

Dr. sc. **Hrvoje Turk**, izv. profesor
Medovićeva 8, 51000 Rijeka
Helena Turk-Šarić, profesor geografije
Medovićeva 8, 51000 Rijeka

POMORSKE VEZE I TURISTIČKA VALORIZACIJA MALINSKE

Sažetak

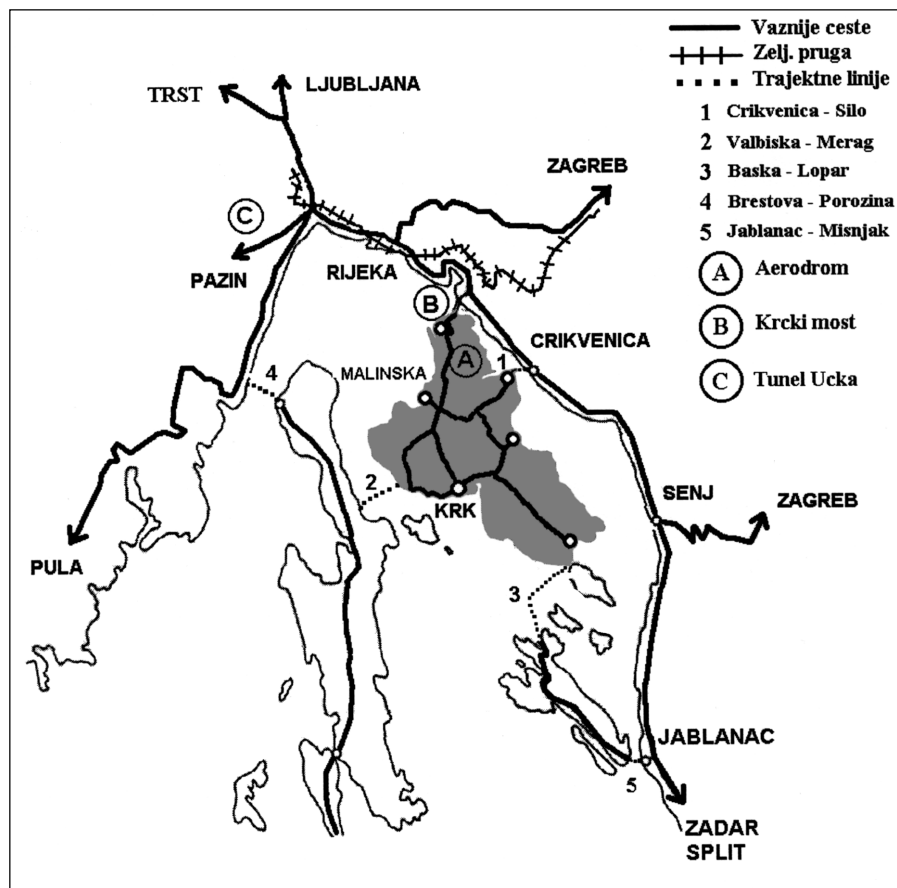
U članku se raspravlja o međusobnoj uvjetovanosti pomorskih veza Malinske s kopnom i njenog turističkog razvoja. Izdvojene su dvije etape u pomorskom povezivanju otoka Krka i Malinske (parobrodarska i trajektna) i tri razdoblja u turističkoj valorizaciji. Turizam je uvjetovao smanjenje udjela primarnog stanovništva i povećanje važnosti tercijarnog sektora djelatnosti. Izgradnjom hotelskih objekata i, posebice, kuća za odmor i stanova za odmor i rekreaciju obavljena je velika transformacija prostora.

Ključne riječi: otok Krk, Malinska, pomorske veze, turistička valorizacija

Uvod

Malinska je značajno turističko mjesto na otoku Krku, koji ima središnji položaj u Kvarneru. Kao dio Kvarnera otok je u prometnoturističkom pogledu povoljno položen, pa mu gravitira veliki dio europske unutrašnjosti. Iz Kvarnera prema sjeverozapadu vode prometnice prema Sloveniji, Italiji, Austriji i Njemačkoj, a preko Gorskog kotara i Delničkih vrata ide važna prometnica prema unutrašnjosti Hrvatske i srednjoj Europi (Mađarska, Češka, Slovačka). Važno je istaknuti i jadransku cestovnu magistralu, koja prolazi duž sjevernohrvatskog priobalja, odakle se, preko Krčkog mosta, lako dolazi na otok Krk, koji je time postao praktički poluotokom. Most je izgrađen 1980. godine, čime je otok postao prometno pristupačan, a time je

dobio i tranzitnu funkciju. Ta je uloga još više došla do izražaja 1989. godine uspostavljanjem trajektne linije od Krka do Cresa (Valbiska - Merag). Trajektna linija iz Baške do Lopara na Rabu, također, funkcionira u turističkoj sezoni, dok je linija Šilo - Crikvenica ukinuta, ali se ljeti uspostavlja veza turističkim brodićem. Na Krku je i zračna luka, izgrađena 1970. godine, u blizini Omišlja koja ima velike tehničke mogućnosti, jer može prihvatiti međunarodne letove.



Slika 1.: Položaj otoka Krka i Malinske u Kvarneru

Malinska se nalazi na sjeverozapadnom dijelu otoka Krka, koji je u turističkome smislu jedan od najvažnijih dijelova otoka. Današnji prometnogeografski položaj

Malinske očituje se u relativno dobroj cestovnoj povezanosti s Krčkim mostom, a time i riječkim priobaljem. Naime, od mosta prema Krku, te dalje prema Baški ide glavna otočka prometnica, koja prolazi blizu Malinske. Od mosta pa do Malinske svega je 20-ak km, dok je udaljenost od Rijeke samo četrdesetak kilometara. Malinska je središte općine koja pod imenom Malinska-Dubašnica datira iz 1997. godine.¹ Proteže se uz obalu od rta Čuf (sjeverno od Malinske) do uvale Čavlenu (jugozapadno od Porta) na dužini od približno 20 km, a obuhvaća i dio unutrašnjosti otoka.

