



GLAVNE ODREDNICE GEOGRAFSKOGA POLOŽAJA VUKOVARA

Mladen KLEMENČIĆ
Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb

UDK: 913.37(497.5 Vukovar)
Pregledni rad

Primljeno: 21. 12. 2007.

U povijesnom razvitku grada Vukovara prosperitetna razdoblja smjenjivala su se s onima u kojima je grad gubio na značenju i prostornom utjecaju. Kao posebno povoljno razdoblje ističe se 18. i 19. stoljeće, kada Vukovar uz Osijek i Zemun postaje jedno od tri najvažnija gradska središta istočne Hrvatske. U tom razdoblju Vukovar je ponajprije važno trgovačko i obrtničko središte, ali i važna dunavska luka. U 20. stoljeću glavni prometni tokovi u istočnoj Hrvatskoj odmiču se od Vukovara, pa je grad doživio stagnaciju, koja je dobrim dijelom posljedica položajne marginalizacije grada. No bez obzira na to Vukovar i dalje uživa neke položajne prednosti, prema kojima je Vukovar jedinstven grad ne samo u istočnohrvatskoj ravnici nego u Hrvatskoj u cjelini. Vukovar je jedini hrvatski grad i pristanište na Dunavu, a budući da Dunav Hrvatskom protječe rubno, to je Vukovar i grad na samoj međunarodnoj granici. Kao grad na Dunavu Vukovar je bez konkurencije u Hrvatskoj, što se, između ostaloga, vidi iz podataka o prometu riječnih pristaništa u Hrvatskoj. Kao grad na granici Vukovar je u 1990-im godinama iskusio negativne strane takva položaja, no ubuduće takav položaj može postati razvojna prednost toga grada.

Ključne riječi: Vukovar, Dunav, promet, granica

✉ Mladen Klemenčić, Leksikografski zavod Miroslav Krleža,
Frankopanska 26, 10 000 Zagreb, Hrvatska.
E-mail: mladen.klemencic@lzmk.hr

Razvoj svakoga grada u uskoj je vezi s pogodnostima proizašlim iz položajnih obilježja. U povijesnom razvitku grada prosperitetna razdoblja smjenjuju se s onima u kojima grad gubi na značenju i prostornom utjecaju. Prosperitetna raz-

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB
GOD. 17 (2008),
BR. 1-2 (93-94),
STR. 125-134

KLEMENČIĆ, M.:
GLAVNE ODREDNICE...

doblja u povijesti grada u pravilu su rezultat nekih posebnih položajnih pogodnosti. Isto tako, razdoblja stagnacije ili nazadovanja obično su izravna posljedica promjena koje su uzrokovane poremećajem ili potpunim nestankom povoljnih položajnih obilježja. Istočnohrvatski grad Vukovar u tome nije nikakva iznimka.

U postojećoj geografskoj i srodnoj literaturi o Vukovaru te su mijene primijećene i uglavnom objašnjene. U obuhvatajućoj monografiji grada, objavljenoj u prvoj polovici 1990-ih godina, dosad najpotpunijem radu o Vukovaru, nekoliko je članaka, odnosno poglavlja, koji se bave, između ostaloga, i položajem grada u vremenu i prostoru te upućuju na povezanost položajnih pogodnosti i uspona grada. Pritom ponajprije mislimo na poglavlja koja potpisuju Feletar (1994.a i 1994.b), Horvat i Potrebica (1994.a i 1994.b) te Kolar-Dimitrijević i Potrebica (1994.).

