

Robert Skenderović

STANOVNIŠTVO GORSKOG KOTARA U RANOME NOVOM VIJEKU I 19. STOLJEĆU – OD PREDMODERNOG DRUŠTVA DO PRVIH PROMJENA UZROKOVANIH MODERNIZACIJOM

dr. sc. Robert Skenderović, znanstveni savjetnik
Hrvatski institut za povijest
Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje
Ante Starčevića 8, 35 000 Slavonski Brod
rskenderovic@yahoo.com

DOI: 10.21857/ypn4oc4l59
Pregledni članak
Primljeno: 13. 11. 2023.
Prihvaćeno: 13. 12. 2023.

U antici i ranome srednjem vijeku gorovitost, neprohodnost, pa i klimatska negotljivost prostora Gorskog kotara nisu omogućavali snažniji demografski razvoj tog kraja. Tek je u razvijenome srednjem vijeku povezivanje primorskih luka s panonskim prostorom dovelo do razvoja značajnijih naselja na važnim prometnim pravcima. Upravo taj prometni položaj nastavio je igrati važnu ulogu i u kasnijim stoljećima. Zbog toga su prostor Gorskog kotara pod svojom vlašću nastojali održati prvo pripadnici ugledne velikaške porodice Frankopana, a od polovice 16. stoljeća i Zrinskih. Krajem 16. stoljeća započinje stabilizacija demografskih prilika zbog smanjenja opasnosti od osmanlijskih napada. Novi valovi naseljavanja dogodili su se početkom 17. stoljeća kada na prostor Gorskog kotara doseljavaju pravoslavni Vlasi (Srbi) i katolički Bunjevci (Hrvati). Već u 18. stoljeću trgovina žitom, drvom, stokom i rudama nastavlja jačati važnost ovog prostora, što je omogućilo nastavak gradnje prometne infrastrukture i razvoja naselja. Razdoblje 19. stoljeća još je više pokazalo važnost Gorskog kotara na putu između zaleđa i Hrvatskog primorja. Međutim izgradnja željezničke mreže i pojavu parnih brodova doveli su do nagle globalizacije tržišnih odnosa. Važnost goranskih naselja tada opada zbog prebacivanja prometa na željeznicu. S druge strane otvaranje preookeanskih država za europske useljenike dovodi do velike emigracije s prostora Gorskog kotara, ponajviše u SAD i Kanadu. Uza sve to je stanovništvo Gorskog kotara sve više zahvaćao opći proces deruralizacije i odlaska ljudi u bliža i dalja urbana središta, što će se nastaviti i tijekom 20. stoljeća.

Ključne riječi: *Gorski kotar; demografski procesi; modernizacija; migracije; iseljavanje.*

Uvod

Paleolitički nalazi u Bukovačkoj špilji kod Lokava (na 862 mnv) dokazuju vrlo ranu naseljenost prostora Gorskog kotara. Brdsko-planinski prostor je uvijek bio naročito zahtjevan, pa i rizičan za život. Razlozi odabira prvih ljudi za život u takvom prostoru mogu se samo nagađati. Osobna sigurnost nesumnjivo je predstavljala važan element odabira mjesta stanovanja, a nepristupačnost i slaba naseljenost u tom se slučaju mogu smatrati određenim prednostima. Pitanje naseljenosti prostora uvijek je bilo vezano i uz blizinu važnih prometnih pravaca, koja je mogla dovesti do stvaranja novih sela i gradova, a time i do povećanja broja stanovnika.¹ Gledajući iz te perspektive, Gorski kotar je doista dugo bio izvan dometa glavnih prometnih komunikacija, što ga je dugo držalo na marginama društvenih zbivanja. U predrimskom razdoblju na ovome su prostoru živjeli Japodi, ali oni nisu bili zainteresirani za njegovo jače naseljavanje. Ni dolazak rimske vlasti u prvom stoljeću prije Krista (Oktavijanov „ilirski pohod“) nije dao ovom kraju neki jači demografski zamah. Poznato je da su rimske ceste zaobilazile prostor Gorskog kotara, što je onemogućilo nastajanje većeg naselja u to doba na njegovu teritoriju. Tek je srednjovjekovno doba donijelo prve konkretne podatke o osnivanju novih naselja i izgradnji cestovnih pravaca koji su oživjeli ovaj prostor.

Demografski i gospodarski razvoj poklapao se s periodima u kojima je Gorski kotar postajao regionalno važan – i zbog svojih prirodnih bogatstava i zbog svojega geografskog položaja. Međutim ta su se razdoblja izmjenjivala s razdobljima stagnacije i nazadovanja, naročito u kasnijim stoljećima kad modernizacijom dolaze i neki svjetski trendovi pogubni po demografski razvoj ove regije.² Upravo je razdoblje 19. stoljeća iz perspektive demografskih istraživanja najzanimljivije jer pokazuje snažnu tranziciju iz predmodernih u moderne društveno-gospodarske odnose. Te promjene imale su i utjecaj na demografski razvoj Gorskog kotara, koji je, nažalost, bio pretežito negativan. Ukratko, predmoderne

¹ Brojni su primjeri koji to dokazuju. Odnosom mreža prometnica i naseljenosti na globalnoj razini bavili su se, između ostalih, Donald R. Glover i Julian L. Simon, čija su istraživanja jasno pokazala kako porast stanovništva vodi do unaprjeđenja prometne mreže, ali i da unaprjeđenje prometne mreže stimulira ekonomski razvoj te time i daljnji porast stanovništva. – Donald R. Glover, Julian L. Simon, „The Effect of Population Density on Infrastructure: The Case of Road Building“, *Economic Development and Cultural Change*, 23(1975), 3, 453–468.

² O općim trendovima demografskih kretanja u Hrvatskoj u predmodernom i modernom razdoblju više u: Jakov Gelo, *Demografske promjene u Hrvatskoj od 1780. do 1981.*, Zagreb, 1987.; Ivica Nejašmić, *Depopulacija u Hrvatskoj: korijeni, stanje, izgledi*, Zagreb, 1991.; Alica Wertheimer-Baletić, *Stanovništvo i razvoj*, Zagreb, 1999.

gospodarske aktivnosti uvijek su u pravilu zahtijevale velik udio ljudske aktivnosti (ljudske radne snage), pa su u tome smislu trebale demografski razvoj. Na drugoj strani su modernizacijski procesi doveli do razvitka industrijalizacije proizvodnih procesa (primjerice u drvnoj industriji), koja zahtijeva manji udio ljudske radne snage. Osim toga se na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće kao izazovi modernizacije pojavljuju još i procesi deruralizacije, urbanizacije i globalizacije, koji također imaju utjecaj na demografski razvoj. Kao još jedna društvena posljedica je modernizacijom došla i demografska tranzicija koju je karakteriziralo smanjenje mortaliteta, ali i nataliteta. Istraživanje tih čimbenika otkriva važne činjenice jer svaki od navedenih procesa ima svoje uzroke i posljedice, čije razumijevanje omogućava bolje razumijevanje demografskih trendova koji su zahvaćali Gorski kotar. Sve to dovodi nas i do razumijevanja današnjeg stanja, tj. daje određeni povijesni kontekst uvidu u suvremene demografske trendove, što je nužan preduvjet za izradu strategije demografskog razvoja za budućnost.