Malinska je postala najvažnije naselje Dubašnice

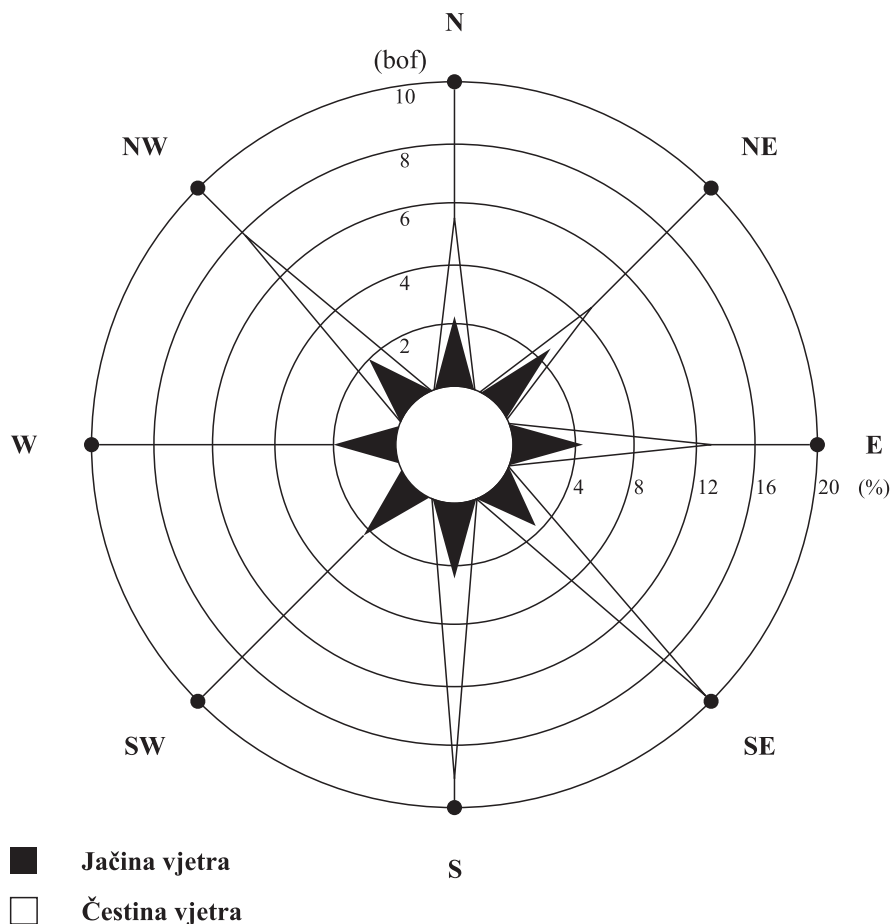
Malinska je najmlađe i najveće naselje ovog prostora. Prvi put se spominje u 15. st. ali samo kao lokalitet, gdje se uz mali vodotok nalazila vodenica. Ime je dobila od čakavske riječi malin, što znači mlin.² Na karti Riječkog zaljeva koja se pripisuje kartografu i topografu Ivanu Klobučariću (1550-1605) označen je toponim Dubasniza. Iz toga je moguće pretpostaviti da je Dubašnica bila selo koje je nestalo, najvjerojatnije zbog malarije. Poslije se ime zadržalo za cijeli sjeverozapadni prostor otoka Krka. Na karti Krka talijanskog geografa Coronellija (1650-1718) označen je lokalitet Molino (mlin) i Walle Molisca (malinskarska uvala) i lokaliteti Dobasnisza i Porto Dobasnisca. Porat je prema tome bio luka Dubašnice iz koje se, kao što je poznato, svojedobno izvozilo ogrijevno drvo. Drvo je bilo važan izvozni artikl, a prodavao se u manjim snopovima ili fašima ili na kilograme u Veneciji, Chioggi i Rijeci. Zbog toga je u Portu još u vrijeme Mletačke republike postojao sanitarno-lučki ured.

Malinskarska je uvala u širem smislu već prije bila znana kao relativno sigurno sidrište za brodove. Zbog toga su Portani svoje brodove, odnosno jedrenjake ovdje vezali, posebice u vrijeme jakog juga ili nevere. Vjerojatno je to bio jedan od razloga zbog čega je u drugoj polovici 19. st. izvoz drveta iz Porta prebačen u Malinsku, kamo je premješten i sanitarno-lučki ured.

Zaštićenost zapadnog dijela Krka od hladnijih vjetrova s kopna bila je razlog da je ovaj dio otoka pučki nazvan Šotovento, što znači zavjetrina. Malinskarski kraj ne ubraja se u punom smislu u Šotovento, ali je relativno dobro zaštićen od bure. Čestinu i jačinu vjetrova u Malinskoj prikazuje sljedeća slika.

¹ Dubašnica je tradicionalno ime za najveći dio prostora ove općine, zbog čega je taj naziv pridodan imenu Malinska. Ime je motivirano fitonimom "dub", kako ovdje zovu drvo hrasta medunca. Dio općine na sjeveroistoku, gdje se nalazi Sv. Vid Miholjice nije dio Dubašnice, jer je u prošlosti pripadao omišaljskoj općini.

² Turk, M. (1996): *Nazivi krčkih naselja*. Krčki kalendar 1996, Krk, str.103.



Slika 2.: Godišnja ruža vjetrova u Malinskoj (1981-1997.)

Vidi se da čestinom dominiraju jugoistočni, južni i sjeverozapadni vjetrovi. Jugo i levant su vjetrovi južnog i jugoistočnog kvadranta i izraženi uglavnom u hladnijoj polovici godine. Po svojim su karakteristikama vlažni i topli. Prosječna im je jačina 1,7, odnosno 2,4 bofora. Sjeverozapadni vjetar zvan maestral puše pretežno u toplije doba godine i ima osvježavajući karakter. Isto tako, pretežno u toplijem dijelu godine, puše i jugozapadni vjetar zvan pulenat, koji ponekad ima i olujnu snagu. Prosječna mu je jačina 2,2 bofora. Sjeverni vjetar zove se tramontana i ima manju čestinu, ali je na ovoj obali dosta jak. Više puše u hladnoj polovici godine, dok se ljeti ponekad javlja i kao olujni vjetar.

Iako je Malinska relativno dobro zaštićena od bure, jer joj je čestina manja od 9%, ona je po prosječnoj jačini od 2,5 bofora prvi vjetar. U Malinskoj ljudi razlikuju tzv. bakarsku (NE) i senjsku (E) buru. Učestalija je senjska, ali veću jačinu ima bakarska bura. Važno je istaknuti da zapadni dio otoka Krka, a time i Malinska, ima više tišina od ostaloga dijela otoka.

Vjetrovi su značajan faktor klimatske diferencijacije otoka, što su potvrdili i japanski stručnjaci koji su ispitivali buru u Kvarneru. Prema savijenosti stabala i krošanja oni su snagu i jačinu bure izrazili brojkama od 1 do 6. Na toj su osnovi izradili kartu izolinja snage bure na Kvarneru, gdje se vidi relativno dobra zaštićenost zapadnoga dijela Krka. Većina prostora ima vrijednost 1, odnosno najslabiju buru.³

Ovdje treba istaknuti da Malinska ima i povoljne biometeorološke karakteristike koje su slične Opatiji, što je bio jedan od razloga turističke valorizacije ovog prostora.⁴

U popisu naselja koji je napravio biskup Šantić 1798. godine, Malinska se spominje kao lokalitet, a ne kao naselje. Tu je na malom vodotoku, odnosno izvoru zvanom Jaz, knez Ivan Frankopan dao izgraditi manju branu i vodenicu. Ostaci brane bili su vidljivi sve do 1934. godine, kada je ona uklonjena i Jaz uređen kao što danas izgleda. Vodenica se sastojala od dvije male usporedne kućice, između kojih je protjecala voda, koja je pokretala žrvanj. Oko mlina počele su se izgrađivati kuće tek u 19. st.⁵ Prvi su se stanovnici u Malinsku doselili iz Porta. Bili su pretežno poljoprivrednici, ali su se bavili i brodarstvom i ribolovom. Postoje podaci o brodovlasnicima u Dubašnici s godinom kada su se pojavili u plovidbi i to već od 1602. godine. Spominju se primjerice Anton Katarinić, a i neki mornari, pomorci i ribari.⁶ Kasnije su također poznate brodovlasničke obitelji iz Malinske, kao Mascolini (Maškulin) koji potječu iz Venecije i koji su izgradili kuću u Malinskoj i bili vlasnici broda *Bella Marietta*. Brod *Margherita* prevozio je drvo u Italiju i bio je u vlasništvu obitelji Bogović i Matuč. I obitelj Škarpa imala je više brodova, primjerice *Vilu*, *Slaviju*, *Primorku* i *Dva brata*, kojima se izvozilo drvo, ali i prevozili putnici, odnosno turisti.⁷

Još krajem 19. st. Malinska je brojem ljudi bila manja (173 st.) od nekih naselja Dubašnice. Tek jačim razvojem turizma u međuratnom razdoblju ona je postala najveće mjesto ovog prostora. U suvremenom razdoblju ona je spojena s okolnim mjestima Bogovićima, Radićima, Milčetićima i Zidarićima i danas ima više od 1.200 stanovnika.