HISTORIJSKOGEOGRAFSKI OSVRT

Pokušavajući sažeti razvoj grada nakon povlačenja Otomanskog Carstva iz panonske Hrvatske, može se reći da se Vukovar razvijao isprva kao trgovačko i obrtničko središte, a potom kao industrijsko središte te da je povremeno uživao i pogodnosti proizašle iz funkcija grada kao upravnoga središta. Kao posebno povoljno razdoblje ističe se 18. i 19. stoljeće, kada Vukovar uz Osijek i Zemun postaje jedno od tri najvažnija gradska središta istočne Hrvatske. To je vrijeme kada se prometni koridori razlikuju od današnjih, pa glavni meridionalni prometni koridor iz sjeverozapadne Hrvatske nije tekao današnjim prisavskim smjerom, nego brežuljkastim dijelom središnje Slavonije, pa je na Dunav izbijao upravo na području Vukovara. U tom razdoblju Vukovar postaje ishodištem regionalne mreže makadamskih cesta, što je bilo u svezi s upravnom funkcijom grada (sjedište Srijemske županije) te je ubrzalo razvitak obrta i manufakture u gradu. Nešto kasnije, potkraj 19. stoljeća, grade se i prve željezničke pruge, no položaj Vukovara u okviru željezničke mreže bio je marginalan, jer je gradnja željeznica na području Hrvatske bila podređena ugarskim interesima, u okviru kojih je prioritarno bilo povezivanje Budimpešte s riječkom lukom. To je imalo za posljedicu zapostavljanje svih drugih smjerova, a napose pruga u Slavoniji (Horvat i Potrebica, 1994.b; 190). U drugoj polovici 19. stoljeća poticaj razvitku grada stiže i od dunavskoga položaja i lučkih funkcija Vukovara. Naime, nakon pojave parobrodarskoga prometa plovidba Dunavom dobiva na značenju, a Vukovar se razvija kao važna dunavska luka. Do Prvoga svjetskog rata Vukovar je doživio gospodarski i urbani procvat, koji ne bi bio moguć da barem donekle nije bio popraćen i dizanjem prometne važnosti grada.

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB
GOD. 17 (2008),
BR. 1-2 (93-94),
STR. 125-134

KLEMENČIĆ, M.:
GLAVNE ODREDNICE...

Kompletiranje željezničke mreže te afirmacija prisavskoga koridora s time u vezi u 20. stoljeću odmiču glavne prometne tokove od Vukovara. Otada je Vukovar ostao pomalo po strani od glavnih regionalnih prometnih tokova. U samom gradu i najbližoj okolici, doduše, u tom razdoblju važan je razvoj industrije, no to nije izravna posljedica položaja grada. Zbog toga se može izvesti zaključak da je 20. stoljeće razdoblje u kojem je Vukovar nakon procvata doživio stagnaciju, koja je dobrim dijelom posljedica položajne marginalizacije grada.

U hrvatskoj cestovnoj mreži Vukovar se nalazi na državnoj cesti broj 2 (Osijek – Ilok), a do njega dopiru i dva spoja te ceste s manje-više usporednom državnom cestom Osijek – Vinkovci – Tovarnik. Bez obzira na visoku kategorizaciju tih cesta, ipak je riječ o prometnicama na kojima se odvija poglavito lokalni promet i koje trenutačno nisu glavne prometnice međunarodnih koridora. I najnoviji prometni pothvat u široj regiji, izgradnja autoceste na europskome prometnom koridoru Vc od Budimpešte do Ploča, ostavlja Vukovar po strani, iako to ne mora nužno značiti i potpunu marginalizaciju, jer udaljenost između grada i nove ceste nije velika. Putovati danas u Vukovar znači cestom i, još više, željezničkom prugom, putovati doslovce do kraja prometne trase. U Vukovar se zaista rijetko putuje u tranzitu, mnogo je češće putnicima Vukovar posljednje i konačno odredište.

Uvjeti za premošćivanje Dunava kod Vukovara nisu povoljni. Prometnice koje premošćuju Dunav upućene su na druga mjesta (Batina, Erdut, Ilok), stoga u Vukovaru izostaje ta svakako privlačna komponenta geografskoga i napose prometnoga položaja.

Na suvremeni položaj grada nedvojbeno su utjecala i zbivanja iz nedavne prošlosti. Razaranja grada za srpske agresije 1991. te razdoblje okupacije nakon 1991. i praktično nepostojanje veza s ostatkom Hrvatske sve do potkraj 1990-ih, kada je Vukovar konačno reintegriran, ostavila su teške posljedice koje nije bilo moguće prevladati i ispraviti u kratkom vremenu.

VRIJEDNOSTI GEOGRAFSKOGA POLOŽAJA

U istočnohrvatskoj ravnici dvije su točke čvorišne u prometnogeografskom smislu: Vinkovci, najvažnije čvorište, osobito željezničko, na prisavskom prometnom koridoru, i Osijek, čvorište u kojem se sutječu podravski i podunavski koridor. U odnosu na ta dva čvorišta Vukovar ima manje značenje i ne može im konkurirati. Položajne prednosti Vukovara, međutim, proizlaze iz drugih obilježja, prema kojima je Vukovar jedinstven grad ne samo u istočnohrvatskoj ravnici nego u Hrvatskoj u cjelini.

