

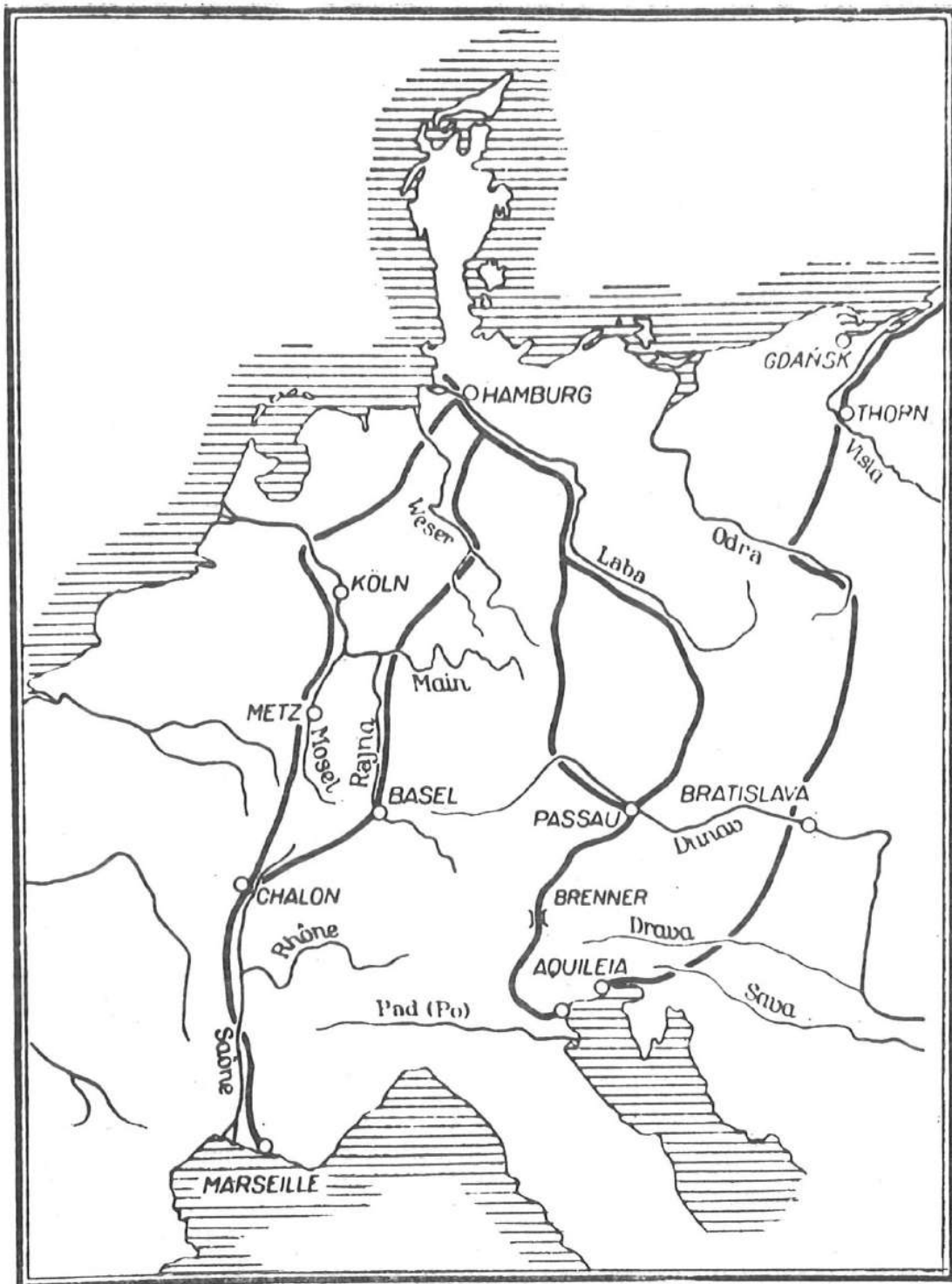
GEOGRAFSKI POLOŽAJ OTOKA KRKA

Ratimir Kalmeta

Otok Krk pripada kvarnerskoj grupi otoka¹ što se nalazi u Kvarneru², a koji se Riječkim zaljevom duboko uvukao u evropski trup na njegovoj južnoj strani. Susjedni Tršćanski zaljev svojom najsjevernijom tačkom nalazi se oko 1/4° zemljopisne širine sjevernije od Riječkog zaljeva; ova vrijednost stupanjke razlike nema nikakvo veće praktično značenje.

Pod pojmom *Kvarner* u širem smislu podrazumijeva se sav onaj morski, otočni i primorski prostor omeđen poluotokom Istra na zapadu, te ograncima Velike Kapele i Velebitom na istoku. *Kvarner* pak u užem smislu naziv je za morski kanal koji dijeli poluotok Istru od otoka Cresa. To je antički *Sinus Flanaticus*³, naziv koji su rimski kartografi i pisci upotrebljavali za oznaku cijelog kvarnerskog područja. Ali ovaj naziv uskoro je zamijenjen novim — *Kvarner* ili *Kvarnar*, a postanak mu treba tražiti u pojmovnom sadržaju nekoliko riječi koje svaka na svoj način obilježavaju stanovita specifična morfološka obilježja litoralnog pojasa, te neka svojstva susjednog mora s posljedicama njegove uzburkanosti, odnosno nevremena na njemu.

Prema jednoj varijanti tumačenja, naziv *Kvarner* potječe od riječi *caverna*⁴, kojom se htjelo ukazati na postojanje pećina (spilja) kao oblika rasprostranjenih u priobalnom kraškom⁵ pojasu. Prema drugoj varijanti, navedeni naziv potječe od *carne*⁶, riječi kojom se htjelo upozoriti na gubitke ljudskih života, u prenesenom smislu — »mesa«, a kao posljedica čestih brodoloma u ovom dijelu Jadrana. Ipak je najprihvatljivije ono objašnjenje koje daje Petar Skok, a prema kojem se naziv *Kvarner* dovodi u vezu s postojanjem četiriju značajnijih plovidbenih pravaca u kvarnerskom području, i to prema: a) istoku — Senju, b) sjeveru — Rijeci, c) jugu — Zadru i d) zapadu — Ravenni i Veneciji.⁷ Za kvarnerske otoke postojali su i nazivi *Elektrides*⁸ i *Apsyrtydes*⁹; prvi bez dvojbe ukazuje na to da su kvarnerski otoci bili prolazna etapa na prometnom putu kojim se s obala Sjevernog mora i Baltičkog mora »jantarskim cestama« prevezio jantar, i to preko Srednje Evrope prema sjevernojadranskim lukama, a odatle morskim putem do Pilosa na Peloponezu, gdje se nalazilo glavno središte trgovine jantarom na Mediteranu. »Jantarske ceste« prometno su bile aktivne još 1500-te godine prije

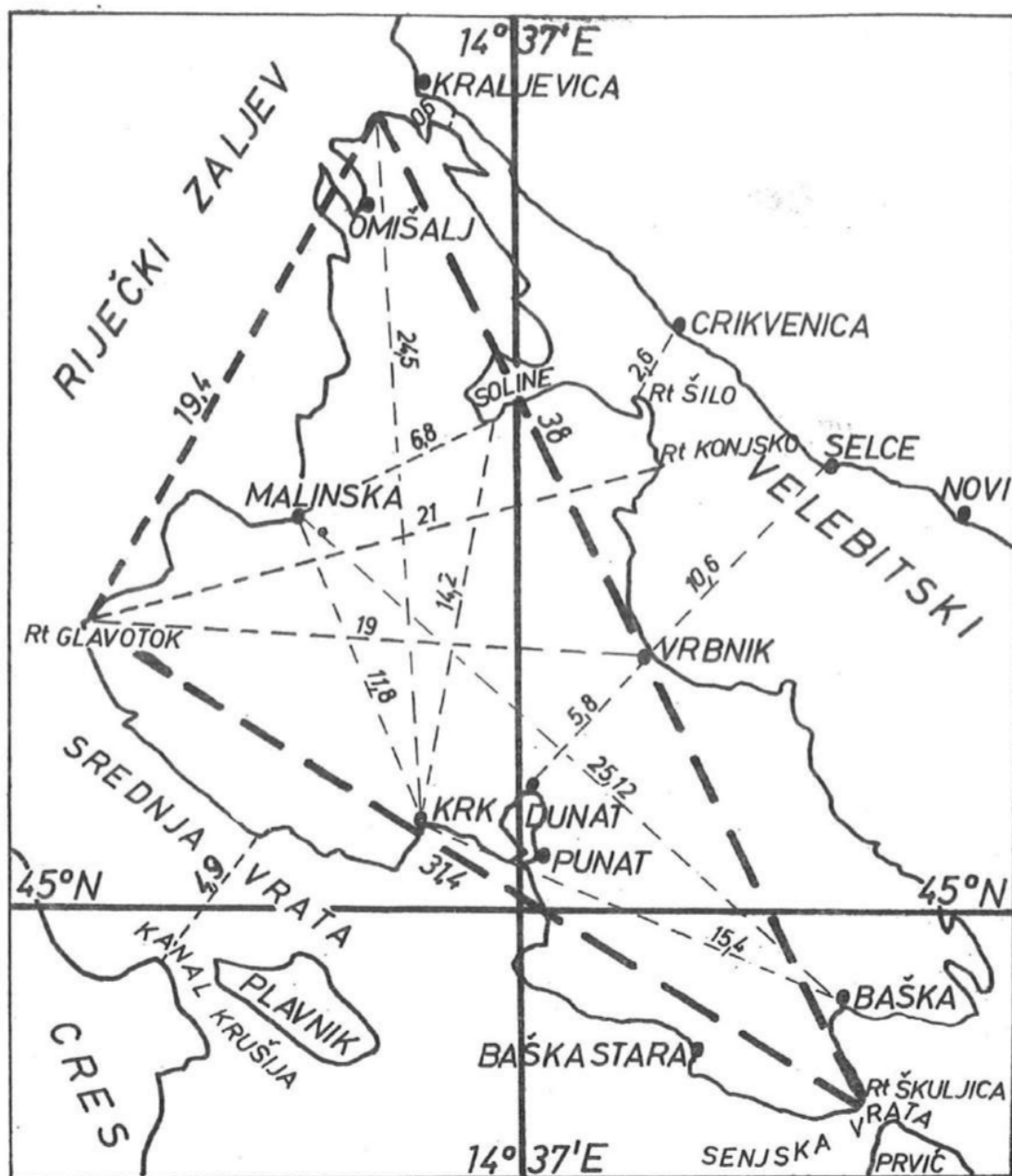


Sl. 1. Položaj Jadranskog mora, Ligurskog mora i Lionskog zaljeva u odnosu na »jantarske ceste« (prema Krügeru).

n. e.¹⁰ Prodom Rimljana u područje Liburnije, na početku II stoljeća prije n. e., liburnijsko naselje Tarsa¹¹ dobiva romanizirani oblik —

Tarsatica, prema kojem se cijeli kvarnerski prostor nazivao *Liburnia Tarsaticensis*.¹²

Naziv za otok i grad Krk javlja se kod antičkih pisaca u nekoliko varijanata. Sve one imaju svoj korijen u ilirskom nazivu *Kurik*. Strabon navodi naziv *Kurykte*, a osim toga spominje i gradove *Fulfinion* i *Kurika*. Naziv iz vremena Rimljana je *Curicum*, a Plinije poznaje *Curictae*; na jednom nadgrobnom spomeniku ispisano je »splenditissima civitas Curictarum«, tj. »presjajni grad Krčana«. Konstantin Porfirogenet (X stoljeće) navodi naziv *Vekla* (*Vikla*), od kojeg se razvio romanski oblik *Veglia*¹³, i to za oznaku i otoka i grada. Od *Veglia* nastao je oblik *Veja*, koji se na Krku još i danas upotrebljava, ali samo za grad Krk.



Središnja, 45-ta paralela sjeverne zemaljske polutke prelazi preko južnog dijela Krka i to — među ostalim — mimo Baščanske Drage, a na istok pokraj Senja i Brinja, zatim nešto sjevernije od Beograda u pravcu južnog dijela Rumunjske. Na zapadu pak ova paralela prelazi preko sjevernog dijela otoka Cresa i južne Istre, a mimo Sv. Lovreča i Filipana u pravcu ušća rijeke Po, zatim uzdužnom osi Lombardsko-venetske nizine prema južnoj Francuskoj. Meridijan od 14°37' presijeca otok, s obzirom na vrijednost geografske dužine, na dva gotovo podjednaka dijela, zapadni i istočni. U južnom dijelu otoka ovaj meridijan dotiče zapadni rub otočića Košljuna.¹⁴

Otok Krk se svojim najsjevernijim dijelom najviše približio susjednom kopnu; udaljenost od Vošćice do obale njemu nasuprot iznosi svega 0,6 km. Prema jugoistoku otok se sve više udaljuje od kopna. Ovom svojom stranom Krk je okrenut prema Vinodolskom i Velebitskom kanalu, iz kojeg Senjska vrata omogućuju prolaz u Kvarnerić. Kanal Krušija odijeljen je otocima Plavnik i Cres. Vela vrata povezuju Kvarner i Riječki zaljev. Ovaj posljednji je s južne strane zaštićen sjevernim dijelovima otoka Krka i Cresa.

Spoje li se najsjevernija tačka otoka, Rt Škuljica i Rt Glavotok, dobit će se geometrijski lik koji ima gotovo pravilan oblik pravokutnog trokuta. Njegova hipotenuza okrenuta je prema sjeveroistoku, kraća kateta prema sjeverozapadu i duža prema jugozapadu. Ovo su u stvari tri obalne fasade preko kojih je otok Krk uspostavljao gospodarske i kulturne veze s ostalim dijelovima regije kojoj pripada, kao i s maticom zemljom Hrvatskom. Najveću dužinu otoka predstavlja njegova os smjera sjeverozapad—jugoistok s 38 km, a najveća mu je širina od rta Konjska do Rta Glavotoka, i to 21 km. Otok se najviše suzio na udaljenosti od obale Zaljeva Soline do Njivica — 3,8 km, te od Vrbnika do Dunata — 5,8 km. Udaljenosti pak između pojedinih obalnih naselja, izražene u N/M, slijedeće su:¹⁵

Tabela 1

Naselja	Krk	Glavotok	Malinska	Njivice	Omišalj	Šilo	Vrbnik	Baška
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Krk	—	9,6	15	16	20	27	23	12
Glavotok	9,6	—	5,2	6,5	10,5	19,5	25	20
Malinska	15	5,2	—	2,7	7,9	16,5	21	25
Njivice	16	6,5	2,7	—	5,6	14,5	19	27
Omišalj	20	10,5	7,9	5,6	—	11,5	16	24
Šilo	27	19,9	16,5	14,5	11,5	—	5,6	17
Vrbnik	23	25	21	19	16	5,6	—	13
Baška	12	20	25	27	24	17	13	—

Uvođenjem trajektne veze, izgradnjom aerodroma na Krku, zatim upotrebom brzih čamaca i brodova, te u perspektivi povezivanjem otoka sa susjednim primorjem pomoću mosta, otočna izoliranost postaje sve manja. Već danas svladavanje prostora između Krka i susjedne obale jednostavnije je, lakše i brže, a time i ekonomičnije. Prema tome, morske udaljenosti gore izražene u N/M sve su manja prepreka u svladavanju prostora otok—kopno i obratno, sve je manje redovnih plovidbenih linija koje povezuju Krk s kopnom; samo u turističkoj sezoni njihov broj se povećava. Plovidbeni putevi sve više ustupaju svoje mjesto kopnenim komunikacijama i njihovim transportnim sredstvima. Tehnika »udaljuje« Krk od mora, »približava« ga kopnu, s njim će srasti, postat će umjetni poluotok. Ovo pak ne znači i potpuno napuštanje mora kao plovidbene površine i kao značajnog činioca u razvoju gospodarstva. More s krčkim obalama i nadalje će ostati jedna od najznačajnijih prirodnih komponenta gospodarskog razvoja otoka. Upravo, što sile povezivanja otoka s kopnom budu jače, tim će vrijednosti i iskorišćivanje takvih prirodnih elemenata, posebno mora, doći do svog punijeg izražaja.

Položaj Krka prema ostalim kvarnerskim otocima određen je njegovim prostornim odnosom, koji dolazi do izražaja i u udaljenosti njihovih naselja i to u N/M:¹⁶

Tabela 2

Naselja	Cres	Rab	Pag	M. Lošinj	Brseč	Rijeka	Bakar	Crikvenica	Novi Vinodolski	Senj
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Šilo	—	34	51	—	23	15,5	11,5	1,9	6,1	14,5
Omišalj	—	37	62	—	14,5	8,9	6,5	11	16,5	25
Malinska	26	33	57	53	13	13	12,5	16	22	30
Glavatok	—	—	—	—	11	14	14	19	5	25
Krk	34	22	46	43	21	24	24	27	23	17
Baška	43	18	37	42	32	33	28	17	12	7
Vrbnik	—	30	47	—	21	22	16,5	5	5,6	11

Sjeverni dio kvarnersko-istarske regije ima ukupno sedam uzdužnih obalnih fasada: primorsku obalu uz Vinodolski i Velebitski kanal, zapadne i istočne obale otoka Krka i Cresa, te zapadnu i istočnu obalu poluotoka Istre. Karakteristika smještaja naselja je u tome da su najnaseljenije zapadne obale otoka i zapadna obala Istre. Drugim riječima, između dviju susjednih obala, Krka i primorja, Krka i Cresa, te Cresa i Istre postoji izrazita nejednakomjernost gustoće naselja. Najveća je naseljenost na njihovim zapadnim obalama. Zato su udaljenosti između mnogih naselja u kvarnerskom području, izražene u N/M, relativno velike; npr. između gradova Krka i Cresa udaljenost iznosi 34 N/M. Sasvim je drugi

razmještaj naselja na nekim jadranskim otocima prema susjednoj obali. To je npr. slučaj s otocima Ugljanom i Pašmanom, kod kojih je naseljenija istočna, unutrašnja obala, okrenuta prema susjednom primorju. Jedini način da se ublaže poprečne i uzdužne udaljenosti među kvarnerskim otocima, te udaljenosti između njih i susjednih primorskih obala predstavlja uvođenje trajektne veze i brzih čamaca, odnosno brodova, što se već danas i ostvaruje.

