

ZBORNIK
ZA NARODNI ŽIVOT I OBIČAJE JUŽNIH SLAVENA

ZBORNIK
ZA NARODNI ŽIVOT I OBIČAJE JUŽNIH SLAVENA
KNJIGA 36.

Antropogeografska istraživanja II.

UREDILI:

Akademik DRAGUTIN BORANIĆ

i prof. dr. IVO RUBIĆ

JUGOSLAVENSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI

ZBORNIK

ZA NARODNI ŽIVOT I OBIČAJE
JUŽNIH SLAVENA

Z A G R E B

1 9 5 3

SLAVONSKI I BOSANSKI BROD

Ivo Rubić

I. KARAKTERISTIKA BRODSKOG POSAVLJA KAO JEDNE GEOGRAFSKE JEDINICE

Nema važnijeg pojasa zemlje u Jugoslaviji od porječja Save. U njemu se nalaze tri glavna grada triju vodećih naroda naše države: Ljubljana, Zagreb i Beograd; od njega je najbliži i najlakši pristup najvećoj našoj trgovačkoj luci na Jadranu, Rijeci; preko njega ide glavna željeznička magistrala državna i evropska (Orient Express); k njoj gravitira najveći dio države s juga i sa sjevera.

Dio tog Posavlja je slavonska Posavina, koja se pruža uzduž lijeve obale Save od Jasenovca (kotar Novska) do Račinovaca (kotar Županja). Na tom prostoru protežu se politički kotari Novska, Nova Gradiška, Sl. Brod i Županja. Ali ti kotari pored nizinskog dijela zahvaćaju dijelove onih planinskih nizova (Psunja, Požeške gore, Dilja) sa kojih gravitiraju vode k Savi, a stanovništvo ka glavnim njihovim mjestima. Sa gledišta nizinske hidrografije podijeljeni su ovi krajevi na Mokro polje, koje se pruža od Gradiške do ušća u Lonju; Crnac-polje od Mokrog polja do Jelasa; Jelas-polje od Orljave do Sl. Broda; Biđ-polje i Bosut-polje. Pored političke i hidrografske razdiobe postoji i geografska, koja ne zahvaća samo dio nizine i dio planina, sa kojih vode gravitiraju k Savi, nego i onaj dio bosanske Posavine, koji se pruža s desne strane toka Save i zahvaća dio nizine i planina Bosne, koji gravitiraju k Savi, a sačinjavaju jednu morfološku, geološku, hidrografsku cjelinu. Politika ih je lučila na bosanski i slavonski dio s razloga, što je Savom išla politička međa od XVIII. stoljeća. Danas ta međa više ne dijeli ove cjeline i zato možemo uspostaviti geografske jedinice uzduž Posavine, koje imaju iste fiziogeografske karakteristike.

Jedna od takvih geografskih jedinica, koju dosada nijedan geograf nije tako nazivao, jest brodsko Posavlje.

Međe i dimenzije broskog Posavlja

Brodsko Posavlje ima osobine dobro ograničene pokrajine, otvorene prema istoku i zapadu. Zapadna međa ili »vrata«, široka 10 km, nalazi se između Bos. Kobaša i Oriovca, odnosno između bližih ogranaka Po-

žeške gore i planine Motajice. Istočna međa ili »vrata«, široka 17 km, nalazi se između naselja Novog Topolja i Bos. Svilaja, odnosno između ogranka Dilj-gore i Vučjaka. Dužina broskog Posavlja između tih »vrata« u zračnom pravcu iznosi 45 km. Na sjevernoj strani broskog Posavlja pruža se Dilj-gora (459 m) i njezin južni izdanak Brdo, koje je od Orljave do Klokočevika dugo 42 km, a visoko nad morem 250–350 metara. Na južnoj strani, u Bosni, zatvara brosko Posavlje planina Motajica (652 m), Markovac (297 m) i Vučjak (367 m) sa svojim ograncima do Kadra (205 m) kod Bos. Svilaja. Sjeverne granične gore, na slavonskoj strani idu pravcem 1–z. S južne ili bosanske strane međašne gore mijenjaju pravac. Od Motajice preko Markovca do naselja Dervente ima morfološka međa smjer sz–ji, od Dervente preko Vučjak-planine do Kadra jz–si, tako da se dolinom Ukrine brosko Posavlje u obliku zaliva proširuje prema jugu. Ta krajina je najšira u srednjem dijelu, gdje između Podvinja (121 m), preko Broda kod Save (90 m), do Dervente (120 m) širina iznosi 23,6 km.

Geografske osobine broskog Posavlja

nisu temeljito proučene. Glavnije geološke probleme o njemu je iznio J. Poljak.¹

Južni rub broskog Posavlja sastoji se od starijih stijena. U Motajici ima paleozojskih naslaga. Njezin istaknuti sjeverni dio, kod Bos. Kobaša, sastavljen je od granita, pored koga se javljaju i kristalinski škri-ljevci. Markovac i Vučjak izgrađeni su pretežno od paleogenih stijena. Sjeverni rub broskog Posavlja sastoji se od neogenih slojeva. Do kraja neogena Panonsko je more prekrivalo taj kraj i u njemu su se taložile raznovrsne morske i jezerske naslage, koje su formirane u obliku sin-klinale. To nam najbolje pokazuju slojevi u kamenolomu sjeverozapadno od Podvinja, koji upadaju prema jugu, a brazde pravcem istok-zapad; naprotiv, isti slojevi kod Plehana u Bosni brazde u istom smjeru i padaju prema sjeveru. Spuštanjem morske razine, krajem neogena, izradilo je Panonsko more niz abrazionih terasa, koje su dobro sačuvane na pristrancima Brda. One se, na primjer, vide od Oriovca do Rastušja, a osobito se ističu kod Stupnika i Slatnika. Na bosanskoj strani vidno se ističu kod Boš. Dubočca. Te terase su iste kao one oko cijele Panonske zavale. One imaju iste visine i sastav. Sve potječu iz miocena i pliocena. Panonsko more je oteklo koncem pliocena. Tada je otpočeo fluvijalni rad voda, od kojih se u diluviju definitivno formirala Sava, koja je utjecala na sastav i izgled ravnice broskog Posavlja. Dok su planinski pristranci uglavnom sastavljeni od starijih slojevitih i erup-tivnih stijena, na kojima su kasnije izgrađene abrazione terase, ravnica je sastavljena od nanosa Save i u njima su sačuvani tragovi ranijih riječnih korita. Koliko su debeli aluvijalni nanosi Save, moglo bi se zaključiti po dubini suvremenih bunara, koji dopiru do dublje vode temeljnice. U Stupničkim Kutima je dubok jedan takav bunar 150 m,

u Slatniku 240 m, u Brodu na Savi su na mnogo mjesta kopali slične bunare, najdublji su ovi: u Tvornici vagona 149,50 m; »Malinska« 141 m; u Tvrđavi 146,50 m; ispred željezničke stanice 206,67 m; pokusna bušenja su se još vršila kod željezničke stanice do 153,40 m i do 157 m, pa na svim tim mjestima nije se došlo do kompaktnih donjo-pliocenih vapnenaca, koje vidimo na sjevernim i južnim rubnim pristrancima.

Morfološki elementi broskog Posavlja

Glavni morfološki dio broskog Posavlja je aluvijalna ravnica, kroz koju je Sava sa svojim pritocima (Orljava, Mrsunja i Glogovnica sa sjeverne, pa Ukrina s južne strane) često mijenjala tok i korito. Na smjer toka Save utjecali su pritoci i sastav zemljišta. Nizvodno od Gradiške Sava prima Vrbas kod naselja Davora, zatim teče uz sjeverni obod Motajice. Orljava, koja skuplja sve vode iz Požeške kotline, potisnula je Savu prema Motajici. Kod Dubočca teče Sava u pravcu sz-jt. Od Dubočca do Broda skreće Sava jz-si približavajući se na sama 3 km Brodskom brdu. Tu bi se Sava još više približila Brodskom brdu, da to nije spriječilo više zemljište (nazvano Grede). Skretanje toka Save prema sjeveroistoku izazvala je Ukrina svojim tokom i nanosima. Kod Broda skreće Sava nadesno i kod sela Brusnice opet teče pravcem sz-jt. Na to ponovno skretanje Save utjecala je Glogovnica, lijevi pritok Save. Tako je od Dubočca do Brusnice nastao glavni luk Save u brodskom Posavlju, na kome su se razvila tri manja luka, i to oko Lužana i Migalovaca, oko Bos. Broda i Vijuša, pa oko Poloja. Na glavnom luku bilo je u različito doba sporednih skretanja i napuštanja starog toka. Sve je to bilo u vezi sa skretanjem same Ukline. Vjerojatno su Čađavica i Ukinac napuštena korita Ukline, koja su se ulivala u Savu kod Struge, te su utjecala na formiranje manjeg luka Poloja. Blato kod Donjih Močila kao i Topolice kod Bos. Broda je ostalo od ranijeg korita Save, koja je išla od Sijekovca prema laktu na Vijušu. Unutar luka Save od Dubočca do Brusnice napravili su tokovi Ukline i Ukinca, Save i Čađavice i brojnih manjih pritoka veliko močvarno područje, po kome su često mijenjali korito, ostavljajući vode »mrtvice«. Iz te močvarne nizine, nazvane Ivanjsko polje, izdižu se ostaci terase oko Humaka (98 m), oko Koliba i Greda.

Poplave, koje se javljaju u ravnici broskog Posavlja, dosta su česte. Ali opet nisu tako jake kao na nekim mjestima u pravcu toka Save od Siska do Beograda. Osobito su jake u prostoru, što ga označuju točke ovih naselja: Sisak-Kutina, Jasenovac-Novska, zatim oko Davora na ušću Ukline; oko Šamca Bosanskog i Slavenskog na ušću rijeke Bosne. Južno od Šamca su poplave češće i šire u prostoru zbog velike množine vode, što je Sava dobiva Drinom i ostalim rijekama. Brodsko Posavlje ima poplave, ali upravo zato, što one nisu tako velike, u njemu su se lakše mogla razviti naselja uz rijeku.

Klima

Na osnovu podataka od 1928. do 1937. god. možemo iznijeti kratku klimatsku karakteristiku Broda.² Srednja januarska temperatura iznosi $-0,6^{\circ}\text{C}$, a srednja julska $22,4^{\circ}\text{C}$, godišnja $11,3^{\circ}\text{C}$ (vidi dijagram str. 47). Apsolutni Mx temperature bio je u tom razdoblju u julu mjesecu 1931. god., i to $38,2^{\circ}\text{C}$, apsolutni Mn bio je u februaru mjesecu 1932. god., i to $-24,8^{\circ}\text{C}$.

Srednja relativna vlaga iznosila je u tom vremenskom periodu od 78 do 94%. Srednja naoblaka je bila od 3,7 (u julu) do 8,7 (u decembru).

Srednja množina padalina iznosi godišnje 760,8 mm. Mx je u oktobru 97,1 mm, sekundarni Mx je u junu 75,6 mm. Broj dana sa padalinama je 133,4. Broj dana sa snijegom na zemlji je 39. Srednji broj dana sa tučom u godini je 2, sa grmljavinom 27,6, broj vedrih dana je 67; broj oblačnih dana je 154, broj studenih dana je u godini (studen dan je onaj, koji ima Mx temperature ispod 0°C ; hladni ima Mn temperature ispod 0°C) 25, broj hladnih dana 76, broj toplih dana (topli je dan, kad ima Mx temperature 25°C ili više) 96.

Godišnja čestina smjerova vjetrova (u %) je

N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Tišina
8	24	20	8	1	11	10	18	0

Prema tome sa sjevernih kvadranta duva

N	8	} 50
NE	24	
NW	18	

Sa južnih duvaju

S	1	} 20
SE	8	
SW	11	

U Brodu duvaju znatno više hladniji sjeverni i istočni vjetrovi nego blagi južni i zapadni.

Jakost tih vjetrova nije velika. Ona iznosi od 2,5 do 3,0 po Beauforovoj skali.

Brodsko Posavlje ima neke specijalne klimatske karakteristike. Promatramo li mjesece, u kojima se nalaze apsolutni i sekundarni Mx padalina, vidimo, da je Brod kontinentalnije položen od Zagreba, jer Split ima sekundarni Mx u aprilu, Zagreb u maju, Brod u junu. Na kontinentu se on pomiče više prema istoku. On je od velikog značenja za poljoprivredu, jer kiša dolazi u pravo vrijeme, kad je vegetacioni period kulturnih biljaka (pšenice, kukuruza, krumpira i voćaka) dosta velik.

Budući da je aluvijalna ravnica (otprilike srednje visine 90 m nad morem) okružena vijencem spomenutih planina sa sjevera i zapada, koje imaju srednju visinu 250–350 m, katkad do 450 m, to se u njoj opaža pojava inverzije temperature. Na pr. 16. I. u 7 s. ujutro 1942. bila je temperatura na sadašnjem Titovu trgu u gradu Brodu -30° C. U isti sat istog dana bila je na Brdu (250 m visoko, kod kuće Martina Đanešića) -20° C. Zato je u nizinskom dijelu brodskog Posavlja hladnije, ima više magle i mraza nego na Brdu. Na vrhovima brodskog Vinogorja ima više sunca, manje magle i mraza, zaklonitiji su položaji od sjevernih vjetrova, kojih u Brodu ima najviše, pa bolje uspijevaju vinogradi u višim krajevima nego u nižim. »Vitis amat colles« – »loza voli brebove«, stara je rečenica, koja i danas vrijedi. Brodsko Posavlje se dakle zbog morfoloških svojstava vlada i klimatski kao jedna jedinica, u kojoj je karakteristična inverzija temperature. Pojava, da na višim dijelovima brda bolje uspijevaju vinogradi nego u nižim, u perifernim panonskim krajevima je dosta česta.

Naselja

Mijenjanje toka Save i njezinih pritoka, kao i česte poplave znatno su sprečavali postanak i razvoj naselja. Ali uza sve to, još od neolitika nalazimo naselja na sojenicama u ovom poplavnom dijelu zemljišta. Krasan primjer imamo u Klakarju, čiji su neolitski predmeti postavljani u Sarajevskom muzeju. Kontinuitet tih naselja možemo slabo pratiti kroz Stari (Marsonia), Srednji i Novi vijek. Ali u nizini se naselja povećavaju, otkad je čovjek počeo nasipom utvrđivati korito Save.

Geografski osnovi, postanak i razvoj Broda

Prvi put nalazimo u povijesti utvrđivanje korita Save u XV. stoljeću, za gradnje tvrđave Vukovac na ušću Mrsunje i Glogovnice u Savu. Tu imamo tražiti prvi temelj i početak Broda na Savi. U XIX. stoljeću (od 1808. do 1816. god.) produžilo se gradnjom nasipa uz korito Save od Broda do Kobaša. Tom prilikom je i Glogovnica regulirana. Austrija je u drugoj polovici XIX. stoljeća izgradila uskotračnu željeznicu od Sl. Broda, kroz Bos. Brod, preko Ivanjskog polja do Dervente i dalje na jug do Sarajeva. Tom je prilikom sagrađen s desne obale Ukline do Dervente jak i visok nasip za željezničku prugu. U isto doba je uz željezničku prugu izgrađena i dobra cesta od Dervente do Bos. Broda. Drugi nasip je podignut za cestu, koja vodi od Bos. Broda prema sj kroz sela Donja Močila i Liješće do Vinske. Tim jakim nasipima bila je utvrđena desna granica od poplave Save i Ukline i spriječeno je dalje izmjenjivanje njihovih korita, a mnogi su močvarni krajevi presušeni u velikom luku Save i Ukline. Time je omogućen postanak i razvoj

savremenih naselja u tom kraju. Od svih naselja je najznačajniji grad Brod. Na vrhu glavnog luka izgradila je Sava aluvijalnim nanosima Ukrine, Mrsunje i Glogovnice otočić, koji se diže usred korita, nazvan Ada (turski ada = otok). Otočić je podijelio korito Save u dva uska i plitka rukava, preko kojih je prijelaz bio mnogo lakši nego dalje nizvodno ili uzvodno. Nigdje u toku Save od Jasenovca do Beograda ne nalazimo otočić u koritu Save nego samo ovdje u Brodu. Zato su tu prednost iskorišćivali ljudi u svim vremenima i na razne načine. Od prethistorije do turskog doba uz Adu je bio brod, kojim se prevozilo preko Save. Ada je služila kao podloga laganom mostu, što su ga Turci izgradili. I Austrija je Adu iskoristila na kraju XIX. stoljeća pri gradnji današnjeg željezničkog mosta. Tu uz Adu gdje je bio prijevozni brod, gdje je bio i gdje je sada most, bio je zgodan prijelaz s jedne na drugu obalu Save, iz Slavonije u Bosnu. S jedne i druge strane prijevoznog broda i mosta nastali su preduvjeti za postanak naselja, iz koga su se lagano razvila dva korespondentna naselja, koja su bila nazvana jednim imenom prvog prijevoznog sredstva »Brod«. Kao ime, tako su postanak, napredak i opadanje Broda uvijek uglavnom zavisili od njegove prometne uloge. Isti naziv i slični postanak imaju naselja Brod na Kupi, Brod kod Ljubuškog (Kutac), Brod Moravice, grad Brody u Poljskoj kao i mnoga druga naselja.

Brod na Savi je na 45° sjeverne geografske širine, dakle na istoj geografskoj širini, na kojoj je Crikvenica (i 1° južnije od Venecije i Milana), i na 18° 2' geografske dužine istočno od Greenwicha, kao i gradovi Dubrovnik i Brindisi. Matematičkogeografski položaj pokazuje, da je on upravo u središtu sjevernog umjerenog toplinskog pojasa. Taj položaj utječe djelomično na klimatske faktore. Ali su za klimatske osobine Broda važnije druge odlike u prvom redu geografskog položaja. Dilj-gora s Brodskim brdom pružaju se u pravcu r-z, i zaštićuju Brod od sjevernih hladnih vjetrova. Dok mu Dilj-gora stoji u zaleđu i utječe na klimu i neke gospodarske osobine (na slabi promet sa sjevernim prostorom zemlje), Sava dopire u sam grad i influira u mnogom pogledu njegovu prometnu važnost. Prostor između Brodskog brda i Save veoma je pogodan za razvoj grada. Lijeva obala Save, kod otoka Ade, udaljena je od Brodskog brda 3-4 km. Zemljište između Brodskog brda i Save ima nadmorsku visinu od 90-96 m (tvrđava 90 m, željeznička stanica 96 m), te je više nego susjedni dijelovi na zapadu (Jelas-polje) i na jugoistoku (Vijuš, Poloj i dr.).

Prirodne osobine brodskog Posavlja, utvrđivanje riječnih korita, nedostatak poplava u historijsko doba na zemljištu, gdje se razvio sam grad, bili su dobri temelji i preduvjeti postanka i razvoja Broda. Dalja topografska evolucija naselja tijesno je vezana za usavršavanje prometnih sredstava po kopnu i na Savi.

Da li je Brod imao svoje početke još u prethistorijsko doba, ne znamo. Ali ako je Klakarje bilo naselje u pretpovijesno doba, onda bismo mogli naslućivati, da je bio i Brod naselje kod daleko povoljnijeg geografskog položaja od Klakarja.

Brod ima vjerojatno svoje početke u rimsko doba i u vezi s gradom Marsonia, koji se nalazio na rimskoj cesti, što je vodila iz Rima preko mjesta: Aquileia (Oglej), Aemona (Ljubljana), Siscia (Sisak), Servitium (Gradiška), Urbatae (Kobaš), Marsonia (Brod ?), Certis (Andrijevc), Cibalae (Vinkovci), Sirmium (Mitrovica), Taurunum (Zemun), Singidunum (Beograd). Smjerom rimske ceste vodio je sigurno i za doba sredovječne Hrvatske put, koji je služio Berislavićima. Turci su u svome prodiranju u Srednju Evropu više iskorišćivali transverzalne, poprečne putove, dakle one, koji su išli iz Carigrada prema Pešti i Beču, nego putove u smjeru paralela, koji su išli preko Balkana. Zato su oni čuvali više transverzalne, a zapuštali longitudinalne putove Balkana. Austrija je temeljito popravila longitudinalni put 1780. god. te je postao važna prometna cesta i sva su se naselja uza nj počela gospodarski podizati. Na cesti Vinkovci–Brod–Gradiška uveden je bio iste godine poštanski promet sa »diližansom«. Tim smjerom bio je izgrađen u drugoj polovici XIX. stoljeća željeznički put, kojim je išao Orient-ekspres, jedna od glavnih evropskih arterija. Od svih naselja, uz ovu posavsku cestu i željeznicu od Zagreba do Zemuna, Brod je dobio najvažniju ulogu i to zbog ukrštanja s jednim drugim prometnim putom.

Dolina Neretve i rijeke Bosne je najprirodniji put, koji veže srednje dalmatinsko Primorje s Panonskom ravnicom. Sedlo Ivan-planine (1000 m) omogućava laku vezu između te dvije rijeke. Taj je put iskorišćivan od najstarijih vremena, te su se po njemu vršila stalna trgovačka i vojnička kretanja. U rimsko i u srednjovjekovno doba vodila je tuda cesta, a od kraja XIX. stoljeća pored ceste vodi još i uskotračna željeznica. Bosna utječe u Savu kod Šamca, ali, zbog močvarnog zemljišta oko ušća, ceste i željeznica su napuštale prije njenu dolinu te su bile usmjerene prema Brodu. Od postaje Jehovac (kod Doboja) penje se željeznička pruga dolinom rječice Dužnice do najviše kote 232 m, da se odatle spusti dolinama Bišnje i Ukrine prema Savi do Broda. Istim putem je išla i cesta. Brod je, dakle, bio spojna točka ili kopča longitudinalne posavske ceste sa cestom koja ide preko Bosne i Hercegovine te dolazi s Jadranskog primorja. Isto tako je on spojna točka longitudinalne i transverzalne željeznice. Taj je prometni položaj dao Brodu funkciju »vrata Bosne« i čvorišta.

Brodsko Posavlje je prostor, koji spaja dio Panonije sa dijelom Dinarskog gorja. Lak prijelaz preko Save i izlaz glavnog bosanskog puta na Savu bili su za Brod glavni izvori života, koji su uvjetovali njegov prometni, gospodarski i vojnički značaj. Ako je Sarajevo središte prometa Bosne i Hercegovine, onda su Brod i Dubrovnik (odnosno Metković i luka Kardeljevo) najvažnije konačne i spojne točke te prometne mreže. Tom cestom išle su u Srednjem vijeku karavane iz Dubrovnika do Broda i obratno, pa dalje od XV. do XIX. stoljeća, za ugarsko-hrvatske, turske i austrijske vladavine. Bosanskim putem iz Broda se izvozilo žito i vino, u Brod se dovozila vuna iz Travnika, željezo iz Vareša, sol iz Tuzle, duhan iz Hercegovine.

U gospodarskom i prometnom životu Broda najstalniju je ulogu imala Sava. Dok nije bilo željeznice, dakle do druge polovice XIX. stoljeća, Sava je bila za prijevoz robe i ljudi važnija nego danas. Njezinu plovnost do Siska već su i Rimljani iskoristili, ali su to u još većoj mjeri činili Hrvati, Turci i Austrija. Do god. 1844. se vozilo po Savi samo drvenim brodovima bez mašine. Prvi parobrod je došao u Brod 6. IX. 1844. Poslije gradnje željeznice znatno je oslabio promet po Savi, osobito od Broda do Siska, dok je od Zemuna do Broda, zbog stalnijeg vodostaja i nadalje ostao dosta jak. U vezi s time je Brod postao važna pretovarna postaja. Mnogi su trgovci željeznicom prevozili robu iz Zagreba i drugih mjesta oko gornje Save do Broda i tu je pretovarivali na riječne šlepove (teglence) i upućivali je dalje Savom do Zemuna, i Dunavom do Crnog mora, jer je put po vodi uvijek za 30% jeftiniji od puta željeznicom. Isto tako se u Bos. Brodu pretovarivala roba, koja je iz Bosne išla za Beograd ili Dunavom dalje na istok. U Bos. Brodu je uvijek bio znatan pretovar robe sa željeznice na riječne brodove ili sa širokotračnih na uskotračne pruge i obratno. Taj pretovar je uvjetovao poslovanje u Bos. Brodu oko 600 ljudi na dan, i to poglavito stanovnika iz okolnih mjesta. Pretovar je utjecao na porast stanovnika, kao i na povećanje rada carinarnice u Bos. Brodu.

Za vrijeme stare Jugoslavije bio je promet posavskim putovima važniji od prometa transverzalnim putem preko Bosne, zbog toga je prometna uloga Broda manje dolazila do izražaja. Naprotiv, Brod je oživljavao, kad god bi ojačao promet po transverzalnemu bosanskom putu, bilo zbog ratova u Bosni, ili kad je zbog nevremena ili pomorske nesigurnosti dolazilo do prometnih poremećaja uzduž srednjeg dijela istočne jadranske obale (između Dubrovnika i Splita). Porast prometa na brodskoj željezničkoj stanici je (osobnog ili robnog) pokazivao, da se u Bosni nešto događalo; kad je ovaj promet opadao, u Bosni je bilo mirno.

Položaj Broda je važan i sa geopolitičkog gledišta. Brod je bio glavni grad Posavlja u doba Berislavića u XV. i na početku XVI. stoljeća. Za vrijeme turske uprave, od XVI. do konca XVII. stoljeća, bio je značaj grada još veći. Iako je uloga glavnog grada Posavlja bila predana Požegi, Brod je ipak ostao vojnički i prometno »ključ Bosne«. Nekoliko puta bili su glavni dijelovi Bosne jače povezani s Brodom. Bosanski ban Borić imao je u XIII. stoljeću sijelo u Tomici kod Broda; (kako spominje C. D. III, str. 98, zatim C. D. IV, str. 236) banovi iz roda Berislavića bili su u XIV. i XV. stoljeću banovi Jajca i Bosne Srebrne (Bosna Argentina), a imali su svoja sijela i posjede u Grabarju, Brodu, Kobašu i drugim mjestima Slavonije; Franjevci Bosne imali su u XVIII. stoljeću u Brodu teologiju. Brod je za vrijeme austrijske vlasti, od konca XVII. do druge polovice XIX. stoljeća, igrao važnu ulogu u slavonskoj Vojnoj Krajini, kao slobodni vojnički grad (Freie Militärkomunität) i kao sjedište Brodske 7. graničarske regimente (Broder Grenz-Regiment).

Prometni i geopolitički položaj Broda znali su osobito cijeniti vojnici, te je Brod sa strateškog gledišta igrao važnu ulogu. Sredovječna Hrvatska, za doba Berislavića, Brod je jače utvrdila te je u njemu izgradila tvrđavu Vukovac na ušću Mrsunje i Glogovnice u Savu. Kasnije su u njemu imali Berislavići bansku palaču, skladište za hranu i oružje, solanu, zgradu za zapovjedništvo savske mornarice, odakle se upravljalo flotom od 100–150 šajka, koje su čuvale među od Jasenovca do Zemuna. Turci su nakon zauzimanja grada Broda popravili tvrđavu Vukovac i upotrebljavali je za obranu; sazidali su sjeverni, zapadni i istočni obrambeni zid grada. Princ Eugen Savojski uzeo je 10. X. 1697. god. Brod kao uporište za navalu na Bosnu, i iz njega prodro uzduž rijeke Bosne do Sarajeva. Austrija je srušila tvrđavu Vukovac te je između 1716. i 1737. god. dala sazidati veliku modernu tvrđavu po Vaubanovu sistemu u Brodu, jednu od većih i značajnih tvrđava na jugu carevine.

God. 1691. pao je Brod u ruke austrijske vlasti. Onda su odmah iza Karlovačkog mira (1699) počeli u Beču 1700. god. raditi projekt za utvrđivanje austrijske međe na jugu carevine. Na prijedlog princa Eugena Savojskog 1718. god. car Karlo VI. je iste godine izdao naredbu, da se u Brodu mjesto dotadašnje utvrde Vukovac podigne nova tvrđava. S projektom se odmah počelo. Nacrti su radili 4 godine. Gradnja je počela 1722. god. Intenzivno se gradila tvrđava do 1737. god. Manjim tempom se završavala do god. 1741., kad je svečano bila predana vojsci na uporabu.

Osnovni i centralni dio tvrđave je četverokut. Unutar četverokuta je podignuta velika kasarna s kazematima, oficirskim paviljonima, štabnim zgradama, bolnicom i drugim ekonomskim građevinama.

Oko ovog četverokuta glavna obrambena linija imala je 4 bastiona nazvana po raznim svecima (sv. Karlo; sv. Elizabeta; sv. Mihovil i sv. Eugenija). Bastioni su bili povezani s kazematima. Ispred bastiona su bili postavljeni ravelini. Bastioni, ravelini i kurtine imali su pred sobom jarke (fose), u kojima je preko cijele godine bilo vode. Posebnim prekopom se puštala voda iz Save u te jarke.

Oko cijele tvrđave je bila glasila.

Brodsko tvrđava je tipičan primjer Vaubanovog sistema.

Ona je 140 god. prkosila neprijatelju s protivne strane Save. A kad je Austrija spremala okupaciju Bosne 1878. god., tvrđava je bila oslonac za prodor.

Razaranje tvrđave je počelo 1905. god.

Ta tvrđava uvelike naliči na tvrđavu u Palmanuova, u Friulu. U to su se doba u Evropi obično zidale tvrđave u obliku trokuta i četverokuta na važnijim međama država. Tako je Francuska sagradila Metz, Toul, Verdun, pa Besançon, Dijon i Belfort. Austrija je u Italiji izgradila: Peschieru, Mantovu, Veronu i Legnago, a u Slavoniji: Petrovaradin, Osijek i Brod. Gradnja tih tvrđava za dugi niz godina zahtijevala je mnogo novaca i privukla je mnogo domaćih i stranih radnika, obrtnika i trgovaca u taj kraj. Tada i u Brod dolazi veliki broj ljudi, a među njima Talijana i Francuza, stručnjaka i zidara. Gradnja tvrđave pojačala je naselje Brod. Tvrđava je imala ofenzivni karakter, jer je zatvarala glavni ulaz u Bosnu.

Od Karlovačkog mira do Berlinskog kongresa (od 1699. do 1878. god.) Brod je bio na međi Austrije i Otomanskog carstva. Za tih 180 godina Brod je strateški mnogo značio. Brod je bio središte vojske iz brojnih

čardaka (Čardakenvolk), graničnih kula i karaula duž Save. Zadnji put je grad odigrao stratešku ulogu 29. VII. 1878. god., kad je iz njega general Josip Filipović započeo, na temelju zaključaka Berlinskog kongresa, okupaciju Bosne i Hercegovine. Po završenoj okupaciji, Brod naglo gubi svoju stratešku važnost. Dok je prije toga, u tursko i austrijsko doba (od 1535. do 1878. god.) imao više vojničku i stratešku važnost, manje trgovačku i obrtničku, dotle je nakon 1878. god. dobio više prometno i obrtno značenje. Uloga Broda na Savi se dakle promijenila te je grad od vojničkog naselja postao prometno i gospodarsko središte. U novoj ulozi grad je još više napredovao.³

Brod ima vrlo široku i gospodarski veoma živu okolicu. Njegova je sredina čisto hrvatska, na koju su kroz prošle vjekove pritiskala tri jaka kulturna nadiranja, sa sjevera mađarsko, sa juga i istoka nekoć bizantsko, a kasnije tursko, sa zapada germansko. Od tih je najmanje tragova ostavilo mađarsko, nešto više tursko, a najviše germansko. Brod je spojen dobrom željezničkom vezom s jakim i srazmjerno blizim kulturnim središtima, kao sa Zagrebom (udaljen preko Siska 228 km), sa Osijekom (preko Đakova udaljen 86 km), sa Novim Sadom (preko Inđije udaljen 220 km), sa Beogradom (udaljen 224 km), sa Sarajevom (udaljen 263 km), te se on nalazi nekako u središtu tog mnogokuta. Paradoksnom se čini činjenica, da se uza sve te preduvjete nije grad Brod jače topografski razvio, nego je ostao bez većih vidnih starih spomenika. Toj se činjenici ima tražiti razlog u historijskoj funkciji grada, jer je grad sve do 1878. god. imao isključivo vojnički karakter, te se u njemu nisu smjele zidati zgrade od cigle ili kamena na dohvat topova iz tvrđava. Grad je i poslije uglavnom imao značenje prolazne postaje, te se u njemu nisu zaustavljala ni dobra, ni ljudi.

I tu tranzitnu funkciju izgubio je Brod, kad je u novoj Jugoslaviji izgrađena željeznica normalnog kolosijeka od Sarajeva na Doboju. Iz Doboja je ona pošla dalje uzduž rijeke Bosne do njezina ušća u Savu, kod Bosanskog Šamca. Tu je sazidan most preko Save do Slavenskog Šamca, a željeznica je produžena do Vrpolja. Tako je Vrpolje postalo spojnica longitudinalne savske i transverzalne bosanske željeznice, što je ranije bio Brod. Brodu je ostala sada glavna industrijska uloga. Međutim, kako je most preko Save, između dva Šamca, dugačak i zato se za vrijeme rata u slučaju bombardiranja i razorenja teže može popraviti nego most u Brodu, koji je kraći, a zbog Ade može lakše popraviti, Brod ostaje kao rezerva tog prekosavskog tranzita u Šamcu. Njegova tranzitna uloga na Savi postaje sekundarna, ali ne jedina.

Brodsko Posavlje je zbog svojih geoloških, morfoloških, hidrografskih, klimatskih, antropogeografskih svojstava, zbog prometnog i geopolitičkog, nekoć strateškog, položaja, zbog svojih trgovačkih (osobito tranzitnih) i obrtničkih odlika jedna geografska regija različita od susjednih.

Brojni problemi postoje u brodskom Posavlju, koje bi trebalo detaljno proučavati. U ovoj raspravi izlažemo samo svoje studije o problemu ekonomsko-geografske strukture okoline Slav. i Bos. Broda, o njezinoj ekonomskoj važnosti, te o privrednoj strukturi ovih gradova.

II. PRIKAZ BITI PROBLEMA OKOLINE JEDNOG GRADA

Sadržaj pojma okoline nekog grada je neodređen. Okolina (environ, entourage, Umgebung, circulus) označuje najprije teritorij ili zemljište oko nekog mjesta. Taj teritorij može biti i nenaseljen. Kad se na pr. kaže: okolina sela, onda zamišljamo njegove livade, oranice, pašnjake, šume, koje se nalaze oko tog sela. Mogu se naći i neka pastirska naselja u okolini sela, periodično naseljena, kao staje, stanovi, katuni, ali nikako ne pomišljamo na jedno ili više sela, koja gravitiraju k tome selu, jer je antropogeografska karakteristika sela, da je ono više centrifugalno, nego centripetalno. Bolje rečeno, ono je centripetalno samo za svoje seljake, koji ujutro idu na svoje njive, ili u susjedne šume, a pod večer se vraćaju opet svojim kućama. Selo rijetkokad gravitira k selu. Ono je osnovna antropogeografska najmanja jedinica za sebe. Ali ako ne može svako selo sebe u svim potrebama gospodarstva, zdravstva, politike i t. d. zadovoljiti, mora selo imati veza i odnosa sa susjednim većim naseljem, gdje je trgovište ili varoš ili manji grad. Okolinu te varoši ili trgovišta sačinjava onaj teritorij, na kome se nalazi skup sela, koji k njemu gravitiraju. Još veću centripetalnu moć vrši na susjedna sela grad. I što je veći grad, to je veća njegova atrakcijska ili gravitaciona moć. Okolinu nekog grada sačinjava okolni teritorij, na kome se nalazi neki broj sela i stanovnika, koji više ili manje k njemu gravitiraju s raznih razloga. Grad sa svojom okolinom sačinjava jednu organsku cjelinu, jedan geografski organizam, jednu geografsku stanicu.

Promet se vrši između grada i okolnih naselja po određenim putovima (cestama), određenim pravcima i prevoznim sredstvima (željeznicom, autobusima, parobrodima, motorima, dvokolicom, kolima ili pješice). Svakako postoji neka zakonitost u tom centrifugalnom i centripetalnom pomicanju, ustaljena potrebama života i dužim vremenskim periodom. Ta se zakonitost teško opaža. Njezine niti treba proučavanjem izdignuti, povezati i tek onda saskatati u jednu organsku cjelinu. Tek kad se one izdignu, onda se vidi, da postoji životni prostor malog grada, koji je na svoj način podijelilo u manje jedinice administrativno uređenje, katastar, vojska i geografija. Administracija uzima kao najmanju upravnu jedinicu selo, veću općinu, još veći kotar, zatim pokrajinu (župu, oblast, banovinu, provinciju, departman) i napokon državu. Svaka ta politička jedinica ima svoje međe i svoje ljude, koji upravljaju tom cjelinom. Jedno ili više sela sačinjava jednu općinu, nekoliko općina sačinjava kotar, kojemu je sijelo u gradu.

Antropogeografija je razdijelila jedan teritorij na manje prirodne jedinice (sela, općine, gradovi i njihove okoline) i na veće geografske mikroregije (prirodne pokrajine, ili krajine, Landschaft ili regije). Okolinu jednog grada pokušali su geografi odrediti po raznim kriterijima.⁴

Principi tih geografa mogu se tek djelomično primijeniti za naše hrvatske osrednje gradove s razloga, što skoro svi naši gradovi imaju u svojoj periferiji seljačko stanovništvo, rjeđe ili gušće naseljeno, čije

kuće imaju oblik malenih seljačkih zgrada sa gospodarskim zgradama. Te kuće odgovaraju načinu života ratara, koji najveći dio svog vremena provode na oranicama i livadama, u vinogradima i voćnjacima. Od tog rada oni žive. Okolina naših gradova sa seljačkom okolinom dade se najbolje odrediti na ova tri načina:

1. Koliki broj ljudi ide iz susjednih sela svaki dan (ujutro dolaze, a podvečer odlaze) u grad te u njemu vrše stalno svoju dužnost. Ima ljudi, koji iz tih istih sela idu svaki dan u grad, ali to nisu isti ljudi, oni ne idu vršiti stalnu dnevnu dužnost u gradu, već njih ide sad više sad manje (za sajmenih dana ili u obične dane). Taj teritorij i ta sela, iz kojih svaki dan ide stalni broj ljudi na dužnost u grad i pored toga drugi broj ljudi, koji nestalno idu u grad, sačinjava najbližu okolinu grada. Ta sela su gotovo pregrade grada. Zato ona imaju po koju kuću zidanu, kao u gradu, a stanovnici žive više na gradski nego na seoski način, narodnu nošnju su gotovo potpuno napustili.

2. Slabija je gravitacija onih sela prema gradu, iz kojih zbog nedostatka prometnih sredstva ili daljine ljudi ne mogu ići svaki dan u grad, da tamo vrše neku stalnu dužnost, već idu u grad iz raznih potreba. Oni gravitiraju gradu, ali u nj idu rjeđe. Oni idu u grad osobito za pazarnih (ili sajmenih) dana ili pred velike praznike u godini (Božić, Uskrs i t. d.). Sela te okoline imaju čisti seoski karakter. Način života im diktira drukčiji tip kuće, naselja, nošnju, običaje.

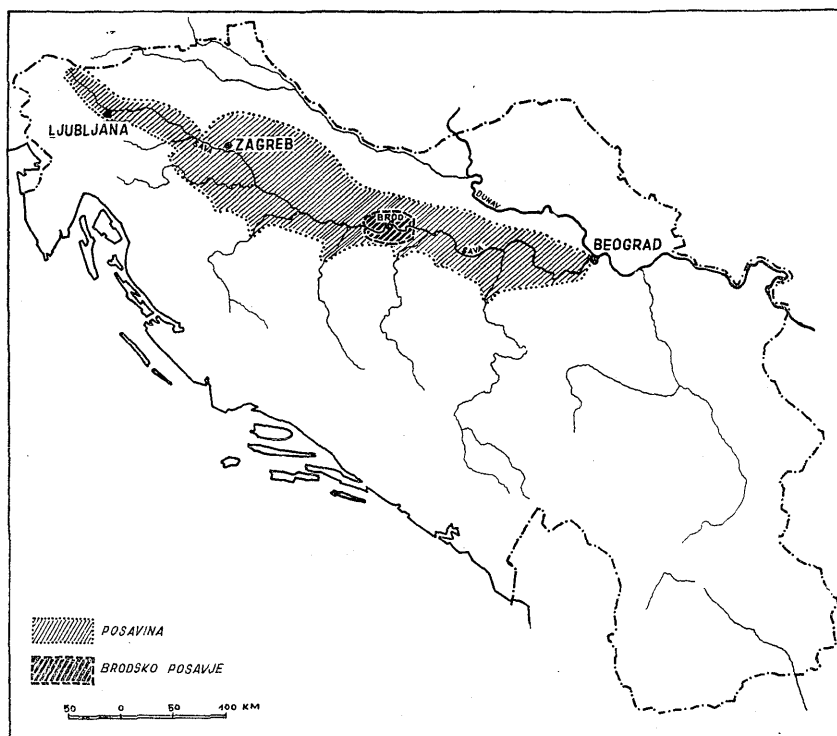
3. Još slabija je gravitacija onih sela ka jednom gradu, gdje stanovnicima prijevozna sredstva ne omogućuju, da u jednom danu krenu iz svoje kuće u grad i da se istog dana vrate natrag k svojim kućama. Tako je u gorovitim i primorskim krajevima, kao u Bosni, Hercegovini, Lici i Dalmaciji. U ravnim krajevima mogu obično istog dana seljaci krenuti od svoje kuće, pa se uvečer vratiti natrag, ali zbog toga, što oni daleko i periferno stoje, ne gravitiraju potpuno svome gradu, već samo od 70–80%, a za ostali postotak (20–30%) gravitiraju drugom gravitacionom središtu, gdje je centrum druge susjedne geografske mikroregije. Gospodarski i kulturni (katkad još zdravstveni) razlozi privlače stanovnike takvih naselja k drugim središtima, a upravni (socijalni i politički) samo ka kotaru. Gospodarsko zanimanje traži od njih da udese način života drukčije nego gradsko stanovništvo, da osobito prošire gospodarske zgrade kod svoje kuće.⁵

Na osnovu tih principa, može se konkretno odrediti sadržaj pojma okoline svakog našeg grada.

Ali koliki areal ima jedna geografska mikroregija, kakav ima oblik, koliko stanovnika, kakav gospodarski karakter, koje veze povezuju određena sela okoline sa gradom kao središtem geografske regije, na sva ta pitanja ne odgovaraju nam metode, koje smo utvrdili za određivanje okoline jednog grada, već valja konkretno istraživati prometne, gospodarske, antropogeografske odnose jednog grada prema okolini. Tek kad se za svaki grad jedne prirodne pokrajine konkretno prouči problem odnosa grada prema njegovoj okolini, onda ćemo moći odrediti međe prirodne mikroregije.

Na osnovu tih izloženih kriterija konkretno ćemo ovdje pokušati riješiti problem okoline Slavanskog i Bosanskog Broda, tih važnih središta slavonske Posavine.

Ova dva naselja podijeljena Savom, korespondentno položena, nastala su zbog prometa, koji se razvio na ovom mjestu sa obje strane rijeke. Ona imaju binodalni karakter; razvila su se uz dvije glave jednog mosta. I kad su mu političke prilike pogodovala te je pripadao jednoj političkoj teritorijalnoj jedinici, onda je od ta dva dijela grada



1. – Položaj brodskog Posavlja u Posavini i Posavine u Jugoslaviji

nastao sinekizam, jedan grad, a kad je Sava bila državna međa kao od Karlovačkog mira do okupacije Bosne, od 1699. do 1878. god., onda su uz jedan most nastala dva grada. Spajanje ili odvajanje ovih gradova zavisilo je od veće ili manje važnosti političke međe na Savi. Sava ih je rastavljala i spajala. Ali uza sve te međe na Savi trgovina robom i komunikacija stanovnika bila je između njih jaka. Historija je svojim preostalim vidnim spomenicima ostavila pečat dvojstva u ovim naseljima (u Bosanskom Brodu: džamije, čardake i muslimansko stanovništvo; u Slavanskom Brodu tvrđavu, kontumac, veliki franje-

vački samostan i nemuslimansko stanovništvo), a trgovina i promet su stvarali jedinstvo ovog grada. Tako se u ovom naselju opaža dvojstvo u jedinstvu i jedinstvo u dvojstvu.

Po zakonu gravitacije odredili smo sadržaj pojma okoline Slav. i Bos. Broda. No on se mijenjao u toku stoljeća i u zadnjim decenijama, ali od dolaska željeznica, od 1880. do danas, od popravljanja utvrđenih cesta, od utvrđenja nasipa uz Savu, dakle od 1890. do danas pojam se okoline ovih gradova proširio i gravitacija pojačala. Za ovu radnju uzeli smo uglavnom podatke od 1935.–1940. Oni su nam pomagali, da možemo pomoću njih utvrditi zakon gravitacije, ovih zadnjih 20 godina, između dva svjetska rata. Ona je na koncu XIX. i na početku XX. stoljeća bila slabija u ovom kraju s razloga, što je industrija u njemu bila na nižem stupnju razvoja. Od industrijskog kapaciteta zavisio je veći ili manji promet ljudi i robe. Gravitacija se promijenila i pojačala u 20 godina, između dva svjetska rata, kad se pojačao industrijski kapacitet ovog kraja. Važno je utvrditi to stanje gravitacije, o kome smo govorili, da bi se opet mogao uporediti zakon gravitacije ka Brodu nakon vremenskog perioda od nekoliko decenija.

III. KARAKTERISTIKA SLAV. BRODA KAO GRAVITACIONOG SREDIŠTA

Površina općine grada Sl. Broda ima 3600 jutara ili 20,7 km², a samog grada ima 1060 jutara ili 9,2 km². Na njoj stanuju stanovnici, čiji broj stalno napreduje, kako nam o tome svjedoče ovi podaci:

God.	Slaveni	Nijemci	Mađari	Zidovi	Ukupno	Rimokat.	Pravosl.	Protest.
1780.	—	—	—	—	1574	1500	74	—
1787.	—	—	—	—	1656	—	—	—
1820.	—	—	—	—	2177	—	—	—
1843.	2399	85	3	—	2593	2237	246	4
1844.	2249	179	20	—	2575	2185	252	4
1850.	—	—	—	—	2791	2184	276	4
1854.	2161	39	3	—	2472	1999	227	—
1855.	2217	18	1	—	2494	1981	255	2
1856.	2273	32	—	—	2585	2072	232	1
1857.	—	—	—	2	2826	2194	269	2
1858.	—	—	—	2	—	2111	267	2
1870.	—	—	—	99	3380	2908	317	50
1880.	3386	718	364	263	4333	3697	358	115
1890.	—	—	—	—	4938	—	—	—
1900.	—	1399	—	—	7310	—	—	—
1910.	—	—	—	—	9142	—	—	—
1920.	—	—	—	—	10623	—	—	—
1930.	—	—	—	—	13776	—	—	—
1934.	11347	1114	514	449	13424	10824	1780	561
1941.	—	—	—	—	14062	—	—	—
1943.	—	—	—	—	14202	—	—	—
1953.	—	—	—	—	22776	—	—	—

Po zadnjem popisu 31. III. 1953. god. Sl. Brod je imao 22.776 stanovnika i to 10.704 muških i 12.072 ženskih. Znatni porast se opaža prema god. 1948., jer je grad arondirao u svoje područje god. 1947. selo Budainku, a 1952. selo Podvinje.

Iz ovog popisa vidimo, da su Nijemci prvi selili u ovaj kraj; zatim u XIX. stoljeću Mađžari, a na koncu XIX. stoljeća Židovi, i to kao trgovci.

Prema popisu pučanstva od 31. III. 1931. ovo se stanovništvo dijelilo:

<i>Po materinjem jeziku</i>		<i>Po vjeroispovijesti</i>	
Srpskohrvatski	11.347	Rimokatolika	10.824
Slovenački	324	Pravoslavni	1.780
Češki	151	Grkokatolika	116
Slovački	33	Evangelika aug. k.	96
Ruski	81	Reformiranih	265
Ukrajinski (Rusinski)	20	Muslimana	173
Poljski	112	Izraeličana	449
Bugarski	33	Starokatolika	42
Mađarski	514	Baptista	27
Njemački	1.114	Adventista	2
Arnautski	4	Nazarenac	1
Turski	7	Bez konfesije	1
Rumunjski	2		
Talijanski	14		
Jevrejski (Španjolski)	13		
Ciganski	6		
Francuski	1		

God. 1930. grad je imao 2408 kuća i 3428 domaćinstava.⁶

Na napredak grada mnogo je utjecala izgradnja željeznice najprije preko Dalja i Vinkovaca 1878. god. a nakon okupacije 1878. iz Bosne i Hercegovine, zatim izgradnja velikih tvornica kao i gravitacija stanovnika iz okoline. Sl. Brod je više primio karakter industrijski, trgovački i prometni negoli obrtnički i vojnički, kakav je imao do 1878. god. U njemu se otada osnivaju brojne državne ustanove, koje privlače stanovnike samog grada i susjednih njegovih sela. Te su ustanove nastajale u toku decenija, a slične se u njemu i sada nalaze.

1. Upravne i sudbene ustanove: n. o. kotara sa povjereništvom financija, katastrom i kotarski sud, Šumarija (nekoć šumska uprava Brodske imovne općine).

2. Kulturne ustanove: osnovne škole, osmoljetke, industrijske škole, srednja tehnička škola, stručna šegrtska škola, realna gimnazija i učiteljska škola.

3. Zdravstvene ustanove: državna bolnica, školska poliklinika, anti-tuberkulozni dispanzer, zdravstveni odsjek okružnog ureda za osiguranje radnika, epidemijska bolnica, gradska ambulanta.

4. Gospodarske ustanove: voćni i lozni rasadnik; pazari, sedmični povrća i voća, mjesečni stočarski; godišnji stočarski i robni; veletrgovine, zadruge, tvornice (tvornica vagona i mostova »Đuro Đaković«, drvna

»Slavonija« nekoć »Slaveks«); impregnacija drva »Ditad«; mlinovi (nekad Zvijezda, Janje i t. d.); prometne: željeznička ložionica i radiona, željezničko stovarište, sekcija za osiguranje pruge, savsko пристаниште; obrtnici raznih struka, monopol (sol, duhan).

5. Crkvene ustanove: dekanat katoličke crkve, pravoslavna parohija.

6. Socijalne ustanove: okružni ured za osiguranje radnika, berza rada, trgovačko, obrtničko udruženje, udruženje za osiguranje privatnih namještenika, »Doz« Državni osiguravajući zavod, udruženje umirovljenika, konzumna zadruga činovnika i penzionera, željezničara.

7. Slobodna javna zvanja: odvjetnici, liječnici, zubari, geometri.

8. Vojničke razne ustanove.

Sve te upravne i sudbene, kulturne, zdravstvene, gospodarske, crkvene, socijalne, vojničke i ustanove slobodnih javnih zvanja vrše atrakciju stanovnika okoline k Sl. Brodu te ti stanovnici moraju radi raznih poslova ići iz svojih sela u grad. Dokle dopire ta antropogeografska centripetalna moć grada Broda, dotle dopire i njegova okolina.

IV. SLAV. BROD KAO GRAVITACIONO SREDIŠTE NAJBLIŽE OKOLINE

Prvi dokaz o gravitaciji iz bliže okoline Slav. Broda daju nam đaci, koji idu u razne škole, i to svaki dan vlakom ili pješice.

God. 1940.—41. išao je u ove škole iz susjednih sela ovaj broj đaka, kako nam kaže tabla na str. 21.

Ukupno je gimnazija imala đaka (učenika i učenica) 1940.—41. školske godine 1092, od toga je 410 ili 37,5% đaka išlo iz sela.

Građanska škola imala je 563 učenika, od toga je dolazio vlakom 271 đak, dakle 48,4%.

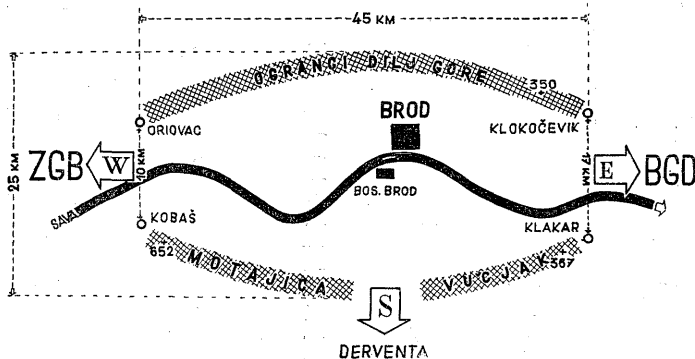
Stručna produžna škola, osnovana u Sl. Brodu 1850. god. imala je 1940.—41. godine 259 đaka (222 muških i 27 ženskih), od toga je dolazilo vlakom 33, dakle 13%.

Od ukupnog broja đaka, koji su imale sve tri škole (od 1940), *vlakom je dolazilo 1018, dakle 52% đaka*. Skrajnje točke, iz kojih su dolazili učenici u brodske škole, jesu: Nova Gradiška, Vrpolje-Strizivojna i Derventa.

Ta gravitacija đaka u škole počela je nešto kasnije, negoli su same škole bile otvorene. Tako gimnazija postoji u Brodu od 1915. godine, a prva velika matura je bila 1923. god.; građanska škola postoji od 1873. god. (a Trivialschule od 1820. god.), dok stručna produžna škola postoji već od 1850. god. Prema tomu u gimnaziju je počela ova veća navala đaka sa sela od 1930. god. U istim godinama je ona počela i u druge škole. Ona je trajala do drugog svjetskog rata, do škol. god. 1942.—43. Tada je jenjala, jer su vlakovi počeli neredovito dolaziti.

Ime sela	Išao je škol. god. 1940.-41. broj đaka u				Ime općine	Koliko je đaka dolazilo iz jedne općine
	gimnaziju	građansku školu	stručnu produžnu školu	ukupno		
Bukovje	1	9	4	14	Podvinje	
Podvinje	17	27	4	48	"	
Rastušje	—	3	1	4	"	
Tomica	—	2	—	2	"	70
Grabarje	—	—	2	2	Podcrkavje	
Brod. Vinogorje	3	8	1	12	Brod	12
Brod Varoš	34	50	1	85	Brod Varoš	
Jelas	—	2	—	2	"	87
Gromačnik	4	5	2	11	Sibinj	
Sibinj	22	8	1	31	"	
Slobodnica	14	2	4	20	"	
Gor. Andrijevci	8	3	—	11	"	
St. Slatnik	9	3	—	12	"	85
Brod Stupnik	19	9	—	28	Oriovac	
Oriovac	18	2	1	21	"	
Radovanje	1	—	—	1	"	50
Malino-Lužani	10	—	—	10	Lužani	
Ciglenik	6	—	—	6	"	16
Nova Gradiška	1	1	—	2	N. Gradiška	2
Vranovci	—	—	1	1	Trnjani	
Trnjani	3	7	—	10	"	
Klokočevik	2	1	—	3	"	
Zadubravje	5	—	—	5	"	
Gornja Vrba	2	6	1	9	"	
Donja Vrba	2	1	—	3	"	
Rušćica	1	—	1	2	"	33
Gor. Klakar	—	2	—	2	Gor. Klakar	2
Bicko selo	3	5	—	8	Garčin	
Garčin	10	7	5	22	"	
Sapci	3	3	—	6	"	
Selna	2	1	—	3	"	
St. Topolje	3	2	—	5	"	44
D. Andrijevci	22	12	1	35	Andrijevci	
St. Perkovci	7	1	—	8	"	43
Čajkovci	3	6	—	9	Vrpolje	
Vrpolje-Strizivojna	14	7	—	21	"	30
Bos. Brod	147	60	2	209	Bos. Brod	
Sijekovci	3	10	—	13	"	222
Koraće	—	1	1	2	Selo Derventa	
Donja Močila	1	—	—	—	Bos. Brod	2
Otočak	3	—	—	—	"	
Bos. Lužani	1	—	—	1	Bos. Lužani	
Dubovac	1	—	—	1	"	
Žeravac	1	—	—	1	"	
Modran	1	—	—	1	"	4
Derventa	3	5	—	8	Derventa	8
Ukupno	410	271	33	714		

Pogledamo li, koliko je đaka dolazilo iz okolnih općina, vidjet ćemo, da je 15 općina slalo đake u škole, od tih najviše općina iz Bos. Broda (147), zatim iz Brodskog Varoša (85), a onda iz Sibinja (86), iz Podvinja (70), iz Oriovca (50), iz Garčina i Donjih Andrijevac 44 (43), iz Trnjana (33), ostale su općine slale njih manji broj. Svi ti đaci, osim iz Podvinja, Brodskog Varoša i Bos. Broda, dolazili su vlakom. Zato su ih zvali vlakašima. Koliko god je težak problem tih vlakaša (jer se đaci moraju rano dizati, kasno dolaziti kući, mnogo hodati, gubiti mnogo vremena od stanice i do nje, zimi i ljeti izvirgavati se teškoćama, neugodnostima i pogibeljima, ne gledati dobar primjer na stanicama i u



2. - Shematski prikaz brodskog Posavlja
(sa trima vratima i dimenzijama)

vagonima, zakašnjavati u školu i kući, nemati dovoljno vremena kod kuće za učenje), toliko se opet vidi želja i volja stanovnika susjednih sela, da šalju svoju djecu u školu i da teže za većim standardom kulture.

Druge podatke za gravitaciju Broda daju nam radnici, koji su iz susjednih sela išli na rad u brodske tvornice ili druge radionice.

Tu nam gravitaciju pokazuje lijepo za 1940. god. tabla na str. 23.

Tvornica vagona i mostova, sada nazvana »Đuro Đaković«, najvažnija je tvornica u Slav. Brodu, jer ona uposljuje najveći broj radnika. God. 1940. bilo je u njoj uposljeno 1200 radnika, a inače je njezin kapacitet bio tada do 1800 radnika na dan. Prema tomu, kad je veći broj radnika, više ih dolazi iz navedenih mjesta. Ekstremne točke njihova dolaska jesu: Nova Gradiška, Vrpolje, Derventa, Podcrkavje.

