



## NA PODUNAVSKOM PROMETNOM PRAVCU Osvrt na gospodarski razvoj Vukovara u 19. i na početku 20. stoljeća

Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE  
Hrvatski institut za povijest, Podružnica za povijest Slavonije,  
Srijema i Baranje, Slavonski Brod

UDK: 338.47(497.5 Vukovar)(091)  
Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 5. 11. 2007.

U radu se nastojalo utvrditi zašto Vukovaru nije uspjelo snažnije iskoristiti svoj položaj. Pri tome je napravljen osvrt na 19. i početak 20. stoljeća. Istaknuti su razlozi i kočnice koji su izravno utjecali na sporiji gospodarski razvoj, zaostajanje i nemogućnost prerastanja trgovišnih okvira. Naime, iako smješten na podunavskom prometnom pravcu, u blizini donjodravске i donjosavske ravnice, kasna gradnja regionalne mreže makadamskih cesta, nepostojanje mosta preko Dunava, nepostojanja vodene prometnice između Dunava i Save te kasna izgradnja željezničke pruge do Vukovara (od Borova) i preusmjerenje trgovine na novu alföldsko-riječku željeznicu utjecali su na to da lokalna trgovina nije omogućila Vukovaru da potpuno iskoristi gospodarske mogućnosti dunavskoga plovnog prometnog pravca.

Ključne riječi: Vukovar, Dunav, podunavski prometni pravac, 19. i početak 20. stoljeća, gospodarstvo, trgovina, sporiji gospodarski razvoj

✉ Zlata Živaković-Kerže, Hrvatski institut za povijest,  
Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje,  
Starčevićeva 8, 35 000 Slavonski Brod, Hrvatska.  
E-mail: zkerze@yahoo.com

### UVOD

Podunavski dio Panonske nizine, smješten uz velike regionalne cjeline srednje i Jugoistočne Europe,<sup>1</sup> oduvijek je važno križište vodenih i suhozemnih prometnica. Na tom području Dunav je neposredno utjecao na demografske koncentracije

te strateško, političko i gospodarsko jačanje pojedinih naselja (gradskih središta).

Prometna politika Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, u sklopu Austrijskoga Carstva, kao središta političkoga, društvenoga i gospodarskoga života toga dijela Srednje Europe, imala je u 19. stoljeću snažan utjecaj na gospodarski razvoj cijeloga istočnog dijela Hrvatske (Slavonije i Srijema). Potrebe za žitaricama, posebice pšenicom, iz južne Ugarske (Bačke i Banata), sjeverne Hrvatske (Slavonije i Srijema) za šumskom građom, duhanom i ostalim proizvodima, kao i stokom (mesom, vunom i dr.), zahtijevale su razvoj tranzitne trgovine te poteze državne politike (u razdoblju do nagodbe s njezinim utjecajem na odnose Beč – Zagreb te Budimpešta – Zagreb) u svrhu ulaganja u razvoj prometa rijekama (Dunav, Drava i Sava) te vodenoga puta na jug, odnosno prema Jadranu (rijeka Kupa), kao i u sustavne regulacijske radove (npr. utvrđivanje obala kamenom, izgradnja odvodnih i dovodnih kanala i drugo). (Karaman, 1981.) Gospodarska kretanja u Slavoniji i Srijemu, gdje je najveći dio tadašnjega stanovništva vezan uz agrarnu ekonomiju, ovisila su o mogućnostima i povezanosti riječnoga prijevoza ratarskih proizvoda. Iako je gospodarski razvitak ovoga dijela Hrvatske bio sporiji nego nekih drugih dijelova Carevine, bio je državi privredno važan, i to posebice od polovice 19. stoljeća, kada je Beč nastojao bolje iskoristiti dunavski plovni put i u sklopu stvaranja trgovačkih veza s Perzijom preko Dunava i Crnoga mora, a Dunav postaje "slobodna rijeka" kojom se prevoze ratarski proizvodi kao glavni tereti (Horvat i Potrebica, 1994.). Sve je to potkraj 19. stoljeća utjecalo na to da su jačale zamisli o povezivanju sjeverne Hrvatske, tj. Podunavlja, s Jadranskim morem te na ponovno pokretanje zamisli o spajanju Dunava i Save (Živaković-Kerže, 1999.a), a neko vrijeme i o spajanju Drave i Save prokapanjem kanala.<sup>2</sup> Ta se zamisao javila, i javlja, logično u razdoblju/razdobljima kada pritisak količina roba i potreba za pojedinim proizvodima na tržištu te odnosi troškova i prihoda na različitim prometnim putovima počinju naglašavati prednost vodenoga prometa rijekama, posebice potreba poboljšanja i skraćivanje vodenih putova radi opsežnijeg otpremanja ili dopremanja raznovrsne robe (Živaković-Kerže, 1998.). Prokapanje kanala Dunav – Sava zamišljeno je kao mogućnost da se iz sjevernih krajeva Carevine jeftinije i brže prevozi roba u južne krajeve vodenim putem, pogotovu ako bi se povezalo Podunavlje s Jadranskim morem / Mediteranom. Žitarice iz srednjoeuropskoga prostora prevozile su se, gotovo 100%, Dunavom preko Braile do Crnoga mora na svjetsko tržište. Te početne zamisli o integralnom prometnom sustavu potaknule su izradbu (mnogih) projekata o prokapanju kanala Dunav – Sava (Vukovar – Šamac) (Živaković-Kerže, 2002.).

Oni će istaknuti ne samo prometno nego i geopolitičko značenje Vukovara kao važnoga prometnog središta u ovom dijelu podunavskoga bazena.