Otok Krk svojom površinom najveći je jadranski otok. Od šest otoka s površinom većom od 200 km², tri se nalaze u sjevernoj skupini, a to su: Krk, Cres i Pag. Površina ovih i ostalih većih jadranskih otoka slijedeća je (u km²):

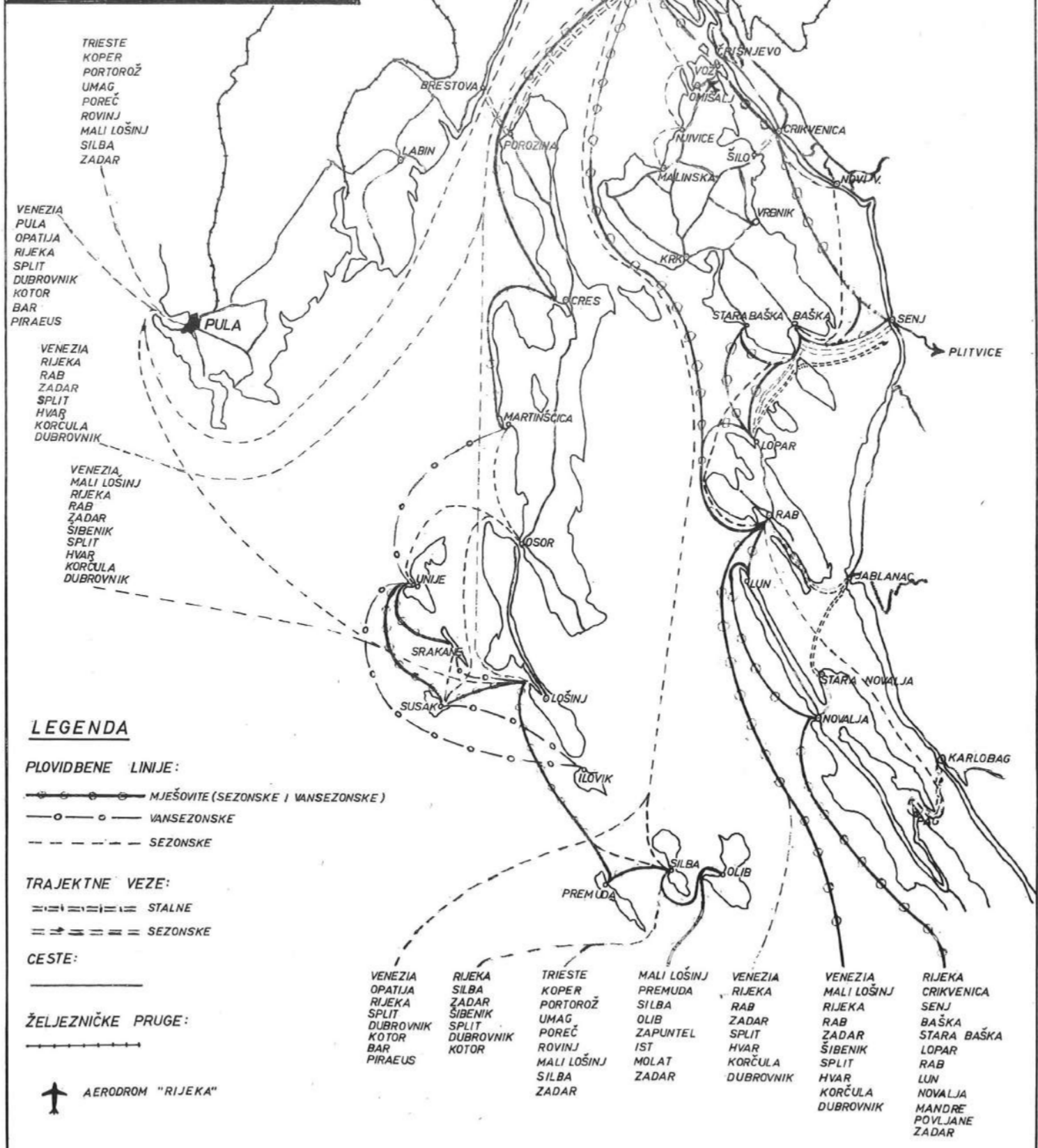
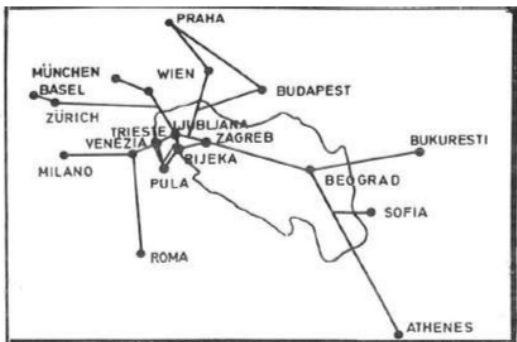
Tabela 3

1. Krk	409,93 ¹⁷	7. Dugi otok	114,44
2. Cres	404,33	8. Mljet	100,41
3. Brač	394,57	9. Rab	90,84
4. Hvar	299,66	10. Vis	90,26
5. Pag	284,56	11. Lošinj	74,68
6. Korčula	276,03		

Otok Krk ima veću površinu od ukupne površine Paga i Raba, ili pak od Paga i Lošinja. Na površinu otoka Krka mogla bi se smjestiti površina ovih jadranskih otoka: Ugljana (51,85 km²), Pašmana (63,34 km²), Kornata (32,62 km²), Šolte (58,98 km²), Mljeta (100,41 km²), Visa (90,26 km²) i još bi preostalo slobodnog prostora s površinom od 12,47 km². U odnosu na površinu Istre, u okvir ovoga poluotoka moglo bi se smjestiti gotovo osam površina otoka Krka.

Svojom nadmorskom visinom otok Krk među jadranskim otocima spada u grupu visokih otoka, i visinom od 569 m (vrh Obzova) zauzima peto mjesto. Pred njim su Brač (779 m), Cres (638 m), Lošinj (588 m) i Vis (587 m). Od ostalih kvarnerskih otoka Rab ima veću nadmorsku visinu (403 m) od Paga (348 m). Dakako, najviša nadmorska visina ne odražava uvijek stvarne hipsografske odnose na otoku u cjelini. Isto tako važna je orijentacija padina ispona prema stranama svijeta (prisojna i osojna strana) i prema maritimnim i kontinentalnim utjecajima. Kao što će se pokazati, otok Krk — s obzirom na značajke ovakve naravi — ima neke svoje specifičnosti.

Otok Krk se nalazi na dijelu krasa koji je preplavljen morem. U mlađoj geološkoj prošlosti, u kopnenoj fazi razvoja, u zapadnom dijelu bazena obavljala se akumulacija fluvijalnih i glacijalnih sedimenata. U istočnom pak dijelu razvijao se proces erozije i denudacije. Dno Kvarnerića sastoji se od depresija i podmorskih grebena »dinarskog« pravca pružanja. Mlađi tektonski pokreti poremetili su izrazite karakteristike »dinarske« morfološke strukture kvarnerskog područja. Ovo posebno dolazi do svoga izražaja na istočnoj obali poluotoka Istre, koja je po svojem tipu uglavnom diskordantna, ali je okomita na »dinarski« pravac pru-



LEGENDA

PLOVIDBENE LINJE:

- MJEŠOVITE (SEZONSKE I VANSEZONSKE)
- VANSEZONSKE
- - - - - SEZONSKE

TRAJEKTNE VEZE:

- ==||==||== STALNE
- ==>==>== SEZONSKE

CESTE:

—————

ŽELJEZNIČKE PRUGE:

—————

AERODROM "RIJEKA"

- | | | | | | | |
|-----------|-----------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| VENEZIA | RIJEKA | TRIESTE | MALI LOŠINJ | VENEZIA | VENEZIA | RIJEKA |
| OPATIJA | SILBA | KOPER | PREMUDA | RIJEKA | MALI LOŠINJ | CRIKVENICA |
| RIJEKA | ZADAR | PORTOROŽ | SILBA | RAB | RIJEKA | SENJ |
| SPLIT | ŠIBENIK | UMAG | OLIB | ZADAR | RAB | BAŠKA |
| DUBROVNIK | SPLIT | POREČ | ZAPUNTEL | SPLIT | ZADAR | STARA BAŠKA |
| KOTOR | DUBROVNIK | ROVINJ | IST | HVAR | ŠIBENIK | LOPAR |
| BAR | KOTOR | MALI LOŠINJ | MOLAT | KORČULA | SPLIT | RAB |
| PIRAEUS | | SILBA | ZADAR | DUBROVNIK | HVAR | LUN |
| | | ZADAR | | | KORČULA | NOVALJA |
| | | | | | DUBROVNIK | MANDRE |
| | | | | | | POVLJANE |
| | | | | | | ZADAR |

Položaj otoka Krka u kvarneskom prostoru u odnosu na plovidbene linije (stalne i sezonske), kopnene komunikacije i avionske linije s položajem aerodroma »Rijeka«.

Plovidbene linije i trajektne veze ucrtane su na temelju uvida u Sezonski red plovidbe (od 1. IV do 31. X 1969) i Vansezonske plovidbe (od 1. XI 1969. do 29. IV 1970); izd. Jadrolinija — Rijeka.

A) Sezonske plovidbene linije (od 1. IV do 31. X 1969)

I. Trističke pruge: Venezia-Pula-Opatija-Rijeka-Split-Dubrovnik-Kotor-Sv. Stefan-Bar-Kérkyra (Krf)-Itéa-Peiraiévs (Pirej), od 10. V do 27. IX 1969, 1 x tjedno.

II. Brzepruge: 1. Rijeka-Rab-Zadar-Sibenik-Split-Hvar-Korčula-Dubrovnik, od 1. IV do 14. VI i od 16. IX do 31. X 1969, 6 x tjedno; 2. Rijeka-Rab-Zadar-Sibenik-Split-Hvar-Korčula-Dubrovnik, od 15. VI do 15. IX 1969, 7 x tjedno; 3. Venezia-Rijeka-Rab-Zadar-Hvar-Korčula-Dubrovnik, od 29. IV do 13. VI 1969, 1 x tjedno; 4. Venezia-Mali Lošinj-Rijeka-Rab-Zadar-Sibenik-Split-Hvar-Korčula-Dubrovnik, od 17. VI do 17. IX 1969, 1 x tjedno; 5. Rijeka-Silba-Zadar-Biograd-Sibenik-Primošten-Split-Hvar-Korčula-Dubrovnik - Cavtat Hercegnovi-Tivat-Kotor, od 21. VI do 15. IX 1969, 1 x tjedno; 6. Trst-Koper-Portorož-Umag-Poreč-Rovinj-Pula-Mali Lošinj-Silba-Zadar, od 18. VI do 19. IX 1969, 4 x tjedno; 7. Rijeka-Rab-Split-Hvar-Korčula-Dubrovnik, od 15. VI do 15. IX 1969, 7 x tjedno.

III. Riječko okružje: 1. Lopar-Baška-Senj, od 1. VI 1969, svaki dan; 2. Rijeka-Omišalj-Njivice-Malinska, od 4. V do 28. IX 1969, 1 x tjedno; 3. Susak-Unije-Osor, od 6. VI do 26. IX 1969, 1 x tjedno; 4. Mali Lošinj-Susak-Unije-Osor-Martinšćica-Cres-Rijeka, od 4. V do 12. X 1969, 6 x tjedno; 5. Mali Lošinj-Susak, od 1. VII do 28. VII 1969, 2 x tjedno; 6. Osor-Susak-Unije-Srakane Vele-Susak-Mali Lošinj, od 4. IV do 31. X 1969, 1 x tjedno; 7. Susak-Unije-Srakane Vele-Ilovik-Mali Lošinj, od 6. VII do 31. VIII 1969, 7 x tjedno; 8. Mali Lošinj-Punta Križa-Rab, od 4. VI do 27. IX 1969, 2 x tjedno, te od 6. VII do 31. VIII 1969, 1 x tjedno; 9. Rijeka-Crikvenica-Novi Vinodolski-Baška-Rab-Pag, od 5. VII do 30. VIII 1969, 1 x tjedno; 10. Rijeka-Crikvenica-Baška-Rab-Lun-Novalja, od 4. VI do 24. IX 1969, 1 x tjedno i nedjeljom; 11. Karlobag-Metajna, 3 x tjedno; 12. Mali Lošinj-Pula, 1 x tjedno.

IV. Zadarsko okružje: 1. Zadar-Vir-Povljana-Mandre-Novalja-Lun-Rab-Lopar-Stara Baška-Baška-Senj-Crikvenica-Rijeka s uvjetnim pristajanjem u Supetarskoj Dragi i Jakišnici, 2 x tjedno; 2. Mali Lošinj-Premuda-Silba-Olib-Zapuntel-Ist-Molat-Zadar, 1 x tjedno.

B) Vansezonske plovidbene linije (od 1. XI 1969. do 29. IV 1970)

I. Brze pruge: 1. Rijeka-Rab-Zadar-Split-Hvar-Korčula-Dubrovnik-4 x tjedno.

II. Riječko okružje: 1. Mali Lošinj-Susak-Unije-Martinšćica-Cres-Rijeka, 6 x tjedno; 2. Unije-Susak-Ilovik-Lošinj, 6 x tjedno; 3. Rijeka-Crikvenica-Baška-Lopar-Rab-Lun-Novalja-Silba-Olib, 1 x tjedno; 4. Karlobag-Metajna, 3 x tjedno.

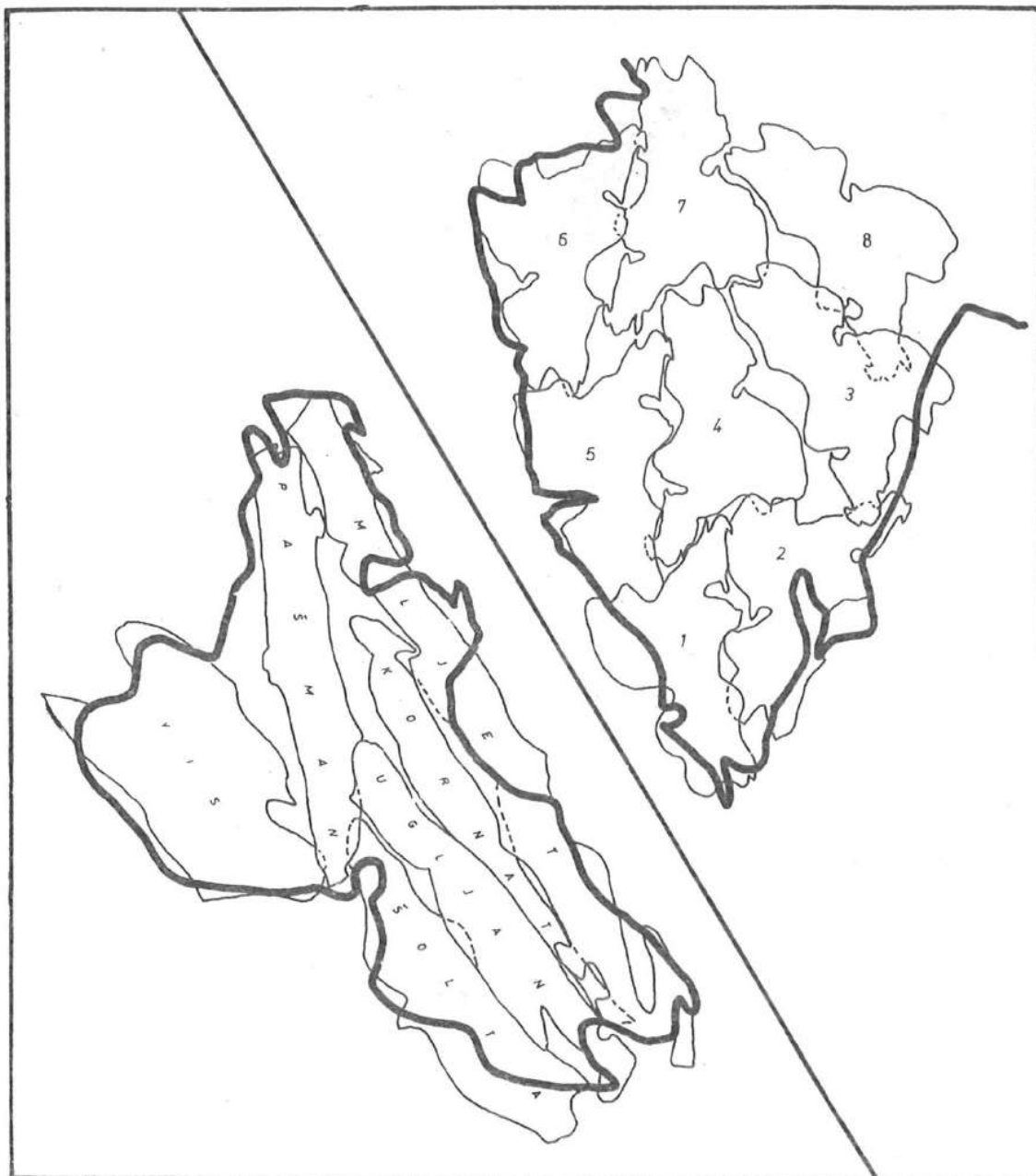
III. Zadarsko okružje: 1. Zadar-Vir-Povljana-Mandre-Lun-Rab-Lopar-Stara Baška-Baška-Senj-Crikvenica-Rijeka, 2 x tjedno; 2. Mali Lošinj-Premuda-Silba-Olib-Zapuntel-Ist-Molat-Zadar, 1 x tjedno.

C) Trajektne pruge

I. Sezonske trajektne pruge: 1. Rijeka-Porozina, od 14. VI do 14. IX, svakodnevno; 2. Porozina-Brestova, od 1. VI do 31. VIII, svakodnevno; 3. Voz-Črišnjeva, od 1. VI do 30. IX, svakodnevno; ukupno 12 putovanja; 4. Šilo-Crikvenica, od 1. V do 30. IX, svakodnevno, ukupno 11 putovanja; 5. Baška-Senj, od 1. VI, 1 putovanje dnevno; 6. Lopar-Baška, od 1. VI, 1 putovanje dnevno; 7. Jablanac-Rab, od 30. IV, 2 putovanja dnevno; 8. Stara Novalja-Jablanac, od 30. IV do 30. IX, 3 putovanja dnevno; 9. Pag-Karlobag, 5 putovanja dnevno, od 14. VI do 14. IX; 10. Lopar-Senj, od 1. VI 1969, 4 x dnevno.

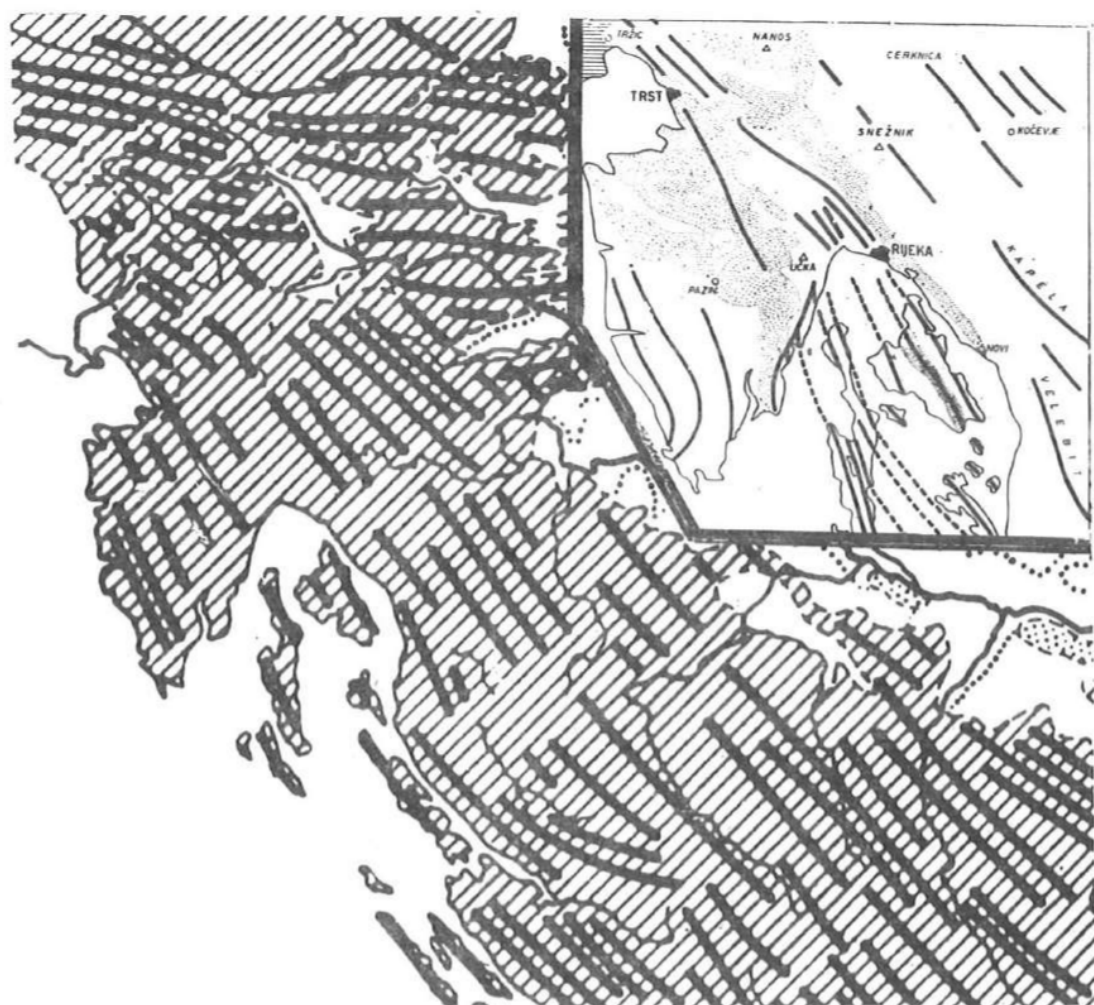
II. Vansezonske trajektne pruge: 1. Crikvenica-Šilo, svakodnevno, ukupno 5 putovanja; 2. Črišnjeva-Voz, svakodnevno, ukupno 9 putovanja; 3. Rijeka-Porozina, svakodnevno, ukupno 2 putovanja; 4. Brestova-Porozina, svakodnevno, 1 putovanje dnevno; 5. Karlobag-Pag, svakodnevno, ukupno 2 putovanja.