U tvornici »Slavonija«, uposljeno je bilo 1940. god. 207 radnika, a najveći kapacitet je bio do 300 radnika. U tvornici »Slaveks« bilo je uposljeno 265 radnika, a najveći kapacitet je bio tada do 300 radnika na dan. Te dvije tvornice drvenih proizvoda imale su skoro isti kapacitet radnika.

Dakle za bazu toj gravitaciji nije bio uzet ni maksimum ni minimum radnika, već srednji broj. Isto tako je bio uzet srednji broj onih, koji

Ime sela	Išao je 1940. god. broj radnika u						Ime općine	Koliko je radnika išlo ukupno iz jedne općine
	Tvornicu vagona	drv. industr.		željezničku radionicu	mljekari i mljekarice	ukupno		
		»Slavonija«	»Slavex«					
Bukovje	9	1	—	2	10	22	Podvinje	
Podvinje	100	62	76	22	—	260	„	
Rastušje	4	—	—	1	—	5	„	
Tomica	2	4	—	3	—	9	„	296
Grabarje	2	—	—	4	—	6	Podcrkavje	
Kindrovo	—	—	—	1	—	1	„	
Podcrkavje	—	—	—	2	—	2	„	9
Brod Varoš	293	24	48	121	—	486	Brod Varoš	486
Gromačnik	23	—	—	4	—	27	Sibinj	
Sibinj	23	—	—	14	—	27	„	
Slobodnica	6	—	—	8	—	14	„	
G. Andrijevi	6	1	—	—	—	7	„	
St. Slatnik	2	1	—	1	—	4	„	89
Brod Stupnik	3	—	—	2	—	5	Oriovac	
Radovanje	2	—	—	—	—	2	„	
Oriovac	3	—	—	4	—	7	„	14
Stup. Kuti	1	—	—	—	—	1	Bebrina	1
Lužani	1	—	—	1	—	2	Lužani	
Malino	1	—	—	—	—	1	„	3
Vrbova	5	—	—	13	—	18	„	
Petrovo selo	2	—	—	—	—	2	„	
Komarnica	1	—	—	3	—	4	„	
Bilibrig	1	—	—	—	—	1	„	
Sred. Lipovec	1	—	—	—	—	1	„	
Nova Kapela	9	—	—	3	—	12	„	
N. Gradiška	—	—	—	2	—	2	„	
Vranovci	4	—	—	—	—	4	Trnjani	
Jelševik	—	—	—	1	—	1	„	
Zadubravje	—	—	—	53	—	53	„	
Gor. Vrba	1	4	—	3	14	22	„	
Donja Vrba	—	—	—	1	—	1	„	
Rušćica	1	—	—	2	10	13	„	94
Bicko selo	2	—	—	—	—	2	Garčin	
Garčin	4	—	—	3	—	7	„	
Sapci	7	—	—	—	—	7	„	
St. Topolje	—	—	—	1	—	1	„	17
D. Andrijevi	1	—	—	1	—	2	D. Andrijevi	
St. Perkovci	1	—	—	—	—	1	„	3
Čajkovci	1	—	—	—	—	1	Vrpolje	
Vrpolje	1	—	—	—	—	1	„	2
Klakar (Bebrina)	—	—	—	—	2	2	Klakar	2
Bos. Brod	50	2	—	22	—	74	Bos. Brod	
Sijekovac	2	—	—	—	—	2	„	
B. Drenovac	1	—	—	—	—	1	„	
Vrela	1	—	—	—	—	1	„	
Dažnica	—	—	—	4	—	4	„	
Dragojevi	—	—	—	2	—	2	„	
Derventa	2	—	—	1	—	3	„	87
Ukupno	579	99	124	305	36	1.143		

su dolazili u željezničku radionicu i sekciju državne pruge, kao i mljekara. U Brod nije nikad dolazio veliki broj mljekara s razloga, što je gotovo svaka brodska obitelj imala kravu, koju je dala pasti na Vijušu (sada ribnjak).

Najviše radnika dolazi iz Brodskog Varoša, Podvinja, zatim iz Trnjana, Sibinja, iz Bos. Broda manje su dolazili s razloga, što su tamo nalazili uposljenje kod Standarda (rafinerije nafte) ili kod pretovara robe iz vagona uskotračne željeznice u vagone širokotračne ili obratno. Sela, koja su davala radnike, bilo je 49. Sela kao i općine nešto dalje od grada, u kojima su seljaci nalazili dosta posla na svojoj zemlji, nisu davali radnike.

Prema tomu ukupno je dolazilo đaka i radnika 1940. god. svaki dan iz susjednih sela u Slav. Brod, koliko nam kaže ova tabla:

Ime sela	Broj đaka	Broj radnika	Ukupno	Ime sela	Broj đaka	Broj radnika	Ukupno
Bukovje	14	22	36	Klokočevik	3	—	3
Podvinje	48	260	308	Gor. Vrba	9	22	31
Rastušje	4	5	9	Donja Vrba	3	1	4
Tomica	2	9	11	Rušćica	2	13	15
Grabarje	2	6	8	Klakar	2	2	4
Kindrovo	—	1	1	Bicko selo	8	2	10
Podcrkavje	—	2	2	Garčin	22	7	29
Brod. Varoš	85	476	561	Selna	3	—	3
Brod. Brdo	12	—	12	Sapci	6	7	13
Jelas	2	10	12	St. Topolje	5	1	6
Gromačnik	11	27	38	D. Andrijevi	35	2	37
Sibinj	31	37	68	St. Perkovci	8	1	9
Slobodnica	20	14	34	Vranovci	1	4	5
Gor. Andrijevi	11	7	18	Jelševik	—	1	1
St. Slatnik	12	4	16	Vrpolje	21	1	22
Brod Stupnik	28	5	33	Čajkovci	9	1	10
St. Kuti	—	1	1	Bos. Brod	209	74	283
Radovanje	1	2	3	Sijekovci	13	2	15
Oriovac	21	7	28	Korače	2	—	2
Malino	10	1	11	Otočak	3	—	3
Vrbova	—	18	18	Bos. Lužani	2	—	2
Lužani	6	2	8	Bos. Drenovac	—	1	1
Petrovo selo	—	2	2	Donja Močila	1	—	1
Komarnica	—	4	4	Žeravac	1	—	1
Bilibrig	—	1	1	Modran	1	—	1
Sred. Lipovec	—	1	1	Vrela	—	1	1
Nova Kapela	—	12	12	Dažnica	—	4	4
Nova Gradiška	2	2	4	Dragojević	—	2	2
Zadubravje	5	53	58	Derventa	8	3	11
Trnjani	10	—	10				
				Ukupno	714	1.143	1.857

Ukupno je dolazilo, dakle, iz navedenih sela svaki dan u Brod na dužnost 1857 osoba i to đaka, radnika i mljekara.

Još nisam ovdje naveo one đake, koji su dolazili kao šegrti učiti zanat kod obrtnika, jer do tog broja nisam mogao doći, ali on je malen. A pored tih seoskih dolazilo je iz navedenih sela još neki broj seljaka u grad, sad veći sad manji, radi raznih poslova, tako da se taj broj znatno uvećao. Ovdje ćemo navesti samo onaj broj ljudi, koji je dolazio iz slavonske okoline Broda (dakle s lijeve obale rijeke Save), jer za slične druge poslove išli su ljudi iz Bosne djelomično u Bos. Brod, a na to ćemo se osvrnuti kasnije.

U ovoj tabli ćemo pokazati, koliki je maksimum, a koliki minimum i otprilike srednji broj seljaka iz navedenih sela dolazio svaki dan u Sl. Brod 1940. god.

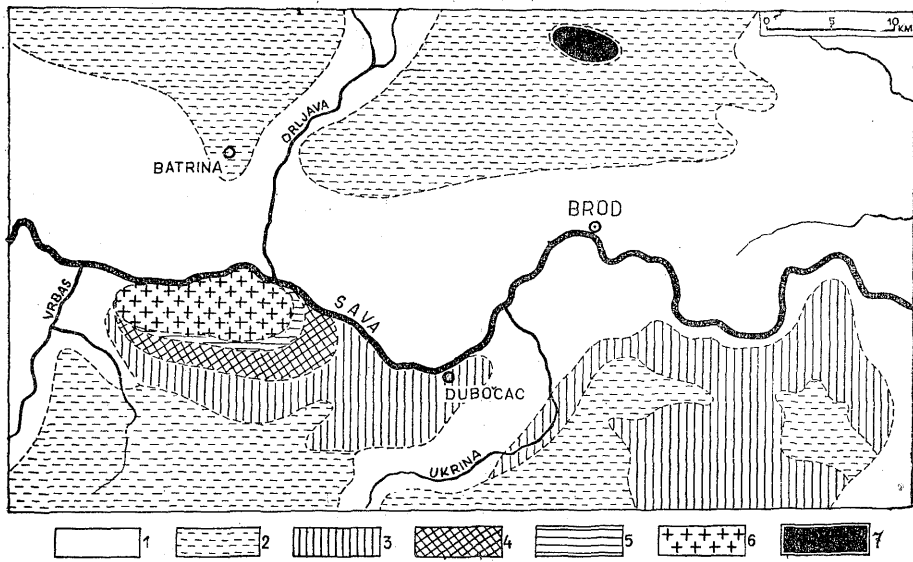
Ime sela	Max. broj seljaka je dolazio u Sl. Brod	Min. broj seljaka je dolazio u Sl. Brod	Srednji broj	Ime sela	Max. broj seljaka je dolazio u Sl. Brod	Min. broj seljaka je dolazio u Sl. Brod	Srednji broj
Bukovje	35	20	20	Donja Vrba	25	10	15
Podvinje	50	30	30	Ručica	25	10	15
Tomica	30	10	15	Podcrkavje	30	10	20
Grabarje	20	5	10	Kindrovo	10	5	5
Brod. Vinogorje	10	5	5	Vranovci	20	10	10
Brod Varoš	120	20	50	Jelševik	10	5	5
Gromačnik	30	10	15	Trnjani	20	5	10
Sibinj	40	10	15	Zadubravje	20	5	10
Slobodnica	30	5	10	Bicko selo	20	4	10
Gor. Andrijevc	20	10	10	Garčin	30	5	10
St. Slatnik	20	10	10	Selna	20	3	8
Br. Stupnik	30	10	15	Sapci	20	3	10
St. Kut	20	2	5	Topolje	20	5	10
Radovanje	10	5	5	D. Andrijevc	10	4	10
Oriovac	50	20	20	Perkovci	10	4	5
Lužani Malino	110	25	40	Klokočevik	10	5	5
Gornja Vrba	20	10	10				
				Ukupno	975	310	453

Iz te table izlazi, da je u Sl. Brod dolazilo iz navedenih sela Slavonije do 1000 seljaka na subotnje pazare, na veće robne i marvene sajmove, na pazare u srijedu dolazilo je do 500 osoba, a svaki dan do 300 osoba za različne potrebe. Svakako gravitacija je prema Sl. Brodu iz te prve zone dosta jaka.

Zbrojimo li broj onih đaka i radnika, koji su stalno po dužnosti svaki dan iz te prve zone dolazili u Sl. Brod 1940. god., a tih je bilo 1857, i broj onih, koji su u subotu dolazili iz navedenih sela prve zone, ali nestalno, i različne osobe, vidimo, da je iz Slavonije u subotu dolazilo u Sl. Brod do 2800 osoba (iz broskog bosanskog Posavlja je opet do-

lazio određeni broj stanovnika u Sl. Brod), a u srijedu je dolazilo do 2300 stanovnika, a u obične dane do 2100 stanovnika.

Stanovništvo u Slavoniji za različne poslove kao i pazare gravitira k Sl. Brodu od rijeke Orljave (od Lužana i Malina) do Čajkovca i Vrpolja. Ali ipak stanovnici sela od Čajkovca i Vrpolja idu za pazar-nih dana kao i za druge poslove više u Đakovo. Tamo gravitira 95%, a tek 5% k Sl. Brodu.



3. - Geološka skica brodskog Posavlja (Po geološkoj karti Jugoslavije K. Petkovića)
1. Kvartar, 2. Neogen, 3. Paleogen, 4. Paleozoik, 5. Kristalinski škriljevci, 6. Granit.
7. Porfirne stijene.

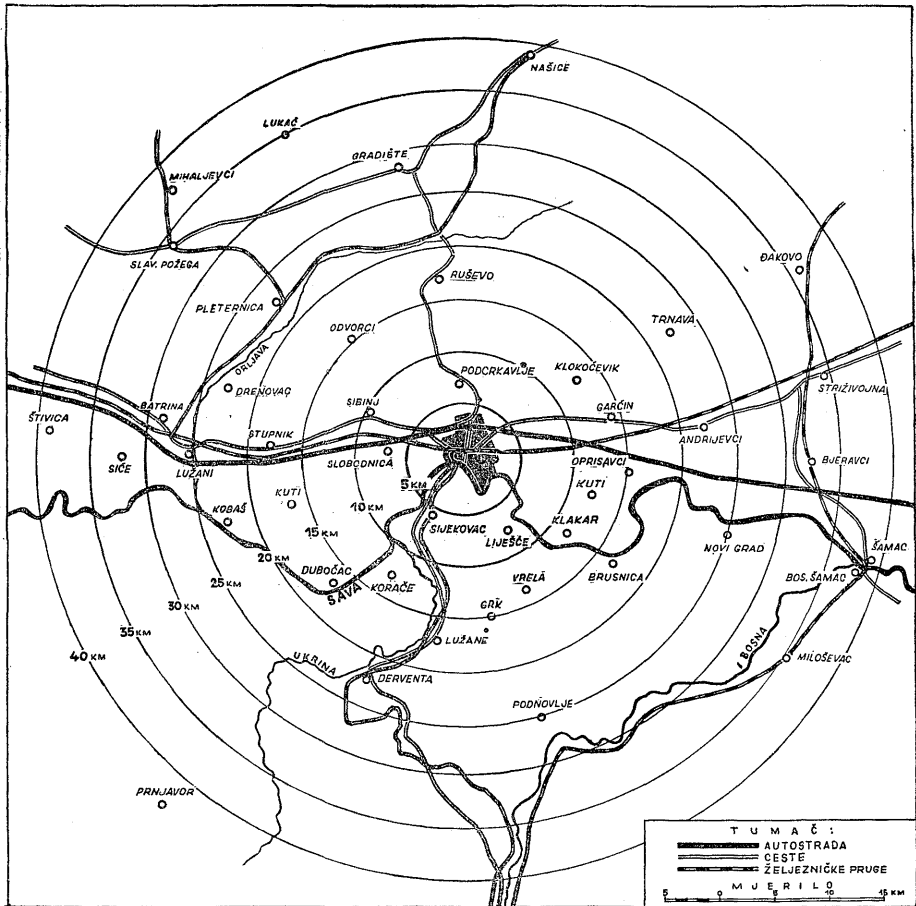
Glavne ustanove, koje vrše atrakciju okolnog stanovništva u grad, jesu: tvornice, škole i željezničke ustanove. Pazarne dane i ostale ustanove vrše atrakciju na stanovništvo ove (nazovimo je: prve) i druge zone. Zato ćemo se na njih osvrnuti kasnije.

Oni stanovnici, koji svaki dan idu u grad na dužnost, voze se pretežno vlakom. Zato postoji dački i radnički vlak, koji ide iz Nove Gradiške u Sl. Brod, zatim iz Vrpolja-Strizivojne u Sl. Brod, pa iz Dervente u Sl. Brod svaki dan. Pored toga manji broj njih idu pješice iz najbližih sela (kao iz Bukovja, Tomice, Rastušja, Podvinja, Brodskog Vinogorja, Brodskog Varoša, Gromačnika, Vrbe i Rušćice). Oni seljaci, koji neredovno dolaze iz prve zone, ponajviše na pazarne dane, u Sl. Brod, većinom se voze na kolima.

Koliko je ova prva zona imala površine, stanovnika na 1 km², broj kuća i kućanstava, općina, pokazuje nam ova tabla:

Ime sela	Površina sela u km ²	Broj stanovnika 31. III. 1931.	Stanovnika na 1 km ²	Broj kuća 1931. god.	Broj domaćinstava 1931. god.	Općina
Bukovje	5,74	500	87	116	123	Podvinje
Podvinje	14,58	1.700	116	325	348	"
Rastušje	2,19	300	137	52	57	"
Tomica	2,64	210	79	58	58	"
Grabarje	5,32	280	53	70	87	Podcrkavje
Podcrkavje	3,99	213	53	53	55	(ima još nekoliko sela)
Brod. Varoš	23,65	3.773	158	865	1.234	Brod. Varoš
Gromačnik	7,61	427	56	98	125	Sibinj
Sibinj	29,17	1.513	52	339	391	"
Slobodnica	19,50	1.134	59	260	286	"
G. Andrijevi	9,98	500	50	110	127	"
St. Slatnik	18,41	821	44	152	149	Brod. Stupnik
Brod Stupnik	12,56	1.207	96	282	288	"
Radovanje	4,10	360	88	90	94	" Oriovac "
Kujnik	2,92	329	112	72	81	"
Malino	5,13	598	116	130	152	"
Oriovac	14,78	1.350	91	289	324	"
Vranovci	4,84	436	90	107	107	Trnjani
Trnjani	11,97	728	61	150	157	"
Zadubravje	12,48	642	51	140	160	"
Gornja Vrba	16,99	308	51	87	87	"
Donja Vrba	—	568		140	130	"
Rušćica	7,75	487	62	102	104	"
Bicko selo	7,92	542	68	133	133	Garčin
Garčin	18,14	759	42	146	191	"
Selna	3,74	331	88	75	78	"
Sapci	6,63	452	58	111	114	"
Staro Topolje	12,46	589	47	121	126	"
Novo Topolje	7,02	417	59	89	97	"
Donji Andrijevi	29,83	2.217	74	531	648	D. Andrijevi
Stari Perkovci	23,03	1.053	46	263	276	"
Ukupno	345,07	24.765	72	5.556	6.391	

Uporedimo li prve tri table (onu, koja nam pokazuje broj đaka, drugu, koja nam pokazuje dolazak broja radnika, i treću, po kojoj se vidi nestalni broj seljaka, koji dolaze u Sl. Brod), vidjet ćemo, da se one po broju mjesta ne slažu. Radnici dolaze iz najveće daljine, đaci iz nešto bližeg kraja, a seljaci iz još bližeg. Prema tomu sam ograničio u zaključnoj tabli prvu gravitacionu zonu Sl. Broda na kraj od Oriovca do Čajkovca. Udaljenije krajeve od Oriovca (ili zapadno od Malina) do Nove Gradiške i istočno od Čajkovca do Vrpolja-Strizivojne izostavio sam, jer je vrlo mali, upravo neznatan broj đaka i radnika, a seljaka gotovo nikakav broj, koji iz tih sela idu k Sl. Brodu, te ne karakterizira gradsku gravitaciju. Isto tako možemo označiti u Bosni gravitaciju jaču i karakterističniju k Bos. i Slav. Brodu do Bosanskih Lužana, od Lužana do Dervente je ona sporadična, sasvim slaba i neznatna.



4. – Izotelna karta oko Broda (5, 10, 15, 20, 25, 30, 35 i 40 km)

Oblik prve gravitacione zone sličan je križu, jer tako idu željeznice i glavne ceste, uz koje stoje gusto naseljene kuće. Pođemo li uz glavnu cestu, vidjet ćemo, da nam kuća nikad iz očiju ne nestaje. Selo je povezano sa selom. Tako je od Trnjana do Vrpolja, od Slatnika do Oriovca i Malina, pa od Bos. Broda do Korača. Cijela se ta prva zona nalazi u ravnici. A dokaz, da je gusto naseljena, pokazuju nam brojevi, jer na 345,07 km² stanuje 24.743 stanovnika ili 72 na 1 km². Na pravcu od 50 km (od Lužana do Čajkovca) ceste nanizalo se gotovo 5400 kuća sa 6200 domaćinstava (odbiv samo onaj dio naselja općine Podcrkavja, koji se izdvaja od tog pravca ceste, od Podvinja do Podcrkavja) znači na svakih 10 m udaljenosti (od Čajkovca do Lužana) nalazi se po jedna kuća. To je zbilja vrlo gusto naseljen pravac ceste. Taj pravac ceste počeo je dobivati važnost od 1786. god., kad je Austrija naredila, za

Josipa II, da se temeljito popravi cesta Vinkovci-Brod-Gradiška. Tim putem je počela ići diližansa, koja je prevozila poštu. Tada je Austrija bila naredila, da sela siđu s planine uz cestu i da stanovnici planinskih sela moraju zidati kuće uz cestu. Ta je naredba uvjetovala stvaranje naselja uz cestu. Njihova starost ne iznosi više od 167 godina, a već su tako gusto naseljena. Vinogradi, voćnjaci i šume su sjeverno od ovih naselja, na brijegu, a oranice i pašnjaci su južno od naselja, u nizini, te daju stanovnicima lijepe prihode i mogućnost dobrog materijalnog uzdržavanja.

Između tog velikog broja sela gusto naseljenih igraju tri vidnu ulogu, i to Oriovac na zapadu, Donji Andrijevc i Garčin na istoku. Oriovac je nekoć bio sjelo političkog kotara i fungira kao trgovište, a okolna sela donekle k njemu gravitiraju. Isto tako i Garčin je važan među ostalim selima. Tu je bila »Našička pilana«, ishodište željeznice za Levanjsku varoš, cesta, koja vodi k Svilaju i susjednim selima, dakle važnije tržište. U Garčinu je bilo kotarsko poglavarstvo do 1881. god. Oriovac i Donji Andrijevc imali su dva financijska ogranka za čitav monopol. Ako je grad Sl. Brod imao po statistici od 1931. god. 13.776 stanovnika, a njegova najbliža okolina samo u Slavoniji (sa 31 selom i 8 općina) 24.743 stanovnika, onda »veliki Slav. Brod« ima ukupno 38.519 stanovnika, ili sada oko 40.000 stanovnika. U tom »velikom Slav. Brodu« prevladavali su seljaci (njih do 25.000), u manjem su broju bili radnici (njih do 2000); obrtnika i trgovaca je bilo samo u gradu 637, a željezničara službenika 2300 (toliko ih je bilo god. 1940. Gotovo svaki željezničar je oženjen i ima prosječno tri člana obitelji. Ukupno ih ima 6900 osoba.) Ostali stanovnici Slav. Broda su različni službenici i ljudi različnih zanimanja.

V. SLAVONSKI BROD KAO GRAVITACIONO SREDIŠTE DALJE OKOLINE

Izvan međa »velikog Slav. Broda« nije prestala njegova gravitacija. Ona zahvaća još jedan manji kraj u Slavoniji, iz koga stanovnici sela ne mogu svaki dan doći u grad obavljati dužnosti, nego dolaze od vremena do vremena, osobito u subotu i srijedu na pazar, zatim na marvinske sajmove. Mnoga sela iz prve gravitacione zone pripadala su ovoj drugoj zoni, dok nije došla željeznica, koja je približila i dalja sela gradu. Do druge polovice XIX. stoljeća pripadala su samo najbliža sela Slav. Broda prvoj zoni, i to: Bukovje, Vranovci, Tomica, Rastušje, Podvinje, Varoš, Gromačnik, Vrbe, Rušćica, dakle sela, iz kojih se moglo pješice doći u grad. Vlak je uzrokovao, da su drugoj zoni bila oduzeta navedena sela i pridružena prvoj gravitacionoj zoni.

Iz ove table vidjet ćemo koja sela i koje općine pripadaju drugoj zoni i koliki maksimum i koliki minimum stanovnika, a koliki srednji broj stanovnika dolazi u Slav. Brod.

Ime sela	Površina u km ²	Broj stanovnika 31. III. 1931.	Na 1 km ²	Broj kuća 1931. god.	Broj domaćinstava 1931. god.	Općina	Max. broj seljaka je dolazio u Sl. Brod	Min. broj seljaka je dolazio u Sl. Brod	Srednji broj seljaka je dolazio u Sl. Brod 1940.
Crni Potok	4	117	29	29	29	Podcrkavje	20	6	10
Dubovik	7	248	35	51	54	„	40	11	12
Glogovica	16	490	31	101	111	„	80	16	30
Kindrovo	13	214	16	45	49	„	30	6	15
Matković Mala	7	154	22	41	40	„	25	4	12
Oriovčić	5	201	40	43	46	„	35	9	15
Slatnik Donji	10	251	49	52	53	„	50	8	20
Slatnik Gornji	10	236	49	48	53	„	50	8	20
Zdenci	16	584	36	132	137	„	70	10	30
Odvorci	57	1987	35	443	464	Sibinj	20	2	10
Lovčić	9	332	37	77	79	Brod. Stupnik	15	2	8
Jelševik	5	158	32	34	36	Trnjani	20	5	10
Klokočevik	15	1002	67	236	240	„	20	5	10
Korduševci	10	278	28	56	63	„	20	5	10
Sušnjevc	8	448	56	90	90	„	20	5	10
Trnjanski Kuti	8	542	68	101	105	„	20	5	10
Vrbovina	13	576	44	150	180	„	20	5	10
Klakar	10	385	38	85	83	Klakar	50	5	25
Donja Bebrina	19	693	36	165	163	„	100	10	50
Gornja Bebrina	17	653	38	134	131	„	80	10	30
Svilaj	6	346	58	82	78	Svilaj	2	1	1
Oprisavci	20	1100	55	248	260	„	20	3	8
Poljanci	6	313	52	68	69	„	3	1	1
Sredanci	8	495	62	109	107	„	3	1	1
Stružani	4	189	47	46	40	„	2	1	1
Zoljani	2	73	36	19	20	„	1	1	1
Bebrina	15	952	63	208	204	Bebrina	25	3	2
Dubočac	13	569	43	130	129	„	10	5	5
Banovci	10	501	50	115	112	„	10	5	5
Kuti	17	712	42	150	148	„	10	5	5
Šumeće	10	615	61	137	136	„	10	5	5
Kobaš	34	2054	60	448	456	Kobaš	10	4	4
Kaniža	34	1167	34	260	273	Kaniža	50	5	15
Zbjeg	10	372	37	91	98	„	20	3	8
Ukupno	438	19007	43	3904	3763	9	961	184	409

Uz tu tablu moram spomenuti, da sam selo Odvorci, općine Sibinj, naveo ukupno. To je veliko selo, koje ima 12 ogranaka (Grgurevići, Čelikovići, Jakačina, Vinčarovići, Čuprelija, Brčino, Ravan, Brđani, Mihaljevići, Grižići, Bilice, Krajačići), ali u katastru je površina svih 12 ogranaka sela jednim brojem označena; isto tako je općina Sibinj skupila neke ogranke sela te je pod jednim brojem označila njihov broj stanovnika, kuća i kućanstava. U pitanju gravitacije prema Brodu samo polovica seoskih ogranaka Odvoraca gravitira prema Brodu, i to oni, koji su bliže cesti, što ide iz Gor. Andrijevara Grabikovim Dolom na

Grižice i dalje na Pleternicu. To su ovi ogranci: Krajačići, Grižići, Jelačina, Grgurevići, Čelikovići, Vinčarovići, dakle polovica sela, a druga polovica sela Odvoraca, koja se nalazi u Belića dolu, kroz koji protječe prtok Orhljave nazvan Gnojnica, pripada po gospodarskoj gravitaciji više Pleternici.

Cijelu tu drugu gravitacionu zonu možemo podijeliti u dva dijela, u gorski dio i u nizinski. U gorski dio pripada najveći dio općine Podcrkavje, zatim od općine Trnjana samo Jelševik, Korduševci i Klokočevik, pa sela Odvorci i Lovčić. Ta sela imaju razbijen oblik kao i sva planinska sela. Ona se nalaze na južnim obroncima i ograncima Diljgore. Njihova apsolutna visina je raznolična (Lovčić 149 m, Grižići 250 m, Ždenci 264 m, Glogovica 201 m, Gornji Slatnik 289 m, Oriovčić 246 m, Crni Potok 222 m, Kindrovo 222 m, Jelševik 192 m, Vrhovina 208 m), ali uglavnom se kreće između izohipsa od 200 do 300 m, dok se sva ostala naselja prve i druge gravitacione zone Broda nalaze u ravnici, između 90 do 150 m. Po tim pristrancima i ograncima Dilja, kud se prostiru ta sela, glavna je kultura tla šuma.

To nam pokazuje ova tabla, čiji su podaci iz 1940. god.

Ime sela	Šume u ha	Ukupna površina sela u ha	% šume
Crni Potok	290,58	446,44	65,0
Dubovik	414,97	714,26	58,9
Glogovica	645,95	1562,63	41,3
Kindrovo	997,60	1256,04	79,4
Matković Mala	473,08	671,71	70,4
Oriovčić	217,10	453,60	47,9
Slatnik G. i D.	380,04	953,90	39,8
Ždenci	812,43	1550,70	51,7
Odvorci	1801,02	5674,85	31,7
Lovčić	464,88	876,96	53,0
Vrhovina	541,47	1248,17	43,3
Jelševik	342,38	544,65	62,8
Korduševci	570,75	965,81	59,0
Klokočevik	402,56	1456,89	27,6

Šuma je ekstenzivna kultura tla, pa je zato stanovništvo uz nju rjeđe naseljeno. Što je veći postotak šume u nekom selu, to je u njemu manje stanovnika na 1 km². Tako je od čitavog areala Kindrova 80% pod šumom, ali je zato najrjeđe naseljeno selo u prvoj i drugoj gravitacionoj zoni Broda. Ono ima samo 16 stanovnika na 1 km². Na drugo mjesto dolazi selo Matković Mala sa 70% šume i s 22 stanovnika na 1 km². Idući primjeri se vide iz table, gdje se opaža ovaj zakon. Uopće ta planinska zona je rijetko naseljena. Najgušće je naseljen Slatnik, s 49 na 1 km². Uporedimo li te gustoće sela sa gustoćama iz prve gravitacione zone, vidjet ćemo, da znatno zaostaju. U toj planinskoj zoni brodske okoline sačuvao se najprimitivniji tip kuće i narodne nošnje,

a narod je ostao konzervativan, dapače patrijarhalan i manje prosvijetljen. Broj kućanstava je veći u svakom selu negoli broj kuća, što znači da su se obiteljske zadruge manje dijelile nego u prvoj gravitacionoj zoni. Gospodarska autarhija je ostala tu najbolje sačuvana, i to sve zato, što su daleko od ceste i željeznice, od jačeg utjecaja kulture.

Ukupni broj stanovnika te gorske zone iznosi 6828, na površini od 187 km², dakle 36 na 1 km². Uporedimo li gustoću stanovnika na 1 km² tog planinskog dijela s gustoćom prve zone, koja iznosi 72 na 1 km², vidjet ćemo, da je ona za polovicu manje naseljena nego prva gravitaciona zona Broda.

Iz te zone seljaci idu u grad. U subotu, za marvinskih i robnih sajmova, dolazi u Brod iz tog planinskog kraja do 515 stanovnika, u srijedu do 232, a svaki dan prosječno do 105.

Nizinski dio te druge zone možemo podijeliti u dva dijela, u zapadni i istočni. Među njima se nalazi kao usječak prva zona s teritorijem grada Broda.

Zapadni dio zahvaća ova sela: Bebrina, Dubočac, Banovci, Kuti, Šumeće, Kobaš, Kaniža, Zbjeg, dakle tri općine: Bebrinu, Kobaš i Kanižu. Razdijeljene su te tri općine od prve zone velikim pojasom neobrađene zemlje, koja pripada podvodnom dijelu Jelasa, kroz koji protječe periodični potok Mrsunja.

Ako se gorska zona ističe množinom šuma, taj zapadni nizinski dio druge zone ističe se množinom livada i pašnjaka, na kojima pase osobito mnogo konja, goveda i svinja. Taj dio je zato gušće naseljen od planinskog dijela. Ukupni broj stanovnika tog dijela nizinske zone iznosio je 6942, a žive na površini od 143 km², dakle 49 na 1 km². Glavni problem, koji muči taj kraj, jest preobilje vode, pa poplave Save i Jelasa. Kad bi se to reguliralo, onda bi u tom kraju mogao živjeti još veći broj stanovnika.

Iz te zone seljaci dolaze u grad slabije, i to više iz bližih sela gradu negoli iz zapadnijih, iz udaljenijih.

U subotu, za marvinskih i robnih sajmova, dolazi u Brod do 145 stanovnika, u srijedu do 49, a svaki dan prosječno do 35 osoba.

Istočni dio te zone zahvaća ova sela: Šušnjevc, Trnjanski Kuti, Klakar, Donja Bebrina, Gornja Bebrina, Svilaj, Oprisavci, Poljanci, Sredanci, Stružani, Zoljani. Od svih tih sela jedino su Šušnjevc sjeverno od željezničke pruge i ceste, inače su sva sela južno od pruge, ceste i Petrovićeva kanala, koji odvodi vodu u Bidž potok. Sva su ta naselja uglavnom uzduž Save, obranjena velikim nasipima, i to imaju po dva do tri nasipa paralelno s glavnim tokom rijeke Save. Glavne brige zadaje seljacima tog kraja opet voda i poplave Save. I u tom kraju su opet najjače kategorije tla pašnjaci i livade, po kojima pasu brojna goveda, konji i svinje.

Ukupni broj stanovnika tog istočnog dijela nizinske zone iznosio je 5237, koji žive na površini od 108 km², dakle 48 na 1 km².

U subotu za marvinskih i robnih sajmova dođe u Brod iz te istočne zone do 301 seljak, u srijedu do 138, a svaki dan prosječno do 43 osobe.

Uporedimo li ta tri dijela druge gravitacione zone Broda, dobit ćemo ovu tablu:

Kraj	Površina u km ²	Broj stanovnika 1931. god.	Na 1 km ²	Broj kuća	Broj kućanstava 1931. god.	Broj sela	Max. broj seljaka dolazi u Sl. Brod	Min. broj seljaka dolazi u Sl. Brod	Srednji broj seljaka dolazi u Sl. Brod
Gorski	187	6828	36	1558	1634	15	515	105	232
Zapadni nizinski	143	6942	49	1539	1554	8	145	35	49
Istočni nizinski	108	5237	48	1147	1146	11	301	43	138
Ukupno	438	19.007	43	4244	4334	34	961	183	419

Iz tog skupnog pregleda izlazi, da je planinska zona najveća po arealu, po broju kuća, kućanstava i po broju sela, a da je najslabije napućena. Po gustoći stanovništva je najjača zapadna nizinska zona.

Za pazarnih dana u subotu dolazi iz ta tri dijela druge zone *do 1000 osoba*, za pazarnih dana u srijedu do 500 osoba, a svaki dan prosječno do 150 osoba.

Dok smo vidjeli, da iz prve zone idu stanovnici okoline najviše iz kulturnih razloga, pa u tvornice u gradu i pored toga iz gospodarskih razloga, dotle se može ustvrditi, da iz druge zone stanovnike nijedna škola ni tvornica u gradu ne privlači.

Najprije ih je vukla težnja da prodadu svoja dobra, i to poljoprivredne produkte (s polja, vrtova, voćnjaka, vinograda i šume), zatim stoku i stočne proizvode. Novcem pak, koji dobiju, kupuju potrebnu robu na robnim sajmovima, kod trgovaca, obrtnika i monopola. Grad Slav. Brod je središte te izmjene dobara, kod koje najveći dio njih ostaje u samom gradu, da ga konsumiraju građani, a manjim dijelom se izvozi iz njegove sredine u druge gradove, koji su opet za sebe gravitacijska središta svoje okoline.

Da spoznamo motive, zbog kojih to stanovništvo konstantno svake godine, neke više, neke manje, cirkulira iz sela u grad i obratno, da upoznamo snagu tog nevidljivog, ali i te kako osjetljivog zakona cirkulacije između sela i grada, kao i cirkulacije gospodarskih dobara, radi koje i u službi koje stoje brojni ljudi sela i grada, valja ući u detaljnije promatranje tržišta Broda (njegovih sajmenih dana i trgovačkog kapaciteta), jer će nam ta slika moći pokazati, kako bez te cirkulacije ne bi moglo opstojati selo ni grad i kako je usko povezana okolina sa svojim središtem, gradom,

Kotar Brod nije tako žitorodan kraj kao ostali slavonski ili srijemski kotari. Općine, koje se nalaze u nizini kotara (kao Andrijevc, Garčin, Kaniža, Oriovac, Podvinje, Podcrkavje i Svilaj), imaju za sebe, a katkad u dobrim godinama preostaje im nevelik višak pšenice. Kukuruz se

više njeguje. U rodnim godinama imaju ove općine žita za izvoz: Klakar, Trnjani, Kaniža, Bebrina, Kobaš, Lužani, Brodski Stupnik i Brodski Varoš. Računa se, da se iz tih općina može izvesti pšenice i bijelih žitarica do 50 vagona, a 200 do 300 vagona kukuruza. Ali uzmu li se u obzir planinska sela tog kotara, koja sebi ne mogu namiriti potrebu žita, onda se može reći, da kotar Brod u većem broju godina može namiriti svoje potrebe žita, a u manjem ne može. Kotar Brod je dakle s gledišta žitarica najvećim dijelom gospodarski autarkičan. Izmjena tog žita među selima vrši se najvećim dijelom izvan grada Broda. Okolina može namiriti potrebe grada Broda, kome na godinu treba do 60 vagona. K tomu grad Brod je svake godine kupovao iz Banata, Bačke, Srijema i Đakovštine do 200 vagona finijeg brašna i dovezio ga u grad, a od toga je upotrebljavao sam grad oko 50 vagona. Slav. Brod nije uopće važno tržište za žito, jer nema veliku količinu žita ni skladišta za žito kao Nova Gradiška, Nova Kapela, Pleternica i Đakovo.

Prema tome promet žitom, osobito u jesenskim mjesecima, ne utječe toliko na gravitaciju stanovnika iz okoline u grad kao pazarni dani (pijac) za povrće.

Tih tržnih dana ima u Brodu u jednoj godini 124 i to 52 srijede, 52 subote, 12 marvenih (svakog 5. u mjesecu), 4 dana robna i 4 marvena; zatim su bili na blagdane [crkvene godove: Blagovijest (25. III.), sv. Trojstvo (4. VI.), Porcijunkula (2. VIII.) i sv. Kata (25. XI.)]. Osobito su važni subotnji pazarni dani, naročito oni u jesen, od rujna do sv. Kate. Ti su pazarni dani utvrđeni od starine, samo što su se do 1918. god. održavali u četvrtak i nedjelju mjesto u srijedu i subotu, kako se sada drže. Narod ih u svojoj tradiciji može pratiti do početka XVIII. stoljeća, dakle od početka austrijske vlade u ovom kraju. Uzmemo li niz godina prije rata od 1935. do 1940. god. i promotrimo li knjigu potrošarinskog odsjeka općine grada Sl. Broda, koji je budno pazio, da unosilac gospodarskih dobara u Brod plati doprinos gradu (bilo na malti ili na trgu ili na marvinskom pazaru) – doznat ćemo iz tih knjiga, koliko se dovozilo i odakle se dovozilo tih gospodarskih dobara, kao i kamo se izvozilo. Iz tih knjiga i dugogodišnjeg iskustva činovnika dobijamo sliku važnosti i bogatstva brodskog tržišta.⁷ Ući ćemo u detalje, da iz njih dobijemo pogled na cjelinu važnosti pazara.

Povrća i krumpira se u Brodu u 1940. god. prodalo ili kupilo u ovim količinama:

Krumpir 2,000.000 kg. Od toga je kraj Šijačija (Požeška kotlina) i Paurija (krajevi Dilj-gore) dala 50% (dakle 1,000.000 kg). Na teritoriju samog grada Broda rodilo je oko 100.000 kg (ili 5%). Brodski Varoš, Gromačnik, Slobodnica, Sibirj, Gor. Andrijevc, Stupnik, Slatnik, Oriovac, Lužani i druga sela daju do 400.000 kg krumpira (ili 20% cijele količine). Podvinje s gornjim selima je dalo 120.000 kg (ili 6%), Bukovje, Vranovci, Garčin i Klokočevik s ostalim selima dali su 100.000 kg (5%); Vrba, Ruščica, Bebrina daju 80.000 kg (4%); Kaniža, Kut, Kobaš 200.000 kg (10%).

Mrkva i peršin 80.000 kg. Od toga su Bugari u Sl. Brodu proizveli 30% ili 24.000 kg; Brodski Varoš 20% ili 16.000 kg; Vrba i Rušćica 20% ili 16.000 kg; Podvinje 20% ili 16.000 kg; Bukovje i Vranovci 10% ili 8.000 kg.

Mladi luk 6.000 kg. Od toga Bugari, vrtlari u Sl. Brodu, 40% ili 2.400 kg; Brodski Varoš 20% ili 1.200 kg; Vrba i Rušćica 15% ili 900 kg; Podvinje 15% ili 900 kg; Bukovje i Vranovci 10% ili 600 kg. To se povrće donosilo od ožujka do srpnja.

Salata 120.000 kg. Od toga Bugari iz Broda 3% ili 3.600 kg; Brodski Varoš 35% ili 42.000 kg; Vrba i Rušćica 22% ili 26.400 kg; Podvinje 20% ili 24.000 kg; Bukovje i Vranovci 20% ili 24.000 kg. To se povrće donosilo od ožujka do rujna.

Rajčica do 80.000 kg. Od toga su donosili Bugari vrtlari iz Broda 15% ili 12.000 kg; Brodski Varoš 15% ili 12.000 kg; Vrba, Rušćica, Klokočevik 40% ili 32.000 kg; Podvinje 5% ili 4.000 kg; Bukovje, Vranovci 10% ili 8.000 kg; ostala susjedna sela 15% ili 12.000 kg. To se povrće donosilo na tržište od svibnja do kolovoza. U mjesecu svibnju dolazi iz južnih krajeva, ali je vrlo skupo.

Kelj 70.000 kg. Od toga Bugari vrtlari iz Sl. Broda 40% ili 28.000 kg; Bugari vrtlari iz Lužana do 20% ili 14.000 kg; Brodski Varoš 15% ili 10.500 kg; Vrba i Rušćica 10% ili 7.000 kg; Podvinje 5% ili 3.500 kg; ostala susjedna sela 10% ili 7.000 kg. To se povrće donosilo od mjeseca lipnja do studenoga.

Kupus svježi 800.000 kg. Od toga Vrba i Rušćica 10% ili 80.000 kg; Slobodnica 25% ili 200.000 kg; Kobaš 15% ili 120.000 kg; Klakar i Bebrina 25% ili 200.000 kg; Bugari vrtlari iz Broda 10% ili 80.000 kg.

Špinat 4.000 kg. Od toga brodski Bugari vrtlari 35% ili 1.400 kg; Brodski Varoš 20% ili 800 kg; Podvinje 15% ili 600 kg; Vrba i Rušćica 30% ili 1.200 kg.

Grah u zrnu 500.000 kg. Od toga Varoš, Gromačnik, Sibinj, Slobodnica, Gornji Andrijevići, Stupnik i Slatnik 28% ili 140.000 kg; Kaniža i Kobaš 18% ili 90.000 kg; Podvinje, Rastušje, Tomica, Grabarje, Podcrkavje, Glogovica i Zdenci do 16% ili 80.000 kg; Vrba, Rušćica i Bebrina 8% ili 40.000 kg; Garčin i Klokočevik 10% ili 50.000 kg; Šijačija i Paurija do 20% ili 100.000 kg. Ali grad Brod ne potroši više od 200.000 kg, ostalih 300.000 kg mjesni trgovci kupuju od okolnih seljaka i prodaju za južnu Bosnu i Hercegovinu.

Grah u zelenim mahunama 25.000 kg. Od toga Brod, Varoš, Sibinj, Slobodnica 35% ili 8.750 kg; Kaniža 10% ili 2.500 kg; Vrba, Rušćica i Bebrina 15% ili 3.500 kg; Bugari vrtlari iz Broda 4% ili 1.000 kg; ostala susjedna sela 12% ili 3.000 kg.

Zelena paprika 120.000 kg. Od toga Bugari vrtlari iz Broda 25% ili 30.000 kg; Lužani 15% ili 18.000 kg; Požega 10% ili 12.000 kg; Sombor 35% ili 42.000 kg; okolna sela 15% ili 18.000 kg. Od te količine izvozi se iz Broda do 40%, a ostalo se konzumira u Brodu.

Krastavci 150.000 kg. Od toga Vrba, Rušćica i Bebrina 40% ili 60.000 kg; Brod. Varoš 15% ili 22.500 kg; Podvinje 10% ili 15.000 kg; Bugari vrtlari iz Broda 15% ili 22.500 kg; ostala susjedna sela 20% ili 30.000 kg. Od te količine izvezeno je bilo u Bos. Brod i druge dijelove Bosne 30%.

Modri patlidžan 5.000 kg. Od toga Bugari vrtlari u Sl. Brodu 75% ili 3.750 kg; Lužani 25% ili 1.250 kg.

Voća se počevši od 1. lipnja do konca prosinca uvozilo na dan prosječno iz Bosne do 5 kola (svaka kola imaju do 500 kg), ukupno 2.500 kg. Za tih 7 mjeseci uveze se dakle 600.000 kg, i to trešanja, krušaka, jabuka i oraha.

Iz okolice Broda su se uvozila od 1. lipnja do konca prosinca oko jedna kola na dan, ukupno 120.000 kg, i to trešanja, krušaka, jabuka, kajsiya, bresaka i oraha. Ukupno je dolazilo voća na tržište Sl. Broda na godinu (ovo je prosjek, koji je dolazio u 1938.–41. god.) do 720.000 kg. Dakle iz Bosne je dolazilo do 70%, a 30% iz okolice Broda.

Lubenice i dinje uvoze se 75% iz Sombora, a 25% iz Vrpolja i Donjih Andrijevac.

Od stočnih proizvoda *maslaca* uvozilo se do 50.000 kg, od toga se potrošilo u gradu Brodu do 30.000 kg, a u Bosnu se izvozilo do 20.000 kg. U Brod je dolazilo iz Oriovca 20%, iz Lužana 10%, iz Oprisavaca 5%, iz Belja 5%, iz Zdenaca 10%, iz grada Broda 5%, iz Bebrine 10%, iz ostalih sela 20%.

Sir domaći kravljji 1,260.000 kg. U gradu Brodu od toga se utrošilo 840.000 kg; izvezilo se u Bosnu 420.000 kg. To je bilo uvezeno kroz vrpsku mitnicu iz Gornje Bebrine 7%, iz Donje Bebrine 9%, iz Klakara 8%; kroz osječku mitnicu iz Garčina 6%, iz Klokočevika 8%, iz Zadubravja 3%; kroz podvinjsku mitnicu iz Podcrkavja 5%, iz Glogovnice 6%, iz Zdenaca 3%, iz ostalih sela 6%; kroz kolodvorsku mitnicu iz Sibirja 7%, iz Slobodnice 7%, iz Gor. Andrijevac 5%, iz Stupnika 5%, iz Odvoraca 6%; kroz savsku mitnicu iz Kaniže 5%, iz Šumeća 2%, iz Zbjega 2%.

Kao što je Brod važno tržište za povrće i voće, tako je važno i za *stoku*. Tu stoku, koja dolazi u Brod, možemo podijeliti u tri dijela, i to prvo onu, koja se doveze, proda i zakolje u Brodu; drugo onu, koja se proda u Brodu i najvećim dijelom izveze iz Broda; treće onu, koja se u zadrugama skuplja, malo vremena se zadrži u Brodu i šalje se dalje, izvan Broda, na prodaju.

God. 1940. zaklano je bilo u Brodu 832 komada rogatog blaga, 1.338 telića, 1.221 svinja, 165 ovaca, utovljenih svinja je zaklano 2.000, prasaca 1.400. Ukupno 6.976. Ali taj se broj može (osobito s utovljenim svinjama) podići na 40%, jer svako klanje nije bilo prijavljeno. Od zaklanih telića do 15% izvezlo se iz Sl. Broda.

Na stočnim sajmovima se u Brodu 1940. god. pri prodaji prepisalo stoke: svinja 4.177 komada, goveda 1.189, telića 1.183, konja 370, ovaca 267, koza 29. Ukupno 7.215. Ali kod svinja, telića i ovaca može se

držati sigurno, da nije obavljen prijepis ni u 50%. Od ove prepisane stoke na druge gospodare pri prodaji nije u kotaru ostalo ni 50%, već je sve izvezeno van. Teško je kazati, koliko je živadi (gusaka, pataka, kokoši, pilića i jaja) bilo prodano na tržištu u Brodu. U Brodu su postojala dva strana trgovačka društva, sa središtem u Milanu, a sa ekspozituroom u Brodu – Confino i Guardino, Facinciani – Vasić – koja su kupovala živad po Bosni (osobito u Derventi), u sjevernoj Srbiji (Šabac, Požarevac), u okolini Požege, pa su je uvozili u Brod, gdje se samo za nekoliko dana zadržala, a onda se otpremala u inozemstvo.

Te su firme bile izgradile iza 1925. god. moderno postrojenje za klanje peradi i električne hladnjake s kapacitetom od 4 zaklana vagona. To je postrojenje bilo izgrađeno u blizini željezničke stanice. Tu su one koncentrirale dovezenu živad, odakle su svaki mjesec otpremale u Italiju 20 do 25 vagona, dakle 240 do 300 vagona na godinu. Pored toga su one u Brodu, na Vijušu, njegovale do 10.000 komada gusaka, pa su ih othranjene žive otpremali u Italiju. God. 1939. uvezle su u Brod te dvije zadruge 160 vagona razne živadi i 40 vagona jaja.

Vojna Krajina u Slavoniji je uređena odmah iza Karlovačkog mira 1699. god. Ona je postojala od 1700. do 1873. god. Dijelila se na tri pukovnijska kotara: petrovaradinski, brodski i gradiški i tri slobodne, vojničke uređene općine (Militarkomunitäten), i to Petrovaradin, Karlovci i Zemun.⁸

Po K. Hietzingeru slavonska Vojna Krajina je imala 1800. god.

volova i bikova	14.074
krava	50.564
teladi	40.497
konja i pastuha	26.498
kobila	21.245
ovaca	119.684
svinja	185.057

Po tvrdnji Hietzingera takvo brojčano stanje nije imala tada nijedna austrijska provincija. Zbog toga je stočarstvo bila najvažnija i najunosnija grana gospodarstva u Vojnoj Krajini. Osobito je svinjarstvo bilo važno. U slavonskoj Vojnoj Krajini bilo je 1815. god. 226.674 komada svinja, od kojeg broja 107.285 u brodskoj, 75.577 u petrovaradinskoj, 36.170 u gradiškoj pukovniji. Graničari su se osobito bavili tovljenjem svinja, jer su imali dosta žira iz velikih hrastovih šuma. Najmanje su se bavili ovčarstvom u brodskoj i gradiškoj pukovniji.

Zbog velikog broja stoke važan je ovaj kraj bio za trgovinu i izvoz stoke. Glavni sajmovi za stoku održavani su 4 puta na godinu u Brodu, zatim u Ugarskoj u Kaniži i Šopronju, odakle se stoka gonila ponajviše u Beč i Prag, ali i drugdje. Pored žive stoke prodavali su se i njezini derivati. Hietzinger spominje, da je samo brodska kumpanija svake godine producirala oko 15.000 centi slanine i oko 10.000 centi masti. God. 1819. dobilo se iz cijele slavonske Vojne Krajine 448.000 funti vune, koja je velikim dijelom upotrebljena za kućnu porabu, a manjim

dijelom za izvoz. Trgovalo se stokom s Mađarskom, civilnom Hrvatskom, s Bečom i Turskom. U slavonskoj Vojnoj Krajini je bio živahan promet stokom i stočnim derivatima s Bosnom. Glavna prometna mjesta za stoku su bila: Zemun, Mitrovica, Brod, Stara Gradiška. Kontumacioni uredi za pregled stoke i njihovih derivata bili su u Zemunu i Brodu, ostala mjesta su imala »skele« (Raststelle) za stoku. Na skelama su održavani isto tako sajmovi stoke. Veliki trgovački put iz Levanta preko Turske pa slavonske Vojne Krajine vodio je u Austriju i dalje. Demian navodi podatke,⁹ koliko je stoke prevezeno preko kontumaca i skela od 1. XI. 1803. do 30. XI. 1804. Za Brod ne navodi broj stoke, koliko je prevezeno, već samo broj koža. I to bilo je prevezeno 4.180 komada govedih koža i 67.448 ovčjih koža. To je samo mala slika, a podatke točnije o ovom prometu ima brodski gradski arhiv, čuvan u gradskom muzeju. Stočarstvo je utjecalo dakle ne samo na blagostanje stanovništva, na njihovo zanimanje, na obrte, na trgovinu nego i na razvoj naselja s ogromnim prostorom, koje je zahvaćao kontumac u Brodu.¹⁰

Iza 1925. god. osnivali su se veliki obori za tov svinja, osobito su dva poznata u Velikoj Kapanici i Brodu. Tovljene svinje su izvozili u Austriju (Beč), zatim u Prag, u Požegu (Braća Nedele), u Sesvete (Rabus), u Petrinju (Gavrilović), u Zaprešić. Konja se mnogo izvozilo u Italiju, Grčku i Austriju, osobito u Italiju za vrijeme Abesinskog rata. Od manjeg značenja je bilo govedarstvo za izvoz. Stočarstvo je dalo bazu brojnim obrtima u Brodu, dalo je dobara za izvoz. Stočni fond u brodskom Posavlju zbog obilja paše i povoljnih klimatskih prilika bio je uvijek vrlo velik. To nam pokazuju razni statistički podaci.

Tako bismo mogli pratiti statistiku svakih 10 godina u drugoj polovici XIX. stoljeća. To bi nas predaleko odvelo. Navest ćemo je još samo za 1938. god.¹¹

Kotar	Konja	Goveda	Svinja	Ovaca	Koza	Peradi
Brod	14.457	19.781	15.237	4.060	102	117.905
Derventa	3.369	28.786	11.128	7.680	247	128.088
Ukupno	17.826	48.567	26.365	11.740	349	245.993

Nijedan kraj Hrvatske nije imao 15 konja na 1 km², 40 goveda na 1 km² kao ovaj, svinja je bilo 21 na 1 km², a 2,5 komada peradi je dolazilo na 1 stanovnika (250.000 peradi: 100.000 stanovnika). Stočarstvo se isticalo najvećma tim životinjama.

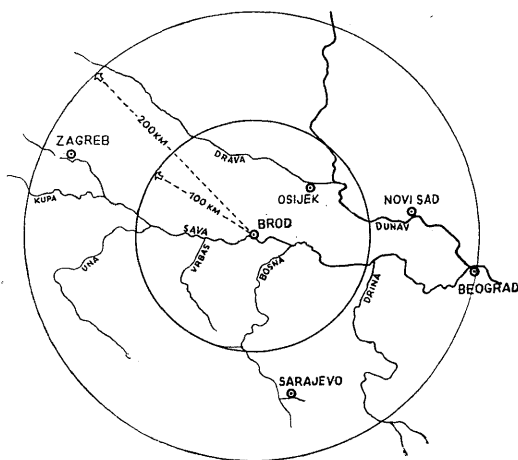
Pored toga i ribnjak na Vijušu kao i riba iz Save i susjednih rijeka (Ukrina, Mrsunja, Glogovnica) davale su dosta ribe gradu za ishranu. Ali riba je bila uvijek u Brodu sporedna hrana. Iz ribnjaka se na Vijušu proizvodilo ribe 1940. god. do 15 vagona, od toga se potrošilo u Brodu do 4 vagona.

Stanovnici grada Broda popili bi svog domaćeg vina iz Brodskog Vinogorja do 450.000 litara godišnje. K tomu stranog vina se dovozilo osobito iz Dalmacije i popilo u gradu do 200.000 litara. Ukupno 650.000 litara. Od domaćeg vina se još izvezilo do 40.000 litara.

Piva se uvozilo u Brod i na godinu popilo do 130.000 litara, i to većinom sarajevskog piva.

Domaći sodari proizvodili su godišnje do 90.000 litara sode, koja se popila u gradu.

Kreč (vapno) se uvezio iz sela Glogovice, Zdenaca i Slatnika.



5. - Izotele oko Broda od 100 i 200 km

Sjedala za kola izrađivali su isključivo stanovnici Poloja i Liješća. Brodski kotar je gorivog drva imao za sebe dosta i previše. Prije Drugog svjetskog rata je gorivog drva gradu Brodu davala Motajica 40%, Vučjak 20%, Klakar-Šušnjevcu 10%, Odvorci 10%, a 20% sela: Glogovica, Tomica, Rastušje, Kindrovo, Crni Potok, Zdenci i Slatnik. Grad Brod treba za svoju potrebu na godinu do 30.000 m³ drva. Nijedno selo brodskog kotara nije trebalo kupovati drvo, nego ga je imalo od brodske šumske imovne općine. Ta su se drva dovozila u grad na prodaju u ljetnim mjesecima. Gorivo se drvo nije izvezilo iz Broda, ali dok se uvezilo onoliko drva za gorivo – mnogo se drva uvezilo i za industriju za tadašnje firme (Slavonija, Slavex, Ditad). O tome ćemo kasnije dati podatke.

U planinskim selima postojala je donedavno starinska proizvodnja drvenog ugljena, koji se prerađivao od otpadaka stabala, granja i kore.

Brodski pazar sa žitom, povrćem, voćem, mesom, peradi, jajima, gorivim drvom bio je uvijek vrlo bogat i jeftin. Bosanski dio brodskog

Posavlja unosio je najviše na ovo tržište voća (do 70%), peradi i jaja (do 80%), nešto stoke i vune, gorivog drva (do 60%), inače je sve ostalo dao na ovo tržište slavonski dio brodskog kotara, nešto pak Paurija, Šijačija i Sombor.