Srednji vijek – doba Frankopana i Zrinskih

Jače naseljavanje Gorskog kotara može se pratiti od razdoblja kasnoga srednjeg vijeka. Krajem srednjeg vijeka veliku su ulogu u životu ovog područja počeli igrati krčki knezovi (kasniji Frankopani). Naime već 1223. godine oni su od ugarsko-hrvatskog kralja Andrije II. dobili Vinodol s gradovima Rijekom, Trsatom, Grobnikom, Bakrom, Hreljinom, Drivenikom, Bribirom, Novim i Ledenicama. Uz to kasnije njihovo važno sjedište postaje Modruš. Međutim već u 15. stoljeću Osmanlije ugrožavaju ovaj prostor. Oni od tada sve do ustroja Vojne granice intenzivno upadaju na prostor Gorskog kotara iz Bosne u vojnim pohodima u kojima su ponekad odlazili sve do Furlanije. Te provale Osmanlija nastojale su se u 16. i 17. stoljeću zaustaviti utvrđivanjem obrambene linije, koja je s vremenom oblikovana u stalnu instituciju Vojne krajine. Nov obrambeni sustav ubrzo je pokazao konkretne rezultate. Krajem 16. stoljeća započinje stabilizacija demografskih prilika, što se velikim dijelom može pripisati smanjenju opasnosti od osmanlijskih napada. Premda za takvu tvrdnju nemamo konkretnih demografskih podataka, demografsko osnaživanje prostora Gorskog kotara u to doba posredno je vidljivo iz činjenice osnivanja novih naselja i župa te iz sve veće ekonomske aktivnosti.

Tijekom 15. i 16. stoljeća sve se više profilirao važan trgovački prometni pravac koji se od savsko-dravskog međuriječja preko Gorskog kotara protezao prema primorskim lukama Hreljinu (Bakru) i Kraljevici. To su luke koje su držali Frankopani i Zrinski, pa su oni na važnim prometnim pravcima koji su povezi-

vali sjever i jug gradili i utvrđivali svoje utvrde – među važnijima Brod na Kupi, Severin, Ogulin, Novigrad na Dobri, Ribnik i Ozalj. Ove dvije hrvatske magnatske obitelji tako sve više postaju zainteresirane za prostor Gorskog kotara, a povijesni izvori donose dokaze o njihovoj aktivnosti.

Prvi spomen mnogih mjesta Gorskog kotara vezan je upravo uz jednu presudu kraljevskog suda u Zagrebu, koji je 1481. godine naredio Stjepanu Frankopanu Modruškom da poštuje povlastice zagrebačkih trgovaca koji su bili aktivni na tome putnom pravcu i putovali preko naselja Lukovdola, Broda, Moravica, Vrbovskog, Delnica i Lokava. Razvoj šire regije dovodi i do novog ustroja gospodarskih cjelina, pa tako primjerice Brod na Kupi uskoro postaje središte velikoga frankopanskog posjeda.³ Uz to se početkom 16. stoljeća na prostoru Gorskog kotara kao važno naselje pojavljuje Gerovo, uz koje je vezano nekoliko zanimljivih i važnih činjenica. Kao prvo, treba naglasiti da se Gerovo razvilo zbog prometnog pravca Mrzla Vodica – Crni Lug – Gerovo, koji su tada izgradili Frankopani.⁴ Bio je to važan prometni pravac jer je taj prostor preko Mrzle Vodice povezivao s morem. Osim toga je u Gerovu 1504. godine osnovana rimokatolička župa, najstarija na prostoru Gorskog kotara, što svjedoči i o dinamici demografskih promjena u tome razdoblju kraja 15. i početka 16. stoljeća. Sve to pokazuje da je već tada, na prijelazu iz 15. u 16. stoljeće, započelo razdoblje gospodarskog i demografskog oživljavanja Gorskog kotara.

Za povijest Gorskog kotara u tome razdoblju važno je i potpisivanje ugovora 1544. godine između Stjepana Frankopana Ozaljskog i Nikole IV. Zrinskog po kojem su oni svoje posjede od Ozlja i Modruša do Trsata i Novog u Vinodolu odlučili prepustiti jedan drugom u slučaju ako bi netko od njih dvojice ostao bez nasljednika. Kada je krajem 17. stoljeća na temelju tog ugovora luka Bakar došla u ruke Zrinskih tada je i njihov interes za Gorski kotar narastao.

Osmanlijska osvajanja povećala su tada obrambeni značaj nekih rubnih dijelova Gorskog kotara. To se prvenstveno odnosi na Gomirje, Delnice i Moravice, u koje su od 1599. doseljavali pravoslavni Vlasi, te Lič u koji su 1605. i 1627. godine doseljeni katolički Bunjevci (pripadnici subetničke zajednice bunjevačkih Hrvata).⁵ Naseljavanje pravoslavnih Vlaha i katoličkih Bunjevaca

³ Ivan Krst. Tkalčić, *Monumenta civitatis Zagrabiae* (Povijesni spomenici grada Zagreba), II, Zagreb, 1894., 406.

⁴ Roman Chylak, „Prometnice“, u: J. Šafar (ur.), *Gorski kotar*, Delnice, 1981., 166.