Napomena: a) Plovidbene linije ucrtane na gornjoj karti odnose se na putničku plovidbu. b) U gornju kartu nije ucrtana međunarodna teretna pruga Venezia-Trieste-Koper-Rijeka-Pátraí (Patras)-Peiraiévs (Pirej)-Thessalonike-Istanbul-Izmir-Herákleion (o. Kreta); 10-dnevna pruga koja po potrebi dodiruje i druge luke. c) Trajektne pruge pod C), 1, 5, 6. i 10. nisu bile aktivne.



Sl. 4. Odnos površine otoka Krka prema površini poluotoka Istre, te prema ukupnoj površini otoka Ugljana, Pašmana, Kornata, Šolte, Mljeta i Visa

žanja. Po svojoj genezi ova je obala tektonsko-rasjedna, kakva je dijelom i istočna obala Krka, te podvelebitska obala. Zato su u pravilu ovakve obale visoke, strme i teže pristupačne. Pružanje otoka Cresa također odstupa od »dinarskog« pravca, ali to se ne može reći i za protezanje temeljnih tektonskih crta koje su, kao i na otoku Krku, zadržale smjer sjeverozapad—jugoistok. Takve tektonske crte nisu ništa drugo nego prekinuti nastavak tektonskih pravaca »dinarskog« pružanja na poluotoku Istri.



Sl. 5. Položaj otoka Krka prema tektonskim linijama sjeverozapadnog dijela dinarskog planinskog masiva.

Krk je i s obzirom na geološko-petrografski sastav dio vapnenačkog, kraškog dinarskog planinskog masiva sa svim značajkama kraškog reljefa i kraške hidrografije. U sastavu prevladavaju vapnenac kredne formacije i flišne¹⁸ naslage paleogene starosti (eocen). S obzirom na reljef, otok se može podijeliti na tri cjeline: sjevernu, srednju i južnu. Sjeverni dio je niži vapnenački kraj, izrazito krševit i s osamljenim isponima. Srednji je dio brdovit, a poput prethodnog dijela proteže se paralelno sa susjednom obalom. Južni je dio otoka svojom nadmorskom visinom najviši, a ima karakter vapnenačke zaravni, također krševite. Na njoj se izdižu najviši isponi otoka. Od istočnog vapnenačkog i najvećim dijelom krševitog primorja prema unutrašnjosti otoka nižu se nadmorskom visinom niži vapnenački grebeni, koji među sobom zatvaraju flišne udoline što se prostiru od Voza do Peškere, zatim od Omišlja preko Dobrinjskog i Vrbičkog polja do potopljene Baščanske drage (zaljeva) i od Malinske u isprekidanom pojasu do Stare Baške. Flišne zone susreću se i na osta-

lim kvarnerskim otocima, više na Lošinju, Pagu i Rabu, a manje na Cresu. Ovakvog tla ima u »sivoj« Istri, u dolinama Vipave i Reke, te u Vinodolskoj udolini, koja se završava na morskoj obali kod Novog Vinodolskog. Flišne naslage su od izuzetno velikog značenja za život otočana; to ne samo da su najplodnije površine nego su bogate i vodom, a najgušće su naseljeni dijelovi otoka. Ovakve površine omogućuju lakše saobraćajno svladavanje prostora, pa kroz njih prolaze značajnije otočne ceste.

Važan element zemljopisnog položaja otoka Krka je njegova obala, periferan prostorni organ koji se nalazi na kontaktu dviju različitih prirodnih površina — kopna i mora, a koje se razlikuju s obzirom na različite mogućnosti iskorišćivanja. Otočna obala uz Vinodolski i Velebitski kanal konkordantnog je tipa, strma je i slabo razvedena, ogoljela i rijetko naseljena. Izraziti je dio takve obale i onaj koji se pruža od skrajnje sjeverne obalne tačke do Rta Soline.¹⁹ Čovjek je već odavno uočio prostornu prednost ove obale u odnosu na blizinu susjednog kopna; tamo gdje su se otok Krk i susjedno kopno jedan drugome prostorno najviše približili, postojao je već nakon doseljenja Hrvata — prema zapisu mletačkog providura Vinciguerra iz 1481. godine — most.²⁰ Vošćica dijeli dvije uvale, sjevernu kod Voza i južnu — Zaljev Peškera. Ovaj i sav preostali dio sjeveroistočne obale otoka pod snažnim su utjecajem bure. Od Rta Soline do Rta Šilo obala je nešto razvedenija, niža i pristupačnija. Tu se duboko u kopno uvukao Zaljev Soline, u koji je za vrijeme jače bure ulaz brodovima nemoguć. Na njegovoj obali Klimno predstavlja prikladnu luku za pristajanje brodova. Južnije od navedenog zaljeva uvalu Stipanja s istočne strane zatvara poluotok Šilo; uvala omogućuje pristajanje brodovima. Od Rta Šila do Rta Glavine obala se ističe sitnom razvedenošću; velik je broj dražica, manjih uvala, nastalih potapanjem ušća potočića. Na podnožju Kostrilja (90 m) nalazi se uvala s dobro zaštićenom vrbničkom lukom. Južnije od Rta Glavine također se prostiru tipične dražice uz visoku, strmu, vapnenačku i nenaseljenu obalu. Na skrajnjem jugu poluotok Sokol dijeli dvije uvale, Velu i Malu luku; obje su središta tunolova. Pred ovom je obalom osamljeni otočić Zec. Jugozapadna obala otoka Krka duboko je uvučena u kopno Krčkim zaljevom i Puntarskom dragom. Dijeli ih poluotok Prniba. Zaljev Baške ističe se veoma atraktivnom pješčanom plažom, dugom 1800 m. Obala se dublje uvukla u kopno i kod Stare Baške, a sav preostali dio ove obale ističe se sitnom razvedenošću; od brojnih dražica, odnosno uvalica, značajnija je dobro zaštićena uvala Torkul. Dok su Vinodolski i Velebitski kanal, te Senjska vrata izloženi jakom udaru bure i visokim valovima, opasni za plovidbu, Kvarnerić, Srednja vrata i Kanal Krušija dobro su od vjetrova zaštićeni. Ovi morski prolazi čine uzdužni plovidbeni put, okomit na plovidbeni pravac Velebitski kanal — Senjska vrata — mimo otoka Cresa i Istre — istočna obala Apeninskog poluotoka. Ovaj poprečni pravac bio je posebno frekventan u doba prevlasti Venecije nad ovim područjem, u vrijeme jedrenjaka. Do tada, zahvaljujući pomorstvu i trgovini, razvili su se snažni gospodarski centri na otocima, kakvi su bili gradovi Krk, Cres i Osor. Sjeverozapadna obala Krka, od Rta Glavotoka do skrajnje

sjeveroistočne obalne tačke, općenito je niska i razvedena, pa je kao takva i pristupačnija. Od Rta Glavotoka do Rta Pelove more se dublje uvuklo u kopno uvalom Čavlena i zaljevom Malinske. Uvala Beli Kamik ima pjeskovitu obalu. Sjevernije se nalaze uvale Sepen (ili Sapan), nepovoljna za pristajanje brodova, zatim prostrani Omišaljski zaljev, te manje uvale Vodotoč i Selehovica.

Otok Krk pruža primjer otoka kod kojih se, u njihovoj prošlosti do danas, promjena društvenih i gospodarskih prilika na širem prostoru snažno odrazila — među ostalim — i na funkciju njihovih obala. U vrijeme doseljenja Hrvata, u doba pripadnosti otoka Krka hrvatskoj državi, posebno u periodu kada su ovim otokom vladali Frankopani, gospodarski i kulturno veliku ulogu odigrale su sjeveroistočna i sjeverozapadna obala. Preko njih strujala su materijalna i duhovna dobra sa susjednog primorja na otok i obratno. Baška, Vrbnik i Omišalj bili su nosioci ovakvih veza s maticom zemljom Hrvatskom. U vrijeme četiristogodišnje mletačke dominacije nad Krkom najaktivnije su bile sjeverozapadna i — posebno — jugozapadna obala, na kojoj je grad Krk bio mletačka »odskočna daska« za učvršćenje svoje vlasti i gospodarsku penetraciju prema unutrašnjosti otoka. Jugozapadna obala omogućila je Mlečanima i kontrolu poprečnog plovidbenog puta koji im je osiguravao plovidbene i trgovinske veze sa Senjom. Nakon propasti Mletačke republike (1797. godine) otok Krk dolazi pod vlast Austrije, pa se od tada prometno-trgovinski aktivira sjeverozapadna obala, na kojoj su polazne tačke morske plovidbe Omišalj i Malinska. Preko ove obale obavlja se plovidba i trgovina s Rijekom, Pulum, Koprom, Trstom, te s lukama srednjeg i južnog dijela istočnojadranskog primorja. Povezivanjem Rijeke željezničkim prugama s njenim zaleđem (1873. godine), sjeverozapadna obala Krka još se jače povezuje s navedenom lukom. Raspadom Austrougarske monarhije (1918. godine) i pripajanjem Istre, Lošinja i Cresa Italiji, otok Krk gubi kontakt s najvećim dijelom istarsko-kvarnerske regije kojoj gravitira geografski, povijesno i kulturno i s kojom čini širu organsku cjelinu ovakve naravi. Priznavanjem pak talijanskog suvereniteta nad Rijekom, Krk je — poput ostalog dijela kvarnerskog područja koji je ušao u sastav Jugoslavije — osim s Trstom izgubio kontakt i s Rijekom kao najjačim gravitacionim središtem Kvarnera. Ovakav razvoj događaja uzrokovao je gospodarsku stagnaciju otoka, a kao posljedicu takvog stanja — i iseljavanje krčkog pučanstva. Pri kraju drugog svjetskog rata sjeveroistočna obala ponovno postaje aktivna, ali sada vojno-strateški. Jedinice NOVJ izabrale su baš ovu obalu za svoje iskrcavanje, a u svrhu konačnog oslobođenja Krka od neprijateljskih vojnih formacija stacioniranih na njemu. Od 1945. god. Krk ulazi u novo razdoblje svoga društvenog i gospodarskog razvitka. Ovaj najveći jadranski otok ponovno je postao sastavni dio kvarnersko-istarske regije, postao je dio matice zemlje SR Hrvatske. Otok se uključio u suvremena društvena i ekonomska kretanja. Danas su sve njegove obale podjednako aktivne, svaka s nekim specifičnostima svoje funkcije, koja je rezultat unutrašnjih, otočnih i vanjskih, kontinentalnih činilaca prirodne, društvene i gospodarske naravi. Otok ulazi u najnoviju fazu svoga razvoja koji će mu donijeti gospodarski i kulturni progres, te

demografsku stabilizaciju. Značajnu ulogu u ovakvom razvoju preuzela je na sebe 189,3 km duga obala²¹ otoka Krka.

Kvarnerski bazen uokviren je dinarskim planinskim masivom, koji se najviše suzio baš u neposrednom zaleđu Riječkog zaljeva, što je od velikog saobraćajnog značenja. Postojnska vrata (609 m) najniža su prirodna vrata koja komunikacijama omogućuju prijelaz iz Srednje Evrope na Jadran. Delnička vrata (800—900 m) u Gorskom kotaru, druga su takva vrata, koja »propuštaju« komunikacije koje povezuju panonski prostor sa sjevernojadranskom obalom. Jadransko-pontska razvodnica najviše se približila ovoj obali, tako da zračna udaljenost od izvorišta Kupe do susjedne morske obale iznosi svega 25 km. U zaleđu Kvarnera sastaju se tri makrogeografske cjeline, dinarska, alpska i panonska, a na njihovom prostoru sijeku se dva prirodna puta koja su suvremene komunikacije izabrale da bi se njima omogućilo povezivanje pojedinih dijelova Evrope; to su istočnoalpski i savsko-dunavski put, koji se nastavlja prema jugu moravsko-varždarskim, odnosno moravsko-nišavskim putem. U zaleđu Kvarnera nalaze se i »jadranska vrata«, odnosno »istočna vrata«, povijesni, invazijsko-militaristički koridor koji su neprijatelji jugoslovenskih naroda koristili s ciljem da okupiraju ove zemlje i da potlače ove narode. Otok Krk je zajedno s ostalim dijelovima kvarnerskog područja osjećao u svojoj prošlosti, posebno od 1719. godine (nakon propasti Mletačke republike) povijesnu, vojno-političku i gospodarsku dinamičnost navedenih puteva i vrata. Danas ovi prirodni putevi i vrata propuštaju brojna vozila, robu i putnike, propuštaju turističke tokove iz prostranog evropskog zaleđa, koje prirodnogeografski i ekonomski gravitira i prema kvarnerskom području. Na velebitskom području najznačajnija su prirodna vrata Vratnik (698 m). Inače, obala uz Vinodolski i Velebitski kanal konkordantnog je tipa i strma, a njeno je zaleđe vapnenačko, morfološki karakteristično planinskim bilima, poljima, kraškim uvalama i ponikvama, zatim rijekama ponornicama i skromnim prirodnim uvjetima za razvoj poljodjelstva i stočarstva. Prirodna vrata Vratnika uz sve su to odigrala veoma značajnu ulogu u povezivanju istočne kvarnerske obale, pa i otoka Krka, s kontinentalnim zaleđem. Završna tačka toga spojnog puta na podvelebitskoj obali bio je Senj.

Sjevernojadranski bazen nalazi se na veoma prometnom mjestu strujanja zraka različitog po svojim fizičkim svojstvima. Uzrok tome treba tražiti u položaju ovoga bazena prema udaljenijim morskim i kopnenim površinama nad kojima se oblikuju meteorološka akcijska središta — ciklone i anticiklone. Blizina Alpa i Dinarskog planinskog sustava, zatim prirodnogeografske značajke kvarnerskog prostora također utječu na formiranje podnebnih prilika u ovom dijelu jadranskog bazena. Unutar istoga i otok Krk ima neke svoje klimatske specifičnosti.

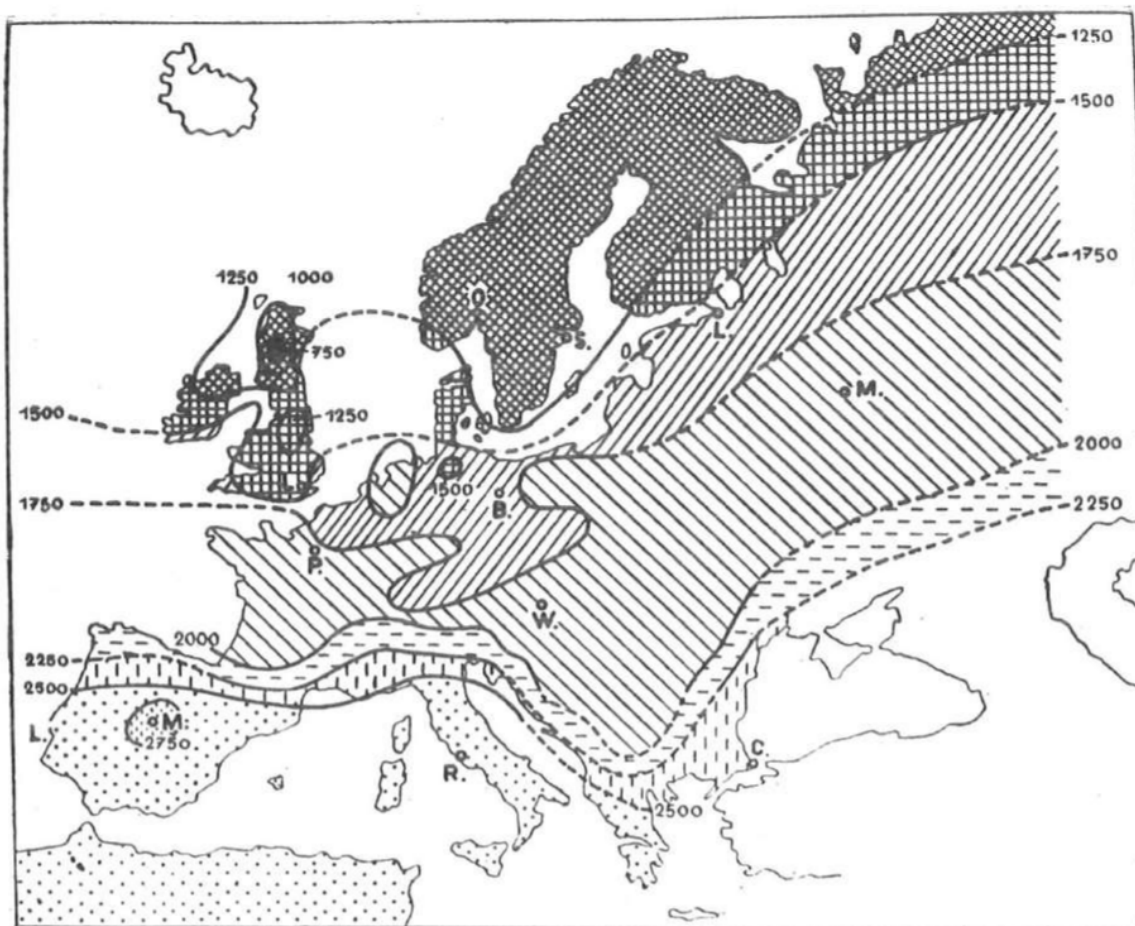
Godišnje izoterme pokazuju da izoterma od 14 °C prolazi zapadnom obalom Istre, da bi zatim na istočnoj obali ovoga poluotoka skrenula prema istoku. Mimo sjeverne obale Cresa skreće prema Krku, siječe njegov sjeveroistočni dio i sredinom Velebitskog kanala produžuje se u pravcu otoka Paga, ali tako da otok Rab ostaje zapadnije od ove izoterme.

Znači, otok Krk — osim svoga sjeveroistočnog dijela — ima povoljnije temperaturne odnose od susjednih primorskih krajeva. Izoterma siječnja od 5 °C također prolazi sjeveroistočnom stranom Krka. S obzirom na izoterme srpnja, Krk zauzima takav položaj da ga sa sjevera zaokružuje izoterma od 23 °C. Lokalne razlike u temperaturama na otoku posljedica su različitog reljefa i njegove slabije ili izrazitije orijentacije prema kontinentalnim, odnosno maritimnim utjecajima. Istočna strana otoka nadmorskom je visinom viša i osim toga okrenuta prema susjednoj obali i njenom kopnenom zaleđu, s kojeg dolaze hladni kontinentalni utjecaji. Oni se manifestiraju pojavom hladnog vjetrova bure. Zapadnije od ove otočne prirodne barijere kontinentalni utjecaji slabe, a jačaju maritimni utjecaji. Ovi posljednji izrazitiji su na Malom Lošinju i Rabu.

Kvarnersko područje s ostalim dijelovima Hrvatske nalazi se u vedrijem dijelu Evrope s godišnjom naoblakom manjom od 6. Ipak, područje Hrvatske s obzirom na godišnju naoblaku može se podijeliti na oblačniji dio s naoblakom većom od 5, te vedriji dio s naoblakom manjom od 5. Izonefa za stupanj naoblake od 5 prelazi preko Riječkog zaljeva u smjeru sjeverozapad—jugoistok. I u ovom slučaju sjeveroistočni dio otoka u posebnom je položaju; presijeca ga navedena izonefa od 5, prelazeći na susjednu primorsku obalu, gdje između Crikvenice i Senja skreće prema jugoistoku. Prema tome, izonefa od 5 dijeli otok Krk na sjeverni i sjeveroistočni, površinom znatno manji dio, te zapadni i jugozapadni, površinom veći dio; prvi je oblačniji, a drugi vedriji.

Jadransko primorje spada među najsunčanije dijelove Evrope. Broj sunčanih sati godišnje kreće se od 2500 do 2700 sati, tj. prosječno 7,0 do 7,4 sati na dan. U evropskom dijelu Mediterana samo neki španjolski gradovi svojim prosječnim brojem sunčanih sati na dan nadmašuju istočnojadranske gradove; tako npr. ovakav broj sunčanih sati imaju Almerija 8,7, Malaga 8,1 i Madrid 8,0. Renomirane plaže talijanske i francuske rivijere imaju podjednak prosječan broj sunčanih sati na dan s istočnojadranskim postajama; tako npr. San Remo i Nice (Nizza) po 7,2 sata. Neke talijanske postaje imaju manji broj takvih sati na dan; npr. Palermo 6,8 i Rim 6,5 sunčanih sati na dan.²² U kvarnerskom području prosječan broj sunčanih sati na dan opada od otoka (Rab 6,8) prema primorju (Rijeka 5,8 i Senj 5,9). U istom pravcu raste godišnja količina padavina; dok npr. grad Krk ima 1165 mm, Opatija ima 1759 mm, Rijeka 1547 mm i Crikvenica 1333 mm.