Seljak je dakle svoje proizvode prodavao cijele godine, ali osobito u jesen. Tada je on i kupovao najviše dobara za sebe, u prvom redu odijela. Od Lužana do Donjih Andrijevac a i Doboja svi su ljudi kupovali tekstil (štofove i platno) u Sl. Brodu.

Isto su tako svu kolonijalnu robu (rižu, šećer, kavu, mirodije) kupovali svi iz cijelog Posavlja u Brodu. O tomu ćemo nešto kasnije kazati.

Jedan od razloga, koji privlači seljake, da iz svojih sela idu u grad Brod, jest pitanje obrtnika. U svakom selu brodske okoline nalaze se obično ovi obrtnici: kovač, stolar, brijač i kolar, rjeđe mesar i pekar. Naravno da ti obrtnici nisu mogli namiriti potrebe seljaka, pa su zato oni išli k poznatim i vještim obrtnicima u grad. Brod je odavna bio poznat kao grad obrtnika. U Slavonskom Brodu je počeo jačati broj obrtnika na početku XVIII. stoljeća, kad su zidali tvrđavu, u doba Eugena Savojskog. Tada su došle brojne talijanske i francuske obitelji obrtnika, od kojih su neke ostale i njihovi potomci i sada tu žive. Zatim se broj obrtnika pojačao na početku XIX. stoljeća, kad se gradio nasip uz Savu od Kobaša do Klakara. Uz obrtnike je jačao i trgovački stalež. Zato su i došli u Brod Židovi kao trgovci.

Iz popisa stanovnika 1786. god. vidi se, da je u Brodu bilo opančara, kolara, kovača i mnogo »gombara«, što je znak, da se nosilo mnogo gajtana, jer je to bila stara hrvatska moda.¹² U gradskom muzeju čuvaju se i sada zastave cehova iz 1821. god. krojača; 1823. kožara i ćurčija; 1824. opančara; 1825. kovača i bravara; 1826. tesara i stolara. Svi su zanati bili do sredine XIX. stoljeća u Sl. Brodu sakupljeni u šest cehova: I. krojači i opasači; II. konopari, mesari, bačvari, stolari, kolari, zidari, dimnjačari i bojadisari; III. cipelari i ćurčije; IV. kapari, kovači, sapunari, bravari i zlatari; V. remenari i sedlari; VI. opančari.

Osobito su se razvili zanati na bazi stočarstva. U Brodu je bilo 8 jakih kožarskih i opančarskih radnja. Oni su sami priređivali kože (močili su ih u Savi, gulili i štavljali sa šiškama). Svi su ti opančari počeli naglo propadati, kad je 1924. god. firma »Bata« počela prerađivati gumenu robu. Onda se razvila industrija sapundžija (A. Barca), osnovana 1900. god., a prestala radom 1930. Sirovinu su dobivali od brodskih i okolnih mesara, od uginule stoke, osobito svinja, a za pravljenje bolje vrste sapuna nabavljao se holandski loj. Godišnje se proizvodilo 4.000–5.000 kg dobrog sapuna za pranje. Zatim su se razvili zanati ćurčija. Zanatlije kožarskog zanata su najbolje stajali.

Oko 1930. god. razvila se industrija četaka »Tigar«, koja je namirivala potrebe brodskog Posavlja i još je izvozila svoje proizvode u Austriju i Italiju.

Prema tomu na osnovu stočarstva razvilo se 7 obrta u Brodu: mesara, suhomesnate robe, kožara, opančara, ćurčija, sapundžija i četkara.

Današnja »Omladinska ulica« (nekoć široki sokak ili ulica) imala je karakter šanca, uvijek pun vode sve do 1780. god. Uz taj šanac su za vrijeme zidanja tvrdave počeli zidati kuće za razne zanatlije: zidare, tesare, bravare i t. d. Čiglaru se naselili u Mucvanjskom sokaku. Sva-ki ceh se pretežno nalazio na okupu u jednoj ulici.

God. 1884. bili su ukinuti cehovi stupanjem na snagu obrtnog zakona. Tako u Brodu nalazimo cehove od 1769. do 1884. god. Obrtnici su se onda počeli udruživati u slobodna društva. God. 1906. bio je osnovan u Brodu savez hrvatskih obrtnika, a pri 25-godišnjici opstanka tog sa-veza priređena je bila obrtnička izložba, na kojoj se vidjela smotra obrtnika. God. 1922. bilo je u Brodu 500 obrtnika, 1934. god. 370, a 1940. god. 350. Neki obrti naglo izumiru, tako opančarski je istisnula bila cipelarska firma »Bata«, onda kirijaški i remenarski obrt je istisnuo automobilizam; nestajanjem narodne nošnje nestaje »gombarski« i kro-jački obrt. Seljaci obično u jesen za pazarnih dana idu k obrtnicima, kod kojih su kupovali potrebno odijelo, opanke, šešire, čurkove, pa za kola i konje razne potrebe. Tih 350 obrtnika zanimalo se sa 57 vrsta obrta. Obrtnici nisu čekali seljaka samo u gradu, da dođe kod njih kupovati, nego su išli na crkvena proštenja i kirvaje po selima, gdje bi razapeli svoje šatore (drvenjare ili bude), pa prodavali seljacima. Tako su se razvijali seoski robni sajmovi, na kojima su sudjelovali obično: krojači, opančari, remenari, užari, čurčije, štrikeri, šeširdžije, šusteri (cipelari), bačvari, galanterijski trgovci, licitari. Ti obrtnici iz Broda sistematski su išli u sva veća sela okoline Broda, pa u Bos. Ša-mac, Derventu, Đakovo, Požegu, Pleternicu.

Kao što su trgovci stokom iz ovih krajeva (osobito svinjama) od XVIII. stoljeća pa sve do izgradnje željeznice išli iz broskog Posavlja u daleke krajeve sa stokom (u Peštu, Beč, Zagreb i t. d.), tako su i obrt-nici u XVIII. i XIX. stoljeću išli sa svojom robom po sajmovima. Oni su dapače provodili neke vrste dualizam rada. Žena obrtnika sa radni-cima i šegrtima je ostajala trajno kod kuće, gdje se neprestano radilo, a sam obrtnik je veći dio godine (u proljeće najmanje, ljeti više i u jesen najviše) išao po sajmovima da prodaje robu. Ali kad su bili veliki robni sajmovi u samom gradu Brodu, onda su oni iznosili na trg svoje proizvode, da ih seljacima prodaju. Tada su i seljaci donosili laneno platno, vunene predmete (čarape, jake, dokoljenice, nazuvke) da ih prodaju. Ti su robni sajmovi u gradu Brodu imali osobitu važnost pred sv. Katu (25. XI.), mjesec dana pred Božić, pa sv. Trojstvo (4. VI.) i Porcijunkulu (2. VIII.). Sada izumiru robni pazarni dani nestajanjem obrtnika i obrta, pa množenjem broja trgovačkih radnja i tvorničkih jeftinih proizvoda. Manufakturu možemo podijeliti na domaću radinost, obrte i tvornice. Do razvoja velike industrije razvijao se uvelike po cijeloj Evropi obrt. Jačanjem industrije obrt slabi. Tako je bilo i u Brodu. Od XVIII. stoljeća, kad se počela zidati tvrđava u Brodu, do 1920. god. jačaju i žive brojni obrti u Brodu, od jačanja industrije obrti nazaduju i slabe.

Seljaci su dolazili u Brod i radi monopola. Doduše u Donjim Andrijevcima i Oriovcu su postojali financijski odjeli, koji su dijelili monopol, i to sol, duhan, petrolej i šećer. Osobito u jesen dolazili su seljaci u grad da plate porez. U Brodskom kotaru bilo je 17.238 stanovnika, koji su plaćali porez (zemljarinu i kućarinu), a u gradu Brodu ih je bilo 2974. Ti su podaci iz 1940. god. Svi su oni lično dolazili u porezni ured da plate porez.

Mnogi su seljaci dolazili u kotar radi političkih, zdravstvenih, veterinarskih, katastralnih i zadružno-gospodarskih pitanja. Mnogi su išli na sud radi ostavinskih, grutovničkih, civilnih ili kriminalnih rasprava, kao i odvjeticima.

Mnogi su išli k trgovcima u Brod, kojih je bilo 1940. god. do 267, da kupuju razne potrebne stvari.

Mnogi su išli iz zdravstvenih razloga k liječnicima ili u bolnicu. Jedan pogled na promet bolesnika u bolnici 1940. god. posvjedočit će nam tu jaku gravitaciju okoline ka gradu. 1940. god. prošlo je kroz bolnicu 2367 bolesnika, iz 255 mjesta. Mnogi su od tih bolesnika bili iz dalekih krajeva. Ona ćemo mjesta nabrojiti, iz kojih je bilo najmanje 5 bolesnika u jednoj godini. To su bila ova mjesta (ovdje ne računamo one bolesnike, koji su iz grada Broda):

Andrijevc Gor.	18	Kindrovo	15	Perkovci	4
Andrijevc Donji	33	Klakar (Bosna)	16	Radovanje	4
Banovci	7	Klakar Sl.	6	Rastušje	6
Bartolovci (Sibinj)	2	Klokočevik	36	Sapci	11
Bebrina	22	Kobaš	6	Solna	10
Bebrina Donja	10	Kopanica	12	Sibinj	41
Bebrina Gornja	19	Korače	8	Sijekovac	19
Bečica (Lužani)	3	Korduševci	7	Slatnik	22
Beravci	5	Kričanovo	7	St. Slatnik	29
Bicko selo	15	Kujnik	5	Slobodnica	28
Bos. Brod	101	Kuti (Bebrina)	8	Sredanci	4
Brod. Varoš	183	Kuti (Trnjani)	11	Br. Stupnik	29
Brusnica	8	Liješće	10	Svilaj (Bosna)	12
Bukovje	26	Lovčić	4	Šumeće	13
Ciglenik	3	Lužani Sl.	3	Šušnjarci	8
Crni Potok	4	Lužani Bos.	3	Tomica	18
Derventa	12	Matković M.	11	Topolje	20
Doboj	20	Malino	7	Trnjani	31
Drenovac Br.	5	Močila	8	Vinogorje Brod.	18
Dubečac	6	Modran	7	Vrba Gornja i D.	19
Dubovik	10	Odverci	26	Vranovci	16
Garčin	6	Oprisavci	12	Vrhovine	9
Grabarje	14	Oriovac	30	Zadubravje	19
Glogovica	9	Oriović	8	Zbjeg	9
Grižići (Sibinj)	3	Podcrkavje	20	Zdenci	19
Gromačnik	22	Podvinje	68	Žeravac	5
Jelševik	8	Poloj	8	Živike	3
Kaniža	12	Prnjavor (Bosna)	6		
Kapela N.	5	Prnjavor Sl.	7		

Naveo sam samo 87 mjesta, da se vidi, koja su sela najviše gravitirala k bolnici.

Dok su na gravitaciju stanovnika prve zone utjecali pored ostalih razloga (gospodarskih, upravnih i t. d.) osobito škole i rad u tvornicama, na gravitaciju stanovnika druge zone nisu nimalo influirale škole ni tvornice u gradu, već isključivo gospodarski, upravni i zdravstveni razlozi.

VI. SLAV. BROAD KAO GRAVITACIONO SREDIŠTE NAJUDALJENIJE OKOLINE IZ SLAVONIJE

Postoji još i treća zona, iz čijeg kraja stanovnici ne gravitiraju toliko iz kulturnih i gospodarskih razloga, nego najvećma (u 90%) iz upravnih i zdravstvenih razloga.

Stanovnici iz tih sela mogu poći jednog dana iz svojih kuća, boraviti u gradu i povratiti se istog dana natrag, ali onda se moraju voziti kolima i željeznicom do Broda i natrag. To je vrlo nespretna i komplicirana vožnja, zbog čega je seljaci tih krajeva izbjegavaju, svode na minimum i za svoje potrebe idu u bliža trgovišta, gospodarska središta, gdje obavljaju glavne izmjene gospodarskih dobara. To su ova sela:

Ime sela	Površina u km ²	Broj stanovnika 31. III. 1931.	Na 1 km ² stanovnika	Broj kuća 1931. godine	Broj domaćinstava 1931. god.	Općina	Max. broj seljaka dolaze u Sl. Broad	Min. broj seljaka dolaze u Sl. Broad	Srednji broj seljaka je dolazio u Sl. Broad 1940.
Bečić	2,54	172	67	42	42	Lužani	5	1	2
Ciglenik	1,27	362	85	72	72	„	7	2	2
Živike	9,48	559	57	111	111	„	7	3	2
Pričac	5,48	241	44	53	53	„	3	1	1
Br. Drenovac	22,45	1140	51	230	230	Drenovac	2	—	1
Bučje	10,06	578	58	100	100	„	2	—	1
Zagrađe	14,70	706	48	130	130	„	2	—	1
Bilice		84		23	25	Sibinj	3	—	1
Brčine		354		121	122	„	3	—	1
Ravan	22,00	188	38			„	3	—	1
Brđani						„	3	—	1
Mihaljevići		207		41	48	„	3	—	1
Prnjavor	6,18	331	53	68	65	Svilaj	3	—	1
Novi Grad	6,82	296	44	61	59	„	3	—	1
Ukupno	103,98	4198	40	1052	1057	4	49	7	17

Prema tomu dvije potpune općine: Lužani i Brodski Drenovac i nekoliko sela iz dvaju perifernih općina (Odvorci i Svilaj) ne gravitiraju k Sl. Brodu. Dakle dijelovi na zapadu, na sjeveru i na istoku kotara ne gravitiraju svome središtu.

Dio općine Lužana (sela: Bečica, Ciglenik, Živika i Pričac, dapače i Lužani sami) gospodarski gravitiraju potpuno k Novoj Kapeli Batrini, Pleternici ili Požegi u 90%, tek u 10% gravitiraju ka Brodu.

Cijela općina Brodski Drenovac, sa selima: Drenovac, Bučje i Zgrade, gravitira sa 95% ka Pleternici, N. Kapeli i Požegi, a tek sa 5% ka Sl. Brodu.

Dio općine Sibinja, pet ogranaka sela Odvoraca (Bilice, Brčine, Ravan, Brđani, Mihaljevići) gravitiraju sa 90% Pleternici i Požegi, a 10% Brodu. Prnjavor Slavonki i Novi Grad gospodarski gravitiraju sa 80% k Bosanskom Šamcu, a 10% ka Donjim Andrijevcima i 10% k Sl. Brodu. Općina Lužani je na zapadu od grada Broda, udaljena nekih 35 km. Dva sela su s desne strane Orljave (Pričac i Živike), a dva s lijeve (Rečica i Ciglenik), ali se cijela općina, isto kao i općina Brodski Drenovac, nalazi na putu, što vodi iz Posavlja u Požešku kotlinu, kroz koju ide ogranak željeznice od Kapele Batrine preko Pleternice u Požegu. Ogranci sela Odvoraca nalaze se na sjevernoj strani Brodskog kotara te gravitiraju kud i lijevi pritok Orljave, potok Gnojnica, dakle opet prema spomenutom putu Kapela-Pleternica.

Na krajnom istoku Brodskog kotara dva sela općine Svilaja, koja se nalaze uz lijevu obalu Save, nedaleko su od Bosanskog Šamca, prirodnog stjecišta ljudi iz okoline. Tu se nalazi i kompa (prevozna lađa za terete, kola, konja, auta) preko Save. Tu utječe rijeka Bosna u Savu, a rijekom Bosnom dolaze i ljudi u Šamac, te je Šamac gospodarsko jače središte od Donjih Andrijevaca. Njima je daleko Đakovo i Sl. Brod za gospodarske potrebe. Samo za upravna pitanja moraju ići u Sl. Brod.

Maksimalni broj stanovnika dolazi iz tih sela u subotne pazarne i marvinske sajmene dane, i to 49 ljudi, gotovo nijedan ne dolazi u obične dane, a u pazarne dane srijedom tek pokoji dođe, – prosječno njih do 17.

U treću gravitacijsku zonu pripada kraj bosanskog Posavlja, to jest sva sela, koja su na dogled Sl. i Bos. Brodu, a nalaze se uz sjeverni pristranak Vučjaka, Markovca i Motajice. Dalje ona sela, koja su uz desnu obalu Save i u Ivanjskom polju. Sva ta sela, osim njihova središta Bos. Broda, vrlo rijetko gravitiraju ka Sl. Brodu, i to samo iz gospodarskih razloga, a nikako iz kulturnih i upravnih razloga. Ta sela se orijentiraju sada ka Derventi, sada ka Bos. Brodu, a sada k Sl. Brodu. Sela istočno od Bos. Broda (kao Vinska) idu u sva tri središta, ali manje u Derventu, sela zapadno od Bos. Broda više idu u Derventu nego u Bos. Brod i Sl. Brod. Teško je za ta sela odrediti točnu gravitaciju.

VII. BOSANSKI BROD KAO GRAVITACIONO SREDIŠTE
BOSANSKOG DIJELA BRODSKOG POSAVLJA

Bosanski Brod je gradić položen na desnoj obali Save, 2 km jugozapadno od Sl. Broda. Taj se grad razvio demografski ovako, kako nam ova tabla kaže:

Godina	Broj kuća	Broj stanov.	Stanovništvo po vjeri					
			Rkt.	Pravosl.	Muslim.	Evangel.	Grkokat.	Židova
1879	231	710	120	136	402	—	—	52
1885	294	1386	451	214	605	—	—	62
1895	314	1812	894	236	575	19	3	85
1910	612	3378	1936	506	672	85	16	163
1921	—*	4110	2297	714	880	61	28	130
1931	777	4416	2426	818	1044	39	30	59
1941	1348	5768	3340	1028	1349	51	—	—
1948	?	4994	?	?	?	?	?	?
1953	914	8854						

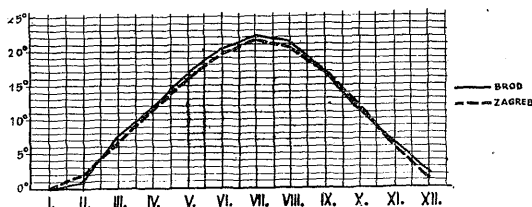
* Nema podataka

Iz te table vidimo konstantni napredak Bos. Broda u broju stanovnika i kuća. Taj se porast osobito opaža od 1878. god., kad je Austrija okupirala Bosnu i Hercegovinu. Na razvoj naselja je osobito utjecala izgradnja uskotračne željeznice, koja je išla iz Bos. Broda do Sarajeva i dalje; sada pak ide samo od Bos. Broda do Doboja, odakle ide u Sarajevo normalna pruga. Austrija je u njemu bila izgradila veliku željezničku stanicu, kakve nije imala cijela Bosna. Ta je stanica bombardiranjem 1944. i 1945. god. potpuno srušena. Nedaleko stanice nalazi se ložionica i radionica, pa skladište za robu sa dvostrukim pretovarom, iz vlaka na Savu i iz vlaka u vagone širokotračne pruge. Radionica, ložionica i pretovar robe uvjetovali su jaku gravitaciju stanovništva iz susjednih sela u grad. U toku vremena od 1878. god. ustalila su se sela podno gore Vučjaka te su uz prugu nastale različite industrijske grane (kao proizvodnja sapuna, marmelade, čarapa, pa ciglane, a najvažnija je rafinerija nafte nazvana »Standard«). Sve su te industrije privlačile stanovništvo iz okolnih sela. Tako se ustalila gravitacija susjednih sela ka Bos. Brodu, te je on postao važno upravno mjesto, u kome su se nalazila općina, ispostava kotara Dervente, katastarska uprava, sud i gruntovnica, pošta, uprava monopola, carinarnica prvog reda. U njemu ima mnogo obrtnika, kojima idu seljaci. Bos. Brod se tako razvio i kao privredno središte. U tipu se svome »poslavonio«, kako tamo kažu ljudi, jer je općina dvije stare mahale raširila i uredila. Osobito je lijepo popločana granitnim kockama, nivelirana i uređena glavna ulica, koja ide od željezničkog mosta do stanice. Tu je središte gradića, koji je potpuno izgubio izgled muslimanskog naselja.

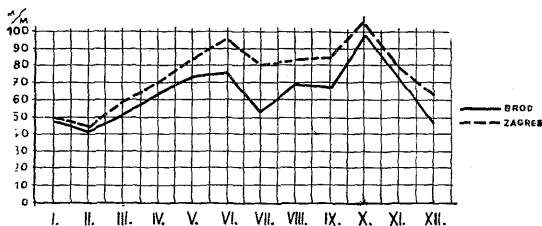
Sela, koja pripadaju općini i potpuno gravitiraju Bos. Brodu, ova su:

Ime sela	Površina u km ²	Broj stanovnika 1931. godine	P o v i e r i			Na 1 km ² stanovnika	Broj kuća 1931. godine	Broj kućanstava 1931. godine	Max. broj seljaka dolazio u Bos. Brod 1940. god.	Min. broj seljaka dolazio u Bos. Brod 1940. god.	Sred. broj seljaka dolazio u Bos. Brod 1940. god.
			Rkt.	Prav.	Musl.						
Brunsnica Mala	8,96	760	490	270	—	84	133	133	200	100	120
Brunsnica Velika	27,67	2243	1700	543	—	87	382	382	300	100	150
Grk	10,13	981	720	260	—	98	198	198	200	50	80
Klakar Gornji	13,57	948	112	836	—	72	175	175	250	50	100
Klakar Donji	14,80	910	68	842	—	61	170	170	350	100	150
Kolbe Donje	6,06	820	800	20	—	137	160	160	250	50	50
Kolbe Gornje	6,12	940	200	8	732	157	173	173	200	30	70
Kritanovo	2,87	950	880	70	—	317	165	165	100	30	50
Lijesće	13,90	1910	—	1910	—	136	343	343	250	60	100
Mocića Donja	2,30	400	170	230	—	173	83	83	100	30	50
Mocića Gornja	3,55	858	802	56	—	286	162	162	60	30	20
Nova Utrina	22,55	2010	1860	150	—	91	358	358	400	30	200
Poloj	7,70	1110	—	1110	—	139	216	216	500	300	200
Stjekovac	4,63	1750	850	400	500	75	348	348	100	50	60
Ulnka	4,37	420	210	210	—	105	86	86	150	30	60
Vinska	4,77	800	100	700	—	160	152	152	150	80	100
Vrela	22,55	3100	1680	1420	—	140	468	468	250	30	200
Zboršće	4,63	700	220	480	—	140	125	125	100	30	60
Bos. Brod	10,57	4439	2426	818	1044	428	777	777	—	—	—
Ukupno	189,70	26049	13288	9330	2276	137	4674	4674	3910	1180	1870

Neka od tih sela imaju i druga imena. Tako Novu Ukrinu nazivaju još Novo selo ili Otočak, Zborište nazivaju još Nova Ukrina II, Kolibe Donje nazivaju Katoličke Kolibe, jer su stanovnici samo katoličke vjere, Kolibe Gornje nazivaju još Turskim Kolibama, jer najveći broj stanovnika pripada muslimanskoj vjeri. Karakteristično je, da postoje sela: Klakar, Kolibe i Močila Gornja i Donja, što (vjerojatno) znači, da su Donja proizašla od Gornjih i da su Donja mlađa naselja od Gornjih. Ta sela su mogla još dobiti značenje po geografskom položaju.



6. - Godišnji tok temperatura Broda i Zagreba



7. Padaline u Brodu i Zagrebu

U Slavoniji se svi zapadni dijelovi naselja nazivaju gornji, a istočni donji i to po toku Save, gornje je što je bliže izvoru, a donje što je bliže ušću. U Hrvatskom primorju i Dalmaciji nazivaju gornji dio istočni, a donji zapadni, i to po suncu, na istoku ide sunce gore, a na zapadu dolje.

Pregledamo li na toj tablici, kako su gusto naseljena ova sela i na karti, kako su položena, utvrdit ćemo, da je od Bos. Dubočca do Brunice Sava napravila jedan poluotok, na kome opažamo četiri jače aglomeracije sela i stanovnika. Prva ide od Bos. Broda južno uzduž desne obale Save, pa dijelom uz Ukrinu. Cesta, koja ide za Derventu, okupila je naselja Sijekovac, Gornja Močila, Otočak (ili Nova Ukrina), Zborište. Na tom pravcu ceste od 8 km nanizale su se 993 kuće ili na svakih 8 (odnosno 16 m, uzmu li se dvije strane ceste) po jedna kuća.

Taj pravac ceste naliči na pravac u Slavoniji, na pr. od Trnjana do Sapca. Druga aglomeracija naselja nalazi se po sredini tog Savina poluotoka, a sačinjava sela: Kolibe Donje i Gornje, Kričanovo i Donja Močila. Treća aglomeracija nalazi se uz sjeverno podnožje Vučjaka sa selima Vrela i Vinska. Četvrta uz obalu Save sa selima Liješće i Poloj. Između tih aglomeracija naselja nalaze se močvarna, često poplavljena zemljišta Ivanjskog polja.

Sva ta sela gravitiraju k Bos. Brodu iz političkih, socijalnih i najviše gospodarskih razloga. Godišnji sajmovi u Bos. Brodu jesu 20. srpnja na dan sv. Ilije, patrona kat. crkve u Bos. Brodu (Kirvaj), zatim 2. i 3. rujna, a sedmični pazarni (pijac) se drži svakog petka u sedmici. Ukupno ima 55 pazarnih dana u godini. Ti pazarni dani su znatno slabiji nego u Sl. Brodu, ali ipak dolazi na njih iz sela, koja samo pripadaju općini Bos. Broda, 1000 do 3000 ljudi, koji znatno potenciraju promet u gradu.

Pored tih seljaka, koji dolaze iz spomenutih sela, dolaze i seljaci iz općine Lužani (selo Derventa) i Plehan.

Ova tabla nam kaže ta sela:

Ime sela	Općina	Površina km ²	Broj stanovnika 1931. god.	Na 1 km ² stanovnika	Broj kuća	Max. broj seljaka je dolazio u Bos. Brod 1940.	Min. broj seljaka je dolazio u Bos. Brod 1940.	Sred. broj seljaka je dolazio u Bos. Brod 1940.
Koraće	Selo Derventa	24,35	1368	57	215	75	25	50
Žeravac	Bos. Lužani	10,63	966	87	163	40	18	26
Polje	"	12,95	958	73	174	25	8	17
Lužani Mulabegovi	"	7,95	675	84	120	28	10	18
Lužani Semsibegovi	"	8,92	645	72	107	30	12	22
Višnjak	"	16,00	1035	65	170	25	5	12
Ukupno	2	80,80	5647	70	949	223	78	145

Postoje još neka sela općine Plehan, i to Lupljanica Gornja i Donja, Komarnica i Modran (ili Dražina) te sela općine Derventa, koja još manje gravitiraju Bos. Brodu, možda 5%, pa ih zato nisam pribrojio gravitacionoj zoni Bos. Broda, dok Koraće i općina Lužani gravitiraju sa 30% Bos. Brodu i zato sam ih ubrojio trećoj gravitacionoj zoni Bos. Broda.

Sve te stanovnike sela osim pazara privlačile su osobito u Bos. Brod tri ustanove, koje su svaki dan upošljavale veliki broj radnika, a to su rafinerija nafte »Standard«, ložiona željeznice i pretovar robe. Ova tabla nam pokazuje, koliko je 1940. god. svaki dan dolazilo radnika u ove tri ustanove iz pojedinih sela:

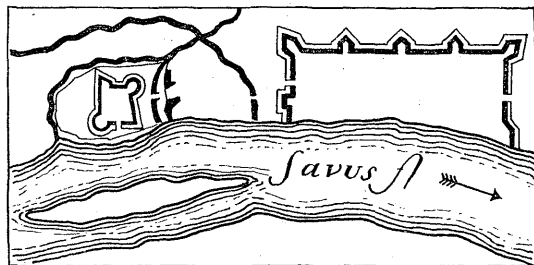
Ime naselja	u »Stan- dard«	u željezn. ložionu	za preto- var robe	Ime naselja	u »Stan- dard«	u željezn. ložionu	za preto- var robe
Klakar	—	—	10	Vinska	—	—	20
Donje Kolibe	7	—	50	Korače	—	23	100
Gornje Kolibe	—	—	40	Bos. Lužani	—	18	40
Kričanovo	72	—	50	Ljupljanica	—	9	40
Liješće	3	—	30	Komarnica	—	2	20
Močila	47	—	50	Dažnica	—	—	15
Nova Ukrina	16	—	150	Kotarsko	—	1	40
Poloj	—	—	20	Derventa	—	48	30
Sijekovac	210	3	25				
				Ukupno	255	104	730

U rafineriji nafte »Standard« radilo je 1940. god. radnika 355 sa sela i 76 iz Bos. Broda, dakle 431. U ložionici su radila 104 radnika. Njima treba još pribrojiti 1 radnika, koji je dolazio iz Zadubravja, a 4 iz Slav. Broda, dakle ukupno 109 radnika. U skladištu robe kod pretovara ih je na dan dolazilo 730 radnika, koji su obično radili u tri smjene po 243 radnika. Ukupno je dolazilo svaki dan radnika sa sela u te tri ustanove 1189 osoba. Naravno da je i taj broj radnika potencirao promet u gradu, koji je u pazarnim danima sa tim prilivom što nestalno pridošlih seljaka što stalno zaposlenih radnika za razne poslove narastao na 800–900 stanovnika.

Historijski i politički razlozi su rastavili Bos. Brod od Slav. Broda.

Bos. Brod je do početka XVI. stoljeća pripadao Berislavićima. Turci ga zauzeše 1525. god. te je u njihovim rukama ostao do 1878. god. Ali 1699. god. mirom u Srijemskim Karlovcima, nakon Velikog turskog rata u Srednjoj Evropi, bila je povučena međa Dunavom i Savom. Tada je po prvi put politički bio razdijeljen od Slav. Broda. Turci nisu dopuštali slobodno naseljavanje uz granicu. Jedino su čardaci bili postavljeni na svakih nekoliko stotina metara. Askeri (vojnici), koji su vršili dužnost u čardacima, zvali su se čardaklije. To su bili graničari. Oni su imali svoje središte za cijeli sektor od Kobaša do Šamca u Bos. Brodu. Uz među su mogli stanovati samo muslimani, nepovjerljivi katolici i pravoslavci nisu mogli nastaviti taj kraj. Od Dervente do Bos. Broda, uz Ukrinu i oko čardaka muslimani su stanovali u slabim kućama. A sučelice ovoj granici je Austrija za doba Marije Terezije i Josipa II. uvodila Vojnu Krajinu, gdje je opet vojska imala glavnu riječ. Cijelo brodsko Posavlje je bilo vojnički uređeno. Osobito se nagomilala vojska u tom kraju 1878. god., kad je sa austrijske strane general Filipović sakupio veliku vojsku u Sl. Brodu, da s njom prodre kroz Bos. Brod u Derventu, pa dolinom rijeke Bosne u Sarajevo. S druge strane su Turci spremali vojsku za obranu. To je bilo zadnji put, kad su oba naselja Broda odigrala važnu vojničku funkciju. Iza aneksije Bosne i Hercegovine sa strane Austrije brzo su se promijenile prilike u Bosanskom Bro-

du. Čardaklija je nestalo; zabrana naseljavanja civilnog stanovništva je ukinuta; Turci su se povukli, a s njima mnogi muslimani sa svojim obiteljima; počeo se izgrađivati most kod Ade preko Save, željeznička pruga, različne zgrade za upravne, željezničke, sudbene i stambene potrebe; u mjesto su počeli dolaziti službenici i stanovnici iz okoline. Karakter se zemlje potpuno izmijenio. Tako se Bos. Brod opet približio Slav. Brodu, kad je nestalo političke međe na Savi.



8. – Brod na Savi. (Nacr. tvrđave Uukovac i zidova oko grada oko god. 1700. po Weigelovoj mapi. Szabo: Sredovječni gradovi u Hrv. i Slav.)

Od 1878. do 1918. god. pripadao je Bos. Brod Austro-Ugarskoj, ali je bio podvrgnut posebnoj zemaljskoj vladi u Sarajevu, koja je bila direktno subordinirana Beču, a ne Pešti kao Hrvatska i Slavonija. U doba stare Jugoslavije do 1939. god. do stvaranja Banovine Hrvatske, pripadao je opet drugoj oblasti i banovini. Kratki upravni spoj od 1939. do 1941. god. nije mogao djelovati na tako brzo antropogeografsko srašćenje tih dvaju naselja. Zato su u njemu ostali neki bosanski zakoni i pravni običaji, koji se razlikuju od pravnih običaja u Slav. Brodu. U južnom i sjevernom, odnosno bosanskom i slavonskom dijelu brodskog Posavlja, vladaju dva etnografska svijeta, na koji su utjecali razni povijesni i geografski elementi. Uza sve to čini se danas anomalija, kad su ta dva grada pod istom političkom upravom, da u razmaku od 2 km (od Slav. do Bos. Broda) imamo dvije općine, dva suda, dva politička kotara, dvije kat. crkvene župe pod dvije različne biskupije. Ta dva grada veže blizina, laka komunikacija, trgovina, pazarni dani, škole, čitav život, jer mnogi stanovnici stanuju u Bos. Brodu, a vrše dužnost u Slav. Brodu i obratno. Sava ih ne luči nego ih spaja. A budući je Slav. Brod jači po svojoj trgovini i pazaru (pijacu), po kulturnom standardu nego Bos. Brod, prirodno je, da on uza sve prošle historijske prepreke potpuno teži k Slav. Brodu. Odnos između ova dva grada može se uporediti s odnosom Sušaka i Rijeke, Budima i Pešte, Beograda i Zemuna. Zbog te blizine pomišljalo se i raspravljalo o političkom spajanju tih dvaju gradova pod jednom upravom, ali čini se, da su još etnografske i psihološke razlike dosta velike te još nije došlo pravo vrijeme za iz-

vođenje ovog plana. Ali ono će doći. Mi u ovoj raspravi teško možemo antropogeografski rastaviti ta dva grada. Bos. Brod i Sijekovac pripadaju svakako u prvu gravitacionu zonu Slav. Broda. Ostala sela općine Bos. Brod, koja gravitiraju k Bos. Brodu, možemo uvrstiti u drugu gravitacionu zonu Slav. Broda, jer i ona za pazarnih dana dolaze u Slav. Brod, ali rjeđe. Ona su u prelaznoj zoni i sa 80% gravitiraju Bos. Brodu, sa 10% Derventi, a 10% Slav. Brodu. K trećoj gravitacionoj zoni Bos. Broda i Slav. Broda možemo ubrojiti selo Koraće i sela općine Lužani. Sva se ta sela nalaze u ravnici. Zatim ima nekoliko sela, koja se nalaze uz sjeverni pristranak Vučjaka, Motajice i Markovca, a samo s 5% gravitiraju k Bos. i Slav. Brodu.

VIII. BOS. I SLAV. BROD KAO GRAVITACIONO SREDIŠTE GOSPODARSKIH DOBARA

Brodsko Posavlje je jedna geografska jedinica, kojoj središte sačinjavaju dva naselja, i to Slav. i Bos. Brod. Ta geografska jedinica ima tri važna puta, kojima dolaze i odlaze i kojima prolaze gospodarska dobra i ljudi. Ta tri puta jesu: zapadni, koji vodi iz Broda uz tok rijeke Save prema Zagrebu; istočni, koji vodi niz tok Save prema Zemunu; i južni, koji vodi preko Dervente u dolinu rijeke Bosne prema Sarajevu i Jadranu. Ili još kraće: longitudinalni put, koji ide rijekom Savom od Zagreba preko brodskog Posavlja do Zemuna i dalje, pa transverzalni, koji dolazi iz Bosne prema longitudinalnom, a spajaju se ta dva velika puta u Slav. Brodu. Grad Brod je prometno središte i čvorište, koje je nastalo na spojnici tih dvaju putova. Nastaju pitanja:

1. koja gospodarska dobra dolaze i kojim putem privlači njih grad Brod za uzdržavanje svoje industrije i života svojih stanovnika i svoje okoline brodskog Posavlja;
2. koja gospodarska dobra producira brodsko Posavlje i grad Brod, pa ih tim istim putovima izvozi u svijet;
3. koja dobra tranzitiraju preko brodskog Posavlja i grada Broda, a da ne ostaju u brodskom Posavlju ni u gradu Brodu.

Kad bismo htjeli odgovoriti na ta pitanja pomoću historije, onda bismo ih mogli pratiti samo od XVI. stoljeća do danas ili bolje od doba Berislavića do današnjice. Kao što u političkoj tako i u gospodarskoj povijesti brodskog Posavlja i grada Broda imamo nekoliko važnih razdoblja.

Prvo je sredovječno hrvatsko do XVI. stoljeća, do zauzimanja ovog kraja od Turaka.

Drugo je od XVI. do XVIII. stoljeća, kad je ovaj kraj bio u vlasti Turaka. Sava nije imala karakter nikakve međe.

Treće je od 1699. do 1878. god., kad je mirom u Srijemskim Karlovcima Turska izgubila Slavoniju, brodsko Posavlje i Brod te je Sava

postala međa između Bosne i Slavonije. Ta je međa razdvojila bila prirodnu jedinicu broskog Posavlja na dvije političke cjeline, koje su ostale razdijeljene sve do 1878. god., do okupacije Bosne i Hercegovine od Austrije. Tada je bosanski dio broskog Posavlja gravitirao pretežno k Bosni. Uvoz i izvoz dobara bili su maleni zbog nedostatka industrije. Tranzit je isto tako bio neznatan zbog političke međe, nedostatka željeznica, nesigurnosti na putu i slabih cesta.

Četvrto je doba od 1878. do 1918. god. Tada slabi vojnički karakter broskog Posavlja, a počinje se uzdizati gospodarski i prometni karakter izgradnjom željeznice uzduž longitudinalnog i transverzalnog pravca. U to se doba počinje osnivati industrija u gradu. Slobodni i jaki željeznički promet uvjetovao je trgovinu gospodarskih dobara po velikoj Austro-Ugarskoj Monarhiji te je omogućio jačanje industrije u Brodu. Tržište se protezalo uglavnom u toj državi.

Peto razdoblje je od 1918. do 1941. god., kad se tržište zbog novih političkih međa počinje mijenjati. Import i eksport se dobara orijentira u prvom redu u samoj državi. Najveći se razmah te industrije pokazao od 1920. do 1926. god., dakle odmah iza Prvog svjetskog rata. Svjetska kriza je od 1926. god. zahvatila i brodsku industriju. Ta je kriza uništila bila mnoge industrijske grane te su tek 1934. i 1935. god. neke opet ojačale, a neke su propale.

Propašću stare Jugoslavije 1941. god. opet trgovina mijenja svoja tržišta bilo u importu bilo u eksportu dobara, a od 1945. god. opet se počinju podizati neke grane industrije do velike visine.

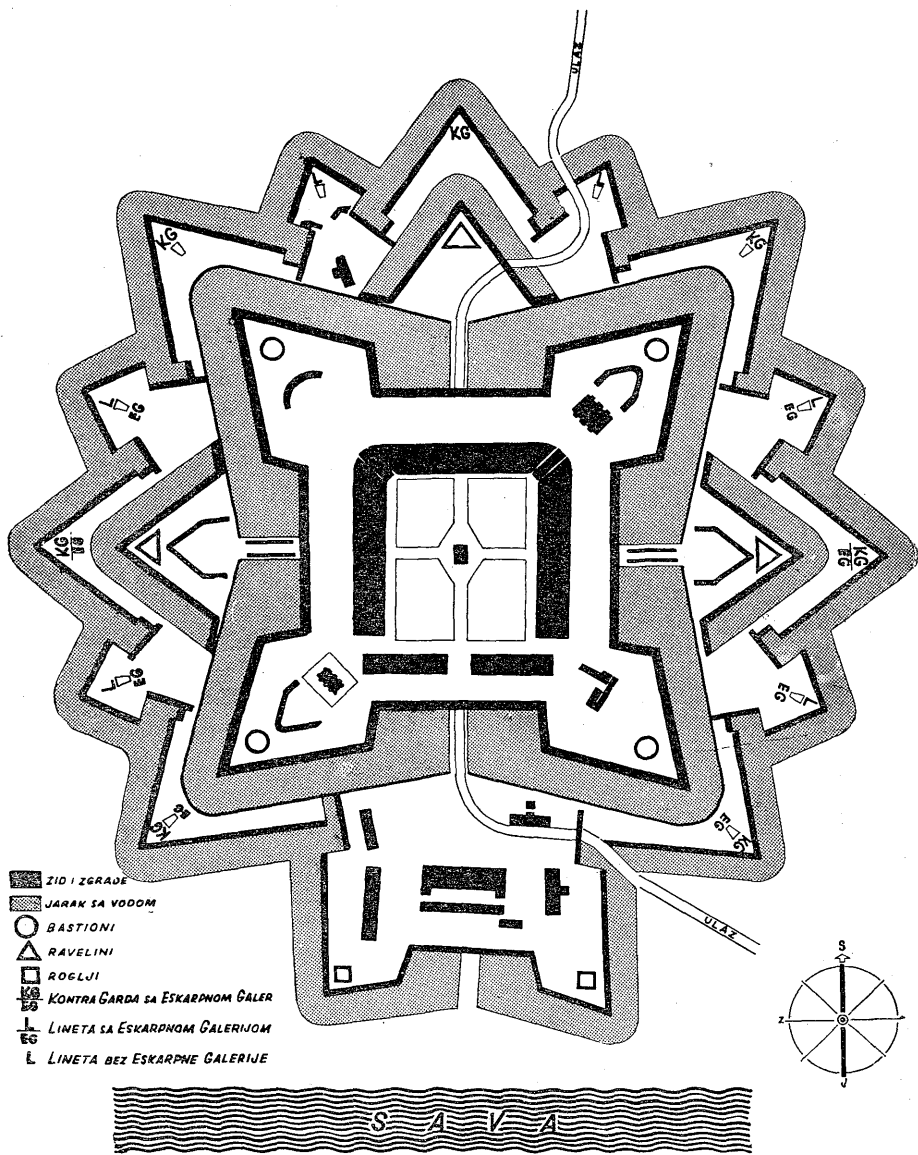
Prema tomu uvoz, izvoz i tranzit dobara u brodsko Posavlje i grad Brod zavisili su od političkog okvira države; u kojoj se Brod nalazio, od izgradnje prometnih cesta i željeznica; od jakosti industrije u Brodu, za koju treba importirati dobra i koja producira gospodarska dobra za eksport.

Žadržat ćemo se posebice na industriji, uvozu, izvozu i tranzitu dobara i ljudi preko Broda.

1. *Pola stoljeća (od 1890. do 1940. god.) razvoja industrije u Slav. i Bos. Brodu*

Razvoj industrije u Slav. i Bos. Brodu ne seže odavna, on zahvaća nekih 50 do 60 godina. Sva se industrija u Brodu dade razdijeliti u ove grane: drvnu, željeznu, mlinarsku, alkoholnu, ciglarsku, ljuštionicu riže, rafineriju (nafte i alkohola), tekstilnu i industriju boja.

Drvna industrija. Drvo za gorivo dobivao je grad Brod, kako smo vidjeli, samo na zemljištu svoga Posavlja. Ali drvo za industriju (za piljenje i furnire) nije gotovo ni 10% dobivao s tog teritorija, nego najvećim dijelom izvan tog zemljišta. Prvo industrijsko drveno poduzeće je bilo »Blau et comp«, osnovano 1890. god. Ono je u Brodu sabiralo drvenu građu i duge za bačve iz Bosne. Trajalo je do 1905. god. Svake



9. – Tvrđava u Slav. Brodu građena u XVIII. stoljeću po Vaubanovom sistemu

godine je iz Bosne dolazilo do 2000 vagona drva. U Brodu se razvrstalo i otpremalo najviše u Francusku i Englesku.

Iste godine se osnovala prva pilana za drvo, »Morpurgo i Parento«. Iz tih ruku je ona prešla u tvrtku Holzindustrie Aktiengesellschaft, Budapest 1900. God. 1904. je nastala firma »Slavonische Exploation«. God. 1918. je diobom kapitala nastao »Slavex«. »Slavoniju« je osnovala »Prva hrvatska štediona« 1901. god. »Ditad« je osnovan 1937. god. To je samo tvornica za impregnaciju drva, osnovana od Francuza (Carrel-Fouché). U njoj je bilo djelomično i ruskog kapitala. Sada (1953.) se nalaze u Sl. Brodu (nakon fuzije »Slavonije« i »Slaveksa«) »Drvena industrija Slavonija« ili skraćeno »Dis« i »Ditad«. Postojale su još tri velebačvarske radnje (Exle, Relić i Pracny), koje su svoje bačve izvozile u vinogradarske krajeve Mađarske, Srbije i Dalmacije, a trošile su vrlo mnogo drva.

Dvije pilane, po produkciji svojih finih proizvoda, najvažnije u Hrvatskoj (i u bivšoj Jugoslaviji) bile su »Slavonija« i »Slaveks«. One su svake godine mogle izraditi do 60.000 m³ drva, ali taj kapacitet nisu iskorišćivale ni za polovicu, dakle do 30.000 m³. Za svoju izradu dobivale su do 6000 m³ oblovine za furnire, a od te skupne oblovine dolazilo je na sami slavonski hrast (*Quercus Pedunculata*) do 3500 m³ na godinu. Pored toga izrađivale su do 1800 m³ oblovine orahovine. Osim te furnirske građe izrađivale su ove tvornice još do 10.000 m³ raznih hrastovih dasaka i parketa (»Slaveks« nije izrađivao parkete) i 5000 m³ dasaka od bukve, brijesta, javora, johe i mekanog drva: jele i bora. Ti podaci pokazuju samo srednju godišnju produkciju. K tomu »Ditad« je zadnjih godina (1937–1940) prije Drugog svjetskog rata na godinu impregnirao do 100.000 željezničkih pragova, gotovo sve od mekanog drva, koje je dobivao iz Bosne. Najvažnije drvo je bio hrast. Njega se najviše dobivalo iz slavonskih šuma, koje se nalaze u Posavlju (od Jasenovca do ušća Bosuta), osobito onih južno od Vinkovaca k Županji, koji su pripadali direkciji Brodske šumske imovne općine. Tamo se nalaze hrastove šume sa zrelim deblima (do 70 cm promjera i više), starima do 300 godina. Ta matora, zrela hrastova šuma daje odlične trupce, koji imaju mekanu, otpornu, gusto drvo žutozlatne boje, od koga se mogu rezati izvrsni, tanki (do 0,65 mm) furniri, gotovo jednako cijeñjeni, a katkad i više od njemačkog Spesartova hrasta. Tog se hrasta 80% dobivalo kroz istočna vrata brodskog Posavlja, i to manjim dijelom željeznicom (do 20%), a 60% Savom. Zato su te tri tvornice imale svoje željezničke naprave i male kolosjke u Brodu od svojih radionica do obale Save, pa svoje dizalice na Savi, a nekoć je »Slavonija« imala i svoje šlepove za prijenos drva Savom. Mekog drva dobivale su te tri tvornice vrlo mnogo iz Bosne željeznicom. Od listača najplemenitije drvo je orahovina. To su one dobivale isto tako iz Bosne, iz Konjica, Zavidovića, Drinskog bazena (od Doboja do Zvornika), te se u Brod prevozilo drvo željeznicom. Ukupno su uvezle drva te tvornice 1940. god. do 3500 vagona, i to 70% kroz istočna vrata brodskog Posavlja, 20% kroz zapadna, a 10% kroz južna vrata. »Ditad« je dobivao do 300

vagona drva za impregnaciju, i to kroz južna vrata oko 60%, ostalih 40% sa istoka.

K tomu se uvozilo preko burze u Le Havru, Hamburgu, Liverpoolu do 100 m³ mahagoni i occumè drva, afričkog podrijetla, te 300–400 m³ kavkaskog oraha preko burze u Carigradu, iz Erzeruma i Trapezunta. Te fine vrste drva su dolazile na Sušak ili Solun, pa željeznicom u Brod.

Mlinarska industrija. Mlinarska industrija se ovako razvijala. God. 1880. osnovali su prvi mlin Tasovac i Merkadić. Taj je izgorio 1910. god. Njegov kapacitet na dan je bio 2 i pol vagona. God. 1910. Dombović je sagradio mlin, koji je izgorio 1925. god. Njegov kapacitet je bio jedan vagon na dan. God. 1925. su Keller i Marbach sagradili mlin, koji se zvao »Zvijezda«. Njegov kapacitet je bio tri vagona na dan. On je bio najveći mlin u Brodu, dok nije 27. VI. 1944. bombama uništen. Manji mlinovi bili su: »Janje«, osnovan 1930. (dnevni kapacitet pol vagona); »Ella«, osnovan 1925. (dnevni kapacitet pol vagona). Pored tih mlinova narod je mnogo mlio svoje žito u vodicama, kojih ima mnogo uzduž Save, osobito na ušću Ukrine.

Mlin »Zvijezda« je jedini uvezao do 200 vagona žita na godinu. God. 1940. je uvezao 160 vagona iz Đakovštine, Srijema, Banata, Bačke te je prodavao to brašno u Brodu i okolini. Mnogo je toga brašna slao u Bosnu, Hercegovinu i Dalmaciju. Sve je to žito izvezio kroz istočna vrata broskog Posavlja. Postojali su još manji mlinovi u okolini Broda zvani »vatrenke«, i to u Lužanima, Slatniku, Trnjanima i Topolju. Sada (1953) se nalaze u Sl. Brodu (nakon fuzije »Janje« i »Ella«) mlin »Opskrba«.

Rafinerija nafte. God. 1894. osnovano je bilo dioničko društvo stranog kapitala za kemijsku industriju »Danica«. Ono je dobivalo naftu željeznicom kroz istočna vrata broskog Posavlja iz Borislavova i Drohobića u Poljskoj do 100 vagona na mjesec te su od nje pravili: petrolej, benzin, parafin i ulja za podmazivanje, kolomaz, a od 1916. do 1929. god. i stearinske svijeće. God. 1927. prekupilo je »Danicu« američko društvo »Standard«, koje je pojačalo kapacitet poduzeća. Iz rumunjske petrolejske luke Đurdu tankovima se preko Dunava i Save prevozilo oko 12.000 vagona nafte na godinu u rafineriju Bos. Broda za izradu: petroleja, benzina, ulja za podmazivanje strojeva i kolomaza. Rafinerija je imala 300 vagona cisterna za normalnu i 20 vagona cisterna za uskotračnu prugu, kojima je izvozila svoje derivate. Važno je spomenuti, da je uvijek, otkad postoje »Danica« i »Standard« u Bos. Brodu, nafta dolazila kroz istočna brodska vrata, a 1943. god. je došla prva pošiljka od 500 vagona hrvatske nafte iz Banove Jaruge. To je parafinska nafta. »Standard« rafinerija je postala najveća u Hrvatskoj (i na teritoriju bivše Jugoslavije), a svojim produktima je bila jeftinija nego rafinerija u Capragu, jer je njoj prijevoz sirovina dolazio Savom, a ne željeznicom kao »Shellu« u Caprag. Prije Drugog svjetskog rata je radilo u ovoj tvornici dnevno do 300 radnika, sada pak radi dnevno do 550 radnika.

Ciglarstva industrija. Ciglarstva industrija se ovako razvijala u Brodu. Ciglarstva Toffolini je osnovana bila 1875. god. Na godinu je producirala 1,000.000 cigala i 400.000 crepova. Ciglarstva »Britz i Laub« osnovana je 1910. god. Godišnja produkcija je 1,000.000 cigala i 400.000 crepova. Ciglarstva J. Stipančević (bivša »Prva hrvatska ciglarstva«) osnovana je 1920. god. Godišnja produkcija je 3,000.000 cigala i 1,000.000 crepova. U Bos. Brodu su bile dvije ciglarstva. God. 1908. jednu su osnovali Kulich i Kirchofer. Tu je 1922. god. preuzeo G. Merkadić. Godišnji kapacitet je 1,000.000 cigala i 400.000 crepova. Milan Čoh je 1905. god. preuzeo ciglarstva od Đ. Mlinarića. Godišnji kapacitet je bio 1,000.000 cigala i 400.000 crepova. Ciglarstva rade samo sezonski, od mjeseca travnja do listopada. Sirovi materijal za izradu kao i gotovi produkti tih tvornica dobivali su se i trošili u Brodu i okolini. Sada (1953) se nalaze u Brodu tri ciglarstva. Nakon fuzije Toffolini, Britz i Laub postoji sada jedna nazvana »Opeka«, druga Čoh.

Još su postojale neke ciglarstva u brodskom Posavlju, koje su sirovinu dobivale na mjestu izrade cigle, a produkte su prodavale najbližoj okolini.

Ljuštionica riže. God. 1930. podigla je tvrtka Benčević ljuštionicu riže u Slav. Brodu. Na teritoriju stare Jugoslavije bilo je sedam ljuštionica riže, koje su svake godine (1930–1940) ljuštile do 2400 vagona riže. Brodska ljuštionica je očistila svake godine do 400 vagona, dakle šesti dio. Od 1930. do 1933. god. dolazilo je gotovo 80% riže Savom kroz istočna vrata brodskog Posavlja, i to u Kairu ili u Aleksandriji bi se utovarila riža, koja bi se parobrodima prevozila preko Levantskog, Egejskog, Mramornog mora, kroz Dardanele i Bospor, pa preko Crnog mora do luke Braile. Tu bi se pretovarila u šlepove, pa bi se Dunavom vozila do Beograda, a od Beograda Savom do Broda. Od 1934. god. uvoz riže u ljuštionicu Broda potpuno se preorijentirao, te je ona dolazila s 80% kroz zapadna vrata brodskog Posavlja. Sada (1953) radi ljuštionica riže nazvana »Opskrba«.

Željezna industrija. Željezna industrija bila je zahvatila maha u Brodu nakon Prvog svjetskog rata. Tako je 1922. god. bila osnovana tvornica okova za prozore i vrata. Zvala se »Jugometal«. Ona je postojala do 1936. god., a tada je propala. »Jugo-Henč« tvornica za gradnju drvenih kuća osnovana je bila 1922. god. i radila je do 1930. God. 1917. osnovana je bila tvornica metalnih ljesova i kovinskih predmeta, a trajala je do 1926. god. Velika svjetska kriza je uništila te kao i neke druge male tvornice.

Najvažnija je bila tvornica vagona i mostova. Ona radi još i strojeve i manje lokomotive. Osnovana je 1921. god., prošla je kroz gospodarsku krizu malo oslabljena, ali je ona nije oborila, nego je nakon krize 1935. god. pojačala svoj kapacitet i broj radnika. Za njen rad njoj je trebalo 1940. god. do 4500 tona željeza, a njega je dobivala 50% iz Zenice i 50% iz Jesenica (Slovenija). Pored toga toj je tvornici trebalo drugog materijala, kao: bakra i cinka do 3 vagona na godinu. To je dobivala iz Srbije (Bor i Trepča), kugličnih ležaja iz Švedske, ležaja za vagona

iz Beča, električne aparate i motore Siemens i od A. E. G. iz Berlina; kočničke uređaje iz Berlina, strojeve za obrađivanje materijala iz Njemačke, pa iz tvornice »Danubius-Ganz« iz Budimpešte; vanjske točkove iz Njemačke, Pešte ili Vitkovica; drvo za radnju su dobivali iz Slavonije. Uvoz tih raznih izrađenih i neizrađenih željeznih dobara ukupno je iznosio 1940. god. do 350 vagona. Od tih je 50% ušlo kroz zapadna, 40% kroz južna, a 10% kroz istočna vrata brodskog Posavlja. Sirovina za izradu ili gotovi strojevi dobivali su se iz Njemačke i Mađarske najviše vodenim putem preko Dunava i Save, ostalo željeznicom. Od 1941. god. nabavka željeznog materijala preorijentirala se, te se većinom dobivao iz Zenice, iz Jesenica (Slovenija) ništa, a vrlo malo iz Mađarske. Tendenciji napretka ove tvornice jedino smeta to, što mora sirovine željeza, izrađene mašine, pa ugalj i ostale potrebne rude, sve osim drva, dovoziti iz velike daljine. Time sirovine postaju skuplje, a gotovi artikli ne mogu izdržati u konkurenciji prema jeftinijim ponudama sličnih tvornica. Sada (1953) je ova najjača tvornica u Sl. Brodu nazvana »Đuro Đaković«.

Alkoholna industrija. Ova je industrijska grana bila u Brodu jaka. Najstarije pecare rakije bile su vlasništvo Pahanyja, Kohna i S. Koppa (Samuel Koppa). Pahany ju je osnovao 1890. god. One su radile do 1916. god. Mađarski ministar Teleky je uspio, da se izda zakon, po komu su se osnivale kotarske zadružne sredotočne pecare za iskorišćivanje voća. Po tom zakonu je 1917. god. bila osnovana u Brodu Sredotočna pecara za grad Brod. Otkupne postaje za šljive, jabuke i kruške bile su u Donjim Andrijevcima (do 250 vagona šljiva), Trnjanima (do 150 vagona šljiva), Podvinju (do 150 vagona šljiva), Sibirju (200 vagona šljiva), Oriovcu (150 vagona šljiva) i Brodskom Stupniku. Ukupno se kupilo do 1000 vagona šljiva (računa se 5 m³ šljiva = 1 hl rakije od 25%). Dakle dobivalo se šljivovice do 200 vagona. Pored toga pecara je uzimala vinski kom (drop), od koga je pravila rakiju, zvanu komovica. Još je ta Sredotočna pecara producirala pekmez i suhe šljive. God. 1922. je dopušteno, da se može slobodno peći rakija. Od toga doba seljaci nisu više htjeli prodavati šljive centralnoj pecari, nego su ih sami predaivali. Tako je pecara morala smanjiti kapacitet, te je od 1922. do 1925. god. bila u likvidaciji. God. 1925. bio je prodan sav uređaj pecare konzorciju za rafineriju žeste. Konzorcij je zastupao Stärenberg. God. 1920. je »Sredotočna pecara« osnovala kao svoj ogranak tvornicu žeste za destilaciju alkohola od poljoprivrednih defektnih prirodnina (krumpira i kukuruza). God. 1925. taj je konzorcij za rafineriju žeste, pošto je prekupio sve naprave Sredotočne pecare preudesio ih, reorganizirao poduzeće, tako da je 26 pecara iz cijele Hrvatske i Slavonije slalo svoje produkte u Brod, gdje su se oni destilirali u čisti alkohol i druge derivate (kao dehidrati) i otpremali u svijet. Ta rafinerija žeste rafinirala je svake godine do 500 vagona. God. 1940. rafinirala je 420 vagona. Pored rafinerije nastale su bile privatne jače pecare kao Pahanyja, Berkovića i Krpana. Berković je za svoju pecaru kupovao šljive iz Bosne (iz Žepča,

Zavidovića, Tuzle, Gračanice, Doboja, Travnika i Visokog), i to 35 do 50 vagona na godinu.

