
prof. dr. sc. Dražen Živić

Važnost „kukuruznog puta“ u obrani Vukovara 1991. godine

SAŽETAK

Obrana Vukovara 1991. temeljila se na uzajamnoj povezanosti vojnih, geografskih, demografskih, društvenih i političkih čimbenika i procesa. S obzirom na to da se Vukovar, zbog heterogene etnodemografske strukture grada i okolnih naselja, i prije potpunoga vojnog okruženja početkom listopada 1991., s vojno-geografskog stajališta nalazio u vrlo nepovoljnom prometno-geografskom položaju, sigurnost i stabilnost prometne povezanosti s Vinkovcima kao najbližim većim urbanim središtem te omogućavanje nesmetanog dotoka ljudstva, naoružanja i vojne opreme te medicinskih potrepština i hrane, nametnulo se prioritarnim obrambeno-logističkim zadatkom hrvatskih snaga angažiranih u obrani grada. U tom kontekstu uloga „kukuruznog puta“ između vukovarskoga prigradskoga naselja Lužac i obližnjega naselja Bogdanovci, kao isturene točke obrane grada bila je veoma značajna. Od 25. kolovoza do početka listopada 1991. ovaj je poljski put bio dionicom prometnice Vukovar – Bogdanovci – Marinci – Nuštar – Vinkovci, za koju su se vodile teške borbe između hrvatskih snaga i JNA, potpomognute brojnim lokalnim i drugim srpskim vojnim i paravojnim postrojbama.

KLJUČNE RIJEČI: *Vukovarska bitka, „kukuruzni put“, srbijanska oružana agresija, Vukovar, Bogdanovci*

„Komunikacije su (...) veza između matice i vojske, pa ih treba promatrati kao žile kukavice. Ceste neprekidno služe za sve vrste isporuka, transporta streljiva, detašmane koji prolaze amo-tamo, straže i tekliće, bolnice i skladišta, pričuve streljiva i administrativno osoblje. Sveukupna vrijednost toga od ključne je važnosti za vojsku“.
(Carl von Clausewitz)

1. Uvod

Geografski i geoprometni položaj bitni su vojno-geografski čimbenici borbenih djelovanja (akcija) i vojnih operacija, kako na strategijskoj tako i na taktičkoj razini. Unutar širega kompleksa geografskih i geoprometnih značajki nekoga prostora osobitu vojnu važnost imaju izgrađeni, uređeni i čuvani prometni pravci i komunikacije. Brojni su primjeri iz povijesti ratovanja u kojima su prometnice odigrale iznimno važnu, pa i presudnu ulogu za ishod pojedinih bojeva, pa i ratova. Tek ilustracije radi upozorit ću na dva, relativno „svježā“, ali vrlo poučna primjera: prvi, opsadu Lenjingrada tijekom Drugoga svjetskog rata i važnost „puta života“ preko jezera Ladoga kojim su tijekom zimskih mjeseci od 1941. do 1944. prolazili sovjetski konvoji s hranom i vojnim potrepštinama prema Lenjingradu, a iz njega se evakuiralo stanovništvo, uglavnom žene i djeca, koji nisu bili nužni za obranu grada od nadirućih njemačkih oklopnih i pješačkih snaga; drugi, opsadu Sarajeva tijekom srpske agresije na Bosnu i Hercegovinu (1992. – 1995.) i ulogu ratnog tunela, probijenog i uređenog tijekom 1993., koji je ispod sarajevske zračne luke povezivao dva područja pod kontrolom Armije BiH te omogućavao opskrbu branitelja i stanovnika Sarajeva hranom, sanitetskim materijalom, oružjem, streljivom i ljudstvom, a evakuaciju ranjenika, bolesnika i civilnog stanovništva iz opkoljenog grada.

Ulogu „puta života“, ujedno i „polja smrti“ odigrao je tijekom Vukovarske bitke, u ljeto i jesen 1991., „kukuruzni put“ između vukovarskoga prigradskog naselja Lužac i obližnjega naselja Bogdanovci kao isturene točke obrane grada. Riječ je o poljskom ili prtenom putu, dužine 2,5 do 3 kilometra, koji je bio iznimno opasnom, ali životno važnom „dionicom“ prometnice Vinkovci – Nuštar – Marinci – Bogdanovci – Vukovar. Ona je imala istaknutu taktičku ulogu u organizaciji i provedbi obrambenih djelovanja hrvatskih snaga, naročito u prvoj fazi napada

JNA i srpskih paravojnih postrojbi na grad Vukovar (od 25. kolovoza do 1./2. listopada 1991.). Naime, kontrola te prometne komunikacije bio je bitan element u obrani Vukovara, napose u kontekstu „neprekidnosti pozadinskog djelovanja, mogućnosti dopreme novih snaga i opreme te stvaranja uvjeta za evakuaciju ranjenika i civila“ (Sučić, 2011, 53).

2. Etnodemografska slika naselja kao čimbenik prometnog položaja Vukovara

Važnost „kukuruznog puta“, kao i šire prometne komunikacije (koridora) Vinkovci – Nuštar – Marinci – Bogdanovci – Vukovar, za obranu Vukovara proizlazi iz činjenice da se Vukovar i prije početka Vukovarske bitke (24./25. kolovoza 1991.) nalazio u djelomičnoj prometnoj izolaciji, koja je dominantno bila determinirana etničkom strukturom stanovništva okolnih naselja. Naime, Vukovar je neposredno okružen s jedanaest ruralnih naselja, od kojih su, prema popisu stanovništva iz 1991., hrvatsku etničku većinu imala samo tri naselja: Sotin (59,6% Hrvati, 28,1% Srbi, 12,3% ostali), Bogdanovci (82,1% Hrvati, 1,7% Srbi, 16,2% ostali) i Grabovo (55,2% Hrvati, 18,8% Srbi, 26,0% ostali), srpsku etničku većinu imalo je čak sedam naselja: Negoslavci (94,8% Srbi, 1,5% Hrvati, 3,7% ostali), Bršadin (78,7% Srbi, 7,5% Hrvati, 13,7% ostali), Lipovača (53,4% Srbi, 35,5% Hrvati, 11,1% ostali), Borovo (79,9% Srbi, 9,4% Hrvati, 10,7% ostali), Trpinja (90,0% Srbi, 3,4% Hrvati, 6,6% ostali), Bobota (94,0% Srbi, 3,0% Hrvati, 3,0% ostali) i Vera (91,6% Srbi, 1,2% Hrvati, 7,2% ostali), dok je jedno naselje (Petrovci) imalo većinu ostalog, uglavnom rusinskog stanovništva (5,3% Hrvati, 12,6% Srbi, 82,1% ostali).¹

Kroz naselja s većinom srpskog stanovništva prolazile su najvažnije i najkraće izgrađene prometne (cestovne i željezničke) komunikacije koje su povezivale Vukovar s ostalim dijelovima istočne Hrvatske: cesta Vukovar – Osijek (Trpinja, Bobota, Vera), cesta i željeznička pruga Vukovar – Vinkovci (Bršadin) te cesta i željeznička pruga Vukovar – Dalj – Osijek (Borovo).² Jedino se na cestovnoj prometnici Vukovar – Ilok, na jugoistočnim prilazima Vukovaru nalazilo naselje Sotin, s većinom hrvatskog stanovništva. Bogdanovci, još jedno naselje na jugozapadnim prilazima Vukovaru, s većinom Hrvata, sve do ljeta 1991.