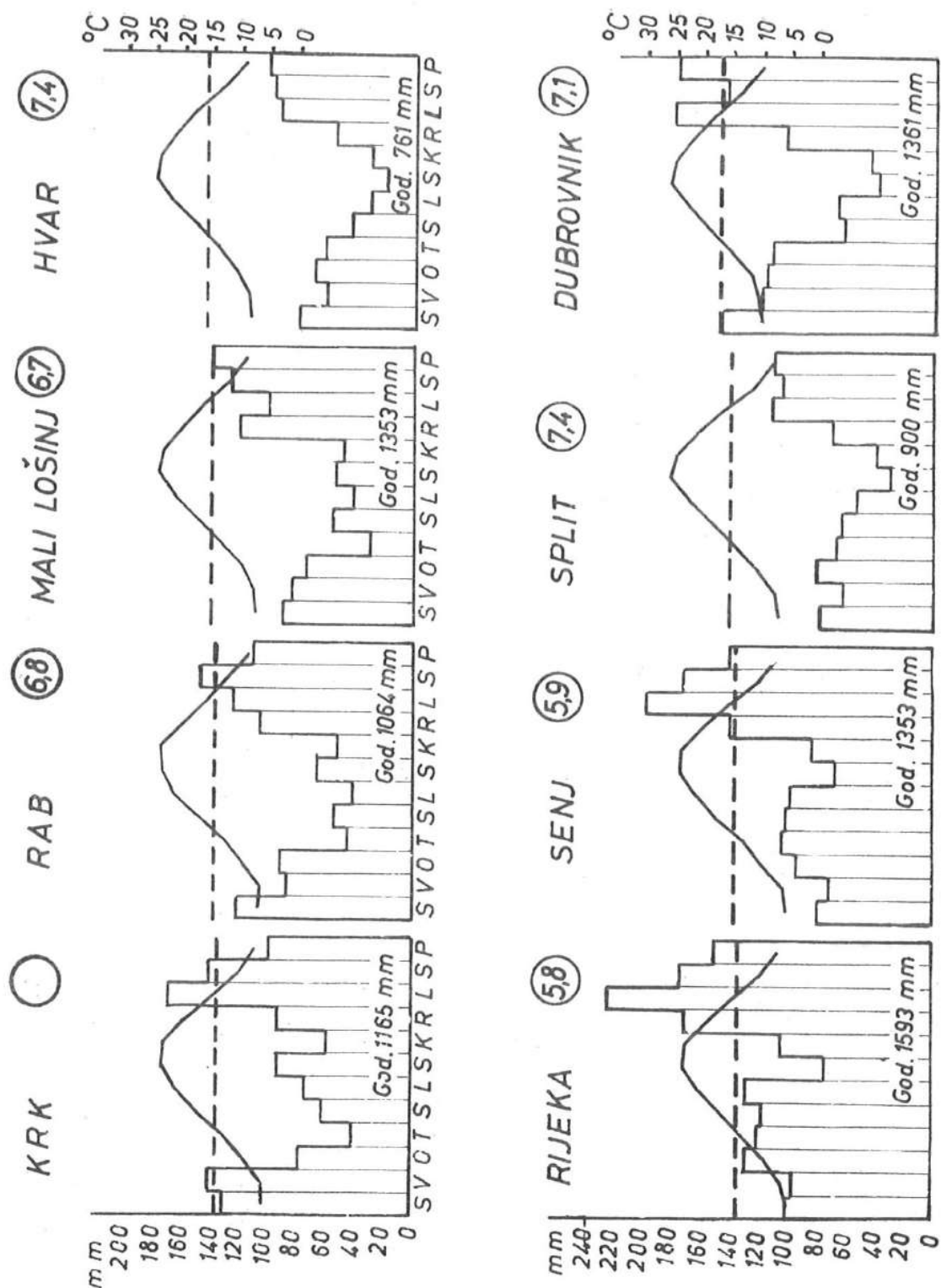
Položaj otoka Krka prema moru i kopnu, te njegov reljef uzrok su različitoj čestini i jačini vjetrova. Od primorja prema pučini čestina i jačina kontinentalnih vjetrova manja je, odnosno slabija. Prema pučini smanjuje se čestina vjetrova NE i E pravca, a povećava se čestina vjetrova pravca S, SW i W. Na otoku Krku sjeveroistočna obala je najviše izložena vjetrovima sjeveroistočnog kvadranta. Kod Senja bura ponekad puše orkanskom jačinom, a izrazita je i u morskim kanalima i vratima, kao npr. u Senjskim vratima, zatim u Rapskom i Pašmanskom kanalu. Čest je vjetar maestral (mistral, maeštral, mištar), sjeverozapadnjak, te vjetar jugo. Srednja vrata i Kanal Krušija zaklonjeni su od bure, ali



Sl. 6. Broj sunčanih sati u godini u pojedinim dijelovima Evrope.

isto tako i od južnih i jugoistočnih vjetrova. Zato je morska plovidba u ovim prolazima sigurnija.

Podneblje i geološko-petrografski sastav značajni su činioci koji utječu na hidrografske odnose na otoku. Međusobni odnos vapnenačkih i flišnih naslaga određuje broj i značaj vrela i tekućica, dakako u najužoj vezi sa stanjem lokalne podzemne kraške vode. S time u vezi na Krku su se na flišnoj površini razvila četiri hidrografska čvorišta: Baška draga s Ričinom, dobrinjsko-solinska udolina s Velim potokom, Vrbničko polje s potokom i Jezero kod Njivica. Neovisno o ovim središtima postoji manje jezero Ponikve, i to na vapnenačkoj podlozi. Oba jezera imaju veliko vodoprivredno značenje za veći dio otoka (vodovod). Jezero Ponikve je najjači izvor vode na otoku, a moglo bi dati 150 l/sek. vode. O potrebnoj količini ovise mnoge oblasti privrede, među ostalim i turistička privreda. Problem dobivanja potrebne količine vode postoji, i potrebni su stanoviti tehnički zahvati koji će osigurati količinu od 300 l/sek. vode, da bi se podmirile potrebe 75 000 turista.²³ Planiranom izgradnjom brana u južnom dijelu otoka i iskorišćivanjem ostalih manjih izvora proširila bi se mreža vodovoda. Tako bi se zadovoljile ne samo potrebe turističke



Sl. 7. Položaj grada Krka s obzirom na neke meteorološke elemente podneblja u odnosu na takve elemente nekih naselja ostalih kvarneskih otoka i primorskog pojasa. Godišnji hod i srednja godišnja temperatura, godišnji hod i srednja godišnja količina padavina, te prosječan broj sunčanih sati na dan (brojka unutar kružnice).

privrede nego i potrebe poljodjelstva, jer uzgajanje ranog povrća zahtijeva i veće količine vode. Postoji mogućnost da se stanovita količina vode dobije i sa susjednog primorja.

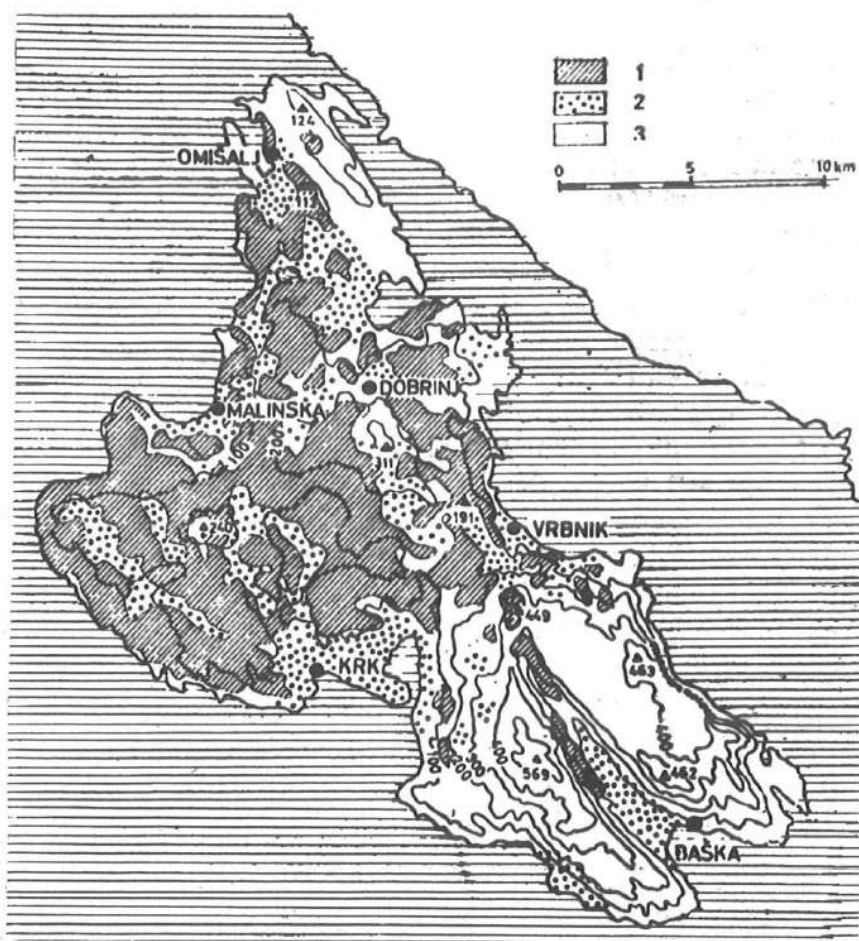
Morske struje pripadaju sustavu struja Jadranskog mora. Uz zapadnu i istočnu obalu otoka Krka prolaze dva kraka morske struje. Mnogo je izrazitiji onaj krak uz zapadnu obalu. Prolazeći između otoka Cresa i Krka u pravcu jug—sjever, on kod sjeverne obale Cresa skreće prema istarskoj obali i nastavlja svoj put prema jugu. Kod Rta Crne Punte sastaje se s krakom koji od juga prema sjeveru prati zapadnu obalu Lošinja i Cresa, te se ujedinjeni kod Rta Kamenjaka spajaju s maticom strujom koja nastavlja svoj put uz zapadnu obalu Istre, odnosno u pravcu talijanske obale. Iz Kvarnerića kreće prema jugu, između otoka Raba i Cresa, manje značajna morska struja. Brzina toka morske struje uz istočnojadransku obalu u vezi je i s deficitarnošću morske vode (u hladnoj polovini godine), kada se kreće brže, te sa suficitarnošću morske vode (u toploj polovini godine) u sjeverozapadnom dijelu jadranskog bazena. Plima i oseka također mogu utjecati na brzinu toka morskih struja. Ovakva pojava raširena je u Kvarneriću i Velebitskom kanalu. U njima se formiraju i stojni valovi (seiches, gajole), koji također utječu na brzinu morskih struja. Ovakvi valovi su posljedica promjene puhanja bure i juga. Plima i oseka u pravilu se izmjenjuju dva puta dnevno, ali u vrijeme kvadratura u nekim kanalima, kao npr. u kvarnerskim morskim prolazima, razvija se samo jedna plima i oseka. Vrijednost plime u Kvarneru iznosi 90 cm, ali ponekad i 120 cm. Otok Krk okružen je morem kojemu temperaturu određuju morske struje i podmorska vrela — vrulje. Geografski položaj ovoga dijela Jadrana i utjecaj bure također utječu na njegovu temperaturu. Naime, bura puše s kopna prema moru, pa površinske toplije slojeve vode pokreće prema pučini. U vezi s time iz dubine se prema površini kreću hladniji slojevi vode (konvekcijsko strujanje morske vode). U toku ljeta u Kvarneriću dolazi do pojave termoklime (skok temperature), a karakteristična je pojava za dubine od 20 do 50 m. Ispod ove dubine temperatura morske vode pada za više od 4 °C na svakih 10 m (u mj. studenom). U Kvarneru, zapadno od Lošinja, temperature krajem zime na površini imaju vrijednost od 9,0 °C, u dubini od 10 m temperaturu od 9,2 °C a na dubini od 50 m njena je vrijednost 10,2 °C. Krajem ljeta u navedenim dubinama temperature su — redom: 24,2 °C, 24,4 °C i 12,8 °C. Prema tome, razlike između ljetnih i zimskih temperatura u navedenim dubinama iznose 14,8 °C, 15,2 °C i 2,6 °C. Južnije su temperature mora više (krajem zime i ljeta); razlike u temperaturi u ovom pravcu sve su manje. Valovi koje stvara bura kratki su i strmih strana, a najveća im je visina na kraju njihove staze, i to u blizini talijanske obale (do 5,5 m). Visoki valovi prouzrokovani burom pred istočnojadranskom obalom posljedica su i plitkog morskog dna. Staza je kraća, ali je zato vjetar jači, kao što je to slučaj kod Senja ili Trsta. Kada se bura u snažnim mahovima spušta niz strme padine primorskih planina, tada u kanalima, zaljevima, uvalama i lukama dolazi do naglog izdizanja i spuštanja morske razine. Ovakva se pojava naziva štiga. Za brodove je veoma opasna, kida čelične lance i konopce kojima su brodovi privezani

uz obalu, a u plitkomorskim uvalama prijete brodovima da ih razbije o morsko dno. Slanost je u Kvarneriću različita; veća je u njegovom sjeverozapadnom dijelu, a manja kod istočnog ulaza u Velebitski kanal. Površinske vode u Kvarneru općenito imaju veću slanost, izuzev priobalnih voda pri ušću Raše. Isto je tako i kod ušća Rječine salinitet manji. Morska voda između otoka Oliba i Lošinja ima najveću slanost. Zapadno od Lošinja slanost je krajem zime u površinskim vodama 37,79‰, a krajem ljeta je 35,28‰; s većom dubinom salinitet se povećava u oba godišnja doba. Prozirnost morske vode u najužoj je vezi sa salinitetom i temperaturom; što je more slanije i toplije, tim je ono prozirnije. Isto je tako more prozirnije ukoliko sadrži manju količinu planktona i ostalih tvari. U kanalskom dijelu Kvarnera (u širem smislu) srednja prozirnost morske vode je 19,6 m, minimalna je 10 m, a maksimalna 28 m. Sjeverni dio otvorenog Jadrana ima veću prozirnost. Otok Krk se nalazi u onom dijelu Jadrana koji spada među njegova najbolja lovišta ribe, posebno srdelica papalina i skuša. Razvijen je i dubinski ribolov. Kvarnerić se ističe bogatstvom raznovrsne ribe.

S obzirom na oblike vegetacije, Krk se nalazi u području koje već ima submediteranske vegetacijske značajke, što je posljedica kontinentalnih klimatskih utjecaja. Sjeverni dio otoka predstavlja ogoljelu vapnenačku ravan, koja je izložena posolici. Skromna vegetacija koristi se za ispašu ovaca. Slične vegetacijske značajke ima i jugoistočna vapnenačka zaravan. Najbujniju vegetaciju ima središnji dio otoka sa submediteranskim oblicima (zadruga graba i hrasta medunca). Mediteranska pak vegetacija najbolje je zastupljena u jugozapadnom i zapadnom primorju, posebno oko gradova Krka i Stare Baške (mediteranska šuma crnike). Flišne zone obrasle su mediteranskim kulturama, posebno u blizini većih naselja (Krka, Punta i Baške). Pejzaž otoka u velikoj je mjeri i rezultat čovjekove intervencije (krčenje šume, pošumljavanje i kultiviranje biljaka).

Ovakvim prirodnogeografskim osobinama otok Krk je od najstarijih vremena za čovjeka bio veoma privlačan, pa je zato veoma rano ušao u interesnu sferu bližih i daljih osvajački raspoloženih susjeda.

Mediteranskim je brodarima uzdužni jadranski plovibeni put bio poznat još 3000 godina prije n. e.²⁴ U kasnom neolitiku ovaj put bio je u stvari nastavak kontinentalnih puteva, među ostalim i »jantarskih cesta«.²⁵ Pomorsko-trgovinski interes doveo je Fokejce kao prve Helene u sjeverni Jadran još u VI stoljeću prije n. e. Iliri su u jadranski prostor prodrli 2000 godina prije n. e. Stopama Egeokretijaca pošli su Grci. U jadranskom primorju naišli su na Ilire u vrijeme između 1000 do 900 godina prije n. e.²⁶ Rimljani se pojavljuju na istočnojadranskoj obali u III stoljeću prije n. e., a u kraju oko Rijeke na početku II stoljeća prije n. e.²⁷ Liburnija postaje sastavni dio rimske pokrajine Ilirika, odnosno Dalmacije. U I stoljeću prije n. e. rimski imperij potresaju građanski ratovi. Odras takvog stanja je i bitka koja se 49. godine prije n. e. vodila kod Krka, i to između M. Oktavija i M. Antonija. Krk je bio uporište rimske vlasti pet stoljeća. Kolikogod je za Rimljane bio značajan uzdužni jadranski plovibeni put, toliko su oni koristili i poprečne plovibene pravce. Jedan od njih je povezivao italisku i kvarnersku obalu kod Senja. Ovaj im je put osiguravao iskrcavanje legionara u Senju, da bi ih odatle prebacivali u unutrašnjost



Sl. 8. Karakteristični oblici pejzaža na otoku Krku (prema V. Rogiću).
 1. Prostor s prevladavanjem šumskog »drmskog pejzaža. 2. Površine pod livadama i raznim kulturama. 3. Prostor s prevladavanjem kamenjara.

zemlje, gdje su se borili s Japodima. Otok Krk je u ovome kvarneskom saobraćajno-prometnom i strateškom čvoru bio značajna karika. Najvažnije uporište na njemu bilo je naselje Curicum (Krk).

Hrvati počinju naseljavati kvarnersko područje u VII stoljeću. Od tada do danas otok Krk svojom je nacionalnom i kulturnom pripadnošću ostao hrvatski otok, uz sav pokušaj stranih zavojevača da njegovo stanovništvo odnarođe, odnosno nacionalno-kulturno otrgnu od matice zemlje. Pod pritiskom hrvatskog etničkog elementa romansko stanovništvo se povlači u grad Krk i obližnja naselja.