Kada se govori o položaju Hrvatske u Europi, obično se poseže za višesložnom definicijom. Bez obzira na kontekst, Hrvatsku je zaista teško jednoznačno odrediti kao zemlju koja je bez ostatka dio samo jedne europske makrocjeline. S obzirom na njezin položaj na dodiru nekoliko velikih kontinentalnih cjelina, Hrvatska je ilustrativan primjer zemlje kojoj je u tom kontekstu bolje pridati kompozitno obilježje. Pritom je obično riječ o složenici koja naglašava s jedne strane njezin položaj na istočnoj obali Jadrana i dugačko morsko pročelje, a s druge strane njezinu duboku uronjenost u Pansku nizinu. No jedno od mogućih položajnih obilježja, koja se ovisno o kontekstu Hrvatskoj mogu pridati, jest i podunavsko (Crkvenčić i Malić, 1996.). Iako vezanost Hrvatske za Dunav i Podunavlje zasigurno nije jednako intenzivna kao što je to u primjeru Mađarske, nepobitna je činjenica da Hrvatska participira u Dunavu, jednome od najvećih sustava unutrašnje plovidbe u Europi, a jedini pravi podunavski grad i dunavsko pristanište u Hrvatskoj jest Vukovar. Budući da Dunav protječe rubnim dijelom hrvatskoga kopnenog područja, odnosno jednim dijelom to područje obrubljuje, to je Vukovar ujedno i grad smješten doslovce na samoj državnoj granici. Upravo o ta dva obilježja – o Vukovaru kao gradu na Dunavu te o Vukovaru kao gradu na granici – prema kojima je Vukovar jedinstven grad u Hrvatskoj, bit će malo više riječi u nastavku teksta.

GRAD NA DUNAVU

Od prve polovice 18. stoljeća pa sve do sredine 19. st. na prostoru Podunavlja i sjevernoga Jadrana oblikovao se i razvijao novi, dotad nepoznat prometno-trgovački sustav. Riječ je o kombiniranom sustavu unutrašnjih plovnih putova, cesta i gradova koji povezuju agrarno najproduktivnije dijelove Podunavlja sa sjevernojadranskim morskim lukama. Nakon reintegracije potencijalno vrijednih prostora pravih panonskih ravnica, Habsburškom je Carstvu uspjelo u 18. stoljeću u tim područjima organizirati agrarnu proizvodnju koja je davala komercijalne viškove žitarica. Problem koji je trebalo riješiti u nastojanju da se ostvareni viškovi izvezu bila je organizacija njihova efikasnoga prometnog prijevoza do najbližih morskih luka na sjevernome Jadranu. I dok se izvoz žive stoke i stočnih proizvoda i dalje mogao usmjeravati tradicionalnim karavanskim putovima kroz Dinarsko gorje, izvoz žitarica preusmjeren je na rentabilniji vodeni prijevoz. Dunavski vodeni put omogućavao je izvoz prema srednjoeuropskim gradovima, no za povezivanje Podunavlja sa sjevernim Jadranom trebalo je organizirati promet Savom uzvodno i potom prebaciti robu na cestovne prometnice koje su svladavale Dinarsko gorje na mjestima gdje je panonski prostor najbliži

sjevernojadranskim lukama. Pokazalo se da je područje Hrvatske s obzirom na panonsko-jadransku kompozitnost idealno za realizaciju takva plana, pa je novi unutrašnji plovni put organiziran upravo na hrvatskome području. Kao jedan od terminala savske plovidbe te mjesto prekrcaja robe na tom novom podunavsko-sjevernojadranskom sustavu pojavljuje se Sisak (Klemenčić, 2000.), a kao važna jadranska luka – Rijeka. Vukovar se pak otada razvija kao važna dunavska luka, jedina unutar današnjih hrvatskih granica. Lučka funkcija grada otada je njegova gospodarska i razvojna konstanta, bez obzira na političkogeografsku pripadnost grada i promjene koje su se u toj sferi događale.