¹ Detaljnije vidjeti u Živić (2011).

² Nešto dulji cestovni pravac Vukovar – Orolik – Vinkovci, na južnim prilazima Vukovaru „blokiral“ je naselje Negoslavci sa srpskom etničkom većinom.

nije bilo povezano izgrađenom cestom s Marincima i dalje s Nuštrom te Vinkovcima, a upravo je to i u mirnodopskom kontekstu bio najkraći pravac koji povezuje Vukovar i Vinkovce. Neasfaltiranost poljskog puta („lenije“) između Bogdanovaca i Marinaca (28,4% Hrvati, 33,6% Srbi, 38,0% ostali) i prije rata bila je otežavajuća okolnost razvitka i učinkovite prometne povezanosti vukovarskog kraja s drugim dijelovima Hrvatske. Zaoštavanjem političkih prilika, jačanjem i širenjem srpske pobune i postavljanjem barikada u naseljima s većinom srpskog stanovništva, naročito od proljeća 1991., prometna izoliranost Vukovara postajala je sve veća te se ubrzo pokazala bitnim taktičkim nedostatkom njegove uspješne obrane, što je trebalo kompenzirati uređenjem alternativnog prometnog pravca.

Nakon što je, dakle, od travnja i svibnja 1991. intenzivirana srpska pobuna na području Vukovara,³ što je, uz ostalo, rezultiralo podizanjem barikada u naseljima s većinom Srba, od kojih su u prometnom smislu osobito važne bile barikade⁴ u Bršadinu, Borovu i Trpinji,⁵ Vukovar se našao u potpunoj prometnoj izolaciji, jer više nije bila moguća redovita i sigurna komunikacija s Osijekom i Vinkovcima, barem ne najkraćim, najjednostavnijim i najsigurnijim pravcima (Jurčević, 1993; Marijan, 2004). Potonje vrlo dobro ilustrira jedno od mnogih novinskih izvješća iz tadašnjih izdanja lokalnih *Vukovarskih novina*, od 22. lipnja 1991. godine: „Ponovo barikade na prometnicama, ponovo ‘vlast’ u rukama civila. Obustavljen je gotovo sav autobusni promet na međugradskim linijama, a putovanja vlastitim automobilima na vlastiti rizik uz bespravna legitimiranja, maltretiranja i sve što sobom nosi bezvlašće naravno uz pljačku i otimačinu razne robe, a posebno alkohola kao što je to bio slučaj u Trpinji.“⁶

3 Vrhunac djelovanja srpskih pobunjenika bila je zasjeda u Borovu, 2. svibnja 1991., tijekom koje je ubijeno dvanaest, a ranjeno više od dvadeset hrvatskih policajaca.

4 „Barikade su postavljane na prometnice postavljanjem zapreka od srušenih stabala ili balvana te raznolikog građevinskog materijala i zemlje. U zaklonu iza ovako postavljenih prepreka nalazile su se naoružane osobe sa istaknutim četničkim obilježjima. (...) Na postavljenim barikadama bilo je svakodnevne pucnjave prema vozilima ili drugim prometnim sredstvima, a nerijetko i pješacima. Mnogi su ubijeni, izranjavani, zarobljeni i maltretirani, opljačkani i pretučeni, a tek poneki su pušteni. Oštećeni su obično podnosili kaznene prijave protiv nepoznatih počinitelja, a policija je zaprimala sve i prosljeđivala ih nadležnom javnom tužiteljstvu uz obećanje poduzimanja svih potrebnih kriminalističkih mjera u svrhu otkrivanja nepoznatih počinitelja i njihovo procesuiranje. Obećanje tužiteljstvu naravno nismo mogli tada ispuniti“ (Pole i dr., 2008, 181).

5 Navedena naselja nisu poslužila samo zaprječavanju prometnih veza Vukovara s Osijekom i Vinkovcima, nego su mjesecima utvrđivana kao značajna vojna i logistička uporišta, prvo srpske pobune, a ubrzo i taktičkog razmještanja snaga JNA iz 12. (novosadskog) korpusa (dijelovi 36. i 453. motorizirane brigade) koje su i prije kolovoza 1991. okružile grad (Dimitrijević, 2011; Marijan, 2013).

6 Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Zagreb.

Zbog toga se u kontekstu pravodobnih obrambenih priprema nužnim postavilo pitanje izgradnje, tj. asfaltiranja poljskoga puta („lenije“) između Marinaca i Bogdanovaca, kao jedinom pravcu koji su „osiguravala“ naselja s većinom hrvatskoga i drugoga nesrpskog stanovništva i u kojima je opasnost od postavljanja barikada i zaprječavanja prometa te zlostavljanja i pljačkanja putnika bila mala ili nikakva. Tim više, jer unatoč političkim dogovorima, zahtjevima hrvatskih vlasti i naznakama općeg smirivanja sigurnosne situacije tijekom druge polovice svibnja 1991., barikade u „srpskim“ selima oko Vukovara uglavnom nisu (trajno) uklonjene; štoviše, one su dodatno učvršćene i postale su nepropusne za svaki oblik prometa, osim, dakako, za vozila i vojnu tehniku jugoslavenske vojske, koja je formalno imala zadatak uspostave i održavanja tzv. tampon-zone između hrvatskih snaga reda i srpskih pobunjenika, a *de facto* je naoružavala i drugom vojnom opremom opskrbljivala srpsku paravojsku.

3. Izgradnja ceste Marinci – Bogdanovci

Tadašnji načelnik Policijske uprave Vinkovci, Josip Džaja, uputio je Izvršnom vijeću Skupštine općine Vinkovci, radi, kako u dopisu stoji, „ostvarivanja pokretljivosti policijskih jedinica Policijske uprave Vinkovci na pravcu Vinkovci – Vukovar i obrnuto, radi ostvarivanja osnovnog uvjeta za izvršenje zadataka na očuvanju suverenosti i teritorijalne cjelovitosti Republike Hrvatske, a što sada nije moguće, s obzirom na postojeće stanje barikada na postojećim pravcima za Vukovar“ (Landeka, 1996, 37), zahtjev za izgradnjom i financiranjem izgradnje dijela ceste između Marinaca i Bogdanovaca u maksimalnoj dužini od tri kilometra. Na 43. sjednici Izvršnog vijeća Skupštine općine Vinkovci, održanoj 2. travnja 1991., donesen je sljedeći zaključak: „Izvršno vijeće odobrava da se hitno priđe izgradnji ceste Marinci – Bogdanovci, kao paralelnog pravca koji povezuje Vinkovce i Vukovar“ (Landeka, 1996, 38). Već 10. travnja počela je izgradnja te dionice u dužini od dva kilometra. Cesta je dovršena i stavljena u funkciju 29. srpnja 1991., dakle, ni mjesec dana prije otvorenog napada JNA i srpskih pobunjenika na Vukovar. Na taj je način značajno ublažena prometna izolacija Vukovara što će ubrzo imati dalekosežan pozitivan učinak na obranu grada, naročito u smislu njezina logističkog jačanja.