Nakon mira u Achenu (812. godine) otok Krk ulazi u sastav bizantske teme Dalmacije. U drugoj polovini IX st. Bizantija ga stavlja pod zaštitu hrvatskih kraljeva. U istom stoljeću — uz podršku Bizanta — kao pomorska sila javlja se Venecija koja Hrvatima uskraćuje daljnje plaćanje danka i 1000. god. osvaja hrvatski priobalni pojas od Krka do Dubrovnika. Međutim, u drugoj polovini XI st. hrvatski vladari Petar Krešimir IV i Dmitar Zvonimir ponovno imaju vlast u Dalmaciji, a time i nad otokom Krkom. U XII st. vodi se borba između Venecije i hrvatsko-ugarskih kraljeva za Dalmaciju. U toj borbi Venecija pobjeđuje i Krk

ponovno potpada pod njenu vlast, koju nad ovim otokom održava sve do Zadarskog mira (1358. godine). Ali potrebno je pri tome istaknuti da su krčki knezovi, kasnije Frankopani, već 1118. god. postali mletački vazali, u XIII i XIV st. s velikom samostalnošću.²⁸ S otoka Krka Frankopani su širili svoju političku vlast i ekonomski utjecaj na susjedno hrvatsko područje. Posredničku ulogu u ovakvoj njihovoj orijentaciji imao je Senj. Činjenica da su Katalonci i Mlečani u XIII st. u Senju imali svoje konzule, kao i da je ova luka održavala tijesne pomorsko-trgovinske veze s mnogim jadranskim lukama, među ostalim i s Dubrovnikom,²⁹ govori o tadašnjoj značajnoj gospodarskoj ulozi ovoga primorskog grada. Provalom Turaka u Hrvatsku Senj postaje vojno-strateško uporište, jezgra buduće Vojne krajine. Sve je veći broj prebjega ili uskoka iz Bosne i Dalmacije, koji traže utočište u utvrđenom Senju, kao i na otoku Krku. Uskoci ugrožavaju sigurnost plovidbe i trgovine koju na Jadranu obavljaju mletački brodovi. Kada je posljednji član iz roda Frankopana stavio otok Krk pod zaštitu Venecije, 1480. god., Mlečani otok uključuju u sastav pokrajine Dalmacije, i on u ovom položaju ostaje sve do propasti njihove republike, 1797. godine. Iako je u vrijeme Frankopana Venecija imala monopol trgovine i pomorstva na Jadranu, ipak se može reći da su Frankopani od pomorstva imali stanovite koristi; ovo se može zaključiti iz sadržaja statuta gradova Vrbnika i Krka. Na jugozapadnoj i sjeverozapadnoj obali otoka Venecija je koristila nekoliko trgovačkih luka i kao ratne luke, npr. Bašku i Omišalj. Glavno joj je uporište bio grad Krk, odakle je svoj politički i gospodarski utjecaj širila prema unutrašnjosti otoka, koja je bila najgušće naseljena. Temelj privređivanja na otoku bilo je stočarstvo, tj. uzgajanje ovaca i konja, od čega su najveće koristi imali veleposjednici, feudanci i crkva. Venecija je posebno cijenila krčke koristiti za gradnju brodova. Ali na otoku je uzgajana i vinova loza, šume. Stavila ih je pod državnu zaštitu, kako bi kvalitetnije drvo mogla masline i žitarice. Drvo, vuna, vino i ulje bili su glavni izvozni proizvodi. Ovakve gospodarske prilike vladaju u XVI stoljeću, kada je otok Krk imao 8000 stanovnika (1571. godine).³⁰

Politička i gospodarska ekspanzija Austrije prema sjevernom Jadranu razvila je kod Rijeke osjećaj sigurnosti. Zato se, znajući da je štiti Austrija, počela suprotstavljati monopolu Venecije na plovidbu i trgovinu u jadranskom bazenu. Habzburgovci sve više uviđaju koliko je veliko značenje sjevernojadranskih luka u ostvarivanju njihove merkantilističke politike. Osjećajući da je Venecija na izmaku svojih snaga, slično kao i Turska, Austrija 1717. god. proglašava načelo slobodne plovidbe Jadranom, a Trstu i Rijeci 1719. god. daje status slobodnih luka. Ove posljednje godine utemeljena je Kraljevska privilegirana istočna kompanija, koja je trebala postati nosilac budućeg austrijskog pomorstva i trgovine s Istokom. Baš u to vrijeme, tj. u prvoj polovini XVIII stoljeća, u Hrvatskoj i Slavoniji dolazi do propadanja feudalizma u korist razvoja kapitalističkih odnosa,³¹ što se moralo odraziti na daljnji gospodarski razvoj kvarnerskog područja u cjelini. U novonastaloj političkoj i gospodarskoj situaciji u Podunavlju, na Jadranu i Sredozemnom moru, trebalo je Rijeku povezati s njenim zaleđem solidnijim cestama. Ova luka

dobila je 1728. god. cestovnu vezu preko Kraljevice, Bakra, Hreljina, Zlobina, Fužina, Mrkoplja, Vrbovskog i Dubovca s Karlovcem (*Karolin-ska cesta*). Ova komunikacija postala je prvi značajniji »žitni put«, osposobljena za kolni saobraćaj 1771. godine. Druga značajnija cesta pove-zala je Rijeku preko Senja, Vratnika i Tounja s Karlovcem, a puštena je u saobraćaj 1799. godine (*Jozefinska cesta*). Sve izrazitija orijentacija zaleđa Rijeke na njenu luku dovodi do korištenja i drugih puteva. Jedan od njih je unutrašnji plovni put Dunav—Sava—Kupa. Krajem XVIII st. gradi se i cesta Senj—Karlobag. Cesta Rijeka—Jelenje—Mrzla Vodica—Lokve—Vrbovsko—Severin—Karlovac puštena je u saobraćaj 1809. go-dine (*Lujzinska cesta*); ova komunikacija je remek-djelo tadašnje evrop-ske građevinske tehnike. Na taj je način kvarnersko primorje u to vri-jeme bilo relativno dobro povezano sa svojim zaleđem, što se povoljno odrazilo na saobraćaj, trgovinu i morsku plovidbu ne samo u primorskom već i otočnom dijelu kvarnerskog područja. Nakon likvidacije Mletačke republike 1797. godine, otok Krk je pripao Austriji, od 1806. do 1813. god. u vlasti je Napoleonove Francuske, a od 1813. do 1918. god. pod suvereni-tetom je Austro-Ugarske. Ranije, 1822. god. Austrija je otok Krk s Cres-som i Lošinjem izdvojila iz pokrajine Dalmacije i priključila ih pokrajini Istri, što je imalo za posljedicu jačanje hrvatskog etničkog elementa u ovoj pokrajini, te pojačano širenje narodnog preporoda na njenom teritoriju.³²

Industrijska revolucija u Hrvatskoj prouzrokovala je borbu između kolnog i željezničkog saobraćaja, te između jedrenjaka i parobroda. U ovoj borbi pobijedili su željeznica i parobrod. Ipak, gradnja jedrenjaka na kvarnerskim brodogradilištima prestala je tek 1895. godine.^{32a} U Trstu je 1836. god. utemeljeno parobrodarsko društvo koje je subvencionirala austrijska vlada. Parobrodi ovoga društva (Lloyd) pristajali su i uz otok Krk,³³ održavajući liniju Trst—Rijeka—Senj—Zadar. Prvi parobrod regi-striran je u Rijeci tek 1870. godine,³⁴ a kao matična luka za parobrode Rijeka postaje 1873. godine,³⁵ dakle iste godine kada je ovaj grad sa svojim zaleđem povezan željezničkom prugom do Karlovca (time i do Budimpešte) odnosno do Sv. Petra na Krasu (time preko Ljubljane do Beča). Redovnu parobrodarsku vezu Krk je dobio 1850. godine.

Sredinom XIX st. Krk ima veliku agrarnu gustoću pučanstva. Naj-veći broj aktivnog stanovništva otpada na poljoprivredno stanovništvo, ukupno 88%.³⁶ Sedamdesetih godina istog stoljeća maslinarstvo je jače zastupljeno od vinogradarstva. Od pojedinih vrsta voća najveću proizvod-nju daje smokva. Nedovoljna agrarna proizvodnja nadomještava se sred-stvima koja daju šumarstvo i stočarstvo. Ribolov je u drugoj polovini XIX st. zapostavljena gospodarska djelatnost. Glavno središte pomorstva u to je vrijeme Baška. Nakon relativnog ekonomskog prosperiteta otok Krk doživljava gospodarsku krizu i to uslijed pojave filoksere, propa-danja vinograda i konkurencije talijanskih vina. Zastoj u trgovini vinom nepovoljno se odrazio na brodarstvo. Zato se pučanstvo sve više opre-djeljuje na stočarstvo, ribarstvo, povrćarstvo i građevinarstvo, a u vezi s izgradnjom luka i cesta, za čiju je izgradnju trebalo dosta pijeska i šljunka. Šilo i Punat postaju središta brodogradnje, ali više zanatskog

karaktera.³⁷ Zbog ovakvih gospodarskih prilika, a također i uslijed porasta stanovništva do kojeg je došlo zbog pojačanog nataliteta, stanovništvo u XIX st. sve više emigrira; dok je npr. 1880. otok imao 18089 stanovnika, 1890. taj se broj popeo na 22230 stanovnika. Već 1900. godine otok Krk ima 21286 stanovnika. Nakon toga slijedi pad nataliteta, a time i prirodnog priraštaja. Dobna struktura je nepovoljna, a ovakva demografska pojava zapaža se već od druge polovine XIX stoljeća. Stanovništvo krčkih naselja brojčano opada, što se posebno vidi na primjeru Baške; samo od 1900. do 1910. god. broj stanovnika u ovom naselju smanjio se za 10%.³⁸ Raspadom Austro-Ugarske, a nakon ugovora u Rapallu 1920. godine, Istra, te otoci Cres i Lošinj pripali su Italiji, kojoj je Rimskim sporazumom od 1924. god. priznat i suverenitet nad Rijekom. Krk gubi kontakt s ovim gradom i svojim zapadnim zaleđem kojemu etnički i kulturno pripada od najstarijih vremena hrvatske povijesti. U kapitalističkoj Jugoslaviji na otoku Krku i nadalje se razvija ekstenzivna poljoprivreda s uzgajanjem žitarica, masline, voća, povrća i vinove loze; ova posljednja kultura sporo se obnavlja, i to zbog potrebe velikih ulaganja, a istodobno niskih prodajnih cijena. Veće gospodarsko značenje ima stočarstvo (sitna stoka) i šumarstvo. Oranice propadaju i pretvaraju se u neproduktivno zemljište. Do drugog svjetskog rata broj pučanstva opada, a takva tendencija zapaža se i poslije rata. Otok Krk je 1921. god. imao 20 842 stanovnika, a 1931. god. nešto manje, 20 043 stanovnika. U razdoblju između dva svjetska rata stanoviti napredak unutar gospodarskog života pokazuje krčko brodarstvo s glavnim središtima u Malinskoj, Puntu, Klimnu i Šilu. Težak gubitak pretrpjelo je brodarstvo u drugom svjetskom ratu, kada je izgubljen 21 brod s 653 brt.³⁹ Početak drugog svjetskog rata otoku Krku je donio okupaciju od strane talijanskih vojnih snaga. U rujnu 1943. god. na otok se iskrcavaju dijelovi 13. divizije NOVJ, nakon čega su ga zaposjele njemačke okupacione vojne jedinice. Partizanske grupe pružaju aktivan otpor okupatoru od prve polovine 1944. godine, a dne 17. travnja 1945. god. dijelovi 26. divizije iskrcavaju se na istočnoj obali Krka. Za kratko vrijeme uslijedilo je uništenje neprijateljskih vojnih grupacija, odnosno njihovih jedinica i njihova predaja.

Burna povijest otoka Krka ostavila je tragova u ispreplitanju romanskih, bizantskih i hrvatskih kulturnih utjecaja; oni se manifestiraju u prisustvu sakralnih i profanih arhitektonskih oblika različitih stilova: antičko-kršćanskog, preromaničkog, ranoromaničkog, gotičkog, kasnogotičkog i ranorenesansnog. Nacionalna i kulturna borba stanovništva otoka Krka neodvojiva je od glagoljaštva, pokreta toliko značajnog za kulturnu povijest Hrvatske u cjelini.

Prvi i drugi svjetski rat prouzrokovali su gubitke u stanovništvu otoka Krka. Završetkom drugog svjetskog rata broj stanovnika se smanjio i zbog odlaska optanata, ali također — u prvoj poslijeratnoj fazi ekonomskog razvoja — i zbog nepovoljnog stimuliranja rada na selu, tj. u poljoprivredi. Pripajanjem dijela kvarnerskog prostora i Istre matici zemlji, SFR Jugoslavija dobija najvredniji dio jadranskog primorja. Na

njegovoj sjevernoj obali razvija se Rijeka kao najjače središte pomorske privrede SFR Jugoslavije, zatim kao najrazvijeniji jugoslavenski lučko-industrijski centar, snažno gravitacijsko središte svoga nacionalnog zaleđa, opskrbno središte svoje bliže okolice, razvijeni tranzitno-turistički punkt, te kulturno, znanstveno, prosvjetno, upravno-administrativno i zdravstveno-medicinsko središte kvarnersko-istarsko-goranske regije. U međunarodnim okvirima Rijeka je postala ishodišna, odnosno završna tačka međunarodnih kopnenih i plovidbenih putova, postala je značajni posrednik međunarodne robne razmjene, tj. središte tranzitnog prometa. Zbog ovih razloga gravitaciona snaga Rijeke u odnosu na bliže i dalje zaleđe veoma je velika. I ovo je jedan od razloga »bijegu« radne snage i s kvarnerskih otoka, a time i s otoka Krka, u navedeni gravitacioni centar. Nacionalno zaleđe kvarnerskog prostora (najveći dio alpsko-panonskog prostora) ima gustu naseljenost, to je industrijski i agrarno najrazvijeniji makrorajon SFR Jugoslavije. Ističe se velikom dužinom i kvalitetom saobraćajnica, zatim razvijenim stupnjem motorizacije, najvećim koeficijentom iskorišćivanja pređenog puta s teretom, najvećim tranzitom motornih vozila, robe i putnika, te mogućnosti korišćenja unutrašnjeg plovnog sistema Dunav—Sava—Kupa. Kvarnerskom prostoru prirodno i gospodarski gravitiraju srednjoevropske zemlje, gusto naseljene i industrijski veoma razvijene. Ovaj dio Evrope ima gustu mrežu autoputeva i željezničkih pruga, te razvijeni avionski saobraćaj. Preko sjeverne i sjeverozapadne granice SFR Jugoslavije saobraćajna mreža ove zemlje dobro se uklapa u evropski sistem komunikacija. S obzirom na turističke pravce orijentirane iz Srednje Evrope prema Jadranu, jadranska magistrala ima međunarodno značenje. Izgradnjom projektiranog mosta Krk—primorje, ovaj otok će dobiti izravni priključak na ovu međunarodnu magistralu, a preko nje i izravnu vezu s nacionalnim i međunarodnim zaleđem.

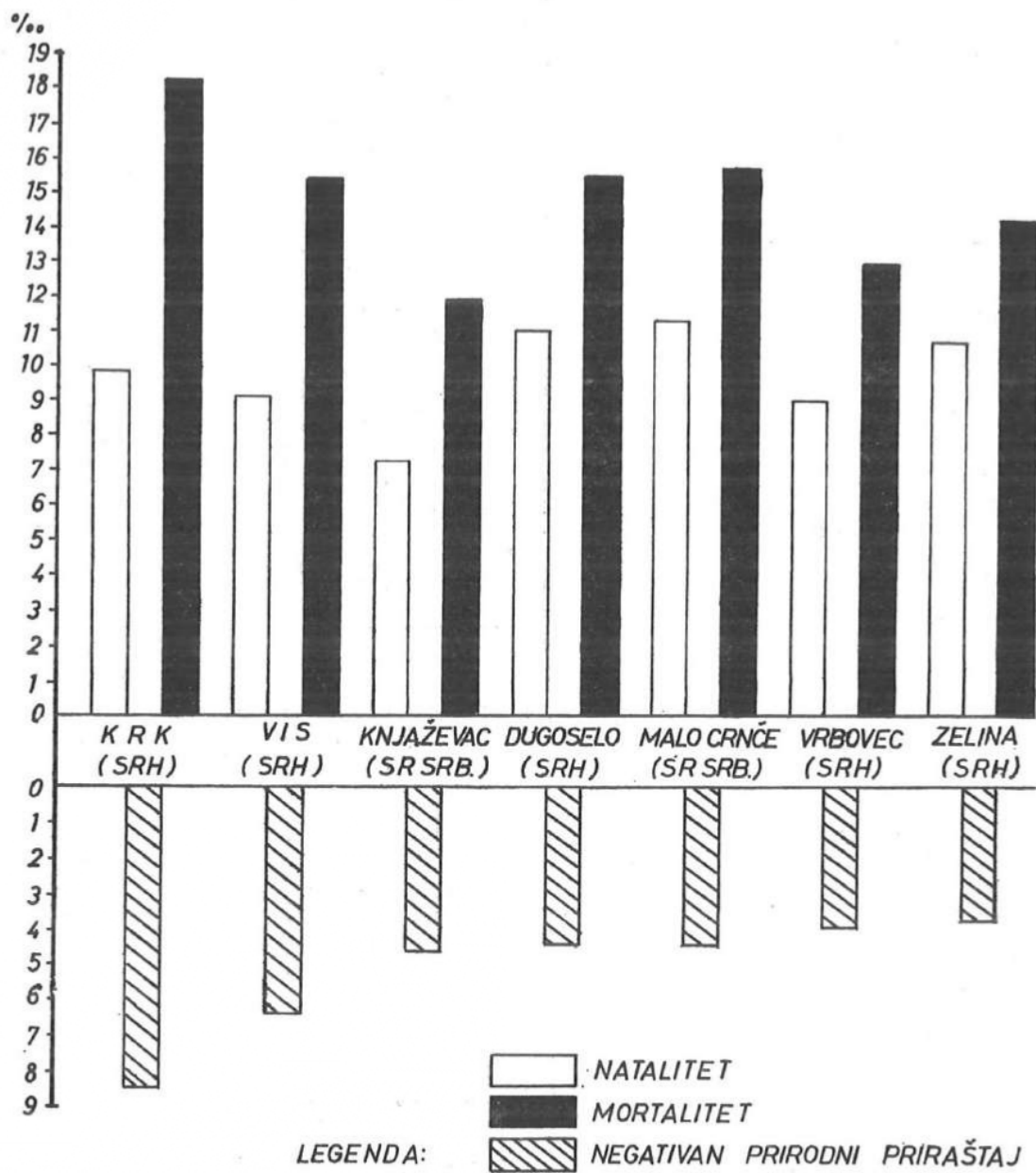
U kvarnerskom prostoru (ne uzimajući u obzir Istru) mogu se razlikovati dva njegova dijela različitog stupnja naseljenosti: kvarnerski otoci i vinodolsko-velebitsko primorje. Sve otočne općine imaju ukupno 42 530 stanovnika, a njihova površina iznosi 1341 km², dakle srednja gustoća stanovništva u ovome dijelu kvarnerskog prostora je 31,7. Navedeni primorski pojas s njegovim općinama ima 221 270 stanovnika i površinu od 1931 km², pa mu je prema tome srednja gustoća stanovništva 114,5 (str. 25 a). Od svih kvarnerskih otočnih općina najveći broj stanovnika ima općina Krk; 1969. godine (I polugodište) bilo je 13 758 stanovnika,⁴⁰ dakle manje nego 1961. godine, kada je bilo 14 548 stanovnika. Pad stanovništva u 1969. god. bilježe i Mali Lošinj i Senj. Najveći pak porast stanovništva u odnosu na 1961. god. pokazuje općine Rijeka, i to sa 165 223 st. u 1969, prema 127 029 st. u 1961. godini. Prema tome, na teritoriju općine Rijeka živi veći broj stanovništva nego u svim ostalim kvarnerskim općinama (ne uzimajući u obzir Istru). S obzirom na broj stalnih naselja, općina Krk u kvarnerskom prostoru zauzima drugo mjesto s 68 stalnih naselja, prema općini Crikvenica s 98, Rijeka 62, Opatija 52, Mali Lošinj 39, Senj 24, Pag 11 i Rab 8 stalnih naselja.⁴¹ Krk ima veliku gustoću stalnih naselja, 1 naselje na 6,3 km². Ostale otočne općine imaju manju

gustoću stalnih naselja: Mali Lošinj 1/13,2, Rab 1/14,4 i Pag 1/26. Gustoća naselja i njihova disperzija značajni su činioci koji sa svoje strane utječu na planiranje prostora, posebno na planiranje izgradnje komunikacija. Ovakva nejednakomjernost razmještaja stanovništva posljedica je nejednakomjernosti razmještaja proizvodnih snaga u cjelini. Otočni dio još uvijek je prostor uglavnom ekstenzivne poljoprivrede i turističke privrede, a primorski pojas je razvijeni turistički podrajon s veoma razvijenom pomorskom privredom i industrijom. Razvijenošću ovih posljednjih oblasti privrede izdvaja se Rijeka. Zbog ovih razloga primorski dio je veoma urbaniziran. U njemu je npr. srednja gustoća stanovništva na području općine Rijeka 315,9, Opatija 90,1; manja je gustoća na teritoriju općina Crikvenica (36,8) i Senj (18). S druge strane, od otočnih općina najveću gustoću ima Rab — 76,8, zatim Krk — 32,1, Pag — 28,6 i Mali Lošinj — 23,⁴² Posebno je zanimljiv položaj općine Krk s obzirom na prirodni priraštaj. Ističe se relativno niskom vrijednosti nataliteta (9,8‰) i najvećom vrijednosti mortaliteta u SFR Jugoslaviji (18,3‰), i prema tome najvećom negativnom vrijednosti prirodnog priraštaja u ovoj zemlji (—8,5‰).⁴³ Prirodni priraštaj ove zemlje je 10,8‰, a SR Hrvatske 6,0‰ (1968. godine 5,3‰). Ostale kvarnerske općine imaju ove vrijednosti prirodnog priraštaja: Mali Lošinj —1,1‰, Crikvenica —1,4‰, Senj 2,0‰, Pag 3,7‰, Rab 3,7‰ i Rijeka 7,9‰ (stanje 1967. godine).⁴⁴