⁵ U jednom pismu iz 1601. godine Juraj Zrinski žalio se da su se Vlasi naselili „prije otprilike dvije godine“ na njegov posjed u Gomirju bez njegova odobrenja. – Radoslav Lopašić, *Spomenici hrvatske krajine*, knj. I, Zagreb, 1884., 293.

organizirale su vojne vlasti s ciljem zaštite od Osmanlija. Dolazak pravoslavnih Vlaha u Gomirje 1599. godine te u Moravice i Delnice 1605. godine može se rekonstruirati zahvaljujući većem broju povijesnih izvora koji o njima pišu. U vrijeme njihova naseljavanja u Gomirje, Moravice i Delnice otvorio se sukob Zrinskih i Frankopana oko vlasništva nad tim posjedima jer su dolaskom novih doseljenika postali znatno vrjedniji. Tako su s jedne strane Juraj Frankopan Tržački, a na drugoj strani Juraj Zrinski željeli svaki za sebe 1601. godine podčiniti doseljene Vlahe. I godine 1602. grof Juraj Zrinski tvrdio je nadvojvodi Ferdinandu Habsburškom da Gomirje pripada njemu, a ne Frankopanima.⁶ Međutim povijesni izvori išli su u prilog vlasništva Frankopana još od Modruškog urbara (iz 1486. godine) po kojem je Modruškom vlastelinstvu Frankopana pripadao i grad Vitunj s imanjima i gradićima Gomirjem i Lukovdolom (Severin).⁷ Vlasništvo Frankopana nad Gomirjem potvrdio je 1603. godine i general Vid Kisel, koji je ipak preporučio da im se ne predaju naseljeni Vlasi.⁸ Naime oni su bili dovedeni pod uvjetom da će im habsburške vlasti garantirati osobnu slobodu, a postojala je stalna opasnost da se zbog nezadovoljstva svojim položajem vrte na teritorij pod osmanlijskom vlašću.

Također se i naseljavanje katoličkih Bunjevaca (bunjevačkih Hrvata) u Lič 1605. godine može prilično dobro rekonstruirati zahvaljujući poznatim povijesnim dokumentima.⁹ Radilo se o katoličkom stanovništvu koje je živjelo vlaškim načinom života (pastirsko-ratničkim), pa su ih izvori često također nazivali Vlasi-ma ili „katoličkim Vlasima“. Među katoličkim Bunjercima, koji su se naselili u Lič, najjači je bio rod Krmpotića, pa su često svi kao zajednica nazivani jednostavno Krmpoćanima.¹⁰ Lič je pripadao porodici Zrinskih koji su u početku bili prema njima susretljivi, ali su ih kasnije željeli podvrgnuti kmetskim obvezama, što je

⁶ Lopašić, *Spomenici hrvatske krajine*, I, 308.; O povijesnim okolnostima razvoja Gomirja u tome razdoblju više u: Mirela Slukan Altić, *Gomirje: povijest, identitet i fenomeni prožimanja*, Gomirje, Rijeka, 2016.

⁷ Radoslav Lopašić, *Hrvatski urbari*, knj. I, Zagreb, 1894., 22.

⁸ Lopašić, *Spomenici hrvatske krajine*, I, 314.

⁹ Bunjevački identitet prilično je fluidan, što dokazuje da se nikako ne mogu smatrati zasebnom etnijom, nego samo subetničkom grupom u hrvatskom etničkom korpusu. Bunjevački rodovi doselili su s prostora tromeđe Dalmacije, Bosne i Hercegovine – ponajviše s dinarsko-svilajskog prostora i zapadne Hercegovine. Pravoslavno stanovništvo tog kraja koristilo je (i još uvijek koristi) ime Bunjevac u pejorativnom smislu kao ime iz poruge za sve susjedne Hrvate. Stoga u tome treba tražiti i etimologiju tog imena, koje se pojavilo početkom 17. stoljeća. – O tome više u: Ante Jurić Arambašić, *Kijevo, narodni život i tradicijska kultura*, Zbornik za narodni život i običaje 54, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2000.

¹⁰ Lopašić, *Spomenici hrvatske krajine*, I, 343.

dovodilo do nemira, pobuna i nasilja. Dio se Bunjevaca Krmpočana tada iselio, ali je dio ostao živjeti u Liču, a njihovi potomci žive u tome mjestu i danas.¹¹

Krajem 16. stoljeća utvrđena Vojna krajina pokazuje prve znakove čvrste otpornosti prema osmanlijskim osvajanjima. U tom je razdoblju naročito važna izgradnja tvrđave u Karlovcu (započeta 1579. godine), a poraz Osmanlija kod Siska 1593. godine definitivno je pokazao da su Habsburgovci uspjeli uspostaviti ravnotežu snaga na granici. Od tada i život u Gorskom kotaru počinje ubrzan razvoj. Petar Zrinski, koji polovicom 17. stoljeća postaje najveći posjednik toga prostora, znatno unaprjeđuje svoje posjede. On tada jača posjed Brod na Kupi, ali za to razdoblje naročito je važno njegovo ulaganje u novo Čabarsko vlastelinstvo na kojem je pokrenuo kopanje željezne rudače i taljenje željeza. Frankopani Tržački zadržali su u isto vrijeme vlastelinstvo Bosiljevo i Severin i na njima unaprjeđivali gospodarske prilike. Tako su Zrinski i Frankopani dominirali gospodarskim životom Gorskog kotara u to vrijeme, a njihova gospodarska djelatnost imala je za posljedicu i demografski razvoj.¹²

Utjecaj ovih magnatskih rodova naglo se prekida nakon propale Zrinsko-frankopanske urote 1671. godine kada vlastelinstva Zrinskih i Frankopana dolaze pod državnu komorsku vlast. Državne vlasti ih ubrzo prodaju novim vlasnicima, a prostor od Gomirja i Vrbovskog do Fužina priključen je Vojnoj krajini.

Nastavak razvoja u 18. stoljeću

Oduzimanje goranskih vlastelinstava od Zrinskih i Frankopana poklopilo se s jačanjem državne vlasti u Habsburškoj Monarhiji – najprije u obliku učvršćivanja apsolutističke vlasti, a kasnije sve više u oblikovanju državne ekonomske politike, koja je tijekom 18. stoljeća dobila okvire prave ekonomske teorije nazvane „kame-ralizam“ (njem. *Kammer*, lat. *camera* – riznica, erar). Državne su vlasti, predvođene školovanim kame-ralistima, nastojale unaprijediti gospodarski i demografski razvoj svoje zemlje. Pravili su se razni planovi i nastojalo uočiti u kojim gospodar-skim aktivnostima država može uspješno intervenirati. Nekoliko državnih inter- vencija doista je u 18. stoljeću dalo nov zamah razvoju Gorskog kotara. Među nji- ma treba istaknuti barem dvije. Prvo je godine 1719. Rijeka dobila status slobodne luke, a zatim je 1726. započela gradnja Karolinske ceste (nazvane po caru i kralju Karlu VI.), koja je povezivala Karlovac s lukama Kraljevicom i Rijekom. Glavni

¹¹ Stjepan Pavičić – Ante Glavičić, „Naseljavanje Bunjevaca Krmpočana u Senjskoj planini i pri- morju u prvoj polovici XVII. stoljeća“, *Senjski zbornik* 10–11(1984.),151.