Vrijedno svjedočanstvo o izgradnji ceste donosi Ivan Matković – Lasta, jedan od zapovjednika snaga hrvatske obrane u Bogdanovcima. U svojoj knjizi *Bogdanovci: vrata Vukovara* Matković piše: „Sama gradnja puta službeno je počela (...) dne 10. travnja 1991. Nositelji radova bile su ‘Hrvatske ceste’, koje su u put ugradile 12.000 prostornih metara tucanika i 2100 prostornih metara asfaltne mase. Cesta je dužine dva kilometra i standardne je širine od 6,5 m za regionalne ceste. (...) Dobrim dijelom pripomogli su svi Bogdanovčani kao i Marinčani s druge strane. Mještani su graditelje hranili i napajali – kao da smo znali da će ovo biti put života grada Vukovara i toga dijela Hrvatske. (...) Josip Miličević, direktor puta u izgradnji, u ratnom ga vihoru nazva ‘Ladogom’ Vukovara“ (Matković, 1998, 44).⁷

Prometovanje novoizgrađenom dionicom ceste Marinci – Bogdanovci, koja je odmah po puštanju u promet bila vrlo čestom metom udara topništva i zrakoplova JNA,⁸ osiguravalo je, uz ljudstvo 2. gardijske bojne 3. brigade ZNG-a, „30 policajaca, uglavnom iz sela Ivankovo, i 65 mještana Marinaca“ (Runtić, 2009, 225).

4. „Kukuruzni put“

Nakon opetovanih zračnih napada, 24. kolovoza 1991., hrvatski gardist Luka Andrianić srušio je prvi zrakoplov JNA⁹ na vukovarskom području,¹⁰ koji je napao obrambene položaje 4. gardijske bojne 3.

7 Informaciju o završetku izgradnje cestovne dionice Marinci – Bogdanovci prenijele su i lokalne „Vukovarske novine“, u broju od 10. kolovoza 1991. Novinsko izvješće prenosim u cijelosti: „Dovršena je izgradnja ceste između Bogdanovaca i Marinaca koja predstavlja veoma značajnu prometnicu iz Vukovara prema Vinkovcima i dalje prema ostalim dijelovima Republike i svijeta. Na pripremljenu podlogu položen je jednoslojni asfalt – debljine 6 centimetara – u dužini od 2.100 metara. Na toj dionici asfaltom je presvučeno 14.000 četvornih metara ceste i za to utrošeno približno 2.100 tona odgovarajuće asfaltne mase. Radove su izvodili radnici Hrvatskih cesta, Tehničke ispostave Osijek – nadcestarija Vinkovci i Vukovar, a surađivali su i radnici osječke ‘Gradnje’“ (Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Zagreb).

8 Pojačani promet na cesti Vinkovci – Vukovar nije promaknuo srpskim snagama u okolici Vukovara, pa je ta novoizgrađena cestovna komunikacija bila izložena stalnim napadima. Stoga je poljskim „lenijama“ probijen još jedan alternativni pravac prema Bogdanovcima i Vukovaru, i to istočnim obilaskom ekonomije Henrikovci blizu Nuštra.

9 Zrakoplovi su pripadali 252. lovačko-bombarderskoj eskadri JNA (Marijan, 2013, 105).

10 Gubitak zrakoplova priznala je i „Komanda RV-a i PVO-a“ jugoslavenske vojske, navodeći u svojem izvješću da je „za vreme leta u rejonu Borova u 18,25 sati na vazduhoplove / je/ otvorena snažna vatra sa zemlje protivavionskim oruđem većeg kalibra. Jedan avion je ozbiljno oštećen, pa je pilot bio prinuđen da ga napusti katapultiranjem. Brzom intervencijom službe za spasavanje vraćen je nepovređen u bazu“ (Narodna armija, br. 2727, 28. kolovoza 1991.).

brigade ZNG-a kod silosa Đergaj između Vukovara i Bršadina.¹¹ Dan poslije, 25. kolovoza, JNA i srpske paravojske postrojbe u dopodnevnom satima počinju sa žestokim topničkim, pješničkim i tenkovskim napadima na Vukovar, koji će potrajati puna tri mjeseca.¹² Već prvoga dana napada Vukovar je potpuno odsječen od ostalih dijelova Hrvatske jer je trajno prekinuta cestovna prometnica između Vukovara i Bogdanovaca, u blizini raskrižja obilaznice koja povezuje Vukovar, Lužac i Bogdanovce. S obzirom na to da je to bila jedina izgrađena prometna komunikacija koja je Vukovar najkraćim putem povezivala s Vinkovcima, a time i drugim dijelovima Hrvatske i koja je bila izvan dosega barikada u „srpskim“ selima koja okružuju Vukovar, JNA je, vjerojatno, očekivala da će njezinim odsijecanjem obrana Vukovara biti brzo slomljena zbog nemogućnosti logističke opskrbe hrvatskih snaga unutar urbane zone grada.

Hrvatski vojni povjesničar, Davor Marijan, o prekidu te cestovne komunikacije, a pozivajući se na arhivske izvore, donosi sljedeći zapis: „Dan kasnije, prijedpodne 25. kolovoza (...) iz gradske vojarne izišlo je ‘više tenkova i transportera, od kojih je veći broj otišao u Borovo naselje, gdje su zauzeli ključne pozicije, te najprije otvorili snažnu vatru iz svih raspoloživih sredstava na zadnju barikadu prema Borovu selu, kao i na sve civilne objekte i na sve što se miče’. Dio oklopništva zaposjeo je put prema Bogdanovcima i tako prekinuo prometnicu između sela i Vukovara“ (Marijan, 2013, 105). Ranije spomenuti Ivan Matković Lasta svjedoči da je „jugovojaska (...) još 25. kolovoza 1991. zauzela položaj na putnom raskrižju Bogdanovci – Vukovar – Lužac, gdje su imali i četiri ukopana tenka i još onih nekoliko koji su bili stalno u pokretu. Uglavnom na tom punktu bilo je gotovo uvijek 12 tenkova“ (Matković, 1998, 59-60). Zapis o, kako se kasnije ispostavilo, ipak

