

# Die Save und die „Militär-Kommunität Brood“ (1692—1873)

Mit 3 Textabbildungen und einem Kartenausschnitt auf Tafel XXVIII

WILHELM WAGNER, Klosterneuburg

Wie Hugo HASSINGER in seinem Werk „Geographische Grundlagen der Geschichte“ dargelegt hat, sind die genannten Wissenschaften in ihren Arbeitsbereichen aufeinander angewiesen, ja überschneiden sich, da die in der Geschichtswissenschaft erforschten Zustände und Ereignisse notwendigermaßen raumgebunden, die von der Geographie behandelten natürlichen, kulturellen und politischen Zustände zeitgebunden sind. So ist es die Absicht der vorliegenden Arbeit, für die Erforschung der Geschichte der k. k. Slavonischen Militärgrenze (1692—1873) — im besonderen der sogenannten „Mittleren Savegrenze, des späteren Verwaltungsbereiches des Broder Grenzregimentes Nr. 7 — die geographischen Voraussetzungen im weitesten Sinne aufzuzeigen<sup>1</sup>. Es handelt ich dabei um einen Abschnitt der „Posavina“, um die sogenannte „Slavonische Posavina“. Diese erstreckt sich von Jasenovac (Distrikt Novska) bis Račinovac (Distr. Županja). Das Kernstück der „Slavonska Posavina“ ist „Brodsko Posavlje“ (Abbildung 1), mit dem zentralen Ort Brod a. S., etwa 45 km von Oriovac/Kobaš im W bis Klokočevik/Klakar im O reichend, im Norden von den Höhen des Dilj (etwa 360 m) und im Süden von der Motajica (bis 652 m) und Vučjak (370 m) begrenzt<sup>2</sup>.

Die Save (der „Sautrom“), welche diese Landschaft durchfließt und mitgestaltet hat, hatte zur Zeit der Militärgrenze eine andere Funktion als heute. Sie war in erster Linie politische Grenze zwischen zwei gegnerischen Großmächten, daher militärisch gesichert. Sie war außerdem „Sanitätskordon“, um die Einschleppung von Epidemien wie Pest und Cholera, aus dem türkischen Bereich zu verhindern. Dabei war der Fluß auch für Brod ein wichtiger Verkehrsweg für Personen-, Warenverkehr und militärischen Nachschub. Die Grenz-Kommunität „Brood“ lag ja unmittelbar am Fluß, weitab von der hochwasser-sicher angelegten Poststraße, die erst über Podvinje zu erreichen wir. Das neue Brod drängt heute vom Fluß ab zur Bahnlinie und zur Autobahn<sup>3</sup> (Abbildung 3).

<sup>1</sup> Dazu: Egon LENDL „Zur politischen Geographie der österreichischen Militärgrenze“, in: „Der Donauraum“, 8. Jg., S. 201, bes. 203, und folgende, zumeist handgezeichnete Karten der Kartenabteilung des Staatsarchivs II (Kriegsarchiv, abgek. KA): 1701: B IX a 491; 1720: B IX a 492; 1724: B IX a 493; 1792: B IX a 497; 1801: Frz. Joh. Jos. v. Reilly B IX a 498; 1836: C. F. Weiland B IX a 504; 1841: F. Raffelsberger B IX a 505; 1849: Jos. Aszalay de Szendrő B IX a 506; 1863: A. v. Skrzaszewski B IX a 508—1; 1833—1836: Ludwig v. Schedius u. Samuel Blaschek B IX a 519; 1769: Müllersche Generalkarte von Ungarn bes. Sektion 7, 8: B IX a 513; 1776—1781: Übersichtskarte von Croatia, Slavonien, Banat und der Militärgrenze von Mjr. Jenney (1:460.000) B IX a 755; 1855: M. Katzenschläger B IX a 753; 1850: J. Bermann B IX a 752; 1840: W. Pokorny B IX a 751; 1800: Handgezeichnete Esquette, B IX a 750; 1865/66: Spezialkarte B IX a 758.

Zum Passarowitz Frieden: B IX a 869: Tabula geogr. exhibens Regnum Sclavoniae cum Sirmii Ducatu, Ing. Jos. Gadea, 1:600.000; und B IX a 873, 874.

<sup>2</sup> Die österr.-Ung. Monarchie in Wort und Bild, Kroatien und Slavonien, Wien 1902, S. 550 ff., Ivo RUBIĆ, Slavoniki i Bosanski Brod, aus: Zbornik za narodni život i običaje, Bd. 36, Zagreb Mitteleuropa 1:200.000, 36/45 (Slav. Brod). Österr. Spezialkarte 1:75.000, 5959—5961. Z 25, Kol. XVII—XIX.

<sup>3</sup> RUBIĆ, S. 96, Abb. 16, Plan des neuen Brod, (Schreibung im 18. u. 19. Jh. „Brood“).

Zu einer Handelsstraße im richtigen Sinne wurde die Save erst in der Zeit des Merkantilismus (um 1780), als Handelsgüter, zumeist Getreide, aus dem Bereich der Theiß und der ungarischen Donau bis zur Adria transportiert wurden. Damals begann man mit einzelnen regionalen Vermessungen und Regulierungsversuchen und studierte Pläne für Zubringerkanäle. Hervorzuheben ist der zu dieser

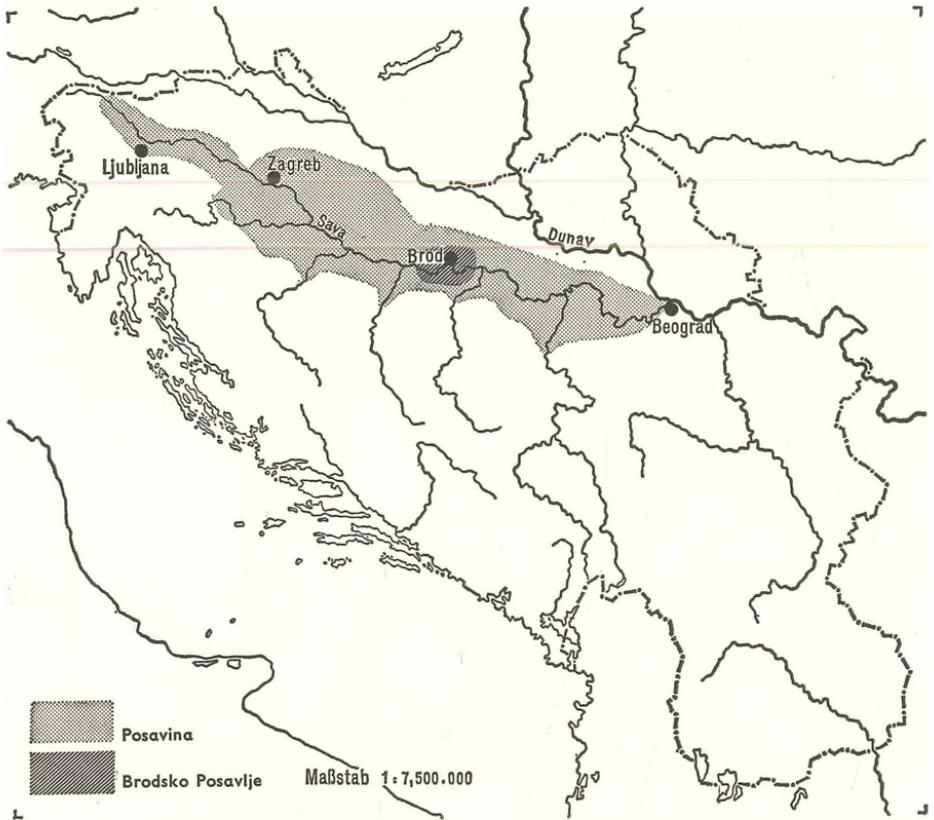


Abbildung 1: Slavonska Posavina und Brodsko Posavlje (Skizze nach I. RUBIĆ: Slavonski Bosanski Brod).

Zeit immense Fischreichtum des Flusses, ein beachtlicher Beitrag zur Ernährung der Anwohner <sup>4</sup>.

Aus den angeführten Gründen hatte sowohl die militärische wie auch die administrative Lenkung der Grenze größtes Interesse an dem Fluß und allen mit ihm zusammenhängenden Problemen, wie verschiedene Unterlagen aus dem Staatsarchiv II zeigen <sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Artikel der „Agramer Zeitung“ v. 18. VIII. und 21. VIII. 1873 berichten folgendes: Im Plesmo-Sumpf, der eine Viertelstunde lang, 50 Klafter breit und bis zu 19 Klafter tief sei, gelegen im Lonjagebiet bei der Gemeinde Krapje, befinde sich klaffertief eine kompakte Schicht von Fischkadavern. Diese Fische seien das Ergebnis der Frühjahrsüberschwemmung dieses Jahres. Nach dem Rückgang des Hochwassers seien sie zugrundegegangen, und ihr Verwesungsprozeß sei die Ursache einer schweren Choleraepidemie der Umgebung geworden. (Vgl. Anm. 62).

<sup>5</sup> ad 1783 I. 25. (K VII 1—193 E) Relation des Obersten Zehentner über den Saustrom von Kossutiza bis Semlin, dann über offensive Operationen in Serbien und Bosnien, beiliegend eine Beschreibung des Saustromes von Kossutiza, als dem 1. Dorf des Gradiškaner-Regimentes, bis Semlin, enthält außerdem interessante Angaben über die Savehochwässer (1775—1782). Weiter: Ein Verzeichnis deren längs der Grenze von Slavonien an der Sau vom Dorfe Kossutiza, als dem

Eine Zusammenfassung der aus der Beobachtung des Flusses gewonnenen Erfahrungen zur Zeit der Militärgrenze erfolgte über Auftrag des Generalkommandos Agram im Jahre 1876<sup>6</sup>, also 3 Jahre nach der Auflassung der Grenze. Aus den angeführten Unterlagen ist folgendes zu entnehmen.

Von dem mit rund 1530 Quadratmeilen (= 88 045 km<sup>2</sup>) angegebenen Flußgebiet gehörten rund 360 Quadratmeilen (= 22 761 km<sup>2</sup>) auf dem linken Ufer zu Österreich. Das rechte Ufer war von Dubica bis Belgrad bis auf die Zeit von 1718—1739 türkisch. Die Flußlänge betrug in diesem Abschnitt 97<sup>3</sup>/<sub>8</sub> Meilen (= 730 km), wobei die zahlreichen Nebenarme keine Berücksichtigung fanden. Die durchschnittliche Breite erreichte auf der Strecke

Jasenovac—Alt-Gradiška 138 m (bei kleinstem), 163 m bei bordvollem Wasser, Alt-Gradiška—Vrbas Mündung 151 m (bei kleinstem), 190 m bei bordvollem Wasser.

Daß für Brod in einem militärischen Bericht 1811 eine Breite von 400 Schritt, an der Insel von 500 Schritt, angegeben wird, ist bei normalem Wasserstand sicher unrichtig<sup>7</sup>. Die Sohllentiefen betragen auf der Strecke Jasenovac—Županje 3,6 m—6,32 m. Die beförderten Wassermengen wurden an der Einmündung der aus dem türkischen Bereich kommenden Nebenflüsse, welche die Wasserführung der Save bestimmen, gemessen. An dem Abschnitt Alt-Gradiška—Brod sind es Vrbas und Ukrina, auf der Strecke Brod—Županje Bosna und Drina.

Wassermengen in m <sup>3</sup> /sec.	Niederwasser	Normalstand	Hochwasser
Oberhalb der Kulpamündung	126	381	947
Oberhalb der Unamündung	189	568	1579
Unterhalb der Unamündung	253	631	2536
Unterhalb der Drina	706	1119	4078

Angaben über den Wasserstand der Save finden sich schon seit etwa 1690 in den Akten des Staatsarchivs II. Tägliche Beobachtungen und Aufzeichnungen setzten 1843 (Beginn der Dampfschiffahrt) ein. Zu diesem Zweck wurden an mehreren Uferplätzen Pegel installiert. Die ältesten Pegel befanden sich bei den Festungen Alt-Gradiška und Brod. Als Ausgangspunkt für die Maßeinteilung wurde dabei der höchste damals bekannte Wasserstand (1787) angenommen. Die

rechten Flügel des Gradiškaner-Regimentes, zur Verteidigung dieses Stromes angetragenen Posten, Redouten und Verschanzungen bis Semlin, als dem linken Flügel des Peterwardeiner-Regimentes, dann der Besetzung mit Mannschaft und Artillerie, und: Betrachtungen über die Verteidigung des Saustromes, dann über die offensiven Operationen in Serbien und Bosnien.

ad 1782 X. 8. (K VII 1 194 E) Hptm. des General-Stabes Schmidt berichtet über Savefurten im Bereiche des Brooder Regimentes. (Bei Brod selbst wird keine Furt angegeben).

ad 1783 X. 13. (K VII 1 195 E) Hptm. Liedercron berichtet über die Furthen im Bereiche des Peterwardeiner-Regimentes, (Wasserstandsangaben über die Zeit vom 26. III.—13. X. d. J.).

ad 1783 VIII. 12. (K VII 1 198 — E) Hptm. Held des Gen.-Quartiermeister-Stabes berichtet über Furthen durch die Save im Bereiche des Gradiškaner-Regimentes von Jasenovac bis zur Mündung der Ukrina.

ad 1783 (K VII 1 198—E) Verlassenschaft des FZM. Schmidt (vgl. K VII 1 194 E). Gründliche Anmerkung über die Lage des Sau-Flusses, wo und wie einer aus Bosnien oder Serbien kommenden feindlichen Armee der Übersatz in das Krg. Slavonien und Hzt. Syrmien die Situation selbst verwehret, oder nach erforderlichen Vorkehrungen zu verhindern kommt, auch an welchen Orten eine wider Vermuten in Slavonien oder Syrmien eindringende feindliche Armee aufgehalten werden kann. (Bei Brod gegen die Palanke Türkisch-Brod gäbe es keine günstige Übersetzungsmöglichkeit (Morast!), eher bei Kobas, aber dort sei das Gebirge Motajica kaum passierbar).

ad 1811: K VII 1 199 E, Beschreibung der Save von der Lonja bis zur Unamündung (Ufer, Breite und Tiefe des Flusses, vorhandene Schiffe etc.).

K VII 1 200 E, Beschreibung der Save von der Lonjamündung bis Brod und K VII 1 61 Nr. 8 (1846).