¹² André Blanc, *Zapadna Hrvatska: studija iz humane geografije*, Zagreb, 2003., 121.

promet Monarhije išao je tada iz središta Beča preko Ljubljane prema Trstu, ali je izgradnja Karoline unaprijedila i prometni pravac koji je Ugarsku i kontinentalni dio Hrvatske povezivao preko Karlovca s Hrvatskim primorjem.¹³

Centralna je vlast bečkog dvora nastojala voditi ekonomsku politiku prvenstveno u interesu bečkih elita, a pozitivni utjecaji za Gorski kotar bile su samo posljedični odraz tih nastojanja. Ipak, navedene intervencije doista su dovele do gospodarsko-demografskog porasta. U drugoj polovici 18. stoljeća dogodila se još jedna pozitivna posljedica bečke dvorske intervencije. Bečka dvorska elita bila je tada jako zainteresirana za bolju ekonomsku poziciju Temišvarskog Banata (direktno podčinjenog dvorskim komorskim vlastima) i odlučila se za jačanje ulaganja u trgovački pravac Karlovac – Hrvatsko primorje. Temišvarski Banat obilovao je žitom za izvoz i bečke su vlasti dobro uočile kako bi taj pravac mogao otvoriti vrata mediteranskom tržištu. U drugoj polovici 18. stoljeća doista se na pravcu od Banata preko Slavonije, Siska i Karlovca do Hrvatskog primorja razvila snažna žitna trgovina. No postojale su prepreke tom planu, mnoge upravo na području Gorskog kotara. Jedan od velikih problema u razvoju toga pravca bila je nenaseljenost prostora između Vrbovskog i Fužina.¹⁴ Naime nedostatak stanovništva ugrožavao je održavanje cesta i podvoza. Osim toga problem je predstavljala i činjenica da su na trasi Karoline postojale različite jurisdikcije – vlastelinske i lokalno-administrativne. Na kraju ništa manji problem nije predstavljala ni činjenica da se radilo o brdsko-planinskom prostoru prekrivenom šumama, što je povećavalo opasnost od razbojničkih napada.¹⁵ U skladu s tadašnjim kameralističkim ekonomskim teorijama bečkog dvora problem manjka stanovništva nastojao se rješavati organiziranim kolonizacijama. Tako se pristupilo i rješavanju problema nedostatka stanovništva na prostoru Gorskog kotara. Zapovjednik Karlovačkoga generalata barun Leopold Scherzer zalagao se 1751. godine za organizirano naseljavanje stanovništva i osnivanje novih naselja uz-

¹³ U vezi s tim vrlo je važno izvješće Franza Raaba, savjetnika Tršćanske intendance, koje je napisao 1759. godine za potrebe Komercijalnog direktorija u Beču. U njemu je Raab analizirao situaciju prometa od Siska preko Karlovca do Jadranskog mora, s osvrtom i na stanje Karolinske ceste. Povjesničar Igor Karaman tvrdi da je Raab inače bio pristaša tradicionalnoga trgovačkog puta preko Ljubljane na Trst. Međutim povezanost Siska i Ljubljane bila je u to vrijeme vrlo loša. Na drugoj strani se na Karolinskoj cesti tada obavljao promet jedino tovarnim konjima. Stoga je Raab predlagao da se Karolinsku cestu dovede u takvo stanje da se i na njoj može obavljati prijevoz kolima. – Igor Karaman, *Privredni život banske Hrvatske od 1700. do 1850.*, Zagreb, 1989., 69–71.

¹⁴ Karaman, *Privredni život banske Hrvatske*, 57.

¹⁵ Isto, 57.

duž Karoline.¹⁶ U raspravama se isticala potreba izgradnje infrastrukture potrebne za održavanje toga prometnog pravca – svratišta te kolarskih i kovačkih radionica. Također je trebalo osigurati pašnjake za ishranu prijevozničke stoke, ali i svu potrebnu opskrbu za putnike i prijevoznike. Krajnje su nedostajali prijevoznici, a prijevoz se tada još uvijek vršio konjskim tovarima. Problema je bilo i s lokalnim vlaškim stanovništvom koje se teško pokoravalo državnim vlastima, pa je predlagano njihovo iseljavanje i doseljavanje novog stanovništva.¹⁷

U cilju bolje organizacije i lakšeg prometa bečke su vlasti već 1760-ih godina razmišljale da se postojeća trasa Karoline pomakne sjevernije od dionice Vrbovsko – Mrkopalj i napravi nova trasa preko vlastelinstava Brod i Severin. Osim toga se sve više nastojalo prebaciti prijevoz s tovarnih konja na kolski promet. Ideja o novim kolonistima dobila je također tada nov zamah. Predviđalo se da novi kolonisti budu Nijemci jer su Vlasi definitivno ocijenjeni kao nepouzdati za potrebe održavanja prometnog pravca. Doista, već iz 1763. godine sačuvano je izvješće Franje Holuba, pouzdanika za kolonizaciju, koji je u njemu izvijestio o naseljavanju 145 osoba.¹⁸

Josip II., sin Marije Terezije Habsburške, utjecao je na odluke bečkog dvora već od 1765. godine kada je imenovan za cara nakon smrti oca Franje Stjepana Lotarinškog. Njegov utjecaj bio je vidljiv u svim segmentima života, a bio je snažno zainteresiran i za unaprjeđenje prometne povezanosti unutar Habsburške Monarhije. Još u vrijeme kad je na habsburškom prijestolju bila njegova majka Marija Terezija on je odlučio učvrstiti prometnu vezu Karlovca i Senja te je u razdoblju od 1775. do 1779. na tom putu izgrađena nova cesta, koja je po njemu nazvana Jozefinom. Izgradnja ove ceste pokazala se jednako važnom kao i izgradnja Karoline, pa se tijekom 18. stoljeća promet između Karlovca i Hrvatskog primorja znatno unaprijedio.

U hrvatskoj historiografiji ističe se da je cjelokupan tadašnji život Gorskog kotara bio praktično u rukama bečkog dvora, koji je i u ovom slučaju provodio prvenstveno vlastite interese.¹⁹ Iz te perspektive može se gledati i na stvaranje Severinske županije 1776. godine, čije je osnivanje odobrila kraljica Marija Terezija na prijedlog sina Josipa II. Cilj osnivanja ove županije bio je prvenstveno gospodarski, u skladu s tadašnjim katedralističkim učenjem. Josip II. je sma-

¹⁶ Isto, 58.

¹⁷ Isto, 71.

¹⁸ Isto, 89.