## **SUSRETIŠTE NARODA I RELIGIJA**

---

Stari Vukovar, smješten uz desnu obalu Vuke, i Novi, na ušću uz lijevu obalu, dvije su zasebne općine sve do 1873., kada administrativno postaju jedna cjelina. Zbog povoljna prirodno-geografskoga položaja na Dunavu Vukovar je od 18. stoljeća privlačio obrtnike i trgovce iz raznih europskih sredina (Horvat, 2003.). Nakon donošenja patenta o toleranciji ostalih vjeroispovijedi trgovište naseljavaju i pravoslavci, protestanti i Židovi. To je vrijeme u kojem se i srpsko stanovništvo doseljava i nastanjuje, a i Mađari dolaze u Vukovar privučeni povoljnom kupovinom zemlje (između ostaloga i poticajem politike peštanskih vlasti). Budući da je do druge polovice 19. stoljeća u trgovištu manji dio zavičajnoga, a veći nezavičajnoga, stanovništva, govorilo se najviše njemačkim jezikom bez obzira na većinu "iliraca", pa je potkraj 19. stoljeća novinar "Sriemskih novina" zabilježio: "Tko ne zna zemljopis, a došao bi u Vukovar, mogao bi misliti da je došao u Frankfurt."<sup>3</sup> Zbog lakšega sporazumijevanja i skladnijega življenja Hrvati su nastojali što brže svladati njemački jezik, a pridošli Nijemci i Austrijanci učili su hrvatski. To je i vrijeme kada su javni službenici govorili njemački i latinski, a kraće vrijeme i mađarski. Svi su oni postupno naučili i služili se i hrvatskim jezikom ili su ga razumjeli. Zahvaljujući položaju na podunavskom prometnom pravcu, Vukovar je gospodarsko susretište naroda i religija, multinacionalni grad. Stoga su kompleksna povijesna zbivanja modelirala naseljenost. Godine 1857. cijeli Vukovar ima 6183 stanovnika<sup>4</sup> smještenih u Starom Vukovaru u 1062 kuće, a 170 je kuća u Novom Vukovaru (Horvat, R., 2000.). Po popisu stanovnika iz 1880. u trgovištu je živjelo 9360 stanovnika (u Starom 6647, u Novom 2713), a po popisu iz 1910. žitelja je 10.359 (Wertheimer-Baletić, 1994.).

## **DVIJE CJELINE U JEDNOM TRGOVIŠTU**

---

Most preko Vuke povezivao je Stari (istočno od Vuke) i Novi Vukovar (zapadno od Vuke), ali su stanovnici živjeli u dvije zasebne općine do ujedinjenja općina 1873. godine. Malta (mitnica), smještena na ulazu u Stari Vukovar, značila je da stanovnici Novoga Vukovara nisu mogli sebi npr. prenijeti ni drva za ogrjev bez plaćanja maltarine. I nakon ujedinjenja dijelovi trgovišta zadržavaju stare nazive, a Stari Vukovar i nadalje je upravno, političko, prosvjetno, vjersko i gospodarsko središte. Vrijeme je odmicalo, a i nakon 19 godina od ujedinjenja Vukovar još nije postao jedinstveno trgovište. U admi-

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 17 (2008),  
BR. 1-2 (93-94),  
STR. 135-148

ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z.:  
NA PODUNAVSKOM...

nistrativnom je pogledu jedinstven, a u stvarnosti i dalje podijeljen. Naime, stanovnici Novoga Vukovara i dalje su Stari Vukovar nazivali "Donja Mala", pa "Sriemske novine" 1891. objavljuju: "... zaboravlja se da Novi Vukovar nije seoce nego bivša samostalna općina koja se spojila sa Starim Vukovarem u nadi da će se u zajedništvu bolje razvijati. Dogodilo se obratno". U Novom Vukovaru do tada nije bilo trgovina "pa stanovnici, kao i prije moraju kupovati sve, čak i čavle, bolji konac, igle i drugu robu u Starom Vukovaru". Zbog toga su stanovnici toga dijela trgovišta tražili od trgovaca Staroga Vukovara da otvore "svoje filijale ili da trguju u tom dijelu jer bi ovdje mogli mnogo toga prodati, osobito što se tiče manufakturne i sitne robe".<sup>5</sup>

Dvadeseto stoljeće potpuno briše razlike. Doduše, i dalje ostaju nazivi, ali samo u smislu teritorijalne odrednice. U vrijeme proglašenja grada 1919. u Novom Vukovaru su prostori uprave Srijemske županije i Gradskoga poglavarstva, Svratište "Lav", a tu su i Javna županijska bolnica, uprava Parobrodarskoga društva, oružnička postaja, odvjetnički uredi, velik broj raznovrsnih trgovina i zanatskih radionica, kudjeljara i predionica vune, tvornica cementa, tvornica soda-vode, tvornica žeste, uprava vicinalne željeznice Borovo – Rača, tiskare, nekoliko banaka i štedionica, ljekarnica i drugo. U prostranim stambenim kućama živjele su obitelji trgovaca, obrtnika, posjednika, ljekarnika, liječnika, odvjetnika, upravitelja bolnice, ravnatelja realne gimnazije, graditelja, inženjera, sudbenih vijećnika, državnih i financijskih činovnika, učitelja, profesora i drugih, a u manjim kućama nadničari i drugi Vukovarci srednjih i nižih slojeva.<sup>6</sup>

## VUKOVARSKA SVAKODNEVICA

Iako su se Vukovarci, tražeći status grada, u nekoliko navrata obratili vlastima navodeći u prilog traženju broj stanovnika i razvijenu trgovinu i obrt, Vukovar je ostao trgovište do 25. studenoga 1919. godine. Doduše, svojim izgledom, sve do posljednjega desetljeća 19. stoljeća, nalikovao je velikom selu; bez tvrdih makadamskih cesta, ljeti se prašina na ulicama slijegala tek s prvim kapima kiše, u rano proljeće i jesen blato je otežavalo prometovanje fijakera i zaprežnih kola; ulice su bile uske i prljave, i to posebice u vrijeme kišnih dana, kada se zbog blata na cesti nije moglo prelaziti s jedne strane ulice na drugu. Neugodan miris (smrad) širio se na sve strane; u to je vrijeme bilo uobičajeno bacanje smeća na ulicu (npr. izlijevanje nečiste vode na ulicu, izbacivanje prnja s prozora kuća na ulicu i slično); tako su tadašnji Vukovarci ulice pretvarali u smetlišta. Od 1891. predlagano je skupljanje i iznošenje smeća na ulice te potom odvoz izvan trgovišta. Izrazito nečiste bile su Donja

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 17 (2008),  
BR. 1-2 (93-94),  
STR. 135-148

ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z.:  
NA PODUNAVSKOM...