<sup>6</sup> Die Regulierung des Saveflusses, dann die Ent- und Bewässerung des Savetales in Kroatien und Slavonien, Univ. Buchhandl. Albrecht u. Fiedler, Agram 1876, dazu auch L. BRANDL, Dipl.-Ing., Grundsätzliches zum Ausbau der Schiffsahrtsstraße der Save (Arbeitskreis für Donaufgaben der Südosteuropa-Ges. Wien 1943, NB 741—036 c ungedruckt!).

<sup>7</sup> in K VII 1 200 ad 1811 vgl. Anm. 6.

Einteilung verlief von oben nach unten, sodaß die Werte umso größer waren, je mehr der Wasserstand fiel. In Brod wurde später (etwa 1850) bei der Agentie der DDSG ein Pegel eingerichtet, dessen Angaben vom Niederwasserstand ausgingen und eine Kontrolle für die Angaben des Festungspegels darstellten.

Aus den Aufzeichnungen über den Wasserstandswechsel in der Zeit von 1843—1874 ergibt sich, daß Änderungen, wie auch derzeit häufig und rasch eintreten, daß aber auch „Beharrungszustände“ durchaus nicht selten waren. Der höchste Wasserstand (1787) wurde seither kaum mehr erreicht. In den 32 Beobachtungsjahren (1843—1874) war der höchste Wasserstand (20./21. X. 1852) um 0,58 m, der niedrigste (26.—30. X. 1861) um 8,43 m tiefer als der im Niveau von 1787 angelegte Pegelnullpunkt. Das wasserärmste Jahr dieser Epoche war das Jahr 1863, das wasserreichste das Jahr 1854. Es gab 36mal Hochwasser und 40mal Niederwasser. Im allgemeinen gab es, wie auch derzeit, höhere und höchste Wasserstände im Winter und im Frühling, Niederwasser im Sommer und Herbst. In 20—25% der Fälle trat aber auch das Gegenteil ein, wobei April und August die Monate der größten Gegensätze waren.

Das Gefälle der Save beträgt auf ihrem Lauf durch Kroatien und Slavonien (780 km) nur 45 m, im Bereich von Brod 2 cm/km. Die Strömungsgeschwindigkeit wurde bei mittlerem Wasserstand mit 0,42—0,75 m/sek. gemessen. Die geförderten Wassermengen differieren, auf den Querschnitt des Flußbettes bezogen, bei Brod zwischen Hoch- und Niederwasser etwa um das 10fache (250—2500 m<sup>3</sup>/sek.).

Neben den Unregelmäßigkeiten des Wasserstandes spielte damals, wesentlich mehr als heute, die Eisbildung eine wichtige Rolle für die Uferlandschaften. Im Oberlauf ist auch heutzutage das Zufrieren infolge des größeren Gefälles sehr selten. Eistreiben beginnt zumeist bei länger dauernden Lufttemperaturen von —10 bis —12° C. Erst bei einer Periode strenger Kälte kommt es zur Bildung einer zusammenhängenden Eisdecke, die aber selten stärker als 20—25 cm und damit tragfähig wird. Meist geht die Eisdecke bei eintretendem Tauwetter ohne Gefährdung ab. Schwierigkeiten entstehen nur durch den Rückstau eines Nebenflusses oder der Donau, oft aber auch an engen Flußwindungen, wie dies stromabwärts von Brod der Fall ist. Da kommt es dann zu Eisschoppungen (Eisstöß), die auch eine böse Überschwemmung zur Folge haben können. Ein Eisstoß gefährdete aber mehr noch als Hochwässer die übersteilen Uferböschungen, die damals ungeschützt, bei Normalwasserstand 6—9 m hoch sind. Eine Schilderung der Gefährlichkeit des Eisganges auf der Save bei Brod findet sich in der Selbstbiographie des Frh. v. d. TRENCK, der als Sohn des Festungskommandanten seine Jugend in Brod verlebte<sup>8</sup>.

Das Savetal ist zumeist mit diluvialen Schottern und Lehmen ausgefüllt, auf die stellenweise Löß gelagert ist<sup>9</sup>. In diese Materialien hat der Fluß sein Bett gegraben. Das Tal ist von wechselnder Breite, je nachdem wie die nördlich und südlich geleitenden Höhen verlaufen. So entstanden Becken verschiedener Breite, oft von beträchtlicher Ausdehnung, durch Engstellen voneinander getrennt. Eine solche Engstelle befindet sich am linken Ufer bei Brod, das etwa 3 km von den Vorbergen des Dilj entfernt liegt<sup>10</sup>. Stromaufwärts erweitert sich

<sup>8</sup> W. WAGNER, Franz Freiherr von der Trenck. Eine entscheidende Phase seines Lebens. Bundesgewerbeschule Wien I, Schellinggasse 13, Jahresbericht 1961/62, S. 116 ff.

<sup>9</sup> RUBIĆ, S. 26, Abb. 3 (Geolog. Kartenskizze der Umgebung von Brod 1 : 500 000) ebenso Abb. 17 (Hydrographische Karte desselben Bereiches); A. KARGER, Die Entwicklung der Siedlungen im westlichen Slavonien. Kölner Geograph. Arbeiten, Heft 15, Kartenbeilage 1; Geološka karta EM Jugoslavije (1 : 500.000) Beograd 1953.

<sup>10</sup> s. o. S. 395.

das Tal zur sogenannten Jelas-Polje<sup>11</sup> und stromabwärts liegt in der Bidjko-Polje eine noch wesentlich größere Ebene vor uns (zur Orientierung siehe Abbildung 2). Eine Eigenart der Save im Bereich der Brodsko Posavja ist die auch anderwärts bekannte und erklärte Tatsache, daß die flußnahen Bereiche höher liegen als die entfernteren. Die landeinwärts gelegenen, längs des Flusses verlaufenden Flächen waren meist sumpfig, stark bewaldet und mit Rinnsalen versehen, die im Verein mit den aus den Bergen kommenden Bächen (Mrsunja und Glogovica im Broder Gebiet) erst nach längerem, dem Flusse parallelem Verlauf in die Save mündeten. Diese Sumpfgebiete boten, kaum besiedelt, zwar in Kriegzeiten Schutz (Stagnum Marsoniae), waren aber auch Krankheitsherde für die benachbarten Siedlungen. Die Versorgung mit gutem Trinkwasser wurde zu einem schwierigen Problem.

Die Jelas-Polje wurde von der Mrsunja zwischen Kobaš und Brod durchzogen. Diese nahm nicht nur mehrere Bäche wie auch die Glogovica auf, sondern war auch mit zahlreichen Rinnen, z. T. alten Flußarmen in Verbindung. Heute ist von der Mrsunja nicht mehr viel zu sehen, der Großteil der Wasserrinnen wurde trockengelegt, bzw. wurde die Glogovica in einem langen Kanal, die Stadt Brod nordöstlich umziehend, unterhalb des oben erwähnten Saveknies, am Vijuš dem Fluß zugeleitet. Die Mrsunja vereinigte sich seinerzeit oberhalb der Festung mit der Glogovica und mündete hier durch eine Dammschleuse, die bei mittlerem Wasserstand gerade noch offengehalten werden konnte, in die Save. Im Mündungsbereich war, durch Mrsunja und Save und außerdem landeinwärts durch ein großes Sumpfgebiet („stagnum Marsoniae“ auf älteren Karten so benannt) trefflich geschützt, wahrscheinlich schon vor der Türkenzeit ein fester Platz mit der Bezeichnung „Vukovac“ angelegt worden, sozusagen die erste Broder Festung.

Die Bidjko-Polje wurde durch den Bidj entwässert, einen Bach, der unterhalb Brod entspringend, anfangs der Save auf 3—5 km nahekam, später aber 10—15 km landeinwärts dahinflöß. Sein Bett hatte fast kein Gefälle, er mäandrierte in engen Schlingen, bis er in den Bosut mündete. Im untersten Teil seines Laufes war kein eigentliches Bett vorhanden, deshalb überschwemmte er bei anhaltendem Regen die Niederung bei Mikanovci, Vodjinci, Perkovci, Rotkovci und Gundinci. Auch Stauanlagen konnten das nicht verhindern. So sind die riesigen Inundationsflächen um Brod zu erklären, die, größer als in den Verwaltungsbereichen anderer Grenzregimenter, immer wieder beklagt wurden<sup>12</sup>. Dies zeigen Angaben aus dem Jahre 1869.

Inundierte Gebiete im Bereiche des	Grundstücke der Aerars		der Grenz- gemeinden		der Grenz- bewohner		Zusammen	
	Joch	ha	Joch	ha	Joch	ha	Joch	ha
2. Banal-Regimentes	22.160	12.751	2.100	1.208	27.350	15.737	51.160	29.696
Gradiškaner Reg.	42.200	24.282	18.990	39.350	39.350	22.642	106.500	61.280
Broder Reg.	70.280	40.439	14.356	10.927	87.160	50.152	176.430	101.518
Peterwardeiner Reg.	16.400	9.437	8.700	5.006	12.490	7.187	37.590	21.630

Bei Brod liegt in der Save nahe dem rechten Ufer eine Insel von wachsender Ausdehnung, der Fluß erscheint hier wesentlich breiter. Sie wurde seinerzeit

<sup>11</sup> RUBIČ, Abb. 14, Jelas-Polje.

<sup>12</sup> Kartographische Darstellung der inundierten Gebiete KA: ad 1784: K VII 1 45 f (1: 57.600).



durch einen Savearm aus dem rechten Ufergelände gelöst, spielte aber bei Flußüberschreitungen eine geringe Rolle. Bei militärischen Aktionen, die von Brod ihren Ausgang nahmen (z. B. dem Bosnienzug des Prinzen Eugen v. Savoyen 1697 und der Okkupation Bosniens 1878)<sup>13</sup> wurde die Save nahe dem Vijuš überschritten. Nach den großen Türkenkriegen wurde die Insel (Ada) am 25. VII. 1700 als gemeinsamer Besitz deklariert, 1828—1878 war sie im Besitz der Türkei. Als die Bosna-Bahn gebaut wurde, errichtete man 1880, anlässlich der Überbrückung der Save auf der Insel einen Brückenpfeiler. Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts verbindet sich die Insel zusehends wieder mit dem bosnischen Ufer, von dem aus man bei Niederwasser trockenen Fußes auf sie gelangen kann.

Die Schifffahrt auf der Save hatte zwar den Vorteil eines geringen Gefälles und machte damit den Schiffszug stromaufwärts möglich, mußte aber die Verlängerung der Strecke durch die vielen Mäander aber auch ständige Veränderungen und Verlagerungen im Flußbett in Kauf nehmen. Schon zur Römerzeit lag auf der Save, ebenso wie auf der Donau, eine römische Flottille. Den Standort kennen wir nicht, vielleicht war es Brod („Marsonia“). 1691 ließ der Pascha von Bosnien, Mustapha, hier von 200 französischen Schiffsbauern eine Flotte bauen, die auch auf der Donau Verwendung finden sollte<sup>14</sup>. Diese Angaben unterstreichen die Bedeutung und Eignung des Platzes als Flußhafen, doch waren alle früheren Versuche, den Schiffsverkehr zu verstärken, unbedeutend gegenüber den Plänen der merkantilistischen Epoche.

Damals strebte man danach, Handel und Verkehr zu heben, sie zu Einnahmsquellen der Bevölkerung zu machen und damit auch die Staatseinnahmen zu steigern. So kam in der Theresianischen Zeit der Plan auf, den Handel mit landwirtschaftlichen Produkten aus dem Banat, aus Zivil-Slavonien und -kroatien über die Save in das Adriabecken zu leiten. Dabei bestand keineswegs die Absicht, aus der Militärgrenze ein Getreideausfuhrgebiet zu machen und ihre Bevölkerung der für den Bestand der Monarchie so bedeutsamen Aufgabe zu entziehen. Die eigentlichen Grenzer wurden nicht herangezogen, wohl aber schaltete man die „Militär-Kommunitäten“ ein, zu denen seit 1749 auch Brod gehörte. 1758 ging zum ersten Male ein Transport von Weizen, Pökelfleisch und Wein unter dem militärischen Schutz von Grenzsoldaten die Save aufwärts zu den österreichischen Adria Häfen<sup>15</sup>. Die dabei gewonnenen Erfahrungen verlangten in erster Linie eine Savereregulierung. Eine Gesamtregulierung war unmöglich, da die Staatsgrenze in der Flußmitte verlief, und die Türkei kein Interesse an einem solchen Vorhaben bekundete. Daher mußte man sich vorerst damit begnügen, auf der österreichischen Flußseite die ärgsten Schifffahrtshindernisse für das Treideln wie Bäume, Ufergestrüpp, aber auch Untiefen in Ufernähe zu beseitigen. Die zu jener Zeit schon vorhandenen Schiffsmühlen der Grenzer wurden aus der Schifffahrtsrinne gewiesen und gegen die Flußmitte zu verankert. Noch 1758 erfolgten die ersten Anweisungen, aber der von Wien angeforderte Bericht des Slavonischen Generalkommandos lautete so trostlos, daß man, zudem die Grenze sich wieder einmal im Kriegszustand befand, die geplanten Maßnahmen auf einen späteren Zeitpunkt verschob. In Brod versuchte der Festungskommandant Obrist Dönhof im Jahre 1763 aus eigener Initiative eine Eindäm-

<sup>13</sup> KA: ad 1783 K VII 1 198, weiter SCHIMEK, Geschichte von Bosnien und Rama, S. 362, Anm. 2; LESIĆ Anton, Das Entstehen der Militärgrenze und die Geschichte der Stadt und der Festung Brod a. S. Zagreb 1914, S. 10, 48; W. WAGNER, Prinz Eugen von Savoyen und sein Feldzug nach Sarajevo (1697). Höhere Technische Bundes-Lehr- und Versuchsanstalt Wien I, Bericht über das Schuljahr 1963/64, S. 65 ff.

<sup>14</sup> VANÍČEK, Fr. Spezialgeschichte der Militärgrenze, Wien, 1875, Bd. I, S. 322.

<sup>15</sup> ebenda, Bd. II, S. 635 ff.

mung der Save durchzuführen<sup>16</sup>, um wenigstens die Stadt, die Festung und das Nachbargebiet gegen Überflutungen zu schützen. Auch seine Versuche blieben erfolglos, weil es an Erfahrungen bei Ufersicherungsbauten noch fehlte, vielleicht auch deshalb, weil brauchbares Kartenmaterial als Grundlage für Planungen fehlte. Dieses erstand erst durch die Josephinische Landesaufnahme (1763—1785, wobei die Slavonische Grenze erst 1780 erfaßt wurde)<sup>17</sup>.