¹⁹ Miljenko Pandžić, „Doba tuđinske uprave i pojačanog gospodarskog izrabljivanja (1671-1860)“ u: J. Šafar (ur.), *Gorski kotar*, Delnice, 1981., 65.

trao kako će na taj način gospodarski oživjeti čitav prostor Hrvatskog primorja i Gorskog kotara kao njegova prirodnog zaleđa. Ta je pretpostavka imala gospodarsko utemeljenje, ali kada je Josip II. nakon majčine smrti 1780. godine preuzeo habsburško prijestolje, na pamet mu je pala još veća reforma. Godine 1785. godine ukinuo je sve županije u Ugarskoj i Hrvatskoj te je stvorio okružja kao mnogo veće upravne cjeline. Tako je i veći dio Severinske županije priključen Zagrebačkom okružju, a manji Primorskom okružju. Ipak, njegov upravni eksperiment nije dugo trajao jer je izazivao velik otpor ugarskih i hrvatskih staleža. Stoga je nakon smrti Josipa II. 1790. godine ponovno uveden županijski ustroj. No društveni potresi tek su tada počeli jer su godine koje su slijedile dovele do francuskih ratnih osvajanja. Napoleonski ratovi otvorili su period duge političke nestabilnosti, koja nije mogla ići u prilog gospodarskom i demografskom rastu. Sve to pokazuje kako su politička nestabilnost i često ratno stanje bili važni faktori negativnih demografskih trendova u Gorskom kotaru.

Prva polovica 19. stoljeća

Godine 1809. francuska je vojska uspjela zadati austrijskoj strašan poraz nakon čega je velik dio Austrijskog Carstva došao pod francusku vlast. Tada su Francuzi zavlitali i Gorskim kotarom, doduše na svega nekoliko godina – od 1809. do 1813. godine. Kratkotrajna francuska uprava pomogla je u razvoju Gorskog kotara samo u pogledu ukidanja jednog dijela starih kmetskih odnosa, prvenstveno u području sudstva. No u to doba završen je još jedan važan projekt. Naime godine 1803. na inicijativu zagrebačkog biskupa Maksimilijana Vrhovca započela je izgradnja Lujzinske ceste koja je povezivala Karlovac s Rijekom. Taj su projekt nastavili graditi i Francuzi nakon uspostave vlasti u Gorskom kotaru. Cesta je dobila ime po Mariji Lujzi, kćeri austrijskog cara Franje I. i supruci francuskog cara Napoleona, u čemu je bilo mnogo simbolike. Kada je izgrađena 1811. godine, Lujzijana je predstavljala važno unaprjeđenje prometne povezanosti središnje kontinentalne Hrvatske s Hrvatskim primorjem. Lokalno je nova cesta dala nov zamah i razvoju Gorskog kotara. Povećali su se promet i trgovina – ponajviše trgovina drvetom (za građu i ogrjev), rudama i žitaricama.

Tri desetljeća kasnije (1843.) završila je rekonstrukcija Jozefine, koju je vodio Josip Kajetan Knežić. To je dovelo do novog intenziviranja cestovnog prometa od Karlovca prema Hrvatskom primorju. Na drugoj je strani ugrozilo važnost Lujzinske ceste, koja je bila u vlasništvu dioničarskog društva i kao takva skuplja od Jozefine koja je bila u državnom vlasništvu.

Putovanje Lujzijanom i Jozefinom bilo je vrlo naporno i sporo jer se odvijalo zaprežnim kolima koja su vukli konji ili volovi. Takav način transporta tražio je logističku podršku od domaćeg stanovništva. Ono je prvenstveno trebalo održavati cestu, ali se i uključivalo u transport vlastitim zaprežnim kolima i stokom. Tako je zarada od podvoza predstavljala važan izvor prihoda za mnoge Gorane. Uz to su uz cestu otvarana prenoćišta, što je dodatno pridonijelo oživljavanju prostora. U tome su smislu ove goranske ceste davale čitavom prostoru važan impuls života. Gospodarski razlozi zbog kojih su izgrađene također su bili vidljivo unaprijeđeni. Takav razvoj prometne infrastrukture doveo je do porasta interesa najbogatijih hrvatskih obitelji da se pozicioniraju u Gorskome kotaru i aktivno sudjeluju u trgovini i prometu. Najbolji primjer za to je obitelj Vranczyany-Dobrinović, čiji su se članovi u 19. stoljeću naselili u tadašnjim središtima trgovine – Rijeci, Senju i Karlovcu. Jedan od braće, Ambroz Vranczyany-Dobrinović stariji, uspješno je trgovao iz svojeg sjedišta u Senju, pa je zarađenim novcem kupovao nove nekretnine i posjede. Tako je 1823. godine kupio Severinsko vlastelinstvo s 3500 jutara od obitelji Oršića. To najbolje pokazuje da je Gorski kotar u to vrijeme sve više dobivao na gospodarskom značaju jer je Ambroz zarađeni novac odlučio uložiti upravo u ovaj prostor. Na drugoj su strani postojale i brojne prepreke općem razvoju. Među njima je uvijek bio snažan problem razbojništva. Primjerice u listopadu 1853. godine razbojnici su napali severinsko imanje i tom prilikom nožem ranili upravo spomenutog Ambroza Vranczyany-Dobrinovića.²⁰ To pokazuje da je još tada prostor Gorskog kotara bio nesiguran čak i za vlasteline, a kamoli za putnike koji su prolazili tim krajem.

Druga polovica 19. stoljeća – novi korak u modernizaciji i početak iseljavanja

Polovicom 19. stoljeća započele su velike promjene koje će predstavljati velik izazov gospodarsko-demografskom razvoju Gorskog kotara. Na svjetskoj razini bilo je to razdoblje razvoja znanosti i tehnologije. Taj opći progres dugo je išao u prilog demografskom razvoju jer je omogućavao bolju opskrbljenost hranom, bolje uvjete stanovanja i bolju medicinsku skrb. Izum parnog stroja doveo je do pokretanja industrijske revolucije i svugdje je nalazio primjenu. Među brojnim izumima tog vremena najveći simbol napretka i modernosti bila je željeznica. Ona je imala i simboličku i realnu gospodarsku vrijednost. Svaki kraj u koji bi došla željeznica očekivao je tada vlastiti ekonomsko-demografski prosperitet.

²⁰ *Narodne novine*, 2. studeni 1853.