³ Yoshino, M.M. (1976): *The Local Wind Bora*. Tokyo. Vidi također Novosel-Žic, P. (1975): *Otok Krk - od trajekta do mosta (socijalno-geografska transformacija)*. Krk - Zagreb, str. 54.

⁴ Vidi opširnije: Penzar, B. (1974): *Studija o indeksu ohlađivanja na istočnom dijelu Jadrana*. Acta Adriatica, Institut za oceanografiju i ribarstvo, Split, vol. XV, br. 6, Split

⁵ Barbiš, V. (1997): *Na izvorima Malinske*. Malinska, str.19.

⁶ Isto, str. 17 i 21.

⁷ Žgaljić, J. (1999): *Krčki jarboli*, vremeplov brodogradnje i pomorstva otoka Krka, Rijeka-Krk, str.13-25.

Počeci parobrodarstva i turizma

Počeci turističke valorizacije na otoku Krku, pa tako i u Malinskoj, bili su vezani za razvoj parobrodarstva u drugoj polovici 19.stoljeća. Pomorske veze otoka sa susjednim kopnom bile su bitne, kako za otočko stanovništvo, tako i za posjetitelje otoka i turiste. Te su veze u prošlosti bile neredovite i povremene. U uvjetima razvoja parobrodarstva u 19. st. veze otoka s mjestima na kopnu znatno su poboljšane jer su postale redovitije. Važnu je ulogu u tome imao Austrijski Lloyd iz Trsta. Prvi njihov parobrod pristao je u Krku 1846. godine, kamo je dovezao izletnike iz Rijeke.⁸ Prva stalna brodska pruga, uspostavljena 1853. godine, iz Rijeke do Zadra ticala je Bašku, dok je ljetna linija Rijeka - Omišalj - Krk uspostavljena 1857. godine. Godine 1866. parobrodarska linija Trst- Rijeka jednom tjedno tiče Malinsku.⁹ Godine 1869. na toj liniji brod je u Malinsku i Cres dolazio dva puta tjedno.¹⁰ Već 1873. godine parobrodarska linija Rijeka - Kotor ticala je Malinsku. Brod je iz Rijeke polazio srijedom u 9 sati i u Malinskoj je bio u 10,45 gdje se zadržao do 11,00 sati.¹¹ Napomenuti treba da je 1873. godine Rijeka dobila željezničku vezu s Budimpeštom i Bečom, što je, također, bio važan preduvjet turističke valorizacije kvarnerskih otoka, pa tako i otoka Krka. To vrijedi i za Malinsku, koja se turistički počela razvijati upravo u vrijeme uspostavljanja redovitih prometnih veza na kopnu i na moru. Zbog toga postoji međusobna zavisnost i uvjetovanost prometa, posebice parobrodarskog i turističkog razvoja pojedinih mjesta na obali i otocima.

U Malinskoj i na otoku Krku prvi su posjetitelji bili austrijski i mađarski aristokrati, te riječki bogataši koji su parobrodima dolazili na otok radi lova na šljuke i drugu divljač. Radi njihovih dolazaka u Malinskoj je oko 1880. godine otvorena gostionica i prenoćište *Al Cacciatore* (K lovcu). Parobrodarske veze postajale su tada češće i bolje, pa je tako 1882. godine među Lloydovim prugama bila i ona Trst-Rijeka koja je nedjeljom ticala Malinsku. Sljedeće godine na toj liniji uvedeno je još jedno putovanje.¹² I Marušićev brod *Senj* na pruži Rijeka-Senj dva puta tjedno ticao je Bašku, Krk i Malinsku. Poznato je da je među lovcima u Malinskoj 1885. godine bio i austrijski prijestolonasljednik Rudolf Habsburški.¹³

⁸ Žgaljić, J. (1999): str. 48.

⁹ Radić, M. st. (1984): *Malinska*. Malinska, str. 38-39.

¹⁰ *Bijela flota Hrvatskog Jadrana 1872.-1947.-1997*. Jadrolinija Rijeka, Rijeka 1997, str. 48.

¹¹ Antić, V. (1962.): *Pomorstvo i naš turizam*. Pomorski zbornik I, Zagreb, str. 990.

¹² *Bijela flota Hrvatskog Jadrana*, str.52.

¹³ Cerovac, A. (1956): *Počeci turizma na sjeverozapadnom dijelu otoka Krka - Malinska*. Riječka revija 6, Rijeka, str. 302.

Krajem 19. st. u Malinsku su počele dolaziti grupe austrijskih željezničara iz Graza i Beča, čime počinje faza boravišnog i kupališnog turizma u Malinskoj, pa se spominje i malo kupalište u uvali Haludovo.¹⁴ Veze obale i otoka pojačane su osnivanjem parobrodarskog društva zvanog Ungaro-Croata krajem 19. st. i intenzivirane početkom 20. st. Naime, 1906. godine u Puntu je osnovano Austrohrvatsko parobrodarsko društvo, koje svojim parobrodima *Frankopan*, *Slavija* i *Kvarner*, te motornim brodom *Dinko Vitezić* održavalo svakodnevnu vezu u polasku i povratku iz Punta i iz Baške, s pristajanjem u Malinskoj, do Rijeke.

Nešto kasnije u Malinskoj je 1909. godine osnovano Društvo za poljepšavanje mjesta, a 1913. godine Kupališno društvo. Utemeljili su ga domaći ljudi vlastitim sredstvima, a iste su godine izgradili dva betonska kupališta u uvalama Draga i Haludovo, svako po 46 kabina.¹⁵

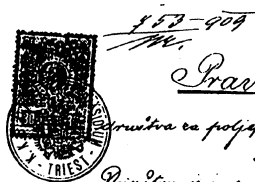


Fotografija 1.: Kupalište Draga u istoimenoj uvali između dva rata. Vide se kabine, a lijevo gore je mlin kojega je pokretao vjetar. Na mjestu mlina izgrađen je 1936. godine hotel Malin.

(Stare fotografije su iz fototeke dr. Milana Radića.)

¹⁴ Radić, M. st. (1984): str. 18.

¹⁵ Radić, M. st. (1994): *Malinska kao turističko mjesto*. Krčki zbornik 29, knjiga 2, Krk, str. 160.



§ 57-909
M.
Pravila

Društvo za poljepšanje mjesta u Malinskoj.

§ 1.

Društvo je ime: Društvo za poljepšanje mjesta, sa sjedištem u Malinskoj.

§ 2.

Društvo je svrha: poljepšanje Malinske i nje, na skolicu navraćivanjem, skabala na općinskom tlu, nagovaranjem, eventualno podupiranjem privatnika, da i oni to na svojem zemljištu čine; čišćenje postojećih puteva, popravak iste i slučaj, na gradnja vorih, odstranjivanje nedolichih predmeta, postavljanje sjedala, kad poživatlika, puštakara i t. d.

§ 3.

Tu će svrhu društvo nastojati, da postigne društvenim novcem i milodarima korporaciji, te privatnika.

§ 4.

Članovi su: a) pozvani, koje imenuje glavna skupština, radi njihovih osobitih zasluga za društvo; b) utemeljitelji, koji u jednoj godini plate 25 K; c) pravni članovi, koji plaćaju godišnje iznos od 4 K; d) podupirajući članovi, koji 2 K, ili obave badava na raču.

§ 5.

Pristup u društvo je ili kojim drugom članu i članom društva može biti 16. godinu života, bez razlike, bez med članove prvini. Svo cati, po mogućnosti, rijeđu svrhu. Članove, koji bi proz

b) kada bi to glavna skupština odlucila (§ 9),
c) kada bi državna vlast raspustila naredila.

U slučaju raspusta društva, pripadaju društveni imetak općini Dubavici, uz uvjet, da ga upotrebi u svrhu spomenute od § 2., ako zadnja glavna skupština društva ne odredi.