Vinogradarstvo se odavno njegovalo u Brodu. Brodsko brdo, nazivlju ga još Brodsko Vinogorje, ima krasne vinograde. Osobito se ta kultura podiže od nekih 60 do 70 godina. Brod ima sada do 1000 jutara vinograda, na kojemu rodi 60.000 do 80.000 hl (ili 60 do 80 vagona) vina. Paralelno ide uz Brodsko brdo kultura vinograda u susjednim selima, tako da Bukovje i Podvinje imaju do 50 jutara, koji daju do 5 vagona na godinu, Stupnik ima do 80 jutara, koji daju do 10 vagona, Oriovac ima do 50 jutara, koji daju oko 8 vagona vina. Gotovo 50% te produkcije susjednih sela daju vino Brodu, jedino Stupnik i Oriovac šalju do 10% svog vina u Zagreb. Po karakteru vina, ne po kvaliteti, nijedan kotar u Hrvatskom međurječju ne daje toliko vina kao Brodski kotar, dapače iza primorskih kotara Hrvatske nijedan u Hrvatskoj ne producira toliko kvantum vina kao Brodski. Vrste brodskog vina su različne, ali najobičnije su: kadarka 60% i rizling 20% (ima još burgundera, sovinjona). Dobit od tog vina u gradu Brodu iznosila je do 3.000.000 Din (kad je vino bilo po 3 Din litra). Tu svotu je dobivalo oko 250 obitelji, u Oriovcu je dobit išla na 40 obitelji, u Stupniku na 50 do 60 obitelji, u Bukovju i Podvinju na 50 obitelji. Zanimalo se ovim vinogradima u Brodu do 1500 stanovnika. Vinogradari su prodavali vino najviše gostioničarima. Najveća vinara u Brodu za stare Jugoslavije bila je Ante Berkovića. On je nju osnova 1900. god., a uvozio je još 90 do 100 vagona vina, i to dvije trećine od toga (dakle do 70 vagona) iz Dalmacije, nešto iz Vršca (a ostalo iz Brodskog kotara). Pored vinare Berković postojala je još »Vinogradarska zadruga d. d.«, koja nije importirala vino, nego ga je sabirala od zadrugara i prodavala ga. Prema svemu tomu vidimo, koliko je Brod bio važno mjesto za produkciju i rasprodaju vina.

Slav. Brod bio je važno mjesto za *produkciju piva*, ali je ta grana industrije propala. Tvrtka Dombović bila je kupila 1898. god. malu pivaru od nekog Zeinera. Prije je ta pivara bila promijenila 12 gospodara, a građena je bila 1870. god. Maksimalna njezina produkcija je bila u jednoj godini do 800 hl, ali je obično proizvodila 500–600 hl na godinu. Kad je nju kupila tvrtka Dombović, ona se 1900. god. povećala i znatno proširila. Najveća produkcija te pivovare bila je 1930. i 1931. god. sa 13.000 hl. Do 1908. god. produciralo se 2800–4000 hl; poslije izgradnje tvornice leda 1911. god. povisila se produkcija na 8000–9000 hl. God. 1925. firma Dombović je prodala ovu pivaru Sarajevskoj pivari. Ispočetka se prodavalo pivo samo u Brodu i njegovoj najbližoj okolini. Kad je firma Dombović kupila i povećala pivaru, vozilo se pivo kolima iz te tvornice u Derventu, Požegu, Đakovo i Bos. Šamac, pa još neka manja mjesta. Polovica navedene produkcije izvozila se izvan Broda. U mjesta uz Savu vozilo se pivo iz Broda lađom. Grad Brod je trošio tada piva do 2000 hl, kasnije 2500 do 2600 hl na godinu. Za vrijeme ratnih godina od 1914. do 1918. Slav. i Bos. Brod trošili su svu produkciju piva te se nije ništa izvozilo. Pivovara je potpuno prestala variti

i priređivati pivo 1932. god. Otada se počelo pivo uvoziti iz Zagreba, Gradiške i Sarajeva, manje se uvozilo iz Češke i Münchena. Brod je tako izgubio i tu tvornicu.

Tekstilna industrija. Svilogojstvo u Brodskom kotaru.

Svilogojstvo je u Hrvatskoj na koncu i na početku ovog stoljeća bilo vrlo razvijeno. To nam pokazuje ova tabla za 1904. god.

Županija	Broj dudova 1904. god.	Zasluga svilogojaca od proizvedenih čahura 1904. god.
Bjelovarsko-križevačka . .	1.872	9.127
Požeška	6.108	63.834
Srijemska	71.256	275.250
Varaždinska	1.017	3.181
Virovitička	15.856	61.953
Zagrebačka	1.844	7.893
Ukupno	97.953	421.238

Posavlje do Save (osim bosanskog dijela) pripadalo je Požeškoj županiji, a imalo je šest kotareva, osim gradova. Kako je svilogojstvo bilo rašireno po kotarevima Požeške županije 1904. god., vidi se iz ovih podataka:

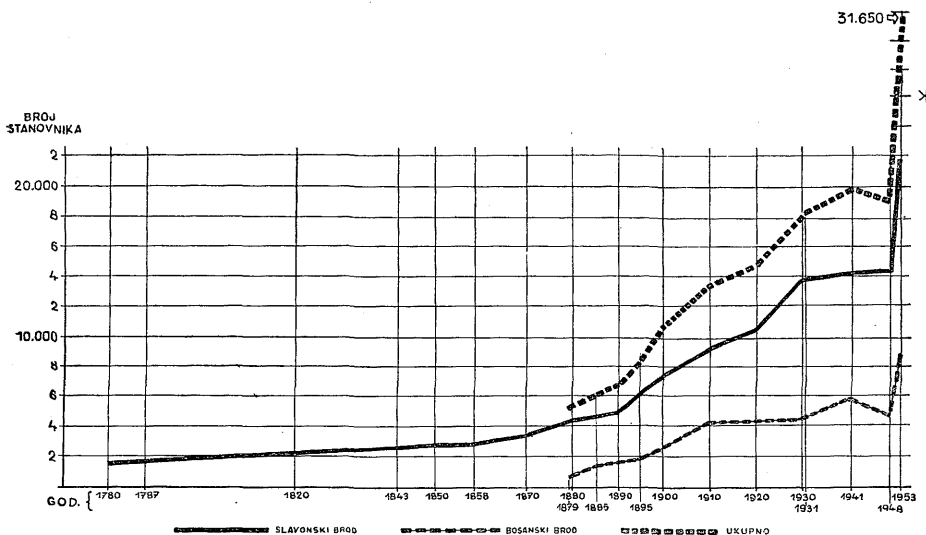
Kotar	Broj svilogojaca	Proizveli čahura kg	Zasluga u Kr.
Nova Gradiška . . .	1.280	19.350	36.464
Brod	641	10.148	18.728
Novska	237	2.955	5.313
Požega	100	1.003	1.819
Pakrac	21	198	360
Daruvar	—	—	—
Gradovi	27	637	1.148
Ukupno	2.306	34.293	63.834

Iz te table izlazi, da je u Brodskom kotaru bilo vrlo razvijeno svilogojstvo. Sam grad Brod bio je važna nakupna stanica za otkup čahura. U njemu se otkupilo 1904. godine 5994 kg čahura u vrijednosti od 11.178 Kr. Poprečna zarada na jednog svilogojca iznosila je 22 do 61 Kr. Svilogojstvo se ne može zamisliti bez dudovih stabala. Brodski kotar imao je (od 6108 dudova, koliko je imala cijela Požeška županija) 1904. god. 2442 dudu. Tri stabla su otpadala na jednog svilogojca.

Koliko se svako selo u Brodskom kotaru bavilo svilogojstvom 1904. god., vidi se iz ove table:

S e l o	Broj dudovih stabala	Broj svilogojaca	Na 1 svilogojca broj stabala poprečno	Proizveli kg kašura	Vrijednost u Kr.	1 svilogojac zaradio poprečno	Ukupna zarada na svilogojstvu od 1880.-1905. u selu
1. Donji Andrijevi	35	11	3	247	453	41	4.027
2. Gornji Andrijevi	58	1	58	7	12	12	1.415
3. Banovci	36	15	2	199	350	23	7.011
4. Bebrina	63	18	3	199	363	20	8.396
5. Bebrina Donja	20	22	1	308	593	27	7.401
6. Bebrina Gornja	23	15	1	188	362	24	4.024
7. Beravci	18	17	1	275	469	27	8.024
8. Bučje	31	11	3	197	389	35	6.010
9. Bukovje	38	9	4	112	193	39	2.387
10. Ciglenik	37	12	3	191	349	29	5.978
11. Drenovac	150	21	7	376	709	33	12.147
12. Dubočac	43	20	2	349	675	33	6.128
13. Dubovik	45	7	6	141	260	39	1.962
14. Garčin	24	2	2	21	39	19	39
15. Gromačnik	27	5	5	82	148	29	148
16. Klakar	34	5	6	77	147	33	2.653
17. Klokočevik	4	2	2	47	87	43	110
18. Kobaš	220	37	6	608	1087	29	16.983
19. Kopanica Velika	43	20	2	342	570	28	14.086
20. Korduševci	16	7	2	78	148	21	2.155
21. Kujnik	33	12	2	139	255	51	3.920
22. Kupina	31	18	1	437	730	55	5.325
23. Kuti	36	13	3	121	225	17	2.542
24. Lovčić	44	4	11	92	173	43	2.137
25. Lužane	35	20	1	293	548	28	7.800
26. Malino	36	12	3	243	449	37	4.872
27. Novigrad	13	8	2	156	285	35	2.921
28. Novoselo	25	16	1	318	596	37	9.329
29. Odvorci	24	14	1	158	296	21	10.253
30. Oriovac	70	21	3	234	428	20	9.620
31. Perkovci	13	9	1	124	227	25	4.904
32. Podvinje	56	6	9	85	161	26	2.766
33. Pričac	16	14	1	273	524	37	4.803
34. Prnjavor	19	8	2	174	318	39	5.107
35. Radovanje	78	16	4	176	338	21	6.414
36. Sibirj	111	10	11	173	340	34	6.662
37. Slatnik	101	20	5	449	883	44	4.840
38. Sredanci	23	15	1	289	529	35	4.394
39. Stupnik	117	21	6	451	854	40	11.482
40. Šumeće	167	28	6	274	517	18	12.236
41. Šušnjevi	63	15	4	278	513	34	6.079
42. Topolje Novo	15	5	3	114	202	40	2.144
43. Topolje Staro	34	2	17	23	41	20	2.031
44. Trnjani	130	15	9	185	351	23	2.001
45. Varoš	25	2	12	18	33	12	2.476
46. Vrhovina	7	5	1	68	131	26	2.581
47. Zadubravje	13	3	4	17	33	11	501
48. Zagrađe	53	15	3	210	374	52	4.207
49. Zbjeg	59	11	5	166	316	28	5.201
50. Zdenci	7	6	1	66	116	19	2.030
51. Živike	23	20	1	277	509	25	10.129
Ukupno . . .	2462	651	253	10.035	17.186	1537	296.298

Promatrajući ovu tablu možemo izvesti neke zaključke. Nije bilo sela, koje se nije u Brodskom kotaru bavilo svilogojstvom. Najviše je bilo dudovih stabala u Kobašu (220), zatim u Šumeću (167), pa u Drenovcu (150), Trnjanima (130) i Stupniku (117). Sasvim raznolično je bila raširena količina tih stabala. Ta su stabla bila većinom na javnim mjestima, zasađena kao aleje uz glavni put (u Slavoniji se naziva šor) sela.



10. - Grafikon porasta broja stanovnika Slavanskog i Bosanskog Broda

Pored toga su se ona nalazila u dvorištima kuća, nikad u vinogradima, na oranicama ili u šumama. Kulture duda su bile sporedne. Mnoga su stabla propadala, ali su zato vlasti tada mnogo davale novih sadnica općinama, školskim učiteljima, penzionerima, koji su ih sadili i njegovali. Vlast je obično preporučivala, da se dudovi sade uz putove, na trgovima, pred crkvom, u školskim vrtovima i dvorištima. Kulture dudova su bile osnov svilarstvu. Svako je selo imalo svoje dudove. Rjeđe se dobavljaio dudov list iz susjednih krajeva. Jedino za Dubočac čitamo, da su stanovnici kupovali dudov list od privatnika iz susjedne Bosne, preko Save, katkad i do 3 km daleko od sela.

Ondje, gdje je bilo mnogo duda, jače se razvilo svilarstvo. Broj je svilogojaca raznolik, od 1 do 37. Ali ovdje se ne može uzeti da taj broj označuje osobe nego obitelji, katkad i domaćinstvo, koje je tada krvnom zadrugom povezivalo više obitelji. Najvećma su se u kući bavile svilogojstvom žene i djeca. Djeca su brala dudov list, domaćica je njegovala svilce, mijenjala im list i čistila ih. Muškarci se uopće nisu bavili tom granom gospodarstva. Žene su od čahura katkad same prele svilu i pravile tkivo, ali su ih najviše prodavale. Svilogojstvo se preporučivalo po školama i općinama, pa se zato njegovalo. Počelo je to njegovanje

u Brodskom kotaru oko 1780. god. i trajalo je do početka prvog svjetskog rata. Za prvog svjetskog rata je znatno opalo, a između dva svjetska rata se potpuno zanemarilo i propalo. Neka su sela počela ranije to njegovanje i ranije ga napustila, a neka kasnije. U nekim je selima to njegovanje bilo uhvatilo dubljeg korijena nego u drugim.

Proizvodnja čahura se kretala između 10 i 600 kg na godinu, ali po- prečno između 100–200 kg. Kvalitet je tih čahura bio dobar. One su se izvozile u velike svilane Austro-Ugarske (Mađarsku, Austriju), zatim u Italiju. U Hrvatskoj nije bilo nijedne veće svilane.

Uzme li se u obzir tadašnja vrijednost novca, zarada je na prodanim čahurama bila dosta visoka. Ona se kretala između 10 i 50 Kr., ali bilo je mnogo svilogojaca, koji su zarađivali i do 80 Kr. na godinu. To je za to doba bila vrlo velika svota novca, sa kojom se moglo kupiti mnogo drugih neophodno nužnih dobara (hrane, obuće i odjeće).

Pogledamo li svotu, koju je stanovništvo Brodskog kotara zaradilo na njegovanju svile u 25 godina (od 1880. do 1905. god.), vidjet ćemo, da je to njegovanje dalo dobiti kotaru oko 300.000 Kr. Poprečno je svako selo dobilo do 60.000 Kr. u 25 god., ili svake godine 2400 Kr.

Na osnovu razvoja svilarstva u ovom kraju bila je osnovana 1770. god. u Brodu tvornica svile, koja je radila gotovo 100 godina. Ona je izgorjela 1888. god. Svilu iz te tvornice su izlagali u Pešti 1885., u Beču 1866. god., pa su dobili nagrade za kvalitetni rad.¹³

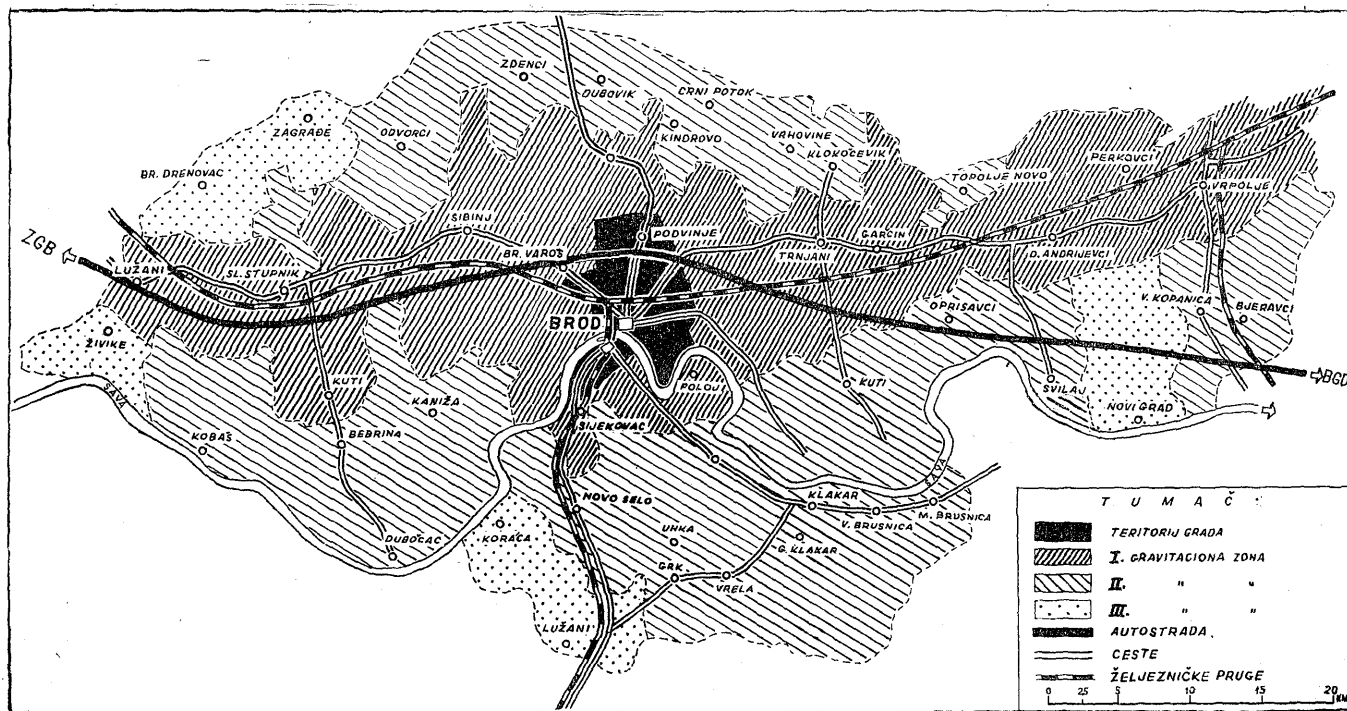
Njegovanje svilarstva je imalo veliki utjecaj na žensku narodnu nošnju, jer su žene nosile svilene dijelove haljina, osobito šalove.¹⁴

Svilarstva je nestalo zbog toga, što stara Jugoslavija nije forsirala njegovanje te važne, lake i korisne grane privrede.

Tekstilna se industrija u Brodu nije nikad mogla podići, jer je narod sam obrađivao i prerađivao lan za svoje potrebe. Nije bilo jače zadruge, u kojoj se nije tkalo laneno platno, koje su nosile seljakinje i seljaci. To je pripadalo u kućnu radinost. Spomena je vrijedna manja industrija čarapa. M. Madunić je osnovao tvornicu čarapa najprije u Sl. Brodu, ali je zbog velikih poreza preselio tvornicu u Bos. Brod. God. 1940. imala je tvornica 40 radnika i radnica. Producirala je oko 10.000 tuceta godišnje. Sirovine, prediva, pamučnu i svilenu robu nabavljala je iz Njemačke, Italije i sa domaćih tržišta. Izrađene artikle prodavala je po cijeloj Hrvatskoj.

U Bos. Brodu su propale dvije nekoć važne tvornice, i to tvornica sapuna u početku vlasništvo Schütza osnovana 1908., a radila je do 1926. god. i tvornica marmelade »Bosna«. Ona je radila od 1914. do 1918. god.

Industrija boja. U selu Grižićima pronađena je bila 1920. god. zemlja bijele boje, vrijedna za pravljenje bijele ličilarske boje u prahu (stručnjaci je nazivlju Stritzel). Odmah se pronašao kapital za eksploataciju te zemlje. God. 1920. i 1921. iskopalo se i priredilo za prodaju 200 vagona te boje. Izvozila se pretežno u Vojvodinu do 70%, a manje po Hrvatskoj ostalih 30%, gdje je vladao običaj u proljeće, a ponekad i više puta u godini, bojadisati zemljane kućice. Najprije su taj materijal



11. - Gravitacione zone oko Broda

prenosili u Brod, gdje su ga mljeli, a onda su ga otpremali na tržište. Ali za prijevoz se izdavala velika svota novca, pa su zato tražili vodenu snagu kod nalazišta, da bi se tu mljela. Zgodno mjesto su našli u Ratkovici (na pruzi Kapela-Požega), kamo su prenijeli taj mlin iz Broda. Međutim su pronašli zemlju zelene boje, koju su miješali sa zelenom anilinskom bojom, zatim su pronašli žutu zemlju (od ilovače i gline), pa su na negdašnjem vlastelinstvu Kuševića (između Pleternice i Požege) našli hematita, od koga su pravili crvenu boju i limonita za žutu boju. Pored toga su dovozili iz Arandelovca sirovinu za pravljenje crvene boje. Tako se u Ratkovici prerađivalo na godinu 200 vagona boja u prahu. Zbog jačeg vodenog pogona iz Ratkovicе su prešli u selo Ciglenik. Tamo se neprestano radilo od 1933. do 1937. god., i to danju i noću. Čitav taj rad izvela su braća Berger. God. 1937. stvorena je zadruga pod nazivom »Bojana«. Dosada neprestano radi ta zadruga, i to 60 do 100 vagona na godinu.

U 50-godišnjem razvoju industrije Broda možemo utvrditi, da je najpovoljnije doba bilo, za osnivanje i razvijanje ove industrije, iza Prvog svjetskog rata do svjetske gospodarske krize, dakle od 1918. do 1926. god. Tada su se mnoge tvornice osnovale, a mnoge nisu mogle izdržati dugu svjetsku gospodarsku krizu (od 1926. do 1935.), nego su morale likvidirati. Dogodio se isti slučaj u Brodu kao u Omišu, Karlovcu i mnogim drugim mjestima Hrvatske. Najviše je stradala alkoholna industrija, neke su pak znatno napredovale (kao željezna i drvena). Za pet grana te industrije 100% sirovine dolazilo je izvan teritorija brodskog Posavlja (i to za drvnu, željeznu, ljuštionicu riže, rafineriju nafte i tekstilnu); za alkoholnu je dolazilo 70% dobara izvana; za mlinarsku 10%, dok za ciglarsku nisu uopće dolazile sirovine izvana (osim ugljena za peći).

Kapital za izgradnju i uzdržavanje tih tvornica bio je najvećma izvana, osim mlinarske i ljuštionice riže. Tu je bilo engleskog, francuskog, talijanskog, njemačkog i mađarskog kapitala. Tvornica »Ditad« bila je francuski kapital; tvornica vagona mađarski i hrvatski 49 : 51%; zatim Krupp i hrvatski 30 : 70%; napokon Steg (Staats-Eisenbahn Gesellschaft – Wien); Slavonija i Slavex mađarski kapital; rafinerija nafte engleski kapital; Berger-Ciglenik židovski kapital. Nosioci tog kapitala bili su najviše Židovi. Radnici bili su isključivo naši stanovnici, iz okoline brodskog Posavlja, koji su različnim sredstvima (pješice, vlakom ili biciklom) svaki dan dolazili od kuće u tvornicu. Ali bio je još i veliki broj Ličana. Ličani su počeli dolaziti u brodsko Posavlje još u prvoj polovici XIX. stoljeća kao drvosječe. Oni su osobito cijepali »gule« (bukove, iz zemlje preostale dijelove debla). Otkad je došla željeznica, još više su selili u ovaj kraj, te su ostajali kao drvosječe, zatim vinciliri (čuvari i radnici u vinogradima) i napokon kao radnici na zemljama. Mnogi su se poženili i ostali na ženinu posjedu, mnogi su svojim marljivim radom uštedili i kupili zemlju, a mnogi su počeli ići u industriju. Osobito su prionuli industrijskom radu. Tako se dio domaćih seljaka i dio Ličana pretvorio u tvorničke radnike.

Kapitalisti su eksploatirali jeftinu radnu snagu i preko nje dobivali velike dividende (katkad i do 100%), a da mnogi od njih nisu nikad bili u Brodu, a možda nisu poznavali uopće Brod. Tako je višak od dobiti našeg radnika išao izvan Broda i naše države u Peštu, Beč, Berlin, Essen, Pariz i Milano.

2. Uvoz gospodarskih dobara u Sl. Brod iz krajeva izvan brodskog Posavlja

Za pogon ovih industrija, željezničke ložionice i za potrebe građana trebao je velik uvoz ugljena u Brod. God. 1940. uvezlo se u Sl. Brod 11.560 vagona, od toga je otpalo na samu željezničku ložionicu 9.508 vagona (800 vagona na mjesec, ili 26 vagona na dan). Željeznica je uvezla 77% ugljena iz Bosne, a 23% iz Šleske. Od ostalih 2.052 vagona, uvezla je tvornica vagona 50%, za tri ciglane, plinaru, vojsku, urede i potrebe građana (ostalih 50%). Od ovih 2.052 vagona ugljena došlo je iz rudnika Breze 35% (ili 718,20 vagona), iz Bukinje 20% (ili 410,40 vagona), iz Kreke 2% (ili 41,04 vagona), iz Kaknja 30% (ili 615,60 vagona) iz Njemačke 13% (ili 266,76 vagona).

Bos. Brod je manje trošio ugljena (dviije ciglane 40 vagona; Standard 600 vagona; ložionica 8 do 10 vagona na dan), oko 3.500 godišnje. Sav taj ugljen je dolazio u Bos. Brod iz Bosne (iz Breze, Kaknja, Kreke, Majevice, Begova potoka, Banovića). Ukupno je Sl. i Bos. Brod trošio 1940. god. ugljena oko 15.000 do 16.000 vagona. Od toga je došlo 80% iz Bosne kroz »južna vrata« brodskog Posavlja a 20% kroz zapadna (katkad i kroz istočna, jer je iz Šleske gotovo ista duljina puta, ako se ugljen vozio preko Mađarske ili preko Austrije).

Industrija u Brodu uvjetovala je veliki import dobara. Ali pored industrije svakidašnji život građana i seljaka okolice tražio je neka gospodarska dobra, koja sama sredina brodskog Posavlja nije imala, u prvom redu: monopolska dobra, kolonijalija, pa tekstilija i fine odjevne predmete, koje je trebalo importirati iz drugih krajeva. Zadržat ćemo se malo na promatranju importa tih dobara u Sl. Brod.

Svake godine je grad Brod za sebe i svoj kotar dobivao iz Kreke 52 do 54 vagona jestive soli i oko 10 vagona marvinske. Nekih godina je dolazila austrijska sol preko Ljubljane u Brod, i to 30 do 40 vagona.

Duhan je dolazio iz Hercegovine u Bos. Brod. Tu se dijelio za grad i kotar Brod, a trošilo ga se na godinu u vrijeme mira do 11 vagona (oko 65.000.000 cigareta, 60.000 cigara i 2.000.000 paketa cigaretnog papira). Iz Bos. Broda, od »Standarda« se uvezio *petrolej* za grad i kotar Brod, i to 12 do 16 vagona. Iz osječke tvornice *žigica* uvezilo se do 100.000 kutija žigica na godinu.

Grah se uvezio iz sjeverne Bosne, Požege, Gradiške i Kapele.

Rižu je uzimao grad iz svoje ljuštionice, ali ju je dobivao preko Novog Sada iz Holandije. Iz Holandije se uvezila riža vodenim putem: Rajnom, kanalom na Dunav, pa u Novi Sad, Beograd i odatle u Brod.

Brazilsku kavu su nabavljali trgovci u Brodu preko berze u Londonu i Amsterdamu. Ona je dolazila u Trst, a odatle se uvozila u Brod do 10.000 vreća na godinu, od toga je sam grad Brod potrošio oko 300 vreća, drugi dio do 300 vreća je išao u kotar Brod, ostalo u Bosnu.

Čaj su isto tako trgovci dobivali preko berze u Londonu, Amsterdamu i Hamburgu. Kineski čaj je išao u Trst, a odatle se uvozilo 300 do 400 sanduka u Brod. Od toga je grad trošio do 10 sanduka. Trgovci u Brodu su ga najviše naručivali od veletrgovine u Ljubljani (A. Šarabon).

Šećer se dobivao od 1918. do 1925. god. iz Češke, iza 1925. god. se nabavljao domaći, i to osječki i usorski. Dobivalo ga se do 150 vagona, od toga je grad Brod i kotar trošio oko 60 vagona. Središnjica za šećer je određivala, odakle će Brod dobivati šećer.

Vanilija se dobivala preko berze u Hamburgu. Godišnje se uvozilo do 5.000 kg.

Ulje se dobivalo iz zagrebačke tvornice i Koprivnice, iz Novog Vrbasa i Bečkereka. Dalmatinskog ulja (iz Splita, Dubrovnika i Makarske) dobivali su 5.000 do 6.000 kg. Ljudi ga nisu toliko kupovali zbog njegova posebnog mirisa. Uvozile su se manje količine i soja ulja iz Francuske i Holandije. Bilo je mnogo godina, kad su argentinsku mast uvozili preko Trsta u Brod i konkurirali cijenom slavonskoj masti.

Bajame (mandule) su se dovozile iz Dalmacije, iz Splita, zatim talijanske iz Barija i Molfette preko Trsta. Uvozilo se u Brod oko 10.000 kg. Sam grad je trošio 2.000 do 3.000 kg na godinu. Lješnici turski (Kerasonde) dovozili su se iz Španije i Italije. Čokolada se dobivala talijanska i švicarska, kasnije iz Zagreba. Brod je dobivao na godinu do 2 vagona, od toga je sam grad potrošio 5.000 kg.

Finije vrste *bombona* dolazile su iz Italije i Švicarske. U Brod je dolazilo do pet vagona na godinu, od toga je sam grad potrošio do jedan vagon. *Kakao* je dolazio kao i čokolada iz istih krajeva. Kasnije je dolazio iz Zagreba iz tvornice »Union«. U Brod je dolazilo na godinu do 5.000 kg, od toga je sam Brod potrošio do 2.000 kg.

Likeri su bili najviše domaće firme: Teslić, Arko, Poh, manje strani. Nešto je ruma dolazilo iz Jamajike, ali vrlo malo.

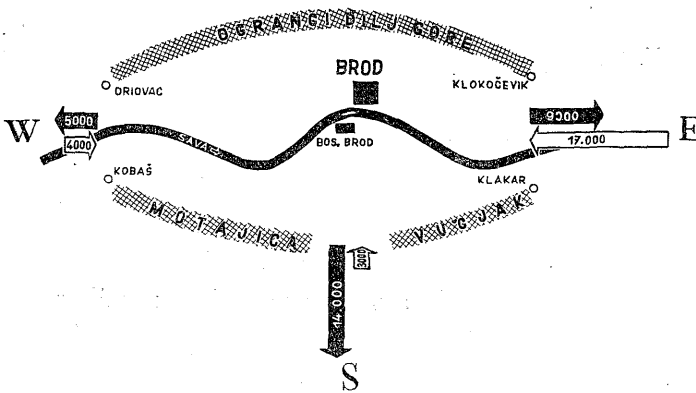
Sumpor je dolazio iz Italije (narudžbe su se vršile preko firme Montecatini u Milanu), i to 5 do 6 vagona. Brod ga je trošio na godinu do 2 i pol vagona. Galica je dolazila ili iz Italije ili iz Subotice, i to na godinu 6 do 7 vagona, od toga je Brod trošio do 3 vagona.

Rafija je dolazila iz Marseilla preko Trsta, i to do 3 vagona na godinu, od toga je sam Brod trošio polovicu.

Biber je dolazio iz Trsta (preko berze Amsterdama i Londona), i to na godinu do 2 vagona, sam Brod je trošio do 3.000 kg. *Cimeta* je dolazilo do pol vagona na godinu iz Grčke. *Agrumi* (limuni i naranče) dobivali su se iz Italije, Španije, a u zadnje vrijeme iz Jaffe do 10 vagona na godinu. Kao što se kolonijalna i špecerajska roba dobivala sva izvana, tako se i tekstilna roba u zadnjih 40 godina gotovo 90% dobivala izvana.

Od najstarijih vremena pa sve do pred 40 godina mnogo se gojio lan u okolini Broda. Same seljakinje su ga prele i tkale, te su od njega dobivale platno za svoje rubenine.

Narodnu nošnju su pravili od sukna, za koje su kupovali vunu iz Bačke i Slavonije. Bliže središte za kupovanje vune bilo je u Vinkovcima. Odatle su pletionice (njih pet u gradu) nabavljale na godinu do 8.500 kg vune. Sva ta izrađena nošnja od vune ostajala je u gradu i okolini Broda. Od te vune su sami tkali sukno. Na osnovu izjava brojnih trgovaca tekstilom, koji su godinama radili u Brodu, doznali smo, da se poslije 1900. god. počelo uvoditi u selo pamučno predivo i napuštati lan.



12. - Shematski prikaz izvoza i uvoza ekonomskih dobara i sirovina u Brod god. 1940.

To se predivo uvozilo u Brod iz Tržića u Sloveniji i Duge Rese, a te su tkaonice opet uvezile pamuk iz Amerike i Indije, zatim se mnogo uvezilo prediva iz Petendorfa kod Beča. Poslije Prvog svjetskog rata dobivali su trgovci pamučno predivo iz Italije, Češke, Austrije i Mađarske. Pamuk je konačno istisnuo lan. Samo jedan trgovac tekstila uvezio je na godinu do 20.000 omota pamuka. Svaka bolja seljačka kuća imala je stan za tkanje pamučnog platna. Ali finije laneno kao i pamučno platno je dolazilo iz Tržića, Italije, Austrije, Češke, Engleske (Manchester). U Brodu ga se prodavalo na godinu do 20.000 m.

Svila je dolazila, i to više umjetna nego prirodna, iz Beča i Lyona. Na godinu se prodavalo u Brodu do 30.000 m svile, jer Slavonke i Bosanke vrlo mnogo upotrebljuju svilu za svoju nošnju.

Platna za hlačevine, fustian, pa plave i crne čoje za seljanke mnogo se kupovalo u Čehoslovačkoj, i to do 5.000 m godišnje. Za radnike i građane kupovali su se štofovi u Italiji. Pravog engleskog štofa trošilo se do 1.000 m na godinu u Brodu, kratka roba (rukavica, čarapa) i kožna roba kupovala se u Čehoslovačkoj, Austriji, Sloveniji i Beču.

Kože za opanke i cipele kupovali su trgovci u osječkim i zagrebačkim kožarama. Galanterijske predmete (staklene ukrase) dobivali su iz Češke, iz Gablonca, isto kao i ostale staklene i porculanske predmete.

Tri trgovačke radnje u Brodu sa željeznim artiklom uvezle su 1940. god.: šipkastog i obručnog željeza 40 vagona (od 10 tona), čavala i žice 15 vagona, lima crnog i pocinčanog 10 vagona, gospodarskih oruđa 15 vagona, štednjaka 6 vagona, kuhinjskih posuda 6 vagona, građevnog okovja 2 vagona. Ukupno 119 vagona. Svega su toga nabavljali 90% iz Jugoslavije. Iz Slovenije se dobivalo gospodarsko oruđe, građevni okovi iz Karlovca, vijčana roba i alat iz Njemačke, štednjaci iz Osijeka i Vinkovaca, iz Zenice: željezo, lim, čavli i žica.

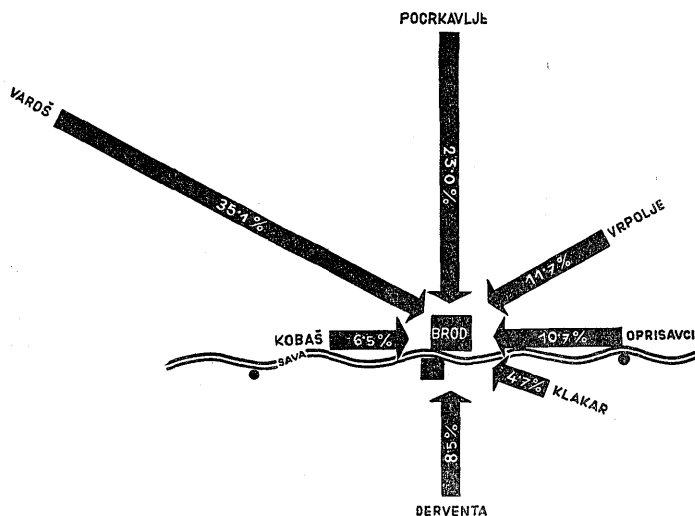
Ovaj letimični pregled uvoza gospodarskih dobara za industriju, gradu, hranjenje (kolonijalija) i odijevanje stanovništva, željeznih predmeta – ako još izostavimo fine predmete (majoliku, i t. d.) za gradnju kuća i ukrasne predmete za ljude (zlatu, srebro, dijamant, alpak, kristal) – pokazuje nam, da je grad Brod znatno zavisao od drugih produkcionih geografskih krajeva, da je njegova gospodarska autarkija malena; da je on važno trgovačko čvorište i da je potrošnja u njemu bila velika. Za njegovu industriju i trgovinu, za podizanje kulturnog stanja Brod je morao biti i jako novčarsko tržište, što nam pokazuje broj štedionica (novčanih zavoda), koje su bile u Brodu i više manje su živjele od konca Prvog svjetskog do početka Drugog svjetskog rata. To su bili ovi novčarski zavodi, sve filijale raznih centrala: Prva hrvatska štedionica, Jugo-banka (ili Jugoslavenska banka S. S.), Srpska kreditna, Slovenska banka, Komercijalna banka, Brodska štedna i pripomoćna zadruha, Vjeresijska zadruha, Brodska trgovačko-mjenjačka D. D., Hrvatska eskomptna i mjenjačka D. D., koju je preuzela Centralna banka za trgovinu i industriju, »Oriovačka privredna banka« – osnovana 1900. god. i poslovala do 1928. god. Te su se banke bile saživjele svojim kreditima s industrijom grada, sa seljaštvom i građanstvom, ali su izvlačili velike profite iz naroda. Mnoge su od njih sagradile svoje velike kuće ili uredile postojeće, tako da je jako novčarstvo dalo vrijedan prilog gradu u građevinama.

Možemo reći, da je industrijski, trgovački i novčarski napredak Broda od 1920. do 1930. god. bio toliko jak, kao nikad ranije u njegovoj povijesti, te da je blagostanje stanovništva bilo tada na vrhuncu razvojne crte. Malo je tržnica bilo tako jeftinih i bogatih na teritoriju bivše Jugoslavije i sadašnje Hrvatske, kao što je bila brodska tržnica. Javni život je bio živ (kazalište, kabaret, kavane, brojne gostionice) kao i privatni po kućama, gdje su česte gozbe bile na dnevnom redu. Ali svjetska kriza je počela sjeći korijenje industriji, trgovini i novčarstvu, pa je život postajao skromniji u drugom deceniju mira između dva svjetska rata.

U uvozu tih gospodarskih dobara u grad Brod važno je utvrditi, koja su dobra ulazila kroz vrata brodske Posavljia, da možemo ocijeniti njihovu važnost za import.

Nažalost, pri požaru skladišta željeznice 1942. god. izgorjele su sve knjige, iz kojih bi se točno moglo utvrditi, koliki je import bio u Brod

od 1935.–1940. god. Isto tako je uništen i arhiv lučke kapetanije 1941. god. te se ne može utvrditi točni uvoz dobara Savom u grad. Ali na temelju sjećanja ljudi, koji su već godinama živjeli i radili u tim dužnostima, na osnovu podataka potrošarinskog ureda općine grada, možemo ocijeniti točnije taj import dobara. Podaci, koje ovdje donosim, odnose se na 1940. god., ali oni vrijede i unatrag do godine 1930.



13. – Promet seljačkih kola na sedam glavnih cesta prema Brodu god. 1940. izražen u postotcima

Za uvoz dobara na prvom mjestu po važnosti stoje »istočna vrata« brodskog Posavlja. Na dva načina ulaze ta dobra kroz istočna vrata, rijekom Savom i željeznicom. Savom je dolazilo godinama redovno tankovima iz Rumunije do 12.000 vagona nafte do Standarda u Bos. Brod, zatim do 2.800 vagona ili 70% drva, i to većinom hrastovine, riže iz Novog Sada, mašinerije, točkova za vagone iz Mađarske za tvornicu vagona, i to do 20 vagona. Onda je željeznicom dolazilo do 200 vagona brašna, 3 vagona cinka i bakra, 150 vagona alkohola za rafinerije i do 2.000 vagona ugljena (iz Njemačke – Šleske), žigice, do 15 vagona šećera, do 2 vagona galice i 1 vagon groždica, 15 vagona željeznih predmeta. Ukupno možemo reći godišnje do 17.000 vagona različnih dobara.

Na drugom mjestu po važnosti uvezenih dobara stoje »južna vrata« brodskog Posavlja. Kroza njih se uvezlo do 2.400 vagona drva, 80 vagona riže, 150 vagona željeza, 50 vagona šljiva, 70 vagona vina iz Dalmacije, 11.000 vagona ugljena iz Bosne, ulja i vune, do 150 vagona peradi i jaja, 88 vagona željeznih gotovih predmeta. Ukupno do 14.000 vagona razne robe na godinu.

Na trećem mjestu po važnosti uvezenih dobara stoje »zapadna vrata« brodskog Posavlja. Savom je dolazilo drvo iz Slovenije sa splavima, manje iz Hrvatske, iz Gradiške (do 600 vagona). Djelomično su splavari prodavali to drvo u Brodu, a najvećim dijelom (do 90%) su produžili put istoka. Onda se uvozilo tuda: do 500 vagona nafte, 320 vagona riže, 200 vagona željeza i željeznih predmeta, 100 vagona raznih mašinerija za tvornicu vagona, 200 vagona ugljena, kolonijalija (kava, čaj, vanilija, cimet, biber, lješnici, bajame, kakao, čokolada, likeri, bombone) do 20 vagona, sumpora i galice 13 vagona, agruma 8 vagona, prediva, platna, svile, štofova, kratke robe, galanterijskih i staklenih predmeta do 50 vagona, 24 vagona željeznih gotovih predmeta. Ukupno 4.000 vagona na godinu. Uvoz dobara kroz zapadna vrata brodskog Posavlja je malen, ali po cijeni je skuplji, jer su sve to fini predmeti, dok je onaj kroz istočna vrata jeftiniji, a po kvantumu velik.

Ukupni uvoz dobara u Sl. i Bos. Brod iznosio je na godinu oko 35.000 vagona različne robe.

Ako pogledamo, iz kojih krajeva Evrope su se nabavljala i dovozila ta dobra u Brod, vidjet ćemo, da su znatno manje s istoka i juga, negoli sa zapada i srednje Evrope. Konstantno je dolazila nafta iz Rumunije, iz Srbije rude i perad, a iz najveće daljine kavkaski orah, i to u vrlo malim količinama. S juga je dolazilo najviše iz Bosne, Hercegovine i Dalmacije, nešto malo groždica iz Grčke i agruma iz Jaffe. Sa sjevera je dolazilo iz Švedske, Njemačke, Češke, Austrije, Mađarske, i to: aparati, mašinerija, ugljen, željezni predmeti, tekstil. Sa zapada iz Italije riža i tekstilija. Trst je osobito važan za kolonijalija. Iz Engleske je dolazio u Brod djelomično tekstil; iz Holandije dio kolonijalija. Prekorsku robu je dobivao Brod preko evropskih berza i veletrgovina, dakle nikad direktno.

Brod u importu dobara treba najviše istočnu i južnu gospodarsku zonu, manje zapadnu.

3. Izvoz gospodarskih dobara iz Slav. i Bos. Broda u krajeve izvan brodskog Posavlja

Dva naša grada sa svojom okolinom ne daju toliko gospodarskih dobara svijetu ni po kvantitetu ni po kvalitetu, koliko ih primaju. Sva dobra, koja daju svijetu, možemo podijeliti na dobra, koja služe kao hrana i piće; zatim na derivate nafte i alkohola, željezne i drvene produkte. Brodski kotar nije žitorodni kotar, ali uza sve to konstantno eksportira svake godine brašna, za dobrih godina više, a za slabih manje. Tako izvozi kukuruza do 200 vagona, a bijelog brašna do 50 vagona. Sve to ide kroz »južna vrata« u Bosnu, Hercegovinu ili Dalmaciju. Oljuštnu rižu slala je brodska ljuštionica najviše u sjevernu Bosnu, dakle u kraj omeđen na zapadu od Bugojna rijekom Vrbasom prema sjeveru do njezina utoka u Savu, a na istok Bosne u tuzlanski bazen do Zvornika pa uzduž desne obale Save do Bijeljine. Ta riža je išla južnim

vratima brodskog Posavlja 60% ili 220 vagona; 20% istočnim, i to Savom i željeznicom 60 vagona, a 20% zapadnim vratima do Jasenovca (ili 60 vagona). Meso je išlo na jug ili zapad. Tako je živih i kupljenih goveda na stočnim pazarima u Bos. ili Slav. Brodu pošlo do 50 vagona na zapad, u Italiju, zatim zaklano meso (osobito telića išlo je u Sarajevo, pa u Dubrovnik), najviše kroz južna Derventska vrata, i to 1940. god. (1.249 komada pošlo je samo iz Bos. Broda).

Pored toga je išlo što žive, a što zaklane peradj iz Broda u Italiju 160 vagona 1940. god. (a ranije od 250 do 300 vagona) zapadnim vratima brodskog Posavlja. Jaja je pošlo 40 vagona isto tako kroz »zapadna vrata« u Njemačku.

Iz ribnjaka se na Vijušu izvezlo ribe 1940. god. do 11 vagona, od toga 6 vagona je išlo u Beč, Dresden i Zwickau, a 5 vagona u Osijek, Vukovar, Beograd i Šabac. Malo čudno se čini, da se ta riba izvezla u gradove uz rijeku Dravu, Savu i Dunav, ali kako je brodska riba bila poznata kao izvrsna riba, to se potraživala i iz daljih mjesta, osobito za određene posne dane.

Kao životinjska hrana, osobito za vojsku, pošlo je iz Broda 1940. god. do 600 vagona sijena, i to gotovo čitava količina na zapad. Iz Broda je pošlo do 100 vagona vina i rakije, najviše u Bosnu (do 80%), i to u tuzlanski bazen, ostalo je pošlo na sjever u našički kotar. Oriovac i Stupnik su poslali do 2 vagona vina u Zagreb (ili točno 18.200 l).

Voća, osobito grožđa i nešto povrća pošlo je 1940. god. iz brodskog Posavlja do 50 vagona u Zagreb, a graha do 30 vagona kroz »južna vrata« u Bosnu. Suhih šljiva se izvozilo iz Broda do 150 vagona na godinu, i to u Englesku i Francusku. Isto tako se izvozilo šljivina pekmeza do 150 vagona na godinu. Sve se to izvozilo u malim bačvicama, koje su se radile u Brodu. Taj je izvoz bio vrlo intenzivan od 1850. do 1893. god.

U ta dva grada bile su dvije rafinerije, i to u Bos. Brodu nafte, a u Sl. Brodu alkohola. Iz Standarda je išlo svake godine do 11.000 vagona benzina i raznih derivata od rafinirane nafte, od toga je 70% išlo za istok Jugoslavije, dakle kroz istočna vrata brodskog Posavlja, najviše za Beograd i za južnu Srbiju. Od preostalih 30% išlo je 20% kroz južna vrata Dervente ili u Bosnu ili do Dubrovnika ili u zapadnu Srbiju. Tek 10% pošlo je zapadnim vratima. Standard je naime imao više konzumno područje na istoku države, dok je Shell iz Capraga imao više zapadni dio države.

Rafiniranog alkohola je išlo do 500 vagona iz Slav. Broda, od toga do 150 vagona u Standard u Bos. Brod za potrebe tvornice, zatim 150 vagona u Caprag, a 150 vagona u Osijek. Katkad se mijenjala ova relacija te su tvornice likera Teslić, Arko i druge kupovale čisti alkohol. Svakako zapadnim je vratima išlo do 160 vagona, a istočnim do 150 vagona čistog alkohola.

Jedna od najvažnijih industrija u Brodu jest tvornica vagona. Ustvari ona ne radi samo vagone, već strojeve, male lokomotive, vagone i mostove. Glavni elemenat, kojim ona radi, jest željezo. Prema tomu pri-

pada u željeznu industriju. Računa se, da je ona svake godine davala do 5000 vagona raznih predmeta. Ti su išli u različnim pravcima, na istok, zapad i jug. Remek-djelo ove tvornice je novi krasni željeznički most preko Save u Zagrebu. Ako uzmemo 1940. god. onda možemo kazati, da je zapadnim vratima pošlo izrađenih željeznih predmeta do 70% vagona, istočnim 15%, južnim 15% vagona. Ova je tvornica slala nekoć elaborate i izvan granica Jugoslavije, kao u Rumuniju, Japan i Grčku, ali uglavnom su išli oni za Jugoslaviju.

Najvažnija industrija u Brodu je industrija drveta. Dvije tvornice (Slavonija i Slaveks) su izvozile ukupno godišnje iz Broda do 1300 vagona drva (polovica od uvezenog drva, jer drvo gubi 50% pri obradi), i to 85% na zapad. Preko Sušaka je išlo za Englesku (u luke London i Liverpool). Tamo je išlo 55%, dakle oko 750 vagona, osobito furnira. Odatle se opet slao u različne dijelove svijeta: u Holandiju (Antwerpen), Belgiju (Brüssel), Južnu Ameriku (Buenos Aires), Alžir, Sjevernu Afriku (Aleksandriju), u Francusku i Palestinu. Kroz zapadna vrata brodskog Posavlja išlo je 10%, dakle 350 vagona u Austriju, Švicarsku, Njemačku. Po Jugoslaviji i Hrvatskoj se slalo samo oko 5% (dakle 200 vagona) tog drva (furnira, hrastovih dasaka, parketa). To je išlo isto tako zapadnim vratima. Tvornica »Ditad« je slala svoje impregnirane željezničke pragove, do 300 vagona, po Jugoslaviji i nešto u Grčku, pa u Holandiju, Francusku i Belgiju. Od ukupne proizvodnje 70% je ostalo u zemlji, a 30% je izvezeno van. K tomu se izvozilo iz Broda do 100 vagona bačava, i to u različne pravce (u Dalmaciju, u Srbiju, u Mađarsku).

Prema tome nijedno gospodarsko dobro nije se toliko potraživalo iz Broda i brodskog Posavlja na svijetu kao drvo; nijedno dobro nije tako daleko išlo u svijet kao drvo i ni po jednom dobru nije Brod tako poznat u svijetu kao po drvu.

Ukupno se izvezlo 1940. god. iz grada Broda i brodskog Posavlja do 17.000 vagona, dakle izvoz dobara nije iznosio niti za polovicu, koliki je bio uvoz dobara.

Od te ukupne svote izvoza najviše je na godinu prošlo kroz istočna vrata, i to oko 9000 vagona. Od toga je prošlo benzina 8250 vagona. Oduzmemo li tu stavku izvoza, vidjet ćemo, da se najmanje izvozilo kroz istočna vrata. Ostala dobra, koja su se izvozila, bila su: riža (60 vagona), čisti alkohol (150 vagona), željezni predmeti iz tvornice vagona (do 150 vagona) i nešto vina.

Na drugom mjestu po količini eksporta stajala su zapadna vrata. Tuda se izvezlo do 5000 vagona. Tamo se izvozilo najviše dobara, i to: riže, mesa, goveda, konja, peradi i jaja, sijena, vina i voća, čistog alkohola, nešto benzina, željeznih predmeta i osobito drva do 1800 vagona. Dakle izvezile su se živežne namirnice i drvo, najdragocjenija dobra Broda.

Južnim vratima (kroz Derventu) izvezlo se do 3000 vagona, i to brašna, riže, graha, vina, najviše benzina (do 2000 vagona), željeznih gotovih predmeta i drva.

Iako se čini, da su istočna vrata brodskog Posavlja najvažnija u eksportu, to ipak nije tačno. Po kvaliteti robe, po raznolikosti robe izvozi se najviše robe kroz zapadna vrata, tako da možemo reći, da brodske Posavlje u importu zavisi više od istoka nego od juga i zapada, a u eksportu više od zapada nego od istoka i juga.

Ako pregledamo čitavo stanje uvoza i izvoza po pojedinim vratima brodskog Posavlja, zatim ukupni volumen robnog prometa po pojedinim vratima i skupni robni vagonski promet iz 1940. god. dobit ćemo ovu tablu:

Istočna vrata		Zapadna vrata		Južna vrata	
izvoz [†]	uvoz	izvoz	uvoz	izvoz	uvoz
9.000	17.000	5.000	4.000	3.000	14.000
ukupno 26.000		ukupno 9.000		ukupno 17.000	

Iz te table vidimo, da je ukupni robni vagonski promet u brodskom Posavlju iznosio 1940. god. 52.000 *vagona*, od toga je na istočna vrata otpalo 26.000, na južna 17.000, na zapadna 9.000 *vagona*.

Ti nam brojevi pokazuju, da je brodske Posavlje ekonomski gravitiralo više istoku i jugu (Bosni) nego zapadu.

Cjelokupni izvoz dobara iz 1940. god. iznosio je iz brodskog Posavlja 17.000 *vagona*, a uvoz 35.000 *vagona*. Ti nam brojevi govore, da je uvoz dobara bio za dvostruko veći od izvoza. – Znači da je brodske Posavlje ekonomski deficitarno. Nastaje pitanje: zašto su se ljudi naselili i zašto se razvila industrija u ovom ekonomski deficitarnom kraju? Odgovor nalazimo u zgodnom tranzitnom geografskom položaju brodskog Posavlja i još više u jeftinoj radnoj snazi stanovnika, koji su mogli raditi uz tako nisku nadnicu, jer je standard njihova života bio vrlo malen. Radnik se hranio jeftino kod kuće, gdje je agrarna pozadina jaka. Dobivenim novcem seljak-radnik je mnogo uvezio, manje je izvezio. Industrija je uvezila polusirovine, polufabrikate, glomaznu robu, koju je ili potpuno trošila u svom kraju (kao ugljen) ili je producirala gotove fabrikate, koji su postali glavni objekt eksporta čitave regije. Kod prerade od sirovine na gotove fabrikate – kvantum se materije znatno umanjuje (drvo gubi u prerađivanju od sirovine u gotove fabrikate do 50%).

Prema tomu brodske Posavlje pretvara sirovine i polufabrikate svojim radnom snagom u gotove proizvode. A ta radna snaga je jeftina u vezi sa selom i gravitacijom. Što je jača gravitacija radnika, to je više omogućeno prerađivanje polufabrikata u fabrikate, pretvaranje radne snage u kapital. Tu se vršila dakle jaka kapitalistička eksploatacija na korist akcionera i banaka.

4. Tranzit dobara, životinja i ljudi preko brodskog Posavlja

Brodsko Posavlje je eminentno prometna pokrajina. To se vidi po cestama (starim i novim), željeznici i Savi.

Iz idućih dviju tabli (koje sam dobio od predstojnika željezničke stanice Sl. Broda) dade se utvrditi cjelokupni promet na stanici Sl. Brod.

Željeznička postaja	Utovarenih vagona je došlo i prošlo	
	god. 1939.	god. 1940.
Slav. Brod – Bos. Brod	40.000	47.000
Bos. Brod – Slav. Brod	83.000	117.000
Vinkovci – Slav. Brod	173.000	240.000
Slav. Brod – Zagreb	169.000 } — 4.000	194.000 } — 46.000
Zagreb – Slav. Brod	145.000 } — 51.000	155.000 } — 113.000
Slav. Brod – Vinkovci	196.000 }	268.000 }
Ukupno	806.000	1.023.000

Iz te table opaža se, da je promet u 1940. god. bio veći nego u 1939. god., i to zato, što je već bio počeo rat, pa je na svim pravcima bio počeo jači promet. Dalje vidimo, da je nešto veći promet od istoka prema Sl. Brodu (Vinkovci–Sl. Brod) nego obratno od Zagreba na Sl. Brod, i to u obje godine. Na pravcu od zapada prema istoku manje dođe utovarenih vagona u stanicu, u Slav. Brodu se povećala njihov broj i idu prema Vinkovcima. Na istom pravcu od zapada prema istoku ostane veći broj istovarenih vagona u Sl. Brodu nego obratno, kad vlak ide od istoka prema zapadu (iz Vinkovaca u Sl. Brod). God. 1939. je Sl. Brod dodao svojih vagona 51.000 u pravcu prema Vinkovcima, a 1940. god. je dodao 113.000 vagona. Te vagone dodaje Sl. Brod iz svoje sredine ili nakon pretovara robe iz Bosne i Dalmacije. Znatno je manji promet kroz južna vrata brodskog Posavlja za Bosnu negoli na longitudinalnoj pruzi. Iz te table se vidi, da za dvostruko veći broj dolazi utovarenih vagona robe iz Bosne u Sl. Brod negoli obratno, i to zato, što Bosna znatno više izvozi gospodarska dobra (osobito rudače i drva) negoli uvozi. K tomu iz Dubrovnika ide do Broda za Slavoniju roba uvezena s mora.

Iz skupnih podataka, koje nam pruža ta tabla vidi se, da kroz stanicu Sl. Brod prođe na godinu do 80.000 teretnih utovarenih kola (ovdje ne spominjemo praznih teretnih, praznih i punih osobnih). Taj silan promet teretnih utovarenih kola vidi se još iz table, koja nam pokazuje, koliki je broj putničkih i teretnih vlakova došao ili prošao kroz tu stanicu.

U tu tablu nisam ubrojio brzoteretne, slobodnoteretne (koji prevoze prazne vagone) i izvanredne vlakove.