U to je vrijeme započela izgradnja željezničke mreže i u Austriji i Ugarskoj. Željeznica je zahtijevala velika kapitalna ulaganja, ali novac se pronalazio jer su profiti bili ogromni. Godine 1873. izgrađena je željeznica Zagreb – Karlovac – Rijeka. Po svim nadama ta je željeznica trebala donijeti gospodarsko-demografski preporod i Gorskom kotaru.²¹

Goranima je u početku željeznica doista donijela nov gospodarski zamah jer su mnogi bili uključeni u izgradnju dionice Karlovac – Rijeka. Osim toga su kao vrsni drvodjelci sudjelovali i u izradi željezničkih pragova.²² Međutim izgradnja željeznice dovela je i do neželjenih posljedica. Uspostava željezničkog prometa u potpunosti je marginalizirala važnost Lujzijane i Jozefine. To je imalo nesumnjivo velik utjecaj na gospodarsku djelatnost mnogih Gorana koji su dotad živjeli od prometa tom cestom: kirijaši tada većinom gube posao, nema više potrebe za brojnom stokom za vuču, za njihovom prehranom, za opskrbom i smještajem putnika.

Utjecaj tog procesa na goransko društvo bio je očigledno velik i dramatičan, toliko velik da bi ova tema trebala jedno zasebno povijesno-ekonomsko istraživanje, koje bi donijelo više podataka o tome kako je željeznica ekonomski upropastila Lujzijansku i Jozefinsku cestu. Ipak, malobrojni poznati podaci jasno svjedoče o tome što se dogodilo.

Naime poznato je da je Dioničko društvo vlasnika Lujzijanske ceste već od 1876. započelo rasprodaju svoje upravne zgrade, zemljišta i posjeda uz Lujzijanu te da je 1881. u potpunosti predalo cestu na upravljanje državi.²³ Tako naglo povlačenje privatnog kapitala iz strukture upravljanja Lujzijanskom cestom jasno otkriva nagli krah toga cestovnog prometnog pravca. Sličnu sudbinu doživjela je i Jozefina. Naš čuveni ekonomski povjesničar Igor Karaman uočio je da je uspon grada Senja, koji je započeo 20-ih godina 19. stoljeća na valu obnove Jozefine i konjunktura drvne trgovine, završio upravo „uvođenjem novoga prometnog sredstva – željeznice“.²⁴

Što je najgore dolazak željeznice uopće nije pomogao daljnjemu demografskom razvoju Gorskog kotara. Naime tada su započeli ključni društveno-ekonomski procesi koji na Gorski kotar u demografskom pogledu utječu sve do

²¹ O okolnostima gradnje i važnosti pruga nedavno je objavljena knjiga *150 godina pruge Karlovac – Rijeka 1873. – 2023.* (Zagreb, 2023.) autora Siniše Lajnerta i Tome Bačića.

²² Josip Paver, „Od pada Bachovog apsolutizma do sloma Austro-Ugarske Monarhije i nastanka Države Slovenaca, Hrvata i Srba (1860-1918)“ u: J. Šafar (ur.), *Gorski kotar*, Delnice, 1981., 80.

²³ Chylak, „Prometnice“, 171.

²⁴ Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972., 53.

danas. Radi se o procesima globalizacije, urbanizacije i deruralizacije. Već od 1880-ih godina Gorski kotar bilježi velik pad broja stanovnika, prvenstveno zbog iseljavanja. Dolazak željeznice se ne može okriviti kao isključivi uzrok negativnih posljedica koje su došle, ali je nesumnjivo bio dio te priče. Željeznica se svakako može smatrati ne samo simbolom modernizacije nego i globalizacije jer je građena krupnim kapitalom investitora, koji su već tada mislili i djelovali globalno. Posljedice su za Gorski kotar bile dramatične. Modernizacija koja je dotad donosila gospodarski razvoj, a time i priliku za demografski prosperitet, okrenula se u potpunosti protiv interesa Gorana. Njihova kratkotrajna zaposlenost na izgradnji željeznice bila je privremena i nije donijela trajni gospodarski zamah. Na drugoj je strani globalizacija u velikoj mjeri prekrižila onu prometnu važnost koju je Gorski kotar dotad imao u smislu potrebe prisutnosti lokalnog stanovništva i njegova sudjelovanja u održavanju prometne povezanosti (podvoz, uzgoj stoke za vuču, održavanje cesta, održavanje objekata za smještaj ljudi i stoke, osiguravanje cestovnih pravaca od razbojnika).

Globalizacijske su silnice bile mnogo jačeg i šireg dosega od dotadašnjih ekonomskih odnosa. Izgradnjom željeznice znatno se ubrzao promet roba i ljudi. Na iseljavanje iz Gorskog kotara utjecala je istovremena revolucija pomorskog prometa. U drugoj polovici 19. stoljeća taj promet preuzimaju parni brodovi, koji su preko oceana plovili znatno brže od jedrenjaka i sve snažnije povezivali sve kontinente. Upravo je ta povezanost željezničkoga i prekomorskoga parobrodarskog prometa stvorila uvjete za masovno iseljavanje Gorana na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće. U tome je smislu zanimljiva činjenica kako je masovno iseljavanje zahvatilo Gorski kotar prije Like, što se može povezati s činjenicom da je Gorski kotar imao željezničku poveznicu, a Lika je u tome razdoblju kraja 19. i početka 20. stoljeća još uvijek bila bez priključka na željezničku mrežu. Sve to potvrđuje hipotezu koju je u svojem istraživanju postavio demograf Ivica Nejašmić da su u početku depopulacijom bili zahvaćeni krajevi koji su bili „otvoreni prema svijetu i inovacijskim tokovima“.²⁵

Globalizacija se doista osjećala na svakom koraku jer su se od tada i najudaljeniji gradovi svijeta činili mnogo bližima. Udaljene zemlje odjednom su postale konkurenti domaćoj proizvodnji. Era parnih brodova i lokomotiva dovela je do velikih promjena na europskom tržištu, pa je tako lokalno slavonsko i mađarsko žito dobilo konkurenciju u ukrajinskom i američkom. To je doista slomilo stari žitni put preko Gorskog kotara i trgovci su morali tražiti druge izvore prihoda.

²⁵ Ivica Nejašmić, *Depopulacija u Hrvatskoj: korijeni, stanje, izgledi*, Zagreb, 1991., 104.