1771 wurde eine „Navigations-Division“ zur Untersuchung der Save ernannt. Als Ergebnis einer Bereisung durch verschiedene Fachleute kamen folgende Vorschläge zustande:

1. Die Frage der zahlreichen sehr hohen *Wassermauten* sollte neu geregelt werden. *VANIČEK* berechnete, daß ein mittleres Frachtschiff auf der Fahrt von Peterwardein—Karlstadt für eine Ladung von 1000 Metzen Weizen allein an Mautgebühr 81 fl 68 kr Kosten verursachte<sup>18</sup>. So betrug z. B. die Mautgebühr in Brod 34 kr. Diese Mauten gehörten entweder zu den Vorrechten verschiedener Feudalherren, oder kamen wie in Brod den Militär-Kommunitäten zugute.

2. In ganz Österreich mit Einschluß der Militärgrenze sollte ein einheitliches *Wasserrecht* geschaffen werden. Auf der *Save* sollte bis zur Einführung einer eigenen Schifffahrtspolizei die österreichische Schifffahrts-Polizeiordnung eingeführt werden.

3. Auf dem linken *Saveufer* sei ein durchgehender „*Treppweg*“ anzulegen. Auf diesem konnten schwere Pferde, von einem Kutscher geleitet, die an einem Seil hängenden Schiffe stromaufwärts ziehen. Nach der Errichtung dieses Weges gab es in bestimmten Abständen Ställe und Futterplätze für die Pferde und Rasthäuser für die Schiffsmannschaften, so auch in Brod, wo er sich in der Nähe des Marktplatzes noch 1845 bei dem „*Schiffswirthaus*“ befand. Nach der Aufhebung der Folter konnten auch Sträflinge zum Schiffsziehen verurteilt werden. Sie wurden von einer Eskorte geleitet und hatte einige Stationen, so in Semlin, in Brod und in Alt-Gradiška. Wegen einer in der Station Brod angezettelten Meuterei wurde die Stärke der Eskorten für diese 5—30 Mann starken Gruppen neu geregelt<sup>19</sup>. Bei einer Zugbande von 30 Mann sollte in Hinkunft 1 Offizier, 1 Feldwebel, 1 Korporal, 1 Gefreiter und 16 Mann zur Bewachung abgestellt werden.

4. Der Schiffsbau sollte verbessert werden, indem die Rheinschiffe zum Vorbild zu nehmen waren.

5. Schifffahrtshindernisse wie Bäume, Ufergestrüpp, Pflöcke und Schotterbänke im Strom, sollten von Zeit zu Zeit entfernt werden.

Trotz allen diesen Maßnahmen war aber eine tatsächliche Schiffbarkeit des Flusses nicht gesichert. Sie sollte interessanterweise erst verwirklicht werden als andere, oft damit gar nicht zusammenhängende Probleme gelöst waren. So ging man an eine teilweise Trockenlegung der Lonjsko-Polje, zwischen den Bereichen des Gradiškaner und des Banal-Regimentes gelegen, ja sogar das Projekt eines Vukovar/Donau-Savekanales, von dem 1753 zum ersten Male die Rede gewesen war, wurde 1770 neuerlich erwogen. Um den zeitraubenden Umweg von 62 Meilen auf der Fahrt nach Sissek um den syrmischen Winkel zu sparen,

<sup>16</sup> *VANIČEK* I, S. 164 ff.

<sup>17</sup> Aufnahme in 51 Blättern (1:28.800) durch Obstlt. v. Jenny, Slavonische Provinzkarte KA: B IX a 878 ad 1781, S. 311; dazu E. NISCHER, Österreichische Kartographen, ÖBV Wien, S. 83 ff., bes. 85. J. PALDUS, Die milit. Aufnahmen im Bereiche der Habsburgischen Länder zur Zeit Kaiser Josephs II. (1763—1785). Akad. d. Wiss. in Wien, Philos.-hist. Klasse, Denkschriften, 63. Bd., 2. Abh. Wien, A. Hölder, 1919, besonders S. 96 ff.

<sup>18</sup> *VANIČEK* II, S. 640.

<sup>19</sup> ebenda, II, S. 312 f.

hatte schon 1753 der Feldmarschall-Leutnant Graf Serbelloni<sup>20</sup> diesen Kanal vorgeschlagen. Man wollte die natürlichen Rinnsale der Vuka, Ervenica, Bosut und Bidj benützen und unterhalb der Militär-Kommunität Brod die Save erreichen. Im Jahre 1841 kam man nochmals auf das Projekt zurück, ohne es auch diesmal zu verwirklichen. Die Einmündung in die Save war nun, um die Kanal-länge zu kürzen, schon bei Šamac vorgesehen<sup>21</sup>. In diesem Zusammenhang sei auch das Projekt eines Esseg-Brod-Kanales, erstellt von Alexander Nagy (1858) erwähnt, zu dessen Verwirklichung sogar eine Aktiengesellschaft gegründet worden war. (Broder Ratsprotokoll vom 5. V. 1858)<sup>22</sup>.

Die Schiffbarmachung der Save erfolgte über Auftrag Kaiser Josephs II. in den Jahren 1784 und 1785 unter der Leitung des Hydraulikers Becker. Den Schiffsmühlen wurden die Plätze kommissionell zugewiesen, das Flußbett gereinigt und der Fluß an mehreren Stellen durch Errichtung von Dämmen und Buhnen reguliert. Diese Maßnahmen konnten allerdings nur vom linken Ufer aus bis zur Mitte des Stromes durchgeführt werden. Gebiete deren Überflutung bei Hochwasser auch durch diese Bauten nicht verhindert werden konnte, wurden aufgegeben, d. h. Ansiedler auf andere Plätze umgesiedelt. In Brod wurden aus demselben Grunde 10 Häuser in Ufernähe aufgegeben. Im Bereiche des Broder-Regimentes wurden auch Čardaken verlegt. Der seit 1771 ausgebaute Treppweg wurde stellenweise neu angelegt, und an ihm in Distanzen von 1000 Klaftern Säulen mit Angabe der Viertel- und ganzen Meilen als Entfernungsmarken aufgerichtet. Die Uferböschungen waren dauernd von Bewuchs freizuhalten. Aus dem bei der Abholzung gewonnenen Gestrüpp wurde die Umkleidung der Buhnen zur Lenkung des Stromstriches vorgenommen. Damit waren endlich Voraussetzungen für den Aufschwung der Saveschiffahrt gegeben.

Im Bereiche des Broder-Regimentes und der Festung sowie der Stadt war man mit dem Ergebnis noch immer nicht zufrieden. Die Hochwassergefährdung war noch immer vorhanden. Bei einer am 12. X. 1793 vorgelegten Planung des kgl. ungarischen Navigationsingenieurs Ignaz v. PONGRATZ war zur Entwässerung der Niederungen an beiden Saveufern der Abbau der Flußmäander vorgeschlagen worden. Dazu kam es nicht; noch fehlten die technischen Voraussetzungen, auch war die Zustimmung der Türkei einzuholen. So nahm man im Bereiche des Broder-Regimentes in der Zeit von 1810—1812 neue, ausgedehnte Ufersicherungsbauten vor<sup>23</sup>. Alle Grenzer der Mittleren Savegrenze, ungefähr 4000 Mann, soweit sie nicht der Feldtruppe angehörten, wurden aufgeboten, um vom Dorfe Dolina (Gradiškaner-Regiment) bis zum Dorfe Rušćica (Broder-Regiment) einen kilometerlangen Savedamm zu bauen, wobei der Festungsbereich Brod besondere Sicherung erhalten sollte. Im Zusammenhang mit diesem Vorhaben wurde auch der schon oben erwähnte Glogovica-Kanal (3,8 km lang) errichtet. Buhnen unterhalb der Festung sollten den Strom von Überschwemmungen im Stadtgebiet abhalten. Erst im Mai 1812 waren die Arbeiten beendet. Diese Bauten, die, wie der Kanal, zum Teil heute noch bestehen, sind umso höher einzuschätzen, als die Grenze zur gleichen Zeit große

<sup>20</sup> VANIČEK II, S. 644 ff., dazu auch KA: K VII 1 10 d Nr. 9 Env. V. Abt. I als Beilage Übersicht Croquis der projektierten Kanäle zur Schiffahrt (Mjr. Maretich); K VII 1 48 ad 1810; K VII 1 57 Nr. 32 ad 1 825.

<sup>21</sup> VANIČEK ebda IV, S. 304 f. Interessant ist die Denkschrift über das Projekt eines Donau-Savekanales zwischen Vukovar und Samac in Slavonien und der Militärgrenze, mit 1 Karte, Wien, Druck C. Gerold & Sohn, 19 S. Es handelt sich um den offiziellen Antrag der Konzessionswerber.

<sup>22</sup> VANIČEK II, S. 693 f.

<sup>23</sup> Chronik des Broder Franziskanerklosters (Protocolum seu liber annotationum ...). noch nicht publiziert! Tom I, pag. 90 ad 1810, ebenso pag. 91, 95, 106, 107, 108, 112.

Truppenkontingente für die Kriege gegen Napoleon zu stellen hatte. Leider brachten auch diese Anstrengungen keine dauernde Lösung der Hochwasserfrage, doch waren viele Hektar Bodens in der Jelas-Polje dem Ackerbau zugänglich gemacht worden.

1840—1844 wurde von dem kgl. ungarischen Navigationsingenieur, Baron von Zornberg, ein neuer, großartiger Regulierungsplan vorgelegt<sup>24</sup>, der weitere Uferschutzbauten, Freihaltung der Schiffahrtsrinne, aber auch die Durchstechung der Savekrümmungen vorsah. Auch die Binnengewässer sollten durch einen Lateralkanal vom Dorfe Kujnik (Gradiškaner-Reg.) bis zum Dorfe Varoš (Broder-Regiment) gesammelt und der Save zugeführt werden<sup>25</sup>, indem Schleusenanlagen mit dem Dammsystem gekoppelt werden sollten. Zornbergs Pläne fanden in Wien beim Hofbaurat keine Zustimmung, trotzdem gab er sein Vorhaben nicht auf und reichte es 1847 nochmals ein, wobei die Beanstandungen nach Möglichkeit verbessert worden waren. Wieder blieb die Verwirklichung des Planes versagt, doch beteiligte sich Zornberg zum dritten Male (Entwurf vom 20. V. 1866) an einer von der Kroatischen Hofkanzlei eingesetzten Kommission unter dem Vorsitz des Ministerialrates Florian Frh. v. Passeti. Der neue Entwurf sah in der Umgebung von Brod folgende Arbeiten vor:

Sektion 10 (von der Orłjava bis Brod): Im Jalasfelde: Regulierung und Verstärkung der bestehenden Schutzdämme an der Save und dem linken Orłjavaufer. Instandsetzung der Schleusen, darunter auch der hölzernen Mrsunjaschleuse, und Anlage desselben Lateralkanales wie im Projekt 1840—1844, nur sollte er zusätzlich in trockenen Jahren auch der Bewässerung dienen können.

Sektion 11 (von Brod bis Županje): Im Bidjko-Polje: Regulierung der bestehenden Savedämme, Aushebung verschiedener Abzuggräben, besonders bei Oprisavci und unterhalb Svilaj. Wiederherstellung der Schleusen zwischen Štitar und Županje in dem durch Verschüttung außer Betrieb gesetzten Verbindungskanal, welcher das Wasser der Bresnica und der Bosut erforderlichen Falles in die Save führen sollte.

Das Endergebnis sah ungefähr folgendermaßen aus: In der Sektion 10 sollte die Mrsunjaschleuse als das wichtigste Objekt neu errichtet werden, der projektierte Lateralkanal bis Andrievci ausgebaut, die Fortsetzung bis zur Orłjava aber erst zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt werden. In der Sektion 11 wurde empfohlen, die Bosut zu einem vollwertigen Schiffahrtskanal mit Kammer-schleusen auszubauen. Dieser Kanal wäre aber nicht aus der Orłjava, sondern aus der Save selbst durch einen zwischen Jaruge und Šikirevci abzweigenden Verbindungskanal zu speisen und hätte zwei „Haltungen“ zu bekommen, von denen die erste (höhere) so angelegt werden sollte, daß sie möglichst oft gefüllt werden könne, die zweite (niedrigere) aber noch immer so hoch zu spannen sei, daß eine genügende Fahrwassertiefe in den Seitenflüssen Spačva und Studba erzielt werden könnte. Interessant ist ein Vergleich mit den Vorschlägen des Serbelloni-Planes von 1753. Auch von diesen neuesten Vorschlägen kamen nicht alle zur Durchführung.

Leider fehlen für die letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts Aufzeichnungen, aus denen sich ein Bild über das Ausmaß des Schiffsverkehrs auf der Save gewinnen ließe. Nur aus den Akten der Salzämter erfahren wir etwas mehr über den Salzhandel. Die Salzbeförderung erfolgte in erster Linie auf Flößen und Schiffen, welche, da es sich um Staatseigentum handelte, zumeist durch Sträflinge als Zugbande stromaufwärts geschafft wurden. Vielleicht läßt

<sup>24</sup> KA: B IX c 818.

<sup>25</sup> dazu KA: VII 1 — 80 ad 1855.

sich die Sträflingsstation in Brod gerade aus der Existenz eines Salzamtes in der Kommunität erklären. Daß aber die Saveschiffahrt trotz aller Bemühungen doch hinter dem Schiffsverkehr auf der Theiß oder der Donau zurückblieb, erklärt sich in erster Linie aus der Grenzfunktion zwischen zwei gegnerischen Großmächten. Daher bildeten sich auch in den Savestädten keine Schifferzünfte, wie wir sie anderswo kennen<sup>26</sup>.

Aus der Zeit des Überganges in das neue Jahrhundert (1799—1801) sei ein Beleg aus dem Stadtarchiv Brod erwähnt. Ein Nikola Jelich, der auf der Save teils allein, teils in Kompanie Getreide von Becse an der Theiß nach Brod oder auch nach Sissek verfrachtete, hat seine nicht sehr umfangreichen Geschäftsaufzeichnungen hinterlassen. Seine Schiffe wurden wahrscheinlich in Brod erbaut, sicher aber das Schiff „Teretnica Divac“, von dem in erster Linie die Aufzeichnungen handeln. Es war auf dem Vijuš erbaut worden und hatte auf dem Bug einen geschnitzten Türkenkopf. Berichtet wird über die Kosten der Ausrüstung, besonders über Länge und Kosten der Zugseile. Der das Schiff führende Steuermann erhielt für eine Fahrt Brod—Sissek—Becse 40 fl. Tagesverluste wurden bezahlt. Die Besatzung bestand aus 4 Mann, die für eine Fahrt Brod—Semlin je 9 fl 30 kr ausbezahlt bekamen. Die reinen Schiffsspesen für den Unternehmer betragen für einen Getreidetransport Becse—Sissk 320 fl, die Getreideladung stellte einen Wert von 4600 fl dar. Anscheinend wurden auch bis zu 20 Passagiere mitbefördert. Je nachdem wurden 7—12 Pferde benötigt, doch waren die Pferde und Kutscher extra zu bezahlen.