Od ukupno 1899 zaposlenih u društvenom sektoru na području općine Krk, najviše ih je zaposleno u trgovini i ugostiteljstvu, zatim u poljoprivredi sa šumarstvom, zanatstvu, stambenoj i komunalnoj djelatnosti, te industriji i rudarstvu (stanje 1968. godine).⁴⁵

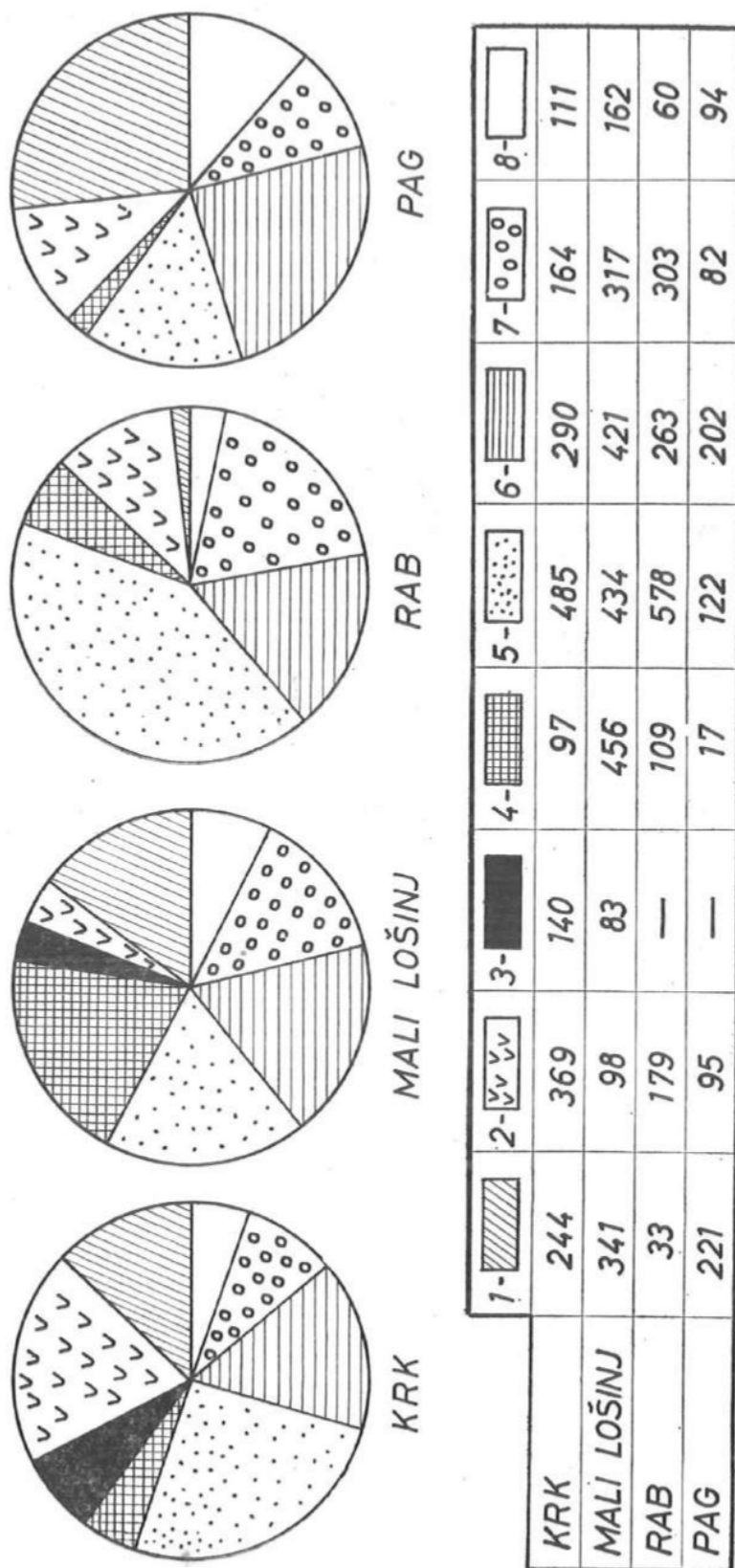
Otočni dio kvarnerskog područja ima svojevrstne uvjete ekonomskog razvoja. Njegovo stanovništvo crpi prirodna materijalna dobra iz mora, na moru i na kopnu. More je najznačajniji element prirodne sredine koji pruža raznovrsne mogućnosti gospodarskog iskorišćivanja. Tradicionalni oblici privređivanja dobijaju novije forme. U suvremenim uvjetima razvoja privreda otoka Krka usmjerena je na turističku privredu, intenzivnu poljoprivredu, posebno na poljodjelstvo, i to na uzgajanje ranog povrća i različitog voća, zatim na ribarstvo, neke grane industrije, zanatstvo i kućnu radinost. Problem električne energije na otoku ne postoji. Dne 1. IV 1960. uslijedilo je službeno priključenje otoka na kopnenu mrežu. Do 31. XII 1966. elektrificirano je ukupno 95% kućanstava. Od ostalih kvarnerskih otoka potpuno je elektrificiran otok Rab, a otoci Cres i Mali Lošinj do navedenog vremena elektrificirani su s 45%.⁴⁶ Otok Krk pripada energetsom bazenu sjevernog primorja (Istra i kvarnersko područje). Skoro 70% energije u ovom sustavu dolazi od hidroelektrana. Ukupni narodni dohodak općine Krk u 1967. god. iznosio je 45,0 milijuna dinara; od toga je na trgovinu i ugostiteljstvo otpalo 13,5, na poljoprivredu sa šumarstvom 9,4 (od čega na privatni sektor 7,9) i na industriju-rudarstvo 7,4 milijuna dinara.⁴⁷

Otok Krk ima veoma povoljan i turističkogeografski položaj, tj. povoljan prostorni odnos prema evropskim disperzivnim turističkim područjima i prema turističkim pravcima. Ovaj otok ima i prirodne i



Sl. 9. Položaj općine Krk s obzirom na natalitet, mortalitet i prirodni priraštaj prema ostalim općinama na području SFR Jugoslavije, koje se ističu visokom vrijednošću mortaliteta i negativnog prirodnog priraštaja.

kulturno-povijesne turističke motive i objekte. Turizam se počinje razvijati početkom ovoga stoljeća. Prvi svjetski rat spriječio je daljnji razvoj turizma. Tek nakon rata turistički postaju atraktivniji gradovi Krk, Puna i Omišalj. U toku drugog svjetskog rata mnogi ugostiteljsko-turistički kapaciteti bili su porušeni. Brži razvoj turističke privrede na otoku Krku datira od 1950, a posebno od 1953. god. kada je na otoku Krku registrirana



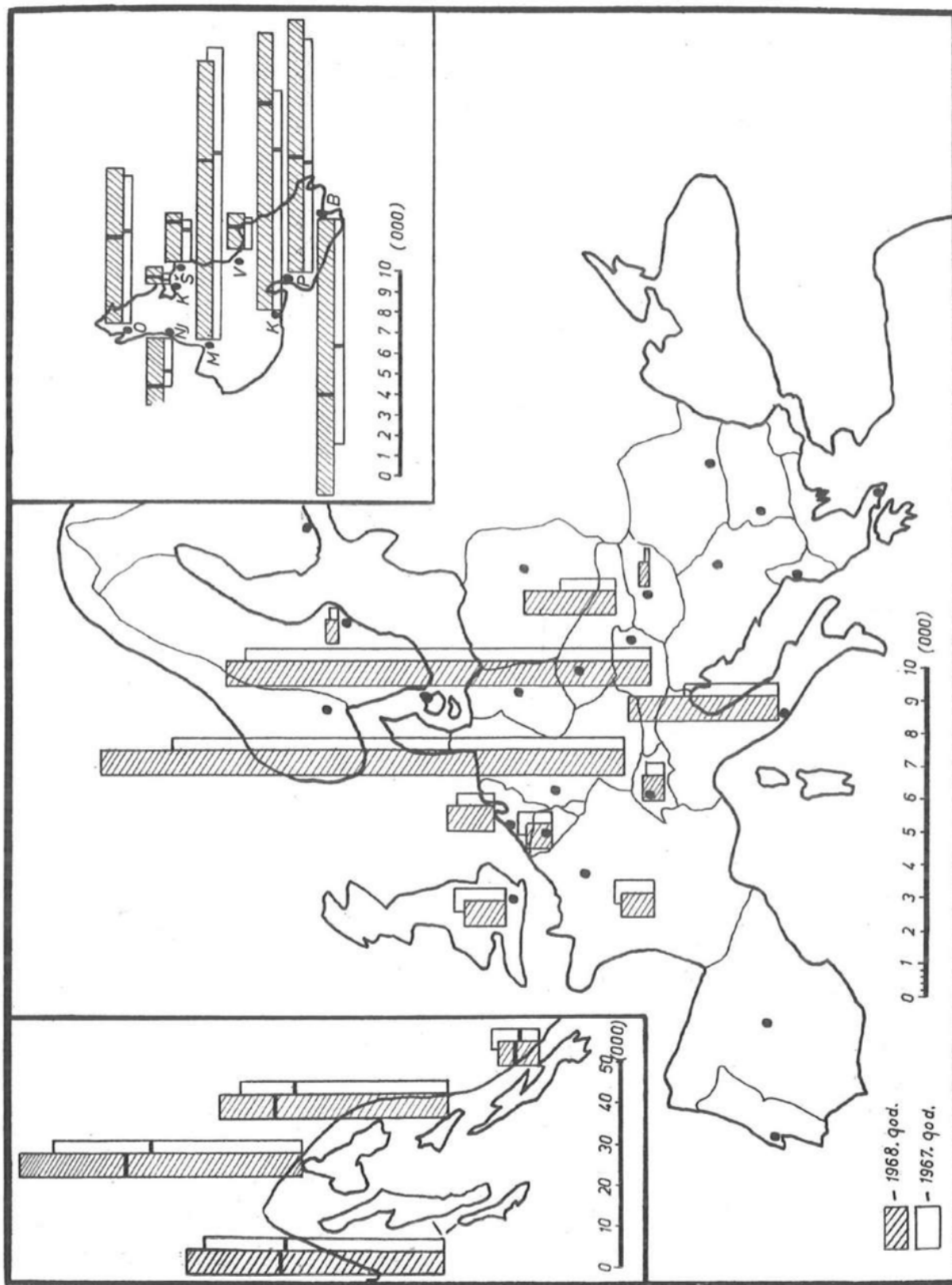
Sl. 10. Položaj općine Krk prema ostalim kvarnerskim otočnim općinama s obzirom na zaposleno osoblje u društvenom sektoru. 1. Industrija i rudarstvo. 2. Poljoprivreda i šumarstvo. 3. Građevinarstvo. 4. Saobraćaj i veze. 5. Trgovina i ugostiteljstvo. 6. Zanatstvo, stambena i komunalna djelatnost. 7. Kulturna i socijalna djelatnost. 8. Društvene i državne službe.

no prisustvo 2917 stranih turista s 37 395 noćenja. Ugostiteljsko-turistički kapaciteti proširuju se uz jugozapadnu i sjeverozapadnu obalu; na ovoj posljednjoj se — između ostalih — brzim tempom razvija turističko mjesto Njivice. Otok Krk ima veoma povoljne uvjete za obogaćivanje sadržaja boravka turista organiziranjem različitih manifestacija, među koje spadaju npr. »Krčki festival« u Malinskoj i »Ribarski dani« u Baškoj. Veoma su povoljni uvjeti za razvoj sportskog ribolovstva, jedrenja, vožnje brzim čamcima, skijanja na vodi i jahting-turizma sa zimovalištem jahti u Puntarskoj dragi i školom za sportove na vodi u Puntu.⁴⁸ U suvremenom gospodarskom životu otoka Krka turistička privreda je najperspektivnija privredna djelatnost, jer su mogućnosti njenog intenziviranja velike. Za otok Krk se već danas može reći da predstavlja šire predgrađe i rekreacioni prostor Rijeke kao snažne urbane i industrijski razvijene cjeline. Industrijalizacija i urbanizacija otoka Krka ne bi smjela poprijeti takve razmjere da bi negativno djelovale na turistička kretanja na ovome najvećem jugoslavenskom otoku, koji je istodobno i najveći mediteranski otok prostorno najbliži Srednjoj Evropi kao najjačem evropskom matičnom turističkom području.

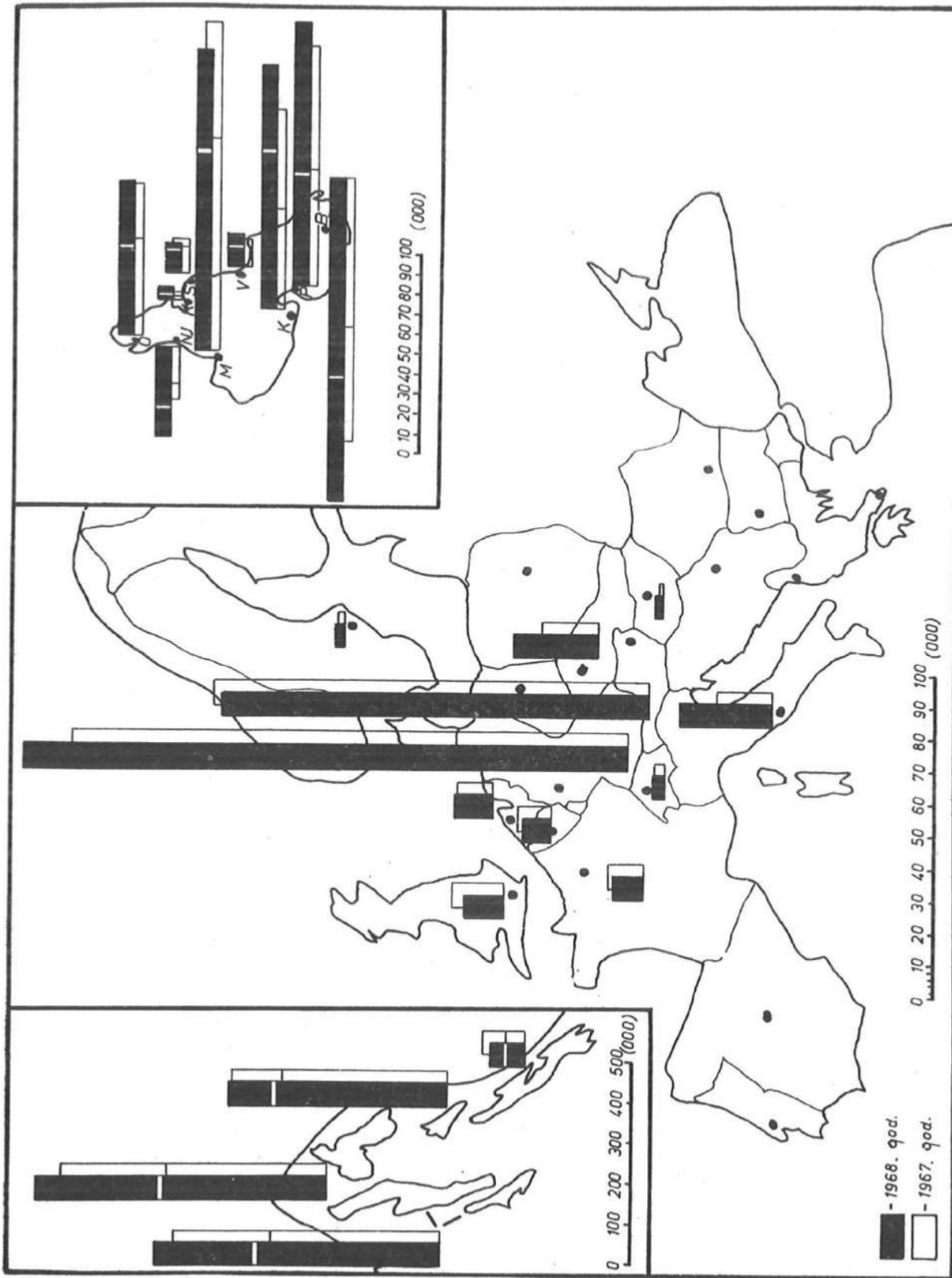
Među otočnim kvarnerskim općinama Krk zauzima prvo mjesto u ukupnom prometu turista (68 171), zatim u prometu stranih turista



Sl. 11. Položaj SFR Jugoslavije prema evropskim disperzivnim (matičnim) turističkim područjima i glavnim turističkim pravcima (prema V. Bračiću)



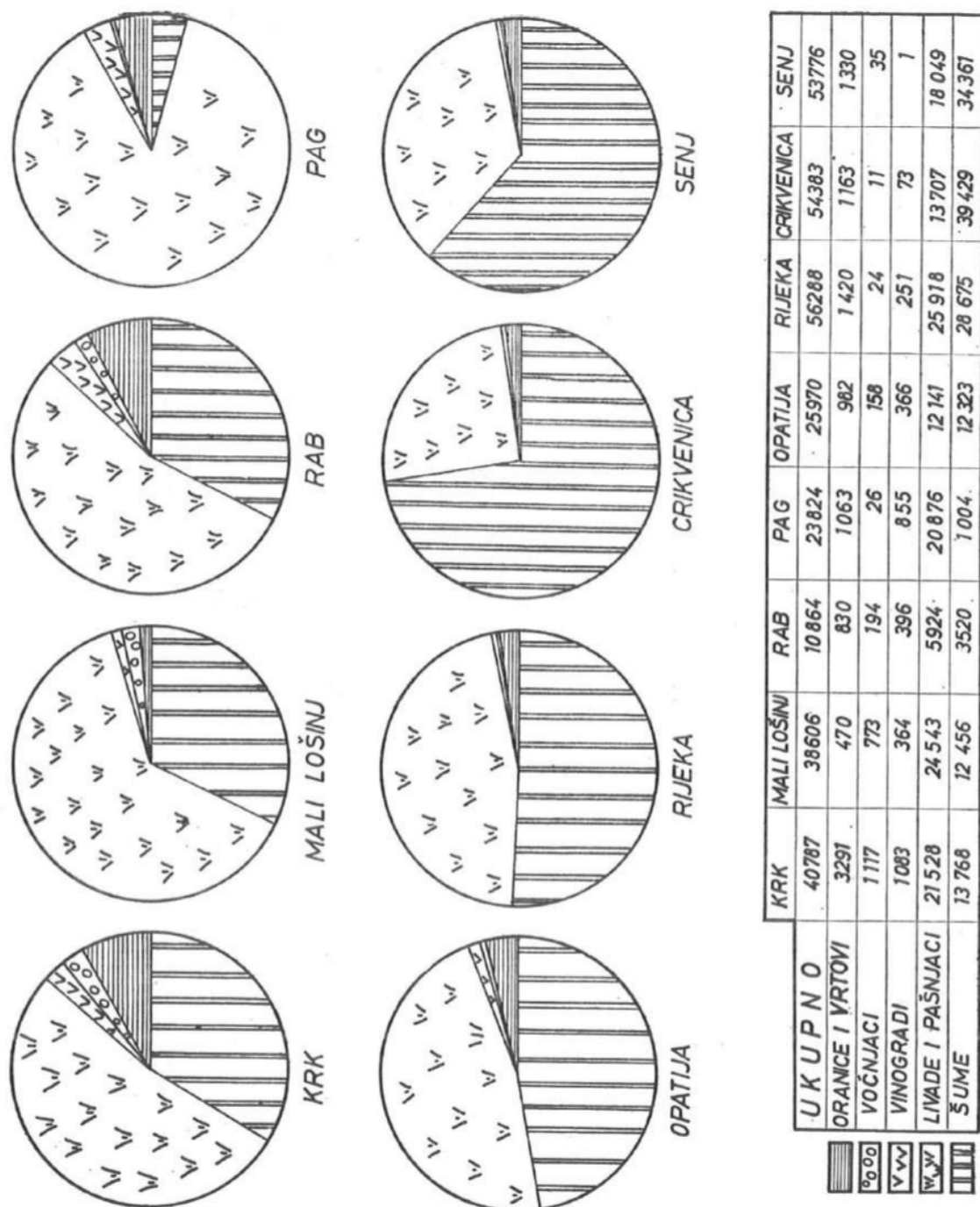
Sl. 12. Promet stranih i domaćih turista (posjetilaca) na Krku i na ostalim kvarnerskim otočnim općinama. Karta Evrope: promet stranih turista na otoku Krku prema pripadnosti evropskim zemljama. Karta kvarnerskih otočnih općina (gore lijevo): promet stranih i domaćih turista (posjetilaca); donji dio stupca prikazuje vrijednost prometa stranih, a gornji dio stupca promet domaćih turista (posjetilaca). Karta otoka Krka (gore desno): promet stranih i domaćih turista (posjetilaca) u glavnim krčkim lukama (plažama); dijelovi stupca uz početna slova luka (plaža) odnose se na strane turiste (posjetioce), a preostali dijelovi stupca odnose se na domaće turiste (posjetioce).