Posljednje političkogeografske promjene u regiji, nakon kojih je nestalo jugoslavenske državne zajednice te došlo do osamostaljenja većega broja njezinih nekadašnjih konstitutivnih članica, dodatno su naznačile važnost Vukovara kao dunavskoga pristaništa. Naime, u okviru Jugoslavije Vukovar nije bio jedina dunavska luka. Uzevši zemlju u cjelini, Vukovar je dijelio lučke funkcije s Beogradom, Novim Sadom i Smederevom, pri čemu su spomenute srbijanske luke imale veći opseg lučkoga prometa. U okviru hrvatskih državnih granica, međutim, Vukovar kao dunavska luka nema konkurencije. To potvrđuju i podaci o opsegu lučkoga prometa u vukovarskoj luci, sagledani u okviru ukupnoga prometa svih hrvatskih riječnih pristaništa.

U 1980-im godinama lučki promet vukovarske luke bio je u porastu. Prema raspoloživim statističkim podacima, vukovarsko pristanište ostvarilo je 1980. promet od 848 500 t. Ukupni prekrcaj u Vukovaru premašio je 1989. godine konvencionalni prag od milijun tona. S ukupno prekrcajnih 1 022 000 t Vukovar je te godine bio ispred Slavenskoga Broda (828 000 t), približno podjednak sa Siskom (1 064 000 t), a i dalje je kao i dotad zaostajao za Osijekom (1 988 000 t). Udio Vukovara u ukupnom prometu riječnih pristaništa iznosio je 20,8%. Usporedbe radi, iste, 1990., godine ukupni promet riječnoga pristaništa Vukovar bio je na razini prometa pojedinih jadranskih luka, primjerice Splita (1 039 000 t).

U 2006. godini u vukovarskoj je luci ostvaren ukupan promet od 899 603 t, što je iznosilo čak 53% ukupnoga prometa svih hrvatskih pristaništa (Transport i komunikacije, 2007.). Za razliku od nekih drugih naših riječnih pristaništa gdje se odvija prekrcaj roba u tuzemnom prometu, u Vukovaru glavnu prometa čini međunarodni promet, pa je njegovo vodeće mjesto među hrvatskim lukama u toj kategoriji još izrazitije (67,6%). Podaci za 2005. razlikovali su se tek neznatno i također potvrđuju vodeće mjesto Vukovara. S ukupnim prometom od 803 775 t Vukovar je u ukupnom prometu hrvatskih riječnih pristaništa sudjelovao sa 48,9%, a u međunarodnome

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB
GOD. 17 (2008),
BR. 1-2 (93-94),
STR. 125-134

KLEMENČIĆ, M.:
GLAVNE ODREDNICE...

prometu sa 63,4%. Usporedba s podacima o prometu pristaništa prije 1991. pokazuje dva bitna obilježja. Opseg ukupnoga prekrcaja robe u pristaništu smanjen je u odnosu na prijeratno stanje, međutim bez obzira na apsolutno smanjenje, udio Vukovara u ukupnom prometu znatno je porastao. U najnovijem razdoblju Vukovaru pripada uvjerljiv primat među hrvatskim pristaništima, što se može tumačiti jedino gotovo potpunim zamiranjem prometa Savom i Dravom te, u skladu s tim, drastičnim padom lučkoga prometa u riječnim pristaništima na tim rijekama.

Vrijednost položaja na obali Dunava zacijelo bi porasla izgradnjom plovidbenoga kanala Dunav – Sava. Ideja izgradnje takva kanala uopće nije nova. Prvi spomen potječe iz daleke 1737. godine (Horvat i Potrebica, 1994.b, 192). U sljedeća više od dva i pol stoljeća ta se zamisao opetovano obnavljala, no nikad nije ostvarena. U svim tim planovima, pa tako i u aktualnoj verziji koju je načelno prihvatila i hrvatska Vlada, Vukovar je planiran kao ishodišna točka na Dunavu. Na Savu bi kanal trebao izbiti oko Šamca, a dijelom bi se iskoristili i prirodni vodotoci na njegovoj trasi. Šezdesetak kilometara dugačak kanal skratio bi sadašnji plovni put za približno 400 kilometara. Postojećom trasom, naime, plovi se od Vukovara Dunavom sve do Beograda, pa potom Savom do Šamca, a kanalom bi se iz Vukovara moglo ploviti izravno u Šamac. Položaj Vukovara na jednoj od krajnjih točaka sigurno bi uvjetovao povećan promet u vukovarskom pristaništu, ali bi priskrbio gradu i druge važne funkcije.