Malinska, dne 31. ožujka 1909.

Vicelin Ošter
Miklošević
Miklošević
Zvezde Berencić
Stjepan Malinski
Nikola Pavic
Eduard vid. Ruzic
Emil Tomič

Slika 3.: Prva i četvrta stranica Pravila Društva za poljepšanje mjesta iz 1909. godine

U Beču je 1913. godine osnovan Promicateljski odbor za izgradnju hotela u Malinskoj koji je osigurao zemljište u blizini kupališta Haludovo. Pristup tom društvu najavile su i neke banke iz Trsta, Ljubljane i Praga. Izbijanje I. svjetskog rata prekinulo je ostvarenje te realizacije.¹⁶

U Malinsku su kao gosti počele dolaziti i imućnije obitelji iz Hrvatske i Slovenije, a nakon 1910. godine češki i slovački turisti.¹⁷ Gosti iz Češke i Austrije pred I. svjetski rat bili su u Malinskoj brojčano najzastupljeniji turisti. Ne postoje podaci o posjetiteljima iz toga vremena. Međutim, otvaranjem ugostiteljskih i smještajnih objekata u Malinskoj u to vrijeme, posredno upućuje na povećanje broja gostiju. Već je 1909. godine na obali otvorena gostionica *Slavija*, koja je nudila i smještaj.¹⁸

Godine 1912. Čehinja Maria Vlaskova, otvorila je prvu češku kuhinju (restoran), no u to su vrijeme radile još neke gostionice domaćih ljudi. U ovome je vremenu praktički započeo organizirani turistički razvoj Malinske i stvoreni su preduvjeti budućeg turističkog napretka. Sve gore navedeno upućuje da je razdoblje do I. svjetskog rata doba jakog turističkog uspona.

Razdoblje između dva svjetska rata

Nakon I. svjetskog rata u novostvorenoj Kraljevini SHS pomorske veze bile su organizirane u sklopu novoformirane "Jadranske plovidbe d.d." sa sjedištem u Bakru, odnosno u Sušaku, koja je nastala fuzijom brodarskih društava iz vremena Austro-ugarske. Godine 1923. prema ljetnom plovidbenom redu Malinsku je na pruži Bakar-Aleksandrovo (Punat) parobrod ticao ponedjeljkom, utorkom, srijedom i petkom. Redovna plovidba uspostavljena je tek 1924. godine, a sljedeće godine uglavnom je ustaljen plovidbeni red. Malinsku je, primjerice, u 1935. godini svaki dan, osim nedjelje, ticala u dolasku i povratku cjelogodišnja putničko-teretna pruga na relaciji Aleksandrovo (Punat)-Sušak. Tijekom ljeta u polasku i povratku vozio je, osim nedjelje, parobrod na liniji Sušak-Omišalj- Malinska. Te su parobrodarske linije imale vezu s vlakovima za Zagreb, Ljubljanu, Beograd, Beč, Budimpeštu, München i Berlin, kako bi turisti lakše i brže došli ili otputovali iz Malinske. Najčešće je u Malinsku dolazio parobrod "*Slavija*" izgrađen 1911. godine za ondašnje puntarsko parobrodarsko društvo, ali su u luci češće pristajali i veći brzi brodovi, primjerice *Zagreb*.

¹⁶ Radić, M. st. (1984): 18-19.

¹⁷ Češki publicist Karel Pelant bio je veliki promicatelj Malinske kao kupališnog mjesta u češkom tisku.

¹⁸ Gostionicu koja je ubrzo dograđena i pretvorena u hotel otvorio je Dinko Radić kojega smatraju prvim hotelijerom u Malinskoj.



Fotografija 2.: Brzoprugaš Zagreb (bivši Gödölö) u luci Malinske između dva rata.



Fotografija 3.: Luksuzne putničke parobrode, uglavnom za izlete, zvali su “salon-dampferima”. Takav je bio i brod Plav, snimljen u malinskarskoj luci. Najviša dvokatnica, desno, je tadašnji Radićev hotel Slavija.

Iste, 1935. godine “Jadranska plovidba” je zbog turističkih potreba uspostavila, između ostalog, i redovne izletničke pruge, npr. iz Malinske u Bakar i iz Omišlja u Malinsku.

Osim “Jadranske plovidbe” vezu Malinske sa Sušakom održavali su Škarpini brodovi *Vila i Slavija*. Oni su, također, prevozili turiste do izletničkih punktova u Kvarneru.

U međuratnom razdoblju na otoku Krku i u Malinskoj obnavlja se i nastavlja turistička aktivnost. Tada djeluje Kupališno društvo, a od 1929. do 1937. Kupališno povjerenstvo, te nakon toga Općinski turistički odbor koji upravlja i organizira cjelokupnu turističku aktivnost. Malinska se spominje u turističkom vodiču kao lokacija zaklonjena od vjetera i da je još prije rata bila u planu da se uredi kao klimatološko lječilište.¹⁹ U razdoblju između dva svjetska rata otvoren je niz smještajnih kapaciteta i to pretežito hotela.

Tablica 1.: Smještajni objekti u Malinskoj do II. svjetskog rata

Red. br.	Objekt	Vlasnik	Godina otvaranja	Br. kreveta (1939.)
1.	Gostionica <i>Al Cacciatore</i>	Petra Fabijanić-Ventin	oko 1880.	?
2.	Gostionica (hotel) <i>Slavija</i>	Dinko Radić	1909.	16
3.	Hotel <i>Jadran</i>	Petar Škarpa	1921.	28
4.	Hotel <i>Draga</i>	Anton Milčetić	1923.	54
5.	Hotel <i>Kvarner</i>	Mate Galantić	1926.	40
6.	Hotel <i>Praha</i>	braća Bogović	1928.	?
7.	Čehoslovačka dječja kolonija	ČSSR, Uprava Bratislava	1931.	?
8.	Hotel <i>Strnad</i>	Josef Strnad	1931.	100
9.	Depandansa Hotela <i>Slavija</i>	Marica Radić	1932.	36
10.	Hotel <i>Velebit</i>	Anton Maškulin	1933.	20
11.	Hotel <i>Malin</i>	Šetar Jurešić	1936.	32
12.	Pansion <i>Haludovo</i>	Anton Škarpa	1936.	?
13.	Hotel <i>Zagreb</i>	Mate Milčetić	1936.	?

Izvor: Cerovac, A. (1956.), *Počeci turizma na sjeverozapadnom dijelu otoka Krka (Malinska - Njivice - Omišalj)*. Riječka revija V, broj 6, Rijeka i Radić, M. (1984.), *Malinska, Malinska*

¹⁹ Cerić, V. (1923): *Vodič kroz Gornje Primorje od Sušaka do Obrovca*. Udruženje privrednika u Bakru, str. 80.

Ti su objekti građeni uglavnom s domaćim kapitalom, jer su i vlasnici bili većinom domaći ljudi. U izgradnji je sudjelovao i češkoslovački kapital. Tako je Čeh Josef Strnad u blizini kupališta Haludovo izgradio hotel *Strnad*, a izgrađena je i zgrada *Čehoslovačke dječje kolonije* čija se uprava nalazila u Bratislavi.²⁰



Fotografija 4.: Lijevo od jedrenjaka je zgrada Čehoslovačke dječje kolonije izgrađena u blizini pješčanog žala. Desno od nje je hotel Kvarner, a iznad njega vila Aćim. Najviši objekt desno je hotel Praha, a iznad njega vidi se crkva i naselje Sv. Vid-Miholjice.