Im 19. Jahrhundert fließen die Quellen über die Saveschiffahrt wesentlich reicher. So erfahren wir aus anderen Broder Aufzeichnungen, daß im Jahre 1810 auf der Save aus Semlin über Brod nach Jasenovac und weiter nach Sissek 228 Frachtschiffe mit 704.382 Scheffel Getreide und 12 Frachtschiffe mit 13.759 Mtz. Tabak befördert wurden. Im Jahre 1811 waren es 186 Schiffe, die 659.002 Scheffel Getreide und 4 Schiffe, die 3987 Mtz. Tabak trugen<sup>27</sup>.

Von besonderem Interesse ist der Beginn der Dampfschiffahrt auf der Save. Befahren wurden im Savebereich von Ruderschiffen und später von Dampfschiffen die

	Länge	davon befahrbar für	
		Ruderschiffe	Dampfschiffe
Save von Sissek bis zur Einmündung in die Donau	663,50 km	59,50 km	604,00 km
die Kulpa von Karlstadt bis zur Mündung in die Save bei Sissek	135,79 km	135,79 km	
Bosut (Bozut) von Ljuba bis zur Mündung in die Save bei Bosut	49,00 km	—	49,00 km

Die auf der Save eingesetzten Dampfschiffe waren Eigentum der k. k. Priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien, die 1830 gegründet worden war<sup>28</sup>. 1831 fuhr das erste Schiff zwischen Wien und Pest. Bis Ende 1845 hatte die Gesellschaft den Stand ihrer Boote auf 34 erhöht und deren Fahrten auf die untere Donau und die Seelinien Galacz—Konstantinopel, Konstantinopel—

<sup>26</sup> E. NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau. 3 Bde, Linz 1952—1964.

<sup>27</sup> Archiv Brod OZ/Br/Ja.

<sup>28</sup> E. NEWEKLOWSKY, Aus der Frühzeit der DDSG. Blätter für Technikgeschichte, 17. Heft, Springer, Wien 1955; CZOERNIG K. Frh. v., Ethnographie der österr. Monarchie I, S. 423 ff.

Smyrna, Konstantinopel—Saloniki und Konstantinopel—Trapezunt ausgedehnt. 1845 wurden die Seelinien an den Österreichischen Lloyd in Triest abgetreten und nur mehr die Flußschiffahrt betrieben. Seit 1843 wurde auch die untere Save versuchsweise von Dampfschiffen befahren. Am 6. September 1846 meldet die Chronik des Broder Franziskanerklosters<sup>29</sup> „... Navis vaporea („Koga“) prima vice ad nos advenit et ipsa die hora postmeridiana 4 inorthum versus Sisak continuavit ...“ Damit ist der Tag des Beginns einer Befahrung der oberen Save Brod—Sissek eindeutig festgelegt. Schon für das Jahr 1846 liegen die ersten Angaben über die Dampfschiffahrt auf der Save vor. Auf der Strecke Semlin—Sissek wurden 675 Personen und 46.409 Ctr. Waren befördert<sup>30</sup>. Da die Maschinen der Dampfschiffe mit Holz beheizt wurden, reichte der Broder Bürger Stephan v. Jarich ein Gesuch an den Broder Magistrat ein, am Saveufer in nächster Nähe des Marktplatzes an der Anlegestelle der Schiffe ständig 25 Klafter Brennholz für den Bedarf der Savedampfer in Vorrat halten zu dürfen, was aber der Broder Magistrat nach schweren Bedenken nur unter bestimmten Bedingungen bewilligte<sup>31</sup>. Einer Anfrage der Trnjaner Kompagnie des Broder-Regimentes an den Magistrat in Brod entnehmen wir, daß 1847 auf der Save schon 2 Dampfboote regelmäßig abwechselnd verkehrten („Galathea“ und „Czigo“). Sie kamen in Richtung Sissek jeden Sonntag, und in Richtung Semlin jeden Mittwoch nach Brod. Diese beiden Schiffe dienten nur der Personenbeförderung. Den Warenverkehr auf dieser Strecke erledigte ein- bis zweimal im Monat ein Schlepper mit anhängenden Schleppkähen und einer Ladefähigkeit von 3000, bald aber von 5000 Metzen (= 1850—3100 hl). Bei günstigem Wetter und geeignetem Wasserstand befuhr er die Save bis Rugvica (Bukovje) 2 km unterhalb von Agram, die Kulpa bis Karlstadt, wobei hier, günstige Verhältnisse vorausgesetzt, Ladungen von 1000—2000 Metzen (600—700 hl) befördert werden konnten.

Die Fahrtdauer<sup>32</sup> betrug 1875 in erster Linie für Personendampfer: auf der Strecke:

	Bergfahrt	Talfahrt
Semlin—Brod	14—16 Tage	6—7 Tage
Brod—Altgradiška	28 St. 45 Min. = 9,5 km/h	20 St. 40 Min. = 15,2 km/h
Semlin—Sissek	8 St.	5 St. 5 Min.

Nach dem Beschluß des Broder Magistrates v. 30. VII. 1847 hatten auch die Dampfschiffe die sogenannte „Schiffshaftstocktaxe“ je nach der Größenklasse des Schiffes zu bezahlen, ebenso war für das auf Vorrat gestapelte Brennholz dem jeweiligen „Legstättenpächter“, eine „Legstättengebühr“ zu entrichten. Damit wurde einer Anordnung des Slavonisch-Syrmischen Generalkommandos vom 22. IV. 1847 bzw. einer Hofkriegsratsanordnung vom 30. III. desselben Jahres Genüge getan<sup>33</sup>. Die Neueinnahmen, die sich für Brod daraus ergaben, betrugten z. B. für die Zeit vom 1. XI. 1851 bis 30. IV. 1852, also für eine Jahreszeit, die für die Schifffahrt ungünstig ist, 115 fl 12 kr. Mußte doch sogar für angehängte „Waidzillen“ je nach Größe ein Betrag von  $1\frac{1}{3}$ —4 kr entrichtet werden. Die Kontrolle über die anlegenden und durchpassierenden Schiffe

<sup>29</sup> Protocollum seu liber annotationum II, ad. 6. IX. 1844.

<sup>30</sup> J. HAIN, Handbuch der Statistik des österr. Kaiserstaates, Wien, Tendler & Co., 1853, II, S. 414 ff.

<sup>31</sup> Ratsprotokoll der Stadt Brod (abgek. RP) RP 1845.

<sup>32</sup> KA: Env. Brod a C VII Nr. 38 ad 1875.

<sup>33</sup> Alle diese und auch die übrigen Brod betreffenden Angaben sind den Ratsprotokollen (Stadtarchiv zu den betreffenden Jahren) entnommen.

übte das Broder Polizeiamt aus, das monatliche Rapporte über alle Vorkommnisse zu erstellen und eingehobene Gebühren abzuliefern hatte. Dem Magistrat von Esseg wurde auf eine Anfrage v. 24. VII. 1855 über die Höhe der in Brod eingehobenen Haftstocktaxen mitgeteilt, sie betrügen für ein Personenschiff 20 kr, für einen Schlepper 28 kr in CM. In diesem Jahre erfolgte die Einhebung und Abrechnung schon durch die Agentie der DDSG. Aus den Aufstellungen über die Haftstocktaxen geht hervor, daß der stärkste Verkehr in den Erntemonaten herrschte. Die Aufstellung über das Jahr 1859 möge das näher erläutern:

Haftstocktaxe in Brod in CM 1859	Sissek—Semlin		Semlin—Sissek			Zu- sammen	
	Personen-Last-Anhänger schiffe		Personen-Last-Anhänger schiffe				
I kein Schiffsverkehr	Schiffsverkehr ab						
II 2,24	2	18. II.	3			5	
III 15,26	4	4	6	4	5	13	36
IV 24,36	8	6	14	9	6	15	58
V 23,52	9	5	10	9	5	18	56
VI 49,48	9	10	33	8	10	44	114
VII 41,46	8	5	22	8	13	41	97
VIII 39,06	4	11	31	7	9	29	90
IX 32,27	4	9	30	6	6	21	76
X 27,30	7	5	20	6	5	20	63
XI 21,98	9	4	16	9	4	11	53
XII 12,60	4	3	5	4	3	8	27
(bis 21. 12.)							

Neben dem Dampfschiffsverkehr ging der Warentransport durch Schiffe ohne Maschinenkraft immer noch weiter. Der Personenverkehr auf diesem Transportmittel hatte seit dem Aufkommen der Dampfschiffe stark nachgelassen. Trotzdem wurde der Erhaltung des Treppweges nach wie vor große Aufmerksamkeit zugewendet. 1847 erhielt ein „Schiffskutscher“ (meist der Besitzer der Zugpferde) für den Zug Semlin—Sissek 217 fl 24 kr. 1862 hatte sich auch eine besondere Ordnung (anscheinend nach dem Vorbild der Dampfschiffbesatzungen) auf den Zugschiffen herausgebildet. Der Steuermann war der befugte Vertreter des Schiffbesitzers, hatte die meist 4-köpfige Besatzung zu beköstigen und zu entlohnen und konnte im Falle einer Insubordination den Betreffenden fristlos entlassen, auch wenn er vom Eigentümer des Schiffes selbst aufgenommen worden war. Lohn wurde auch bezahlt, wenn z. B. das Schiff im Eise festlag (4 fl statt 6 fl pro Woche)<sup>34</sup>.

Seit 1853 mußten die Lageranlagen und der Landeplatz der Dampfschiffagentur in Brod vergrößert werden. An die Stelle der Holzfeuerung der Schiffe war die Kohlenfeuerung getreten, was ein Kohlenmagazin nötig machte. Nach Kommissionierung erfolgte ein Entscheid folgender Art:

1. Die DDSG hätte die Verpflichtung, den Uferplatz und die Saveböschung herzustellen und zu erhalten. Auch der Treppweg sei auf dieser Strecke so neu zu errichten, daß ein ungehindertes Ausweichen erfolgen könne.
2. Die Gesellschaft habe ein Schiff zur unentgeltlichen Zuführung des für

<sup>34</sup> RP v. 10. I. 1862, Nr. 46.

die Straßenerhaltung notwendigen Schotters aus der Save und zwar aus dem jenseitigen Gebiet zur Verfügung zu stellen, das außerdem kostenlos durch das jeweils anliegende Dampfschiff mitbefördert werden solle.

Die DDSG ging auf diese Bedingungen ein und stellte außerdem dem Magistrat 1000 fl zur Erbauung einer Straße, welche den Landeplatz mit den städtischen Kommunikationen verbinden sollte, zur Verfügung. 1853/54 wurde das neue Lagergebäude errichtet. Auch eine notwendige Erweiterung sollte noch erfolgen können, wenn sie nicht mit den fortifikatorischen Bestimmungen in Widerspruch gerate. 1875 wurde Brod wöchentlich einmal Ausgangshafen für die Fahrt eines Passagierdampfers. Auch eine „Vereinigte Ungarische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ errichtete 1871 eine Agentur in Brod (Vijuš). Sie ließ ebenso wie die „Ungarischen Staatseisenbahnen“ Last- und Passagierschiffe auf der Save verkehren, ohne daß die letztgenannte Gesellschaft in Brod eine eigene Niederlassung eingerichtet hätte.

Nach einer Milderung der Kontumazvorschriften wurde seit 1859 mit Genehmigung des General-Kommandos auch das türkische Ufer in den Verkehr einbezogen. Auf Grund der neuen Kordons-, Zoll- und Sanitätsvorschriften wurden folgende Bestimmungen „zur strengen Darnachachtung“ erlassen:

1. Passagiere und Waren aus Serbien und Bosnien durften nur an den für den Verkehr mit den türkischen Gebietsteilen bestimmten Einbruchsstationen (also auch in Brod, wo sich ein Kontumazamt befand) gelandet werden.
2. Anlandungen zur Nachtzeit waren verboten.
3. Jene Schiffe, die auf ihren Fahrten auch das türkische Ufer berührten, waren ebenso wie in das Ausland übergetretene Schiffe nach den bestehenden Vorschriften zu behandeln<sup>35</sup>.

Diese 1859 erlassenen Vorschriften erfuhren 1869 eine weitere Milderung. Von da ab waren von den Schiffen der DDGS bei Anlandungen an beiden Ufern nur die bestehenden Zollvorschriften zu beachten<sup>36</sup>.

Es ist bezeichnend für die Bedeutung der Saveschiffahrt, daß auch in politisch schwierigen Zeiten von einer völligen Einstellung des Schiffsverkehrs Abstand genommen werden konnte. An den Landungsstellen wurden nur Serezaner (Gendarmen) postiert, um jede Störung oder Streitigkeiten zu verhindern, was auch immer wieder gelang<sup>37</sup>.

Die Militär-Kommunität Brood. „Brod“ kommt als geographischer Name häufig vor und bedeutet „Furt“ oder „Übergang“<sup>38</sup>. Der Saveort trägt diesen Namen urkundlich seit dem 14. Jahrhundert. In unmittelbarer Nähe bietet die Save aber keine Furt-Möglichkeit, wenn auch das Vorhandensein der Flußinsel Ada eine Überschreitung erleichtert. Vielleicht ist diese Namensdeutung im Zusammenhang mit dem Flußnamen „Mrsunja“ die Ursache, daß man an die Stelle des späteren Brod in der Römerzeit die in der Tabula Peutingeriana genannte Römersiedlung (Poststation?) „Marsonia“, die an einem Saveübergang bestanden haben soll, setzen möchte. Für die Richtigkeit dieser Annahme ergaben sich aber bis heute keine Anhaltspunkte. Allerdings hat sich die Lage der Siedlung im Laufe der Zeit, vor allem der Save wegen, mehrmals, wenn auch nicht wesentlich, geändert.

<sup>35</sup> General-Kommando Erl. der Sektion I, Abt. 6, Nr. 9495 v. 27. X. 1859.