Ako uđemo u detaljnije promatranje broja vlakova, vidjet ćemo, da su 1939. god. prolazila na dan kroz Brod 32 putnička vlaka (i to jedan

Simplon-Orient-Express, dva brza, tri putnička, dva vicinalna, i to s istoka na zapad. Isto toliko protivnim pravcem, sa zapada na istok. Ukupno 18 vlakova. Ostalih 12 vlakova išlo je ili je dolazilo iz Bosne). God. 1940. išlo je 38 vlakova na dan. Dakle kroz Brod i iz Broda išlo je na dan 32 do 38 vlakova. God. 1939. prolazila su na dan do 22 teretna vlaka, god. 1940. do 42 vlaka. Znači, da je na dan prolazilo kroz Brod (ili iz Broda) 54 do 80 teretnih vlakova. Ubrojimo li još prijevoz vlakova sa praznim vagonima i druge vrste vlakova, onda je išlo kroz Brod *do 100 vlakova na dan ili 4 do 5 vlakova na sat. Godišnje je prolazilo oko 40.000 vlakova sa oko 1 milijun vagona.*

Željeznička postaja	Putničkih vlakova		Teretnih vlakova	
	1939.	1940.	1939.	1940.
Slav. Brod – Bos. Brod	2.600	3.000	1.400	2.500
Bos. Brod – Slav. Brod	3.000	3.600	1.500	2.500
Vinkovci – Slav. Brod	3.500	3.500	2.200	5.500
Slav. Brod – Zagreb	3.500	3.500	2.700	4.000
Zagreb – Slav. Brod	3.500	3.500	3.100	4.100
Slav. Brod – Vinkovci	3.500	3.500	2.500	5.500
Ukupno	19.600	20.600	13.400	24.100

Taj promet na željezničkoj stanici Brod u tranzitu, dolasku i odlasku možemo protumačiti jedino, ako shvatimo činjenicu, da se brodsko Posavlje i grad Brod nalaze na onom velikom evropskom putu, koji spaja istok sa zapadom, kuda ide željeznica Express-Orient, London – Carigrad i dalje. Sve države istoka: Turska, Bugarska, djelomično Rumunija i Grčka, djelomično Jugoslavija (Srbija) u prometu sa zapadom šalju svoja gospodarska dobra, životinje i ljude preko broskog Posavlja, i obratno, sva zapadna i srednja Evropa najvećim dijelom (osobito promet sa stanovnicima) vrši svoj promet preko broskog Posavlja za jugoistok Evrope. Tako Brod zbog ovog puta ima ne samo narodnu, hrvatsku, pa državnu, nego i internacionalnu važnost. Tek kad se baci pogled na taj skupni promet na željeznici, možemo shvatiti, zašto je veliki potrošak ugljena u ložionicama željeznica, zašto je veliki broj radnika, činovnika i željezničara, koji su direktno uposleni na ovoj željezničkoj postaji internacionalnog i nacionalnog značenja; zašto je veliki broj ljudi indirektno povezao svoju egzistenciju sa ovim prometom (ekspedicije, trgovci, prenosači i t. d.), zašto je omogućen stanak i razvoj industrije u gradu i okolici, i napokon možemo upoznati, kako je željeznički promet za grad najvažnija poluga u njegovu gospodarskom i kulturnom napretku. Željeznica omogućuje i utječe na gravitaciju stanovnika iz okoline broskog Posavlja, ona sa svojim uredima i ustanovama u gradu vrši stalnu ili povremenu gravitaciju stanovnika iz broskog Posavlja u grad, pa je najvažnija komponenta u podizanju gravitacije grada Broda.

Ali kao što je promet po željezničkoj pruzi jak u Brodu, tako ne valja prezreti ni promet po Savi. Brod je pripadao po prometu na vodi među jače riječne luke u Hrvatskoj i u bivšoj Jugoslaviji. Robno pristanište na Savi je bilo u Bos. Brodu, ne u Sl. Brodu, jer je tamo zgodnije za ukrcavanje i iskrcavanje robe u vagone široke i uskotračne pruge. Taj se promet vidi iz ove table:¹⁵

God. 1937.		God. 1938.		God. 1939.	
Uvoz u kg	Izvoz u kg	Uvoz u kg	Izvoz u kg	Uvoz u kg	Izvoz u kg
24,275.000	676.917	63,567.788	341.956	71,504.565	2,368.700

Uvezla se samo nečista nafta iz Rumunije preko Save, a izvezlo se 90%. Na temelju te table vidi se, zašto je toliko radnika radilo na pretovaru u Bos. Brodu i zašto je carinarnica u Bos. Brodu podignuta na stupanj prvog razreda kao pogranična carinarnica.

Sadašnje, poratno stanje željezničkog prijevoza dobara kao i tranzita uvelike se izmijenilo zbog gradnje pruge Sarajevo–Šamac–Vrpolje. Brod je morao predati veliki dio svoga prometa Vrpolju, jer je prestao biti raskrsna stanica.

IX. SKUPNI PRIKAZ OKOLINE SLAV. I BOS. BRODA

Brodsko Posavlje je geografska, morfološka i gospodarska cjelina, koju presijeca i dijeli rijeka Sava na dva dijela, na južni bosanski i sjeverni slavonski. Morfološki možemo podijeliti tu zavalu u dva dijela, u planinski i nizinski, antropogeografski smo je razdijelili u tri gravitacijske zone.

O veličini i broju stanovnika tih zona govori nam ova tabla:

Slavonski dio brodskog Posavlja

Gravitaciona zona	Površina u km ²	Broj stanovnika 1931.	Na 1 km ²	Broj kuća 1931.	Broj sela	Broj općina
I. zona	345,07	24.766	72	5.556	31	7
II. zona	438,00	19.007	43	3.904	34	9
III. zona	103,98	4.198	40	1.052	10	4
Slav. Brod	20,70	13.716	653	2.408	—	1
Ukupno	907,75	61.687	68	12.920	75	21

Bosanski dio brodskog Posavlja

Gravitaciona zona	Površina u km ²	Broj stanovnika 1931.	Na 1 km ²	Broj kuća 1931.	Broj sela	Broj općina
I. zona	4,63	1.750	75	348	1	1
II. zona	176,70	19.560	110	3.539	17	1
III. zona	80,80	5.647	70	949	6	2
Bos. Brod	10,57	4.439	443	777	—	1
Ukupno	272,70	31.396	115	5.613	24	4
Obje zone ukupno	1.180,43	93.083	79	18.533	99	25

Brodsko Posavlje nije gusto naseljeno, osobito slavonska strana, i to zbog Jelasa, koji je podvodan. Više je naseljen bosanski dio Posavlja, i to uz sjeverne pristanke Vučjaka, Markovca i Motajice. Iz te prostrane okoline dolazilo je u grad najviše seljaka na subotni pazar (i za velikih marvenih i godišnjih pazara), za polovicu manje je dolazilo u srijedu, a najmanje običnim danom. U Bos. Brod dolazi najviše seljaka u petak na pazar, znatno manje u obične dane. Koliko je dolazilo ljudi po dužnosti i seljaka 1940. god. u Brod, najbolje nam pokazuje ova tabla:

<i>Slavonski dio brodskog Posavlja</i>				
Gravitaciona zona	Stalni broj dolaznika	Max. broj dolazio (u subotu)	Min. broj dolazio (svaki dan)	Srednji broj
I. zona	1.856	975	310	453
II. zona	—	961	184	409
III. zona	—	49	7	17
Ukupno	1.856	1.985	501	879
<i>Bosanski dio brodskog Posavlja</i>				
I. zona	1.189	(u petak) 100	50	60
II. zona	—	3.810	1.130	1.810
III. zona	—	223	78	145
Ukupno	1.189	4.233	1.258	2.015
Obje zone ukupno	3.045	—	1.759	2.994

Iz te table se opaža, da je gravitacija u bos. dijelu brodskog Posavlja dvostruko i trostruko veća iz sela ka Bos. Brodu nego iz sela slavonskog dijela brodskog Posavlja.

U Sl. Brod dođe na pazar u subotu i srijedu iz Slavonije 2200 do 3800 seljaka, a iz Bos. Broda opet do 1000 osoba, dakle 3200 do 5000 osoba.

Tih pazarskih dana dođe iz bosanskog dijela brodskog Posavlja do 1000 osoba u Sl. Brod. Obratno iz Slav. Broda u Bos. Brod ne ide svijet običnim danima, već pokoji čovjek, ali u petak, za pazarnog dana u Bos. Brodu, išlo je tamo do 300 ljudi da kupuje različna dobra, osobito živad i voće. Isto je tako i toliki broj išao za godišnjih sajмова u Bos. Brod. Taj se pridolazak ljudi znatno opaža te čini kao neku »plimu« u gradu, koja nastaje jutrom od 8-9 sati i traje do popodne, do 2 ili 3 sata.

Svi ti seljaci dolaze iz Slavonije 90% kolima, manje željeznicom, a najmanje pješice. Autobusa još nema. Iz Bosne dolaze najviše vlakom, manje pješice, a najmanje kolima. Slavonija se bez prijevoznog sredstva kola ne može zamisliti. Ima ih gotovo svaka kuća, jer konji im služe za poljske poslove (oranje i prijevoz ljetine) i za prijevoz ljudi i dobara na pazar.

I. cesta ide iz Kobaša na Dubočac, Kanižu i Brod. Toj cesti gravitiraju ova sela: Bebrina, Dubočac, Banovci, Stupnički Kuti, Šumeće, Zbjeg, Kaniža i Kobaš. Ta cesta ide uz lijevu obalu Save. Za zimskih i proljetnih dana, kad je podvodno, onda sela Kuti, Bebrina, Banovci i Dubočac idu na selo Stupnik i onu longitudinalnu cestu, koja ide podno brda u Brod.

II. cesta ide iz Lužana, Malina na Oriovac, Stupnik, Sibinj, Slobodnicu, Brodski Varoš u Brod. Toj cesti gravitiraju ova sela: Brodski Varoš, Gromačnik, Sibinj, Slobodnica, Gornji Andrijevc, St. Slatnik, Brodski Stupnik, Radovanje, Kujnik, Malino, Oriovac, Odvorci, Lovčić, Bečić, Ciglenik, Živike, Pričac, Brodski Drenovac, Bučje, Zagrade. Na tu cestu kod Gornjih Andrijevaca izbija cesta, koja ide iz Požeške kotline preko Grižića. Tom cestom prevozi se velika množina krumpira iz Šijačije (do 500.000 kg na godinu) pored ostalih dobara (osobito drva).

III. cesta ide iz doline Londže (pritok Orljave) preko Dilja (kota 407) na Slatnik, uz Glogovicu, Podcrkavje i Brod. Toj cesti gravitiraju ova sela: Crni Potok, Dubovik, Glogovica, Kindrovo, Matković Mala, Oriovčić, Slatnik, Donji i Gornji Zdenci, Jelševik, Podcrkavje, Grabarje, Rastušje, Tomica, Podvinje. Ta cesta vodi iz Paurije, iz kraja, koji daje Brodu veliku množinu drva, krumpira do 500.000 kg, kamenja i kreča.

IV. cesta ide iz Vrpolja na Donje Andrijevice, Garčin, Topolje, Bukovje, Vranovce i Brod (kroz koji prolazi pod imenom Osječke i Zrinske ulice). Ona nije ništa drugo nego produženje longitudinalne ceste, koja ide sa zapada na Brodski Varoš, pa dalje prema istoku, podno Brodskog Vinogorja. Sela, koja gravitiraju toj cesti, jesu ova: Bukovje, Vranovci, Trnjani, Zadubravje, Bicko selo, Garčin, Selna, Sapci, Staro i Novo Topolje, Donji Andrijevc, Perkovci, Klokočevik, Korduševci,

Šušnjevcu, Trnjanski Kuti, Vrhovina. K toj cesti vodi još cesta s juga, sa Save, pa u mjesecima, kad je podvodno, ta sela gravitiraju prema sjeveru.

V. cesta ide od Donje Bebrine na Klakar, Rušćicu i Brod. Toj cesti gravitiraju ova sela: Gornja i Donja Vrba, Rušćica, Donja i Gornja Bebrina, Svilaj, Oprisavci, Poljanci, Sredanci, Stružani, Zoljani, Prnjavor i Novigrad. Kad je podvodno, onda istočno od Donje Bebrine idu sela na cestu, koja ide uzbrdo na Donje Andrijevice.

VI. Ima još jedna cesta, koja ide iz Broda prema sjeveru. To je ona, koja vodi uz tvornicu vagona i njezinu koloniju do Brodskog Vinogorja. Na toj cesti je osobito živ promet, kad su radovi u vinogradu, osobito za berbe i nakon berbe, kad se dovozi vino. Ta cesta ima lokalni karakter. Prema tomu prve dvije ceste vode iz zapadnog sektora horizonta Slav. Broda, treća vodi sa sjevernog sektora, četvrta i peta sa istočnog sektora.

Na temelju podataka, koje su mi dale pojedine općine za svako selo brodskog Posavlja, na osnovu podataka općinskih malta, koje su pazile na uvoz gospodarskih dobara i kola u grad i tako su pobirale dio općinskog prireza, mogli smo utvrditi, da je svakom tom cestom dolazilo za pazarnog dana u Brod (podaci su dani za 1940. god.) ovaj broj kola:

Cesta	I. %	II. %	III. %	IV. %	V. %	Ukupno
Broj kola	65 7,0	372 40,4	244 26,5	124 13,4	114 12,4	919

Tih 919 kola je maksimalni broj, koji označuje, koliko je kola bilo došlo u Brod za jednog pazarnog dana u subotu. Pomnožimo li taj broj sa 52, koliko je subota u godini, ukupno dođe na godinu u subotu u Slav. Brod iz okoline 47.778 kola. Mora se uzeti, da srijedom dolazi gotovo za polovicu manje kola nego subotom, dakle 23.868. Ukupno dolazi za 104 dana subotom i srijedom 71.646 kola na godinu, ali ima još 20 pazarnih dana, koji po svojoj veličini nisu manji od subote (to je 18.380 kola). Dodamo li tom broju još broj od 1000 kola, koja dovoze krumpir iz Šijačije i Paurije, pa gorivo drvo, vidimo, da u Slav. Brod samo iz Slavonije dolazi godišnje do 90.000 kola.

Od svih tih pet cesta najvažnija je ona, koja ide sa zapada od Lužana do Stupnika. Po njoj ide najveći postotak kola (40,4%), manje važna je ona, koja ide s istoka, od Donjih Andrijevac (13,4%), jer faktično 100% idu po toj cesti kola samo od Garčina, istočno od njega idu već u većem ili manjem postotku k Đakovu za pazarnih dana.

U Bos. Brod vode iz okoline dvije ceste, i to ona, koja ide iz Dervente u Brod, i ona iz Brusnice i Vinske u Brod. Sela, koja gravitiraju cesti, koja ide iz Dervente u Bos. Brod, jesu ova: Močila Gornja, Nova Ukrina (Otočak), Sijekovac, Unka, Vrela, Zborište, Koraće, Lužani (sa svojim ograncima), Žeravac. Drugoj cesti, koja vodi iz Bos. Broda do

Brusnice i ima lokalni karakter, gravitiraju ova sela: Brusnica Mala i Velika, Klakar Gornji i Donji, Kolibe Gornje i Donje, Kričanovo, Liješće, Močila Donja, Poloj, Vinska. Prema podacima, koje su mi dale općine, iz tih sela ide svaki petak na pazar u Bos. Brod ovaj broj kola:

Cesta	I. %	II. %	Ukupno
Broj kola	50 33,3	90 66,6	140

Pomnožimo li taj broj s 55, koliko je pazarnih dana u godini u Bos. Brodu, dobit ćemo broj, koji nam označuje godišnji dolazak kola u Bos. Brod, a taj je 7700 kola. Taj broj je znatno manji nego onaj, koji dolazi u Slav. Brod iz njegove okoline, i to s razloga, što sela okoline Bos. Broda manje drže kola nego Slavonci. Oni više idu pješice u svoje središte, zatim željeznicom se mnogo više voze nego kolima, jer ona ide paralelno s cestom od Bos. Broda do Dervente, i staje u svakom selu. Mnogo više kola imaju ona sela, koja nemaju željeznicu i gravitiraju drugoj cesti, koja ide uporedo sa Savom prema Brusnici. Sva ta kola idu iz okoline Bos. Broda i u Slav. Brod, osobito kad je velik rod voća u Bosni, i to najviše subotom.

Obratno, iz Slavonije manje ide kola u Bos. Brod i Derventu. U oba ova grada (u Slav. i Bos. Brod) *ide na godinu iz okoline do 100.000 kola*. Taj ogromni broj kola pokazuje nam, kako je još na primitivnom stupnju prevoz ljudi i dobara iz okoline u grad. Nešto je željeznica utjecala na umanjenje broja kola, dok kamioni i autobusi, kojima bi se brže i udobnije vršio prijevoz dobara i ljudi iz okoline u središte, još nisu prodrli u ovu sredinu. Kola su svakako najmoćnije sredstvo, kojima se služi zakon gravitacije u ovom kraju. S njima se vrši ta vjekovna cirkulacija iz sela u grad i obratno. Kola su spora, ali elastična, prokušana i jeftina te na njima Slavonac provodi veliki dio svog života. Bez kola se gravitacijski zakon u Slavoniji ne bi mogao zamisliti.

Grad Brod je (ovdje mislim Slav. i Bos. Brod zajedno) na prostoru od 1200 km² najveće prodajno i nabavno mjesto za 100.000 stanovnika okoline, koliko ih živi na tom prostoru. Na prostoru drugih poleografskih mikroregija postoje obično manja središta u gravitacijskom prostoru grada, koja imaju karakter više prodajnih nego nabavnih središta. U poljoprivrednim sredinama nastaju obično češća prodajna središta, jer seljaci prodaju teške objekte (žitarice, voće, stoku), pa ih je teško dovoziti ili dogoniti do daljeg tržišta. Ti isti seljaci traže za kupovanje dobara veći gravitacijski, obično glavni grad gravitacijskog područja, gdje se nudi veća množina robe na tržištu, pa kupci imaju veći izbor, a eventualno zbog konkurencije i jeftiniju robu. Takav slučaj nije u brodskom Posavlju. Tamo se ne nalazi nijedno veće prodajno mjesto za seljake osim Broda. Brod je najveće prodajno i nabavno središte

ovog velikog prostora (kao na pr. dva otoka Brača). Zato u Brod ide veliki broj kola za prodaju i nabavku.

Uporedimo li prometna središta, prema kojima se vrši zakon gravitacije, u Hrvatskoj i cijeloj Jugoslaviji, sa središtima Slav. i Bos. Broda, vidjet ćemo, da se ni u Primorju ni u Dinarskom kršu ni u Moravskovardarskoj udoljini (dakle ni u Sloveniji, ni u Bosni i Hercegovini, ni u Srbiji, ni u Makedoniji) ne vrši zakon gravitacije kolima, nego samo u Hrvatskom međurječju i u Vojvodini. Nema podataka, koja bi govorili o broju kola, što dolaze svake godine u pojedini grad Posavlja i Podravlja, ali sigurno malo ima gradova, u koje dolazi toliko kola na godinu kao u Brod. To je jedan specifikum za Brod, važan faktor, koji se mora uzeti u obzir pri urbanističkom rješavanju novih prostora grada. Taj faktor ne će lako nestati, jer je on za seljake brodskog Posavlja praktičan, jeftin i ugodan. Na površini brodskog Posavlja od 1200 km² nalazi se oko 1000 kola, znači na 1 km² dolazi 0,83 kola, a jedna kola dolaze na 100 stanovnika. (U čitavoj Jugoslaviji je bilo 1949. godine 1,400.000 kola). Ti nam brojevi govore o značenju kola za prostor brodskog Posavlja.

Sava u prijevozu dobara i ljudi iz okoline, za pazarnih dana, u lokalnom prometu, nije igrala nikakvu ulogu. Taj veliki prirodni put nije izrabljen za ovu svrhu.

Brodsko Posavlje je dakle jedna gospodarski aktivna cjelina, kojoj se u susjedstvu nalaze druge gospodarske jedinice sa svojim središtima, i to na zapadu: područje Nova Gradiška, Pleternica, Požega. Požega konkurira Brodu u žitaricama, voćarstvu i vinu; Pleternica konkurira Brodu u žitaricama. K ovim zapadnim gospodarskim gravitacijskim jedinicama Brod ne gravitira. Ali zato gravitira na zapadu gospodarski k Zagrebu, koji sačinjava veću i bogatiju gospodarsku gravitacijsku jedinicu. Na zapadu gravitira Brod još Rijeci i Trstu radi izvoza i uvoza gospodarskih dobara. Na istoku graniči Brod s ovim gospodarskim jedinicama: Đakovo, ima jače pazare nego Brod u stočarstvu; Vinkovci, imaju jače pazare u žitaricama; Šamac obiluje više od Broda voćem. I k ovima Brod vrlo malo gravitira. Čini se, da se odvija sada tiha i neopažena borba u gravitaciji ljudi i dobara između Dervente i Broda, jer ima ljudi iz velikog broja sela političkog kotara Dervente, koji idu tražiti rada, i to svaki dan idu na posao iz svojih sela u Bos. i Slav. Brod. Gotovo čitav grad Derventa gravitira u kupovanju svojih dobara prema Slav. Brodu (oko 80%), a manje prema Sarajevu (20%). Susjedna sela kotara Dervente idu prodavati svoja dobra na sajmove u Derventi. Zato su ti sajmovi bogati, šaroliki i veliki. Oni se održavaju svakog četvrtka, a godišnji vašar se drži od 28. VIII. do 1. IX. Na te sajmove idu i Slavonci kupovati osobito blago, perad, jaja i voće. Ali uz Savu, od Zagreba do Zemuna, nijedan gravitacijski teritorij nije tako velik, bogat i važan kao teritorij brodskog Posavlja.

X. BROD ZA VRIJEME DRUGOG SVJETSKOG RATA I POSLIJERATNE PERSPEKTIVE

Slav. i Bos. Brod su se lijepo razvijali do Drugog svjetskog rata, kako nam je pokazalo dosadašnje razlaganje.

Ali oni su za Drugog svjetskog rata silno stradali od bombardiranja i njegovih posljedica.

Slavonski Brod je bio bombardiran ovoliko puta:

11. IV. 1941. (nedjelja) od Nijemaca
2. IV. 1944. (nedjelja) od Saveznika
3. IV. 1944. (ponedjeljak) od Saveznika
13. IV. 1944. (četvrtak) od Saveznika
27. IV. 1944. (utorak) od Saveznika
10. VI. 1944. (subota) od Saveznika
27. VI. 1944. (utorak) od Saveznika
2. VII. 1944. (nedjelja) od Saveznika
8. VII. 1944. (petak) od Saveznika
20. VII. 1944. (nedjelja) od Saveznika
9. VIII. 1944. (ponedjeljak) od Saveznika
14. VIII. 1944. (subota) od Saveznika
30. VIII. 1944. (ponedjeljak) od Saveznika
8. IX. 1944. (srijeda) od Saveznika
21. IX. 1944. (utorak) od Saveznika
20. XI. 1944. (subota) od Saveznika
23. XI. 1944. (utorak) od Saveznika
19. I. 1945. (petak) od Saveznika
10. II. 1945. (subota) od Saveznika
19. III. 1945. (ponedjeljak) od Saveznika
20. III. 1945. (utorak) od Saveznika
21. III. 1945. (srijeda) od Saveznika
1. IV. 1945. (nedjelja) od Saveznika
2. IV. 1945. (ponedjeljak) od Saveznika
5. IV. 1945. (četvrtak) od Saveznika
8. IV. 1945. (nedjelja) od Saveznika
10. IV. 1945. (utorak) od Saveznika
17. IV. 1945. (utorak) od Saveznika

Ukupno 28 bombardiranja grada. Dva najjača bombardiranja su bila 27. VI. 1944. i još jače 19. I. 1945. Računa se, da je u svim tim bombardiranjima palo na Slav. Brod 15.898 komada bomba od 250 kg prosječne težine. Ukupno 4000 tona bomba (ili 400 vagona). Od tog skupnog broja palo je samo 19. I. 1945. za najjačeg bombardiranja 7000 komada bomba. Te bombe je bacilo 1500 bombardera. Teško je odrediti broj mrtvih. Računa se, da je samo 19. I. 1945. bilo 396 mrtvih.

Bos. Brod je bio manje puta bombardiran, kako nam kaže ovaj popis:

2. IV. 1944.	8. IX. 1944.
3. IV. 1944.	20. XI. 1944.
10. IV. 1944.	23. XI. 1944.
2. VII. 1944.	10. I. 1945.
8. VII. 1944.	19. III. 1945.
14. VII. 1944.	20. III. 1945.
30. VII. 1944.	1. IV. 1945.
9. VIII. 1944.	8. IV. 1945.

Ukupno je palo oko 2886 bomba. Ukupno je bilo mrtvih u svim bombardiranjima u Bos. i Slav. Brodu 1219, a ranjenih 787. Ali taj broj mora biti znatno veći, jer je velik broj bombi pao u Savu, kad su bombardirali most, a broj mrtvih vojnika nije se davao. On se najstrože krio. Mrtve su noću prenosili na groblje i pokapali. Sigurno bi bio veći broj stanovnika poginuo, da nisu stanovnici iz grada za svakog bombardiranja bježali u susjedna sela, osobito 1944. i 1945. god. Pored broja žrtava ljudi, bombardiranje grada je imalo za posljedicu još rušenje velikog broja zgrada, što nam pokazuju ovi podaci:

God. 1939. je Slavonski Brod imao 2500 stambenih zgrada. Od ovog broja je zbog bombardiranja bilo:

neznatno oštećenih zgrada	276 ili 11,0 %
lakše oštećenih zgrada	819 ili 32,7 %
teško oštećenih zgrada	294 ili 11,8 %
djelomično srušenih zgrada	187 ili 7,5 %
potpuno srušenih zgrada	475 ili 19,0 %

Ukupno 2051 ili 82,0 %

Od ovog broja su samo jednog dana, 19. I. 1945., bile u Slav. Brodu

154 potpuno srušene zgrade
95 teško oštećenih zgrada
79 lakše oštećenih zgrada

Ukupno 328

U Brodskom Varošu su tog dana bile potpuno srušene 32 zgrade i 24 oštećene. U Bos. Brodu je bilo za vrijeme bombardiranja potpuno srušenih 77 zgrada, teško oštećenih 85 i lakše oštećenih 111, ukupno 273 zgrade.

Od tog broja je u Bos. Brodu samo na dan 19. I. 1945. bilo 68 posve srušenih zgrada, 80 teško oštećenih, a 75 lakše oštećenih. Željeznički most je bio nekoliko puta oštećen, a dva puta srušen. Slav. i Bos. Brod pripadaju među one gradove u državi, koji su najviše stradali od bom-

bardiranja (kao Bihać, Knin, Zadar). Računa se, da je Zadar zbog bombardiranja bio porušen 80%, a Slav. Brod (bez Bos. Broda) 82%. Nastaje pitanje: zašto nijedan grad u međurječnoj Hrvatskoj nije bio tako bombardiran kao Brod? Geografski položaj i funkcija grada uvjetovali su tu njegovu katastrofu. Brod je bio najbolja spojnica između Bosne i međurječne Hrvatske. Nigdje željeznica od Jasenovca do Beograda nije preko Save prelazila mostom nego samo u Brodu. Preko tog mosta je osobito išao boksit iz Hercegovine u Brod, pa odatle u Njemačku. A boksit je neophodno potreban za pravljenje aluminijskih, od koga su se gradili ratni avioni. Danju i noću, više noću nego danju, prelazili su puni vlakovi boksita iz Hercegovine preko Bosne u Brod i odatle u Njemačku. Taj most je imao ključni položaj u prijevozu te važne ratne sirovine. U Brodu je stanovao jak njemački garnizon, dapače je neko vrijeme bio u njemu i njemački generalat, koji je upravljao njemačkom vojskom u Bosni. U Brodu je bila jedina tvornica municije (osobito bomba) u tadašnjoj N. D. Hrvatskoj. Tri su razloga, uvjetovana tranzitnom industrijskom funkcijom Broda, uzrokovala često bombardiranje Broda.

Narodnooslobodilačka vojska je došla u Bos. Brod 20. IV., a u Slav. Brod 21. IV. 1945. Nijemci su se morali povući i tako su prestale muke tih gradova i građana. Narodna vlast se našla u ovom gradu pred teškim i mnogobrojnim problemima. Trebalo je očistiti ulice i probrati građevni materijal za nova zidanja. Od 1945. do 1953. god. bilo je 186 zgrada temeljito popravljeno, 128 novih podignuto (ili 620 stanova za obitelji).

Kao što je 1918. god. bio uništen politički i nacionalni utjecaj Nijemaca i Mađara u Brodu, ali ne utjecaj njihova kapitala, tako je 1945. god. uništen utjecaj stranog kapitala. Naša je narodna vlast preuzela industriju u svoje ruke i reorganizirala je. Zatim je gotovo iz temelja obnovljena i proširena tvornica »Đuro Đaković«, najveća svoje vrste (mostova, lokomotiva i vagona) u državi. Pored toga su obnovljene drvene industrije »Sind« (nekoć »Slavonija« i »Slaveks«) i »Ditad«. Zatim mlinovi »Ella« i »Janje«. Od metalnih su spomena vrijedne tvornice turpija. Ukupno ima sada radnika u Brodu 10.000 (podaci iz 1952. god.), od tih stanuje 4500 u gradu, ostali dolaze iz okolnih sela. Đaka ima u Brodu 4000. Potpuno je obnovljena u Bos. Brodu rafinerija nafte.

U selima brodskog slavonskog Posavlja (kotar Brod) izgrađeno je od 1945. do 1953. god. 900 kuća u vrijednosti od preko 46 milijuna dinara. Popravljen su 1584 km putova, sagrađeno je 39 novih, a obnovljeno 65 mostova, na koje je država utrošila 85 milijuna dinara, a vrijednost dobrovoljnog rada iznosi preko 16 milijuna dinara. Elektrificirano je pet mjesta, za koje je država dala 230.000 Din. Ranije nije imalo nijedno mjesto telefon, a sada su uvedene 34 telefonske centrale, otvoreno je šest novih pošta, organiziran prijenos pošte u 14 sela, iz kojih se dalje dostavlja u 69 sela. Selo Kindrovo je dobilo novi vodovod, a Crni Potok novi bunar. Ti su radovi izvedeni uglavnom dobrovoljnim radom,

vrijednost kojega iznosi preko 17 i pol milijuna dinara. Za adaptaciju i uzdržavanje mlinova država je dala 4,5 milijuna dinara, dok je za popravak ciglana uloženo preko 6,5 milijuna dinara. U Lužanima država je investirala 24 milijuna dinara za podizanje stambenih zgrada, a za izgradnju kudeljare 150 milijuna dinara. Za obnovljenje kotarskih i općinskih zgrada potrošeno je oko jedan milijun dinara.

Na zdravstvenom polju izvršene su razne akcije. Otvoren je dom narodnog zdravlja i dvije zdravstvene stanice. Liječničku pomoć prima sada do 20.000 ljudi, što znači 80 do 100% više nego ranije. U vezi sa higijenskom zaštitom očišćeno je dosada 9500 bunara, obnovljeno je 25.000 kuća, iskopana su četiri higijenska bunara.

Socijalnu pomoć danas prima 146 osoba od preko 600.000 Din na mjesec, a ima još 764 penzionera. Invalidi iz NOV primaju na mjesec preko 700.000 Din. U staračkom domu se nalazi 29 socijalno ugroženih. U domove je smješteno 46 djece, pod starateljstvom se nalazi 391 dijete. Ženama trudnicama su podijeljeni razni potrebni dijelovi odijela.

Sagrađene su dvije nove škole, a 33 popravljene. Opismenjeno je preko 4000 osoba. Osnovano je 30 čitaonica, koje imaju više od 6000 knjiga. Postoje 34 tamburaška društva sa 1000 članova.

Agrarnom reformom podijeljena su 2003 katastarska jutra zemlje, i to na 1006 obitelji sa 4158 članova. Za isušivanje i druge melioracione radove država je investirala preko 200 milijuna dinara. Kredit za kapitalnu izgradnju seljačkih radnih zadruga od 34,462.000 Din otpisan je. Za unapređenje vinogradarstva i voćarstva dano je 11 milijuna dinara. Sela su dobila 2 traktora, 15 traktorskih plugova, 8 tanjurača, 9 vršalica, 1 sijačicu, što predstavlja ukupno 15,463.774 Din. Pored toga je država dala za nabavku poljoprivrednih mašina, koje je dala zadrugama, 22 milijuna dinara samo za 1952. god. Pošumljeno je dosada 667 ha goleti, za što je država potrošila 3,5 milijuna dinara. Osnovan je 21 zadružni dom.

Nakon bombardiranja je u Slav. Brodu nastala historijska prekretnica, osobito u području ekonomije dolaskom narodne vlasti i uvođenjem socijalističkog načina upravljanja, a u Bos. Brodu su zbog uništenja Standarda, stanice i ložionice, zbog prestanka pretovara, koji je nestao, jer je izgrađena nova željeznica Samac-Sarajevo, presahli ti izvori dobiti stanovnika. Grad treba obnavljati. I tu se pristupilo obnovi Standarda i ložionice, zatim manjim akcijama.

Obnova je zahvatila sve grane života: socijalne, zdravstvene, kulturne, školske, fiskulturne, poljoprivredne. Osobitu brigu je trebalo voditi za prehranu stanovnika. Ta je obnova zahvatila ne samo grad već i čitavu okolinu, koliko Bosanskog, toliko i Slavenskog Broda. U samih sedam godina opažaju se vidni rezultati te obnove. Oni nisu još mogli potpuno obnoviti grad i okolinu, ali i to će se doskora izvršiti.

U rješavanju problematike ovih dvaju gradova, a za pojačanje interesa čitavog broskog Posavlja, potrebno je riješiti neke anomalije i poduzeti neke korisne reforme i akcije.

Anomalija je dijeliti ovaj gravitacijski teritorij u dva politička dijela, u bosanski i slavonski, kad s njega idu ljudi u ista središta, u Bos. i Slav. Brod. On je ista prirodna, gospodarska i antropogeografska jedinica i pokrajina, koju spaja gravitacijski zakon. Ova dva grada je rastavljala nekoć politička međa, koja je išla Savom do 1878. god., ali danas te međe nema i treba pratiti prirodne gravitacijske zakone, da se pojača gospodarski potencijal neke geografske pokrajine, kao što je to učinjeno između Rijeke i Sušaka, Beograda i Zemuna, Tuzle i Kreke. Ovdje priroda nameće potrebu stvaranja sinekizma gradova.

Anomalija je, da na 2 km razlike (to je udaljenost od središta Slav. Broda, Titova trga, do središta Bos. Broda, trga pred katoličkom crkvom) postoje dva politička kotara (Bos. Brod je ispostava kotara Derventa), dva gradska narodna odbora, dva suda, dvije carinarnice, dvije katoličke župe dviju biskupija, dvije bolnice i t. d. Jedinствена uprava bi dala bolje rezultate za oba grada, jeftinije za državnu ekonomiju. Gimnazije, tvornice, tržnice, obrti, zabave (kazalište), higijena (bolnice), električno svjetlo i vodovod, akcije prije i za narodno oslobodilačke borbe, sve ove ustanove i akcije su spajale intenzivno Bosanski sa Slavonskim Brodom od 1920. god. do sada. Svaka uspјela ekonomska akcija veselila je stanovnike obaju gradova, kao što je i svaka neuspјela akcija teško odjeknula u dušama obaju gradova. Život je spojio ova dva grada, samo politika ih drži još rastavljenima.

Ovdje se nameće pitanje, kako da se pojača produkcija gospodarskih dobara čitavog broskog Posavlja; kako da se podigne standard kulture njegovog stanovništva i pojača značenje Slav. i Bos. Broda. Podizanje potencijala gospodarskog, demografskog i kulturnog ove sredine i grada bilo bi od velike koristi za čitavu državu.

Na osnovu mišljenja mnogih iskusnih ljudi iz obaju gradova, na temelju autopsije, trebalo bi za podizanje tog potencijala izvesti niz reforma i radova.

A) Upravne reforme

1. Izvesti korekturu međa kotara Slav. Broda tako, da se izostave općine Lužani i Brodski Drenovac. One neka se dodijele svojim gravitacionim središtima, i to Lužani Gradiški, a Drenovac Požegi, odnosno Pleternici. Razdijeliti selo Odvorci, pa ogranke: Bilice, Brčino, Ravan, Mihaljevići, koji se nalaze uz pritok Gnojnicu, dodijeliti općini Pleternica. Kotaru Slav. Brod pridružiti odbor Bos. Broda, Bos. Lužana i Koraca, jer gravitiraju Slav. Brodu. Ukinuti kotarsku ispostavu Dervente u Bos. Brodu.

2. Teritorij grada Sl. i Bos. Broda spojiti u jednu upravnu jedinicu i stvoriti jedan gradski odbor, jer su oni potpuno upućeni jedan na drugoga. Ovom gradskom jedinstvenom teritoriju pripojiti selo Sijekovac. Za upravu sela odbora Bos. Brod stvoriti u Bos. Brodu jedan vanjski odbor, koji će imati sijelo u Bos. Brodu. Ukinuti odbor Pod-

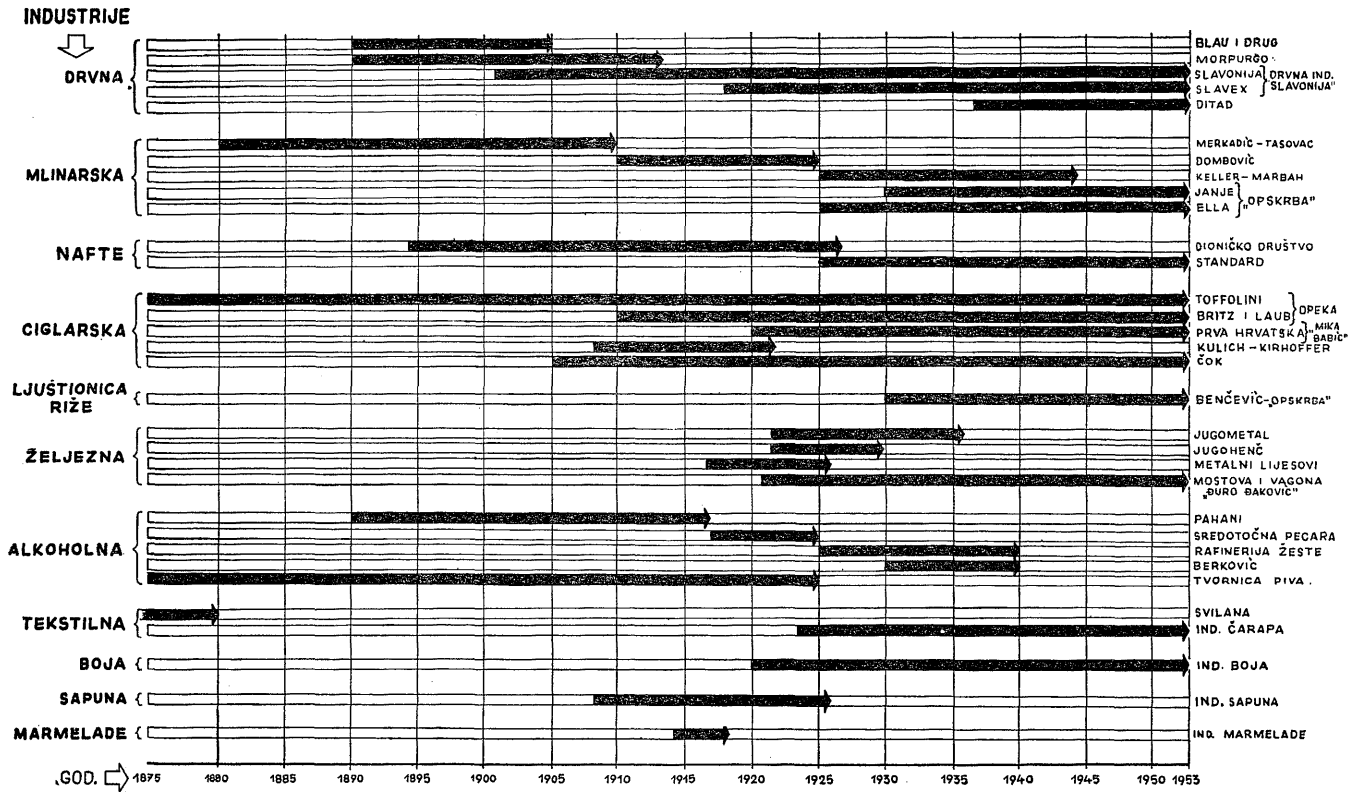
vinja i Brodskog Varoša, pa mjesto njih osnovati jedan odbor sa sjelom u Sl. Brodu za upravu vanjskih sela. Ta dva vanjska odbora u Bos. i Slav. Brodu samo su prijelazna stanica za nekoliko decenija, dok se ne ukáže nova potreba za eventualno i njihovo ukidanje i pripajanje svih sela gradu Brodu.

Sijela tih dvaju odbora u gradu pojačala bi upravu i olakšala bi tehničku suradnju sa gradskim odborom Broda.

3. Sl. i Bos. Brod, kao jedan gradski odbor (uključiv još selo Sijekovac) imlao bi 35,90 km² površine i 21.580 stanovnika (prema statistici od 1948. god. Taj bi se grad pružao uglavnom uz Savu, i to od ušća Ukrine do Vijuša, u dužini od 9 km. Prijelaz cestom nalazio bi se između Bos. i Sl. Broda ondje, gdje je sada željeznički most, dok bi se po već izgrađenom i odobrenom projektu novi aranžerski kolodvor imao graditi u Sl. Brodu kod tvornice »Ditad« istočno od sadašnjeg gradskog groblja, odatle bi pak išla pruga preko Glogovnice i Vijuša, pa preko Save na bosansku stranu (negdje kod sadašnje napuštene ciglane u Bosni, sučelice Polaju), pa bi uz cestu (Liješće–Bos. Brod) produžila u Bos. Brod. Taj pravac uz Savu od Ukrine do novog željezničkog mosta imao bi oko 10 km dužine. Uza nj bi se razvila glavna prometna arterija grada. Taj bi put bio hrptenica novog sjedinjenog grada.

4. Za ovaj grad Brod (nestalo bi naziva Sl. i Bos., već bi ostalo samo ime Brod) trebalo bi izgraditi jedinstveni moderni regulacioni plan. Pri izgradnji plana treba imati na umu, da je Brod dosada, do 1950. god. imao tri glavne funkcije; i to stratešku, obrtničko-industrijsku i prometnu. Tu je nastala simbioza među tim komponentama, od kojih se među njima diže sad jedna, sad druga, sad treća. U dosadanjem urbanističkom razvoju grada igrale su ulogu najprije Sava sa Adom, zatim tvrđava i napokon ceste i željeznica, četiri elementa raspoređena od Save ka Vinogorju sa slavonske strane. Brod je u punoći sadržaja ove riječi bio Brod od prehistorije do Turaka, do gradnje prvog mosta. Od prvog mosta dosada sadržaj riječi »Brod« ne označuje bit grada. On bi se onda s pravom mogao zvati »Most«, radi koga su nastala dva grada, tvrđava i promet. Sa bosanske strane protivno utječu prirodni elementi od Dervente ka Savi (riječ Derventa dolazi od turske riječi, a znači vrata). Derventa označuje samo južna vrata brodskog Posavlja, a Brod je čuvar trojih vrata – istočnih, zapadnih i južnih. Naročito je važan njegov položaj prema Bosni. On ima položaj kao »vrata Bosne«. Kod izgradnje novog urbanističkog plana treba imati na umu i nove funkcije spojenog grada Broda, koje će on imati iza 1950. god. Prateći njegov funkcionalni razvoj u zadnjih 250 godina (od 1700. do 1950.) možemo kazati, da će taj spojeni grad imati četiri glavne funkcije: 1. industrijsku, 2. poljoprivrednu (koncentraciono i distribuciono mjesto za poljoprivredna i stočarska dobra), 3. vojničku i 4. tranzitnu (željezničku, cestovnu i savsku). Posljedice tih glavnih funkcija bit će: socijalne, školske, higijenske, urbanističke i upravne.

U tom planu trebalo bi predvidjeti razvoj grada do 100.000 stanovnika (pet puta više nego sada), dobro razlučiti industrijski od stambenog



15. - Postanak, razvoj i sadašnje stanje industrije u Slav. i Bos. Brodu

dijela (novi stambeni dio izgraditi na Vijuju, gdje je ribnjak), školski od vojničkog. U njemu bi trebalo riješiti problem tvrđave (kao u Osijeku) i novih prometnih cesta, po kojima će ići autobusi; zatim ribnjaka i spoja Omladinske sa Zvonimirovom cestom, novog gradskog poglavarstva i muzeja, vodovoda i kanalizacije. Povećanje grada izazvalo bi potrebu rješenja mnogih urbanističkih problema, koji bi dali Brodu izgled većeg grada. On bi tako počeo prelaziti iz faze malenog provincijskog gradića u fazu srednjeg grada po veličini, važnosti i uređenosti. God. 1880. (odmah po okupaciji Bosne od Austrije) Bos. Brod je imao 710, a Sl. Brod 4433 stanovnika, ukupno 5143 stanovnika. Ako su ova dva gradića porasla u pol stoljeća za pet puta više te sada imaju 21.580 stanovnika, onda će oni, ako se izvrše predviđene upravne reforme, ako se pojača industrija i izvrši niz melioracionih radova, porasti u idućih 50 godina opet za toliki broj stanovnika. To znači da bi Brod mogao imat 2000. god. (dakle za 50 godina) oko 100.000 stanovnika, a tada bi postao velegrad. Koliko god se čini, da je ta misao izvučena iz područja mašte, ipak dosadašnji razvoj Broda daje nam povoda da je navedemo i da prema tomu utvrdimo razvojni pravac grada. Kao što svaki razboriti čovjek valja da zna svoj životni plan, kao što svako društvo mora sebi postaviti i rješavati neke zadatke, tako i grad, kao veliki pravni individuum, ima postaviti svoj finem ultimum (konačni cilj) i prema njemu ići, savladati poteškoće i razvijati se.

B) Ekonomske akcije za podizanje brodskog Posavlja

Ako Brod hoće podignuti svoju gospodarsku (industrijsku, trgovačku i prometnu) važnost, zatim kulturni stepen i demografsku snagu, onda se u društvu sa općinskim odborima brodskog Posavlja ima brinuti za rješenje nekih važnih problema, koji tangiraju i omogućuju razvoj čitavog Posavlja. Ti važni problemi jesu ovi:

1. Regulacija Jelasa i Ivanjskog polja. Jelas-polje se pruža od Orljave do Glogovnice, na jugu mu je Sava, a na sjeveru vodoplavna međa ispod brda, koje ide od Lužana do Podvinja. Ono ima 36.074 jutara ili 20.175 ha ili 201 km². Kako su na tom Jelasu razdijeljene kulture tla sada i kako bi imale biti razdijeljene poslije regulacije polja, pokazuje ova tabla:

	Prije regulacije	Poslije regulacije
	j u t a r a	
Oranice	11.078	14.263
livade	9.648	9.903
pašnjaka	9.402	6.829
vrtova	461	461
šuma	2.666	2.666
neplodno tlo . .	2.819	1.952
Ukupno	36.074	36.074

Iz te table izlazi, da bi se na Jelasu dobilo oko 4000 (točno 4052) jutara zemlje. Ali bi se na tome pojačala produkcija kultura. Iduća nam tabla kaže, kolika je sada produkcija žita po 1 jutru na Jelasu, a kolika bi bila iza regulacije polja.

Godišnji proizvod po jutru u mtc

Žetveni doprinos	pšenica	raž	ječam	kukuruz
1920. godine	4,5	3,5	4	10
Nakon melioracije . . .	11	9	10	17

Znači, da bi se ta produkcija pojačala iza regulacije polja za 100%.

Ako uzmemo, da jedno jutro može prehraniti jednog stanovnika, onda bi se na Jelasu moglo naseliti još 4000 stanovnika. Uzmemo li, da bi se produkcija povećala za 100%, znak je, da bi se na Jelasu mogao ishraniti još veći broj stanovnika. Na Jelasu su živjela 1931. god. 18.954 stanovnika u 19 sela. Sada možemo reći, da ima na Jelasu oko 20.000 stanovnika. Ti stanovnici nemaju mnogo zemlje u odnosu prema seljacima u Srijemu, ali s obzirom na jaču produkciju, koja bi se dobila regulacijom i komasacijom polja, s obzirom na eksproprijaciju zemlje da se stvore novim stanovnicima mjesta, možemo reći, da bi se tamo moglo još smjestiti 5000 stanovnika ili da bi se na Jelasu moglo stvoriti još 4 do 5 novih sela (jer od 19 sela samo 7 sela imaju više od 1000 stanovnika, sva ostala sela imaju manje). Trebalo bi proučiti, gdje da se izgrade ta sela, zatim proučiti tip kućica čitavog sela i nakon toga stvoriti moderna, higijenska i estetska kolonizatorska sela, koja će biti uzor drugim selima. Čini se, da bi bilo dobro što više tih novih sela podići uz obalu Save, da stanovnici mogu izrabiti Savu kao vrelo prehrane i dobiti (ribarstvo, mlinarstvo, prijevoz). Jedno tako selo bi se krasno moglo razviti sučelice ušću Ukriine, gdje se seoski put odvaja od ceste za Kanižu. Uzme li se još, da bi se mjesto kukuruza, koji se najviše goji na oranicama Jelasa, mogle gojiti još korisnije biljke: soja, lan, šećerna repa, pamuk i riža, vidimo da bi to stanovništvo moglo izvrsno živjeti. Pokušaji njegovanja riže pokazali su dobre rezultate. S njima bi trebalo nastaviti.¹⁷

Ako bi se još reguliralo Ivanjsko polje u bosanskom dijelu broskog Posavlja, koje ima 10.000 ha ili 100 km,² onda bi se i tamo moglo kolonizirati do 2000 stanovnika i podignuti standard sadašnjeg života i onako siromašnom okolnom stanovništvu.

Zapadno od Jelasa, izvan broskog Posavlja, postoji Crnac-polje između Stare Gradiške i Oriovca, ili između potoka Trnave i Orljave. To poplavno polje ima 15.000 jutara ili 180 km². Tamo bi se moglo

po regulaciji kolonizirati do 4000 stanovnika. Ta tri polja, osobito ova dva u brodskom Posavlju, dala bi nakon veće produkcije žita i drugih kultura, veće količine poljoprivrednih dobara Brodu za razvoj nove industrije, za trgovinu, za podizanje blagostanja građana. Regulacija tih polja, koja je djelomično počela, a za kojom vapije Slavonija već decenijama i o kojoj postoje već davno detaljni planovi, koji su djelomično dovršeni, jest jedan od najjačih temelja buduće veličine grada Broda. U planu je za 1953. god., da se oslobodi 30.000 jutara zemlje na Jelasu i Bickom polju od vode. Zato treba staviti nove sisaljke na Mrsunjskoj ustavi, pomoću kojih će se moći zasada odvodniti oko 20.000 jutara zemlje. Onda će se moći pojačati u zapadnom dijelu Jelasa (osobito oko Zbjega) sjetva konoplje. U sjevernom pak dijelu Jelasa moći će se osnovati plantažni vinograd od 40 jutara, zatim plantažni voćnjak od 100 jutara. Tu će se moći pojačati stočarstvo, za koje rade tri selekcione stanice.

2. Sjeverno od polja Jelasa, od Slavanskog Broda do Oriovca, u pliocenskim, osobito donjopliocenskim naslagama, već prije Drugog svjetskog rata bila je utvrđena velika množina ugljena – lignita. Iza rata su produžili istraživanje ležišta ugljena i utvrđeno je, da se osobito debele naslage tog ugljena, koji ima 2000 do 3000 kalorija, nalaze u zoni od Brodskog Stupnika do Sibirja. Naslage su debele 4–5 m. Pri zadnjim bušenjima našli su do 16 m debele ugljene slojeve. Ukupno se zasada računa, da će u toj zoni biti do 4 miliona tona lignita. Kopanje tog ugljena dat će uposlenja brojnim ljudima te će oko rudnika pojačati promet, naselja i industrija. Prvi ugljenokop sa separacijom već se gradi kod Sibirja. Time će brodsko Posavlje dobiti značenje kao rudarski revir.

C) Prometni problemi brodskog Posavlja

U brodskom Posavlju bi trebalo uz regulaciju polja urediti i pojačati prometne veze. U prvom redu dolaze u pitanje ovi radovi:

1. Naša država je mnogo učinila, kad je izgradila autoput od Beograda do Zagreba. On prolazi kroz cijeli slavonski dio brodskog Posavlja u dužini od 45 km. Time je djelomično napuštena stara cesta. Najslabiji je dio te ceste bio od Brodskog Varoša do Podvinja. Hoće li i koliko će ovaj autoput utjecati na napuštanje starog pravca sela i pomicanje sela na novi pravac autoputa, o tome se ne može još govoriti. Promet na tom autoputu neprestano raste, i to više u toplom dijelu godine nego u studenom. On će još više rasti, što bude automobilizam više napredovao u našoj zemlji. Taj put je dao novi impuls gradu Brodu, koji nije nitko očekivao. Mnogi su držali, da će Brod biti samo prolazna stanica na tom putu, a da on od tog puta ne će u prometu grada ništa dobiti. Međutim se pokazalo dosada, da je ta misao neispravna. Kako se Brod nalazi nekako na sredini puta između Zagreba i Beograda; kako se autoput nalazi u neposrednoj blizini grada, najveći broj

putnika, koji se voze kolima po tom putu, svraćaju u grad, bilo da se odmore i okrijepe, bilo da razgledaju grad, bilo da poprave kola. Mnogi se zadrže i preko noći. Time brodski hoteli, autoradionice dobivaju veći promet, radnici nalaze više posla, grad dobija veći priliv turista. Ako se ovaj autoput produži tranzverzalno ili meridionalno iz Broda prema Sarajevu, promet će se po autoputu pojačati, što će imati još veći turistički refleks na grad Brod. Do ovog autoputa je popravljen, proširen i potpuno remodernizovan dio puta od Broda do Podvinja, koji vodi na novu asfaltiranu široku ulicu u gradu. I taj ogranak puta od grada do Podvinja će sigurno utjecati na jači promet i razvijanje novih naselja uzduž ceste.

2. Zatim treba izgraditi cestu od Koraća do Bos. Kobaša i Davora. Tako bi se taj bogati i lijepi kraj jače privukao k Brodu. Ta cesta postoji djelomično i u slabom stanju, ali bi je trebalo popraviti, proširiti, izgraditi od Koraća dalje na zapad. Od Davora ide cesta dolinom Vrbasa. Tako bi se gornja dolina Vrbasa i Lijeveč-polje barem djelomično privukli, da gravitiraju ka Brodu. Nekoć je u Srednjem vijeku tako i bilo za doba Berislavića, kad je ta cesta vodila iz Broda u Jajce, ali za tursko doba pa sve do 1878. god. napušten je taj važni prometni put. Tako bi dio Bosne, od doline rijeke Bosne do doline Vrbasa, gravitirao ka Brodu.

Kod Kobaša bi se imao izgraditi most, da spaja dvije ceste, i to onu, koja ide iz Lužana sa ovom, koja ide u dolinu Vrbasa.

3. Kako sjeverni sektor broskog horizonta nije prometno nikako uređen, trebalo bi već postojeće planove iz doba Austro-Ugarske i stare Jugoslavije privesti kraju, i to raširiti i urediti za auto-promet cestu Brod-Podvinje-Podcrkavje-Slatnik-Ruševo-Našice. Ta bi cesta pored gospodarske važnosti imala veliku turističku važnost.

4. Istim bi pravcem imala poći i željeznica. Već se za Austro-Ugarske bila počela ona graditi po izrađenom projektu, ali 1914. god., na početku Prvog svjetskog rata rad je prestao. U biti bi se imalo izgraditi samo 30 km pruge, od Broda do Djedine Rijeke, odakle već vodi željeznica do Našica. (Od Broda do Našica imala bi ta pruga 60 km). Ta bi pruga bila od silne važnosti za industriju drva u Brodu, zatim za prijevoz drva, kamenja i kreča, jer bi Papuk, Krndija i još dovoljno za drvo neizrabljena Dilj-gora dobili svoje najbliže izlazište na stanicu Brod. Ta bi pruga pojačala i gravitaciju stanovnika sa sjevernog sektora Broda svome središtu grada. Ona bi turistički mnogo značila za Brod, jer bi se za 1 sat vožnje došlo iz Broda u divan planinski kraj Dilja.

5. Normalizirati željezničku prugu Brod-Doboj. Nju bi trebalo iz Sarajeva nastaviti na istok dolinom Prače u Sandžak. Ta bi željeznica rasteretila dolinu Morave i prirodna bi se dobra zapadnog Balkana jače iskoristila.

6. Stare su željezničke stanice Slavenskog i Bosanskog Broda bile potpuno srušene za Drugog svjetskog rata bombardiranjem. Sadašnje su privremeno izgrađene. Problem postavljanja centralne stanice u Sl. Brodu, kao i novog željezničkog mosta između Sl. i Bos. Broda, zatim

izgradnja željezničke stanice u Bos. Brodu važan je urbanistički problem za ovaj obostrani grad. Važnost samo osobnog prometa na sadašnjoj stanici Sl. Broda pokazuju nam ovi podaci.

Za mjesec januar 1953. je bilo planirano prodati željezničkih karata 20.500. Prodano ih je bilo 22.700. Svaki se dan prodalo prosječno 756 karata.

Za mjesec februar 1953. bilo je planirano prodati željezničkih karata 19.850; prodano ih je bilo 2.277. Na dan se prodalo prosječno 676 karata.

Prema tomu se prosječno prodavalo u ova dva mjeseca 714 karata na dan.