GRAD NA GRANICI

Položaj na granici nije novost u povijesti grada. Već i u okviru povijesne srijemske županije Vukovar je bio smješten na njezinoj granici. Međutim, tada to nije bila međunarodna granica, jer su i područje s druge strane Dunava i županijske granice bili u sastavu iste države. Slično je bilo i u okviru jugoslavenske federacije nakon Drugoga svjetskog rata. Rubno i granično smješten u okviru Hrvatske, Vukovar nije bio i granični grad u okviru Jugoslavije. Tek nakon raspada jugoslavenske državne zajednice i osamostaljenja država nasljednica Vukovar je definitivno postao gradom na međunarodnoj granici i upravo to obilježje bitna je položajna odrednica grada s dalekosežnim posljedicama.

Položaj na granici može biti zapreka razvoju i napretku i može negativno utjecati na mnoge funkcije i sadržaje u gradu. Negativne strane takva položaja Vukovar je iskusio 1991. godine, kada se našao na udaru srbijanske agresije i pretrpio najveća razaranja u povijesti grada. No, s druge strane, isti taj položaj može biti i poticaj razvitku, činjenica koja grad s ta-

kvim položajem stavlja u prednost pred drugim gradovima, središnjije položenima u okviru nacionalnoga područja.

U tom smislu kao teorijski model koji pomaže razumijevanje položaja uz granicu poslužit će klasifikacija koju je sastavio i obrazložio američki istraživač O. Martinez (1994.). U svom poznatom radu Martinez je opisao četiri tipa prigraničnih područja s obzirom na stupanj njihove povezanosti s prigraničnim područjem, od kojega ga dijeli međunarodna granica. U Martinezovu modelu naglasak je na stupnju prekogranične suradnje. Kada je ona najniža, odnosno kada je potpuno izostala, riječ je o otuđenim prigraničnim područjima. Glavna obilježja toga tipa prigraničnih područja jesu ratno stanje, političko nesuglasje, suprotstavljeni teritorijalni zahtjevi, etnički sukobi te izostanak prekograničnog utjecaja. Budući da nemaju dodira pa ni zajedničkih interesa, susjedna su prigranična područja posve strana jedno drugomu. Takva prigranična područja redovito se nalaze uz granice koje su uglavnom i prepoznate kao sporne. Nisu li upravo to obilježja odnosa Vukovara i cijeloga hrvatskog Podunavlja s prekograničnim susjedstvom od 1991. do 1995. pa i dalje, zapravo sve do završetka procesa mirne reintegracije u siječnju 1998. godine?

Rješenje graničnoga spora temeljni je preduvjet da bi se stekli uvjeti za drugi Martinezov model. Kad se susjedne države ipak dogovore oko graničnoga spora, i život na granici počinje se mijenjati, ostvaruju se prvi prekogranični kontakti, dolazi do obnove prometa te elementarne razmjene ljudi i roba, ali i ideja i informacija. Riječ je o modelu tzv. supostojećih prigraničnih područja. Preslikano na Vukovar, baš su takva obilježja, čini se, najbolji opis onoga što se u odnosima grada s prekograničnim susjedstvom događalo u zadnjih desetak godina, tj. nakon završetka mirne reintegracije. Najprije je uslijedilo uzajamno priznanje, što je značilo i srbijansko odustajanje od daljega otvorenog osporavanja državne granice. Granica je otvorena i počeli su prvi prelasci, no prekogranični promet bio je strogo nadziran i ne pretjerano živ. Na početku toga razdoblja, da se ne zaboravi, iz Srbije se u Hrvatsku ulazilo s vizama. Ostvareni su, dakle, elementarni kontakti, no ambicioznijih zajedničkih prekograničnih projekata nije bilo. Vukovar kao grad i dalje je živio bez većih utjecaja iz susjednoga prigraničnog područja, ali ni sam grad nije znatnije utjecao na taj isti prostor.