<sup>36</sup> General-Kommando GV-Abt. Nr. 2408 v. 3. III. 1869.

<sup>37</sup> General-Kommando Abt. Inneres Nr. 14.615 v. 13. XI. 1875; Über die Serezaner s. M. TURKOVIĆ, Antemurale Christianitatis S. 23 ff.

<sup>38</sup> E. DICKENMANN, Studien zur Hydronomie des Savestromes; aus E. LUKINICH, Ostmitteleurop. Bibliothek Nr. 20 a, Budapest 1939, S. 67.

Die älteste Ansiedlung bestand im späteren Mittelalter in der Nähe der schon erwähnten Befestigung „Vukovac“, und wäre mit dem heutigen Ober-Varoš identisch. Der Name Vukovac, auch Wukovac, ist urkundlich nicht belegt. Er wird in der Klosterchronik<sup>39</sup> erstmals genannt. Es wird dort von einem „propugnaculum ex lignis“ gesprochen, dessen Aufgabe die Verteidigung der Stadt gewesen sei, eine Angabe, die sehr zu bezweifeln wäre, wenn diese ältere Siedlung an Stelle der heutigen angenommen werden müßte. Daß Vukovac, das die Form einer Palanka zeigt (etwa 200 m lang, 75 m breit, ca. 15.000 m<sup>2</sup> umfassend), gleichzeitig eine Fluchtburg war, geht daraus hervor, daß sich innerhalb der äußeren Befestigungslinie (Wall mit Pallisaden bewehrt, davor ein Graben, der durch Mrsunja und Glogovica mit Wasser gefüllt wird) auch noch eine zweite innere Befestigung von quadratischer Form und ebenfalls stark gesichert befand, die für eine Besatzung von etwa 300 Mann bestimmt war. Diese ältere Befestigung war auch gegen die Save zu durch einen pallisadenbestückten Wall abgesichert, der aber immer wieder vom Fluß beschädigt wurde. Dieser Umstand und die Lage mitten im Sumpfbereich mag der Anlaß zur Aufgabe und Erbauung einer neuen stärkeren Befestigung gewesen sein<sup>40</sup>.

Etwa 300 m flußabwärts wurde im Jahre 1715<sup>41</sup> mit dem Bau einer neuen und größeren Festung begonnen. Erst 1780 war die Anlage vollendet. Wir sind über die einzelnen Bauphasen durch zeitgenössische Pläne genau informiert<sup>42</sup>. Angeregt wurde dieser Festungsbau angeblich von dem Prinzen Eugen v. Savoyen, der 1697 anlässlich seines Feldzuges nach Bosnien (Sarajevo) längere Zeit in Brod weilte und deshalb auch über die örtlichen Verhältnisse genau Bescheid wußte. Nach Vaubanschem System wurden drei Verteidigungsringe errichtet, jeder einzelne mit seinen Vorwerken durch breite Wassergräben und hohe Wallmauern gesichert. Das Hornwerk war gegen die Save gerichtet, die aber die Festungswälle nicht direkt bespülte, sondern durch eine Schleusenanlage das Wasser für die Füllung der Gräben lieferte. Als Arbeitskräfte dienten beim Festungsbau die Grenzer, als Baumaterial verwendete man Ziegel, die mit Bausteinen aus Zdenci verkleidet wurden. Den Kalk bezog man aus Lipovač, den Sand aus der Save. Die Innenbauten wurden, soweit sie der Unterkunft der Besatzung dienten, ursprünglich aus Holz errichtet. Zu verteidigen waren schließlich 6804 Schuh Wälle. Auf etwa 10 Schuh wurden 6 Mann benötigt. Damit ergab sich bei Einbeziehung einer verstärkten Besatzung für das Hornwerk ein Mannschafstand von etwa 3600—4000 Mann Besatzung, bestehend aus den verschiedensten Waffengattungen und etwa 150 Geschütze (Reichweite 600 Klafter). Glücklicherweise war die Festung nie einer Belagerung ausgesetzt. Im Falle einer solchen wurde mit einer Frist von etwa 30 Tagen gerechnet, bis die Besatzung aus Mangel an Waffen und Verpflegung kapitulieren müßte. Im 19. Jh. (1849) wurde die Besatzung auf 1000 Mann reduziert, 1860 wurde die Festung als militärisch bedeutungslos aufgelassen<sup>43</sup> und diente nur mehr als Truppenunterkunft. 1902 wurde der Bauverbotsrayon aufgelassen, nach

<sup>39</sup> Protocollum seu liber annotationum I, pag. 1.

<sup>40</sup> KA: ad 1699 (Die neue Festung ist noch nicht vorhanden, die Insel Ada befestigt, Bos. Brod ein befestigter Brückenkopf) B IX c 634 Env. Brod a C VII Nr. 3, 4, besonders 4, 6, 8, 9; K VII 1 63—150 E „Die alte Schanze“; K VII 1 65—3 E (Kontumazamt in der „Alten Schanze“).

<sup>41</sup> LESIĆ gibt irrträgl. 1718 an.

<sup>42</sup> KA: ad 1699: B IX c—634; ad 1715: Env. Brod a C VII a Nr. 4, Blatt 2; ad 1722/23 K VII 1 63 150 E; ad 1732: K VII 1—65 E; ad 1743: B IX c 845; ad 1755—1760: K VII 1 65—3 E; ad 1764: K VII 1 66—1 E; ad 1771: K VII 1 69 E; ad 1786: B IX a 885; ad 1812: B IX c 813; ad 1849: K VII 1 79 E (1:3, 528) ad 1850: K VII 1—77 E; ad 1851: K VII 1 78 E; ad 1855, I. 23: K VII 1 79 E.

<sup>43</sup> LESIĆ, S. 29.

dem 2. Weltkrieg wurden die Anlagen demoliert. Im Zentrum der Festung stand eine kleine Kirche, die von einem Militärkaplan betreut wurde. Auch ein Festungsspital und ein eigener Militärarzt waren vorhanden, zumal infolge des ungünstigen Klimas und der ungesunden Unterbringung der Mannschaft der Krankenstand dauernd fast 9% betrug.

Die Zivilsiedlung Brod, die ursprünglich natürlich geschützt, aber sehr hochwassergefährdet und höchst ungesund in nächster Nähe von Vukovac lag, muß schon in der Türkenzeit (1592—1692) an einen höhergelegenen und deshalb hochwassersicheren Platz Save-abwärts verlegt worden sein. Denn schon auf den ersten Karten, die nach der Eroberung in den Jahren 1692 bis 1699 entstanden sind, findet sich eine für damalige Verhältnisse ausgedehnte, etwa 300 Klafter (= 570 m) lange und etwa 100 Klafter (= 190 m) breite, völlig regelmäßig angelegte Siedlung in Rechteckform, mit einer Längsseite an die Save gelehnt und durch je drei Quer- und Längsgassen gegliedert. An der Save war keine Befestigung errichtet, hier schützten nur die in gleichen Abständen aufgerichteten Čardaken. An den Schmalseiten und an der landwärts gerichteten Längsseite waren ein tiefer Graben und ein Pallisadenwall (Palanka) mit Eckbefestigungen<sup>44</sup>. Diese Anlage dürfte noch auf die Türken zurückgehen und in den letzten Jahrzehnten des 17. Jh. entstanden sein. Die Fluchtburg war wohl zu klein geworden für eine Bevölkerung, die um 1700 etwas über 1000 Seelen betragen haben mag. Der Saveweg führte durch den Ort. Ein zentraler Platz fehlte. Der Hauptplatz oder Marktplatz entstand erst später zwischen der neuen Festung und der Siedlung und wurde daher erst im Laufe der Zeit in die Stadtbefestigung einbezogen, die damit an die Festungsanlagen angeschlossen wurde. Stadt und Festung liegen etwa 96 m über dem Meere, während die nächste Umgebung nur eine Höhe von 87—89 m aufweist. In den meisten Publikationen wird das ältere Brod als Festungsstadt bezeichnet<sup>45</sup>. Das trifft aber trotz zeitweiser Verbindung von Festung und Stadt nicht zu, es kam auch niemals eine geschlossene Einheit zustande, wie dies bei Gradiška zu beobachten ist. Wohl aber kann man, wie der Stadtplan zeigt — der alte Stadtkern an der Save ist noch heute deutlich erkennbar — von einer „geplanten Stadt“ sprechen. Die Anlage ist eine erweiterte Form jener dörflichen und geplanten Grenzersiedlungen, wie sie die Slavonische Grenze häufig zeigt, eine Siedlungsform, die aber auch in Bosnien gelegentlich anzutreffen ist. Stadt und Festung führten auch aus anderen Gründen ein Eigenleben, hatte doch die Festung, besonders in Kriegszeiten, eine größere Besatzung als die Stadt Einwohner. Auch unterstand die Festung direkt dem Generalkommando, die Stadt verwaltungsmäßig dem Kommando des Broder-Regimentes in Vinkovci (siehe Tafel XXVIII).

Brod hatte den Status einer „Militär-Kommunität“<sup>46</sup>. Diese Einrichtung gab es nur in der Militärgrenze. Sie hatte den Zweck, den auch im Grenzbereich

<sup>44</sup> Pläne, welche die Stadtentwicklung zeigen, KA: ad 1699 B IX c 634; ad 1715: Env. Broda C VII a Nr. 4; ad 1722: K VII 1 63—150 E; ad 1764 K VII 1 66 1 E (die Stadtbefestigung ist aufgegeben, aber noch deutlich erkennbar).

<sup>45</sup> E. LENDL, Die deutschgeprägten Stadtanlagen im südöstlichen Mitteleuropa, Schriftenreihe: Der Göttinger Arbeitskreis, Heft 36, Holzer, Kitzingen a. M., S. 14 f. Ich möchte LENDL nicht zustimmen und die älteste Anlage von Brod als „deutschgeprägt“ ansehen. Dagegen sprechen verschiedene Überlegungen, auf die hier nicht eingegangen werden kann. Auch der Typus der Grenzersiedlungen beruht z. T. auf türkischem, ev. altslavischem Vorbild. Vgl. dazu A. KARGER, Die Entwicklung der Siedlungen im westlichen Slavonien, S. 94 f.

<sup>46</sup> Feldkriegs-Concipient Engel, Beschreibung und Geschichte Slavoniens. 2 Bde., Hermannstadt 1876, bes. S. 300 ff., handgeschrieben KA: K VII 1 47 E; C. B. HIETZINGER, Statistik der Militärgrenze des österreichischen Kaiserthums. 3 Bde.; Gerold, Wien 1817—1823; M. TURKOVIĆ, Antemurale Christianitatis, S. 13 ff., A. HERZL, Beschreibung der Militär-Grenzcommunitäten; Z. MILETIĆ, Die Servituten der Grenzkommunitäten, 1933.



Zur umseitigen Tafel XXVIII:

PLAN DER AM SAUU-STROHM GELEGENEN VOESTUNG BROD  
wie solche sich mit Ende Schluhs des 1732. Jahrs-gang in Iherem Würklichen  
Fortifications Stande befunden hat.

Kartenabteilung des ehemaligen Kriegs-Archivs in Wien (K VII 1 65 E)

großen Bedarf an Handwerkern und Gewerbetreibenden, Handelsleuten, Intellektuellen und Künstlern zu decken. Die Grundgesetze der Grenze galten für die Militär-Kommunitäten nicht. Ihre Bewohner genossen eigene Privilegien, waren z. B. vom ständigen Militärdienst befreit, hatten nur ihre Stadt zu verteidigen, Einquartierungen zu versorgen, ev. als Transportbegleiter zu dienen. Ihnen war das Tragen des „Primaplana Säbels“ gestattet, einer Waffe, die nicht in Reih und Glied zu tragen war und einen gehobenen militärischen Rang bedeutete. Sie hatten keine Robottleistungen zu erbringen wie die Grenzer, genossen freie Holznutzung in den Grenzwäldern, aber nur für den eigenen Bedarf. Holzhandel mit einheimischem Holz war untersagt. Die den Bewohnern zugewiesenen Grenzgrundstücke durften nur an Personen veräußert werden, die sich in der Kommunität niederlassen wollten. Jedes Gewerbe konnte betrieben werden. Die Kommunitäten hatten eigene Gemeindeverfassungen mit einem vom Kaiser oder dem Kriegsministerium ernannten Bürgermeister, der für gewöhnlich im Range eines Stabsoffiziers oder Verwaltungsoffizier (Auditor) war. Die Broder Stadtverwaltung bestand außer dem Bürgermeister noch aus einem Syndikus, einem Stadtschreiber, einem Magistratsrat, zwei Kanzlisten, 12 Mann Polizei- und außerdem noch Sanitäts- und Schulpersonal. Die Bürger und die Contribuenten hatten den ganzen Aufwand der eigenen Verwaltung zu tragen und darüber hinaus auch an die Grenzverwaltung bestimmte Abgaben zu leisten. Das Einkommen der Stadtgemeinde ergab sich aus Grundsteuer, Handelssteuer, Gewerbesteuer, Kopfsteuer für Gewerbelose, Haussteuer, Mühlensteuer, Robotexemption (= Loskauf von Leistungen, die im Ausmaß von 12 Tagen pro Jahr für die Stadt erbracht werden mußten und mit Geld ablösbar waren), Pachtgebühren, Bürgerrechtstaxe, Laudemiengelder (die ein neu eingetretener Nutznießer einer Berechtigung zu bezahlen hatte) u. a. m. Die Anzahl der Militär-Kommunitäten schwankte je nach Bedarf. So war Brod zweimal in diesem Rang. 1755—1787 und 1820 bis zur Aufhebung der Grenze. In der Zeit von 1787—1820 gehörte der Ort verwaltungsmäßig zur Podwinjer Kompagnie des Grenzregimentes, da die Stadtverwaltung aufgelöst worden war. Fast alle Bürger besaßen innerhalb des eigentlichen Stadtbereiches, oder auch in naher Umgebung Gärten und Felder, und hielten auch Vieh. Zu besonderer Bedeutung erwuchs der Weinbau. Damit trug die Stadt auch äußerlich den Charakter einer „Ackerbürgerstadt“ mit Ställen und Scheunen nahe den Wohnhäusern.