Tako se od kraja 19. stoljeća trgovina između središnje Hrvatske i Primorja sve više usmjeravala na izvoz drva (naročito hrastovih dužica za bačve). Pored toga, gotovo se sav taj promet prebacio s cesta na željeznicu.²⁶

Globalizacija je dovela i do početka masovnog iseljavanja u preookeanske zemlje. Gorani su kao vješti drvosječe najviše odlazili u SAD i Kanadu, u krajeve koji su tražili takvu stručnu radnu snagu. Istovremeno su odseljavali i drugi nekvalificirani pojedinci jer se preookeanska Amerika predstavljala brojnim reklamama u novinama kao obećana zemlja. Već 1880. uočavaju se prvi poremećaji u strukturi stanovništva Gorskog kotara zbog tog iseljavanja. Naime u tadašnjoj ekonomskoj migraciji najviše su odlazili muškarci, a žene su ostajale. To je ubrzo dovelo do velike neravnoteže između udjela muškog i ženskog stanovništva. Jedan primjer takve neravnoteže u svojoj je knjizi *Privredni život banske Hrvatske* donio povjesničar Igor Karaman. On je usporedio popise stanovništva Čabarske gosposltije iz 1788. s popisom teritorijalno gotovo identičnog kotara Čabar iz 1880. godine.²⁷ Uočio je da je na tome prostoru u promatranom razdoblju ukupan broj stanovnika narastao s 4193 stanovnika (1788. godine) na 6109 stanovnika (1880. godine). Međutim Karaman je u toj komparaciji podataka uočio vrlo važnu činjenicu kako je u istome razdoblju broj muškaraca pao s 2093 na 1979 osoba, a broj žena porastao gotovo sto posto – s 2100 osoba na 4130 osoba. Karaman je na kraju zaključio da su krajem 18. stoljeća na jedno kućanstvo u prosjeku dolazili po tri muškarca i tri žene, a stotinu godina kasnije dva muškarca i čak četiri žene.²⁸ Ovaj zaključak najbolji je pokazatelj velike neravnoteže spolne strukture stanovništva koja je 1880-ih zavlada u kotaru Čabar. Nesumnjivo je kako je to bila direktna posljedica iseljavanja muškaraca i da je tako velika neravnoteža utjecala i na ostale negativne demografske trendove, prvenstveno na pad nataliteta.

Činjenica da je broj stanovnika čabarskog kraja (kao statistički podatak koji se u kretanju stanovništva prvi gleda) u razdoblju 1788. – 1880. godine rastao za oko 50 % ovdje zavarava u ukupnoj ocjeni demografskih trendova. Objašnjenje tog rasta stanovništva može se objasniti poznavanjem procesa demografske tranzicije, koji je upravo tada bio u tranzicijskoj fazi. Naime u to doba širom Hrvatske stanovništvo je prolazilo fazu tranzicije koja je iz predmodernog stanja visokog mortaliteta i visokog nataliteta prelazila u stanje niskog mortaliteta i

²⁶ O tome više u: Igor Karaman, *Jadranske studije. Prilozi ekonomsko-socijalnoj historiji Rijeke, Hrvatskog primorja i Dalmacije od XVIII. do XX. stoljeća*, Rijeka, 1992.

²⁷ Karaman, *Privredni život banske Hrvatske*, 181–183.

²⁸ Isto, 183.

niskog nataliteta. Tranzicija je stvarala privremeni veliki plus u broju stanovnika jer je natalitet padao u faznom zaostatku za mortalitetom. Smanjenjem mortaliteta djece ostvarivao se velik demografski plus i upravo je to onaj razlog zašto je broj stanovnika rastao usprkos velikom iseljavanju. Međutim već u sljedećem razdoblju kraja 19. i 20. stoljeća uočava se i pad stanovništva. Doduše, tijekom razdoblja 1869. – 1910. kotarevi Čabar i Delnice imali su samo stagnaciju stanovništva, ali kotar Vrbovsko ipak je pokazivao ozbiljne posljedice iseljavanja jer je u istome razdoblju zabilježio znatan pad broja stanovnika (Tablica 1).

Tablica 1: Broj stanovnika kotareva Čabar, Delnice i Vrbovsko 1869. – 1910. godine

	1869.	1890.	1910.	razlika 1869. – 1910.	%
kotar Čabar	7476	6848	7623	+147	+2
kotar Delnice	21 282	21 943	21705	+423	+2
kotar Vrbovsko	19 302	19 307	17 079	-2223	-11,5

(Izvor: J. Šafar ur., *Gorski kotar, Delnice*, 1981., 142)

U razdoblju 1890-ih – 1910-ih godina ukupno gledajući stanovništvo Gorskog kotara doživljava svoj demografski vrhunac, nakon čega slijedi stalni proces pada broja stanovnika. Računa se da je oko 1907. godine masovno iseljavanje zaustavljeno zbog opće gospodarske krize.²⁹ Zapravo je tada zaustavljeno samo masovno iseljavanje u prekoceanske zemlje, ali opći trendovi globalizacije, urbanizacije i deruralizacije utjecali su na nastavak iseljavanja iz Gorskog kotara u brojne gradove u Hrvatskoj i izvan granica Hrvatske.³⁰

Proces urbanizacije imao je pozitivan utjecaj jedino na Delnice, naselje koje se u tome razdoblju počelo isticati kao regionalno središte Gorskog kotara. Delnice su, usprkos svim negativnim demografskim trendovima koji su pogodili Gorski kotar, u razdoblju od 1857. do 1910. godine iz desetljeća u desetljeće rasle u broju stanovnika i sve više poprimale značajke gradskog naselja (Tablica 2).

²⁹ Paver, "Od pada Bachovog apsolutizma...", 80.

³⁰ Naročito je uočljivo iseljavanje u Slavoniju. Nejašmić o tome piše: „Do prvog svjetskog rata za Ličane i Gorane bila je najprivlačnija županija Požege. Godine 1890. u toj su županiji bile popisane 6.594 osobe porijeklom iz Like, a Gorani ih nakon dva desetljeća nadmašuju brojem.“ – Nejašmić, *Depopulacija u Hrvatskoj*, 114.

Tablica 2: Kretanje broja stanovnika naselja Delnice, Čabar, Vrbovsko

	1857.	1869.	1880.	1890.	1900.	1910.
Delnice	2315	2453	2544	2544	2840	3071
Čabar	293	307	319	351	328	326
Vrbovsko	1216	1346	1423	1506	1490	1306

(Izvor: DZS, Naselja i stanovništvo RH 1857. – 2001.)

ZAKLJUČAK

Brdsko-planinski prostor Gorskog kotara je uvijek zbog prirodno-klimatskih osobina tražio od svojih stanovnika naročitu otpornost i snagu. Po poznatim izvorima zbog toga su ljudi izbjegavali živjeti u tome kraju u antičko doba. Tek u srednjem vijeku započinje njegov snažniji ekonomsko-demografski razvoj. Tako srednjovjekovno doba donosi prve konkretne podatke o osnivanju naselja i izgradnji cestovnih pravaca koji su oživjeli ovaj prostor. Od tada pa do danas Gorski je kotar prolazio nekoliko perioda konjunktura u kojima su njegova prirodna bogatstva i geografski položaj dobivali na važnosti. Prvi takav period nastupio je u srednjem vijeku kada većim dijelom Gorskog kotara vladaju hrvatske magnatske obitelji Frankopana i Zrinskih. Oni ulažu u razvoj naselja, rudarstvo, trgovinu i izgradnju cestovnih pravaca. To dovodi do prvoga snažnijeg demografskog razvoja, koji je ipak bio ugrožen stalnim osmanlijskim prodorima. U 18. stoljeću na taj se val razvoja nadovezuje druga faza konjunktura, koju je inicirao bečki dvor merkantilističkim (kameralističkim) planovima. Nastavlja se izgradnja cestovnih pravaca (izgrađena je Karolina) i potiče naseljavanje novih kolonista, vezano uz planove razvoja primorskih luka, naročito Rijeke. Početkom 19. stoljeća nastavljeno je državno ulaganje u cestovnu mrežu izgradnjom nove ceste Lujzijane.