Osim ovih prodalo se u dva mjeseca radnicima 1220 mjesečnih karata, đacima 600, ukupno 1820. Oni su svaki dan dolazili u grad i prolazili kroz stanicu.

Prema tomu svaki dan prolazi kroz ovu stanicu (u dolasku i odlasku) sigurno 3200 do 4000 osoba. Stanica je jedno od najprometnijih dijelova grada danju i noću. Ovi brojevi mogu dati podatak urbanistima za gradnju veličine nove stanice (pored teretnog prometa, pored broja vlakova u tranzitu, pored ložionice). Kad se pak izgradi normalna pruga Doboј-Bos. i Sl. Brod, kad bi se izgradilo još za Našice, onda bi Brodska stanica dobila veće značenje radi većeg prometa. Broj prolaznika kroz stanicu bi dnevno iznosio najmanje oko 5000.

7. Savu su nekoć, dok nije bilo željeznice, puno više upotrebljavali kao prometni put nego sada. Po njoj se promet razvijao od doba Rimljana pa do doba Turaka; od XVI. do XVIII. stoljeća je gotovo prestao; od XVIII. stoljeća je rastao. Ona je bila međa te je promet još uvijek zapinjao. Dereglije i splavi su po njoj vozile. Od druge polovine XIX. stoljeća počinju voziti parobrodi. Ali tada je došla željeznica, koja je sigurno 75% prometa otela Savi. Ipak ne valja prezreti taj od prirode divni put. Svake subote dolazi dereglija iz Kobaša sa seljacima i njihovim poljoprivrednim plodovima na brodsku tržnicu. Ali to bi trebalo usavršiti. Trebalo bi ostvariti lokalnu parobrodarsku prugu u Brodu, koja bi imala dva parobroda. Jedan dan bi išao parobrod od Davora do Bos. Šamca dotičući ova mjesta: Kobaš, Sl. i Bos. Dubočac, Sl. i Bos. Zbjeg (trebalo bi pristanište napraviti za sela Šumeće i Zbjeg), ušće Ukriane za selo Močila (i ribare), Bos. Brod, Slav. Brod. Tu bi parobrod došao ujutro u 8 sati, iskrcao ljude i dobra, ostao do popodne, kad bi pošao dalje za Poloj, Liješće, Sl. i Bos. Klakar, Poljance, Oprisavce, Bos. i Sl. Svilaj, Novigrad, Bos. i Sl. Šamac. Obratno bi drugi parobrod pošao isti dan iz Šamca ujutro dodirujući mjesta i došao bi u 8 sati u Brod. Tu bi iskrcao ljude i dobra i ostao bi do popodne (recimo do 2 sata), pošao bi onda dalje uzvodno do Davora. Tako bi ljudi istog dana mogli krenuti iz svoje kuće, a biti uvečer kod kuće. Ta bi pruga omogućila gravitaciju stanovnika spomenutih uzvodnih sela, zatim prijenosa ulovljene ribe iz Save, pa različnih poljoprivrednih dobara na tržište Broda, približila bi gradu krasne krajeve na obali Save, a u ljetno doba bi građanstvu Broda pružila izlete i nova kupališna mjesta.

Kao što su za Jadransku plovidbu na moru sve lokalne pruge (iz Splita, Sušaka, Šibenka i t. d.) bile rentabilnije nego longitudinalne uzduž obale, tako bi one i Brodu dobro došle. Neprirodno je, da iz svih spomenutih sela, koja bi imao dodirivati parobrod, idu ljudi od Save kolima do željeznice (na pr. od Kobaša do Lužana ili od Svilaja do Donjih Andrijevac), pa onda vlakom u Brod ili da moraju cestom prevaliti dugi put, kad bi im Savom bilo bliže i udobnije.

8. Poplave oko Broda nisu takve kao u basenu Sisak–Novska–Jasenovac i u basenu Bos. i Slav. Šamca, ali one ipak svake godine jačaju. To se opaža na Jelasu i u okolini grada. Dapače voda temeljnica prodre u podruma i pravi velike štete. Te poplave nastaju djelomično stoga, što Sava pravi na Poloju veliki zavoj, u koji sedimentira velike količine pijeska. Taj sediment uzrokuje slabo otjecanje i porast vode. Ljeti pak voda postaje toliko plitka, osobito na konveksnoj strani Poloja, da brod može teško ploviti. Zato bi trebalo radi umanjenja poplava i radi potreba navigacije jednim gliboderom iskopati pijesak na Poloju i bacati ga uz obalu, da glavno korito Save postane dublje.

9. Grad Brod je tip panonskog naselja, kome su ulice široke i duge. Od Sijekovaca u Bos. Brodu do Vijuša ima 10 km; od Titova trga kroz Brodski Varoš do Brda ima 4 km; do Podvinja 5 km; do Bukovja 5¹/₂ km; do Vrbe 4¹/₂ km. Svi su ti pravci naseljeni, kuća do kuće. Prema tomu pješke prevaliti te pravce, da se obavi sitni dnevni posao ili dužnost u gradu, to izaziva silni gubitak vremena, potrošnju cipela i odijela, a umara. Zato je dozrelo pitanje, da se uvede prijevoz osoba i najlakše robe po gradu autobusom. Različni bi bili pravci tog autobusa. Na primjer od Sijekovca do vrha Varoša ili od Titova trga na Podvinje, Bukovje i kroz Osječku te Zrinsku ulicu natrag.

Prijevoz autobusom pojačao bi gravitaciju i cirkulaciju stanovnika i dobara, kad bi on išao od Broda do Lužana i natrag, na odsjeku ceste od 30 km. U ljetno doba bi autobus mogao prevoziti do raskršća podno Vinogorja ili na kupalište Poloj. Autobusne linije za ove ravnice i dosta bogatu sredinu sigurno bi imale uspjeha. Seljaci bi više radili, kad bi mogli lakše dolaziti u Brod radi prodaje svojih dobara.

10. I za vrijeme Drugog svjetskog rata, nedaleko od Broda, uređena su bila dva aerodroma. I tu vrstu prijevoza trebalo bi sačuvati za vrijeme mira, jer Brod se nalazi u središtu trokuta Zagreb–Beograd–Sarajevo, od kojih udaljenost iznosi 200–250 km. U ta tri grada Brođani su uvijek imali nekih poslova i veza, pa ih žurni trgovački i drugi poslovi nagone i na brza putovanja.

Jačanje prometnih pravaca i vozila izaziva veću gravitaciju ka gradu, koja opet utječe na podizanje gospodarskog, socijalnog i kulturnog standarda grada.

11. Za jačanje trgovine u gradu trebalo bi da uprava grada izradi plan i izvrši izgradnju velikih skladišta, u koje bi seljaci deponirali svoje žito, krumpir, grah ili voće, što bi se odatle prodavalo i izvozilo prema jugu i zapadu.

D) Prosvjetni problemi

1. Jedan od izvora znanja je škola. Prva škola je otvorena bila u Brodu 1709. god. Odonda raste neprestano broj škola. Brod nema sada dosta škola za svoje stanovništvo, nema onakvih, koje bi potpomogle i unaprijedile sadašnje zanimanje stanovnika. Gimnazija je otvorena tek 1915. god. Ona je došla do propisanog maksimuma broja đaka (1250). Sada bi se morala osnovati nova gimnazija. Ali čemu osnivati taj tip škole u Brodu, kad je sredina Broda obrtnička, industrijska, trgovačka i zemljoradnička. Zato bi više koristilo stanovništvu osnivanje srednje tehničke i obrtničke škole, trgovačke akademije, iz kojih svršeni đaci mogu poći u život, u praktično zvanje ili nastaviti studije na tehničkom ili ekonomskom fakultetu. Tvornica vagona je osnovala svoju školu za stručne radnike. Sličnu potrebu osjećaju i tvornice drva. Takve potrebe bi namirila srednja tehnička škola. U sklop bi ove škole ušla šegrtska i stručna produžna škola, koje već postoje. Škole za različne grane privrede su najsavremenije za Brod.

Za seljake okoline brodskog Posavlja, kojih ima do 80.000, vrlo dobro bi došla niža gospodarska škola, u kojoj bi se osobito nje govala vinogradarska i podrumarska grana. Zakonom bi valjalo odrediti, da svi seljački mladići moraju posjećivati kurseve u toj školi, da unaprijede svoje gospodarstvo.

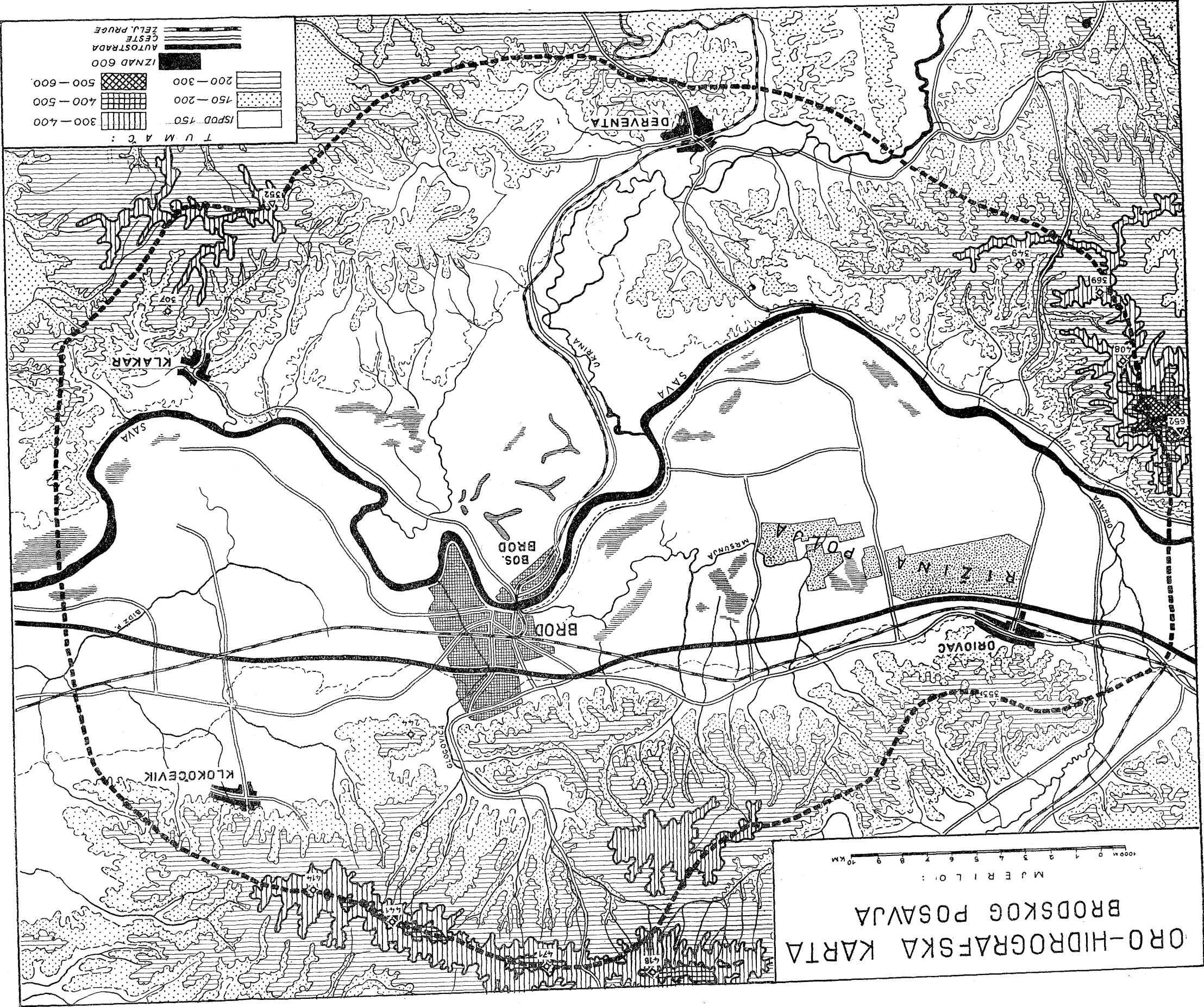
A da se podigne standard domaćinstva, valjalo bi proširiti i unaprijediti domaćinsku školu, koja je postojala u Bos. Brodu i koja bi imala držati besplatne tečajeve za seoske i gradske djevojke.

2. Dva najveća kulturna zavoda u Brodu imala bi biti muzej i potamološki institut »Sava«. Gradski muzej već postoji. On se lijepo uputio u rad. Ta krasna ustanova imala bi dobiti ne samo reprezentativni karakter, već i karakter regionalnog znanstvenog zavoda, koji će proučavati sve probleme brodskog Posavlja.

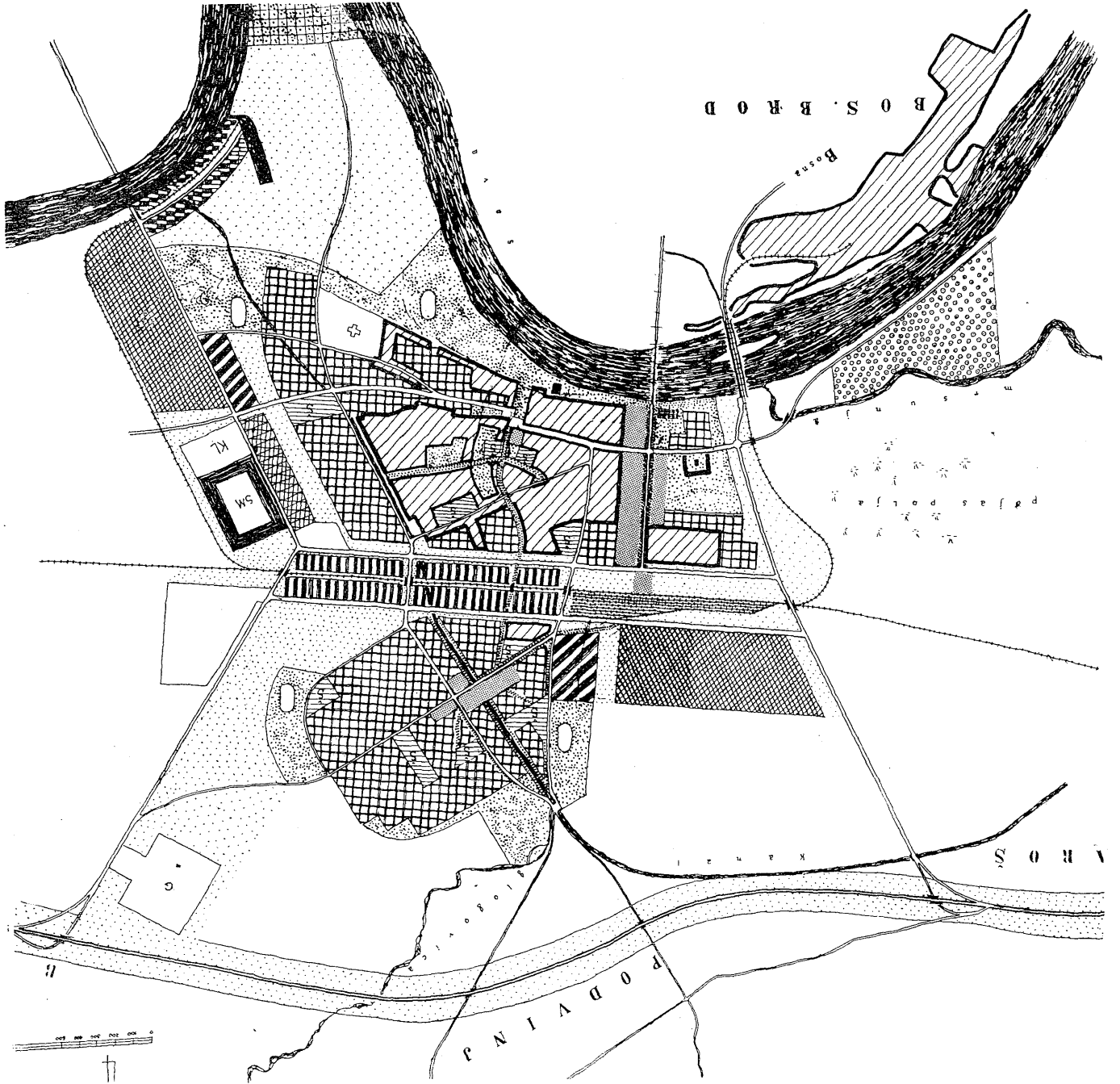
3. Grad Brod se nalazi nekako u sredini toka Save od Zagreba do Zemuna. Ta rijeka sakuplja dvije trećine voda Hrvatske i Bosne. Te vode donose veliku korist, ali mjestimično i veliku štetu stanovništvu. Za te obilne vode porječja Save bilo bi vrijedno osnovati u Brodu jedinstveni potamološki institut, u kome bi se proučavala statična i kinetična svojstva tih voda, biologija u njima, osobito njihove ribe, zatim problemi irigacije za kulture tla (rižu) i poplave, onda odnos meteoroloških prilika nad porječjem Save i Sava sa pritocima. Sve te probleme treba povezati sa hidrotehničkim i melioracionim problemima i praktičnim potrebama života stanovnika porječja Save.

E) Ekonomski problemi Bos. Broda

Malo je koji gradić u našoj državi bio pogođen bombardovanjem u bit svoje ekonomske strukture kao Bos. Brod. Izgradnjom Omladinske željezničke pruge Sarajevo–Doboj–Šamac–Vrpolje pretovar je potpuno



16. - Urbanistički plan novog Broda



nestao, na kome je nalazilo posla do 300 radnika na dan. Željeznička ložionica bila je bombama razrušena, a kasnije obnovljena u znatno skromnijem obliku zbog izgradnje širokotračne naprijed spomenute Omladinske pruge; rafinerija Standard je isto tako sva razrušena bombama. Prema tome sva tri izvora, gdje je narod nalazio zarade, gotovo su propala. Naša država je prionula, da se obnovi rafinerija nafte, koja će producirati znatne sporedne derivate. (God. 1953. je votirano za obnovu rafinerije 600 miliona Din).

Time će se barem nekako omogućiti ekonomska obnova tog gradića. Od 1945. god. do danas je što obnovljeno što izgrađeno 60% od bivšeg stambenog prostora, a 40% stoji još neobnovljeno. Sada ima Bos. Brod 914 kućnih brojeva.

F) Brod i susjedna naselja

Izgradnjom Omladinske pruge Sarajevo–Šamac (Bosanski i Slavonski) ostvaren je davni nacrt, da normalna željeznica prođe dolinom Bosne. Neki misle, da je time zadan teški udarac razvoju grada Broda, jer on više nije raskršće za Bosnu, pa time gubi časn naslov, koji je stoljećima imao »sjeverna vrata Bosne«. Međutim to nije tačno. Most između Bosanskog i Slavanskog Šamca dug je 600 m visoke nadvodne građe. Svojim srednjim dijelom nalazi se nad dubinom vode od 15 m. Pritisak voda rijeke Bosne i Save, ili zimi leda, bez sumnje znatno djeluje na taj veći most. Ako se u vrijeme rata eventualno bombama razruši most, teško ga je popraviti u zimsko doba, pa treba čekati ljeto za dogradnju. Time bi Bosna bila odsječena od Slavonije. Sasma drukčije stoji sa mostom preko Save između Sl. i Bos. Broda. On je dug 550 m, od toga 450 m visoke nadvodne građe. Svojim srednjim dijelom počiva na otočiću Adi, koji je dvije trećine godine nad vodom. Prema tome pritisak vode i leda je znatno manji na brodski most nego na šamački, a u slučaju rata, kako je pokazalo iskustvo za Drugog svjetskog rata, za nekoliko sati dade se popraviti taj most. Brodski most je rezerva šamačkog mosta, te ako jedan izda, ne će drugi. S toga gledišta treba normalizirati prugu Bos. Brod–Doboj. Na tom sektoru postoji već potpuno izgrađen niz naselja od Bos. Broda do Dervente i Ljupljanice. On se ne može ostaviti bez željeznice. Ne može se za taj mali sektor ostaviti uskotračna željeznica, jer bi bilo nerentabilno za nju uzdržavati specijalnu radionicu i ložionicu. Doboj može postati raskrsnica za vlakove, koji idu iz Sarajeva za Zagreb i Beograd, jer bi vlak išao iz Doboja preko Broda u Zagreb, a preko Vrpolja u Beograd. Time bi se uštedio put Vrpolje–Brod.

Na osnovu iskustva iz historije obrta i industrije grada Broda; na temelju proučavanja produkcionne moći sadašnjeg gravitacionog prostora grada; na temelju studija o višku radne snage u ovom prostoru, koji preostaje od agrarne akcije u selima ovog kraja, trebalo bi pojačati sadašnje i uvoditi nove grane industrije, važne za ovaj kraj i državu.

Možda bi se dao ostvariti kombinat: Banovići i Kakanj daju ugljen, energetska vrelo za Zenicu; Vareš daje željezo za topionice Zenice; Zenica daje polufabrikate, Brod fabrikate (za sada vagone, lokomotive, mostove). Time tvornica »Đuro Đaković« dobiva veće značenje, jer ima potrebne sirovinske baze za svoj rad vrlo blizu. Razvoju ovoga kombinata pomaže još dovoljna proizvodnja agrarnih, stočnih i ribljih produkata sredine, jeftina radna snaga, blizina i prometna snaga gravitacijske zone. To bi bilo kompromisno rješenje da se uzdigne značenje Vrpolja, Sl. i Bos. Šamca, Doboja i Zenice. Time bi se prestalo govoriti o otimanju prvenstva i značenja Broda od strane susjednih gradova i naselja, a ekonomski bi se podigla sva ta naselja.

Sve te geografsko-političke i poleografske reforme, melioracioni radovi, nove akcije u području industrije prometa, trgovačke ustanove i kulturne institucije pojačale bi materijalni i kulturni standard stanovništva broskog Posavlja; pravilno bi postavili temelje i uputili razvoj grada Broda za idućih 50 godina, zbog kojih bi on postao jedan od najvažnijih gradova uz tok rijeke Save, zatim u Hrvatskoj i u našoj državi.

ZAKLJUČAK

Prijevozni brod (kompu) su postavili stanovnici u brodskom Posavlju ondje, gdje je rijeka najuža i gdje je najzgodniji prilaz s jedne na drugu obalu. Ada je stvorila najveću uzinu korita Save, mjesto za najzgodniji prijelaz između dviju obala. Ona je uvjetovala postavljanje prijevoznog broda (kompe) na tom mjestu, gdje stoljećima postoji. I most je podignut zbog Ade na tom mjestu, jer je ona pružila središnje uporište mosta. Zbog mosta su nastala dva korespondentna naselja Slavonski i Bosanski Brod. Ova su naselja u historiji rasla i proživljavala teške dane zbog poplava Save, prije nego se utvrdila obala rijeke; zbog vojničkih osvajanja od Turaka u XVI. stoljeću i zbog bombardiranja. Sigurno je najstrašnji dan u historiji ovog grada bio 19. I. 1945., kad ga je bombardiralo 700 aparata dva puna sata, kad je bilo potpuno srušeno 68 kuća, 50 teško, 75 lakše oštećeno, kad je palo na grad oko 7000 bomba od 250 kg težine, kad je poginulo 396 ljudi i još toliko bilo ranjeno. Grad je imao najviše vojničku funkciju. Zato su ga rušili Turci u XVI. stoljeću, postao je dva puta uporište vojske za prodiranje iz Slavonije u Bosnu: 1697. za Eugena Savojskog i 1878. za Filipovića; izgrađena je u njemu bila najprije utvrda Vukovac, a onda u XVIII. stoljeću klasična utvrda po Vaubanovu sistemu. Od 1878. do 1942. god. imao je obrtničku, industrijsku, trgovačku (uvoznu, izvoznu i tranzitnu) funkciju. U to doba se grad podiže do velike visine. Njegovu obrtničku funkciju umanjuje industrija. Malo ima gradova u Hrvatskoj, gdje se industrija u pola stoljeća toliko podigla i afirmirala kao u Brodu. Razlog je tomu njegov geografski položaj, jer se nalazi u najvažnijem pojasu zemlje Jugoslavije, u srednjem Posavlju; na najboljem prijelaznom mjestu preko Save, od Siska do Beograda; zbog uporišta Ade; zbog jeftine radne snage, koje ima izobila. Strani kapital je osjetio te njegove geografske i socijalne prednosti. Zato je plasirao ogromne svote novca u podizanje industrije.

A onda je došao Drugi svjetski rat. Nijemci su odmah uvidjeli važnost Broda u Posavlju zbog centralnog položaja tranzitnog smještaja i jeftine radne snage. Brod je tada opet dobio vojničko značenje, postao je »vrata Bosne«, put za prodiranje u Bosnu kao za Eugena Savojskog

i Filipovića. Oni su u Brodu tvornicu vagona pretvorili u jedinu tvornicu oružja (bomba) u Hrvatskoj; u nj su postavili generalat za Bosnu; most su ljubomorno čuvali, jer je preko njega mala bosanska željeznica neumorno prevozila osobito boksit iz Hercegovine za tvornice aluminija, od koga su pravili ratne avione. Njemačka je posada u Brodu s tih razloga bila vrlo jaka. To su osjetili saveznici i zato su ga strašno bombardirali. Osobito su pikirali tvornicu vagona i na most. Ali čim je svršilo jedno bombardiranje, Nijemci su neumorno pregnuli, da odmah poprave most tako potreban za prijevoz i da spase što se spasiti dalo od tvornice za dalji rad oružja. Groblje i Sava su se punili lješinama, a u gradu je bilo sve manje stambenih kuća. Muke su tog grada prestale, kad ga je osvojila NOV.

I u ratu i u miru je Brod uvijek bio središte prostora od 1200 km², na kome stanuje sada oko 100.000 stanovnika. Taj prostor i narod dijelile su katkad političke sile na dvije države, dvije provincije, oblasti i republike, na dva kotara i općine, podijelila ga je i priroda na dvije mikroregije; u gorski i nizinski kraj, ali geografski je on jedna jedinica, koji nazivamo brodsko Posavlje. Ta jedinica ima troja važna vrata, na istoku, zapadu i jugu. Jedinstvenost te geografske regije najbolje pokazuje zakon gravitacije, koji je trajan i važan. On označuje okolinu ovog grada, koja teži k svome središtu kao svome akumulatoru i distributoru sila. Brod se bez okoline ne može razumjeti kao ni okolina bez Broda. Oni su jedno tijelo, komu je srce grad.

Ekonomski razvoj Broda prikazan je u ovoj radnji od 1700. do 1950. god., osobito od 1870. do danas. On najbolje pokazuje, kojim putem ima poći novi Brod, što ga sada iz ruševina podiže Nova Jugoslavija. On ima biti industrijski grad, dio Bosansko-slavonskog kombinata. Ta primarna funkcija, osnovana na poljoprivrednoj funkciji njegove okoline stvara jednu ekonomsku simbiozu, važnu u životu našeg grada i naroda.

BILJEŠKE

¹ J. POLJAK, Geološko stručno mišljenje o opskrbi grada Broda zdravom pitkom vodom, Zagreb 1933.

² Klimatske podatke sam uzeo iz knjige: Klimatski podatci (za 18 postaja u Sjevernoj Hrvatskoj iz god. 1928. do 1937.) – Geofizički zavod u Zagrebu 1943.

³ Prijesjek kroz povijesni razvoj Broda dobio sam čitajući:

- BRILIĆ IGNJAT-ALOJZ, Uspomene na stari Brod oko god. 1838, Sl. Brod 1885.
- KOPRIVČEVIĆ J., Slavonski Brod (u rukopisu, nepublicirano).
- BÖSENDORFER J., Povijest Broda (Hrv. enciklopedija, sv. 3).
- HORVAT R., Slavonski Brod, Zagreb 1941.
- PAVIČIĆ S., Brodski kotar (Hrv. enciklopedija, sv. 3).
- TAUBE, Historische und geographische Beschreibung des Königreiches Slavonien und Syrmien.
- UTJEŠENOVIĆ, Die Militärgrenze und die Verfassung 1861.
- CSASLOVICS, Reisebeschreibung von Slavonien 1819.
- FRAS F. J., Merkwürdigkeiten der Militärgrenze 1830.
- BENIGNI, Statistische Beschreibung der Militärgrenze 1802–1803.
- BERENZIN, Croatic, Slavonien, Dalmatien und Militärgrenzland 1880.
- HASTINEK J., Die k. k. Militärgrenze und ihre Verwaltung 1861.
- VANIČEK F. R., Spezialgeschichte der Militärgrenze – Wien 1875, I. II. III. IV. Bd.

– LESIĆ A., Die Entstehung der Militärgrenze und der Stadt Brod – Zagreb 1914.

⁴ I. RUBIĆ, Geografsko određivanje okoline grada, Geogr. glasnik, Zagreb 1949 do 1950.

⁵ Vidi sličnu raspravu I. Rubić, Gravitacija susjednih žitelja Splitu, Hrv. geografski glasnik, Zagreb 1930.

⁶ Ove dvije table uzeo sam djelomično iz rukopisa W. Wagnera, koji je obradio razne probleme, historijske i geografske, grada Broda na osnovu sačuvanih arhiva, koji se sada nalaze u muzeju grada Broda. Ti rukopisi nisu još sasvim obrađeni ni publicirani. Zatim sam statističke podatke ekscerpirao iz ovih vrela:

Za god. 1879. iz »Statistike stanovništva i kućanstva Bosne i Hercegovine«, – Službeno izdanje, Sarajevo 1880 (Pokraj popisa od 16. VI. 1879.).

Za god. 1885. iz »Statistike mjesta i žiteljstva Bosne i Hercegovine po popisu naroda od 1. V. 1885.«, Službeno izdanje, Sarajevo 1886.

Za god. 1895. iz »Glavnog rezultata popisa žiteljstva u Bosni i Hercegovini od 22. IV. 1895.«, Sastavio statistički odjel zemaljske vlade, izdala zemaljska vlada za Bosnu i Hercegovinu, Sarajevo 1896.

Za god. 1910. iz »Rezultata popisa žiteljstva za Bosnu i Hercegovinu«, Sarajevo 1912.

Za god. 1906.–1910. iz »Statističkog godišnjaka Kr. Hrvatske i Slavonije«, II. dio.

Za god. 1921. iz izdanja »Opšta državna statistika Kr. Jugoslavije u Beogradu.« Definitivni rezultati popisa stanovništva od 31. januara 1920. god.

Za god. 1931. iz uredbe opće državne statistike u Zagrebu.

Za god. 1941. podatke mi je dala općina Bos. Broda.

Za god. 1948. iz Prethodnih rezultata popisa stanovništva od 15. III. 1948. Zagreb 1948.

Za god. 1948. iz Prethodnih rezultata popisa stanovništva za Bosnu i Hercegovinu, Sarajevo 1948.

⁷ Ovdje moram osobito zahvaliti bivšem upravitelju gradskih daća gosp. P. Pačiću za podatke, koje mi je dao za ovu raspravu.

⁸ C. HIETZINGER, Statistik der Militärgrenze, Wien 1809, Bd. I. II. III.

⁹ DEMIAN J. A., Statistische Beschreibung der Militärgrenze, Wien 1806, I. i II. sv.

¹⁰ ZV. BENČEVIĆ, »Prilozi povijesti veterinarstva Hrvatske i Slavonije od god. 1806.–1850.« (Disertacija).

¹¹ »Stočarstvo i stočarska proizvodnja u banovini Hrvatskoj« – Izdanje Gospodarske Sloge, Zagreb br. 7.

¹² I. BELAN, Zanatska izložba u Sl. Brodu od 29. VII. do 5. VIII. 1934.

¹³ Die Kollektiv-Ausstellung aus der K. K. Militärgrenze bei der landwirtschaftlichen und Industrie Ausstellung in Wien in Mai 1866, – Wien 1866.

¹⁴ Podatke za prikaz svilogojstva u Brodskom kotaru uzeo sam iz arhiva grada, koji se nalaze u gradskom muzeju.

¹⁵ Statistika spoljne trgovine Kralj. Jugoslavije 1937., 1938., 1939.

¹⁶ I. PETRIČEVIĆ, P. BLAŠKOVIĆ, AL. MIHLETIĆ, Đ. REGAN, »Gospodarska osnova za Jelas-polje«, Zagreb 1944. (Gospodarska knjižnica Ministarstva seljačkog gospodarstva i prehrane i t. d., sv. 22).

¹⁷ J. HOFFMANN, »Postanak i razvoj gradskog muzeja u Brodu«. (Prilikom prve desetgodišnjice osnutka muzeja). Prilozi za poznavanje Broda I, Brod 1943.

¹⁸ Na koncu ove rasprave moram mnogo zahvaliti upravama gradskih i kotarskih narodnih odbora Sl. i Bos. Broda, koji su mi dali brojne podatke. Zatim zahvaljujem gospodi prof. A. Ivičiću, dr. Zv. Benčeviću i njegovoj gđi Zdenki Brlić-Benčević, dr. J. Krmpotić, J. Hoffmannu, I. Mileru, Brođanima i dobrim poznavaočima ovih problema. Oni su pročitali radnju, upozorili me na neke nedostatke, koje sam ispravio; pružili su mi sami brojne podatke. Pored njih su mi mnoge podatke pružili još ugledni Brođani (obrnici, trgovci, vinogradari), osobito gđa Katarina Petrović, bivši v. d. upravitelja muzeja. Karte je izradio V. Vičić, asistent u geografskom institutu Sveučilišta u Zagrebu. Njima se također lijepo zahvaljujem.

Summary

THE TOWNS OF SLAVONSKI BROD AND BOSANSKI BROD

*(A study on the economic and geographic structures
of these towns and their environs)*

In Yugoslavia there is no region more important than that belonging to the river Sava. It is there that we can find the respective capitals of the three leading peoples of our country, i. e. Ljubljana, Zagreb and Beograd. From this region there is the shortest and likewise the easiest access to Rijeka, our largest commercial port on the Adriatic. The region in question is crossed by the main Yugoslav and also European railway line (the Simplon-Orient Express), and towards it the major part of the state is attracted from the south as well as from the north.

The so-called Slavonska Posavina forms part of Posavlje, and it extends from Jasenovac (district of Novska) to Račinovci (district of Županja). One of the geographic units of Slavonska Posavina is »brodsko Posavlje«, a region that possesses all the characteristics of a well-limited district open towards the east and west. The western »gate«, as it were, is 10 km in width, and it is situated between the towns of Bos. Kobaš and Oriovac, or well between the spurs of Požeška Gora and Motajica Mountain. The eastern »gate« is 17 km wide and is placed between Novo Topolje and Bos. Svilaj, i. e. between the spurs of the mountains called Dilj and Vučjak. The length of »brodsko Posavlje« between these »gates« is 45 km in bee-line. In the north is the Dilj Mountain (459 m) with its southern spur named Brdo. In the south »brodsko Posavlje« is closed by the mountains Motajica (652 m), Markovac (297 m) and Vučjak (367 m), their spurs reaching as far as Kadar (205 m) near Bos. Svilaj.

The geologic features of »brodsko Posavlje« have not as yet been thoroughly studied. The southern border is composed of older rocks. Motajica is built of palaeozoic layers, partly of granite and crystalline slate. Markovac and Vučjak are composed of palaeogenic rocks. The northern border of »brodsko Posavlje« is built of neogenic layers. Up to

the end of the neogenic age the Pannonian Sea had covered this region, producing various layers and leaving a series of abrasion terraces. The end of the pliocene witnessed the disappearance of the sea. It was then that the pluvial actions of the waters began, which in the diluvial age definitely formed the river Sava, the latter influencing the structure as well as the aspect of the plain of »brodsko Posavlje«. The thickness of the alluvial accumulations of the river Sava might be concluded from the depths of our wells. Thus in Stupnički Kutj one such well is 150 m deep, in Katnik it shows a depth of 240 m, while near the railway station at Brod it is 206 m deep.

The main morphologic part of »brodsko Posavlje« is an alluvial plain, in which the river Sava and its tributaries (Orljava, Mrsunja and Glogovica in the north, and Ukrina in the south) have often changed their courses and their river-beds. The river Sava assumes in this part of Posavlje a tortuous course owing to the influence of its tributaries.

Floods are rather common in »brodsko Posavlje«, but they never reach the proportions known so well to the regions between Sisak and Kutina, or Jasenovac and Novska, nor can they be compared to the floods that are so common around Davor at the mouth of the river Vrba, or around the villages called Bosanski Šamac and Slavonski Šamac.

On the basis of available data let us now present a brief climatic characteristic of this region. The mean temperature in January is -0.6°C , while the mean July temperature is 22.4°C . The absolute maximum temperature occurred in July 1931, being 38.2°C , the absolute minimum temperature was -24.8°C . The mean relative dampness is 78–94%. The average precipitation is 760.8 mm. Maximum rain falls in October —97 mm, secondary maximum of 75 mm occurring in June. The number of precipitation days is 133.4. The number of days with snow on the ground is 39. In Brod cold north and east winds are prevalent. The strength of these is not great, varying between 2.5 and 3.0 according to Beaufort's scale.

Owing to the fact that in the north and west the alluvial plain is surrounded by the range of the aforementioned mountains which possess an average height of 250–300 and occasionally up to 450 m, the phenomenon of temperature inversion can be observed in this region. This is why the lowlands of »brodsko Posavlje« will show lower temperatures, more dampness and frost than in Brod. The heights of »brodsko Vinogorje« enjoy more sunlight, less mist and frost, and hence the proverb: »Vitis amat colles« — »Vines are fond of hills«. The changing of the courses of the river Sava and its tributaries checked the formation and development of settlements in the lowlands. And yet, since the neolithic era we can witness lake-dwellings in these regions which are subject to inundations. The village of Klakarje is a good example, its neolithic findings may now be seen in the Sarajevo museum. The continuity of these settlements can hardly be followed through antiquity (Roman Marsonia), the middle ages and our modern age. But it is equally true, that in the lowlands the settlements began

to grow when man started to fortify Sava's bed by means of dams. For the first time in history we find evidence of strengthening the bed of the river Sava in the 15th century, i. e. during the erection of the fortress Vukovac, which was situated at the mouths of Mrsunja and Glogovica. It is here that we must look for the first foundations and beginnings of the town of Brod na Savi. In the 19th century the building of dams was resumed along the river Sava from Brod to Kobaš, and on this occasion Glogovica was regulated. In the second half of the 19th century Austria built a narrow-gauge railway connecting Sl. Brod with Sarajevo, which passed through Bos. Brod, Ivanjsko Polje and Derventa. About this time there was erected on the right banks of the river Ukrina as far as Derventa a strong and high dam intended for a railway line. Simultaneously a good highway was built between Bos. Brod and Derventa. This brought about the birth and development of up-to-date settlements in this region. The town of Brod is the chief place of these settlements. At the projection point of its arch the river Sava has formed an islet called Ada (the Turkish word »ada« signifies »island«). Nowhere along its course from Jasenovac to Beograd does the river Sava form such an islet except at Brod. This is why the people of all time have taken advantage of this fact in various manners. Since time immemorial up to the Turkish period a boat had been in use here which transferred people from one bank of the river Sava to the other. The islet of Ada had been employed as a foundation on which the Turks had built a light bridge. Even Austria had taken advantage of the presence of this islet at the close of the 19th century when building the bridge which even to-day serves its purpose. The islet of Ada, where a ferry-boat was in operation, and where even to-day a bridge stands, has always been an ideal point of passage from one bank of the river Sava to the other, i. e., from Slavonia into Bosnia. Thus on both river banks at this point excellent conditions arose for the building of settlements. And indeed, two corresponding settlements were slowly coming into being, which were given the name of the first means of communication – Boat. The name, origin, development and retrogression of the town of Brod have thus always been mainly dependent on the role the town has taken in respect of traffic.

The town of Brod na Savi is situated in l. 45° N., like Crikvenica (1° to the south of Venice and Milan), and in long. 18° 2' East, like Dubrovnik and Brindisi.

The natural characteristics of »brodsko Posavlje«, the strengthening of the river-beds, as well as the absence of floods in historical times in the territory occupied by the town itself, were excellent conditions for the formation and development of Brod. The subsequent topographic evolution of this settlement is most closely connected with the improvement of the means of communication on land as well as on the river Sava.

The town of Brod had originated in the Roman times in conjunction with the town of Marsonia, which was situated on the Roman road leading from Rome to Aquileja (Oglej), Aemona (Ljubljana), Servi-

tium (Gradiška), Urbate (Kobaš), Marsonia (Brod ?), Cibalae (Vinkovci), Sirmium (Mitrovica), Singidunum (Beograd). In the Middle Ages a road was going in the same direction serving the members of the Berislavić family. By the Turks, however, this road was less extensively used. The Turks employed much more the transversal routes connecting the Balkans with Pest and Vienna, that is, with Central Europe. Austria improved to a great extent this road in 1780, and it was used by stage-coaches. The same route later served for the building of the present railway line.

Of all the settlements from Zemun to Beograd the town of Brod was given the most prominent role to play owing to its being placed at the crossing point of two important roads. The valley of the rivers Neretva and Bosna constitutes the most natural road that connects the middle Dalmatian sea-coast with the Pannonian plain. The Pass of Ivan Mountain (1000 m) enables easy communication between these two river regions. Since olden times this road had been used for permanent commercial and military activities. The river Bosna meets the river Sava near Šamac, but owing to swampy ground around the river-mouth, both road and railway had forsaken this valley to be directed towards Brod.

»Brodsko Posavlje« is a space that connects part of Pannonia with a sector of the Dinara mountain ranges. The easy crossing of the river Sava as well as the main Bosnian road hitting upon this river, constituted the chief life sources for the town of Brod, conditioning its development with respect to traffic, commerce and military significance. If, therefore, Sarajevo constitutes the traffic centre of Bosnia and Hercegovina, then Brod and Dubrovnik may be regarded as the most important final and linking points of this traffic network. In the Middle Ages, this road was used by caravans travelling from Dubrovnik to Brod and vice versa, and it served the same purpose between the 15th and 19th centuries during the Hungaro-Croatian, Turkish and Austrian rules. The Bosnian road served for exportations of corn and wines from Brod, while this town imported by the same route wool from Travnik, iron from Vareš, salt from Tuzla, and tobacco from Hercegovina. In the commercial and traffic life of the town of Brod the most significant role was played by the river Sava. Small wonder, therefore, that prior to the advent of railways it was essential in the matter of transport of goods and travellers. After the erection of the railway line, the river Sava lost much of its significance. In this connection the town of Brod became an important transshipping station between the normal-gauge railway and the narrow-gauge Bosnian railway line. The traffic in Brod was always revived when something of importance was happening in Bosnia (war etc.). From the military and commercial viewpoints Brod has always been the »key to Bosnia«, and the soldiers of all time have been conscious of the significance of its position. The members of the Berislavić family had the fortress of Vukovac built there; the Turks had powerful ramparts built around the town; Prince Eugenius of Savoy

chose it in 1697 as a stepping-stone for his invasion into Bosnia. In the 18th century the Austrians demolished the fortress of Vukovac to replace it with a wonderful large fortress of the Vauban type. The building of this fortress attracted a great number of home and foreign workers, artisans and merchants to the town of Brod. This fortress was built for purposes of offensive intended against Bosnia, as may be observed from its position. Between the Peace of Karlovac in 1699 and the year 1878, Brod was the chief fortress of the Austro-Turkish border on the river Sava. For the last time the town of Brod played an important strategic role in the year 1878, after General J. Filipović had chosen it to be the base for his invasion into Bosnia according to the decision of the Berlin Congress. Since then, the role Brod played has changed, so that now, instead of being a military settlement, it constitutes an important centre of communication, commerce and trade.

The town of Brod boasts of wide and economically lively environs. »Brodsko Posavlje« is a separate geographic region owing to its geologic, morphologic, hydrographic, climatic and antropogeographic features, likewise owing to its commercial, geopolitical and once strategic position and, finally, owing to its trading (particularly transit) and other qualities.

However, there are problems attached to this region. In this paper we are presenting our studies of the problems pertaining to the economic and geographic structures of the environs of Slav. Brod and Bos. Brod, as well as those pertaining to the economic structures of these towns.

The problem of environs of a town.

The concept of environs of a town is indeterminate. The word »environs« denotes in the first place the territory around a town. This territory can best be defined by means of three principles. The nearest environs is that space from which every day a number of inhabitants are coming to a town on business or to perform a duty; the words »farther environs« stand for that space from which people do not visit the town daily, but only off and on; while under the name »farthest environs« we understand those regions from which the inhabitants are attracted towards two neighbouring towns.

The characteristic of Sl. Brod as a gravitation centre.

Slavonski Brod is a town that shows a steady growth of population. As a matter of fact, its population has steadily been growing since the 18th century (see statistical Table). The latest census shows it to have 22,776 inhabitants. It was the building of the railway lines in the direction of Vinkovci and Sarajevo that contributed mainly to such a

development of this town. Numerous state and private institutions likewise made the town of Brod a gravitation centre.

In 1941 there were coming 1018 pupils to this town daily, i. e. 52% of the then existing number. The number of workers visiting the town daily was 1143. The average number of other visitors was 400. These people were coming from 30 villages. The direction of the railway line confers on this first gravitation zone its shape.

The town as a centre of farther environs.

About 400 people from 34 villages were coming to the town on various businesses daily. This zone is partly in the lowlands, and partly it lies in the mountains. Up to 1000 persons are coming from this zone to the town on market days. Large quantities of food are then brought to the market, particularly on Wednesdays and Saturdays. Live-stock too, are brought by these people to the market, for »brodsko Posavlje« has always been known to possess large numbers of pigs. Cattle, however, are not so numerous in those parts. These peasants are paying regular visits to the artisans of Brod, who always have been numerous, and who once were united in six corporations. These corporations were abolished in 1884.

The town as a gravitation centre of farthest environs.

In 1941 about 17 persons were coming from 14 villages daily to perform various tasks.

We can easily watch the development of Bos. Brod since 1878. Its population too is growing steadily. Now (1953) it numbers 8854 inhabitants. Gravitation into this town was effected from 19 villages. The town witnessed up to 1870 visitors daily, the chief contributors to this gravitation being the following three enterprises: the oil-refinery, the engine fuelling hall, and the goods transhipping station.

Up to the 16th century Brod had belonged to the Berislavić family. In 1525 it was captured by the Turks, under whose rule it remained until 1878. Brod performed a special military function between 1699 and 1878, being situated on the border.

At this juncture we are concerned with the following three questions:

1. What economic goods are coming to these two towns for the maintenance of their industries?
2. What economic goods are produced in »brodsko Posavlje« to be exported by the same routes to foreign lands?
3. What goods are the subject of transit traffic through Brod?

In order to answer these questions, we must first consider the industrial development of these towns:

*A half-century of industrial development of the towns of Slav. Brod
and Bos. Brod.*

The wood-industry had its beginnings around the year 1890. It has survived to this day.

The mill-industry began in 1880. It is still in operation, though considerably changed.

The oil-refining industry started in 1894. This place boasts of the largest oil-refinery installations in Yugoslavia. This industry is still in operation.

The brick-industry originated in 1875 and is still alive to-day.

The rice-peeling plant was started in 1930, but was discontinued in 1940.

The iron-industry was born in 1922, and most prosperous is the factory of railway carriages and bridges. After 1945, it was given the name »Djuro Djaković«. It is to-day the largest factory in Sl. Brod.

The industry of alcohol was created in Brod in 1820. It possesses vast potentialities in the form of raw materials found in the environs. This industry is now extinct.

The textile industry began in 1770, most especially the silk-industry. There existed a silk-factory in the town, but it was destroyed by fire in 1888. There is no textile factory any more.

The colour-industry started in 1920. It is still in operation, but in the village of Ciglenik and not in the town.

For these industries various raw materials were being imported to Brod, likewise groceries and textiles for the citizens, amounting yearly to 17,000 wagon-loads effected through the »eastern gate«; through the »southern gate« (towards Derвента) 14,000 wagon-loads; through the »western gate« 4,000 wagon-loads; thus 35,000 wagon-loads in all.

As to the goods exported from Brod, the figures (in wagon-loads) are as follows: 9,000 through the »eastern gate«, 5,000 through the »western gate«, 3,000 through the »southern gate«, totalling 17,000 wagon-loads. The whole traffic amounted to 52,000 wagon-loads in 1940.

The transit was considerable. In 1940 and 1941 about 40,000 railway trains with circa one million wagons passed each of these years through Brod, i. e. about 100 trains per day or 4 to 5 trains per hour.

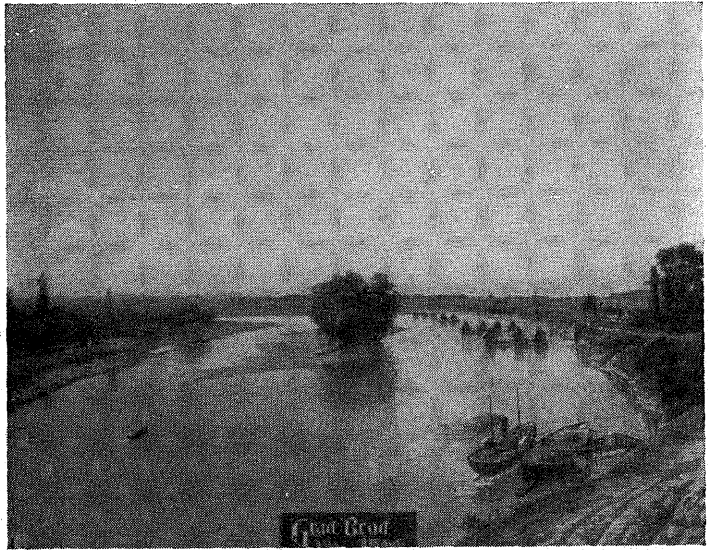
»Brodsko Posavlje« possessed: an area of 1,180.4 sq. kilom.; 93,083 inhabitants in 1931, i. e. 79 to 1 sq. kilom.; 18,533 houses; 99 villages; 25 communities. The whole of this space with its inhabitants gravitated to the towns of Slav. Brod and Bos. Brod over 7 roads (see cartogram). The number of carts entering these two towns was 100,000. This is indeed a special and unusual kind of gravitation, unknown in the Dinara Littoral.

During World War II these towns underwent severe air-raids causing considerable damage. There were 35 air-raids in all. The quantities of bombs dropped are as follows: on Sl. Brod 15,898 bombs, i. e. 4,000

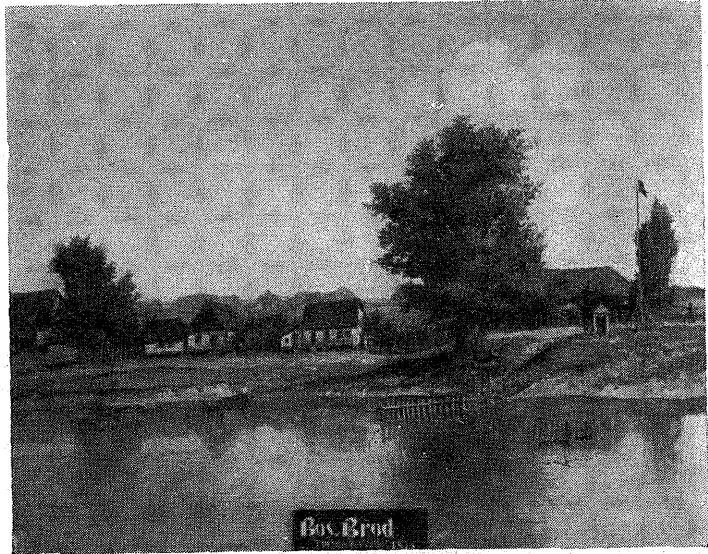
tons or 400 wagon-loads; on Bos. Brod 2,886 bombs. These air-raids on Sl. Brod destroyed 2,051 houses (82% of the whole town). Bos. Brod lost 328 houses. The 19th of January 1945 was the most terrible day for the town of Sl. Brod, probably the most terrible day in its history.

The above towns were liberated by the People's Liberation Army on the 20th April 1945. From that time on the town began to live a new life. The people's authorities had to cope with considerable difficulties, but in the end their untiring and unselfish work brought excellent results. Numerous reforms are now to be carried out in Brod, being connected with administration, economy (particularly the regulation of Jelas), communication and education. Bos. Brod has naturally to cope with problems of its own.

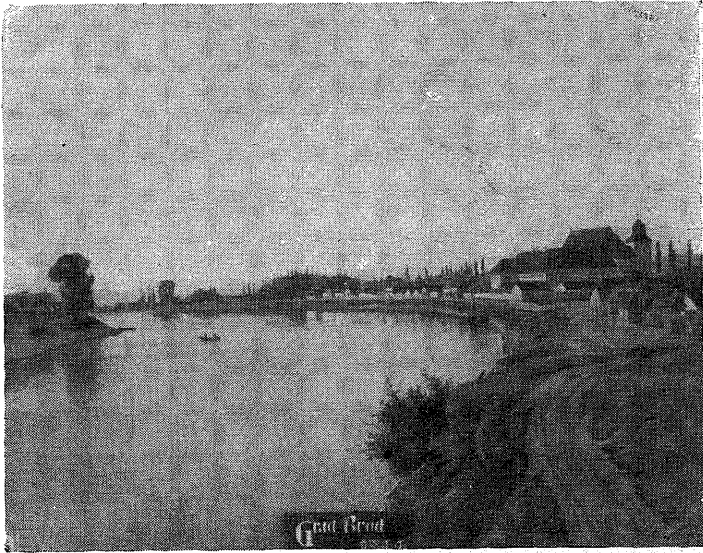
»Brodsko Posavlje« is an area totalling about 1,200 sq. kil. with 100,000 inhabitants. The nucleus of this area is two towns, i. e. Slav. Brod and Bos. Brod, one facing the other. An exceptional geographic (particularly transit) position, rich environs, cheap labour, a convenient spot for crossing over into Bosnia, and a junction-point between Pannonia and the Dinara mountain ranges – all of these represent characteristics that confer on these two towns various functions and show their significance.



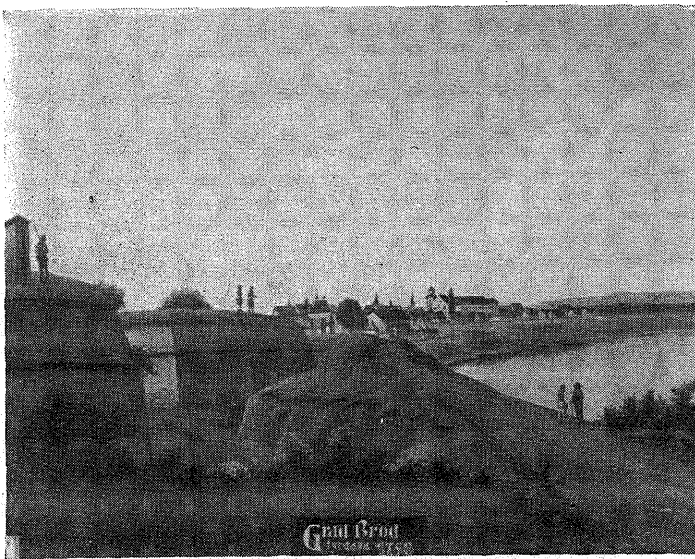
Sl. 1. - Ada na Savi



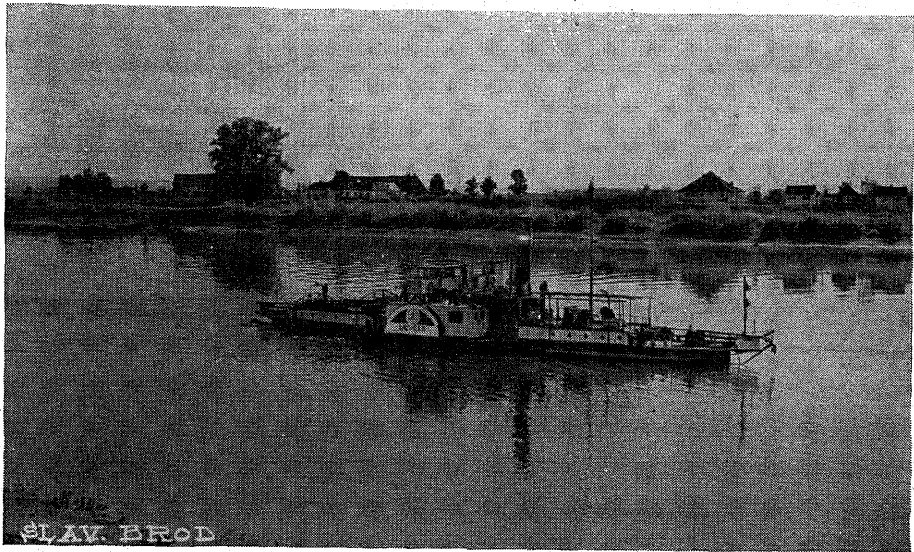
Sl. 2. - Platana na desnoj (bosanskoj) strani Save sa turskom stražarnicom, kod koje je austrijski general J. Filipović počeo okupaciju Bosne 1878. god.



