—333).

38. Usp. Filip POTREBICA, Požeška županija i grad Požega 1848—1849. (»Požega 1227—1977«, str. 208—222); Isti, Požeška županija za revolucije 1848—1849. (Zagreb 1984).

39. Usp. I. KARAMAN, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, n. dj., str. 86—98, 207—238.

40. Usp. opsežnu i dokumentiranu monografiju koju je pripremio F. POTREBICA, Obrt u gradu Požegi i Požeškoj kotlini (Slav. Požega 1985).

skupina tzv. »male industrije« (sa šest do dvadeset radnika) obuhvatala je, npr., 1910. god. tek 12,3% svih privredno aktivnih osoba u prerađivačkoj oblasti. Tako je i udio radništva — uključivši članove obitelji — iznosio potkraj 19. st. ispod petine ukupnog broja stanovnika Slav. Požege. Razumljivo je, stoga, da pri nastajanju radničkog pokreta u gradu i okolici znatna uloga pripada obrtničkim radnicima i siromašnim zanatlijama.<sup>41</sup>

S obzirom da u strukturi privredne aktivnosti ovoga kraja od 18. do 20. st. prevladava agrarna oblast, dok je razvitak industrijskog poduzetništva sve do raspada Austro-ugarske monarhije ostao veoma ograničen — to je i demografsko kretanje u pogledu opsega žiteljstva do u drugu polovinu prošloga stoljeća uglavnomništva, koji znatno prelazi okvire prirodnog povećanja broja žitelja. Dapače, taj rast nadilazi i proporcije demografskih kretanja u novije doba, nakon prvog svjetnom bilo vrlo sporo.

Tim više zaslužuje pažnju pojava da u posljednjim desetljećima pred prvi svjetski rat bilježimo odjednom na tlu Požeške doline izvanredno nagao porast staskog rata: »Porast stanovništva bio je najdinamičniji potkraj prošlog i početkom ovoga stoljeća, tj. između 1880. i 1910. god. Tada je, u međupopisnom razdoblju 1880—1890. zabilježen apsolutno najveći srednji godišnji porast od 2,07%« (Miroslav Sić).<sup>42</sup>

Tako se u spomenutom razmaku između 1880. i 1910. (dakle, kroz tri decenije) pučanstvo na požeškom području povećalo od 35,5 tisuća osoba na 59 tisuća — tj. za nešto preko 23 tisuće ili 64%. Zbog utjecaja dvaju svjetskih ratova neće se takav porast moći ponoviti niti u idućih pet-šest decenija (usp. priloženu tablicu). Uzevši u obzir da spomenuto povećanje pučanstva predstavlja u apsolutnim brojkama veoma značajne pokazatelje i u odnosu na sadašnji opseg stanovništva požeškoga kraja, vrijedilo bi temeljitije istražiti uzroke, tok i rezultate ovih demografskih kretanja od 1880. do 1910. god.

Godina	Slav. Požega	Ostala područje	Ukupno
1857.	2.227	32.214	34.441
1880.	3.294	32.380	35.674
1910.	5.899	53.042	58.941
1931.	7.125	58.385	65.510
1948.	8.544	53.274	61.818
1971.	18.184	54.887	73.071

Kretanje stanovništva Slav. Požege i Požeške kotline 1851—1971. god.<sup>43</sup>

Pri tome je napose važno uočiti da se promjene potkraj prošlog i na početku ovog stoljeća zbivaju upravo na selu, dok porast gradskog stanovništva (za razliku od kretanja u suvremeno doba) u tome nije odlučan. Tako se, npr., udio građana Požege 1880—1910. kreće konstantno oko desetine sveg žiteljstva Doline, te uvećanje broja građana u istom razmaku ne doseže niti tri tisuće osoba.

41. Usp. prikaz razvitka industrije i radništva u studiji: Srećko LJUBLJANOVIĆ, Radnički pokret i narodnooslobodilački rat u Požeškoj kotlini («Požega 1227—1977», str. 234—251). Rezultati novih historiografskih istraživanja sadržani su u opsežnim zbornicima:

+++ Radnički pokret u Požeškoj kotlini između dva svjetska rata (Slav. Požega 1978);  
+++ Požeška kotlina u narodnooslobodilačkoj borbi i socijalističkoj revoluciji 1941—1945. (Slav. Brod 1984).

42. Miroslav SIĆ, Socijalno-geografska obilježja Slavonske Požege i Požeške kotline («Požega 1227—1977», str. 271).

43. Prema podacima koje donosi M. Sić, n. dj., str. 271—272.

Nasuprot tome, popisi stanovništva iz 1948. i 1971. god. pokazuju nam drugačiju sliku. Udio grada Požege u ukupnom broju stanovnika Kotline popeo se čak na 1/4, tj. na 18 tisuća osoba u 1971. god. U ovome se procesu nesumnjivo održavaju nova obilježja društveno-ekonomskog razvitka Požege i Požeške doline u epohi socijalističke izgradnje naše zemlje.

x x x

U kratkom osvrtu na povijesni razvoj požeškoga kraja nastojao sam ukazati na neke njegove bitne determinante, te na posebna obilježja i izvjesna važna otvorena pitanja u vezi s različitim epohama ili razdobljima iz te prošlosti. Želja mi je da ova razmatranja posluže kao poticaj za daljnja historiografska znanstvena istraživanja bogate i zanimljive stoljetne povijesti Slavonske Požege i Požeške kotline.

**Dr. Igor Karaman**

WESENTLICHE DETERMINANTEN UND MERKMALE DER GESCHICHTLICHEN  
ENTWICKLUNG VON SLAVONSKA POŽEGA

**Zusammenfassung**

In diesem Beitrag gibt der Verfasser einen kurzgefaßten Überblick über die Geschichte der Siedlungen und der Bevölkerung auf dem Gebiet der heutigen Ortschaft Slavonska Požega, indem er auf die wesentliche Kontinuität der Besiedlung seit der Antike über das Mittelalter, die osmanische und habsburgische Herrschaft bis zur Gegenwart hinweist.

Unter den wesentlichen Determinanten der erwähnten Entwicklungsläufe wird die Bedeutung des Kommunikationssystems (innerhalb des Požega—Tals und auf dem breiteren slawonischen Raum) hervorgehoben; daraus gehen zugleich die spezifischen funktionellen Charakteristiken dieser Stadt als regional veraltungspolitisches und kulturelles Zentrum der Umgebung Požegas oder des mittleren Slawoniens mit adäquat entwickelter Wirtschaft des Handwerks hervor. Im abschließenden Teil der Studie sind die konkreten Merkmale der Tätigkeit der Bevölkerung in Požega im Laufe der folgenden Geschichtsepochen dargestellt.