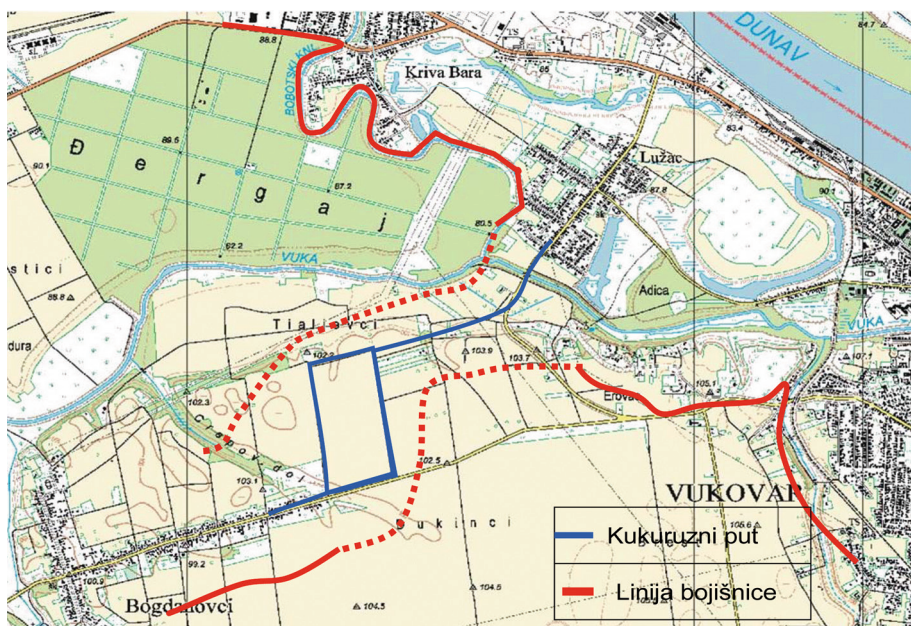
11 „Nakon dolaska u Borovo naselje posada je odabrala položaj na kraju Bosanske ulice odakle se pružao odličan pogled na silos i njegovu okolinu. (...) Snažan zvuk zrakoplova JNA začuo se za otprilike pola sata. Dolazili su iz pravca Bačke Palanke, Dunavom do Borova Sela, a zatim ravno prema silosu Đergaj. Bila su to četiri Galeba G4. Nakon što su zrakoplovi prošli ispod silosa i došli iznad šume Đergaj na otprilike 700-800 metara udaljenosti od položaja protuzrakoplovnog topa, Ivica Arbanas zapovjedio je Luki da puca. Luka je odmah počeo pucati po prvom zrakoplovu i jasno se moglo vidjeti kako streljivo s traserom udara u zrakoplov koji se odmah počeo dimiti. Kad je pogodio prvi zrakoplov, odmah je otvorio vatru na drugi. I njega je pogodio. Iako se iz zrakoplova dimilo odletio je prema Dunavu. Ostala dva zrakoplova jednostavno su nestala bez traga“ (Lucić /ur./, 2012, 193).

12 O kronologiji, odnosu snaga, postrojbama i odvijanju bojeva u Vukovarskoj bitki te njezinu značenju u stvaranju i obrani hrvatske države detaljnije vidjeti u: Dimitrijević (2011), Dedaković, Mirković-Nadž, Runtić (1997), Jurčević (1993), Marijan (2002; 2004; 2006; 2012; 2013), Runtić (2008/2009), Sučić, Živić (2007), Sučić (2011) i Virć /ur./ (2011), kao i u arhivskim dokumentima JNA koji su dostupni u sudskim spisima Međunarodnoga kaznenoga suda za bivšu Jugoslaviju (www.icty.org). Tema i opseg ovoga rada ne dopuštaju detaljniju elaboraciju svih vojnih, političkih, demografskih i drugih aspekata Vukovarske bitke.

privremenom zatvaranju obruča oko Vukovara donose i Mile Dedaković, Alenka Mirković Nađ i Davor Runtić u knjizi *Bitka za Vukovar*: „Za vrijeme bitke zapovjedništvo ZNG razgovaralo je sa zapovjednikom gradske vojarne JNA kapetanom Čurčinom. Dogovorili su prekid vatre jer je JNA, navodno, kod podvožnjaka na Bogdanovačkom putu imala dva oštećena tenka i željela ih je izvući. Radilo se naravno o prijevari i branitelji su dobili prvu lekciju o ‘kooperativnosti’ JNA: svaki put kada traži prekid vatre – JNA nešto ‘muti’. Iz vojarne je izašlo šest tenkova i postavilo se na cestu između Vukovara i Bogdanovaca. Time je bila prekinuta i posljednja normalna prometna veza Vukovara sa svijetom. Iz Vukovara i u Vukovar od tada se moglo tek ‘kukuruznim putem’ od Lužca“ (Dedaković, Mirković-Nađ, Runtić, 1997, 30). Kraći zapis o blokadi Vukovara donio je i „ratni“ načelnik Policijske uprave Vukovar Stipo Pole: „Nakon prekida vatre četnici su se povukli u Borovo, a tenkovi su krenuli prema vojarni Vukovar. Išli su obilaznicom kroz Lužac. Međutim, dolaskom na dio obilaznice i križanje cesta Vukovar – Bogdanovci tenkove su ukopali, a cijevi usmjerili prema Vukovaru i Bogdanovcima. Ovim činom JNA je presjekla tada jedinu komunikaciju Vukovaraca prema Bogdanovcima i dalje prema Vinkovcima. Sa ovim potezom jugoslavenska vojska je blokirala i držala u okruženju cijeli grad Vukovar“ (Pole i dr., 2008, 191).

O pokušajima da se odmah neutralizira tenkowska blokada Vukovara na dijelu obilaznice između Vukovara i Bogdanovaca svjedoči hrvatski branitelj Siniša Keser: „Krenuli smo svi skupa s Lušca i preko dobre vode došli do vikendica. Tu smo potražili najbolji položaj. Gardisti su od oruđa imali tri RPG-a i nekoliko tromblona. (...) Nastavljajući se približavati tenkovima, prošli smo i kapelicu te došli do nečije vikendice čiji su nam se vlasnici požalili da su ih vojnici maltretirali. (...) Došavši još bliže, vidjeli smo da su se vojnici oko tenkova skinuli do pojasa, da su bezbrižni i uvjereni da im se ništa ne može dogoditi. (...) Taman kad su bili spremni uništiti tenkove, dojavljena im je zapovijed da ih ne diraju jer da bi se tzv. JNA zbog toga mogla osvetiti civilima“ (Runtić, 2008, 422).

Iz tih je razloga bilo nužno što prije uspostaviti i svim raspoloživim sredstvima braniti alternativnu komunikaciju koja bi osigurala koliko-toliko nesmetanu dostavu ratne opreme, oružja, streljiva, sanitetskog materijala i ljudstva za potrebe obrane Vukovara. Taj je zadatak na sebe preuzela 2. gardijska bojna 3. brigade ZNG-a – „Kune“. Ona je dobila zadatak da izvidi, odredi i probije alternativan put iz pravca Bogdanovaca preko Lušca do Vukovara te da uspostavi liniju obrane toga puta. Rečeni



SLIKA 1. Trasa „kukuruznog puta“

Izvor: Memorijalni centar Domovinskog rata Vukovar

zadatak ispunjavaju Prateći vod 2. gardijske bojne 3. brigade ZNG-a¹³ i pripadnici saniteta bojne, u koordinaciji s pripadnicima 4. gardijske bojne 3. brigade ZNG-a stacionirane u Vukovaru. Gardisti prolaze „lenijama“ uz korito rijeke Vuke nekoliko stotina metara sjeverno od prometnice Bogdanovci – Vukovar i nakon nasilnog izviđanja, određuju alternativni poljski ili prteni put, koji je svojim najvećim dijelom bio „zaštićen“ gustim i visoko izraslim poljima kukuruza. Nakon određivanja „trase“ puta njegovu zaštitu 26. kolovoza 1991. preuzima 2. satnija, 2. gardijske bojne 3. brigade ZNG-a.¹⁴ Uz položaje na samom „kukuruznom putu“ 2. gardijska bojna dva tjedna brani i prostor sjeverno i zapadno od puta uz rijeku Vuku prema Bršadinu, tj. prema šumi Đergaj u kojoj su se nalazile jake neprijateljske snage. Od 26. kolovoza na obrambenim položajima