Treći Martinezov model – međuovisna prigranična područja – pretpostavlja gospodarsku i socijalnu komplementarnost te prijateljske i stabilne odnose dviju susjednih država. Poticaji za suradnju i njezino jačanje dolaze iz samoga prigraničnog područja, jer je interes ondje najizraženiji. Međuovisnost može biti i asimetrična, ako se gospodarski uvjeti s

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB
GOD. 17 (2008),
BR. 1-2 (93-94),
STR. 125-134

KLEMENČIĆ, M.:
GLAVNE ODREDNICE...

jedne i druge strane granice zamjetno razlikuju. Takvih primjera ima u svijetu, a Martinez kao klasičan navodi onaj njemu najbliži, američko-meksičku granicu.

Najnapredniji od četiri modela u smislu otvorenosti granice i prekograničnoga utjecaja Martinez je nazvao modelom povezanih, odnosno integriranih, prigraničnih područja. Prekogranični promet odvija se neometano i intenzivno, političke i sve druge zapreke su ukinute, a prigranična područja čvrsto povezana. Položaj uz granicu u takvim je uvjetima istinska prednost.

Kada se danas iz Vukovara pogleda na drugu stranu Dunava, a samim time i na drugu stranu granice, jasno je da Vukovar sa svojim susjedstvom i dalje živi na distanci i da su kontakti razmjerno rijetki i suzdržani. Čini se da je drugi Martinezov model – supostojećih prigraničnih područja – onaj koji i dalje najvjernije opisuje prekogranične odnose i utjecaj u hrvatskome Podunavlju. Vukovar u tome nije nikakva iznimka. Treći i četvrti model ostaju tek kao mogućnost u budućnosti. Mnogi primjeri iz svijeta potvrđuju između spomenutih modela moguće promjene i da se one događaju čak i razmjerno brzo. Nije nemoguće zamisliti Vukovar kao dinamičan grad s bogatom ponudom roba i usluga u koji masovno dolaze ljudi s objiju strana granice. Položaj na granici postao bi na taj način prednost Vukovara pred ostalim hrvatskim gradovima. No da bi se to ostvarilo, moraju se ispuniti brojni preduvjeti. Hrvatsko-srbijanska granica više ne bi smjela biti premetom međudržavnoga spora.

LITERATURA I IZVORI

Crkvenčić, I. i Malić, A. (1996.), Croatia as a Danube country. *GeoJournal*, 38 (4): 455-462.

Feletar, D. (1994.a), Vukovar u europskome i hrvatskom prostoru. U: I. Karaman (gl. ur.), *Vukovar – Vjekovni hrvatski grad na Dunavu* (str. 14-24), Koprivnica: Nakladna kuća "Dr. Feletar".

Feletar, D. (1994.b), Suvremeni Vukovar – središte gospodarskog razvoja, 1945-1991. U: I. Karaman (gl. ur.), *Vukovar – Vjekovni hrvatski grad na Dunavu* (str. 353-376), Koprivnica: Nakladna kuća "Dr. Feletar".

Horvat, V. i Potrebica, F. (1994.a), Srijemska županija, vukovarsko vlastelinstvo i trgovište Vukovar. U: I. Karaman (gl. ur.), *Vukovar – Vjekovni hrvatski grad na Dunavu* (str. 155-175), Koprivnica: Nakladna kuća "Dr. Feletar".

Horvat, V. i Potrebica, F. (1994.b), Uspon građanskog Vukovara 1850-1918. godine. U: I. Karaman (gl. ur.), *Vukovar – Vjekovni hrvatski grad na Dunavu* (str. 182-198), Koprivnica: Nakladna kuća "Dr. Feletar".

Klemenčić, M. (2000.), Prometno-geografski položaj Siska. U: I. Rogić, M. Mikić i A. Mišetić (ur.), *Sisak 2000+ . Sociodemografska uporišta budućeg Siska* (str. 37-50), Zagreb: Institut društvenih znanosti Ivo Pilar.

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB
GOD. 17 (2008),
BR. 1-2 (93-94),
STR. 125-134

KLEMENČIĆ, M.:
GLAVNE ODREDNICE...