Pored izgradnje novih hotela, započela je i adaptacija i dogradnja nekih postojećih objekata. Tako su nadograđeni depandansa hotela *Slavija* i hotel *Kvarner*, a vila *Paradiseo* adaptirana u restoran *Malinska*.²¹ U 1933. godini navode se u Malinskoj hoteli *Slavija*, *Draga*, *Kvarner*, *Praha*, *Triglav* (bivši objekt *Al Cacciatore*), *Jadran*, *Velebit* i *Zagreb*.²² U međuratnom razdoblju izgrađena je i vila *Aćim* koja je imala 11 kreveta i iznajmljivana je gostima.

²⁰ Zgrada je danas poznata pod imenom Borovik, privatno je vlasništvo i nije u funkciji.

²¹ Vilu *Paradiseo* izgradio je prije I. svjetskog rata riječki patricij Ljudevit Adamić ml. Danas je zgrada poznata pod imenom vila Zora i stambeni je objekt. Hotel *Kvarner* je danas privatiziran i nije u funkciji.

²² Vimer, M. (1933): *Ljeti i zimi po Jugoslaviji*. Jadranska straža, Zagreb, str.195-196.

Vidi se da su u međuratnom razdoblju znatno povećani smještajni kapaciteti, pa je tako Malinska postala jedan od najznačajnijih turističkih središta na otoku Krku. Hoteli su izgrađeni u obalnom pojasu s jedne i druge strane malinskarske uvale. Tako su hoteli *Jadran*, *Draga*, *Velebit* i *Malin* sagrađeni zapadno od stare jezgre Malinske i bliže naselju Bogović i kupalištu Draga. Druga je skupina hotela izgrađena u zoni sjevernije od hotela *Slavija* i bliže kupalištu Haludovo.²³

Godine 1939. Malinska je mogla u svim vrstama smještajnih objekata primiti više od 1.000 gostiju. Hoteli i pansioni imali su 230 soba sa 455 kreveta. Jednaki broj soba bio je u vilama i privatnim kućama koje su imale 430 kreveta. U *Čehoslovačkoj dječjoj koloniji* bilo je 16 soba sa 172 kreveta. Od ugostiteljskih objekata u Malinskoj je 1939. godine bilo 13 restorana u hotelima i pansionima i jedan restoran u dječjoj koloniji. Osim toga, postojale su tri gostionice, tri slastičarnice i kavane. Ti su ugostiteljski objekti raspolagali sa 1.200 sjedećih mjesta.²⁴ Malinska je te godine zapošljavala u ugostiteljstvu i turizmu oko 120 ljudi.

U tom je razdoblju pošumljeno nekoliko lokacija i izgrađeni su obalni putevi, npr. Rajska cesta. Malinska je 1931. dobila električnu struju, čime je znatno poboljšana infrastruktura mjesta.

Turistički promet

U međuratnom razdoblju u Malinskoj je, zbog poboljšane turističke ponude, povećan broj turista i noćenja. Navodi se da je u Malinskoj 1924. godine bilo 620, a 1925. godine 966 turista.²⁵ Iz kretanja turističkog prometa u Malinskoj vidljivo je povećanje broja turista i noćenja, a uočljiv je i pad u 1932. godini kao posljedica svjetske krize. Od 1933. do 1937. godine broj turista stalno raste. Te je godine u Malinskoj zabilježen najveći broj gostiju i ostvarenih noćenja. Poslije se broj turista i noćenja smanjuje što odražava političku situaciju u Europi i početak II. svjetskog rata. U odnosu na ostala turistička naselja na otoku Krku, Malinska je visoko rangirana.

²³ Turk, He. (2002): *Općina Malinska-Dubašnica*. Malinska, str.41.

²⁴ Cerovac, A. (1956.): str. 303

²⁵ Rubić, A. (1952): *Naši otoci na Jadranu*. Izdanje Odbora za proslavu desetogodišnjice mornarice (1942-1952), Split, str. 38.

Tablica 2.: Turistički promet u Malinskoj 1927-1940.

Godina	domaći	Turisti strani	ukupno	Ukupan broj noćenja	Prosječan boravak dana
1927.	?	?	1.087	?	?
1928.	?	?	2.011	38.139	19
1929.	756	1.346	2.102	46.571	22
1930.	1.471	1.757	3.228	44.671	14
1931.	1.342	1.719	3.061	41.025	13
1932.	1.051	762	1.813	33.526	18
1933.	868	1.499	2.367	43.973	19
1934.	969	1.541	2.510	45.230	18
1935.	966	2.161	3.127	52.108	17
1936.	701	2.509	3.210	48.730	15
1937.	934	2.589	3.523	56.002	16
1938.	1.252	1.655	2.907	47.595	16
1939.	1.397	1.121	2.518	38.500	15
1940.	?	?	1.002	14.032	14

Izvor: Statistički godišnjaci Kraljevine Jugoslavije, Beograd; Izvještaji o radu Saveza za unapređenje turizma na Gornjem Jadranu, odnosno Izvještaji Turističkog saveza za Hrvatsko primorje i Gorski kotar, Sušak; Jadranska straža br. 3/1932. Split; Radić, M. (1984.) i Blažević J. (1987.)

Izuzimajući 1932. godinu, u svim su godinama u turističkom prometu prevladavali strani turisti. U navedenom razdoblju od ukupnog broja posjetitelja na strane je turiste otpadalo 61,5%. Među njima apsolutno su dominirali turisti iz Čehoslovačke s udjelom od 47,1% od sveukupnog broja gostiju. Pored njih bilo je registrirano 7,3% Austrijanaca i 5,6% Nijemaca. Domaćih turista, odnosno posjetitelja iz Jugoslavije bilo je 10.951 ili 38,5%. Pred II. svjetski rat smanjen je broj čehoslovačkih i austrijskih turista, a povećan je broj iz tadašnje Njemačke.²⁶ Godine 1940. zbog svjetskog rata došlo je do velikog pada posjete i noćenja, jer su izostali strani turisti. Računa se da je u međuratnom razdoblju godišnji financijski efekt malinskarskog turizma iznosio od 3,3 (1932.godine) do 5,6 (1937.godine) milijuna dinara.²⁷

²⁶ Godine 1938. provedeno je pripojenje Austrije Njemačkoj, a naredne je godine Čehoslovačka kao država nestala s geografske karte Europe.

²⁷ Antić, V. (1957): *Razvitak turističkog prometa otoka Krka, Raba i Paga*. JAZU, sv. III, Zagreb, str. 382.

Suvremena etapa

Kao suvremena etapa može se tretirati razdoblje nakon II. svjetskog rata u kojemu su brodske veze sve do 1960-tih godina bile jedina veza Malinske. Parobrodarske su veze postupno obnavljane, a održavala ih je Jadranska linijska plovidba ("Jadrolinija"), osnovana 1947. godine u Rijeci. Pomorski promet uz obalu i na otocima organiziran je na približno isti način kao i u međuratnom razdoblju. Tako je, primjerice, 1955. godine Malinska svakodnevno kroz cijelu godinu, osim nedjelje, bila povezana brodom na liniji Punat - Malinska - Rijeka. Jednom tjedno ticao je Malinsku i parobrod na pruži Rijeka - Krk - Pag. Zanimljivo je napomenuti da se na našem Jadranu ukupan broj brodova i njihova ukupna tonaža nije bitno promijenila u odnosu na vrijeme pred I. svjetski rat i međuratno razdoblje, ali je broj prevezenih putnika u razdoblju nakon II. svjetskog rata višestruko porastao.²⁸

U turizmu je situacija u Malinskoj bila dosta teška. Tijekom rata stradali su pojedini ugostiteljski i hotelski objekti. Izgorjeli su hotel *Strnad* i vila *Aćim*, a relativno teško bili su oštećeni depandansa hotela *Slavija* (danas Marina) i obližnji pansion *Haludovo* (danas pivnica), te *Čehoslovačka dječja kolonija*.