Sl. 3. – Pogled na stari Brod sa Vijuša



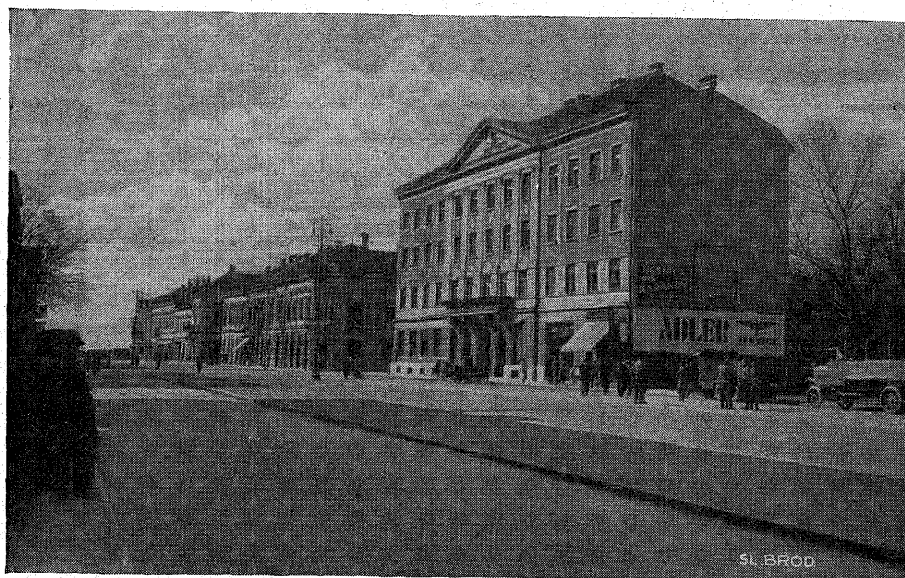
Sl. 4. – Pogled na stari Brod i tvrdu sa zapadne strane



Sl. 5. – Pogled iz Slavonskog na Bos. Brod



Sl. 6. – Savska obala u Slav. Brodu



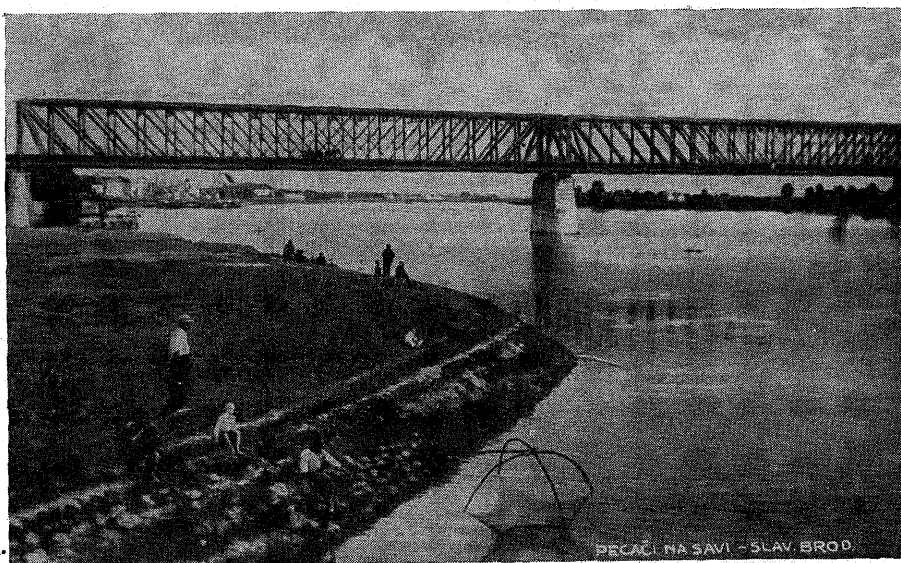
Sl. 7. – Trg maršala Tita prije bombardiranja



Sl. 8. – Početak Omladinske ulice prije bombardiranja 1943.



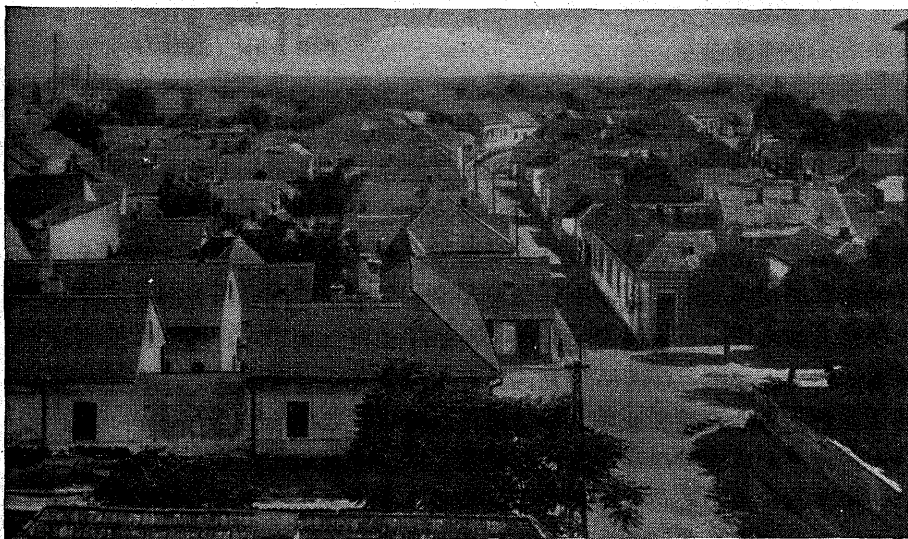
Sl. 9. – Željeznička stanica 1941. god.



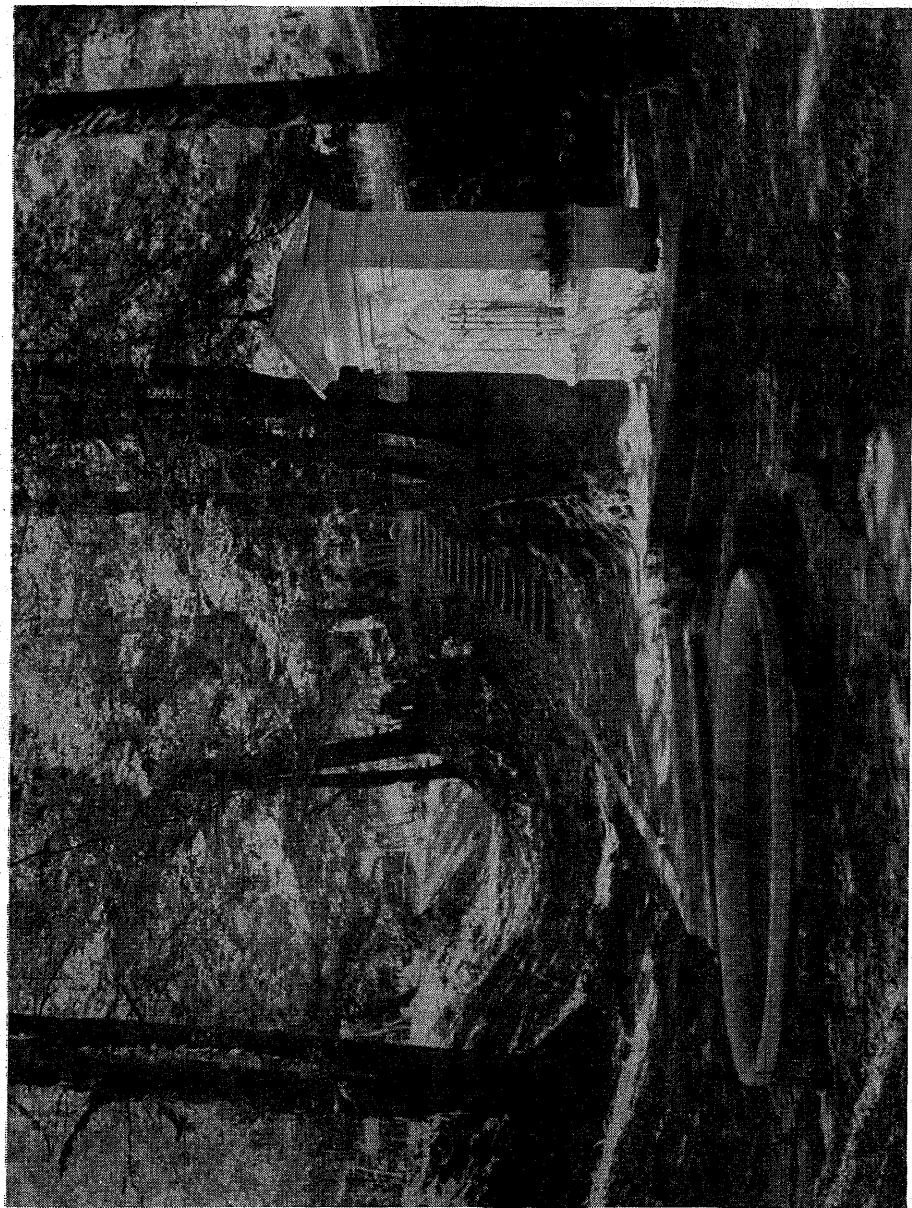
Sl. 10. – Stari željeznički most. Srušen za vrijeme rata.



Sl. 11. – Stari Brod pred Kontumacom, solanom i raštelicom



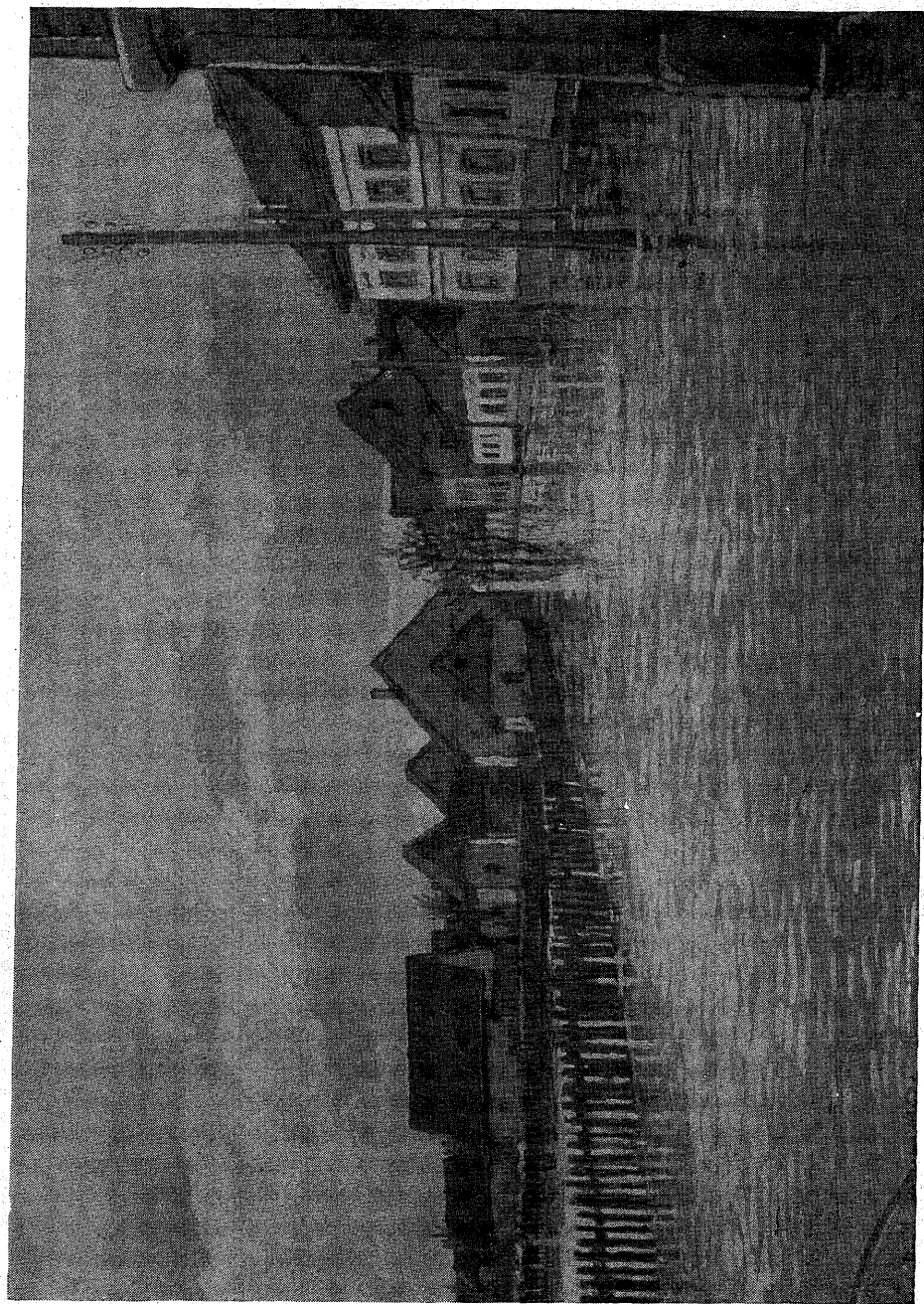
Sl. 12. – Pogled na stari Brod s vatrogasnog tornja (ulica Branka Radičevića)



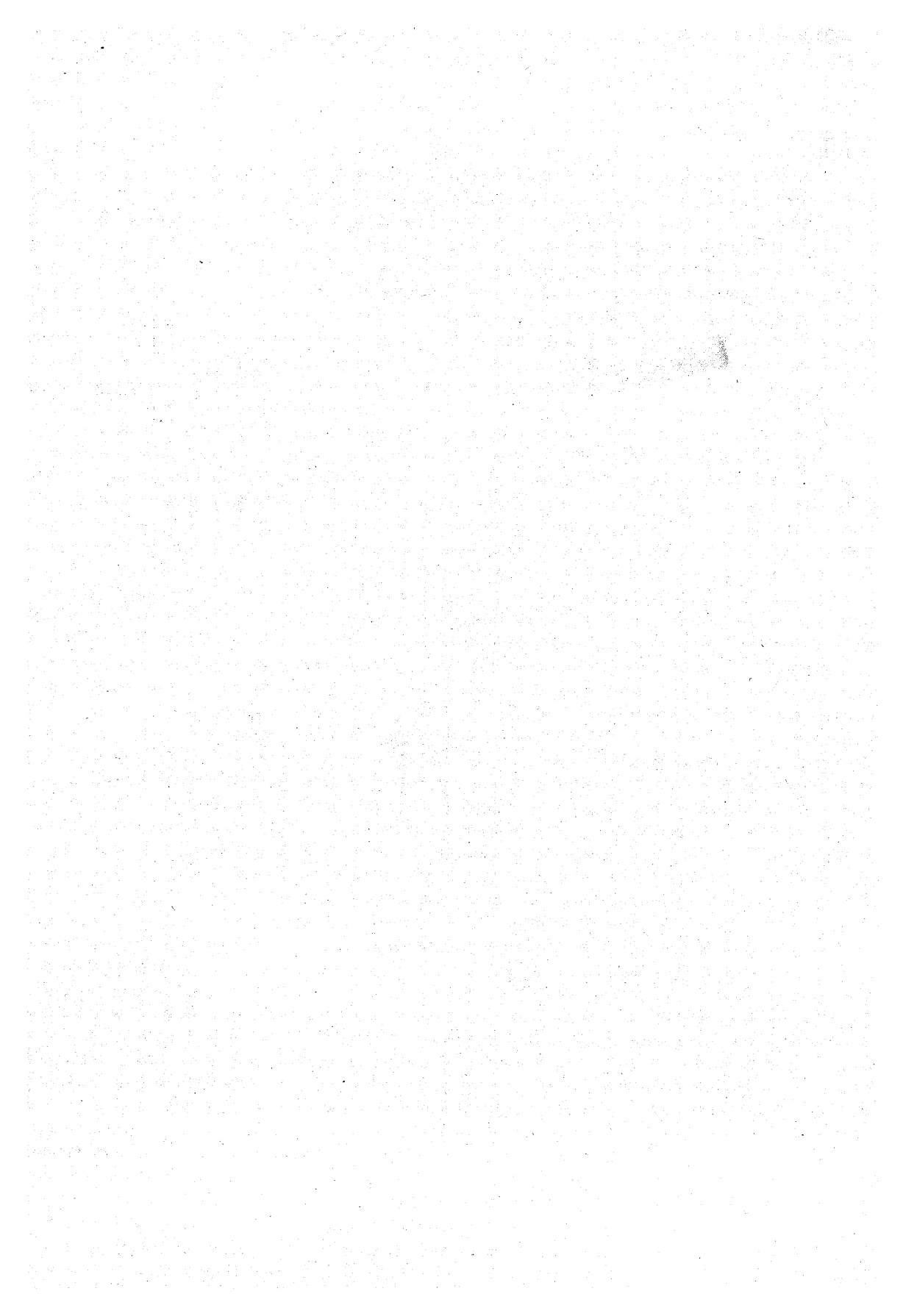
Sl. 13. – Sv. Petka u brodskoj šumi, omaljšelo izletište Brodana, za NOB sastajalište partizana



Sl. 13a. - Stari Brod - Muccani

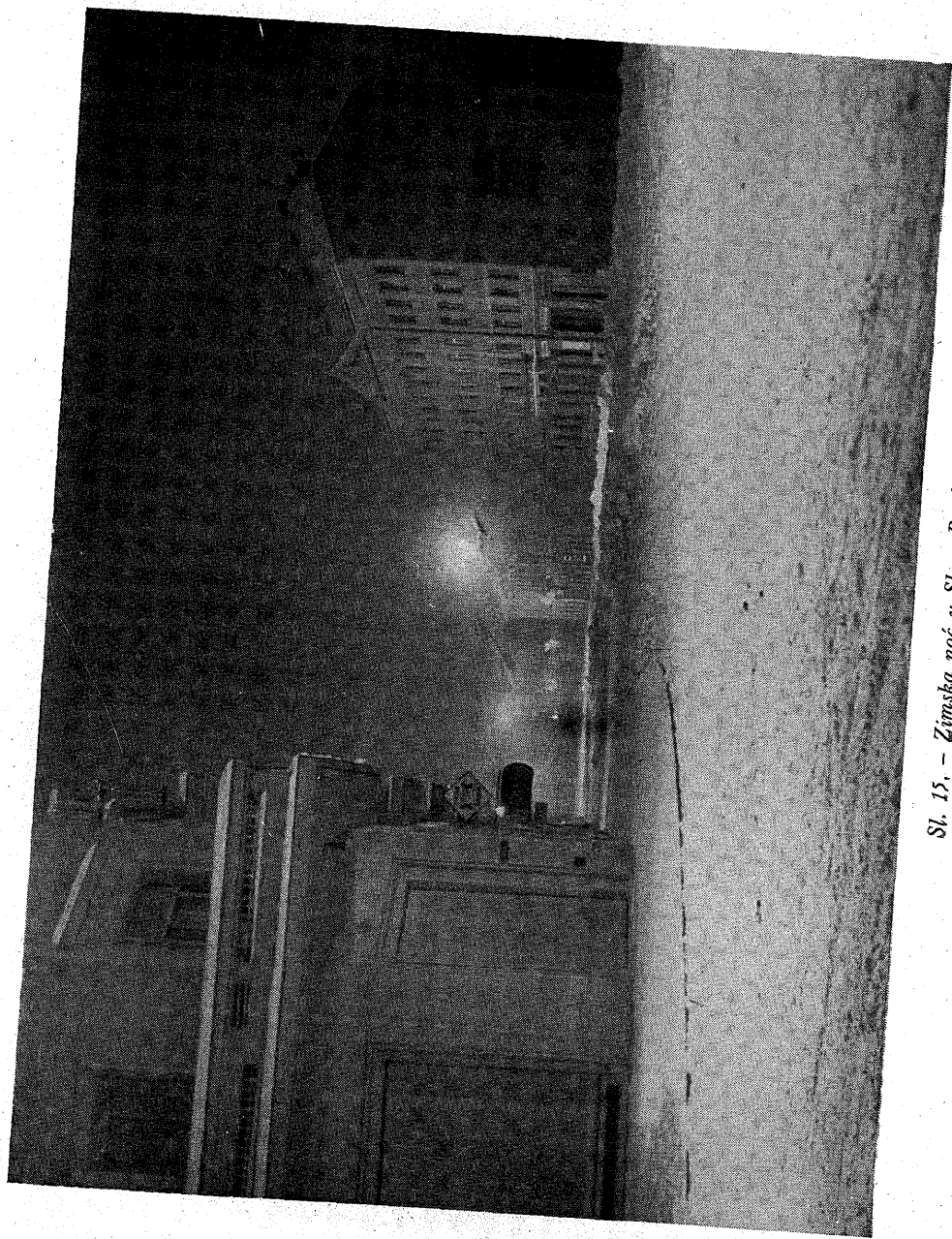


Sl. 14. - Poplava u Bos. Brodu, 1932. god.

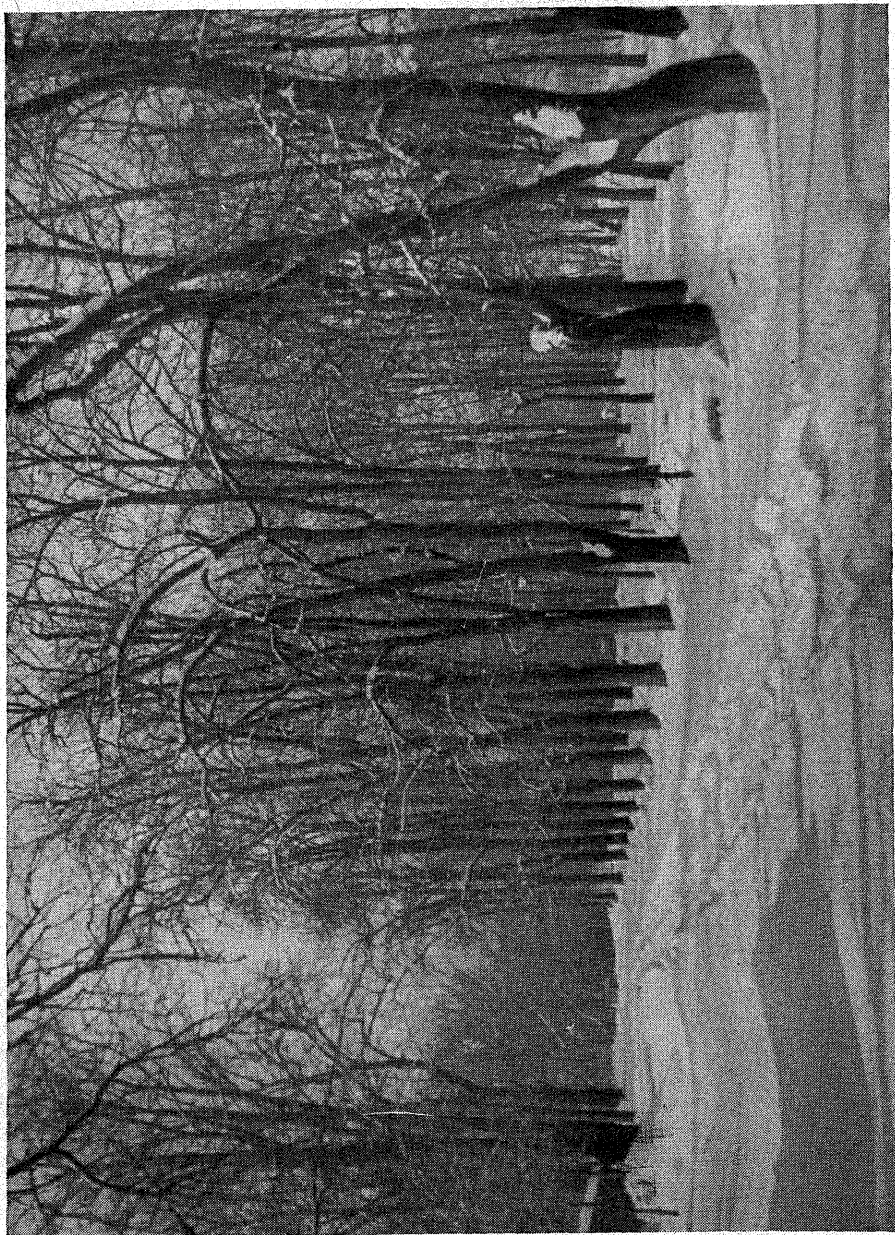




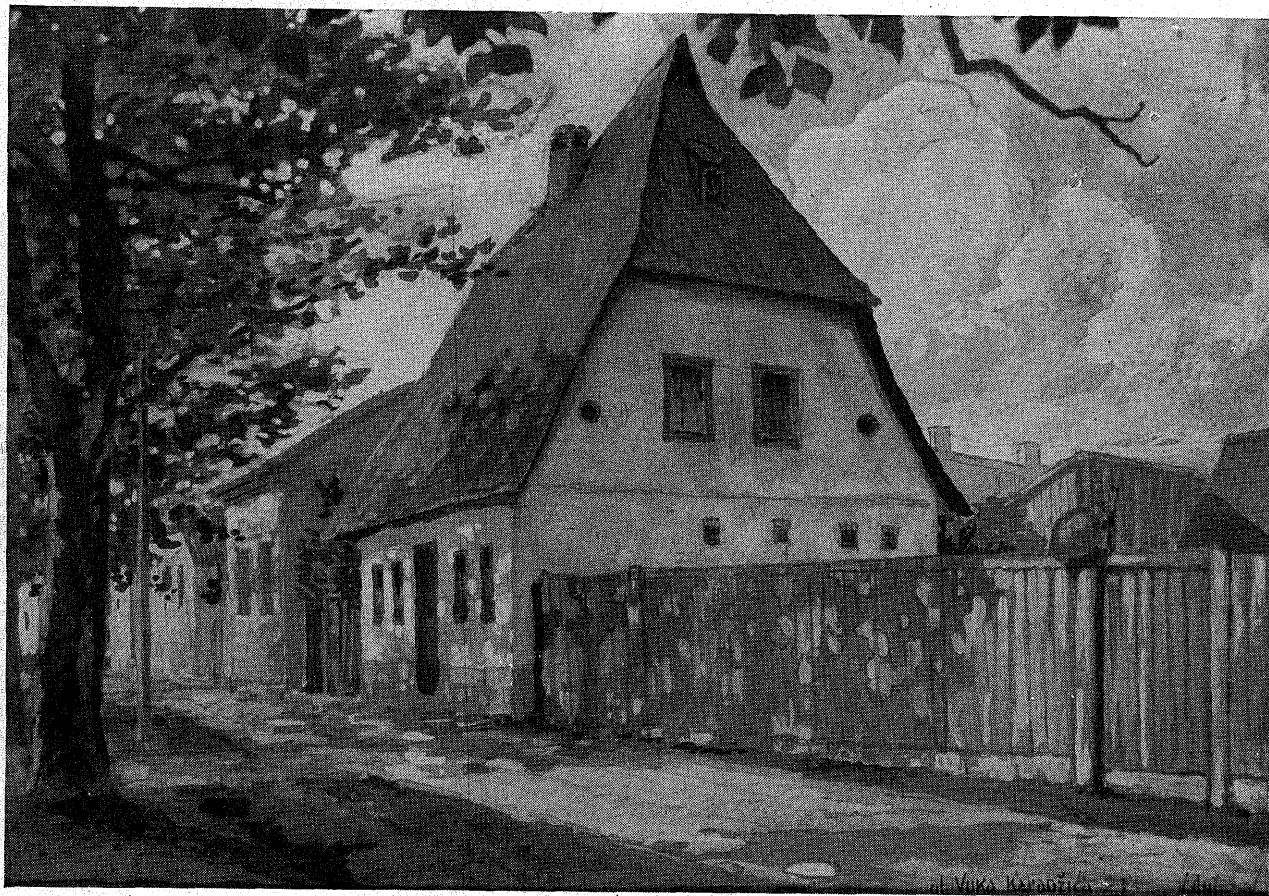
Sl. 14a. – Barokni klaustar Franjevačkog samostana iz XVIII. stoljeća



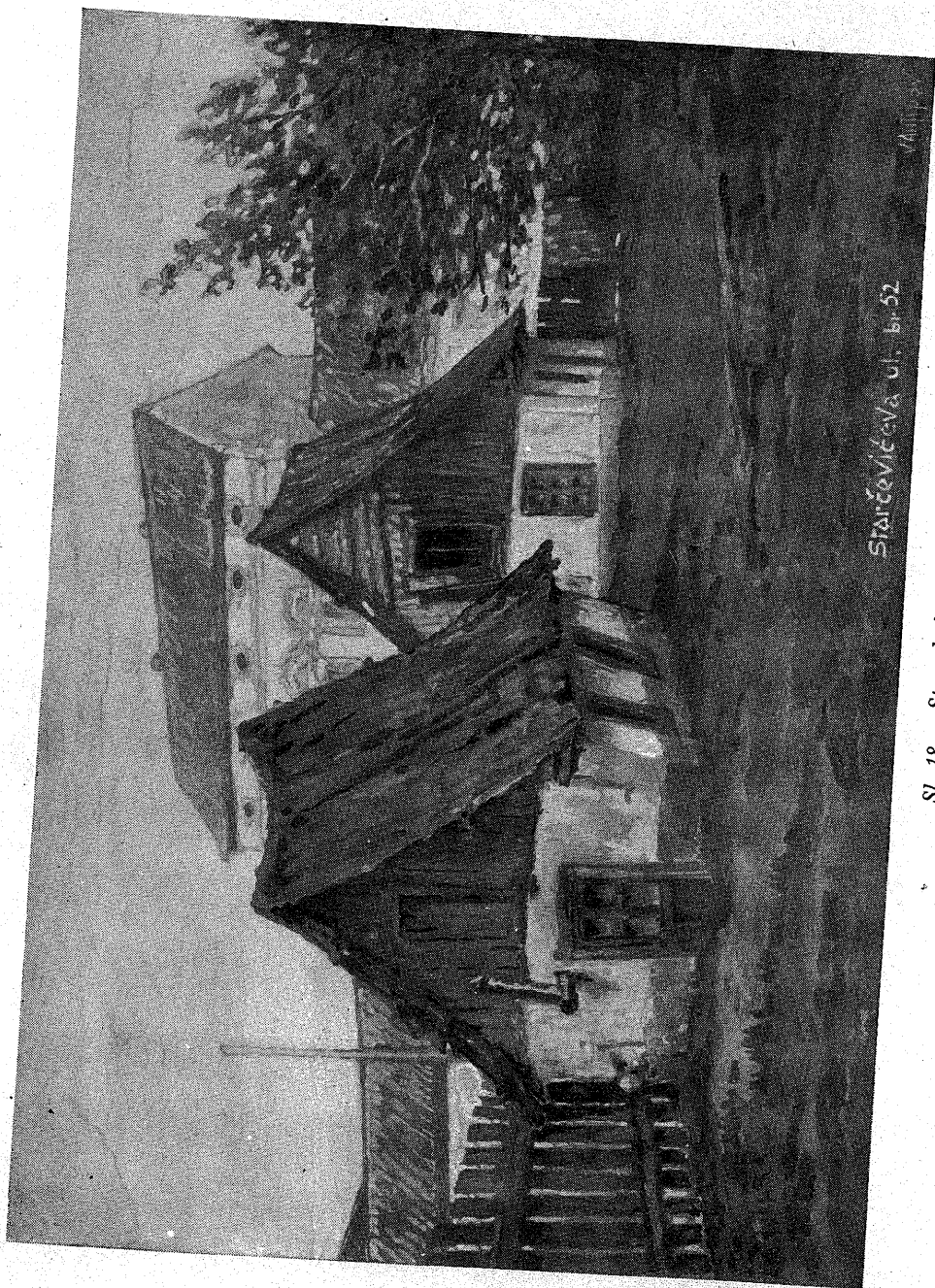
Sl. 15. - Zimska noć u Slav. Brodu



Sl. 16. - Klasija u snijegu



Sl. 17. – Stari Brod – Kuća u kojoj je stanovao barun F. Trenk (kuća pod zaštitom Konzervatorskog zavoda NRH)

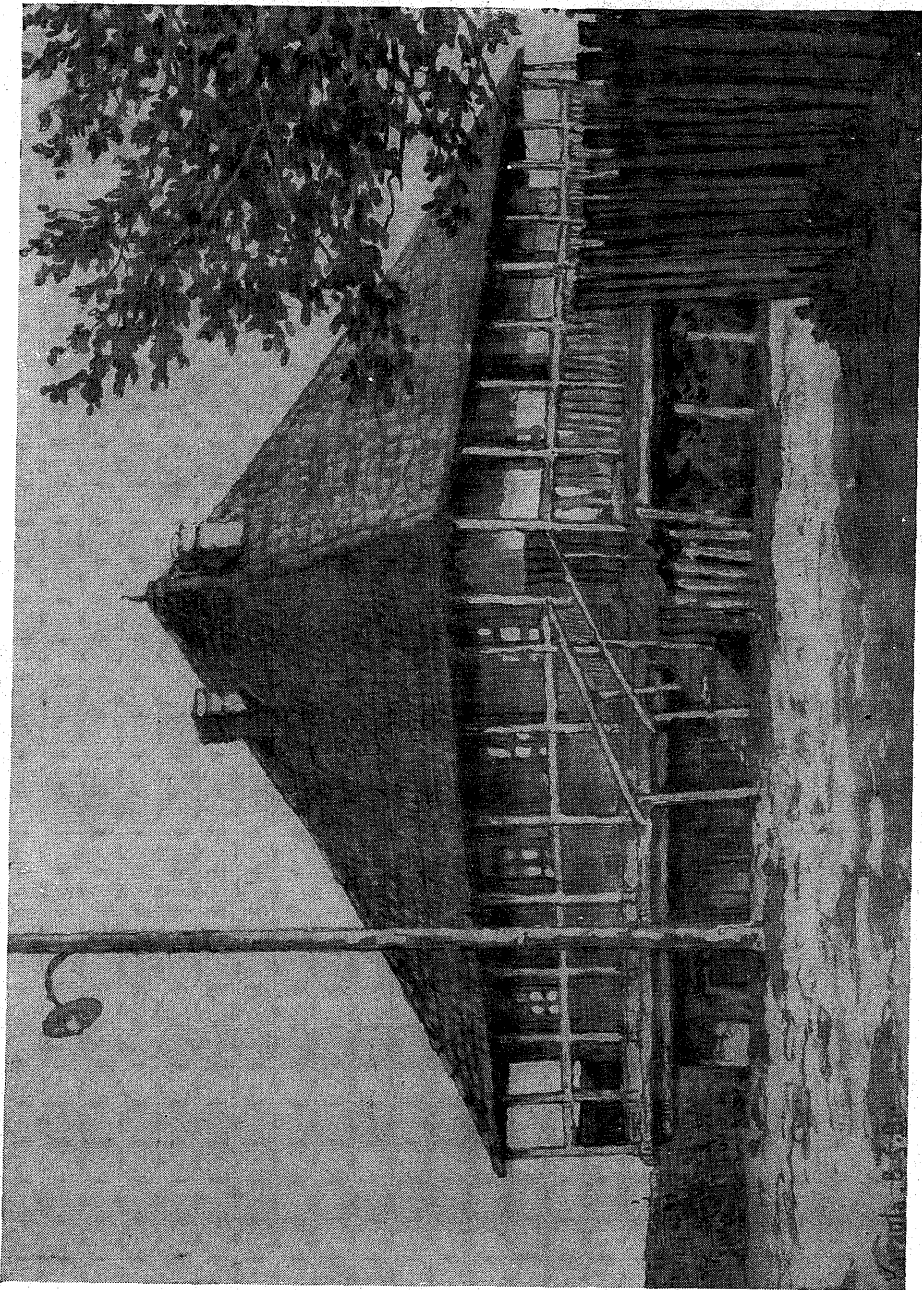


Starčevićeva ul. br. 52

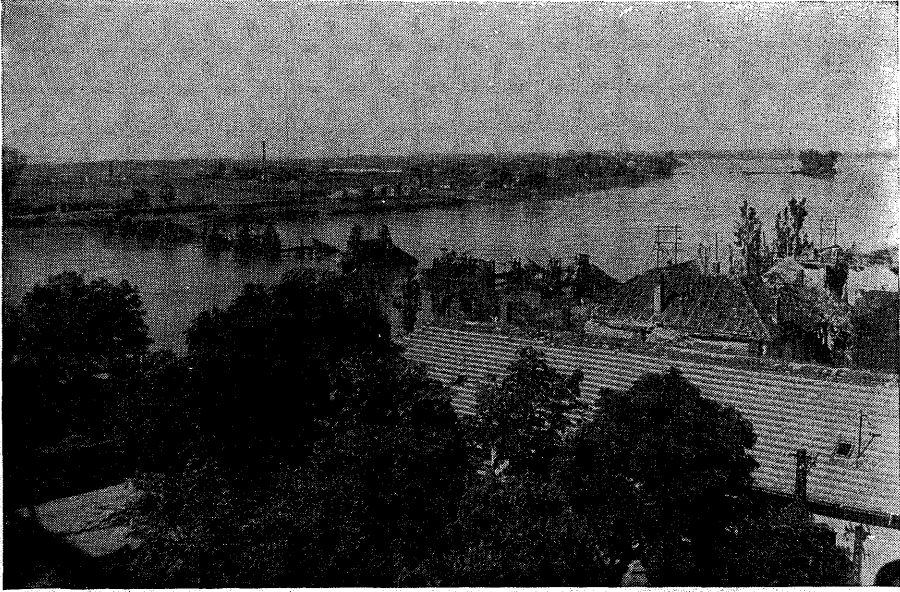
Sl. 18. - Stare kuće Broda



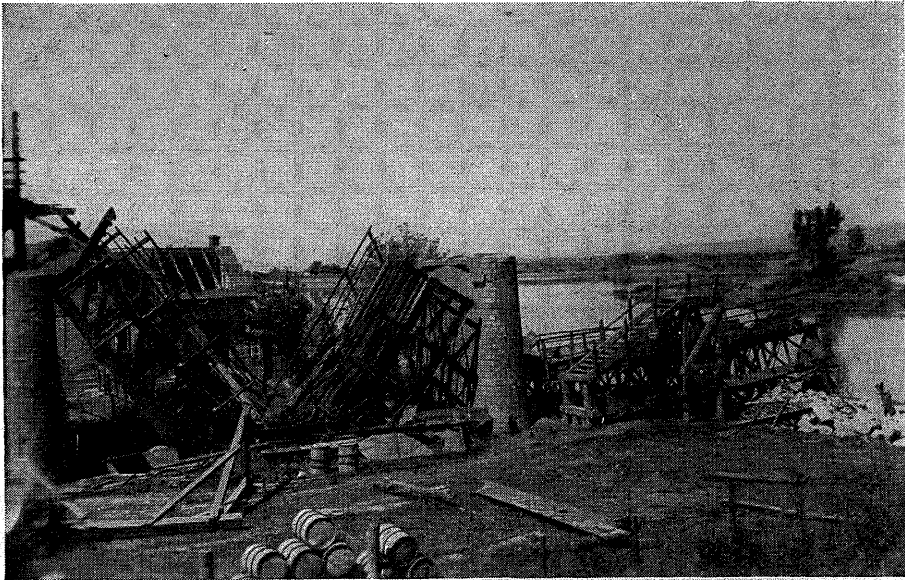
Sl. 19. – Austrijska karaula kod Mrisunje u Sl. Brodu iz XVIII. stoljeća



Sl. 20. - Turski čardak u Bos. Brodu iz XVIII. stoljeća



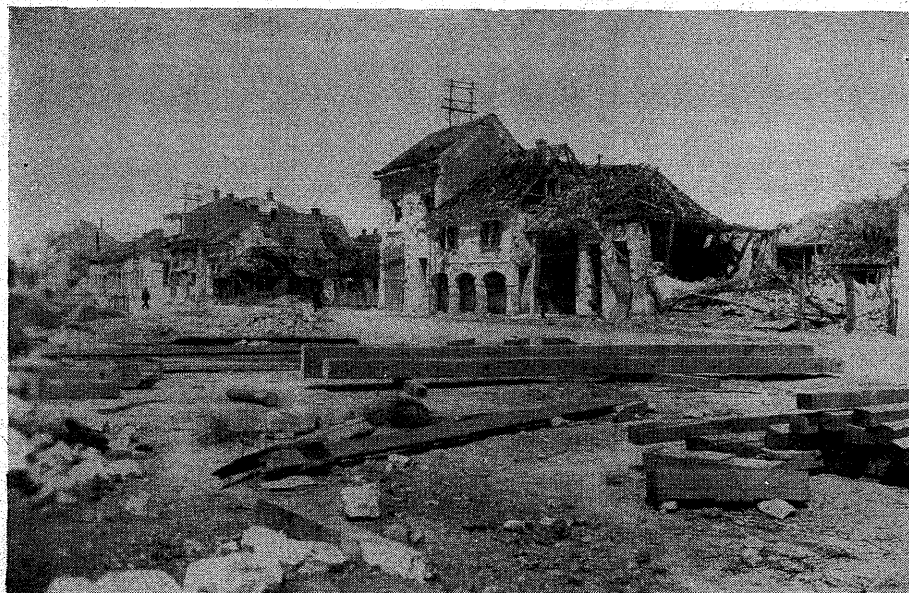
Sl. 21. – Njemački drveni most sagraden za vrijeme rata i srušen od naše avijacije



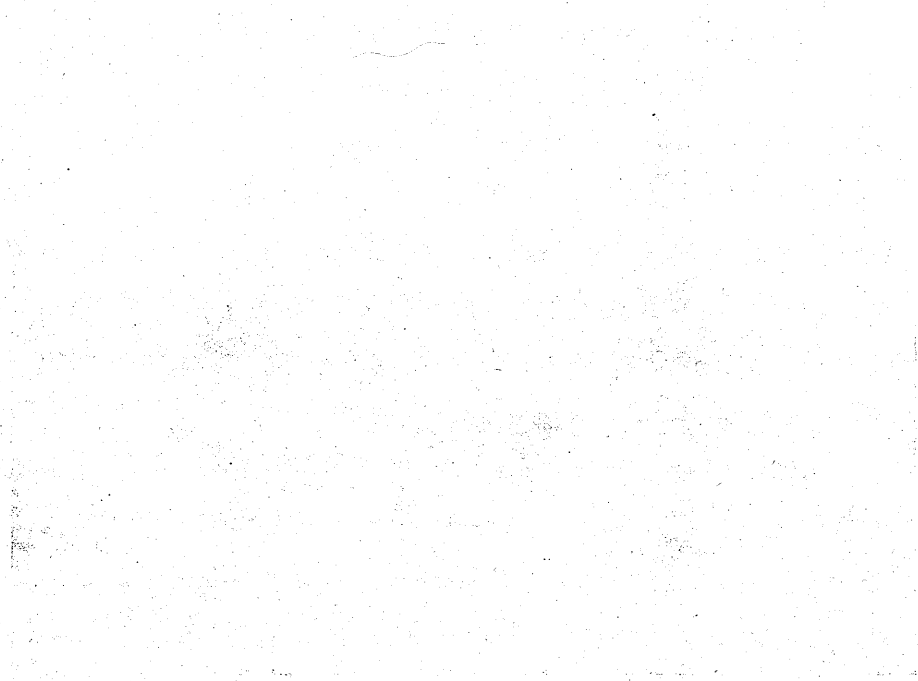
Sl. 22. – Željeznički most srušen 1944. od naše avijacije



Sl. 23. – Obala Save 1944. god.



Sl. 24. – Obala Save 1944. god.

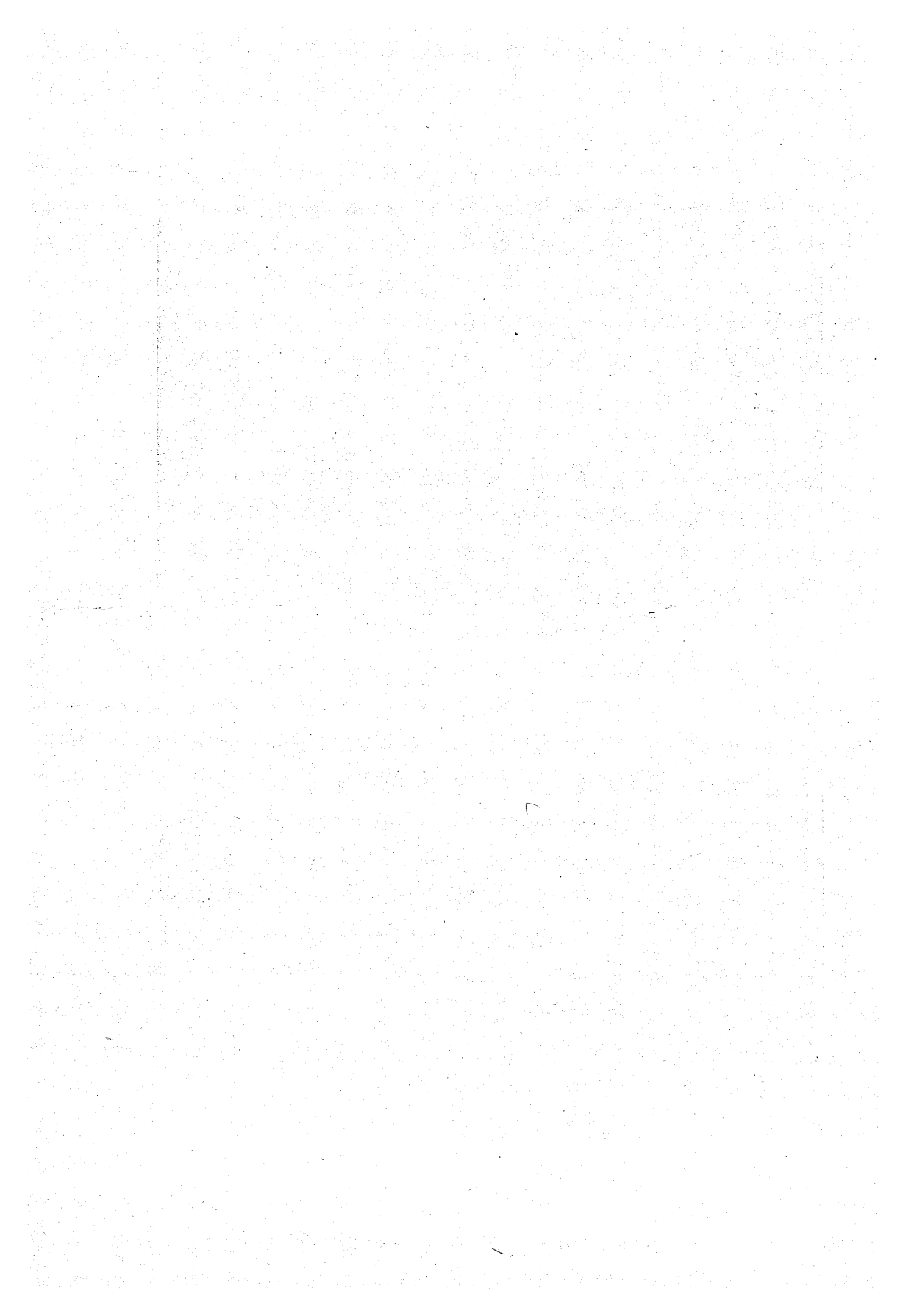


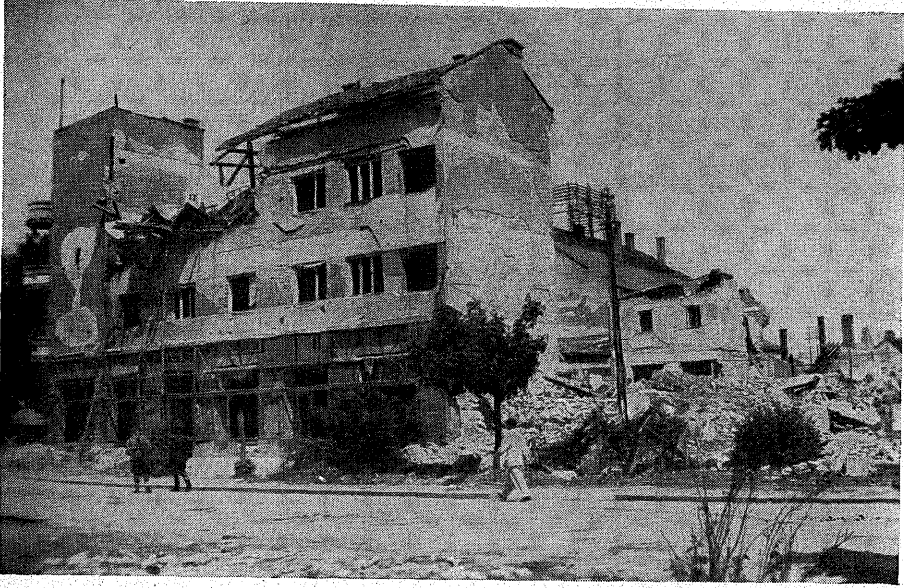


Sl. 25. – Srušeni Brod 1944. god. – ulica Branka Radičevića

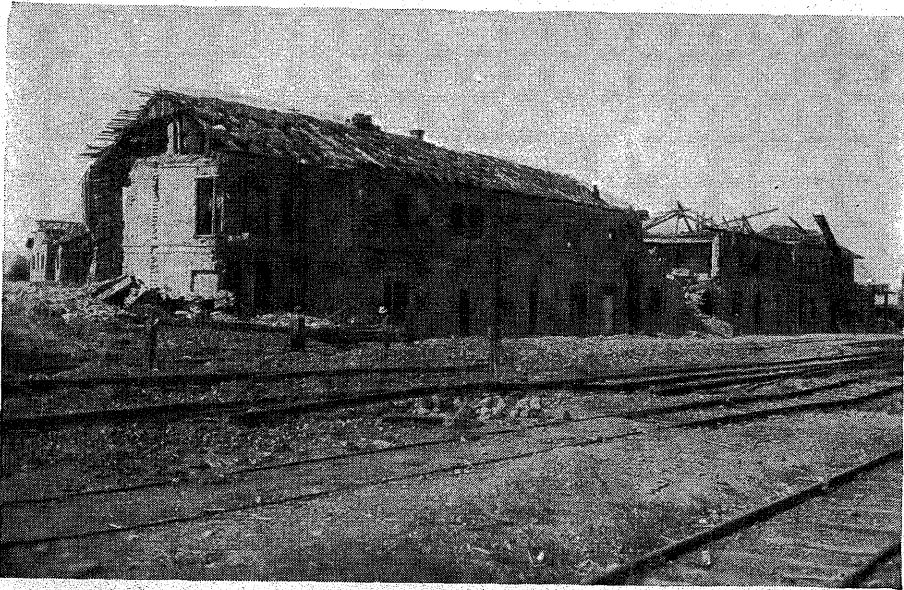


Sl. 26. – Dio porušenog grada od bombardiranja

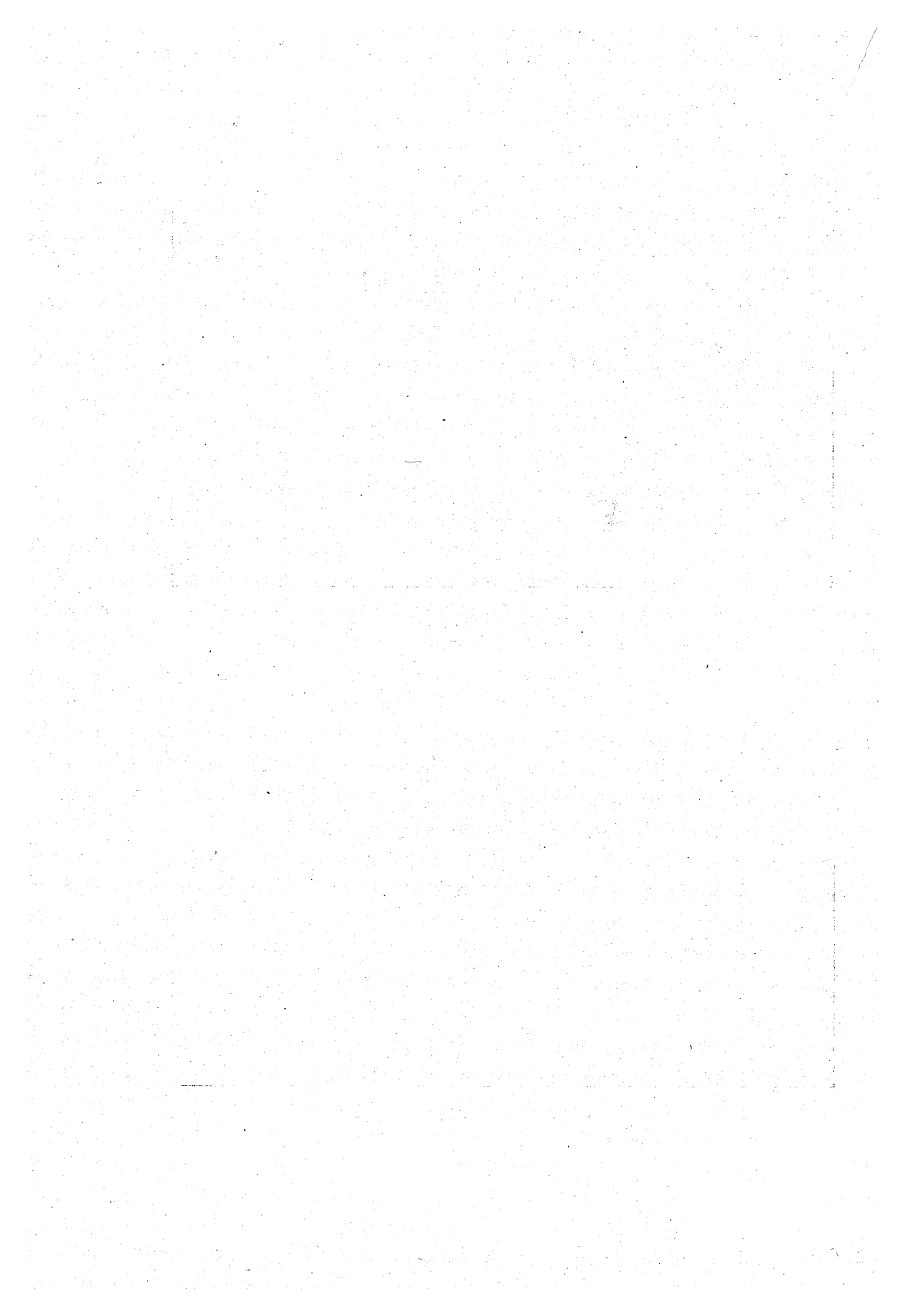




Sl. 27. – Hotel Brod 1944. god.



Sl. 28. – Željeznička stanica 1944. god.





Sl. 29. – Novi stambeni blok u ulici Rade Končara



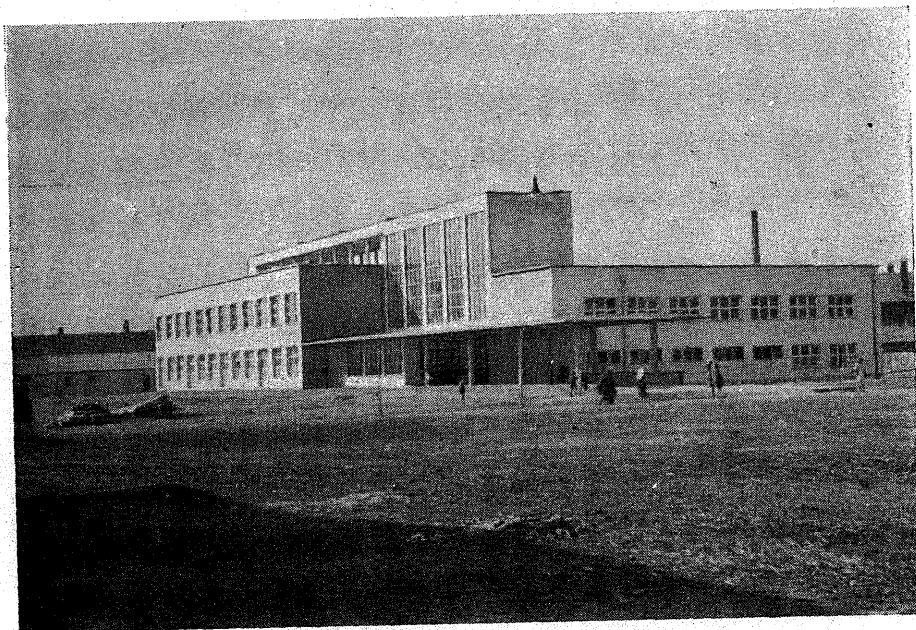
Sl. 30. – Obnovljen Hotel Brod



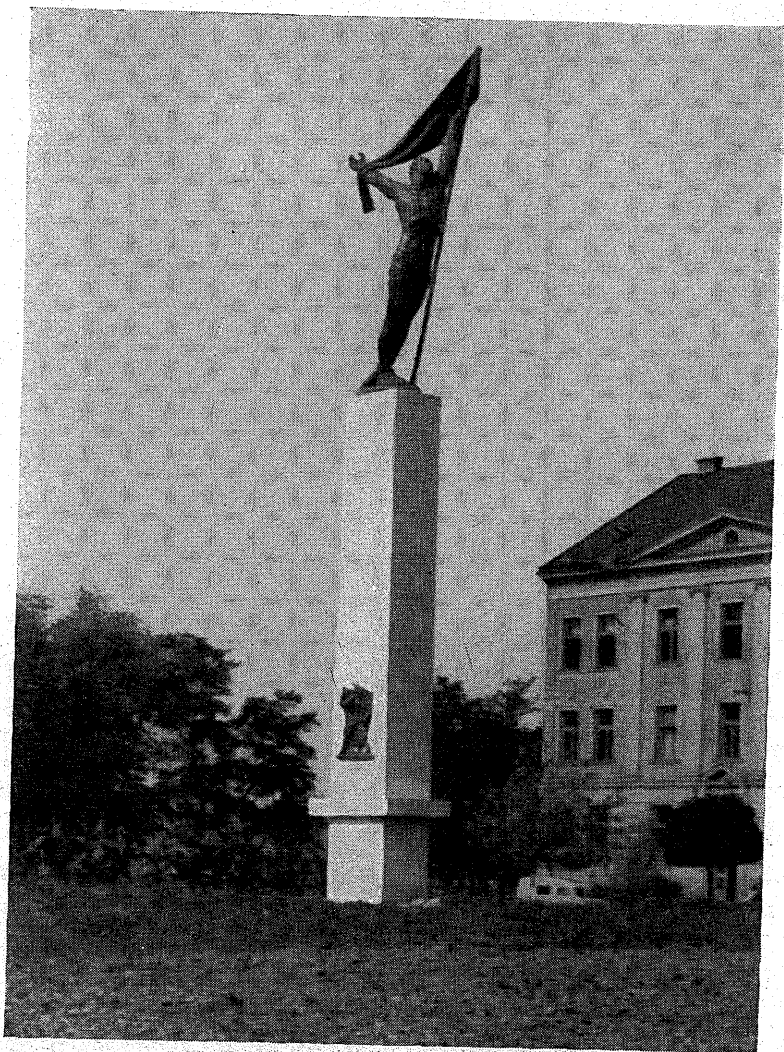
Sl. 31. – Novo izgrađeno naselje industrije »Đuro Đaković«



Sl. 32. – Novi parkovi u Sl. Brodu – Park na trgu Pobjede



Sl. 33. – Novo izgrađena osmogodišnja ženska škola



*Sl. 34. – Trg Pobjede – spomenik palim borcima N. O. B.
(Djelo ak. kipara Đamonje Dušana)*

PRILOG POZNAVANJU VEZA BRAČANA S DRUGIM OTOČANIMA I PRIMORCIMA

Andre Jutrović

Veze između pojedinaca ili većih ljudskih grupa mogu biti raznovrsne. Mogu biti saobraćajne u užem smislu, ali mogu biti i ekonomske, rodbinske, prijateljske, kolegijalne, slučajne i drugačije. One se mogu podržavati u istom naselju, ali mogu postojati također između pojedinaca i između grupa na dosta velikim prostornim udaljenostima preko mora, dolina i planina. Razna saobraćajna sredstva omogućuju te međusobne veze. One postoje danas, a postojale su i u predašnja vremena. To se može konstatirati na razne načine. Jedan od tih načina jesu i podaci župskocrkvenih matičnih knjiga, ukoliko one danas postoje. U tome sam se mogao uvjeriti proučavajući ovakve knjige na Braču i djelomično u Splitu. Tako na primjer kumovi (compare, compares, patrino), odnosno svjedoci na krštenju, vjenčanju i krizmi, u mnogo slučajeva nisu bili iz toga mjesta, u konkretnom slučaju s Brača. Oni su nekada specijalno radi toga doputovali, premda tada putovanja nisu bila laka. Kad god je to bio stranac, u crkvenim maticama je to redovno i izričito zabilježeno i navedeno naselje njegova porijekla. Bilo je često i svježih doseljenika. Zbog svega toga takve veze mogu imati naročito značenje pri istraživanju naših migracija. Međutim, kako na Braču nemamo u svim naseljima sačuvane stare crkveno-matične knjige, ovaj prikaz s obzirom na to ne može biti potpun. Najstarije sačuvane bračke matice počinju od XVI. vijeka (Pučišća od g. 1566., Postira od g. 1584., Pražnice od g. 1590.), dok su ostale mlađe, a neke tek iz XIX. ili XX. vijeka. Razumije se, uzeo sam u obzir takve knjige, do kojih sam mogao doći.