Mala i Šamac, ulica koja je vodila iz Gajeve ulice u Donju Malu. Neugodan vonj širio se i iz uličnih kanala. Vuka, koja je tada dijelila Stari i Novi Vukovar, nije mogla u vrijeme kiša prihvatiti višak vode te ga uliti u Dunav, pa su česte poplave nanosile goleme štete gospodarstvu, stambenim objektima, infrastrukturi i drugom. Nakon povlačenja vode na obalama je ostajao mulj od kojeg se uokolo širio nesnosan smrad. Izgled vukovarskih ulica mijenja se od kasnoga proljeća 1893., kada asfalt na pločnicima zamjenjuje ciglu. Asfaltiranje ulica plaćali su kućevlasnici. Od 1899. vodi se računa i o urednosti; "glavne ulice se redovito polijevaju i metu".<sup>7</sup>

Trgovci i kupci, piljarice i drugi svakodnevno su stizali u trgovišta suhozemnim putovima iz bliže okolice Srijema, kao i dunavskim pravcem iz susjedne južne Mađarske, tj. iz Bačke. Sve ih je u Vukovar privlačilo trgovanje. Na sajmištima i tržnicama prodavala se raznovrsna roba, živad te poljoprivredni proizvodi, a obrtnička i manufakturna roba u vukovarskim trgovinama i obrtničkim radionicama. Po uzoru na veće gradove, u Vukovaru su od 1899. određena stalna mjesta trgovanja; popločana je žitna tržnica, a određeni su prostori za tzv. svinjsku tržnicu i tržnicu za voće, živad i povrće, prostor za trgovanje obrtničkim proizvodima i drugom robom. Po zapisu "Sriemskih novina" ... "milina je pogledati s mosta na pijacu pred Grand Hotelom. Tamo je na stolovima porredana živina, povrće svake vrste, a među stolovima nalazi se prolaz za kupca i prodavača. Krasan je vidik na Daničićev trg, gdje su u najboljem redu smješteni cipelari, papučari, čarpari, opančari, kolačari, korpari i drugi, a odmah do njih pod svodom šeširdžije i sarači. Živahnost je nedjeljom na našim trgovima izvanredno velika, pa se ponekad događa da nespretnost pojedinog seljaka izazove nered; u tim zgodama redarstvo je u blizini."<sup>8</sup>

## **OBIJELJJA OBRTA, TRGOVINE I PROMETA**

Većina stanovnika Vukovara bavila se obrtom, u kojem je do sredine 19. stoljeća potpuno prevladavala ručna proizvodnja uz ulaganje maloga kapitala. Obrtnici su se teško snalazili u konkurenciji s obrtnicima iz većih mjesta (npr. Osijek i Zemun), koji su u proizvodnju ulagali više kapitala i uveli strojeve. Osnivanje gospodarskih komora, Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju sa sjedištem u Osijeku 1853. godine, najavilo je i suzbijanje cehovskih ograničenja te uvođenje slobodne konkurencije u proizvodnji i trgovini (Živaković-Kerže, 1999.b). Tomu su se protivili vukovarski cehovi (ćurčije / krznari, kožari, kolari, čizmari, bačvari, njemački i mađarski postolari, remenari, kožuhari, užari, lončari, bravari, papučari, ribari, njemački i mađarski krojači), koji su otežano poslo-

vali suočavajući se na tržištu s jeftinijom manufakturnom i industrijskom robom. Naizgled se stanje u obrtništvu poboljšalo početkom 1872., kada je stupio na snagu novi Obrtni zakon za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju koji je utvrdio slobodu obrta, ukinuo cehove, riješio neke organizacijske poteškoće i djelomice probleme osposobljavanja kadrova, iako i dalje obrtnicima nije jamčio socijalnu sigurnost. Bivši cehovski majstori nastojali su proizvoditi na novoj osnovi, osnivajući obrtničke zadruge za pojedine vrste obrta, ili pak na nacionalnoj, odnosno na konfesionalnoj, osnovi (Horvat i Potrebica, 1994.). Prema izvješćima Srijemske županije, u Vukovaru sredinom 19. stoljeća djeluje 429 obrtnika (najbrojniji su ribari, opančari i lončari), a uoči Prvoga svjetskoga rata djeluje 509 obrtnika, trgovaca i krčmara. Veći dio obrtnika organiziran je u zadruge: zidarsko-tesarska (83 člana), ribarska (82 člana), lončarska (40 članova), mlinarska (40), krznarska (14) te hrvatska obrtnička zadruga (178 članova). Čaraparski obrt je od druge polovice 19. stoljeća povoljno napredovao, pa je u Vukovaru 7 čarapara. Većina je radila sama (u svojoj radionici) i proizvodila po 400 do 500 kg čarapa i pletenih polucipela od kupljene pređe na godinu.<sup>9</sup> U potonjem razdoblju neki su obrti propali zbog konkurencije industrijske robe, a neki su potpuno (npr. ćurčije, kožuhari, pojasari, gumbari) nestali jer se promijenio način odijevanja. Blizina Dunava i plovnost rijeke utjecali su na to da se u Vukovaru razvila brodogradnja; majstori grade čamce i lađe, a od sredine 19. stoljeća u trgovištu je Banheyerovo brodogradilište u kojem bi izradili 24 velike i 16 malih lađa te 300 čamac na godinu.<sup>10</sup>