U Malinskoj je 1945. godine bilo 5 manjih hotela s ukupnim kapacitetom od 147 kreveta i u kućnoj radinosti oko 400 kreveta.²⁹ S takvim se je kapacitetima u naredne dvije godine donekle obnovila turistička djelatnost. U Malinsku su tada dolazili pretežno domaći ljudi i turisti iz Čehoslovačke.

Godine 1948. nacionalizirani su hoteli i ostali slični objekti. Te je godine u Malinskoj utemeljeno državno ugostiteljsko poduzeće za cijeli kotar Krk. Ono je raspolagalo s nešto više od 2.100 kreveta u hotelima, odmaralištima i u privatnom smještaju, od čega je više od 400 bilo u Malinskoj.³⁰

Godine 1949. utemeljeno je Ugostiteljsko poduzeće Malinska, koje je pod tim imenom poslovalo sve do 1967. godine. To razdoblje karakterizira radnički i omladinski turizam vezan za sindikalna odmarališta i dječje odmaralište *Borovik* (neka-dašnja Čehoslovačka dječja kolonija).³¹

²⁸ Vidi opširnije Kuiš, N. (1963): *Jadrolinija i problemi putničkog saobraćaja na Jadranu*. Simpozij o obalnom turizmu 11.-12. X. 1963. u Crikvenici. Prilog časopisa Pomorstvo, XVIII, br. 9-10, str. 7.

²⁹ Radić, M. (1984): str. 26.

³⁰ Frgačić-Tomić, B. (1994): *Prilog proučavanju razvoja turizma na otoku Krku*. Krčki zbornik, sv. 29, Krk, str. 36.

³¹ U Malinskoj su imali svoja odmarališta Željezara Sisak, općina Bačka Palanka, poduzeće *Informator*, *Josip Kraš*, *Poljoopskrba* i Industrijski projektni zavod *Naš mir* iz Zagreba, zatim poduzeće *Naprijed* iz Zlatar Bistrice, poduzeće *Gorenje* i *Riko* Ribnica iz Slovenije. Od svih navedenih danas u Malinskoj postoji odmaralište iz Zlatar Bistrice i *Jadroagent* iz Rijeke, koji je kupio odmaralište iz Ribnice.

U Malinskoj je 18. svibnja 1952. godine osnovano Turističko društvo koje je postalo značajnim čimbenikom cjelokupne turističke aktivnosti. Godine 1953. osposobljena je depandansa hotela *Slavija*, zatim pansion *Haludovo* nazvan *Kvarner* i vila *Zora* (bivši ljetnikovac *Paradiseo*). Narednih su godina obnovljeni i opremljeni još neki objekti, pa su tako 1958. godine u okviru Ugostiteljskog poduzeća Malinska djelovali hotel *Malin* sa 32 kreveta, depandansa *Slavija* sa 36 kreveta, hotel *Jadran* (bivša *Praha*) sa 28 kreveta, hotel *Istra* (bivši hotel *Draga*) sa 36 kreveta, hotel *Zagreb* sa 19 kreveta, te još 48 kreveta u manjim objektima. Dječje odmaralište *Borovik* imalo je 290 kreveta, radnička odmarališta 120 i u privatnim je kućama bilo na raspolaganju još 445 kreveta.

Podaci o broju turista i ostvarenim noćenjima u Malinskoj poznati su od 1947. godine. Od 1947. do 1959. godine ukupan broj turista u Malinskoj povećao se od 868 na 6.579, a noćenja od 14.850 na 25.773.³² U tim poratnim godinama prevladavali su domaći turisti i noćenja, dok je udio stranaca bio relativno mali. Prosječni se boravak turista kretao od 10 do 17 dana. Do kraja tog desetljeća najveći je broj turista i noćenja zabilježen 1959. godine. Te je godine na cijelom otoku zabilježeno 29.762 turista i 396.404 noćenja, od čega je na Malinsku otpadalo 21% turističkog prometa Krka.

Nove prometne veze i porast turističke aktivnosti od 1960-tih godina

U ovom periodu mijenjaju se prometne veze kopna i otoka. Rekonstrukcijom i izgradnjom jadranske magistralne ceste i uvođenjem u promet trajekata, linijska obalna plovidba promijenila je svoju fizionomiju.³³ Trajektno organiziranje prijevoza bilo je uvjetovano ukidanjem nerentabilnih brodskih linija i brzim razvojem automobilskeg prometa. Izgrađivana su trajektna pristaništa na obali i otocima s pristupnim cestama, pa se promet ubrzao. Prvi trajekt između kopna i otoka Krka počeo je prometovati 1958. godine na relaciji Crikvenica - Šilo. Izgradnjom novih pristaništa u uvali Črišnjeva i Voz na otoku Krku puštena je u promet nova trajektna veza 1964. godine, pa je vožnja trajektom svedena na petnaestak minuta. Prethodno je asfaltirana glavna cestovna prometnica na Krku od Omišlja do Baške. Trajektna linija za Krk postala je najfrekventnija na cijelom Kvarneru. Njome je u 1975. godini prevezeno 35,3% svih trajektnih putnika na relaciji kvarnerski otoci-kopno, a ako joj pribrojimo i trajektnu liniju Crikvenica - Šilo, taj se udio povećava na 49,6% kod putnika i 49,4% kod automobila.³⁴ Trajektna veza Črišnjeva - Voz prestala je raditi 1980. godine zbog puštanja u promet Krčkog mosta.

³² Usp. Radić, M. (1984): str. 29.

³³ Vidi Horak, S. i Crnković, S. (1986): *Značaj i uloga obalne linijske plovidbe za razvoj turizma na Jadranu*. Zavod za istraživanje turizma Zagreb, Zagreb.

³⁴ Turk, Hr. i Mirković, D. (1993): *Trajekti u turističkoj valorizaciji kvarnerskih otoka*. Geografski glasnik, br. 55, Zagreb, str. 139-140.

U razdoblju od 1960-tih godina i nadalje i turizam pokazuje uspon i napredak. Broj posjetitelja i noćenja povećavao se na cijelom otoku, pa tako i u Malinskoj. Ukupni smještajni kapaciteti su, također, povećavani, posebice u privatnom smještaju.