13 „Kune“ – 3. brigada Zbora narodne garde osnovana je 29. travnja 1991. godine. U svome sastavu u trenutku osnivanja ima četiri bojne: 1. gardijsku bojnu – Osječku, 2. gardijsku bojnu – Vinkovačku, 3. gardijsku bojnu – Brodsku i 4. gardijsku bojnu – Vukovarsku. U obrani Vukovara u cijelosti sudjeluje 4. bojna i dijelovi (prateći vod, 1. i 2. satnija) 2. gardijske bojne (ustopava i osiguranje „kukuruznog puta“ te obrana Bogdanovaca) (detaljnije vidjeti u: Lucić /ur./, 2012).

14 Detalje o uspostavljanju „kukuruznog puta“ autoru su u više pojedinačnih razgovora dali pripadnici 2. gardijske bojne 3. brigade ZNG-a.

uz „kukuruzni put“ svaka dva dana, zbog vrlo teških borbenih uvjeta (stalni boravak u rovovima, ljetne vrućine, kiša, nedostatak čvrstih izgrađenih objekata, stalni napadi JNA i slično), u kontinuitetu izmjenjuju se 1. („Daltoni“) i 2. satnija („Kmerovi“) 2. gardijske bojne 3. brigade ZNG (Matković, 1998, 53; 141). Nakon što JNA 1. listopada okupira Marince i 2. listopada Cerić ojačani vod 1. satnije 2. gardijske bojne 3. brigade ZNG-a ostaje u okruženju i preuzima važnu ulogu u obrani Bogdanovaca.

Opravdano je „kukuruzni put“ nazvati ne samo alternativnom nego i potencijalnom komunikacijom, jer je svako kretanje po njoj bilo otežano zbog loše kvalitete puta, naročito nakon jakih kiša, ali i opasnosti zbog stalnih napada neprijateljskih snaga koje su bile u blizini, udaljene samo nekoliko stotina metara zračne udaljenosti. Stoga je s vremenom i prvotna trasa „kukuruznog puta“ bila modificirana, tj. produljena. Problem su predstavljali strmina na jednom dijelu puta, gdje su se vozila izlagala vizualnom kontaktu s tenkovskom blokadom JNA te sama strmina „lenije“. Stoga je trasa modificirana tako da se pravocrtno produžila kroz kukuruznu njivu prema koritu rijeke Vuke, a tek potom skrenula desno u smjeru Lušca.

Zapis o trasi „kukuruznog puta“ donose i Mile Dedaković, Alenka Mirković-Nadž i Davor Runtić: „Kukuruzni put vodio je od posljednjih položaja obrane na Lužcu od kojih se skretalo udesno do mosta, a kada se prešao most ulazilo bi se u kukuruze. Ta je ruta podrazumijevala oko 3 km izlokanoga, nekvalitetnog poljskog puta. Kada je vrijeme bilo kišno, cijela se ruta pretvarala u blatnjavu kaljugu, a uspon na jednom dijelu puta nije se mogao svladati i tada se koristila alternativna ruta. (...) Noću se dakako moralo voziti bez svjetala što je bilo prilično rizično zbog oštećenih i uništenih vozila koja su prije njih prolazila putem i čiji vozači i putnici nisu imali sreće“ (Dedaković, Mirković-Nadž, Runtić, 1997, 268).

Osiguranje i obrana „kukuruznog puta“ organizirana je uređenjem rovova i miniranjem terena. Uređeno je desetak obrambenih punktova oko kojih je izgažen kukuruz kako bi se osigurala što bolja vizualna preglednost terena. Za hrvatske snage u osiguranju „kukuruznog puta“, jačine jedne satnije ili stotinjak ljudi, nepovoljna je bila okolnost da su nedaleko ukopani tenkovi JNA bili na topografski nešto višem terenu, pa su imali relativno dobar uvid u promet koji se odvijao „kukuruznim putem“, osobito na onim dijelovima puta koji nisu bili „zaštićeni“ visokim kukuruzima, što su, dakako, koristili za stalne topničke i tenkovske

napade na vozila i ljude.¹⁵ Procjenjuje se da je na „kukuruznom putu“ živote izgubilo tridesetak branitelja i civila, uz veći broj ranjenih osoba.

Kritičan trenutak u korištenju „kukuruznog puta“ nastupio je 17. rujna 1991. (Marijan, 2012). Tada su, naime, nakon jake topničke pripreme i zbog snažnoga tenkovsko-pješačkog napada ojačanih snaga JNA, branitelji „kukuruznog puta“ iz sastava 2. satnije 2. gardijske bojne 3. brigade ZNG-a bili prisiljeni, uz gubitke (tri poginula gardista i nekoliko ranjenih boraca) povući se u Bogdanovce. Premda JNA tada nije fizički zaposjela hrvatske položaje (rovove) uz „kukuruzni put“ bilo je jasno da treba što žurnije ponovno otvoriti i osigurati komunikaciju „kukuruznim putem“, osobito za velike logističke konvoje, te tako nastaviti opskrbu grada i evakuaciju ranjenika iz do krajnjih granica preopterećene Vukovarske bolnice. Tijekom 18. i 19. rujna pokušaji „deblokade“ nisu uspjeli, što zbog nedovoljnih hrvatskih snaga za probijanje obruča oko Vukovara, a što zbog neprijateljskih snaga koje su u sve većem broju pristizale iz Srbije na Vukovarsko bojište. Ipak, 19./20. rujna hrvatske su snage¹⁶ u dobro provedenoj akciji uspjele „deblokirati“ Vukovar, u cijelosti staviti pod svoju kontrolu prometnicu Nuštar – Marinci – Bogdanovci, uključujući i „kukuruzni put“ od Bogdanovaca prema Lušcu i Vukovaru (Marijan, 2004; 2006; 2013).

Zanimljivo svjedočanstvo o probouju 19./20. rujna u Vukovar dao je dr. Josip Husar u feljtonu „Pet konvoja za Vukovar“, objavljenom u *Vukovarskim novinama* u trinaest nastavaka, od 3. ožujka do 15. rujna

15 „Svaki naš put kroz Bogdanovce i kukuruze bio je pogibeljan. U Vukovaru je uvijek bio pakao. Pri povratku su opet čekali kukuruzi sa svojim opasnostima. (...) Kukuruze su čuvali naši gardisti kojima smo usput i svakodnevno dijelili cigarete, trajno mlijeko, voće i novine. U drugoj polovici rujna garda je povučena iz kukuruza, pao je silos Đergaj i kukuruzi su postali još opasniji – postali su polje smrti. (...) Iz razloga sigurnosti nismo uvijek išli istim lenijama, nego smo neprestano mijenjali pravac. (...) Šezdesetak puta sam prošao kroz bogdanovačke kukuruze, a ne sjećam se je li se ijednom dogodilo, da nisu pucali po nama. (...) Četnici su osobito rado i često gađali sastavnicu kukuruznog i asfaltnog puta prema Bogdanovcima. Sjećam se jednog vratolomnog slaloma između tenkovskih zapreka, kada su nas gađali tenkovi sa Šljunčare (...)“, dijelovi su svjedočanstva Andrije Ručevića koje donosi Ivan Matković u svojoj knjizi *Bogdanovci: vrata Vukovara* (Matković 1998, 150-151).