Trgovački život temeljio se na unutarnjoj pograničnoj trgovini sa susjednom Bačkom (sredina Dunava je "granica" s južnom Mađarskom) i na posredničkoj trgovini s okolnim srijemskim mjestima. Pri tome "pogranična" trgovina nije velikih razmjera jer nema mosta preko Dunava, a nije bilo ni skele, tj. stalnoga prijevoza. Stoga su mađarski trgovci, kao i stanovnici susjednih bačkih sela, svake nedjelje plovili malim čamcima Dunavom s jedne obale na drugu, stizali u Stari Vukovar da nešto prodaju na sajmovima te potom u trgovinama kupe manufakturnu, kratkometražnu, galanterijsku i prehrambenu (špecerajsku) robu (Horvat i Potrebica, 1994.). Čamci bi uvijek bili pretrpani robom, pa je prijetila opasnost od prevrtanja čamac i utapljanja ljudi. Iako su vukovarski općinari nastojali organizirati stalni prijevoz s jedne strane obale Dunava na drugu, skela nije postavljena zbog kronične nestašice novca. Vukovar je i središte trgovine žitom. U njemu su trgovci ranije kupljeno i uskladišteno žito prodavali na veliko.<sup>11</sup> Budući da se stanovništvo Srijema bavilo većinom poljoprivredom, bitan oblik trgovanja u Vukovaru bili su stočni i robni



sajmovi; vukovarski trgovci<sup>12</sup> i veletrgovci trgovali su na sajmovima poljoprivrednim proizvodima, i to pšenicom, krupnim kukuruzom, merkantilnom zobi, ječmom, bijelim i žutim grahom te napolicom (smjesa od pola raži i pola pšenice). Tako se npr. na vukovarskom trodnevnom stočnom sajmu dva dana trgovalo konjima, rogatom stokom i svinjama, a treći dan poljoprivrednim proizvodima i robom (raznim vrstama brašna, ovčjom vunom, salamom, svinjskom masti, slaninom, medom, košnicama, pivom, suhom riječnom ribom sušenom na zraku, ribama u špiritu / žesti, ribljom masti, čahurama dudova svilca, crijepom, raznim vrstama opeka i drugim proizvodima). Posebno živo bilo je i na velikom godišnjem stočnom, tzv. Leopoldskom, sajmu, koji se održavao početkom studenoga, kada bi se u Vukovar dotjeralo mnogo stoke. Najviše kupaca bilo je iz Bačke, tj. obližnjih prekodunavskih mjesta. I lončarskim se proizvodima trgovalo na veliko. Gotovo svakodnevno u vukovarskoj su luci u drvene brodove tovarili crijep, lončarske i pečarske proizvode koji su se izvrsno prodavali u Vlaškoj i Moldaviji. Trgovalo se i drvnom sirovinom, jer se, unatoč velikom šumskom bogatstvu vukovarskoga kraja, u trgovištu nije razvila drvna industrija, nego se od druge polovice 19. stoljeća ubrzala sječa šuma i povećala trgovina drvnom građom, koja se najviše izvozila.<sup>13</sup>

Iako se vodeni prijevoz smatrao laganim i jeftinim, mnoge su ga okolnosti ograničavale i sputavale. Naime, osim prirodne sporosti, riječno je brodarstvo ovisilo i o "hirovima rijeke", niskom i visokom vodostaju, o vjetru, o zaleđivanju i inim okolnostima. Mnogo je i drugih zapreka, kao što su: brane za ribolov, vodenice te odvojci za mlinove, pješčani sprudovi, nagomilano granje, drveće i drugo (Živaković-Kerže, 1998.). U Vukovaru se teretni i putnički promet dunavskim putem razvija od 1831., otkako je prvi parobrod pristao uz vukovarsku obalu. Devet godina potom uspostavljena je stalna parobrodna linija do Pešte, a tijekom 19. i prvoga desetljeća 20. stoljeća austrijska i mađarska parobrodarska društva svakodnevno, po redu vožnje od kraja ožujka do prosinca, prevoze putnike od Vukovara do Novoga Sada i natrag. Pri tome su parobrodi pristajali na postajama Bukin, Ilok, Čerević, a po potrebi i u Šaregradu. Putnici koji bi stigli u Novi Sad ili u Vukovar, a putovanje nastavljali željeznicom, voznu kartu za vlak mogli su kupiti na parobrodu. Parobrodima istoga društva moglo se svakodnevno ploviti iz Vukovara do Budimpešte i natrag, a redovito je plovio i parobrod do Zemuna te dalje do Oršave. Manji putnički parobrod prijevoznika Đakovića iz Šaregrada svakodnevno je plovio na liniji Vukovar – Ilok – Palanka – Čerević – Beočin – Kamenica – Novi Sad i obratno.<sup>14</sup>

Povoljan položaj tranzitnoga područja nije potpuno iskorišten sve do posljednjega desetljeća 19. stoljeća, i to zbog manjka tvrdih cesta koje bi Vukovar spajale s višeslojnim trgovačkim smjerom – od jugoistočnoga panonskog i erdeljskog prostora preko rijeka Save i Kupe (Sisak – Karlovac) do sjevernog Jadrana. Trgovina od Vukovara prema Posavini odvijala se pošljunčanom cestom Vukovar – Negoslavci, a dalje prema Posavini teško se prometovalo neuređenim cestama, pa se vrlo malo ratarskih proizvoda i živeža iz posavskih sela dopremalo u Vukovar. Stoga su u posredničkoj trgovini gotovo isključivo sudjelovala mjesta vukovarske okolice. Izgradnja željezničkih pruga u Slavoniji i Srijemu<sup>15</sup> također je zaobišla Vukovar i onemogućila znatniji razvoj vukovarske luke na Dunavu, iz koje se od ranoga proljeća do zime raznovrsna roba (drvo, tanin, žitarice, brašno, šljive i stoka) otpremala Dunavom. Rano proljeće i početak plovidbe parobroda privlačili su veliku pozornost stanovnika Vukovara, posebice sirotinje, koja je živjela od brodskih ukrcaja i iskrcaja.