Es lag im Interesse der Grenzbehörden, die Siedlung und vor allem die Bevölkerung, nie über das Maß anwachsen zu lassen, das die wirtschaftlichen Interessen der Grenze erforderten. Deshalb blieb die Einwohnerzahl durch Jahrzehnte fast gleich. Dies zeigt die folgende Aufstellung auf Seite 412 (anwesende Bevölkerung) <sup>47</sup>:

Im Hausbau mußte auf die Nähe der Festung Rücksicht genommen werden. Die Reichweite der Festungskanonen (600 Klafter) bezog noch die ganze Stadt mit ein. Deshalb mußten alle Häuser aus Holz mit Lehmanwurf (Riegelbauweise) errichtet werden, um sie im Kriegsfall sofort zerstören und der Festung freies Schußfeld schaffen zu können. Jeder Haubesitzer hatte einen diesbezüglichen „Demolierungsrevers“ zu unterschreiben. Die Holzbauweise machte trotz der lockeren Verteilung der Häuser Brände sehr gefährlich, zumal auch Herde und Rauchfänge aus Holz hergestellt werden mußten. Lange Zeit war auch das Tabakrauchen innerhalb der Stadt verboten. Heu und Stroh

<sup>47</sup> Diese und die folgenden Angaben sind Unterlagen des Broder Stadtarchivs, das seinerzeit vom Autor geordnet worden war.

durften ursprünglich nur in Scheunen außerhalb des Wohnbereiches gelagert werden. Schon im 18. Jh. gab es eine eigene Löschordnung. Die Feuerwehr war aus den Handwerksgelesen zu bilden. Die Feuerlöschgeräte hatte die Stadtverwaltung bereitzustellen. So fehlen noch in dem Brod des 19. Jhs. die geschlossenen Häuserfronten in den Gassen, zumal auch die Küchengärten bei den Häusern steuerfrei waren und sich bei jedem Wohnhaus fanden. Erst seit 1845

## Anwesende Bevölkerung

Jahr	Einwohner	Männer	Frauen	Familien	Häuser	Nationalitäten			Religionsbekenntnisse				
						Slaven	Ungarn	Deutsche	r. k.	gr. orthod.	prot.	mos.	
1715					226								
1780	1574			386	372				1500	74			
1787	1656												
1820	2177	1036	1102		486								
1831	2433												
1843	2593	1160	1327		493	2399	3	85	2237	246	4		
1850	2791			520					2184	276	4		
1855	2494					2217	1	18	1981	255	2		
1858				559					2111	267	2		2
1870	3380			527					2908	317	50		99
1880	4468				690	3386	364	718	3697	358	115		263

waren gemauerte Rauchfänge erlaubt. Das war der erste Schritt, Ziegel oder Stein als Baumaterial für den Hausbau zuzulassen, zumal damals auch die militärische Bedeutung der Festung gering eingeschätzt wurde. Noch immer aber waren nur ebenerdige Häuser erlaubt und 1870 waren von 527 Häusern nur 25 einstöckig.

Interessant ist es, die Bevölkerungsbewegung zu überblicken. Die erste dezierte Angabe haben wir aus dem Jahre 1780: 1574 Einwohner. Es dauerte fast hundert Jahre, bis sich (nach 1875) die Bewohnerzahl verdoppelt hatte. Aus den Unterlagen ergibt sich, daß die Zahl der Todesfälle erheblich über der Zahl der Geburten lag<sup>48</sup>. Die Bevölkerung ergänzte sich und wuchs durch Zuwanderung. Interessant ist ferner, daß die Zahl der Frauen bis in die zweite Hälfte des vorigen Jhs. ständig höher war, als die der Männer. Die durchschnittliche Kopffzahl der Familien lag etwa bei 5 Personen.

Nach dem Religionsbekenntnis gehörten 90% der röm.-kathol. Kirche an. Hier zeigt sich das Wirken des Franziskanerordens bzw. des Broder Franziskanerklosters<sup>49</sup>. Griechisch-orthodoxe kamen zumeist als Flüchtlinge aus Bosnien. Man siedelte nur sehr wenige der Einwanderer in den Militär-Kommunitäten — in unserem Falle in Brod — an, sondern wies sie als Grenzer mit ihren Großfamilien (Zadruzen) in die Dörfer der engeren und weiteren Umgebung ein, von denen heute noch mehrere durch Überwiegen dieses Glaubensbekenntnisses in der Bevölkerung auffallen. In Brod gehörten ihm nur Kaufleute, einige Handwerker, aber so gut wie keine Angehörigen landwirtschaftlicher Berufe

<sup>48</sup> Die Matriken wurden im Franziskanerkloster seit 1701, in der Stadtpfarre seit 1740 gewissenhaft geführt.

<sup>49</sup> LESIĆ, S. 50.

an. Die Mohammedaner sind nach 1692 wohl zur Gänze aus Slavonisch-Brod verschwunden<sup>49)</sup>. Sie wanderten wahrscheinlich nach Bosnisch-Brod ab. Aus der Türkenzeit soll sich in Brod eine Džamija (ein Gebetshaus) erhalten haben, dessen verfallene Reste auf dem Marktplatz angeblich erst um 1826 abgetragen worden seien. Protestanten tauchen in sehr geringer Zahl erst um 1840 auf. Während des Bestandes der Militärgrenze war eine Bildung israelitischer Kultusgemeinden unstatthaft<sup>50)</sup>. Nur wenige Familien, die aus Bosnien übergetreten waren, wurden geduldet. In einigen Fällen, so auch in Brod, wichen sie Schwierigkeiten aus, indem sie sich taufen ließen. Seit 1855 trat auf Grund einer kaiserlichen Verordnung eine Milderung der bestehenden Vorschrift ein<sup>51)</sup>. So finden wir 1857 zwei Vertreter dieses religiösen Bekenntnisses in Brod. Von da an stieg die Zahl rasch an.

In der Aufteilung nach Nationalitäten standen die Slavonier immer weit im Vordergrund. Sie stellten ursprünglich in der Stadt die Meistzahl der Gewerbetreibenden, der landwirtschaftlich Tätigen, gelangten aber, bedingt durch die Entwicklung des Schulwesens in der Grenze, auch mit der Zeit in andere Berufe als Handelsleute, Beamte und Offiziere. Vorwiegend stellten sie die Geistlichkeit. In den „Conscriptionen“ der Stadtverwaltung wurden anfänglich Serben (Rascen), Walachen und einige Zeit auch Ilyrer gesondert angeführt, eine Aufteilung, mit der man 1845 begann, die aber bald wieder unterlassen wurde. Außerordentlich gering war trotz der Zugehörigkeit Kroatiens und Slavoniens zum Kgr. Ungarn (seit 20. X. 1860) die Zahl der Vertreter dieser Nation. Sie betrug in Brod bis 1848 kaum 1%, ging dann zurück, um seit 1860 wieder anzusteigen, wobei aber auch jetzt nur 5% erreicht wurden. Wir finden Ungarn zumeist als Handwerker, seltener als Kaufleute. In der Festungsgarnison bildeten die ungarischen Truppenteile die Mehrzahl. Im Sinne der ungarischen Volkstumspolitik wurden in Brod im Rahmen eines ungarischen Schulvereines eine ungarische Volksschule errichtet. Im Hinblick auf die Verwendung der ungarischen Sprache findet sich in den Ratsprotokollen vom 16. III. 1831 der Vermerk, daß Eingaben in ungarischer Sprache von Behörden und Zivil auch in ungarischer Sprache zu behandeln und zu erledigen seien.

Die Deutschen, deren Zahl die der Ungarn in Brod immer übertraf, erreichten bis 1880 etwa 15% Anteil an der Stadtbevölkerung. Anfänglich finden wir sie als Offiziere und Beamte, einigemal auch als Bürgermeister. Sie wandern aber auch als Handwerker aus der Steiermark, aus Wien, aus Olmütz, Prag, Eger, aus Bayern und der Rheingegend zu. Auch Holländer finden sich in Brod.

Es gab in Brod keine Nationalitätenstreitigkeiten, solange die Militärgrenze bestand. Bis 1875 war, wie sich aus dem Archivbestand ergibt, die Dienstsprache deutsch. Doch beherrschten alle Bamtien, auch wenn sie nicht Slavonier waren, die Landessprache, die in der Bevölkerung in erster Linie Umgangssprache war. Auch die militärischen Dienststücke erscheinen in deutscher Sprache. Seit 1853 werden einzelne Zunftbücher, seit 1874 auch die Ratsprotokolle in der Landessprache geführt.

In der Berufsgliederung stehen, zumindest was die wirtschaftliche Bedeutung, aber auch was die Zahl der Zugehörigen betrifft, in den Anfängen der Kommunität bis um die Mitte des 19. Jhs. Handwerker und Gewerbetreibende im Vordergrund. Schon in dem am 1. IX. 1769 von der Kaiserin Maria Theresia

<sup>50)</sup> TURKOVIĆ, Antemurale Christianitatis, S. 141; VANIČEK, II, 534.

<sup>51)</sup> Erl. v. 31. XII. 1854, F. HUBER, Militär-Oekonomie-System, X. Bd. XXXVII. Hauptstück: Von den Militär-Communitäten § 11023—11026, S. 17 (Wien 1821).

für die Slavonische Grenze erlassenen Zunftprivileg wird Brod ausdrücklich genannt, ja erhält sogar zusätzlich eigene Zunftartikel, durch die auch Wundärzten und „Künstlern“ (Goldschmieden und Bildhauern) Privilegien verliehen wurden. Zur Zunft gehörten alle Handwerker mit Ausnahme der Leineweber, Zeugmacher und Stricker, weil diese Tätigkeiten auch in den Grenzerfamilien als Heimarbeit betrieben wurde. 1774 wurde eine neue, ursprünglich nur für die Banalgrenze erlassene Zunftordnung auch auf die Slavonische Grenze ausgedehnt, und damit für Brod verbindlich. Sie stellt eine Ergänzung der 1769 für Brod gewährten Privilegien dar, doch ließ auch diese Ordnung anscheinend Fragen offen bzw. wurde sie durch die fortschreitende Entwicklung überholt. Eine endgültige und bleibende Zunftordnung wurde 1820 erlassen, in jenem Jahr, in dem Brod neuerlich das Statut einer Freien Militär-Kommunität verliehen wurde. In der Stadt wurden die einzelnen Zünfte unter der Oberaufsicht der Stadtbehörde, die einen eigenen Zunftkommissar ernannte, neu gruppiert. Die Einteilung der 243 Meister erfolgte nunmehr in 6 Filialzünfte und zwar in die

1. Schneider (Deutsche und ungarische Köpeneckschneider, Schnürmacher)
2. Holzarbeiter (Glaser, Seiler, Fleischhauer, Faßbinder, Wagner, Tischler, Maurer, Rauchfangkehrer, Färber, Zimmermeister)
3. Lederarbeiter (Csismenmacher, Schuhmacher, Cordovanmacher, Ledermeister)
4. Feuerarbeiter (Schmiede, Hutmacher, Seifensieder, Bader, Schlosser, Weißbäcken, Büchsenmacher, Kampelmacher, Kupferschmiede, Hafner, Goldschmiede)
5. Fellarbeiter (Kürschner, Riemer, Sattler, Fischmeister)
6. Opankenmacher<sup>52</sup>.

Aus dieser Einteilung bzw. Aufzählung ist die Vielfalt der in Brod vorhandenen handwerklichen und gewerblichen Berufe ersichtlich. Wie schon erwähnt, führte jede einzelne Zunft ihr Eigenleben, wie aus dem reichlich vorhandenen Archivmaterial zu ersehen ist. Auch entsprach die Gesamtzahl der Meister, aber auch die Meisterzahlen in den einzelnen Zünften immer dem jeweiligen Güterbedarf. Dies mögen einige Zahlen erläutern:

Die Gesamtzahl der Broder Meister betrug:

1843: 241;	1845: 239;	1850: 256;	1854: 268;
1858: 299;	1865: 232;	1870: 291.	

Aus der gleichen Quelle, dem Broder Archivmaterial, gewinnen wir auch Einblick in den Broder Handel. Die Zahl der Kaufleute stieg in den Jahren von 1820—1870 von 20 auf 60. Als Waren kamen keine handwerklichen Produkte in Frage. Die Handwerker setzten an Ort und Stelle, oder aber durch den Besuch der Jahrmärkte im Grenzgebiet ihre Erzeugnisse ohne Zwischenhandel selbst ab. Die Kaufleute vertrieben Getreide, Lebendvieh, Häute, Felle, Baumwolle, Tabak, Wein, Slibowitz, Holz, Faßdauben, Pottasche etc. Eine wichtige Einfuhrquelle war die Türkei bzw. Bosnien. Es gelangten aber auch Waren aus der Levante über die Türkei nach Brod und von hier nach Österreich, das Reich etc. oder aus Griechenland über Serbien — Semlin — Brod und weiter nach dem Westen und dem Norden. Über die Leistungen des Broder Han-

<sup>52</sup> W. WAGNER, Das Zunftwesen der k. k. Militärgrenze am Beispiel der Militär-Kommunität Brod a. S. erläutert. Jahresber. der Bundesgewerbeschule Wien I, 1958/59, S. 31 ff.

dels sollen einige Zahlen Auskunft geben: Aus der Türkei wurden über das Broder Kontumazamt importiert <sup>53</sup>:

1. XI. 1803—30. XI. 1804	1818
Rinderhäute 4810 Stück	
Schafhäute 67.448	27.297
Baumwolle u. Wolle	4.803 Mtz
Korduan und Safianhäute sowie Dachsfelle	122.101 Stück
Lebendvieh: Rinder, Schafe, Schweine	10.142 Stück
Eichenpfähle, Bretter u. Faßdauben	62.439 Stück

Manufakturen oder Fabriken gab es zur Zeit des Bestehens der Militär-grenze in Brod noch nicht. Lediglich in der Zeit von 1872—1876 versuchte eine „Broder Kohlenbergbau-Gesellschaft“ mit dem Sitz in Wien, Amalien-straße 6, ein Kohlenbergwerk in Podvinje-Tomica und einen Eisenerzbau in Oriovac zu betreiben. Das gewonnene Material sollte mit einer Pferdebahn zu einem Lagerplatz in Brod gebracht, und von hier aus zu Schiff auf der Save weitertransportiert werden. Der hohen Betriebskosten und der „feindseligen Haltung der Bevölkerung“ wegen löste sich das Unternehmen wieder auf.

Die Zahl der reinen landwirtschaftlichen Betriebe in Brod läßt sich aus den vorhandenen Unterlagen kaum feststellen, doch scheinen die Ernteergebnisse (bezogen auf die Einwohnerzahl), wie sie aus dem Broder Stadtarchiv wieder nur bruchstückweise zu entnehmen sind, zufriedenstellend.