Svjetska industrijalizacija od polovice 19. stoljeća počinje mijenjati okvir demografskog i gospodarskog razvoja. Izgradnja željeznice 1870-ih godina povezuje Gorski kotar s primorskim prostorom i kontinentalnim zaleđem, ali istovremeno trendovi globalizacije i urbanizacije negativno utječu na demografski razvoj jer privlačnost susjednih gradova i prekoceanskih zemalja dovodi do velikog iseljavanja Gorana. Početkom 20. stoljeća to iseljavanje još uvijek nije izgledalo katastrofalno jer se poklopilo s procesom demografske tranzicije, koji je tada utjecao na ukupno povećanje broja stanovnika u Hrvatskoj.³¹ Međutim

³¹ Prirodno kretanje bilo je tada u znaku visoke stope nataliteta. – Ivan Lajić, Mehaničko kretanje stanovništva u demografskom razvitku Gorskog kotara, *Migracijske teme* 15(1999), 4, 503.

20. stoljeće nije omogućilo promjenu trenda iseljavanja, a na demografsku sliku dodatno su negativno djelovale posljedice ratnih zbivanja u Drugome svjetskom ratu i Domovinskom ratu. Procesi globalizacije i deruralizacije nastavili su djelovati i dalje u 21. stoljeću te su sve do danas ostali trajna prijetnja demografskom opstanku stanovništva Gorskog kotara.

Literatura:

- André Blanc, *Zapadna Hrvatska: studija iz humane geografije*, Zagreb, 2003., 121.
- Roman Chylak, „Prometnice“, u: J. Šafar (ur.), *Gorski kotar*, Delnice, 1981., 165–175.
- Jakov Gelo, *Demografske promjene u Hrvatskoj od 1780. do 1981.*, Zagreb, 1987.
- Donald R. Glover, Julian Lincoln Simon, „The Effect of Population Density on Infrastructure: The Case of Road Building“, *Economic Development and Cultural Change*, 23(1975), 3, 453–468.
- Ante Jurić Arambašić, *Kijevo, narodni život i tradicijska kultura*, Zbornik za narodni život i običaje 54, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2000.
- Igor Karaman, *Jadranske studije. Prilozi ekonomsko-socijalnoj historiji Rijeke, Hrvatskog primorja i Dalmacije od XVIII. do XX. stoljeća*, Rijeka, 1992.
- Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972.
- Igor Karaman, *Privredni život banske Hrvatske od 1700. do 1850.*, Zagreb, 1989.
- Ivan Lajić, „Mehaničko kretanje stanovništva u demografskom razvitku Gorskog kotara“, *Migracijske teme* 15(1999), 4, 509–513.
- Siniša Lajnert, Toma Bačić, *150 godina pruge Karlovac – Rijeka 1873. – 2023.*, Zagreb, 2023.
- Radoslav Lopašić, *Hrvatski urbari*, knj. I, Zagreb, 1894.
- Radoslav Lopašić, *Spomenici hrvatske krajine*, knj. I, Zagreb, 1884.
- Ivica Nejašmić, *Depopulacija u Hrvatskoj: korijeni, stanje, izgledi*, Zagreb, 1991.
- Miljenko Pandžić, „Doba tuđinske uprave i pojačanog gospodarskog izrabljivanja (1671-1860)“ u: J. Šafar (ur.), *Gorski kotar*, Delnice, 1981., 53–78.
- Josip Paver, „Od pada Bachovog apsolutizma do sloma Austro-Ugarske Monarhije i nastanka Države Slovenaca, Hrvata i Srba (1860-1918)“ u: J. Šafar (ur.), *Gorski kotar*, Delnice, 1981., 79–89.
- Stjepan Pavičić – Ante Glavičić, „Naseljavanje Bunjevaca Krmpočana u Senjskoj planini i primorju u prvoj polovici XVII. stoljeća“, *Senjski zbornik* 10–11(1984.), 151–155.

Mirela Slukan Altić, *Gomirje: povijest, identitet i fenomeni prožimanja*, Gomirje, Rijeka, 2016.

Ivan Krst. Tkalčić, *Monumenta civitatis Zagrabiae* (Povijesni spomenici grada Zagreba), II, Zagreb, 1894.

Alica Wertheimer-Baletić, *Stanovništvo i razvoj*, Zagreb, 1999.

Robert Skenderović

The Population of Gorski kotar in the Early Modern Period and the 19th Century: From Pre-Modern Society to the First Changes Caused by Modernisation

Summary

In the Antiquity and the Early Middle Ages, the impassability and climatic inhospitality of the area of Gorski kotar did not make it possible for this area to experience a stronger demographic development. It was not before the High Middle Ages that the connection of coastal ports with the Pannonian area led to the development of significant settlements on important traffic routes. This traffic position continued to play an important role in later centuries. Hence, the members of the Frankopan and Zrinski families, our prominent nobility, tried to maintain the territory of Gorski kotar under their rule. At the end of the 16th century, due to the reduction of the danger of Ottoman attacks, the stabilization of the population began. Major settlement waves occurred at the beginning of the 17th century, when the Orthodox Vlachs (Serbs) and the Catholic Bunjevci (Croats) immigrated to the area of Gorski kotar. As early as in the 18th century, the trade in grain, wood, cattle and ores continued to enhance the importance of this area, which enabled the continuation of the construction of transport infrastructure and the development of settlements. In the period of the 19th century, the importance of Gorski kotar on the road between the hinterland and the Croatian coast increased. However, the construction of the railway network and the appearance of steamships led to a sudden globalization of market relations. The importance of the settlements in Gorski kotar declined at that time due to the traffic having been transferred to the railway. Moreover, the opening of the overseas countries for European immigrants led to large-scale emigration from the area of Gorski kotar, mostly to the USA and Canada. In addition, the population of Gorski kotar became increasingly affected by the process of general deruralisation, and by people moving to nearby and distant urban centres; this process continued throughout the 20th century.

Keywords: Gorski kotar; demographic processes; modernisation; migrations; emigration.