Stanje u trgovini i prometu osjetnije se mijenja od 1891. Vukovarski gospodarstvenici i općina izgradili su te godine u trgovištu, vlastitim novcem, željeznički kolodvor i željezničku prugu do Borova. Naime, do tada vlak iz Vinkovaca ili Osijeka nije ulazio u Vukovar, nego je putnike iskrcaavao na kolodvoru u Borovu, a tu su se putnici ukrcavali u omnibus ili fijaker te vozili 4 km do Vukovara. To je putovanje, uza svu gužvu i presjedanje, trajalo 10 minuta. Posebno je bilo nezgodno putnicima iz Vukovara; oni su u Borovu čekali od pola sata do jedan sat na drugi vlak. Izgradnjom željezničkog odvojka do Borova Vukovar je dobio izravne veze za Vinkovce – Mitrovicu – Indiju – Zemun – Beograd; Osijek – Budimpeštu; Vinkovce – Vrpolje – Slavonski Šamac – Brod na Savi; Vinkovce – Brod na Savi – Sarajevo; u Vukovar su stizali i vlakovi na relaciji Sarajevo – Brod na Savi – Vinkovci; Zagreb – Brod na Savi – Vukovar; Zemun – Indija; Brčko – Vinkovci; Budimpešta – Osijek; Budimpešta – Subotica te vlak iz Osijeka. Uz putnički promet, željeznicom je živo kolao u oba smjera i teretni promet.

Godine 1891. zastupstvo Vukovara odlučilo je, radi snažnijega razvoja trgovine, namijeniti vlastiti novac (uz sredstva koja su trebala odobriti vlasti u Zagrebu) za izgradnju ceste od Vukovara do Orolika<sup>16</sup> i time spojiti trgovište s Posavinom; postojeću pošljunčanu cestu Vukovar – Negoslavci trebalo je produžiti do Orolika i omogućiti Posavini da se preko Vukovara spoji na dunavski prometni pravac. Tako bi vukovarski trgovci mogli trgovati sa 40-ak sela iz Posavine, a i stanovnici posavskih mjesta mogli bi dovoziti svoju robu, razne proizvode, na sajmove u Vukovar. Trgovanju iz Posavine preko Negoslavaca, usmjerenom na Vinkovce, tj. na skuplji suhozemni



DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 17 (2008),  
BR. 1-2 (93-94),  
STR. 135-148

ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z.:  
NA PODUNAVSKOM...

promet, bio bi nakon izgradnje ceste omogućen i spoj na jeftiniji dunavski pravac. Stoga ta cesta ne bi bila korisna samo trgovcima i stanovnicima Vukovara nego i posavskim mjestima; za obje strane otvarala su se nova tržišta, poljoprivredni proizvodi i druga roba moći će na tržište, a i po višoj cijeni (Feletar, 1994.). Cesta je bila od državnoga značenja, pa se gotovo dvije godine čekalo odobrenje novca od Zemaljske vlade u Zagrebu. Nakon izgradnje te ceste tržišne veze proširile su se i na mjesta susjednoga šidskog kotara koja gravitiraju prema toj cesti.<sup>17</sup>

## **BANKARSTVO I SPORA INDUSTRIJALIZACIJA**

Od sredine 19. stoljeća glavni problem vukovarskoga, pa i hrvatskoga gospodarstva u cjelini, bila je nerazvijenost organiziranoga modernog novčarskog poslovanja. Srednja Europa, koja se naglo usmjerila prema industrijalizaciji, bila je pogodno tržište za slavonsko žito, drvo i slavonsku stoku, a za sve je to trebalo razviti novčarstvo i omogućiti brz prijenos novca. Novčarsko poslovanje u Vukovaru razvilo se unatoč ograničenom raspoloživom kapitalu, jer je u Slavoniji i Srijemu u kreditiranju velikih poslova veliku ulogu imao austro-ugarski kapital (i njegovi interesi), a samo je manjim dijelom u tim poslovima sudjelovalo domaće građanstvo. Prvi novčarski zavod bila je Vukovarska štedionica, osnovana 1869. godine, a djelovala je pola stoljeća (kada je preuzima zagrebačka Prva hrvatska štedionica). Štedno i pripomoćno društvo druga je vukovarska velika banka, koja je od 1876. djelovala kao Sremsko štedioničko i eskomptno dioničko društvo. Srpska kreditna zadruga osnovana je 1899., a devet godina potom postaje Srpska kreditna banka. Njemačka štedionica osnovana je 1. svibnja 1904., a vukovarski Hrvati do kraja te godine osnovali su Hrvatsku dioničku štedionicu (Horvat i Potrebica, 1994.).

Istočna se Hrvatska u gospodarskom pogledu sporo mijenjala; temelj gospodarstva stanovništva bila je poljoprivreda (¾ stanovnika bavilo se ratarstvom, i to uzgojem pšenice i kukuruza, kupusa, graška, krumpira, paprike i konoplje); i pak je u drugoj polovici 19. stoljeća i u Srijemu i Slavoniji počeo proces industrijalizacije. On je tekao sporije, osim u prehrambenoj, tj. mlinskoj industriji, a u Vukovaru i nije bio nastavak djelovanja obrtničkih ili manufakturnih pogona, i to najviše zbog velikog utjecaja uvozne robe, zbog ograničena lokalnoga tržišta, skromnoga kapitala i loših posljedica carinske politike; imućniji građani nisu osnivali manufakture, nego su novac ulagali u kupovinu zemlje ili kuća. Unatoč svim poteškoćama i nepostojanju uvjeta za brži razvoj industrije, početkom 20. stoljeća ipak se osuvremenjuje proizvodnja i osnivaju industrijski pogoni (Horvat i Potrebica, 1994.). Tako su

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 17 (2008),  
BR. 1-2 (93-94),  
STR. 135-148

ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z.:  
NA PODUNAVSKOM...