Premda se otok Brač nalazi nekako u sredini našeg dijela jadranske obale i premda se i ostali naši otoci i primorje nalaze na istom moru i na njima živi isti narod, ipak imamo relativno malo sačuvanih vijesti, naročito o starijim međusobnim vezama, ali ih je svakako moralo biti. Što one nisu zapisane u poznatim nam pisanim ili već štampanim radnjama, dokumentima i ispravama, uzrok vjerojatno treba tražiti u tome, što su to često bile obične veze između primorskih krajeva. Ktome treba

imati na umu, da do XV. vijeka nije bilo u bračkom primorju naselja zbog raznih gusara. Stoga u bračkom statutu¹ i nema odredaba pomorskog prava. Brački nam je kroničar Hranković (Domnus de Cranchis) ostavio svoj rukopisni spis iz g. 1405., čije je pronađene fragmente štampao Pučišćanin Andrija Ciccarelli² g. 1802. u svojoj bračkoj historiji »Osservazioni sull' isola della Brazza e sopra quella nobiltà«. Hranković, vjerojatno porijeklom iz nestalog bračkog sela Graca, i tadanji (g. 1405.) natpop u Nerežišćima znade samo za naselja u bračkoj unutrašnjosti, jer sigurno tada drugih nije ni bilo, i to: Nerežišća (glavno mjesto), Donji Humac, Škrip »olim civitas«, Dol, Pražnice, Straževnik (Straževnike), Gornji Humac, Pothume, Mosula (Mošuje, Mosuljica), Dubrovica, Gradac i Podgračišća.

U ovoj studiji, koja je pred nama, nemam namjere iznijeti sve zamišljene veze svih naših otočana i primoraca s Bračanima. Veze su s Visom i Hvarom (naročito preko Bola) brojne, a također s trogirskim, splitskim, poljičko-omiškim i makarskim primorjem i njihovim zaleđem, odakle su stizale pojedinačne i grupne migracije na Brač, a mnogo slabije iz šibensko-zadarskog primorja i zaleđa. *Zato je potrebno da se to posebno obradi.* Prema tome ovdje dolaze u obzir:

1. otoci, koji se nalaze sjeverno od Brača, 2. Hrvatsko Primorje s Rijekom, 3. Korčula i 4. Južna Dalmacija s naspravnim otocima.

Što se tiče na pr. sjevernijih jadranskih (dinarskih) otoka, teško je išta pozitivna reći o tome, koji su sve otočani do XVI. vijeka dolazili na Brač i da li su se naseljavali na Braču, pak s tim u vezi, da li su postojale kakve veze bilo rodbinske ili kakve druge. Premda nemamo o tome zabilježenih vijesti, osim nešto malo štampanih podataka, ipak vjerujem, da je međusobnih veza bilo u svim prošlim vjekovima. Isto ili slično vrijedi i za ostale naše oblasti, koje dolaze ovdje u obzir. Korčula, kao i Splitski arhipelag, bliže su Braču, pak je sigurno moralo biti i više veza nego s daljim sjevernim otocima, odnosno otočanima. Pored toga Korčula je potpadala pod zajedničku otočku biskupiju u Hvaru.³ Pri kraju XIII. vijeka Korčulanj su zaželjeli, da se u Korčuli osnuje zasebna biskupija, odnosno da stonska biskupija preseli svoje sjedište u Korčulu. U tu su se svrhu vodili pregovori između Korčulana i tadanjeg stonskog biskupa Ivana Crossija, Dubrovčanina, u Dubrovniku g. 1300., a taj sporazum je očito potvrdio papa Bonifacije VIII.⁴

Dubrovnik je s Bračem imao jačih veza u prvoj polovici XV. vijeka. Tada Dubrovčani, pomažući Sigizmunda, nastoje dobiti pod svoju vlast otoke Brač, Hvar i Korčulu. On im ta tri otoka dodijeli g.1404. i o tome obavještava otočne uprave te ih poziva da se pokore Dubrovniku. Međutim Dubrovnik nije od toga imao nikakove koristi, jer otoci nisu tada pripadali Sigizmu. Stoga Dubrovčani ponovo zatražiše otoke g. 1408. Kasnije je Dubrovčanin Miho Kaboga, kao protovestijar u Hrvojinoj službi, g. 1411. postao za jednički knez za Brač, Hvar i Korčulu.⁵ Napokon 17. lipnja 1413., svrgnuvši Hrvoja, daje Sigizmund ta tri otoka Dubrovniku, da upravlja na njima u kraljevo ime. Kako otoci nisu bili voljni da

prihvate dubrovačku vladavinu, morala je intervenirati dubrovačka morarica. Protiv Dubrovčana otočane su podsticali Balšići, a u prvo vrijeme ban Petar Alben i Splitsani, koji su imali pretenzije na otoke. Ovo neraspoloženje prema Dubrovniku dolazilo je od toga, što su se otočki plemići i pučani bojali, da ih Dubrovčani ne učine svojim kmetovima, kako su to uradili sa stanovnicima u svojim posjedima.⁶

Dubrovačko vijeće je izabralo 16. srpnja 1413. tri kneza i poslalo na otoke. Za Brač je bio određen Ivan de Gozis. Knezovi su imali da vrše dužnost šest mjeseci.⁷ U vezi s postavljanjem graničnih znakova (confinia) u bračkim distriktima Donjeg Humca i Nerežišća g. 1413. spominje se Ivan de Gottis,⁸ a 1415. g. (24. veljače) u knjizi IV. poglavlje 59. bračkog statuta spominje se Petri Simonis de Bona.⁹

Kada se činilo, u vezi s Hrvojevim sporazumom s Turcima, da se približava turska opasnost (g. 1415.), Brač i Hvar su pristali da naoružavaju brigantin. Međutim je g. 1416. Sigizmund oduzeo od Dubrovnika otoke, te ih je dao Ladislavu Jakču od Kušalja. U ovo doba dubrovačke okupacije otoka (1413–1417) bilo je moguće da i drugi Dubrovčani osim kneza, t. j. vikara, dođu na Brač te da stupe u bliže veze s Bračanima pak da eventualno – bar neki pojedinci – ostanu na Braču.

Veze sa stanovnicima Stonskog Rata, odnosno Pelješca, s Bračanima vjerojatno nisu bile naročite, jer dubrovački kmet nije mogao odlaziti bez izričitog dopuštenja svog dubrovačkog feudalca.¹⁰

Kad su Dubrovčani g. 1333. kupili Pelješac, razdijelili su između sebe zemlje kao feude. Tko je od Pelješčana htio da ostane, mogao je ostati, ali kao kmet, te nije imao pravo raspolagati ni zemljom, ni kućom, ni šumom ni uopće nekretninama.¹¹ S tim u vezi, a i zbog vjerskih razloga, sigurno se iselilo dosta stanovnika.¹² U to doba mogli su pojedini Pelješčani doći i na Brač, gdje nije bilo takvih kmetskih odnosa.

Zbog velikog broja naselja i znatne udaljenosti pojedinih oblasti, a i zbog lakše raspodjele gradiva, spomenute naše predjele, koje sam zbog preglednosti podijelio u četiri skupine, dijelim opet u pojedine grupe. Prvu skupinu (sjeverniji otoci) dijelim u četiri grupe. Prvoj grupi pod nazivom Splitski arhipelag pribrajam sve otoke južnije od rta Ploče, t. j. između Kaštelanskog zaliva, zatim Splitskog, Šoltanskog i Drveničkog kanala, a pripadali bi joj otoci: Šolta, Čiovo, Drvenik i nekoliko otočića. Drugoj grupi pod nazivom šibenski i zadarski otoci pribrajam sve otoke i otočiće pred šibenskom i zadarskom morskom obalom do približno 44° 45' sjeverne geografske širine, tako da otoci Vir i Molat, budu u idućoj grupi. Trećoj grupi pribrajam sjevernije otoke, na pr. Vir, Molat, Ist, Škardu, Premudu, Silbu, Maon, Pag, Rab i druge manje otoke. Četvrtoj grupi pribrajam kvarnerske, odnosno istarske otoke: Krk, Cres, Lošinj, Unije, Sušak i sve ostale okolne otočiće.¹³ Iz druge skupine naselja, t. j. Hrvatsko Primorje s Rijekom, izdvajam Rijeku, i tako imamo dvije grupe. Treću skupinu tvori jedna grupa: Korčula s otočićima. Četvrtu skupinu naselja dijelim u tri grupe i to Pelješac, Dubrovnik s okolinom i naspravnim otocima i Boku Kotorsku.

A) SKUPINA: SJEVERNIJI OTOCI

I. grupa otoka: Splitski arhipelag

1. ŠOLTA

Šolta je najveći otok Splitskog arhipelaga. Od Brača je dijeli tjesnac Splitska vrata. Između ta dva otoka bilo je, sigurno oduvijek veza. Također i službenih. Tako su na pr. Brač i Šolta imali zajedničku okružnu komisiju za porez,¹⁴ a ribari iz nekih bračkih naselja, na pr. iz Sutivana i Milne imali su pravo ribarenja uz šoltansku morsku obalu, naročito oko g. 1874.¹⁵ Tek pošto bi se istražilo porijeklo stanovništva na Šolti, moglo bi se više reći o međusobnim vezama stanovnika Brača i Šolte.

U *Sutivanu* se u knjigama vjenčanih spominju kumovi Zlendić g. 1799. i Pauković g. 1799. iz Gornjeg sela, ženik Braskić g. 1799. iz Gornjeg sela, udavača Brajkic g. 1804. iz Stomorske. Od sadanjih sutivanskih porodica vjerojatno su iz Šolte Gvozdanovići (g. 1938.: 4 por.), jer se g. 1749. u Sutivanu spominje Ferro iz Šolte, a kasnije to odgovara prezimenu Gvozdanović ili Gvozdenović; g. 1781. spominje se u knjizi bratovštine sv. Roka pri dogradnji crkve kao manoval Petar Gvozdanović iz Šolte, a g. 1854. zabilježen je u Sutivanu jedan Gvozdanović vulgo Abas iz Grohota. Gvozdenovića i Gvozdanovića bilo je i u Sumartinu na Braču nakon dužeg prekida matice od g. 1777. do oko 1877., a g. 1859. spominje se Gvozdanović-Mistrić; ali porijeklo tih sumartinskih Gvozdanovića nije mi poznato.¹⁶

U *Supetru* se u matičnim knjigama (pregledao od g. 1747.) spominje g. 1755. Kuparić sa Šolte, jednom kao kum i drugi put kao krštenik. Postojala je i porodica Andreis, od četrdesetih i pedesetih godina XVIII. vijeka. Posljednja je žena iz te porodice umrla deset godina prije Drugog svjetskog rata kao Andreis-Defilipis.

U *Postirima* se spominje udavača Zlendić g. 1793. iz Stomorske. Postojala je obitelj Vidković alias Braskić iz Stomorske.

U *Pučićcima* se spominju g. 1583. krštenici Joannes fil. Stephani i g. 1612. Glašiković sa Šolte, a g. 1573. se vjenčava Vlasovi, također sa Šolte.

Na *Bolu* se spominje g. 1670. ženik Marin iz Šolte. Oko g. 1709. postojala je porodica Dverdiković sa Šolte.

U *Milni* je zabilježeno vjenčanje Vlahovića iz Maslinice g. 1822. (g. 1823. krštenje), Burića sa Šolte g. 1824. i Karla Kuzmanića g. 1914. iz Grohota, a kao kum se spominje g. 1801. Stalier iz Grohota. U prvoj polovici XIX. v. postojala je porodica Burić, a postoje još Aras (7 por.) od oko g. 1771. i Kuzmanić (1 por.).

U *Bobovišćima* su kao kumovi zabilježeni: Zlendić sa Šolte g. 1724., Dragičević iz Donjeg sela g. 1746., zatim Bavčević i Jerković g. 1824. sa Šolte.

U *Nerežišćima* se spominje g. 1757. krštenje djeteta Sulje iz Grohota, a g. 1688. udaja Helene Gvozdenović sa Šolte. Dosta su česta prezimena

u maticama, ali bez oznake porijekla: Ferro g. 1666.–1674., Feuro g. 1663. i g. 1674., mistro Feuro g. 1658., Ferri g. 1667. i g. 1677., magister Fero g. 1658. Godine 1712. vjenčava Peničević sa Šolte kćerku kovača Radinčića, a g. 1711. krsti dijete Dragičević sive Šoltan.

2. DRVENIK

U *Milni* su postojale porodice Deviči iz Drvenika. Potječu od Jakova, koji se doselio u drugoj polovini XIX. vijeka. Iselili se u Gruž. Godine 1914. bila je samo jedna porodica.

U *Sumartinu* je postojala obitelj Vučina. Spominje se u matičnim knjigama od g. 1867. do oko g. 1885. Čini se, da su se iselili u Ameriku.

U *Bovovišćima* se spominje g. 1799. kao kum Klarić iz Drvenika.

3. ČIOVO

U *Sutivanu* je u knjizi vjenčanih zabilježena g. 1735. udavača Bradislavić iz Okruka, a u knjizi mrtvih g. 1801. Koserar iz Čiova. Godine 1922. oženio se u Sutivanu, gdje se i stalno nastanio, Andrija Lulić iz Slatine, ali je g. 1943. bio od Talijana strijeljan na supetarskom groblju; ostavio je udovicu.

U *Postirima* postoje dvije porodice Marović iz Okruka. Prvi se doselio oko g. 1786. Pavao.

Na *Bolu* je u knjizi vjenčanih zabilježen g. 1848. kao ženik Matković iz Žedna.

U *Bobovišćima* je zabilježen u matičnoj knjizi krštenih g. 1817. Popić iz Slatine.

U *Dolu* se spominje g. 1752. i g. 1755. Svilan iz Žedna, zatim udavača Domenika Franjina g. 1819., također iz Žedna.

II. grupa otoka: šibenski i zadarski otoci

Ovi otoci vjerojatno nisu bili prošlih vjekova jače naseljeni, pak su se onamo doseljavali stanovnici s kopna. Stanovništvo je osim toga stradalo od kužnih bolesti god. 1418., 1500., 1570. i 1631., te su naselja ostajala s vrlo malo stanovnika.¹⁷

1. ROGOZNICA

U *Sutivanu* postoje porodice Žitkovići (g. 1938. 2 por.). Doselio se Ivan Živković-Arambašić g. 1833. (otac mu se zvao Juraj), a rođen je u Rogoznici 27. siječnja 1799.

U *Sumartinu* je porodica Jurić, zvana Laik. Doseljenik je došao iz šibenske Rogoznice pred kojih 40 godina, oženio se, te je posluživao u crkvi, pak mu odatle nadimak.

U *Nerežišćima* je u matici krštenih zabilježeno g. 1746. krštenje Berkovića iz Rogoznice.

2. KRAPANJ

U *Dračevici* se spominje g. 1841. prosjak Bačelić. U mjestu ima i nekoliko porodica Grgića iz Krapnja (g. 1938. 5 por.).

U *Sumartinu* je postojala porodica Krajina oko g. 1808. do oko g. 1830. U anagrafi g. 1923. zabilježene su tri osobe.

Marin Pavlović, klesar iz Brača, pogodio se 11. srpnja 1451. s gvardijanom samostana u Krapnju Nikolom Radigostićem, da će godinu dana raditi na crkvi i samostanu za 120 malih libara. Dne 26. veljače 1452. produžuje ugovor za još jednu godinu. Isti Marin Pavlović primio je 22. veljače 1454. neke novce u sporazumu s upravom crkve i Marijom ud. Danijela Jurića.¹⁸

3. ZLARIN

U *Supetru* se u knjizi mrtvih i u knjizi skonjidanana g. 1818. spominje Jaković iz Zlarina.

U *Povljima* je zabilježen iz Zlarina g. 1814. kum Miško.

U *Zlarinu* je župnik od g. 1753. do g. 1758. Nikola Grego s Brača, a g. 1878. Ivan Mirić iz Supetra.¹⁹

4. MURTER

U *Murteru* je g. 1814. župnik Luka Marov s Brača.²⁰

5. VRGADA

U *Dolu* je g. 1691. zabilježena udaja Antišić »comitissa de Vergada« iz Škripa.

Otok Vrgadu kupili su Bračani Damiani ili Damjanović oko g. 1682. te su dobili titulu »conti di Vergada«, pa su se kao takvi preselili na Vrgadu. Poslije Prvog svjetskog rata optirali su za Italiju. O ovoj bračkoj porodici pisao je Marčić u svojoj radnji o zadarskim i šibenskim ostrvima: Giorgio conte Clococceo (Klokočević) prodao je ostrvo sinovima bračkog plemića Antuna Damjanovića za 3311 dukata, a 26. septembra 1682. bili su investirani novi posjednici feuda od mletačke republike s pridjevom »conti Damiani di Vergada«.²¹ Pisao je i Duišin u svom »Zborniku plemstva«: Starinom poljička plemićka porodica zvana Damjanović od roda Kumbrijanovića preselila se na Brač, a odatle je dr. Antun sa svojim sinovima Franjom, Ivanom i Pavlom prešao u Zadar. Po svome feudalnom dobru, otočiću Vrgadi, nazvana je D. Vrgadski. Naslov conte (mlet.) podijeljen je sinovima p. dra. Antuna, Franji i Ivanu, zatim Franji, Pavlovu sinu. U šibensko vlasteosko vijeće primljeni su sinovi Pavlova sina Franje, Kuzma-Franjo g. 1742., a Petar g. 1744. Sinovi Kuzme-Franje: dr. Petar-Božo, Franjo i Ivan dobili su 19. III. 1792. potvrdu (mlet.) svoga feuda.²²

Međutim Damiani, Damjanovići, Domjanovići ili Damjanići nisu zabilježeni u popisu originalnog bračkog plemstva od g. 1657., a ni u popisu neoriginalnih plemića primljenih u vlasteosko (plemičko) vijeće

bez oslobođenja veslanja na bračkoj galiji. To znači, da Damiani, odnosno Damjanovići (Domjanovići) nisu bili po svom porijeklu brački plemići, niti su bili ikada primljeni u Vijeće, niti izjednačeni s bračkim plemićima, premda su se kao plemići mogli doseliti na Brač s drugog mletačkog teritorija, Hrvatske ili Bosne.

U mojim bračkim zabilješkama imam ove Damianije: u Škripu je u knjizi krizmanih spomenut jedan Damijanović g. 1678., a kao kum g. 1690.; u knjizi bratovštine zabilježen je g. 1712. conte Damiani. U Supetru se spominje od g. 1758. do 1762. češće Jeričević alias Damiani, g. 1759. Damiani alias Jeričević, a 1790. g. Damiani. U supetarskim se župskim knjigama Jeričevići javljaju u XVIII. v. i u prvoj polovici XIX. vijeka kao »mistri«. U sutivanskoj se matici kao kum Jeričević spominje g. 1753., u boboškoj g. 1755. i g. 1760., u milnarskoj g. 1799. kao Damiani; uvijek s napomenom: iz Supetra, a u dolskoj g. 1727. Jeričević s napomenom iz Nerežišća. Međutim u Nerežišćima su bili Juričevići. Prezime Damiani, bez veze s plemstvom, nalazim kasnije u nekim bračkim ispravama, na pr. u Sutivanu je supotpisao (uz mjesnog župnika) 10. lipnja g. 1753. objavu bračkog (mletačkog) konta od 7. lipnja o sazivu Vijeća Ivan Damiani, a u Bobovišćima Vicko Damiani, a na mnogim mojim bračkim ispravama potpisan je od g. 1777. do g. 1808. kao »nodaro publico« Vicko Damiani. Prema prednjim mojim podacima Damiani su najvjerojatnije živjeli u Škripu. Iz Škripa su se mogli preseliti u Supetar. Danas ima u Škripu više porodica Damjanovića, a porijeklom su, prema obiteljskoj tradiciji, iz Poljica, ali su u starim maticama redovno pisani kao Domjanovići. Također i u popisu veslača za bračku galiju²³ g. 1625. bilo je iz Škripa više Domjanovića. Prema tome, sve ako su i bili plemići (poljički), znači, da nisu bili primljeni u bračko plemićko Vijeće i da nisu bili izjednačeni s bračkim plemićima na Braču. Stoga su morali izvršavati sve dužnosti s pučanima, vjerojatno bez olakšica.

6. PAŠMAN

U *Postirima* se oženio g. 1736. Osmanović iz Pašmana.

III. grupa otoka: Sjeverni dalmatinski otoci

1. MOLAT

U *Sumartinu* se spominje iz Molata g. 1830., kao kum Spanjić.

2. SILBA

U *Milni* su u knjizi krštenih zabilježeni kao kumovi g. 1745. de Bartoli, g. 1779. Kupić i Kupičić, g. 1785. Skarpa i g. 1789. Rasol.

U *Bobovišćima* se također u matici krštenih spominju kao kumovi: g. 1706. mistro Skarpa, g. 1723. i g. 1770. Grandić, a g. 1761. Supičić.

U *Dračevici* gradi lokvu Velu vodu²⁴ god. 1748. mistro Kuzma Skarpa, koji je živio u Donjem Humcu.

U *Donjem Humcu* je postojala u XVIII. vijeku porodica Skarpa iz Silbe. Spominju se Josip i Kuzma kao zidari i kamenari. U knjizi bra-tovštine g. 1724. mistro Kuzma Skarpa je zabilježen kao »gastaldo«.

U *Nerežišćima* se spominje g. 1778. kao kum Skarpa iz Silbe.

U *Škripu* je zabilježen u matičnim knjigama g. 1771. Mikačić.

U *Pučišćima* je krizmana g. 1630. neka Fatović iz Silbe.

3. P A G

U *Postirima* se krsti g. 1629. Hieto iz Paga.

U *Bolu* se krsti g. 1612. Giovanni da Pago, a g. 1622. i g. 1690. Valentić, dok se g. 1751. ženi Kosalić dicto Bagnol, a g. 1625. Andrea da Pago. Za bolsku porodicu Meštrovic ima u matici napomena g. 1731., da je izumrla, ali se 1767. nalazi druga napomena, da su se Meštrovici iselili u Pag. Godine 1615. spominje se Paškanin.

U *Sumartinu* se vjenčao g. 1927. Kalebara iz Paga.

U *Sutivanu* je u početku XX. vijeka bio općinski činovnik Martin Benzia iz Paga. Za pašku porodicu Benzia veli Marčić²⁵ da je porijeklom iz Raba, a da se u Pag doselila u XVI. vijeku.

4. R A B

U *Postirima* se udaje g. 1619. Margherita filia qu. Francisci da Arbe. Postojala je rapska porodica Arbesani od oko g. 1586. do oko g. 1637. (g. 1586. Arbisani, g. 1637. Arbensis, g. 1595. Arbisario).

U *Supetru* postoji porodica Mutarello. Doselio se oko g. 1889. Inocent M. iz Splita, ali je porijeklom iz Raba.

U *Škripu* je u knjizi krštenih zabilježen g. 1631. Francesco da Arbe.

Postoji pretpostavka, da su neki postirski Dominisi porijeklom iz Raba, a da ih je naselio splitski nadbiskup Markantun Dominis u početku XVII. vijeka. To po matičnim knjigama nisam mogao utvrditi, iako su sve tadanje matične knjige sačuvane. Brački Dominisi očito potječu od bračkog roda Gospodnetića.

Uzevši u obzir prezime, vjerojatno je, da i porodice Arbunići potječu iz Raba. Među postirsko-dolske pučane veslače na bračkoj galiји nalazio se g. 1625. Radovan Arbunić.²⁶ Arbunića ima danas u Pražnicama (g. 1938. 8 porodica s nadimcima Radovan, Stopić i Betinac), a spominju se u pražničkoj matici prvi put g. 1644. s napomenom: iz Dola. Više puta su članovi porodice bilježeni u pražničkoj ili drugim bračkim maticama s napomenom: iz Pražnica, i to kao: Arbunić alias Radovani, Arbunić detto Radovan, a ponekad samo Radovan.

IV. grupa otoka: Kvarnerski ili Istarski otoci

1. LOŠINJ

U *Milni* postoji porodica Kozulić iz Velog Lošinja. Prvi krštenici se javljaju u matici g. 1795., g. 1796., g. 1799. i dalje.

U *Povljima* je zabilježen krštenik Tarabochia g. 1775., a g. 1781. kum Dobrotić iz Lošinja.

U *Škripu* se spominje g. 1783. kao kum Sutura iz Malog Lošinja.

Porodica Ljubetić iz Sutivana nastanila se u Velom Lošinja u početku XX. vijeka.

2. CRES

U *Milni* su kumovi: g. 1748. Kojevina sa Cresa, zatim g. 1795. i g. 1796. Raffaelli iz grada (civitate) Cresa.

U *Supetru* je od početka XIX. vijeka do nedavno postojala porodica Colombis. Između dva svjetska rata umro je posljednji potomak, advokat dr. Ante Kolombis.

U *Dolu* se od g. 1750. nekoliko godina spominje Castellan Chersonensis, a g. 1750. i g. 1755. kao Castellan Auxerensis. Posljednji se put spominje g. 1757. prigodom smrti.²⁷

U *Postirima* se spominje u maticama od g. 1723. (pri vjenčanju) više puta Castellan Chersonensis u toku XVIII. vijeka. Godine 1728. spominje se kao kum iz Cresa Malebotić. U Postirima se oženio i nastanio g. 1889. Zakarija Corti iz Cresa kao krojač; umro je u San Francisku (SAD).

3. KRK

U *Sutivanu* se spominje u kupoprodajnom ugovoru (u mom posjedu) g. 1583. zemljište Majakov Dolac – u posjedu Jakova di Veglia.

B) SKUPINA: HRVATSKO PRIMORJE

I. grupa: Rijeka

Pomorskih veza bilo je prošlih stoljeća, ali naročito od šezdesetih godina prošlog stoljeća pak sve do kraja XIX. vijeka. Prije toga su brački pomorci na svojim brodovima nosili svoje proizvode, u prvom redu vino, u Veneciju, a mnogo manje u Trst i na Rijeku. Kako je Venecija od g. 1866. pripala Italiji, brački se pomorci odmah nisu snašli, te su neko vrijeme tražili novo tržište, dok ga nisu našli na Rijeci. Pristali bi u Rječinu i na brodu prodavali uglavnom vino ili bi čekali, da se pojavi ozbiljniji kupac, ili bi sami obilazili riječke trgovce. Neki su na Rijeci otvarali podrume. Vino je bilo iz njihovih vinograda, djelomično bi kupili ili bi ga uzeli od svojih suseljana, te im isplatili nakon prodaje vina i povratka broda u novcu ili u dovezenoj hrani. Unatoč znatnom

broju bračkih pomoraca, koji su odlazili na Rijeku, njihove prijateljske, poslovne i rodbinske veze nisu se odrazile u bračkim maticama prošloga vijeka.

U *Milni* se krsti g. 1799. Tomičić iz Rijeke. Spominje se još kao kum Antonić god. 1807.

U *Nerežišćima* je postojala obitelj Bassi iz Rijeke između g. 1754. i 1778.

U *Sutivanu* krste djecu: nauta Bartolomeo Flumine 1735., Vidošević alias Fiuman 1749. i Vidović Fiuman 1753. Kao kumovi se spominju Francisca 1735., Francisca de Flumine 1737. i Vidošević alias Fiuman 1746.

U *Supetru* se spominje kao kum g. 1751. Priskiće, ali kad g. 1759. krsti dijete, u matici je zabilježena napomena: iz Lovrane.

U *Dolu* kumuje g. 1707. Donna Magdalena.

Na *Bolu* se udaje g. 1625. Diana Lovar.

II. grupa: ostalo Hrvatsko primorje

1. BAKAR

U *Nerežišćima* je postojala porodica Manzoni u prvoj polovici XIX. vijeka (1822, 1825).

U *Milni* se spominje kao kum g. 1805. Kartica.

U *Bobovišćima* se spominje kum Cattani g. 1760. Kasnije u početku XIX. vijeka postojala je porodica Katanić iz Bakra (očito nastalo od Cattani).

Na *Bolu* se vjenčava g. 1757. Marčan, a g. 1897. Stipančić. Godine 1697. spominje se Matošević (g. 1720. bez napomene odakle).

U *Povljima* spominje se g. 1752. kao kum Letić.

2. SENJ

U *Sutivanu* je krstio dijete g. 1693. Konjiković.

U *Supetru* postoji porodica Matković od oko g. 1841.

U *Postirima* ženi se g. 1816. Vlahović, a od oko 1880. do nedavna živjela je porodica Potočnjak (bačvar), ali se iselio (oženio se u Nerežišćima).

U *Dolu* je kumovao g. 1702. Kuhačević.

U *Pražnicama* je kršten g. 1743. Marungelić.

U *Nerežišćima* se ženi Potočnjak g. 1880., koji je živio u Postirima.

Na *Bolu* se udala g. 1757. Lia di Tonetto. U XVIII. vijeku (oko g. 1721. i g. 1729.) postojala je porodica Matošić.

U *Milni* spominju se kumovi: g. 1704. Matijašević, g. 1750. Solapan, g. 1768. Zafer, g. 1823. Carević i Dabović. Postoji porodica Suzan, a doselio se Juraj, koji se vjenčao g. 1865.

U *Bobovišćima* su kršteni g. 1716. Stanišić i g. 1750. Rajčević, a kao kum se spominje g. 1774. Stipinović.

3. *SU. JURAJ*

U *Postirima* se vjenčava g. 1739. Babić.

4. *BAG (KARLOBAG)*

U *Supetru* u XVIII. vijeku do prve polovice XIX. postojala je porodica Boroević. Od prve polovice XIX. vijeka postoji obitelj Manzoni. Godine 1757. krstio je dijete Habar, a g. 1813. vjenčao se Bičin.

U *Pučišćima* se spominje g. 1790. Giuseppa Callinich de Carlobago. Današnje porodice Kalinić mogle bi biti ovog porijekla.

5. *STARIGRAD*

U *Sumartinu* se oženio i osnovao porodicu između dva svjetska rata pomorski strojar Josip Žunić.

C) SKUPINA: KORČULA I OTOČIĆI

1. *KORČULA*

U vezi s bračkom galijom kao zamjenik plemiću (primljenom u Vijeće, ali koji nije bio oslobođen pučanskih tegoba) zabilježen je za veslača g. 1625. Bilančić s napomenom: iz Korčule.

U *Sutivanu* se krste g. 1745. Gizdelin, g. 1746. Chiedelin i Dujmić, a kao kumovi se spominju g. 1717. Georgi da Curzola i g. 1742. Coknić.

U *Supetru* se krsti g. 1750. Ferro. To se prezime spominje u supetarskim župnim knjigama do prve polovice XIX. vijeka, ali g. 1751. i g. 1753. kao orificis Ferro. Kao krštenik se spominje g. 1815. Duchich (Dučić ili Dukić), a kao kumovi g. 1752. Pavunović i 1816. Dominici Junir.

U *Postirima* su kao kumovi zabilježeni g. 1623. Gregorio de Vido, a g. 1624. Malatesta i g. 1809. Kosta.

U *Pučišćima* krste djecu: g. 1570. magistri Petri lapicide, a g. 1577., g. 1581. i g. 1585. magistri Andrea lapicide, a g. 1614. Frane Corcyrensis. Kao kum se spominje g. 1602. Hieronimo Corcyrensis qu. Andrea lapicida. U knjigama vjenčanih su zabilježene udaje, i to g. 1602. Magdalene, kćeri qu. Andrea Corcyrensis, a g. 1603. još jedne kćeri qu. magistra Andrea Corcyrensis; godine 1875. vjenčao se u Pučišćima Ismaelo (Zmaelo) i osnovao porodicu, koja je izumrla.

U pučičkim se bilješkama čita, da je u crkvi sv. Jerolima napravio reljef sveca u drvu Franciscus Cyoci Corcyrensis.²⁸ Ta je crkva sagrađena g. 1578. Međutim o ovom umjetniku iz Korčule, koji je djelovao u Pučišćima na Braču, ništa mi nije poznato i ne spominje se nigdje u pučičkim matičnim knjigama, a ni u drugim bračkim maticama.²⁹

U *Sumartinu* se spominje u župskim knjigama udaja Marije Vilović (za Mandića) g. 1822., a g. 1858. smrt Viperinka, ženidba brodograditelja

Klisure g. 1923., čija porodica postoji i danas. U anagrafi od g. 1838. zapisana je prosjakinja Margarita.

Na *Bolu* se u knjizi vjenčanih spominju: g. 1704. neka Milinović pri udaji i g. 1736. Vidović pri vjenčanju.

U *Milni* krste djecu g. 1696. mistro Bottar i g. 1700. magistri Radoević. Kao kumovi se spominju g. 1721. magistri Balašić i g. 1775. Versović. Porodica Radoević je postojala u Milni do prve polovice XIX. vijeka.

U *Nerežišćima* se krsti g. 1749. Perli, a kao kumovi se spominju: g. 1664. Kaparović, g. 1735. Vidović, g. 1748. Perli, a g. 1741., 1752. g. i g. 1753. Smerkinić.

U *Škripu* se oženio g. 1769. magistri Belić.

2. BLATO

U *Sutivanu* se krste dva Prizmića, i to jedan g. 1751. a drugi g. 1752.

U *Postirima* se vjenčao g. 1744. Kličinović, i danas postoje u mjestu tri porodice.

D) SKUPINA: JUŽNA DALMACIJA

I. grupa: Pelješac

1. PELJEŠAC (vjerojatno Orebić)

U *Nerežišćima* krste djecu: g. 1661. Marin Pelišćanin (sina), g. 1674. Marin di Sabioncello (kćer), g. 1678., 1684., 1735., 1736. i dalje Sabioncello, g. 1681. Nikola de Sabioncello, g. 1756. Matov. Kao kumovi su zabilježeni: g. 1714. Pelišćanić, g. 1751. i g. 1755. Matov da Sabioncello i g. 1710. Nikola da Sabioncello. Godine 1711. udaje se kći magistra Pelišćanića. God. 1610. spominje se Marija iz Pelješca. Pri oružanju bračke galije g. 1625. među veslačima pučanima popisan je Stefano de Sabioncello,³⁰ a u »schiera reale« Jakov Pelišćanin.³¹ U *Nerežišćima* postoje i danas porodice Sabioncello; pred Drugim svjetskim ratom bile su tri.

U *Škripu* se ženi g. 1785. jedan Sabioncello, ali je taj vjerojatno iz *Nerežišća*, premda to nije zabilježeno.

U *Dolu* se krste tri Sabioncella g. 1765., 1766. i 1773., ali su vjerojatno iz *Nerežišća*.

2. OBUČE (t. j. Podobuče)

U *Postirima* se žene g. 1725. Radatović, a g. 1745. Radović. Radatović se više puta spominje u matičnim knjigama od g. 1714. do oko g. 1746. On se oženio Petričićevom iz *Postira* i prvu je djecu krstio g. 1729. i g. 1733.

3. TRPANJ

U *Povljima* je porodica financa Nardellija, koji je rođen g. 1872.

4. STON

U *Sutivanu* krsti dijete g. 1676. mistro Zuanne Paunović, ciganin.

U *Pučišćima* se spominje pri krizmi g. 1626. Forense.

Na *Bolu* se vjenčava g. 1736. Katarinić.³²

5. PONIKVE

U *Supetru* se spominje kao kum g. 1755. Lučić.

Na poluotok su se doselili s Brača: u Trpanj Luković pred 70 godina, zatim Franceschi i Santić iz Postira, u Kunu Cesareo pred 80 godina, u Orebić Mateljan, a u komšiluk Pogorje Bračanin (1 porodica) pred 110 godina.³³

II. grupa: Dubrovnik s okolinom i naspranim otocima

1. DUBROVNIK

U *Škripu* se ženi g. 1825. de Zamagna iz Dubrovnika, nastanjen u Nerežišćima, s jednom de Natali, također iz Dubrovnika.

U *Dolu* se krizmaju g. 1681. Vincenzo figlinolo di Giacomo Raguseo, a g. 1732. Nikola Raguseo.

U *Postirima* se spominju kao kumovi: g. 1654. Moreus dictus Ragusa i g. 1744. Lupi Milišić; djecu krste: g. 1612. Nicolai Scarfelini i g. 1615. Nicolai Murarij; udale su se g. 1678. Nicoletta (udata za Barkovića) i g. 1732. Katičić.

U *Pučišćima* se spominju u maticama g. 1608. Klara Ragusel i g. 1614. Klara de Ragusa. U anagrafi od g. 1795. popisan je Albani i Tomašević detto Ragusel.

U *Pražnicama* postojala je dvadesetih godina prošlog XIX. vijeka porodica Lovričević.

Na *Bolu* se spominju kumovi Radić g. 1626. i Anton g. 1655.; djecu krste: g. 1605. Matkovic, g. 1606. Matko da Ragusa, g. 1609. Nikola di Ragusa i g. 1612. Nikola da Ragusa; vjenčavaju se g. 1634. Zuanne figlio di Matco di Ragusa i g. 1705. Matijević. Pri oružanju bračke galije g. 1625. u popisu veslača (galeota) iz Bola su: Pro Raguseo, Marko, sin Marka Ragusea, Ivan, sin Marka Ragusea, Nikola di Ragusa i Ivanović iz Dubrovnika.³⁴ (Bilježim ta prezimena Raguseo kao i slična u Dolu, premda se oni nisu morali direktno doseliti iz Dubrovnika, već su oni ili njihovi pređi mogli prije živjeti u kojem drugom mjestu, gdje su možda dobili takvo prezime prema porijeklu).

Nedavno je dr. Josip Badalić objelodanio lirske pjesme prve polovice XVII. vijeka iz Bola i iznio interesantno mišljenje, da ih je ispjevao neki Zorzetić, koji je mogao biti porodičnim porijeklom od dubrovačkog

roda Ignjata Đurđevića.³⁵ Teško ipak da se održi ovo mišljenje. Ako nije pjesnik svježiji doseljenik iz makarskog kopna, mogao bi biti Bo-ljanin, na pr. iz porodice Martinić-Martiniš-Martinić.³⁶

U *Milni* se spominju kao kumovi: g. 1718. magistri Raguseus, g. 1733. magistri Ioannes Raguseus Traguriensis (premda je izričito rečeno, da je iz Trogira, vjerojatno je ipak starijim porijeklom iz Dubrovnika), g. 1775. Rusković i g. 1821. Petkovac. Krštili su: g. 1715. Petri Ragusei, g. 1718. i g. 1719. Ragusini.

U *Nerežišćima* se spominju kao kumovi: g. 1736. Vuković de Ragusis, g. 1746. Macanović vulgo Raguseo (Macanović je zabilježen g. 1715. s napomenom: iz Trogira) i 1826. nobil. Zamagna.

2. MOKOŠICE

U *Sutivanu* krsti dijete g. 1833. Petrovac ili Pethovac.

3. SU. STJEPAN (*Sustjepan*)

U *Milni* kumuje g. 1829. Jurović.

4. CAUTAT

U *Pučišćima* se spominje u matici g. 1649. magister Helie di Alvisio Epidaurus.

U *Pražnicama* se spominje g. 1801. i g. 1822. kao kum pittor Pignatelli.

5. KONAULE

U *Dolu* je zabilježena smrt Vukovića, koji je bio »famulus« kod porodice Antičević.

U *Pražnicama* se spominje kao kum g. 1758. Vukić de Comaj da Canalius dioeces. Ragus. Možda je isti bilježen i kao Vučić, od g. 1722. do druge polovine XIX. vijeka, koji se spominje g. 1855. i g. 1857. kao Vučić Raguzel.

6. GRUDE

U *Milni* se oženio g. 1861. trgovac Julije Klaić.

7. TRSTENO

U *Sumartinu* se spominje kao kum g. 1860. Radovančić.

8. MLJET

U *Supetru* u knjizi krštenih se spominje kao kum g. 1762. Mračić.

*

* *

U *Dubrovniku* i okolini ima nekoliko bračkih porodica.³⁷

III. grupa: Boka Kotorska i okolina

1. KOTOR

U *Sutivanu* se spominje kao kum g. 1657. patron Leventić. Godine 1657. krsti se vanbračno dijete od oca Petricija iz Sutivana i Justine iz Kotora, njegove prijateljice i služavke.

U *Dolu* se krizmao g. 1731. Bucchia.

U *Postirima* postoji porodica Petković. Doseljenik se vjenčao g. 1825.

U *Milni* kumuje g. 1763. Koltron, a g. 1828. Campiteli.

U *Bobovišćima* se spominje kao kum g. 1793. Zarberini, a g. 1801. Ivuša. Oko g. 1807. spominje se Dulipan.

U *Gornjem Humcu* je zabilježen kao kum Fruska g. 1811.

2. BOKA KOTORSKA (*općenito*)

U *Supetru* je postojala porodica Derado, koja je bila vjerojatno iz Boke. Godine 1729. zabilježeno je De Rado.

U *Postirima* je živio De Rado, koji je došao iz Supetra, a spominje se u vremenu od g. 1748. do oko g. 1758. (kao »nauta«).

U *Sumartinu* postoji nekoliko porodica Janovića. Prvi se Janović doselio u drugoj polovici XVIII. vijeka, a bio je pravoslavne vjere, oženio se i prešao na katoličku vjeru. Nadimak je Rado.

3. PRČANJ

U *Milni* kumuje g. 1793. Jurović.

4. PERAST

U *Milni* kumuju g. 1708. Natal figlio Nicolai i g. 1805. Grado.

U *Bobovišćima* kumuje g. 1751. nauta Mađarović.

5. MUO

U *Postirima* je do nedavna postojala porodica Jovanović. Doseljenik financ se oženio g. 1914. Iselili su se u Split.

U *Milni* kumuje g. 1795. Janković.

6. DOBROTA

U *Škripu* se spominje kao kum na krštenju g. 1775. Dabčević.

U *Bobovišćima* je zabilježen kao kum g. 1775. nauta Ilijić.

U *Milni* kumuje g. 1796. Marković.

7. STOLIŪ

U *Sutivanu* je kumovao g. 1774. Cvitović.

U *Milni* kumuje: g. 1749. Krilović, g. 1750. Mihelosić i g. 1754. Tripo Ziga. Postoji porodica Milović od oko g. 1745., a postojala je i porodica Jurišić. U matičnim se knjigama spominje od oko g. 1730. do druge

polovice XVII. vijeka. Dolazi i kao Jurišić dictus Marica g. 1753., a g. 1754. kao Marica.

U *Bobovišćima* je kum g. 1745. Mihović dictus Munjina.

8. ERCEGNOVI

U *Milni* je zabilježen kao kum g. 1794. Janković.

9. KRTOLE

U *Nerežišćima* se spominje kao kum Vetković g. 1727.

10. BUDVA

U *Sutivanu* je kumovao g. 1751. i g. 1753. Media.

Na *Bolu* se krstio g. 1646. Marković. Među sadanje porodice pripadaju Stanušić i Pešutić. Stanušić se spominje u bolskoj matici: g. 1769. kao Stanušić ora Budva iz Milne, g. 1732. Stanušić iz Budve, g. 1745. Stanušić alias Budva. Nadimak te porodice na Bolu je Budvinovi. U jednom kupoprodajnom ugovoru (kod mene), sklopljenom u Splitu 20. travnja 1733. paron Antonio Stanussich detto Budva iz Bola prodaje zemlju Stomoricu u Sutivanu⁹⁸ contu Gerolamu Gianco Marianovichu, koju kao kolon obrađuje Antonio Grubsich detto Canaletto. Također i Pešutić se doselio iz Budve (Maina) u XVIII. vijeku.

Godine 1646. u matici je zabilježen Marković-Budva.

*

* *

Prema podacima, kojima raspoložem, na Brač je dolazilo više stanovnika, uglavnom pojedinaca iz Hrvatske i Dubrovačko-kotorskog primorja i s otoka, o kojima se govori u ovom članku. Uzroci su njihova dolaska bili različiti: kumovanje, ženidba i drugo. Neki su od njih ostajali na Braču, ženili se i osnivali porodicu, pa od nekih ima i danas potomaka.

Zbog lakšeg pregleda donosim o tome tabelu

Iz otoka ili mjesta	Krstili	Kumovali	Ženili se	Udale se	Krizman(a)	Umrli	Razni uzroci	Ukupno	Ostali na Braču	Još postojeći odnosno prezime
Šolta	4 (2)	8	7	3	—	—	6	28	7	3
Drvenik	—	1	—	—	—	—	2	3	2	—
Čiovo	1	—	2	2	—	1	2	8	2	2
Rogoznica (šib.)	1	—	1	—	—	—	1	3	2	2
Krapanj	—	—	—	—	—	—	3	3	3	1
Zlarin	1	—	—	—	—	1	—	2	—	—
Vrgada	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Pašman	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Molat	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Silba	—	9	—	—	1	1	—	11	1	—
Pag	3	—	3	—	—	—	1	7	—	—
Rab	1	—	—	1	—	—	2	4	2	1
Lošinj	2	2	—	—	—	—	—	4	1	1
Cres	—	3	2	—	—	(1)	2	7	2	1
Krk	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Rijeka	3 (1)	6	—	1	—	—	1	11	1	—
Bakar	—	3	2	—	—	—	2	7	2	—
Senj	3	7	3	1	—	—	2	16	4	2
Sv. Juraj	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Karlobag	1	—	1	—	—	—	3	5	2	1
Starigrad	—	—	1	—	—	—	—	1	1	1
Korčula	10 (1)	14	4	2	—	1	3	33	4	1
Blato	1	—	1	—	—	—	—	2	1	1
Pelješac (Orebići)	2 (1)	—	1	—	—	—	1	4	1	1
Podobuče (Obuče)	—	—	2	—	—	—	—	2	1	—
Trpanj	—	—	1	—	—	—	—	1	1	1
Ston	1	—	1	—	1	—	—	3	—	—
Ponikve	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Dubrovnik	6	11	3	3	2	—	12	37	1	—
Mokošice	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Sustjepan	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Cavtat	—	1	—	—	—	—	1	2	—	—
Konavle	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Grude	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Trsteno	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Mljet	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Kotor	1	6	1	—	1	—	1	10	1	1
Boka Kotorska	—	—	1	—	1	—	1	2	2	1
Prčanj	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Perast	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—
Muo	—	1	1	—	—	—	—	2	1	—
Dobrota	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—
Stoliv	—	5	—	—	—	—	2	7	2	1
Ercegnovi	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Krtole	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Budva	1	1	2	—	—	—	—	4	2	2

Opaska: U rubrici »Krstili« kod Šolte, Rijeke, Korčule i Podobuča u zagradama znači, da su još jedan ili dva već negdje uneseni. To vrijedi i za rubriku »umrlih«, jer je kod Cresa taj već negdje unesen. Stoga ti brojevi nisu uračunati u rubriku »ukupno«. Rubrika »Razni uzroci« znači, da je odnosno lice u matiči često bilježeno i kao kum i kao krštenik i kao ženik ili da podatak nije uzet iz matice: Kod Silbe i Pelješca uzeta su u obzir dva Škarpe, odnosno dva Sabioncella (Pelješćanića).

LITERATURA I BILJEŠKE

¹ Statuta municipalia ac reformationes magnif. communitatis Brachie, Utini, 1656; – Statut i reformacije otoka Brača u Monumenta historico-juridica slavorum meridionalium, Vol. XI. K. Kadlec, Jugosl. akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 1926.

² *Ciccavelli Andrea*, Osservazioni sull'isola della Brazza e sopra quella nobiltà, Venezia 1802. Braciae insulae descriptio, str. 91–94.

³ *Draganović Krunoslav*, Opći šematizam katoličke crkve u Jugoslaviji, Sarajevo 1939, str. 217–218; – Farlatti, Illyricum sacrum, IV. str. 239.

⁴ *Foretić Vinko*, Otok Korčula u srednjem vijeku do g. 1920. Izdala Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 1940. str 72–74.

⁵ *Foretić*, ibid. str. 161.

⁶ *Novak Grga*, Hvar, Beograd, str. 60.

⁷ *Novak*, ibid. str. 59.

⁸ *Jutrović Andre*, Prilozi poznavanju stočarstva na Braču, u »Geografskom glasniku«, Zagreb 1950. str. 119.

⁹ Statuta municipalia ac reformationes magnif. communitatis Brachiae, ibid. str. 80–81.

¹⁰ *Bjelovučić Nikola Zvonimir*, Poluostrvo Rat (Pelješac). Srpski etnografski zbornik XXIII. Naselja i poreklo stanovništva knj. 11. Izdala Srpska akademija nauka, Beograd 1922. str. 174.

¹¹ *Bjelovučić*, ibid. str. 186.

¹² *Bjelovučić*, ibid. str. 185.

¹³ Istru i novooslobođene krajeve obradio sam istom metodom na drugom mjestu još g. 1948., ali nije još štampano. Zato ovdje izostavljam kopneni dio novooslobođenih krajeva, osim Rijeke, koju smatram kao dio Hrvatskog Primorja.

¹⁴ *Maschek Luigi*, Manuale del Regno di Dalmazia, Anno II. Zadar 1872. str. 41.

¹⁵ *Jutrović Andre*, Ribarstvo na Šolti u prošlom vijeku (1874), »Novo doba«, Split, br. 20, od 16. januara 1932.

¹⁶ U splitskoj matici zabilježen je g. 1633. Gvozdenuvić iz Šolte.

¹⁷ *Marčić Lucijan*, O nošnji na zadarskim i šibenskim ostrvima, u »Magazinu Sjeverne Dalmacije«. Split 1935. str. 16.

¹⁸ *Stošić D. Krsto*, Sela šibenskog kotara, Šibenik 1941. str. 245–246.

¹⁹ *Stošić*, ibid. str. 183 i 184.

²⁰ *Stošić*, ibid. str. 232.

²¹ *Marčić Lucijan*, Zadarska i šibenska ostrva. Srpski etnografski zbornik br. 46. Naselja i poreklo stanovništva knj. 26. Izdala Srpska akademija nauka, Beograd 1930. str. 577.

²² *Duišin C. Viktor Anton*, Zbornik plemstva, sv. 1, Zagreb 1938. str. 155–156.

²³ *Mladineo Giorgio*, Libro primo di diverse Ducali e Terminazioni intorno l'armamento della Gallea Brazza con un Rolo della stessa nel tempo de sopracomitato qu. s. Giacomo Cerineo qu. s. Simon et altri decreti et atti concernenti la carica medesima. L'anno 1643. Rukopis u Arheološkom muzeju u Splitu; listovi 14–16.

²⁴ *Simunovich Nicolao*, Diversum Scripturarum collectio seu Historia Dracevice. Continens omnes, et singulas tam publicam, quam privatas notas circa erectiones duarum Ecclesiarum ibi existentium. 1775. Rukopis kod obitelji Žuvić u Dračevici.

²⁵ *Marčić Lucijan*, Antropogeografska ispitivanja po severodalmatiskim ostrvima. Srpski etnografski zbornik knj. 38. Izd. Srpska Akademija nauka, Beograd 1926. str. 328.

²⁶ *Mladineo*, ibid. list 17–18.

²⁷ U doleskoj knjizi umrlih piše: Die 8 octobris 1757. Georgius filius qu. Philippi Castellani Chersonensis hic immorans die 28 septembris proxime elapsi interfectus fuit, cujus corpus in fovea vocata vulgo Ciaryenizza in Cesminizza 29. septembris dicti reperitum, ac prima octobris curentis ex eadem extractū, hodie in hoc cementerio sepultū fuit, cū precepto Pascali satisfecerit.

²⁸ *Ciccarelli Andrija*, Historički prikaz Pučišća. Preveo i izdao »Hrvatski skup« iz Pučišća, Split 1918. (Rukopis je na talijanskom jeziku iz g. 1821.) str. 19.

²⁹ Pri ispitivanju o rezbaru Franji Cyoci možda bi se moglo uzeti u obzir slično prezime Chiozich, odnosno Chiozzich. To prezime nalazim u sutivanskim matičnim knjigama skoro od početka matice, koja počinje g. 1622., već g. 1632. krsti se jedan Chiozich, a g. 1648. kumuje neki Chiozich. Međutim g. 1745. krsti se Ljubetić-Chiozzich, a g. 1763. umire Ljubetić alias Chiozich. Danas neke obitelji Ljubetić u Sutivanu imaju nadimak Čozić. U Nerežišćima na Braču spominje se g. 1715. pop Mateus Chiozza.

³⁰ *Mladineo*, ib. list 11–14.

³¹ *Mladineo*, ib. list 21.

³² Neki Cattarinich se spominje u jednom arhivskom spisu g. 1519. u vezi s milnarskom crkvicom sv. Marije kao svjedok s napomenom: de Stivano, znači iz Sutivana. (Dokumenat se nalazi kod don Ivana Bonaccija u Jelsi, koji je nedavno umro.) Možda je prezime nastalo po mogućem porijeklu iz Kotora (Cattaro) ili po ženskom imenu Katarina. Na Braču ima prezimena po ženi: Zuveteo, Žuvetić, Žuvić (i nadimak). Bonačić (prema Bonača, kao i nadimak Ivača). Anić, Ursulić i t. d.

³³ *Bjelovučić*, ib. str. 232, 240, 243 i 244.

³⁴ *Mladineo*, ib., list 6–9.

³⁵ *Badalić Josip*, Bolska rukovet stare lirike hrvatske. Građa za povijest književnosti hrvatske, knj. 17. Izd. Jugoslavenska akademija znan. i umjet., Zagreb 1949. (Separat str. 21).

³⁶ Tako na pr. vidi: *Kavanjin Jerolim* (Bogatstvo i uboštvo, Zagreb 1861.) govoreći o Martinisima-Martinčićima na str. 151 veli:

*Ti opate Martinčiću
Ki Lesandru tvojem sinocu
Hti sagradit višju sriču*

— — — — —

*Cieć rodjaka Lieporiena
U Carigrad koji mreči*

— — — — —

*Svietli Ivo i Otaviane
Što se dake i vi smucate?*

³⁷ *Sindik Ilija*, Dubrovnik i okolica. Etnografski zbornik 38. Naselja i porijeklo stanovništva 23. Izdala Srpska akademija nauka, Beograd 1926., str. 172, 177, 230, 229, 232, 236, 237, 241, 243, 244, 245, 246. Na Koločepu se spominje g. 1673. Braćanin; na Lopudu je jedna porodica Pantalića (g. 1926., od pred desetak godina); u Dubrovniku su bile g. 1926. dvije porodice Bonačića iz Milne, jedna porodica Goić s Brača, jedna porodica Linardović iz Nerežišća od druge polovine XIX. vijeka, jedna porodica Marinkovića iz Bola, dvije porodice Rendića iz Supetra, jedna porodica Astića iz Postira od g. 1897., jedna porodica Franulića od g. 1876., jedna porodica Šoljačića iz Bola od g. 1922. i dvije porodice Štambuka iz Selaca od g. 1912.; u Gružu: jedna porodica Gojića od g. 1894. i jedna porodica Zago iz Supetra od g. 1902.

³⁸ Smrcu Alviza Nadalija i brata mu Zaneta Nadalija u Sutivanu naslijedio je njihove zemlje Ivan Stanušić, koji je živio na Bolu.

SADRŽAJ

Ivo RUBIĆ

Slavonski i Bosanski Brod 5

ANDRE JUTRONIĆ

Prilog poznavanju veza Bračana s drugim otočanima i primorcima 111

Tehnička redakcija i grafička oprema

RADOSLAV N. HORVAT

Korekturu izvršili

EVELINA RASUHIN i VLASTA GLOBOČNIK

Engleski tekst: F. DOBROWOLSKY

Štampano u tiskari

Izdavačkog zavoda Jugoslavenske akademije

Strojni slog

F. MESAROŠ, L. SMREKAR i F. REGEL

Prelom STJ. MOLNAR

Štampali V. ČEPIN i B. STAROVEŠKI

Uvezano u knjigovežnici

Izdavačkog zavoda Jugoslavenske akademije