16 „Inicijativu za taj u to vrijeme jedinstven pothvat dao je Krizni štab općine Slavonski Brod, na zamolbu gardiste iz Vukovara kojeg je poslao dr. Josip Husar. Nakon konzultacija (...) pokrenuta je akcija probouja okruženja JNA oko Vukovara. Za pothvat je angažiran 2. vod 2. satnije 3. bataljuna 3. A. brigade, satnija pješastva i oklopni vod s četiri tenka M-84 iz 108. brigade i polusatnija specijalne policije Policijske uprave brodsko-posavske. (...) Skupina je u jutro 19. rujna preko Cerića stigla u Bogdanovce. Pokušaj probouja obruča u toku dana nije uspio zbog uvođenja novih oklopnih i mehaniziranih snaga JNA na pravcu Mirkovci – Vukovar – Orolik. Pokušaj je ponovljen uspješno 20. rujna kada je jedan tenk M-84 uspio ući u Vukovar. (...) Nakon probouja tenkovi i ljudstvo iz Slavonskog Broda vraćeni su kući“ (Marijan, 2006, 79-80). S obzirom na to da su tenkovi, proizvedeni u tvornici Đuro Đaković u Slavonskom Brodu bili namijenjeni izvozu u Kuvajt, bili su maskirani pješčanom bojom, a vozili su ih i borbena djelovali tvornički instruktori.



SLIKA 2. Detalj s „kukuruznog puta“ 1991. godine

Izvor: Kukuruzni Put spasa. Vukovarski križni put, Fond za obnovu i razvoj Grada Vukovara, Vukovar, 2011., 8

1993.¹⁷ U osmom nastavku feljtona, od 9. lipnja 1993., dr. Husar, među ostalim, svjedoči: „Ponovno loše vijesti. Iz Vukovara se probija Rončević (...) i objašnjava gdje su neprijateljski tenkovi i vojska. Sada je dosta. (...) Nakon dugih razgovora na relaciji Zagreb – Slavonski Brod – Zagreb, dobivam specijalnu jedinicu i četiri tenka. (...) Ulazimo u Bogdanovce, u sklonište kod Laste. (...) Prvo smo odredili gdje je neprijatelj, njegovi tenkovi, transporteri. Onda smo odredili dva mjesta za naša dva topa koje smo postavili u doli između Marinaca i Cerića, da tuku Trešnjju i Đergaj. Onda minobacače da tuku ulaz prema Lušcu. (...) Tvornički vozači uništavaju neprijateljske tenkove na ulazu u Lužac, tri T-55 i dva transporter. (...)“. Riječ je, dakle, o jedinstvenom pothvatu, vjerojatno prvome u kojemu je ZNG uporabio tenkove. Iscrpljenim braniteljima dostavljena je prijeko potrebna pomoć u vojnoj opremi i hrani, a iz grada je evakuirana veća skupina teških ranjenika (Marijan, 2006; 2013). Ipak, treba naglasiti da se od 20. rujna „kukuruzni put“ više neposredno nije osiguravao od hrvatskih snaga, što je dodatno povećalo rizik njegova korištenja, osobito pri evakuaciji teških ranjenika iz Bogdanovaca u Vukovarsku bolnicu (nakon okupacije Marinaca 1. listopada). Drugim

17 Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Zagreb.



SLIKA 3. „Kukuruzni put“ 1991. godine

Izvor: Memorijalni centar Domovinskog rata Vukovar

riječima, od 20. rujna do 19. listopada, pa čak i kasnije (do pada Lušca 2. studenoga) „kukuruzni put“ bio je „ničija zemlja“.

Prvoga i drugoga listopada, započinjanjem napadne operacije „Vukovar“,¹⁸ JNA je okupirala Marince i Cerić i tako dovela Vukovar i Bogdanovce u potpuno taktičko okruženje. Na taj je način, ispostavilo se kasnije, trajno blokirana prometnica Vinkovci – Vukovar,¹⁹ premda je „kukuruzni put“ bio krajnje rizična prometna veza hrvatskih snaga između Vukovara i Bogdanovaca još približno pola mjeseca (Matković, 1998). Važnost „kukuruznog puta“ prepoznala je i JNA. U „Zapovesti za blokadu i napad“, od 1. listopada 1991., zapovjednik Gardijske

¹⁸ Snage JNA u napadnoj operaciji „Vukovar“ bile su podijeljene u dva dijela s međusobnom crtom razdvajanja koja je pratila tok rijeke Vuke do ušla u Dunav u središtu grada. Sjeverno je nastupala Taktička grupa „Sjever“ čiju su okosnicu činile snage 12. (novosadskog) korpusa JNA, s brojnim ojačanjima, dok je s juga nastupala Operativna grupa „Jug“ koju su predvodile postrojbe elitne Gardijske motorizirane brigade SSNO-a, sa značajnim ojačanjima u ljudstvu i tehnici iz 1. vojne oblasti. U prostoru između Vukovara i Vinkovaca nastupala je 1. proleterska gardijska mehanizirana divizija, čija je pridodana 252. oklopna brigada početkom listopada zauzela Marince i Cerić te u potpuno okruženje stavila Vukovar i Bogdanovce na koje je napadala 211. oklopna brigada (detaljnije vidjeti u: Marijan, 2004; 2012; 2013; Šljivančanin, 2012).

¹⁹ Od 2. do 4. listopada hrvatske su snage (dijelovi 109. brigade te 3. brigade ZNG s ojačanjima) pokušale povratiti Marince i Cerić i tako deblokirati Vukovar, ali im to zbog osobito snažnog otpora 252. oklopne brigade i dijelova 1. proleterske gardijske mehanizirane brigade JNA nije uspjelo (Virć /ur./, 2011).

motorizirane brigade pukovnik Mile Mrkšić navodi sljedeće: „U rejonu Bogdanovačke kose kod s. Bogdanovaca do naselja Desna Supoderica brane se jake snage ZNG i obezbeđuju novoizgradjenu komunikaciju s. Lužac – s. Bogdanovci, kojom se jedinice ZNG u Vukovaru snabdevaju. Čitava Bogdanovačka kosa je zaprečena mešovitim minskim poljem i dobro branjena svim sredstvima. Ova komunikacija predstavlja glavni pravac za snabdevanje Vukovara“.²⁰ I u kasnijim izvješćima JNA o bojnim djelovanjima upućuje se na važnost komunikacije Vukovar – Bogdanovci. Tako u „redovnom borbenom izvještaju“, od 14. listopada 1991., zapovjedništvo OG „Jug“ izvješćuje zapovjedništvo 1. vojne oblasti „da ustaške jedinice svim snagama nastoje da ponovo uspostave kontrolu na pravcu s. Bogdanovci – Vukovar“ te da će „u toku sutrašnjeg dana“ poduzeti „mere da uspostavimo punu koordinaciju sa 252. okbr i da sprečimo svako moguće iznenadjenje“.²¹

Nakon konvoja „Liječnika bez granica“, 19. listopada 1991., kretanje hrvatskih snaga „kukuruznim putem“ postalo je vrlo rizično jer je JNA, manipulirajući rutom kojom je konvoj trebao ući i izaći iz Vukovara, pod svoju kontrolu stavila i ovu prometnicu. No treba istaknuti da je posljednja manja skupina hrvatskih vojnika „kukuruznim putem“ došla u Bogdanovce 2. studenoga, nakon slamanja obrane Lušca.