1908. u Srijemskoj županiji 82 industrijska poduzeća, a u Vukovaru 13, i to: pivovara, *Jakov Puhu* – kružna peć (izradba opeka), *Branislav Greić* – kružna peć (izradba opeka), *Goldarbeiter & Lobković* – krečana, *Banheyer Ivan i sin* – parna pilana, *Jakov Pailz* – parna pilana i stolarnica, Podružnica "Hungarie", tvornice konoplje d. d. iz Vrbasa, *Paunović N.* – paromlin i parno kupalište, *Bier Eduard i sin*, tvornica octa, *Grend L. H.* – tiskara i knjigovežnica, županijska tiskara Srijemske novine, Tvornica soda-vode d. d., Vukovarska kudeljara i predionica d. d. koja je imala osvjetljenje i parni stroj od 540 KS. Prije Prvoga svjetskog rata djeluju i pilana *Steiner* te Tvornica finije drvene robe i furnira "Braća Harsch".<sup>18</sup>

## ZAKLJUČAK

---

Iako smješten na podunavskom prometnom pravcu, u blizini donjodravске i donjosavske ravnice, kasna gradnja regionalne mreže makadamskih cesta, nepostojanje mosta preko Dunava, nepostojanje vodene prometnice između Dunava i Save te kasna izgradnja željezničke pruge do Vukovara (od Borova) i preusmjerenje trgovine na novu alföldsko-riječku željeznicu utjecali su na to da lokalna trgovina nije omogućila Vukovaru da potpuno iskoristi gospodarske mogućnosti dunavskoga plovnog prometnog pravca.

Iako smješten uz obalu Dunava, našavši se između Osijeka, važnoga trgovačkog i industrijskog središta Slavonije smještenog uz obalu Drave 22 km od ušća te rijeke u Dunav, i nizvodno do Novoga Sada (u Južnoj Ugarskoj) i do Zemuna, Vukovar nije postao središte trgovine, nego je do posljednjega desetljeća 19. stoljeću trgovačko-obrtničko središte s razvijenom lokalnom trgovinom ratarskih proizvoda i stoke. Tek su posljednje desetljeće 19. stoljeća i početak 20., kada se snažnije uključuje i željeznički promet, donekle označili gospodarski uzlet Vukovara, koji će postati važno gospodarsko središte Srijema. Međutim, izbijanje Prvoga svjetskoga rata i raspad Austro-Ugarske Monarhije zaustavili su taj gospodarski razvoj, što će se mijenjati ponovo tek nakon ovoga razdoblja, i to izričito tek sredinom i u drugoj polovici 20. stoljeća.

## BILJEŠKE

---

<sup>1</sup> Alpski prostor, Sredozemlje i dinarsko područje te dio planinskoga sustava Jugoistočne Europe.

<sup>2</sup> Ideja o izgradnji kanala Dunav – Sava na potezu Vukovar – Šamac potječe iz 18. stoljeća, točnije iz 1753. godine, kada je trebao biti izgrađen tzv. terezijanski kanal.

<sup>3</sup> "Domaće vijesti", *Srijemske novine*, br. 50, Vukovar, 25. srpnja 1891.

<sup>4</sup> Po narodnosti 2601 Hrvat, 1737 Srba, 1399 Nijemaca i Austrijanaca, 291 Mađar, 122 Židova i 33 Roma.

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 17 (2008),  
BR. 1-2 (93-94),  
STR. 135-148

ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z.:  
NA PODUNAVSKOM...

<sup>5</sup> "Domaće vijesti", *Sriemske novine*, br. 50, Vukovar, 25. srpnja 1891.; "Potrebe Novog Vukovara", *Sriemske novine*, br. 32, Vukovar, 6. kolovoza 1892.