Kolar, M. (1997.), *Gospodarstvo Srijemske županije od Hrvatsko-ugarske nagodbe do Prvoga svjetskog rata*. U: D. Klepac i K. Čorkalo (ur.), *Zbornik radova o Vukovarsko-srijemskoj županiji* (str. 89-126), Vin-kovci: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti.

Kolar-Dimitrijević, M. i Potrebica, F. (1994.), *Na slavonsko-srijemskom razmeđu 1918-1945. godine*. U: I. Karaman (gl. ur.), *Vukovar – Vjekovni hrvatski grad na Dunavu* (str. 238-254), Koprivnica: Nakladna kuća "Dr. Feletar".

Martinez, O. (1994.), *The Dynamics of Border Interaction*. U: C. Schofield (ur.), *Global Boundaries, World Boundaries 1* (str. 1-15), London and New York, Routledge.

Razni autori (1974.), *Geografija SR Hrvatske*, knjiga 3. Zagreb: Školska knjiga.

Transport i komunikacije u 2006. Statistička izvješća 1327/2007. Zagreb, Državni zavod za statistiku.

Transport i komunikacije u 2005. Statistička izvješća 1298/2006. Zagreb, Državni zavod za statistiku.

Main Characteristics of the Geographical Position of Vukovar

Mladen KLEMENČIĆ
Miroslav Krleža Lexicographic Institute, Zagreb

In the history of Vukovar there have been prosperous periods as well as periods of the town's decreasing importance and spatial impact. As an outstandingly prosperous period remain the 18th and 19th centuries when Vukovar was among the three most important urban centres of Eastern Croatia, together with Osijek and Zemun. Vukovar was primarily the centre of trade and crafts but also became an important port on the Danube river. In the 20th century the most important transportation routes in the region moved further away and left Vukovar at the positional margin within the region. However, some positional characteristics have remained as advantages of Vukovar. Vukovar is the only Croatian town and river-port situated on the Danube. Due to the fact that the Danube river flows marginally through Croatia, Vukovar is also a town situated right on the international border. As a town on the Danube, Vukovar has no other town in Croatia to compete with, which is illustrated by figures of total cargo handled in Croatian river-ports. As a town situated on the international border, Vukovar was exposed to Serbian aggression in the 1990s and therefore suffered from the negative impacts of its position. The positive effects that may come out of Vukovar's position of a border-town remain a possibility to be realised in the future.

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB
GOD. 17 (2008),
BR. 1-2 (93-94),
STR. 125-134

KLEMENČIĆ, M.:
GLAVNE ODREDNICE...

Hauptmerkmale der geografischen Lage Vukovars

Mladen KLEMENČIĆ
Lexikografisches Institut „Miroslav Krleža“, Zagreb

Im Laufe seiner historischen Entwicklung durchläuft Vukovar Zeiten des Aufschwungs, aber auch der Rezession, während derer die Stadt ihre Bedeutung und Wirkungskraft einbüßt. Ganz besonders vorteilhaft für die Stadtentwicklung sind das 18. und 19. Jahrhundert, als Vukovar neben Osijek und Zemun zu einem der wichtigsten städtischen Mittelpunkte Ostkroatiens wird. In dieser Zeit ist Vukovar zunächst ein bedeutendes Handelszentrum und Sitz zahlreicher Handwerker, aber auch ein wichtiger Donauhafen. Im 20. Jahrhundert gerät die Stadt immer mehr ins Abseits und stagniert, da die Hauptverkehrswege den Osten des Landes umgehen. Die geografische Lage Vukovars weist aber auch weiterhin bestimmte Vorteile auf, die ihm einen Sonderstatus nicht nur in der Tiefebene Ostkroatiens, sondern landesweit sichern. Vukovar ist der einzige Donauhafen Kroatiens und somit eine internationale Grenzstadt, da die Donau die nördliche Grenze des Landes markiert. Insofern hat diese Stadt hierzulande nicht ihresgleichen, was sich anhand des kroatischen binnenländischen Schiffsverkehrs bestätigen lässt. Zwar litt Vukovar in den 90er-Jahren unter den negativen Auswirkungen seiner spezifischen geografischen Lage, doch in der Zukunft kann diese sich für die Entwicklung der Stadt als Vorteil erweisen.

Schlüsselbegriffe: Vukovar, Donau, Verkehr, Grenze