5. Umjesto zaključka

„Kukuruzni put“ je od 25. kolovoza do 1. listopada 1991. bio „put spasa“, kako za hrvatske branitelje koji su tim putem dobivali dragocjenu pomoć u oružju, streljivu i drugoj vojnoj opremi, tako i za civilno stanovništvo kojemu se tim putem dovozila nepokvarljiva hrana, higijenske potrepštine, dječja hrana, cigarete i drugo nužno za obranu i život u opkoljenom gradu. To znači da je „kukuruzni put“, u tako kratkom vremenskom razdoblju postojanja i prometovanja njime uz krajnji rizik, imao iznimno veliku obrambeno-logističku funkciju bez koje bi obrana grada, uključujući i Bogdanovce, bila znatno otežana i zasigurno vremenski kraća.

Dragocjeno svjedočanstvo o evakuaciji starih i nemoćnih osoba iz vukovarskog Doma boraca i umirovljenika „kukuruznim putem“ dala je ratna ravnateljica Doma Ankica Marić. Ona u svojim dnevnici-

20 IT – 95 – 13/1: Mrksic; Sudski spisi MKSJ; www.icty.org (pristupljeno 15. kolovoza 2014.).

21 Isto.

zapisima za 5. rujna iznosi sljedeće: „Sve nepokretne korisnike prenijeli smo za desetak minuta u podrum ne obazirući se na to što je napad još uvijek trajao. Ubrzo zatim djelatnici ‘Komunalca’ odvezli su mrtve, a ja sam izvijestila Marina Vidića o onome što se dogodilo u Domu te ga zamolila da ako ikako može osigura prijevoz nepokretnih korisnika iz ustanove jer je bilo očito da ovako više ne ide i da su korisnici zajedno sa zaposlenicima izloženi neposrednoj smrtnoj opasnosti. Dom je samo par stotina metara od prve linije obrane. Obećao je da će učiniti sve da do evakuacije dođe. (...) Odmah nakon razgovora s Marinom Vidićem počeli smo pripreme za evakuaciju nepokretnih korisnika. Oko 19,00 sati došli su autobusi. Ponovno su se tu našli svi koji su mogli pomoći, prvenstveno gardisti i policija. Do 21,00 sat smjestili smo sve nepokretne korisnike u autobuse. Vrlo mali broj njih je mogao sjediti, a pošto ih je put do Vinkovaca vodio preko bogdanovačkih kukuruza, bilo je potrebno što bolje osigurati ljude da zbog takve vožnje ne dođe do ozljeda. (...) Kasno u noći kolega iz Vinkovaca javio mi je da su svi došli nepovrijeđeni u Dom u Vinkovcima“ (Marić, 2008, 168). Ravnateljica Marić svjedoči i o svojem iskustvu vožnje „kukuruznim putem“ (7. rujna): „Do Bogdanovaca moramo, kako mi je objasnio Damjan, poznatim kukuruznim putom, a postoji velika mogućnost da se na nas puca iz šume Đergaj. Hvala Bogu nisu pucali, a ja nisam uspjela ni vidjeti kuda se vozimo, toliko je brzo vozio Damjan da što prije zamakne dometu onih koji su bili u Đergaju. (...) Kažu stari ljudi da ima i od zla gore pa tako ni naša žrtva nije izgledala velika u usporedbi s braniteljima koji su bili ukopani duž kukuruznog puta. Tu su bili dan i noć, a kad smo mi prolazili, baš su ručali, nešto iz limenki, kruha i vode“ (Marić, 2008, 162-164).

Osobito važna uloga „kukuruznog puta“ odnosila se na organiziranu evakuaciju ranjenika iz grada. U tom smislu posebno značajnu ulogu odigrali su konvoji Zapovjedništva saniteta pri Ministarstvu unutarnjih poslova RH, koje je predvodio, ranije spomenuti, dr. Josip Husar,²² glavni inspektor MUP-a, a u čijoj je organizaciji sa savjetničkom ulogom sudjelovao i grof Jakob Eltz Vukovarski. Od kraja kolovoza do kraja rujna 1991. organizirano je ukupno pet konvoja, koji su pod borbom i s ljudskim stradanjima, uspjeli iz Vukovara evakuirati 632 ranjenika i tako značajno rasteretiti Vukovarsku bolnicu i njezine liječnike. Ujedno, u grad je uneseno 15 800 kilograma različitih sanitetskih sredstava. U konvojima je prosječno bilo dvadesetak vozila sanitetske evakuacijske

22 U Vukovaru poznatijeg pod ratnom šifrom *Alan 203* (Dedaković, Mirković-Nađ, Runtić, 1997, 269).

postrojbe specijalne policije MUP-a RH, s dvije mobilne kirurške ekipe u pratnji i evakuacijskim kapacitetom od sto dvadeset ranjenika. Svaki ulazak i izlazak konvoja u Vukovar, naročito na dionici „kukuruznog puta“, bio je pod neprijateljskim vatrom, tako da su konvoji bili organizirani po načelu vojnog proboja. Naročito je u tom smislu bio značajan proboj 19./20. rujna, kada je uz potporu četiri tenka ulazak konvoja u grad ujedno značio i deblokadu Vukovara.

Treba, također, istaknuti da su tim konvojima u Vukovar dostavljene i određene zalihe oružja i streljiva, o čemu svjedoči i sam dr. Husar u osmom nastavku svojega feljtona u „Vukovarskim novinama“,²³ od 9. lipnja 1993.: „Sada, konačno, ulazak u grad. Ovaj puta smo, kako reko, natovareni do grla. Imamo svega, streljiva svih kalibara. (...) Hrane u njemačkim paketima. Lijekova. Mali inkubator za prerano rođenu bebu u vukovarskoj Bolnici, da je možemo iznijeti u slobodu. Posebice sam bio ponosit na dva kamiona minobacačkih mina od 120 milimetara. Dakle, kao prava grupa za snabdijevanje. Kao, donekle, poznavalac rata znao sam da je to sve, u vojnom smislu, smiješno malo, znao sam da je to najviše od onoga što smo mogli nabaviti i što je Hrvatska imala u to doba. S druge strane, strašno ponosito moram reći da je u sanitetskom smislu to bilo dosta. (...) Usput smo svaki puta izvezli gotovo polovicu ranjenika i na taj način ne samo spasili ljude nego i rasteretili Bolnicu“.