<sup>6</sup> Trgovac drvima Aleksa Dragić, prelja Pepika Bodiš, vozar Antun Kovač, ljekarnik Nikola Zebec, zlatar Josip Pehajm, trgovkinja porculana Sabina Klein, modistica Eteljka Friš, Tiskara "Novo doba", knjigoveža Paja Milivojević, krojač Mato Gajić, pralja Ana Firster, remenar Antun Moritz, primalja Franjka Leideker, piljar Mihailo Štangiarić, odvjetnik dr. iur. Mato Kirhbaum, posjednik Franjo Kolarić, brijač Josip Kuhner, Jugoslavenska banka, odvjetnik dr. iur. Milutin Tićak, vlastelinski nadzornik Aleksandar Šteinhaus, konjušnik Fran Špringet, Hrvatska d. d. tiskara, posjednik Jovan Mihajlović, mljekar Antun Asaj, kr. kotarski veterinar Josip Štraus, odvjetnik dr. iur. Đorđe Ilić, Hrvatska d. d. štediona, profesor Ferdo Galović, trgovac hranom Ladislav Rosenfeld, županijski fizik i posjednik dr. Jovan Mitrović, trgovac manufakturnom robom Petar Bogdanović, trgovačka agentura Hita Lukić, sitničarka Lenka Vučenović, trgovac Tošo Selaković, pekar Radivoj Žekić, vrtlar Rudolf Gratzl, kr. kot. predstojnik Stevo Runjanin, vlastelinski upravitelj Konstantin Iskra, knjigovođa Josip Freisberger, nadzornik Dragutin Gjursky, kr. kotarski liječnik Danilo Kestler, krojač Đuro Ruška, dnevničar Jakob Nemet, tapetar Pavao Radašević, Činovnička menza, odvjetnik dr. iur. Eugen Žitvaj, drvorezac Šandor David, financijski savjetnik Vaso Kavić, odvjetnik dr. iur. Ivan Paleček, sudac i posjednik, kolar Lovro Klink, odvjetnik dr. iur. Vaso Stojanović, šumarski savjetnik Dragutin Matizović, ravnatelj realke Marko Petričavić, sudbeni vijećnik Petar Radeka, sudski podvornik Tomo Kajba, financijski podvornik Franjo Dekanić, brijač Stjepan Slaviček, tržišni nadzornik Ladislav Talijan, pekar Štefan i Terezija Heindle, užar Stjepan Posavac, trgovac Gustaf Posavac, financijski tajnik Antun Sladović, odvjetnik dr. iur. Ljudevit Krašković, st., odvjetnik dr. iur. Ljudevit Krašković, ml., odvjetnik dr. iur. Dragan Krašković, veletrgovac vinom Paja Vučenović, inženjer Fran Funtak, odvjetnik dr. iur. Daniel Klein, sitničarka Olga Milanović, odvjetnik dr. iur. Momir Protić, mašinst Adolf Heitler, vlastelinski kuhar Stjepan Krško, Ratarska zadruga, Javna županijska bolnica, vrtlar Franjo Jahn, vodeničar Ignjac Nikomet, mlinar Adam Gužvanji, vodeničari Spitzer i Ugljik, profesor Stjepan Sente, upravitelj bolnice Dragutin Ditrich, uprava Vicinalne željeznice Borovo – Rača, graditelj Hinko Degen, kućarac Antun Franjić, slikar Alois i Katarina Pifat, mehaničar Ladislav Pihler, Prediona vune Martin Agičić i Stevo Čeh, vunopredci Franz Šefer i Ilija Lovretić, vlastelinski šumar Dragutin Franek, šumarski pristav Ivan Šarh, Prodaja kreča Pajo Jovanović, Kudeljara i prediona d. d., Željeznica državna SHS, Željeznica vicinalna, Željezničko poduzeće Šoh i Grosman, Parobrodarsko društvo, elektrotehničar Leopold Gisinger, svratištar Matija Šlegl, bojadar Josip Špicnagl, primalja Marija Gradić, inženjer Leo Juhn, cipelar Pero Cvetović, sapundžija Bernhard Stein, bojadar Eduard Keller, Strojarsko-mehaničarska radnja Antal Vaš i drug, liječnik dr. med. Branko Muačević, Tvornica cementa Vendelin Fasler, Tvornica soda-vode, Trgovina šivaćih strojeva, Knjižara Leopold Freund, O-ružnička postaja, inženjer Ivan Faj, Svratište "Lav", gostioničar Josip

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 17 (2008),  
BR. 1-2 (93-94),  
STR. 135-148

ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z.:  
NA PODUNAVSKOM...

Puches, Tvornica žeste, Trafika Laura Levensohn, čarapar, Narodna tiskara, Trgovačka obrtnička i prometna banka, Hrvatska dionička štedionica, Hrvatska dionička tiskara, Vukovarska kudeljara d. d. i drugi. (Vidi opširnije: Državni arhiv u Osijeku, Arhivski sabirni centar, Vinkovci (dalje: DAOS, ASCVK), Gradsko poglavarstvo Vukovar, Porezna glavna knjiga za 1922., *Novi Vukovar*, sv. 1, knjiga br. 79).

<sup>7</sup> "Putne crtice iz Sriema", *Sriemske novine*, br. 45, Vukovar, 8. studenoga 1890.; "Potreba vojarne u Vukovaru", *Sriemske novine*, br. 11, Vukovar, 12. ožujka 1892.; "Domaće vijesti", *Sriemske novine*, br. 30, Vukovar, 25. srpnja 1891.; br. 15, Vukovar, 11. travnja 1891.; br. 41, Vukovar, 10. listopada 1891.; br. 41, Vukovar, 24. svibnja 1893.; br. 49, 21. lipnja 1893.; br. 53, Vukovar, 5. srpnja 1899.

<sup>8</sup> "Domaće vijesti", *Sriemske novine*, br. 53, Vukovar, 5. srpnja 1899.

<sup>9</sup> Iznimku su činili: Ivan Kovačević, koji je sa 6 radnika ispreo i izradio 1500 kg čarapa na godinu; Petar Ajbek proizvodio je čarape u obrtničkoj radionici sa tri radnika, a Josip Bel je sa 5 radnika izrađivao 1000 kg čarapa na godinu. Selinčer & drug imali su 6 radnika koji su preli strojem i pleli čarape ručnim strojevima za pletenje.

<sup>10</sup> Hrvatski državni arhiv u Zagrebu (dalje: HDA), Depozit br. 36 (1949.), Cuvaj, *Povijest trgovine, obrta i industrije Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas*, kutija 2, svezak III, 697; "Domaće vijesti", *Sriemske novine*, br. 45, Vukovar, 7. studenoga 1891.

<sup>11</sup> Od žitarica gotovo 80% trošilo je domaće stanovništvo, a 20% se izvozilo.

<sup>12</sup> Do sredine 19. stoljeća ih je 30-ak, a u prvom desetljeću potonjega stoljeća 50-ak.

<sup>13</sup> "Domaće vijesti", *Sriemske novine*, br. 30, Vukovar, 25. srpnja 1891.; br. 11, Vukovar, 14. ožujka 1891.; br. 12, Vukovar, 21. ožujka 1891.

<sup>14</sup> "Domaće vijesti", *Sriemske novine*, br. 18, Vukovar, 2. svibnja 1891.; br. 46, Vukovar, 14. studenoga 1891.; br. 47, Vukovar, 21. studenoga 1891.; br. 35, Vukovar, 3. svibnja 1893.; br. 75, Vukovar, 18. rujna 1897.; br. 4, Vukovar, 12. siječnja 1910.

<sup>15</sup> Godine 1878. izgrađena je željeznička pruga Dalj – Borovo – Vinkovci. Sljedeće godine Borovo – Vukovar (dunavska obala) te 1891. pruga do trgovišta Vukovar, a 1912. godine Vukovar – Ilača.

<sup>16</sup> Smješten u zapadnom Srijemu, 9 km jugoistočno od naselja Stari Jankovci. (Vidi opširnije: *Leksikon naselja Hrvatske M – Ž*, Mozaik knjiga, Zagreb, 2005., 551).