Sl. 13. Noćenja stranih i domaćih turista za Krk i ostale kvvarnerske otočne općine (izražena u tisućama): Karta Evrope: broj noćenja stranih turista na otoku Krku prema pripadnosti evropskim državama. Karta kvvarnerskih otočnih općina (gore lijevo): broj noćenja stranih i domaćih turista; donji dio stupca prikazuje vrijednost broja noćenja stranih, a gornji dio stupca broj noćenja domaćih turista. Karta otoka Krka (gore desno): broj noćenja stranih i domaćih turista; dijelovi stupca uz početna slova luka (plaža) odnose se na broj noćenja stranih turista, a preostali dio stupca na broj noćenja domaćih turista.

(42 148), ukupnom broju noćenja (719 447) i ukupnom broju ugostiteljskih radnji (118). Drugo mjesto zauzima brojem ležaja (9 666) i prometom u ugostiteljstvu u milijunima dinara (20,4). Treće mjesto zauzima brojem noćenja stranih turista (424 346) — (stanje 1968. godine). Promatra li se pak položaj općine Krk unutar svih kvarnerskih općina, onda Krk zauzima četvrto mjesto u prometu turista (ukupno), stranih turista i ukupnog broja noćenja, te šesto mjesto brojem noćenja stranih turista. U istim okvirima zauzima četvrto mjesto brojem ležaja i brojem ugostiteljskih radnji, a peto mjesto prometom u ugostiteljstvu (u milijunima dinara).⁴⁹ Iz svega toga može se zaključiti da otok, odnosno općina Krk, u kvarnerskom turističkom rajonu još nije zauzeo onaj položaj koji bi svojim potencijalnim mogućnostima mogao ostvariti. Najnovije tendencije općeg gospodarskog razvoja na ovom otoku, posebno sve izrazitija njegova saobraćajna funkcija, garancija su intenziviranja ugostiteljsko-turističke izgradnje i s tim u vezi snažnog povećanja turističkog prometa. Razvoj turističke privrede na Krku ne znači i potiskivanje ostalih gospodarskih djelatnosti na ovom otoku. Naprotiv, turizam će pozitivno utjecati na njihov razvoj. Međutim, turizam već danas pred takve djelatnosti postavlja upravo zahtjev da u stanovitoj mjeri odbace tradicionalne oblike privređivanja, odnosno da se prilagode najnovijim društvenim i gospodarskim kretanjima. Među takve djelatnosti spadaju npr. poljodjelstvo, koje se mora intenzivirati u pravcu uzgajanja ranog povrća i drvenastih kultura — vinove loze i voća, zatim zanatska djelatnost i kućna radinost (npr. izrada suvenira).

S obzirom na mogućnost poljoprivredne proizvodnje i šumsku površinu, Krk u kvarnerskom prostoru zauzima specifičan položaj. Ovaj otok ima veću površinu oranica i vrtova, te voćnjaka nego sve ostale kvarnerske otočne općine zajedno. Isto tako ima najveću površinu pod vinogradima. Površinom livada i pašnjaka pred općinom Krk je samo općina Mali Lošinj. Krk je najšumovitiji kvarnerski otok. Inače, najveću šumsku površinu u kvarnerskom području ima općina Crikvenica. Prva kvarnerska općina površinom livada i pašnjaka je općina Rijeka. Površine pod vinogradima na Krku se smanjuju u korist uzgajanja ranog povrća. Postoje suvremeni vinarski podrumi, ali njihovi kapaciteti još uvijek ne zadovoljavaju. Nužno je povećanje krmne baze, jer bi se njome ojačao stočni fond. Od svih kvarnerskih otočnih općina Krk ima najveći godišnji prinos pšenice. Rab je pak prva općina u proizvodnji kukuruza. Krumpira najviše proizvodi Krk, više nego sve ostale kvarnerske otočne općine zajedno. Krk daje i najveću proizvodnju crvenog luka, kupusa, kelja, rajčica, salate, blitve i špinata. Od pojedinih vrsta voća Krk je prva općina u proizvodnji smokava (daje veću proizvodnju nego sve ostale otočne općine), zatim višanja, oraha i grožđa. Na drugom je mjestu u proizvodnji trešanja, bresaka, kajsija, krušaka, badema i limuna (iza opć. Mali Lošinj), a na trećem je mjestu u proizvodnji jabuka (također iza opć. Mali Lošinj i Rab). Usitnjenost posjeda i još u priličnoj mjeri rasprostranjen ekstenzivan način poljoprivredne proizvodnje stoje na putu postizavanja veće produktivnosti. Iako je Krk najšumovitija otočna općina, ipak veću proizvodnju drvne mase i veću sječu šuma daje općina



Sl. 14. Položaj Krka prema nekim općinama kvarnerskog prostora s obzirom na poljoprivrednu i šumsku površinu.

Mali Lošinj. Od vrsta stoke najbrojnije su ovce (pramenke i njeni sojevi). Pag je prva općina po ovčarstvu. Merinizacijom će se dobiti kvalitetnija vuna i veća mliječnost ove domaće životinje. Krk je i prva otočna općina s obzirom na broj goveda, svinja i peradi.

Navedeno opće stanje poljoprivredne proizvodnje na području općine Krk takvo je da se ona u kvarnerskoj regiji pojavljuje svojim tržišnim viškovima koji su namijenjeni jačim lokalnim tržištima, kakva su npr. Rijeka, Crikvenica, Senj i Opatija. Značajniji takvi viškovi su npr. crveni luk, krumpir, rajčica, kupus, cvjetača i mahune. Dio ovakvih poljodjelskih proizvoda prerađuje se u lokalnim poduzećima. Krk daje i tržišne viškove stočarstva, kao npr. viškove govedeg, telećeg i svinjećeg mesa, te manje količine ovčijeg i janjećeg mesa, kravljeg mlijeka i jaja.⁵⁰ Položaj Krka, kao poljoprivrednog proizvođača i istodobno snabdjevača poljodjelskim i stočarskim proizvodima, ojačat će se sve bržim tempom razvoja turističke privrede, ali i sve većom potražnjom ovakvih proizvoda u gradskim naseljima primorskog pojasa.

Otok Krk ima veoma povoljan položaj s obzirom na bogatstvo obližnjeg mora ribom. Međutim, ovakav svoj položaj Krk nije iskoristio, te se količinom ulova ribe među kvarnerskim otočnim općinama nalazi na posljednjem mjestu. Prva ribarska općina je Mali Lošinj. Očekuje se da će najnovije tendencije gospodarskog razvoja na ovom otoku pokrenuti i razvoj ribolova. Uz obalno more otoka Krka postoje potencijalno bogata lovišta plave ribe, npr. srdelica papalina, srdela, skuša i tuna. Ovakvo stanje sa svoje strane pruža i mogućnosti razvoja sportskog ribolova, posebno u zaljevu Omišlja, zatim u zaljevima Malinske i Čavlena.

Sadržaj boravka turista obogaćuje se organiziranjem sportskog lova, npr. na jarebice, fazane i zečeve. Najveći interes za ovu granu sporta pokazuju talijanski turisti, koji su i glavni zakupci lovišta.

Kvarnerski prostor vapnenačkog je sastava, pa je zato i sirovinska osnova mineralnog porijekla s obzirom na njene vrste veoma skromna. Veće je bogatstvo boksita, a na otoku Krku iskorišćuje se šljunak i pijesak, te građevinski kamen. Mnogo je bogatija sirovinska osnova biljnog i životinjskog porijekla (drvo, povrće, meso, riba, mlijeko, voće i grožđe). Industrija (s rudarstvom) u gospodarstvu otoka, odnosno općine Krk, zauzima značajno mjesto, što dokazuje i njen udio u formiranju narodnog dohotka u 1967. godini. Od ukupnog ovakvog dohotka, 45,0 milijuna dinara, na industriji (s rudarstvom) otpalo je 7,4 milijuna, prema udjelu trgovine i ugostiteljstva — 13,5 milijuna i poljoprivrede sa šumarstvom 9,4 milijuna dinara.⁵¹ Industrija se orijentirala na brodogradnju, zatim na proizvodnju užarskih proizvoda, teške konfekcije, sagova i plastičnih proizvoda, te na preradu ribe i poljoprivrednih proizvoda. Razvoj turističke privrede, posebno ugostiteljsko-turističke izgradnje, zatim razvoj saobraćaja i sve veća potreba za različitim uslugama u toku turističke sezone, potiču i razvoj raznih grana zanatstva.

U ostvarivanju programa gospodarskog razvoja jadransko-primorske regije jedan je od temeljnih zadataka što optimalnije povezati priobalni primorski pojas s otocima. To se najbolje može ostvariti uvođenjem kombiniranih transportnih sredstava, brodova, trajekata i kopnenih transportnih sredstava. Dopuna ovim vidovima saobraćajnog povezivanja je avionski saobraćaj. Budući da je kvarnersko područje već danas jedno od najjačih pristupnih i receptivnih turističkih područja Evrope, frekven-



Sl. 15. Položaj kvarnerskog prostora i Istre prema značajnijim cestama (autoputevima) Evrope

cija vozila i turista u navedenom prostoru iz godine je u godinu sve intenzivnija. Sve je veći tranzitni i lokalni, nacionalni putnički i teretni promet. Na kvarnerskom prostoru stječu se ove značajnije ceste: Zagreb

—Delnice—Rijeka, istarska magistrala—Rijeka, jadranska magistrala, Plitvička jezera—Senj i Trst—Rijeka. Cestovna dionica Rijeka—Opatija—Brseč uslijed turističkog prometa najopterećeniji je dio ceste. Zbog istih razloga najveće su oscilacije u toku turističke sezone na cestama prema Istri, Sloveniji i uz istočnojadransku obalu. Manje su naglašene oscilacije u prometu na relaciji Zagreb—Rijeka. Kvarnerski prostor je propusno područje cestovnog saobraćaja i turističkog prometa u smjeru sjeverozapad—jugoistok. To je pravac jadranske magistrale, koja ima međunarodno saobraćajno značenje. Njezin najopterećeniji dio je onaj u podvelebitskom primorju i to zbog nepovoljne konfiguracije terena i položaja same trase. Zato je ovaj sektor magistrale usko grlo saobraćaja. Izgradnjom zaobilazne ceste od Novog Vinodolskog preko Bakra i zaobilaznim putem mimo Rijeke otklonit će se navedeno stanje, povećat će se propusna moć jadranske magistrale. Rješenju ovog problema doprinijet će i izgradnja priključnih cesta iz unutrašnjosti zemlje, a s otočne strane uvođenje trajektne veze i izgradnja mostova između kopna i onih otoka koji su mu se prostorno najviše približili. Najidealnije uvjete za ovakvo povezivanje imaju otoci Krk i Pag.

U srednjem vijeku postojalo je nekoliko trajekata (»trageti«) koji su omogućivali prijevoz robe i ljudi s jedne obale rijeke na drugu, s jedne morske obale na drugu. Tako je npr. u XV i XVI st. i prijelaz preko Rječine bio omogućen upotrebom »trageta«. ⁵² U XIV st. na području dubrovačke republike saobraćala su dva trajekta (»brodarice«), jedan između sela Mokošice i Sustjepana, a drugi između Malog Stona i susjedne obale. ⁵³ Otok Krk je sa susjednom obalom vjerojatno u XV st. povezivao most. Potreba za redovitim suvremenijim načinom saobraćajnog povezivanja istočnojadranskih otoka s priobalnim primorskim pojasom pokazala se još prije šezdesetak godina. Tada je izrađen projekt prema kojem je trebalo pristupiti izgradnji »transinzularne željeznice«, koja bi ferryboatom povezala otoke Cres, Krk, Rab i Pag sa susjednom obalom. Prema jednoj varijanti takva »transinzularna željeznica« povezala bi Pulu sa Zadrom i to preko Cresa, Krka, Raba, Paga i Privlake. ⁵⁴

Današnjom upotrebom trajekata ili »pokretne ceste« otok Krk se na svoj način približio susjednom kopnu, sve se više oslobađa od zavisnosti brodova kao klasičnog prijevoznog sredstva. Ovakvo približavanje susjednoj obali ima za posljedicu njegovu još veću gravitaciju Rijeci i ostalim značajnim gospodarskim i kulturnim središtima u primorju i njegovom zaleđu. Ali, pojavljuje se i tendencija suprotnog kretanja, primorje—otok; otočna centripetalna gospodarska snaga ovakvim razvojem sve više dolazi do svoga izražaja. Postoje dvije trajektne veze za povezivanje priobalnog pojasa s otokom Krkom; jedna je na potezu Črišnjeva—Voz, a druga Crikvenica—Šilo (ovo su stalne trajektne veze). Već današnji sistem trajektne veze u kvarnerskom prostoru pokazuje prednosti ovakvog načina povezivanja, otkriva trasu »međuotočne ceste« što će biti paralelna s jadranskom magistralom, koju će ova nova »cesta« u velikoj mjeri saobraćajno odteretiti.

Izgradnja i rekonstrukcija cesta, zatim uvođenje trajektne veze i s tim u vezi ukidanje stanovitog broja nerentabilnih brodskih linija odrazilo se na smanjenje prometa robe i putnika u otočnim lukama. Otok

Krk ima 11 luka, a te su: Krk, Punat, Baška, Stara Baška, Vrbnik, Šilo, Klimno, Glavotok, Malinska, Njivice i Omišalj. Ukupna dužina njihovih obala iznosi 2 320 m. Na području općine Mali Lošinj ima 10 luka s ukupno 3 181 m obale. Rab ima 4 luke s 1 800 m, a Pag 8 luka s 1 020 m duge obale. Znatan dio obala krčkih luka je dotrajavao, pa bi trebalo pristupiti njihovom uređenju i stalnom održavanju. Za ovu svrhu bila bi potrebna sredstva od 1 000 000 dinara koja se ne mogu namaknuti prihodima od naknada što ih ostvaruju krčke luke (160 000 dinara u 1967. godini).⁵⁵

Ekonomski potencijal otoka Krka, postojanje trajekata i brodskih linija — sezonskih i vansezonskih — kao i mogućnost transporta robe, vozila i putnika u lukama, odredili su pravce i intenzitet prometa. Krk i Rab su otoci većeg izvoza, uglavnom poljoprivrednih proizvoda, a Cres i Lošinj su otoci većeg uvoza robe; u ukupnom prometu koji ostvaruju kvarnerski otoci, najveći je udio otoka Krka, veći nego svih ostalih otoka zajedno.⁵⁶ Trajekti prevoze najveću količinu robe, vozila i putnika. Sve je veći promet robe s otoka prema kopnu; ova pojava je u vezi sa stvaranjem tržišnih viškova na otoku Krku. Dakako, postoji razlika u veličini prometa robe između sezonske »špice« prosjeka vansezonskog prometa; ovu razliku najmanje osjećaju trajekti. S obzirom na strukturu robe, najviše se odvozi pijesak i poljoprivredni proizvodi, a najveća količina uvezene robe otpada na građevinski materijal, npr. cement i ciglu. Glavni prometni pravac na otoku je onaj koji prolazi agrarno razvijenim dijelovima, najgušće naseljenim, i uz koje se nalaze najznačajniji ugostiteljsko-turistički kapaciteti. Ovaj saobraćajni, odnosno prometni pravac podudara se sa starom cestom koja je povezivala grad Krk sa sjevernim dijelovima otoka; danas je to asfaltirana cesta od Voza na Omišalj—Malinsku—Krk—Bašku. Od ove otočne saobraćajne kičme granaju se ceste prema krčkim obalama na kojima su locirane najznačajnije luke otoka.

Promet putnika u lukama Krka slijedeći je (stanje 1967. godine):⁵⁷

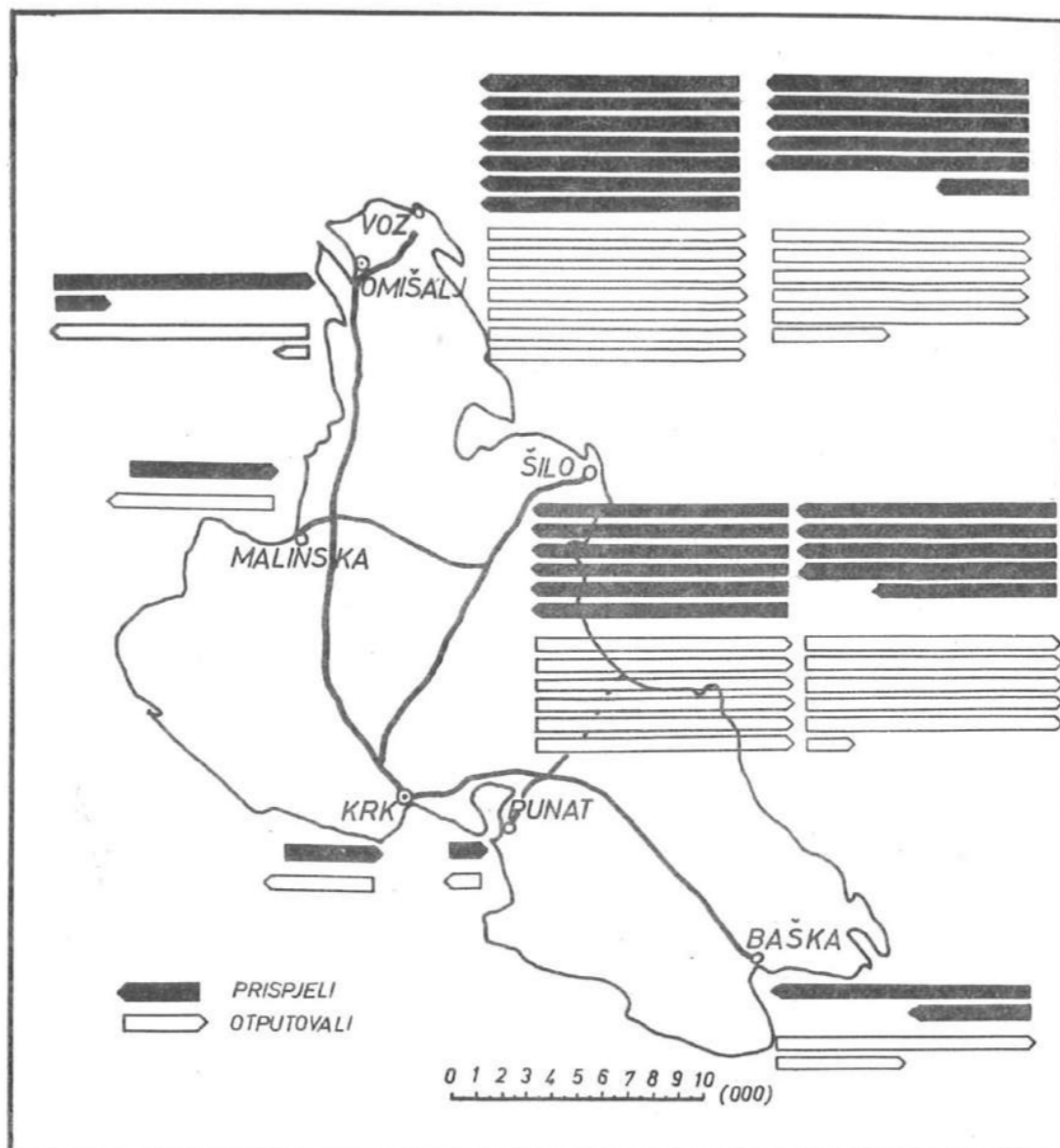
Tabela 4

Luke	Ukupno	Otputovalo	Prispjelo
1	2	3	4
Voz	247 841	124 356	123 485
Šilo	218 809	111 652	123 485
Baška	29 342	14 841	14 501
Omišalj	22 577	10 841	11 736
Malinska	11 958	6 253	5 705
Krk	7 601	3 816	3 785
Punat	2 394	1 200	1 194

Gornji podaci pokazuju da najveći promet putnika imaju luke Voz i Šilo. Od ovih dviju luka putnici se razilaze prema sjeverozapadnoj i jugozapadnoj obali, gdje se nalaze glavne plaže i najznačajniji ugostiteljsko-turistički kapaciteti. Od ostalih luka najveći promet putnika ima Baš-

ka, a najmanji — Punat. Samo u lukama Šilo i Omišalj broj prispjelih putnika je veći od otputovalih.