Peti, posljednji konvoj u organizaciji Saniteta MUP-a RH u Vukovar je ušao 28. rujna 1991., samo nekoliko dana prije nego što je JNA zauzela i okupirala Marince i tako trajno Vukovar dovela u okruženje koje unatoč pokušajima vojne deblokade u listopadu i studenom nikada nije prekinuto, što je bitno umanjilo izgleda branitelja Vukovara da obrane i od zločina sačuvaju grad i njegove stanovnike.

23 Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Zagreb.

Popis literature

- CLAUSEWITZ VON, C. (2010.) *O ratu*, Mozaik knjiga, Zagreb
- DIMITRIJEVIĆ, B. (2011.) *Neuspjela intervencija. Upotreba oklopnih jedinica JNA u ratu u Hrvatskoj*, Istorija 20. veka, br. 2, 87-102
- DEDAKOVIĆ, M., MIRKOVIĆ-NAĐ, A., RUNTIĆ, D. (1997.) *Bitka za Vukovar*, Vinkovačke jeseni, F. W. T. d. o. o., Vinkovci
- HUSAR, J. (1993.) „Pet konvoja za Vukovar“, *Vukovarske novine*, Feljton, 3. ožujka – 15. rujna, Zagreb
- HUSAR, J. (2005.) "Evakuacija ranjenika iz Ratne bolnice Vukovar", Ratna bolnica Vukovar '91., Zbornik radova, Udruga hrvatskih liječnika dragovoljaca 1990. – 1991., Ogranak Vukovarsko-srijemske županije, Ministarstvo zdravstva i socijalne skrbi, Vukovar, 108-110.
- JURČEVIĆ, D. (1993.) „Vukovarski otpor srpskoj ratnoj agresiji na Hrvatsku...“, *Društvena istraživanja*, god. 2, br. 2-3 (4-5), 479-499
- LANDEKA, M. /ur/ (1996.) *Najvažnije odluke Izvršnog vijeća Skupštine općine Vinkovci od 1990. do 1992. godine*, II. izdanje, Gradsko poglavarstvo Vinkovci, Vinkovci
- LUCIĆ, J. /ur/ (2012.) 3. *gardijska brigada Hrvatske vojske „Kune“*, Edicija monografija vojno-redarstvenih postrojbi Oružanih snaga Republike Hrvatske iz Domovinskog rata 1991. – 1996., Ministarstvo obrane RH, Glavni stožer Oružanih snaga RH, Zagreb
- MARIĆ, A. (2008.) *I Dom umirovljenika bio je meta, Grad je bio meta: Bolnica, Dom umirovljenika...* (Nazor, A., ur.), Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Zagreb, 147-231
- MARIJAN, D. (2002.) „Bitka za Vukovar 1991.“, *Scrinia Slavonica*, god. 2, 367-402
- MARIJAN, D. (2006.) *Graničari. Prilog za ratni put 108. brigade Zbora narodne garde Republike Hrvatske (lipanj 1991. – studeni 1992.)*, Hrvatski institut za povijest, Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, Zagreb – Slavonski Brod
- MARIJAN, D. (2004.) *Bitka za Vukovar*, Biblioteka Hrvatska povjesnica – posebna izdanja, knjiga 3, Hrvatski institut za povijest, Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, Zagreb – Slavonski Brod
- MARIJAN, D. (2012.) „Bitka za Vukovar“, *Dies Historiae* 5, Prilozi iz hrvatske historiografije, *Zbornik radova sa znanstvenih kolokvija 2009. – 2011.* (Novosel, Z., ur.), Hrvatski studiji Sveučilišta u Zagrebu, 243-292
- MARIJAN, D. (2013.) *Obrana i pad Vukovara*, Biblioteka Hrvatska povjesnica, Hrvatski institut za povijest, Zagreb
- MATKOVIĆ, I. (1998.) *Bogdanovci: vrata Vukovara*, Biblioteka Posebna izdanja, knjiga 3, K. Krešimir, Zagreb
- MIHALJEVIĆ, V. /ur/ (2011.) *Kukuruzni Put spasa. Vukovarski križni put*, Fond za obnovu i razvoj Grada Vukovara, Vukovar
- POLE, S. I DR. (2008.) *Jake snage MUP-a – policija u obrani Vukovara 1991.*, SN „Privlačica“, Udruga umirovljenika MUP-a vukovarskih branitelja Domovinskog rata Vukovar, Vinkovci
- RUNTIĆ, D. (2008., 2009.) *Vukovar i Istočno bojište*, Biblioteka Domovinski rat, knjiga prva /2008./, knjiga druga /2009./, Vlastita naklada, Vinkovci – Raslina
- SUČIĆ, S., ŽIVIĆ, D. (2007.) „Značaj Vukovarske bitke u stvaranju i obrani hrvatske države“, *Vukovar – hrvatska baština i perspektive razvoja*, *Zbornik radova* (Živić, D., Žebec, I., ur.), Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Zagreb, 73-96
- SUČIĆ, S. (2011.) „Značaj obrane Vukovara u stvaranju hrvatske države“, *National Security and the Future*, vol. 12, no. 3, 11-69

- ŠLJIVANČANIN, V. (2012.) *Sine budi čovek*, Biblioteka Posebna izdanja, Službeni glasnik, Beograd (izvornik na ćirilici)
- VIRC, Z. /ur./ (2011.) *109. brigada na vratima Hrvatske (1991. – 1992.)*, Udruga dragovoljaca i veterana Domovinskog rata Republike Hrvatske, Udruga dragovoljaca i veterana Domovinskog rata Vukovarsko-srijemske županije, Odbor za njegovanje ratnih tradicija, čuvanja ugleda i časti pripadnika 109. brigade, Zagreb – Vinkovci
- ŽIVIĆ, D. (2011.) *Odabrane vojno-geografske odrednice obrane Vukovara 1991. godine*, Vukovarski zbornik, br. 6, 208-224

Importance of the *Corn Road* in the Vukovar 1991 Defense

SUMMARY

Due to the heterogeneous ethnic structure of the town and its nearby settlements, Vukovar was in very unfavorable geographical and traffic position. The traffic safety of the Vukovar – Vinkovci connection (with the biggest nearby urban centre) enabling the undisturbed flow of manpower, armaments and military equipment, same as medical supplies and food, has greatly contributed to its priority defense and logistic task for the Croatian Armed Forces involved in the town's defense. In that context, as protruded point of the town's defense, the role of the *Corn Road* (situated between the Vukovar suburban settlements Lužac and Bogdanovci) was of great importance. Since August 25th until the beginning of October 1991, this field road belonged to the section of the Vukovar – Bogdanovci – Marinci – Nuštar road, for which were fought heavily fights between Croatian Armed Forces and the forces of Yugoslav People's Army supported by the Serbian Paramilitary Formations.

KEYWORDS: *Battle of Vukovar*, „*Corn road*“, *serbian armed aggression*, *Vukovar*, *Bogdanovci*