<sup>17</sup> HDA, Depozit br. 36 (1949.) Cuvaj, *Povijest trgovine, obrta i industrije Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas*, sv. 1., Od najstarijih vremena do nagodbe 1868., 59., 60.; "Domaće vijesti", *Sriemske novine*, br. 36, Vukovar, 5. rujna 1891.; br. 46, Vukovar, 14. studenoga 1891.; br. 26, Vukovar, 25. lipnja 1892.; br. 30, Vukovar, 15. travnja 1893.; br. 34, Vukovar, 29. travnja 1893.; br. 75, Vukovar, 18. rujna 1897.

<sup>18</sup> HDA, Cuvaj, Depozit 36, kutija 1, svezak II, 614., *Statistički podaci o broju obrtnika i tvorničkih pothvata godine 1908. u Srijemskoj županiji*; kutija 2, svezak III, 697.

## LITERATURA

---

- Feletar, D. (1994.), 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".
- Horvat, R. (2000.), *Srijem – naselja i stanovništvo* (uredile Z. Živaković-Kerže, M. Kolar), Slavonski Brod, Hrvatski institut za povijest – Zagreb, Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, Slavonski Brod.
- Horvat, V. (2003.), *Obrt i trgovina u Vukovaru*, Vukovar: Udruženje obrtnika Vukovar.
- Horvat, V., Potrebica, F. (1994.), 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".
- Karaman, I. (1981.), Problemi ekonomskog razvitka hrvatskih zemalja u doba oblikovanja građansko-kapitalističkog društva do Prvog svjetskog rata. U: M. Gross (ur.), *Društveni razvoj u Hrvatskoj od 16. do početka 20. stoljeća* (str. 307-343), Zagreb: Sveučilišna naklada Liber.
- Wertheimer-Baletić, A. (1994.), Kretanje stanovništva do Prvog svjetskoga rata. U: I. Karaman (gl. ur.), *Vukovar – vjekovni hrvatski grad na Dunavu* (str. 199-206), Koprivnica: Nakladna kuća "Dr. Feletar".
- Živaković-Kerže, Z. (1998.), Rijeka Sava u projektu kanala Dunav-Sava u drugoj polovici 19. i početkom 20. stoljeća, HAZU, *Analiz Zavoda za znanstveni rad HAZU u Osijeku*, (14): 37-47.
- Živaković-Kerže, Z. (1999.a), Rijeke Dunav i Sava te prvi projekti glede prokapanja kanala Dunav-Sava, *Časopis za suvremenu povijest*, 31 (2): 307-317.
- Živaković-Kerže, Z. (1999.b), *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća 1868. – 1918.*, Osijek: HIP-Podružnica za povijest Slavonije, Društvo za hrvatsku povijesnicu.
- Živaković-Kerže, Z. (2002.), Prokapanje kanala Dunav-Sava: zamisao s kraja 19. stoljeća, *Scrinia Slavonica*, 2 (1): 403-414.

## Along the Danube Valley Transportation Route (Review of the economic development of Vukovar in the 19th and beginning of 20th centuries)

Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE  
Croatian Institute of History, Department for the History  
of Slavonija, Srijem and Baranja, Slavonski Brod

The paper discusses the reasons why Vukovar has not managed to make better use of its geographic position. For this purpose an analysis has been made of the 19th and beginning of the 20th centuries. The reasons and limitations directly influencing a slower economic development, the

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 17 (2008),  
BR. 1-2 (93-94),  
STR. 135-148

ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z.:  
NA PODUNAVSKOM...

falling behind and inability to outgrow its mercantile framework are presented. Namely, although situated along the Danube Valley transportation route, near the Lower Drava and Lower Sava Valleys, the late construction of the regional network of macadam roads, the absence of a bridge across the Danube River or a river route between the Danube and the Sava rivers and the late construction of the railway to Vukovar (from Borovo) as well as the redirection of trade to the new Alföld-river railway, helped the local trade to prevent Vukovar from fully exploiting the economic opportunities of the Danubial maritime transportation route.

Key words: Vukovar, the Danube, the Danube Valley transportation route, 19th and beginning of 20th centuries, economy, trade, slower economic development

## Die Donau als Verkehrsader. Die wirtschaftliche Entwicklung Vukovars im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE

Kroatisches Institut für Geschichte – Nebenstelle für die  
Geschichte Slawoniens, Srijems und der Baranja, Slavonski Brod

In der Arbeit sollte hinterfragt werden, warum es der Stadt Vukovar nicht gelungen ist, ihre vorteilhafte Lage besser zu nutzen. Die Verfasserin greift zurück auf das 19. Jahrhundert und den Beginn des 20. Jahrhunderts und ermittelt Gründe und hinderliche Faktoren, auf die die verlangsamte wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, ihre Rückständigkeit und das Unvermögen, ihre Handelstätigkeit auszuweiten, direkt zurückzuführen sind. Vukovar liegt einerseits an der Donau, einer bedeutenden Verkehrsader, andererseits aber auch im Einzugsbereich der fruchtbaren Ebenen, die sich den Unterläufen von Drau und Save anschließen. Jedoch der späte Ausbau eines regionalen Straßennetzes sowie der Bahnlinie Borovo–Vukovar, das Fehlen einer Brücke über die Donau sowie eines Donau-Save-Kanals, ferner die Umleitung des Handels auf die neue Bahnlinie, die die Ungarische Tiefebene mit Rijeka verbindet, verhinderten, dass Vukovar seine wirtschaftlichen Möglichkeiten, die mit seiner vorteilhaften geografischen Lage gegeben sind, nicht vollständig nutzen konnte.

Schlüsselbegriffe: Vukovar, Donau, Verkehrsader Donau, 19. Jh. und Beginn des 20. Jh., Wirtschaft, Handel, verlangsamte Wirtschaftsentwicklung