Dazu einige runde Zahlen:

	Winterfrucht — Anbaufläche (Joch)				Sommerfrucht	
	Weizen	Korn	Hackfr.	Gerste	Hafer	Mais
1843	137	14	5	157	41	237
1844	197	28	28	225	51	169
1845	193		35		48	238
1846				64		
1869	152					
1870	154			15		
1871	124			50	150	90
1872	125			49		

Daneben baute man Fisolen, Bohnen, Linsen, Erbsen, Kraut, Rüben (Futter-rüben), Klee, Gras (Heu), Flachs, Hanf u. a. m.

Große Bedeutung gewann der Weinbau, der auf den von der Stadt etwa 3 km entfernten „Vinogorje“ (zwischen den Dörfern Varos und Podwin) gepflegt wurde. 1845 wurden 5000 (?) Eimer ausgeführt (Erträge 1845—1852: 15—30 Eimer je Joch, Preis per Maß =  $\frac{4}{5}$  Kr. 1870 fechste man 1800 Eimer). An Pflaumenschnaps (Slibowitz) exportierte man 1855: 5000 Eimer, Preis je 32 kr.) <sup>54</sup>. Bienenstöcke: 1843: 160; 1844: 184; 1868: 79; 1870: 46.

Von staatswegen erfuhr die Seidenraupenzucht besondere Förderung. Es

<sup>53</sup> Z. BENEVIĆ, Prilozi za poznavanje Broda I, S. 42 f.; Eine „Generalientabelle der im Jahre 1803/04 bey den slawonischen Contumaz- und Rastellämtern aus der Türkei eingegangenen Waren und Artikel“ gibt insgesamt 4821 Rinderhäute und 87.940 Schafhäute an (vgl. R. SCHUHMACHER, Des Reiches Hofzaun, 2. Aufl. Kichler, Darmstadt, S. 238 f.).

<sup>54</sup> N. BLINJA, Prilozi za poznavanje Broda. I, S. 55 f.; und KA: K VII 1 80—E.

war Aufgabe der Schullehrer, die Bevölkerung zu unterweisen. Seit 1843 wurden Maulbeerbaumsetzlinge aus dem Schulgarten an die Bevölkerung abgegeben. Die Aufsicht über die Pflanzungen hatten die „Viertelmeister“. Schon 1844 waren 2 Joch 358 □kl mit 657 Bäumen bepflanzt, dazu kamen 853 Setzlinge. Diese Kulturen konnten sich aber anscheinend nicht auf die Dauer erhalten lassen, sie bestanden etwa 20 Jahre, nahmen dann aber rasch an Umfang ab (1847: B(äume) 601, S(etzlinge): 725; 1851: B 625, S 613; 1852: B 646, S 640). Die Seidengallerte, die abzuliefern war, wurde mit 8—9 fl. CM pro Pfund bezahlt.

In der Viehzucht standen die Pferde voran. In Brod zählte man: 1845: 271; 1852: 330; 1859: 246; 1865: 296; 1870: 342 Pferde. Die Zahlen für die Nutztviehzucht in Brod lauten:

Kühe, Jungvieh, Kälber, Stiere: 1845: 746; 1850: 804; 1859: 686; 1865: 511; 1870: 750.

Schweine: 1845: 372; 1850: 264; 1859: 333; 1870: 140.

Schafe: 1845: 146; 1865: 6.

### Das kulturelle Leben

Das Unterrichtswesen in der Militärgrenze<sup>55</sup> war hochentwickelt. Schon am 8. II. 1755 wurde in einem Regulativ des FZM Grafen Mercy die Errichtung deutscher Schulen in der Slavonischen Militärgrenze angeordnet. Im Jahre 1780 wird in der Instruktion für die Inspizierung der Kommunitätsschulen durch Verwaltungsoffiziere auch Brod ausdrücklich genannt. Als Schulaufsicht für Brod funktionierte seit 1782 die Schulkommission in Vinkovci. Die Kommunitätsschulen waren von der betreffenden Gemeinde aus dem „Grenz-Proventenfond“ zu erhalten. Die Lehrbücher wurden, wie die aller anderen Schulen des Kaiserreiches, in Wien herausgegeben und waren den Unterrichtserfordernissen der Grenze angepaßt. Seit 4. IV. 1838 waren auch Schulbücher in den Landessprachen zugelassen. In jedem Regimentsbereich sollten 6 Trivialschulen nebst einer Haupt- und einer Mädchenschule bestehen. Brod war als Standort für eine Trivialschule, eine Mädchenschule und später auch für eine Wiederholungsschule (= Fortbildungsschule) bestimmt worden. Das Schulpersonal, bestehend aus 1 Oberlehrer (300 fl pro Jahr), 1 Unterlehrer (180 fl), 1 Schulgehilfe (60 fl), 1 Mädchenlehrerin (150 fl) und 1 Schulgehilfin (60 fl) wurde von der Kommunität besoldet.

Die amtliche Schulstatistik wurde in Brod erst seit 1828 geführt. Sie ist leider nur sehr lückenhaft erhalten, vielleicht aus dem Grunde, weil die städtische Schule früher von den Franziskaner-Patres, sicher aber von ihnen in der Zeit von 1771—1784 geführt worden ist. Vom Kloster wurde für gewöhn-

	Schulfähige		Schulbesuchende		Wiederholungsschüler		Zusammen
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	
1843	180	170	152	90	78	42	362
1865	168	158	149	101	61	—	301
1868	178	130	142	94	82		318
1870	210	110	145	95	126		352

<sup>55</sup> K. A. SCHMID, Enzyklopädie des gesamten Erziehungs- und Unterrichtswesens, herausgeg. von R. BESSER, Gotha, 1866, 5 Bde., 5. Bd., S. 254 ff.; Verwaltungsarchiv Wien I, Fasc. 35, Mappe 918; „Haupt-Repertorium über die Normalschriften in Unterrichtsangelegenheiten 1848—1862, S. 162; VANÍČEK, II, S. 575, 592.

lich ein Laienbruder, der zugleich Sakristan, aber auch (sartor), also Schneider im Kloster war, abgestellt. Doch lag auch in dieser Zeit die Schulaufsicht bei der entsprechenden Verwaltungsstelle des Broder Regiments.

Daß das Lehrpersonal neben dem Unterricht auch noch andere Aufgaben zu erfüllen hatte, wurde schon erwähnt. So mußten der Bevölkerung Anleitungen für den Obstbau, die Seidenraupenzucht, Imkerei etc. gegeben werden.

Die religiöse Betreuung der stärksten Gruppe der Bevölkerung, nämlich der Katholiken, hatten in Brod seit ältesten Zeiten, jedenfalls auch während der türkischen Besetzung, die Franziskaner <sup>56</sup> inne. Die älteste Kirche, angeblich ein Steinbau, befand sich in der Nähe von Podvinje. Sie war dem hl. Antonius geweiht und wird schon 1699 als verfallen angegeben. Mit der kirchlichen Neuordnung in den eben eroberten Gebieten wurde Brod bald nach 1692 dem Bistum Diakovar zugeteilt. Der dortige Bischof wollte dem Orden, angeblich weil Beschwerden laut geworden waren, die Seelsorge entziehen. Dies war wohl der Grund, daß man im Broder Franziskanerkloster eine Chronik (1702—1812) zu führen begann, in der einleitend, sehr ins Detail gehend, die Verdienste der Ordensangehörigen um die Seelsorge dargelegt werden. Da sich auch die Offiziere der Garnison und die Beamten auf die Seite des Ordens stellten, blieb vorläufig in Brod alles wie bisher. Allerdings nahm man dem Orden mit der Zeit Teile seines Pfarrsprengels. Zur Broder Pfarre hatten ursprünglich die Dörfer Varoš, Podvinje, Vrbas Rušćica, Klakar, Slobodnica, Podcrkavje, Kaniža, Odvorci, Zbjeg, Sibirj, Sumeće gehört. 1780 erhielten Podcrkavje, Podvinj, Sibirj und Odvorci eine eigene Pfarre. Schließlich blieb dem Orden nur seine Pfarrtätigkeit in Brod und die Stellung des Festungskaplans. 1694—1727 stand in Brod auf dem Marktplatz eine hölzerne Kirche und dabei auch ein hölzernes Wohngebäude der Patres. Seit 1701 wurden hier Matrikenbücher geführt, 1727 wurde am anderen Ende von Brod, außer der Reichweite der Festungsgeschütze, der Grundstein zu einem Steingebäude gelegt, das aber nach den ursprünglichen Plänen sichtlich auch Wehrzwecken dienen, ja sogar Geschützstellungen aufnehmen konnte <sup>57</sup>. Die Fertigstellung der in einem derben Barock gestalteten Kirche dauerte von 1727 bis 1770, an dem Klostergebäude wurde seit 1723 gebaut. Durch Erweiterungsbauten vergrößert, konnte es schließlich bis zu 40 Ordensangehörige beherbergen.

Patres und Fratres: 1741: 25; 1751: 28; 1760: 25; 1771: 37; 1775: 42; 1781: 23; (1784—1806 aufgehoben), 1807: 18; 1947: 6 <sup>58</sup>.

1714 waren ein Noviziat und eine theolog. Hauslehranstalt errichtet worden und 1771—1784 waren, wie schon erwähnt, Laienbrüder als „Comunitäts-Magister“ tätig. Vor der Bestellung von Ärzten in Brod übten die Mönche auch eine medizinische Praxis aus.

Gefördert vom Bistum Zagreb, wurde 1754 auch eine Weltpriesterpfarre in Brod errichtet, welche u. a. auch die Agenden der ehemaligen Landpfarre des Klosters übernahm. Den Pfarrer unterstützten zwei Kapläne. Bis zur Erbauung einer eigenen Kirche (1757—1762) zu Ehren des Hl. Stephan, die aber außerhalb des eigentlichen Stadtbereiches ihren Standort hatte, wurde der Gottesdienst in der Klosterkirche gehalten, dann in einer hölzernen Kapelle auf dem Marktplatz. Seit etwa 1781 — damals kam Brod bei der Neueinteilung

<sup>56</sup> LESIĆ, S. 51.

<sup>57</sup> KA: ad 1783 K VIII 1 193 Nr. 1 Geschützstellungen im Konventsgebäude werden zur Verteidigung in Aussicht genommen.

<sup>58</sup> Diese und die folgenden Angaben auf Grund der Chronik des Klosters (s. oben), der Unterlagen aus dem Broder Stadtarchiv und LESIĆ, S. 52 f.

der Diözesen wieder an das Bistum Diakovar — bekleideten die Pfarrer von Brod die Würde eines Vize-Archidiakon. Der Archidiakon hatte seinen Sitz in Požega. 1807 wurde eines der 4 Archidiakonate der Diözese Diakovar nach Brod verlegt. Mit dieser Würde war der Titel eines „Infulierten Propstes“ verbunden. Für die Seelsorge in der Festung fungierte ein Militärkaplan, der ausrückende Truppen auf Feldzügen zu begleiten hatte.

Eine griechisch-orthodoxe Pfarre entstand in Brod 1780. Vorher hatten die Angehörigen dieses Bekenntnisses zur griechisch-orthodoxen Pfarre von Klokočevik gehört. Ihr Friedhof befand sich bei Trnjani. 1780 wurde nun auch in Brod ein Friedhof gegenüber dem römisch-katholischen errichtet. 1868 wurde für die Broder Pfarre und die 4 mit ihr verbundenen nahegelegenen Dörfer 373 Gläubige ausgewiesen, die Pfarre gehörte damit zu den kleinsten Pfarren dieses Bekenntnisses in Slavonien<sup>59</sup>. Eine israelitische Kultusgemeinde wurde in Brod auf Grund einer Generalkommando-Verordnung erst 1873 begründet, das ist jenes Jahr, in dem die Slavonische Grenze aufgelassen wurde<sup>60</sup>.

Die gesundheitliche Betreuung der Broder Bevölkerung übten schon in der Türkenzeit die Franziskaner aus. Ihre Heilerfolge fanden auch bei den Türken Anklang. Seit der 2. Hälfte des 18. Jh. gab es in den Militär-Kommunitäten auch eine ärztliche Betreuung durch ausgebildete Fachkräfte<sup>61</sup>. 1754 war in Brod eine Hebamme tätig, und seit 1784 hören wir von einem Wundarzt und Chirurgen mit einem Jahresgehalt von 100 fl CM. 1802 wird in der Grenze die Kuhpockenimpfung eingeführt. Seit 1820 ist in Brod neben dem Wundarzt auch ein graduiertes Mediziner mit einem Jahresgehalt von 180 fl tätig. Er wird ebenso wie die Hebamme von der Gemeinde besoldet und erhält auch sein Instrumentarium, die medizinischen Handbücher, den Ordinationsraum und die Amtswohnung von der Stadtgemeinde beigestellt. Der Aufgabenbereich eines „Stadtphysikus“ war sehr umfangreich. Neben seiner Praxis hatte er als Polizeiarzt zu fungieren, hatte die hygienischen Verhältnisse in der Stadt zu überwachen, wobei er von den „Viertelmeistern“ als Gesundheitspolizei unterstützt wurde, war Fleischbeschauer, Tierarzt (was besonders bei den häufigen Tierseuchen eine schwere Belastung war), ja er war sogar mit der Wetterbeobachtung betraut. Seit 1761 bestand eine eigene Apotheke — auch in der Festung gab es eine solche — und seit 1749 ein Spital, das mit einem Belag von 2 Betten, gleichfalls von der Gemeinde erhalten wurde.

Die Gesundheitsverhältnisse waren in Brod, hervorgerufen durch die nahen Sümpfe, dauernd schlecht (man vgl. die Bevölkerungsbewegung auf Tabelle S. 412). Dazu kamen auch Seuchenjahre, wie 1830/31, 1833, 1836, 1866/67, 1873 Cholera<sup>62</sup>, 1874 Blattern und menschengefährdende Tierkrankheiten wie 1836 Milzbrand, 1863, 1866 Rinderpest u. a. Die Sterblichkeit überwog in den meisten Jahren die Zahl der Geburten.

Auf Grund einer 1844 vorgenommenen feldkriegsärztlichen Visitation wurden folgende Ursachen für den schlechten Gesundheitszustand der Bevölkerung festgestellt: Ungunst des Klimas, Versumpfung der Umgebung, übertriebener

<sup>59</sup> Lt. Unterlagen aus dem Stadtarchiv und LESIČ, S. 53 f. Allerhöchstes Rescript vom 10. VIII. 1868 über die Vorlagen des serbischen National-Congresses vom Jahre 1864/65 für das Gebiet der k. k. Militärgrenze, Wien, Hof- u. Staatsdruckerei 1868. Man vgl. auch mit diesen Angaben die Tabelle S. 20. Die Pfarre Brod gehörte zur Diözese Pakrac bzw. zum Protopresbyterium von Raič.