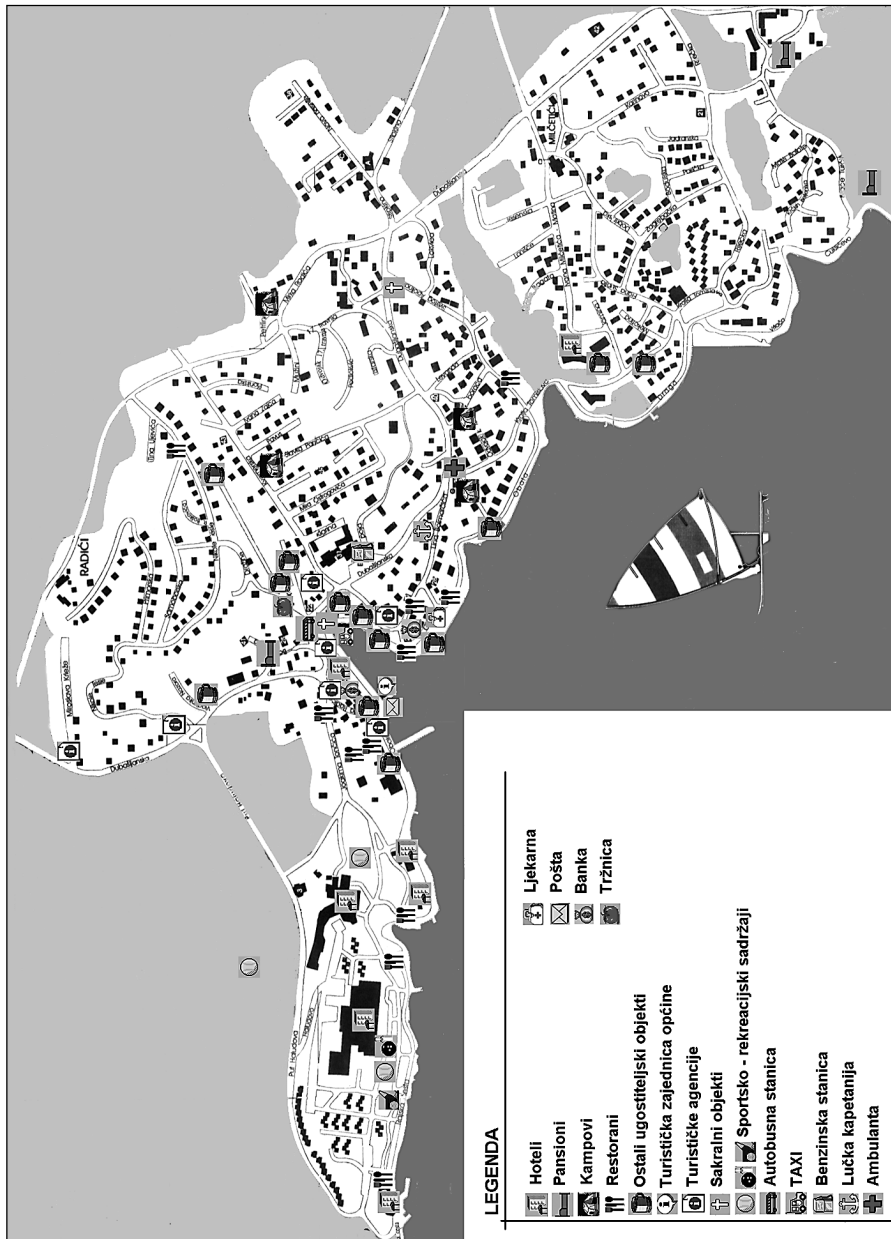
U razdoblju od 1961. do 1970. godine u Malinskoj su obnovljeni ili izgrađeni sljedeći objekti: hotel *Slavija* (bivši *Strnad*, a današnji *Maestral*) sa 85 kreveta, depandansa *Marina* (bivša depandansa *Slavija*) sa 84 kreveta, pansion *Kvarner* (bivši pansion *Haludovo*) sa 20 kreveta, hotel *Triglav* (nekad *Al Cacciore*, danas *Adria*) sa 60 kreveta i hotel *Malin* sa 137 kreveta. Uz hotel *Malin* izgrađene su dvije depandanse: *Adriatik* sa 106 kreveta i *Draga* sa 57 kreveta.

Godine 1967. Hotelsko poduzeće Malinska ujedinilo se s radnom organizacijom HTP Brodokomerc iz Rijeke. Potom je 1971. godine uslijedila izgradnja *Hotelskog grada Haludovo*, dok su postojeći hoteli djelovali pod imenom *Hoteli Malinska*. Hotelsko poduzeće Malinska obuhvatilo je kasnije objekte Haludova: hotel *Palace* (485 kreveta), hotel *Tamaris* (645 kreveta), *Ribarsko selo* (102 kreveta), a napravljene su i vile sa 240 kreveta.



Fotografija 5.: Pogled na dio Hotelskog grada Haludovo (lijevo) s istoimenom kupališnom uvalom, dok je desno naselje i uvala Malinske.

Ukupni smještajni kapaciteti u Malinskoj danas iznose više od 7.200 kreveta/mjesta, što je 18,7% svih krčkih kapaciteta. Većina ugostiteljskih i drugih turističkih sadržaja koncentrirana je uz malinskarsku uvalu, koja služi za smještaj čamaca.



Slika 4.: Današnji razmještaj turistički relevantnih sadržaja u Malinskoj

Na kraju je nužno upozoriti na promjene koje su se dogodile nakon 1990. godine. Većina hotela u Malinskoj privatizirana je i zbog neulaganja dosta devastirana. Odnosi se to primarno na *Hotelski grad Haludovo*, čiji su pojedini objekti prodani, a neki su jako oštećeni zbog toga što su se u njima nalazili prognanici (hotel *Tamaris*). Hotel *Malin*, privatiziran, dograđen i uređen, postao je najbolji hotel na Krku.

Turistički promet

U razdoblju od 1960-tih godina turistički promet u Malinskoj se stalno povećavao.³⁵ Dominirali su domaći gosti, a tek 1966. započinje prevlast stranih. Najveći broj turista bio je 1987. godine kad je ostvareno blizu 600.000 noćenja.

Prosječne stope rasta u početku bile su dosta visoke, posebice kod inozemnih gostiju, jer se njihov turistički promet razvijao brže u odnosu na domaći. Udio inozemnih noćenja dosegao je čak 90%. Kretanje broja turista i noćenja u Malinskoj i u najvažnijim turističkim mjestima otoka Krka, pokazuje da je svojedobno Malinska zauzimala u dosta dugom razdoblju prvo mjesto, a po broju noćenja je uglavnom bila druga.

U 1990. godini – po broju turista, Malinska je bila druga, a po broju noćenja treće turističko mjesto Krka. Karakteristične su oscilacije turističkog prometa zbog svojedobne svjetske energetske krize, oskudice u namirnicama i benzinu (“par-nepar”) i dr.

Jak pad turističkog prometa u 1991. godini uvjetovan je početkom pobune srpske manjine u Hrvatskoj 1990. godine i velikosrpskom agresijom na Hrvatsku koja je postala samostalana država. Unatoč Domovinskom ratu, turizam u Sjevernom hrvatskom primorju pa tako i na otoku Krku nije potpuno zamro.

³⁵ Pod turističkim prometom Malinske podrazumijeva se i promet u susjednim mjestima, kao primjerice u Portu, Vantačićima, Sv. Vidu i dr.

Tablica 3.: Turistički promet Malinske 1960-90.

Godina	Turisti		Noćenja			Prosječni boravak
	Ukupno	Strani	Ukupno	Strana	% stranih	
1960.	8.556	3.121	108.731	32.205	29,6	12,7
1961.	8.639	2.875	109.971	32.562	29,6	12,7
1962.	9.593	3.213	119.650	38.106	31,8	12,5
1963.	10.635	4.924	141.255	66.122	46,8	13,3
1964.	13.634	6.867	166.765	87.271	52,3	12,2
1965.	12.369	6.342	146.683	72.489	49,4	11,9
1966.	11.855	6.958	147.142	84.051	57,1	12,4
1967.	14.056	8.614	163.650	106.856	65,3	11,6
1968.	13.796	8.595	150.114	93.462	62,3	10,9
1969.	14.245	9.749	141.251	101.855	72,1	9,9
1970.	16.811	10.036	145.633	97.920	67,2	8,7
1971.	21.211	13.362	185.911	134.907	72,6	8,8
1972.	32.600	20.291	251.260	174.795	69,6	7,7
1973.	36.490	25.907	307.159	235.590	76,7	8,4
1974.	39.590	23.832	317.278	223.732	70,5	8,0
1975.	42.729	23.974	296.971	192.735	64,9	7,0
1976.	38.585	22.497	283.641	182.392	64,3	7,4
1977.	46.805	26.736	315.528	214.425	68,0	6,7
1978.	58.714	31.520	395.243	269.103	68,1	6,7
1979.	52.505	26.141	374.056	231.157	61,8	7,1
1980.	53.899	31.158	412.376	272.836	66,2	7,7
1981.	58.138	33.177	438.540	288.001	65,7	7,5
1982.	55.243	29.558	395.035	257.660	65,2	7,2
1983.	59.072	32.276	436.586	278.636	63,8	7,4
1984.	69.634	48.473	467.697	353.582	75,6	6,7
1985.	75.634	63.039	583.821	506.880	86,8	7,7
1986.	80.840	65.665	587.831	493.092	83,9	7,3
1987.	83.396	69.711	588.521	502.947	85,5	7,1
1988.	76.517	65.666	540.047	470.543	87,1	7,1
1989.	80.245	67.048	538.710	472.764	87,7	6,7
1990.	72.083	62.986	460.007	414.183	90,0	6,4
Stopa rasta						
1967-70.	7,0	12,4	3,0	11,8		
1971-80.	10,8	9,8	9,2	8,1		
1981-90.	2,4	7,3	0,5	4,1		