Luka Šilo ima najveći promet robe, i to kod ukrcaja i iskrcaja; ukrcaj je veći od iskrcaja. Omišalj zauzima drugo mjesto veličinom prometa



Sl. 16. Promet putnika u krčkim lukama (stanje 1967. godine)

robe; ukrcaj je također veći od iskrcaja. Malinska pak ima veći iskrcaj od ukrcaja, isto kao i luke Krk i Baška. Luka Punat ima veći ukrcaj. U Omišlju raste i iskrcaj i ukrcaj. To isto vrijedi i za luku Šilo. Međutim, u lukama Krku i Puntu promet robe stagnira, a u Baški pada.

Zemlja koja pretendira da postane turistička sila, obavezno mora razviti i zračni saobraćaj. Otok Krk je sastavni dio kvarnerskog kontrak-

ativnog turističkog rajona evropskog značenja. Prema ovome rajonu usmjereni su turistički pravci iz najjače disperzivne turističke zone na svijetu — Zapadne i Srednje Evrope, u kojima se nalaze gospodarski i kulturno visoko razvijene zemlje, države s visokim nacionalnim dohotkom po jednom stanovniku i s veoma razvijenom turističkom kulturom. To su SR Njemačka, Austrija, Švicarska, Francuska, Velika Britanija, Italija, zemlje Beneluksa i druge zemlje Srednje Evrope. Dosadašnji aerodromi u sjevernojadranskom području (kod Pule i na Grobničkom polju) nisu mogli zadovoljiti sve veće potrebe, odnosno zahtjeve za avionskim prijevozom do jadranskih plaža. Krčki aerodrom »Rijeka« odigrat će značajnu ulogu u privlačenju turističke klijentele iz gore navedenog evropskog matičnog turističkog područja. Otok Krk će postati još značajnije središte stacioniranog turizma, a istodobno i centar za distribuciju turista prema ostalim primorskim i unutrašnjim, kontinentalnim turističkim rajonima. Krk se, prema tome, ne uključuje samo u cestovnu mrežu međunarodnog značenja, već se uklapa i u evropski zračni saobraćaj.

Svojim specifičnim geografskim položajem otok Krk predstavlja sve značajnije gospodarsko središte kvarnerske mikroregije, sjevernojadranske mezoregije i jadranske ili mediteranske makroregije SFR Jugoslavije. Iz ovakvog njegovog položaja proizlazi sve izrazitija funkcija Krka kao rekreacionog, turističkog, saobraćajnog i agrarno-proizvodnog središta (proizvodnja ranog povrća i voća). U nacionalnim i međunarodnim okvirima otok Krk predstavlja turistički punkt prema kojemu gravitiraju evropska matična (disperzivna) turistička područja. Istodobno ovaj otok ima funkciju jugoslavenske i međunarodne avionske baze. Iz toga proizlazi i položaj otoka Krka kao turistički receptivnog i distribucijskog središta. Ovakvim svojim položajem i funkcijom koja iz njega proizlazi, otok Krk stupa u novu fazu svoga općeg razvoja. Od takvoga njegovog razvoja imat će velike ekonomske koristi i zajednica u cjelini.

BILJEŠKE:

¹ Podjelu istočnojadranskih otoka na »istarske otoke« i »dalmatinske otoke« uvela je Austrija nakon što je izdvojila otok Krk iz sastava pokrajine Dalmacije i zajedno ga s Cresom i Lošinjem priključila pokrajini Istri (1822. godine). Ovakva podjela istočnojadranskih otoka danas je neprihvatljiva. Prirodnije je, odnosno geografski opravdanije podijeliti ove otoke na slijedeće skupine: 1) sjeverna sa zapadnoistarskim i kvarnerskim otocima, 2) srednja sa zadarskim, šibenskim i splitskim otocima, 3) južna s dubrovačkim otočićima i 4) pelješačko-garganska s otočićima koji se nalaze na istoimenom podmorskom pragu. Ovakva podjela najbliža je onoj kakvu daje hrvatski geograf dr Ivo Rubić u svojem djelu *Naši otoci na Jadranu*, Split 1952, str. 15—16. — Skice, tabele i dr. u ovome radu izradio je Dubravko Brčić.

² U ovom slučaju upotrebljava se kao širi, regionalnogeografski pojam.

- ³ Od *Flanona*, antička luka (danšnji Plomin).
- ⁴ Od lat. *caverna*, -ae, f. -šupljina; pećina.
- ⁵ Od imenice *kras* (prema regiji Kras u SR Sloveniji); geološko-petrografski, morfološki i hidrografski je pojam, za razliku od imenice *krš* (pri-djev *krški*), koja je isključivo pedološki i vegetacijski pojam.
- ⁶ Od lat. *carne*, -nis, f. — meso.
- ⁷ Otuda potječe i naziv *Mare quaternarium*; od lat. *mare*, -is n. — more; *quaterni*, ae, -a — po četiri (o tome v. Petar Skok, *Slavenstvo i romanstvo na našim otocima*, JAZU, Zagreb 1952).
- ⁸ Od grč. *elektron* — jantar.
- ⁹ Od imena *Apsyrt*; prema grčkoj mitologiji brat je čarobnice *Medeje* koja je ubila *Apsyrtu* i nakon toga komade njegova tijela bacala u more, kako je ne bi stigao otac koji je dijelove tijela ubijenog sina sakupljao.
- ¹⁰ Grga Novak, *Jugoslavensko more u sukobima i borbama kroz stoljeća*, Beograd 1962, str. 8.
- ¹¹ Od iliro-keltske složenice *tar* — litica, stijena; *sa* — rijeka. Od *Tarse* odnosno *Tarsatica-e* razvio se grad Rijeka.
- ¹² Ljudevit Hauptmann, *Rijeka od rimske Tarsatike do Ugarsko-hrvatske nagodbe*, Zagreb 1951, str. 10
- ¹³ Od lat. *vetus*, -eris — star.
- ¹⁴ Od lat. *castellum*, -i, n. — tvrđava, kula, bedem; postoji nekoliko varijanata izvedenih od ove riječi, kao na primjer *castiglion* i *castillio*.
- ¹⁵ *Daljinar Jadranskog mora*, Hidrografski institut Split 1954, I izdanje.
- ¹⁶ *Daljinar Jadranskog mora*, o. c.
- ¹⁷ U ovu površinu nije uračunata površina pripadajućih otočića i grebena: Prvić (14,3 km²), Plavnik (9,6 km²), Sv. Marko, Zec, Galun i Košljun.
- ¹⁸ Od *flysch*; švicarski naziv za geološku oznaku serije sedimentata sastavljenih od lapora ili glinenih škriljevaca s pješčanicima, te ulošcima konglomerata i vapnenca.
- ¹⁹ Ovaj naziv, kao i naziv za Zajlev Soline, potječe od prisustva soli koja se dobivala kod sela Soline već u doba Frankopana.
- ²⁰ *Otok Krk*, Biblioteka turističkih vodiča Rijeke, izd. Centar za turističku propagandu, str. 6.
- ²¹ Pomorska enciklopedija 4, Zagreb 1957, str. 534.
- ²² Josip Letnik, *Naoblaka i sijanje Sunca*, Zemljops Hrvatske, I dio, Zagreb 1942, str. 248.
- ²³ Prema podacima ing. Rene Golubovića, (Razvoj opskrbe vodom otoka Krka).
- ²⁴ G. Novak, *Jugoslavensko*, o. c., str. 10.
- ²⁵ Na otoku Cresu pronađena je najstarija zbirka jantarskog nakita.
- ²⁶ G. Novak, *Jugoslavensko*, o. c., str. 22.
- ²⁷ Danilo Klen, *Rijeka*, povijesni dio, Enciklopedija Jugoslavije 7, Zagreb, 1968, str. 74.
- ²⁸ Nada Klaić, *Krk (Historija)*, Enciklopedija Jugoslavije 5, Zagreb 1962, str. 421.
- ²⁹ Radojica Barbalić, *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*, Pomorski zbornik II, Zagreb 1962, str. 1537—1538.
- ³⁰ Veljko Rogić, *Krk, Osobine i postanak današnjeg pejzaža*, Geografski glasnik Hrvatske, sv. XXIII, Zagreb 1961, str. 90.
- ³¹ R. Bićanić, *Dr A. Vučo, Privredna istorija naroda FNRJ*, Historijski zbornik II, Zagreb 1949, str. 265.
- ³² Vjekoslav Štefanić, *Krk*, Enciklopedija Jugoslavije 5, Zagreb 1962, str. 422.

- ^{32a} Branko Kojić, *Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove*, Pomorski zbornik I, Zagreb 1962, str. 73.
- ³³ Radojica F. Barbalić, *Osnutak krčkog parobrodarstva*, Jadranski zbornik II, Rijeka—Pula 1957, str. 337/38.
- ³⁴ Rudolf Bičanić, *Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (1750—1860)*, Zagreb 1951, Tabela br. 25.
- ³⁵ Rudolf Bičanić, *Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske*, Rijeka-Zbornik, Zagreb 1951, str. 170.
- ³⁶ V. Rogić, *Krk*, o. c., str. 83.
- ³⁷ V. Rogić, *Krk*, o. c., str. 87.
- ³⁸ Nikola Žic, *Krk (stanovništvo)*, Pomorska enciklopedija 4, Zagreb 1957, str. 536.
- ³⁹ Radojica F. Barbalić—Nikola Žic, *Krk (Povijest)*, Pomorska enciklopedija 4, Zagreb 1957, str. 538.
- ⁴⁰ *Statistika saopćenja*, Primorsko-istarsko-goransko područje, Demografija — I polugodište 1969. g., Zaovd za statistiku — Rijeka, Rijeka 1969, str. 3.
- ⁴¹ Statistički godišnjak Jugoslavije 1969, god. XVI, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1969, str. 520—521, dalje: SGJ.
- ⁴² Statistička saopćenja u dj. Gornji podaci odnose se na stanje u I polugodištu 1969 (prethodni podaci).
- ⁴³ SGJ, o. c., str. 518—527.
- ⁴⁴ SGJ, o. c., str. 520—521.
- ⁴⁵ SGJ, o. c., str. 534.
- ⁴⁶ Prema podacima ing. *Rene Golubovića* (Razvoj opskrbe vodom otoka Krka).
- ⁴⁷ SGJ, o. c., str. 535.
- ⁴⁸ Prema postojećem planu.
- ⁴⁹ SGJ, o. c., str. 572—574.
- ⁵⁰ Podaci su dobiveni u Privrednoj komori u Rijeci.
- ⁵¹ SGJ, o. c., str. 535.
- ⁵² Cvjetko Premuš, *Urbanistički razvoj riječke luke*, Pomorski zbornik 2, Zagreb 1962, str. 1474.
- ⁵³ Ivo Šišević, *Trajekt i trajektna služba na Jadranu*, Pomorski zbornik 7, Zadar 1969, str. 157.
- ⁵⁴ Isto, o. c., str. 159.
- ⁵⁵ Ivica Vlasanović, *Održavanje malih morskih luka*, Zbornik radova o problemima pomorske privrede 7—9, Simpozij o pomorskoj privredi — Opatija, Ekonomski fakultet — Rijeka, Rijeka 1969.
- ⁵⁶ *Cestovne saobraćajnice riječkog kotara*, I, tekstovni dio, Ekonomski institut Rijeka, IX 1966, str. 99—100.
- ⁵⁷ Statistički bilten — Saobraćaj i veze, 1967, Savezni zavod za statistiku, Beograd, XII 1968.

Summary

THE GEOGRAPHICAL POSITION OF THE ISLAND OF KRK

The island of Krk is a component part of the so-called Kvarner area, and is in fact the largest Adriatic island, covering an area of 409,93 sq. kilometres. The island lies right in the centre of the mediterranean hemisphere; the 45th parallel passing through its most southernly part, and the meridian of 13° 14' E divides it into two equal parts both having the same latitude (plate 2). It's the largest island in the mediterranean basin and which by its position is the nearest to Central Europe. Two communication routes of international significance bisect the continental hinterland of the Kvarner area, namely the eastern-alpine and Sava. The Dinara mountain massif is the least prominent in the immediate hinterland of the Kvarner bay (a less mountaneous region), thus clarifying the reason why this region is the nearest and easiest access to the Adriatic from all parts of the densely populated and highly economically developed areas of central Europe (plate 15), these procedures being rendered possible by means of the Postojnska Vrata (609 m) and the Delnička Vrata (800—900 m; Delnica Entrance). With regards to the tectonic formation (plate 5), and the geological and morphological composition of the island of Krk, it can be concluded that this island is a component part of the Dinara mountain massif and that it belongs to its coastal, calcareous, chalk and to the greatest extent rocky belt. The calcareous ridges (the highest rise being Obzora, which is 569 m), enclose clay depressions, fertile and densely populated areas. The northeast coast of the island is in the main high, steep, poorly provided in respect of natural harbours, bare, sparsely populated; the largest population existing in Vrbnik. The north-west and south-west coasts are lower, abounding in natural harbours, more easily accessible and more densely populated. Running along these coasts are the main beaches of the island — Baška, Old Baška, Punat, Krk, Malinska, Njivice and Omišalj. The island of Krk is a constituent of the mediterranean climatical region. Its north-eastern parts are to a greater extent influenced by the continental climate especially during the winter months when the "bura" wind is prevalent. The average January temperature of 5,4° C reigning over the town of Krk can be better judged by closely comparing it with the temperature existing simultaneously in the following cities: Trieste 4,1° C, Venice 2,6° C, Ancona 7,7° C, Kvar 8,6° C and Dubrovnik 9,2° C. The average July temperature shows a considerable rise to 23,5° C (Trieste 23,4° C, Venice 24,1° C, Ancona 25,6° C, Hvar 25,1° C and Dubrovnik 25,9° C). The annual rainfall on the Kvarner islands is much less than in the neighbouring seaboard and the town of Krk itself has a yearly fall of 1165 millimetres, and that accumulating in the main during the colder seasons. Vegetation is prominent in South-west and north-west seaboard of the Mediterranean, whereas in the interior submediterranean characteristics are eminent. (Plate 7).

It was as early as 2.000 b.c. that the Liburns (an Ilyrian tribe) settled in the Kvarner area, they were in fact excellent seamen (the ship — "Liburna"). The denomination for the town of Krk is derived from Kurik which was appointed by the Liburns, from which the latin title of Curicum, in respect of the Croatian Krk later developed. The Romans penetrated the Kvarner Area, at the beginning of the second century a.d. During the seventh century the Croations came to settle on the Eastern Adriatic coast. Between the year 1000 and 1480, the island was ruled by the Venetians, later the Croation kings and Krk princes (Frankopani) took the thrown. Right up until 1719, the island of Krk fell under the rule of the Venetians and from then until 1806 it was part of the Austrian sovereignty. From the latter date up until 1813, the island was occupied by Napoleon's armies, and from 1813—1918 it was under the rule of

the Austro-Hungarian Empire. With the downfall of these states and on the finalising of the agreement signed in Rapall in 1920 Istra and the islands of Cres and Lošinj were dismembered from their Croatia motherland, (the Slovenian part of Istria from Istria) and affixed to Italy. In accordance with the Rome agreement which was effected and introduced in 1924 the sovereignty was acknowledged to include also the town of Rijeka, which at that time didn't comprehend Sušak. Thus it was in this manner that Krk within the new state of Yugoslavia was expelled to forfeit part of its national and economic hinterland after the first world war. It was in such a situation and under such unfavourable conditions, that from this island, hit by the economic decline, that a significant section of the population began to emigrate. The 17th April 1945 marked the landing on the island by units of the Yugoslav People's Liberation Force (NOVJ). The liberated island of Krk, together with Istria, Cres, Lošinj and Rijeka are constituents of the Croatia Republic, whereas the Slovenian part of Istria falls into the structure of the Slovenian Republic.

The tempestuous history of the island Krk has left behind its vestige in the form of a complex intermixture of Roman-Byzantine and Croatia cultural influences. These influences are manifested by the apparition of various sacred and profane architectural forms representing heterogeneous styles, namely, ancient-Christian (a part of the Krk cathedral is a fine example as is the basilica at Sepen), pre-roman (examples of this style are the churches St. Donat and St. Krševan), then early-Roman (examples being the churches St. Vid and St. Lucija), gothic (this style can be seen from the St. Franjo church in the town of Krk itself and also from some of the patricians' houses) and early-Renaissance (some patricians' houses are fine examples). The remains of some of the fortifications from the eleventh and fifteenth centuries are preserved in the town of Krk. The island is a significant centre of glagolism, its most famous carved glagolitic inscription being that of the Baška Stone, from the 11th and 12th centuries.

Right from the time of the Croatia immigration, up until today the Croatia ethnical element has always prevailed on the island of Krk. In the main, the Italian minority emigrated from the island after the Second World War. Following the liquidation of the Venetian Republic in 1719, there resulted a steady increase in the population, right up until the end of the 19th century, to the extent, that by 1890 the island had 22.230 inhabitants. Thereupon, numerous changes were incurred including phylloxera destroying the Krk vineyards, the decline of shipping by means of sailing ships owing to the arrival of the steamships on the scene and the Krk wine strongly competing on the market with Italian wine.

The post-war Yugoslav economic development, and in particular the country's high speed industrialisation in addition to the inadequate stimulation of agriculture in the first phase of the economic development, induced the further emigration of labour force. The self-evident factor always abiding is that the island of Krk, or to clarify, the Krk commune has the largest population of all the Kvarner island communes (in 1969. the population amounted to 13.758). In respect of its average population density, Krk with 32,1 lags behind the Rab Commune who can boast of having an average density of 76,8. The seaboard belt as a whole has a far higher population density (114,5); from this area, the individual commune having the highest average being that of Rijeka (315,9), and significantly lower averages have both the commune of Opatija with 90,1 and Crikvenica with 36,8. Out of all the Kvarner islands the commune with the highest number of permanent settlements is that of Krk (68), while at the same time possessing the highest density of permanent settlements (6,3 settlements to the square kilometre). Krk is blessed with being the most agriculturally developed and possessing the richest woodlands of all the Kvarner island communes without a single exception. It is in accordance with these elements that in the Kvarner region it is Krk which is allocated the function of supplying the local markets (Rijeka, Opatija, Cri-

kvenica and Senj) with agricultural marketing surplus. Natural and cultural-historical motives and objectives in coherence with constantly improving communication amenities, enable the development of turistic economy to portray itself as the most perspective economic activity. Up-to-date sea navigation, the modernisation of the road network on the island and its continental hinterland, the organisation of ferry connections and the materialisation of the »interinsular motorway« (»interinzularna cestovna magistrala«) (Plate 3), then the lancing into operating of the modern »Rijeka« aerodrome, and held in the future perspective is the construction of a bridge stretching from the island to the neighbouring seaboard (visualised at spanning an all in all distance od 0,6 km.), all amount to a guarantee of not only a quicker development of tourism, but of economy as a whole. Such tendencies applicable to economic development will also reflect on the demographic stabilisation of the island, which as it stands possess a negative natural accretion (Plate 9).

With Krk possessing such a favourable position, the island is becoming an everyday more significant economic centre of the Kvarner microregion, as can also be said for the northern Adriatic mezzo-region and the Adriatic macro-region. Its status and modern economic development are such, that they give it a more and more significant function of the turistic gravitational centre for a great section of the national and international hinterland (Plate 11).

Translated by Derek Woodgate

**KRČKI
ZBORNIK**

1

**KRK
1970**

KRČKI ZBORNIK

POVIJESNOG DRUŠTVA OTOKA KRKA
PODRUŽNICE POVIJESNOG DRUŠTVA HRVATSKE

SVEZAK 1

Urednički odbor:

dr BRANKO FUČIĆ

PETAR STRČIĆ (glavni urednik)

dr NIKOLA ŠPANJOL

RIKARD ŽIĆ

RUDOLF ŽIĆ

Ovaj je svezak uredio:

PETAR STRČIĆ

Nacrt korica:

dr BRANKO FUČIĆ