<sup>60</sup> LESIČ, 54 f., oben S. 21.

<sup>61</sup> E. LESKY, Österreichisches Gesundheitswesen im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus (Archiv f. österr. Gesch. 122, Bd., 1. Heft) Rohrer, Wien 1959, bes. S. 40 ff.

<sup>62</sup> Die Cholera-Epidemie in der kroatisch-slavonischen Militärgrenze, zusammengestellt beim General-Kommando in Agram als Grenz-Landes-Verwaltungsbehörde, Agram 1874, S. 6 f.

	geb.	gest.	Ges.-Bev.
1846	71	75	2624
1847	80	61	2613
1851	94	122	2464
1852	90	80	2310
1853	129	235	2285
1854	104	220	2472
1855	168	236	2494
1856	141	170	2585

Branntweingenuß und Genuß von unreifem Obst. Besonders häufig war in Brod das Wechselfieber, wofür einige Zahlen aus dem Jahre 1871 (3235 Einw.) Zeugnis geben sollen:

Monat	Fälle von Wechselfieber
I	35
II	30
III	19
IV	42
V	40
VI	24
VII	25
VIII	86
IX	93
X	43
XI	32
XII	17

Von den drei staatlichen Ämtern, die in Brod tätig waren, dem Kontumazamt, dem 30gst-Amt und dem Salzamt, kamen dem Kontumazamt ähnliche Aufgaben zu, wie sie eben für die städtische Gesundheitsfürsorge geschildert wurden, doch hatte dieses Amt mit den städtischen Behörden keinerlei Verbindung. Über die Bedeutung des Kontumazwesens gibt es eine reiche Literatur<sup>63</sup>. Dieser Umstand, aber auch die traurige Tatsache, daß der Großteil des Aktenmaterials aus dem Broder Kontumazamt unauffindbar ist, legt, da die Unterlagen fehlen, eine gewisse Beschränkung auf, obwohl es zu den ältesten und bedeutendsten Ämtern der Slavonischen Grenze gehörte. Es dürfte bald nach 1730 entstanden sein und befand sich ursprünglich jenseits der Save in Bosanski-Brod, das damals befestigt und seit dem Passarowitzter Frieden in österreichischem Besitz war<sup>64</sup>. Im Jahre 1747 finden wir es in den für diesen Zweck adaptierten Kasernenanlagen der „Alten Schanze“, die sich wegen der Abgeschlossenheit besonders dazu anbot<sup>65</sup>. Aus dem Jahre 1749 haben wir genaue Pläne, die im Detail zeigen, daß je 6 Kolyben in den beiden Längsgebäuden untergebracht waren. Außerdem war ein „Warenstadel“ eingerichtet, wo die zur Desinfektion übernommenen aus der

<sup>63</sup> s. E. LESKY, Das österreichische Gesundheitswesen im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, s. o. Anm. 61 und von der gleichen Verfasserin: Die österreichische Pestfront an der K. K. Militärgrenze, „Saeculum“, Bd. 8, Jg. 1957. In diesen Arbeiten finden sich entsprechende Literaturangaben, außerdem VANIČEK, I, 405 ff.

<sup>64</sup> Env. 1—50 Inland C VII a Brod Nr. 1, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 26, 27, 29, KA: ad 1732 K VI 1 65 E und ad 1741 K VII 2 f. „Diarium der Grenzscheidungs-Kommission ...“ eines der wohlstärksten in Slavonien ...“

<sup>65</sup> KA: B IX c 845.

Türkei eingeführten Waren gelagert und durch die „Reinigungsdienere“ desinfiziert werden konnten. Die „Alte Schanze“ wird auf diesem Plan auch „Kontumazhügel“ genannt<sup>66</sup>. Bald ist von diesen Anlagen wie auch von der „alten Kontumaz“ die Rede, da es seit etwa 1780 auch eine „Neue Kontumaz“, unterhalb des Franziskanerklosters in der Nähe der von den Türken betriebenen Überfuhr (Skella) gab. Die Überfuhr legte an einem Damm an, der in den Fluß gebaut worden war. Er mündete auf den Rastellplatz, wo die Warenübernahme stattfand. Auch in der neuen Kontumaz war eine ständige Wache untergebracht. Im Kriegsfall konnten die Gebäude in die Verteidigungslinie einbezogen werden<sup>67</sup>.

Schon um 1730 wurden die Kontumazanstanalten als Hemmnisse für den Handel angesehen, mußte man doch bei Seuchengefahr (3. Periode) mit einer Kontumazierung von Personen und verschiedenen Waren mit einer Frist bis zu 52 Tagen rechnen. Aber mit den Erfahrungen, und mit den Erkenntnissen, die über diese Krankheit in der Pestzeit unter Karl VI. gewonnen worden waren, wurden die Kontumazfristen kürzer. Um 1780 wurde die strenge Kontumaz mit 28 Tagen festgelegt. Die Broder Quellen wissen nur selten von Erkrankungen in der Kontumaz zu melden, obzwar die Leistungsfähigkeit dieses Amtes außerordentlich war (s. o. S. 415). Erst 1872 erfolgte die Auflösung des Kontumazamtes, doch blieb noch einige Jahre die Viehkontumazierung bestehen.

Weitere staatliche Ämter, die in Brod ihren Standort hatten, waren das sogenannte Dreißigamt (ab 1704), das die Agenden eines Finanzamtes zu führen hatte, und das Salzamt (ab 1718), die beide eng benachbart durch Jahrzehnte nahe der Festung und dem Marktplatz an der Save untergebracht waren.

Die Darstellung der Situation der Militär-Kommunität Brod wäre unvollständig, würde nicht neben der Lage der Stadt an der Save und dem beherrschenden Einfluß der Save auf den Ort und seine Bewohner in diesem Zeitabschnitt auch der Verkehrsverbindungen zu Lande gedacht werden, und der Post, die den Reise- und Briefverkehr zu besorgen hatte.

Der Postverkehr war in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts<sup>68</sup> in der Militärgrenze in erster Linie als Reitpost eingerichtet. Den Reisenden wurden von den Postämtern Reitpferde zur Verfügung gestellt und ein Postangestellter (Reitknecht) beigegeben. Voraussetzung für das Funktionieren der Postverbindungen war entsprechend gegeben. Über die Straßen und ihre Trassenführung, sowie den Zustand dieser Verkehrslinien informieren zur Zeit der Militärgrenze zahlreiche z. T. handgezeichnete Karten<sup>69</sup>. Aus diesen Karten ist zu ersehen, daß, wie schon eingangs erwähnt wurde, die Poststraße der Hochwassergefahr wegen am Rand der Broder Vorberge entlang, etwa 3 km von Brod entfernt, über Podwinje geführt wurde. Erst 1819 wurde eine Abzweigung nach Brod gebaut (Straße Oriovac—Brod—Garčin) und über Bitten der Broder Handelsleute in

<sup>66</sup> KA: K VII 1 65—3 ad 1749, sowie K VII 1 66—1 E ad 1763.

<sup>67</sup> Eine Beschreibung der neuen Kontumaz, die noch nach dem 2. Weltkrieg in allen Anlagen erhalten war, bietet G. SCHÖFER. Das Kontumazamt in Slavonisch-Brod, handschriftlich im Archiv der Stadt Brod aufbewahrt; dazu KA ad 1876, B IX a 885, Sect. 2 und ad 1783 K VIII 1 193 Nr. 1.

<sup>68</sup> Über die Anfänge des Postwesens vgl. Geschichte der Eisenbahnlilien der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, herausgeg. vom Österr. Eisenbahnbeamtenverein, 4 Bde., Teschen 1897—1899, I. Bd., S. 76 ff.; VANÍČEK, I, S. 408 f., II, S. 660 ff.

<sup>69</sup> KA: ad 1718 B IX a 874 (1:410.000) u. a. Postämter handgez. v. J. DRUSHAK; ad 1777: B IX a 798 (Poststraßen); ad 1804: K VII 1 59—20; ad 1810: R VII—1—6 (Postlinien); ad 1810/11: K VII 1850 E (Mjr. Maretich) 3. Heft und R VII 1—6 „Postlinien in Slavonien nach der neuesten Charte von Bosnien, Serbien, Dalmatien etc. von Herrn Tökely, Beiträge zur historischen topographischen Beschreibung; ad 1820: K VII 1—53; ad 1827: R VII-1-818 (Verlegung der Post nach Brod); ad 1830: B K c 1010 (Straßenkarte der Slavonischen Grenze) auch K VII 1 59—20; ad 1856 B IX a 894 (1:144.000) gedruckt, administrative Einteilung, Cordons- und Postämter.

der Stadt 1820 auch ein Postamt eingerichtet<sup>70</sup>, das nur die Privatpost, nicht aber die Post der staatlichen Ämter oder der Festung zu besorgen hatte. Daher hatte die Militär-Kommunität Brod auch einen entsprechenden Beitrag zur Erhaltung zu leisten. 1847 wurde eine Fahrpost Semlin—Sissek geplant und kurz

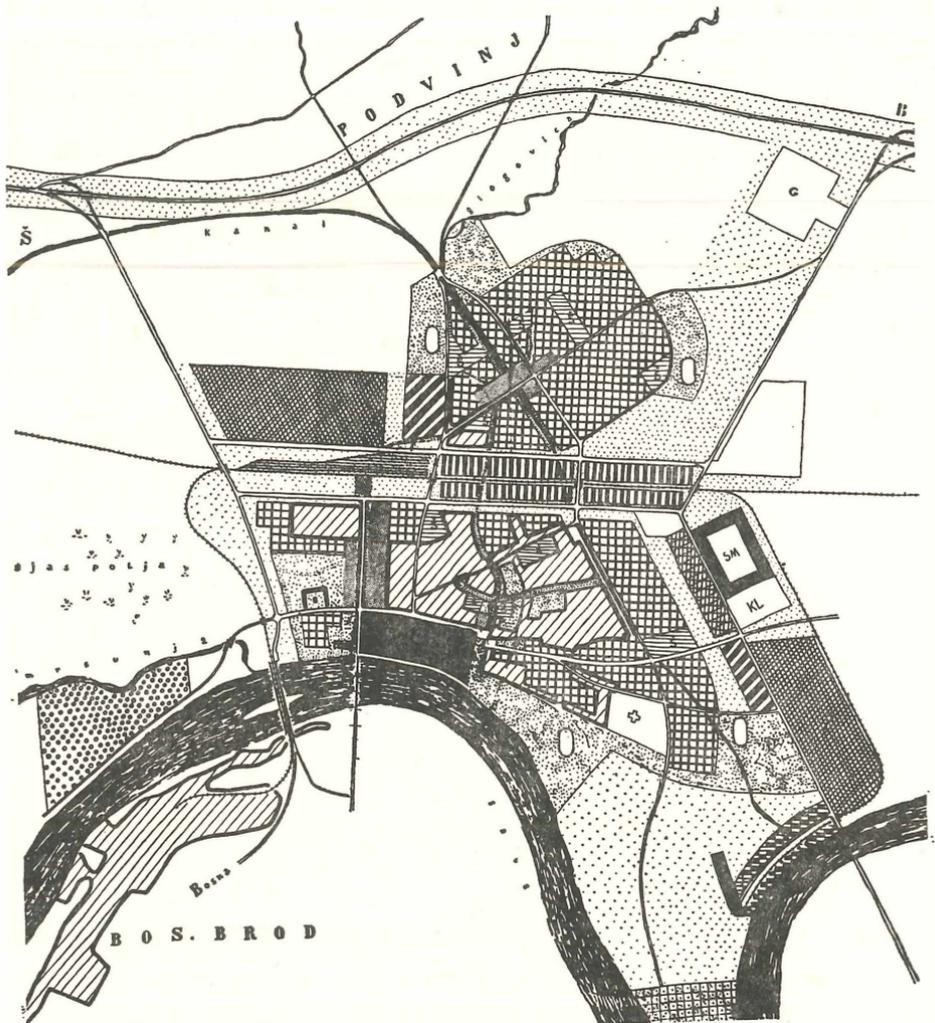


Abbildung 3: Stadtplan des neuen Brod (Skizze aus I. RUBIĆ: Slavonski i. Bosanski Brod. Abb. 16). Die Altstadt ist schwarz eingetragen. 2,2 mm = 100 m in der Natur.

darauf 1848 auch eingerichtet. Ab 1852 wurde die Strecke zweimal wöchentlich befahren, 1863 gab es wöchentlich viermal Postverbindungen nach beiden Richtungen Esseg—Sissek, vierspännig. Für diese Einrichtung war Brod sehr dankbar, war man doch durch viele Jahre nur auf das Dampfboot angewiesen, das 5 Tage für die Bergfahrt benötigte, wogegen die Mallepost dieselbe Entfernung

<sup>70</sup> RP 1821: 139, 372.

bei gutem Straßenzustand in  $2\frac{1}{2}$ —3 Tagen bewältigen konnte. Die Erhaltung der Straßen, die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts in der Grenze schon zum Teil Steinpflaster trugen, war den Grenzern übertragen und wurde von den Behörden streng überwacht. Die Entfernungen bis zu den nächsten Postämtern Garčin und Oriovac waren noch immer sehr groß.

1858 (12. Mai) wurde in Brod im Zuge der Herstellung einer Linie Zagreb—Semlin ein Telegraphenamt errichtet und schon 1862 dachte man, im Sinne des Wirtschaftsdenkens der Josephinischen Zeit, an die Verwirklichung eines Projektes einer Semlin—Adriabahn. Dabei sollte Brod allerdings nicht direkt angeschlossen werden (Abbildung 3).

Damit sind wir zum Schluß gelangt. Es wurde versucht, in wenigen Strichen, so weit es der enggesteckte Rahmen zuläßt, ein Bild der Lage, der sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Situation einer Militär-Kommunität der Slavonischen Grenze zu zeichnen, das vor allem durch den vielfältigen Einfluß der Save auf die Siedlung und die umgebende Landschaft ein besonderes Gepräge erhält.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1967

Band/Volume: [109](#)

Autor(en)/Author(s): Wagner Wilhelm

Artikel/Article: [Die Save und die „Militär-Kommunität Brood“ \(1692-1878\) 395-422](#)