Izvor: Izvještaj Turističkog saveza kotara Rijeka 1960.-1964. godina. Rijeka 1965. i Statistička saopćenja - Turizam. Međuopćinski zavod za statistiku, odnosno Ured za statistiku Rijeka (ostale godine)

Tablica 4.: Turistički promet u Malinskoj i na otoku Krku od 1991. do 2001. godine

Godina	Turisti			Noćenja		
	Otok Krk	Malinska	%	Otok Krk	Malinska	%
1991.	47.725	12.712	26,6	310.944	63.314	20,4
1992.	102.623	19.643	19,1	728.738	117.556	16,1
1993.	144.078	23.009	16,0	991.614	143.820	14,5
1994.	247.674	44.890	18,1	1.717.916	270.854	15,8
1995.	146.130	27.234	18,6	960.056	148.052	15,4
1996.	263.907	45.954	17,4	1.738.844	260.319	15,0
1997.	348.333	51.520	14,8	2.251.481	316.678	14,1
1998.	367.753	49.814	13,5	2.277.131	297.402	13,1
1999.	311.650	38.007	12,2	1.950.657	210.095	10,8
2000.	427.654	57.965	13,6	2.674.973	345.479	12,9
2001.	469.434	65.415	13,9	2.929.193	404.615	13,8

Izvor: Statistička priopćenja, Ured za statistiku Rijeka

Vidljiv je postupni rast turističkog prometa do 1994. godine, da bi sljedeće godine došlo do pada zbog vojnih i redarstvenih akcija u oslobođenju okupiranih dijelova Hrvatske. U suvremenim uvjetima, nakon 1990. godine, a u odnosu na ostala turistička mjesta otoka Krka, Malinska po broju turista danas zauzima treće mjesto, a po broju noćenja izjednačena je s Njivicama. Udio Malinske u turističkom prometu otoka Krka danas je manji nego prije. I prosječni boravak gostiju smanjio se od 12 na 6-7 dana.

Broj turista i noćenja na otoku Krku i u Malinskoj u novijem razdoblju i prema zemljama podrijetla pokazuje da su krajem 1980-tih godina, najznačajniji gosti bili Nijemci, a slijedili su Talijani, Slovenci i Austrijanci. U narednim godinama, primjerice 1994., turisti iz Češke bili su prvi, a slijedili su Austrijanci, Nijemci, Slovenci, Mađari i Talijani.³⁶ U razdoblju od 1999. do 2001. godine najveći broj inozemnih turista došao je iz Italije, Njemačke, Slovenije i Austrije. Najviše, pak, noćenja ostvarili su njemački turisti. Domaćih turista bilo je 21,4% od ukupnog broja posjetitelja i svega 16,5% ukupnih noćenja.

³⁶ Usp. Jordan, P. (1995): The "Return" of Czechs as Tourists to the Croatian Coast. *Tourism and Hospitality Management*, br. 2, Wien/Opatija, str. 357-372.

Umjesto zaključka

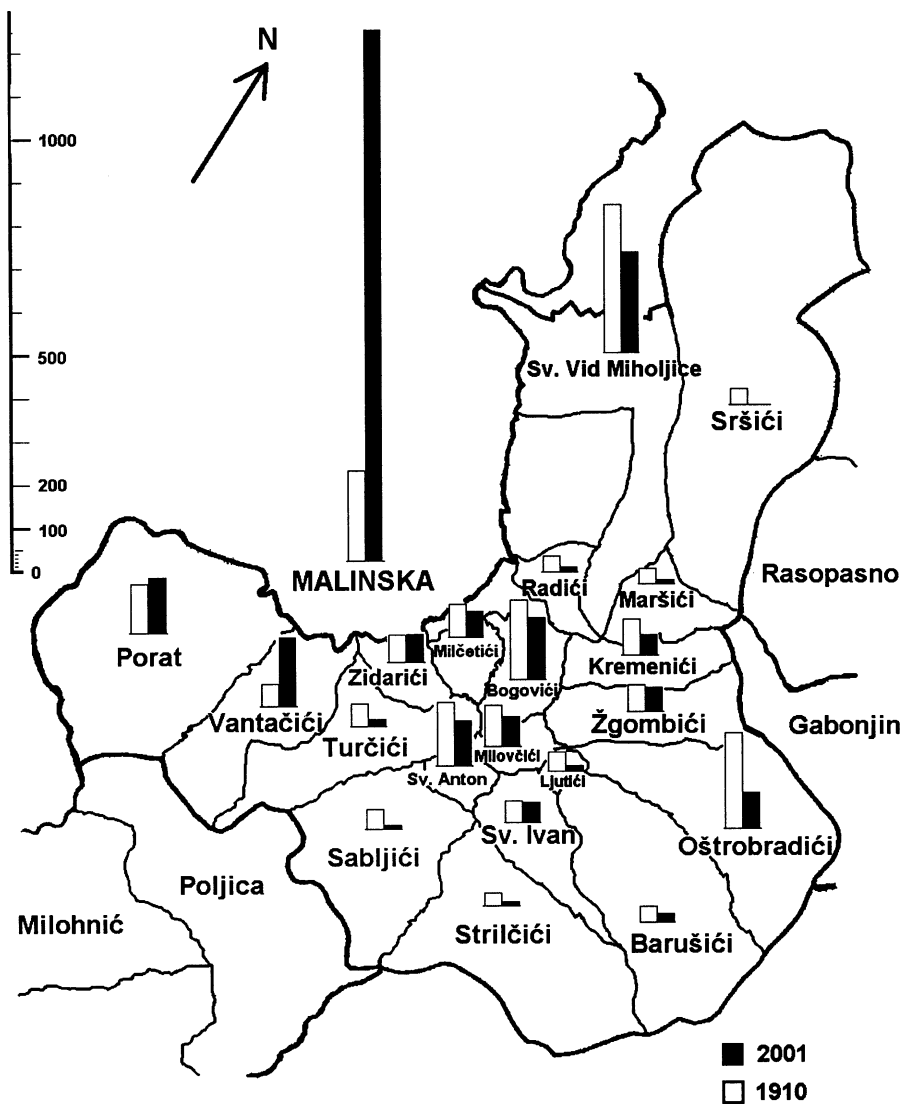
Krk je tradicionalno turistički otok pa je turizam bio važan faktor i pokretač promjena koje su se događale na otoku. Počeo se razvijati uspostavom redovitih parobrodarskih veza između kopna i otoka. One su karakterizirale naš prostor sve do 1960-tih godina, kada u povezivanju otoka i kopna počinju prevladavati trajekti. Izgradnjom Krčkog mosta otok Krk je praktički postao poluotokom. Turizam je djelovao na stanovništvo i njegovu aktivnost. Broj aktivnog stanovništva zaposlenog u primarnim djelatnostima od 1961. do 1991. godine opao je u općini Malinska-Dubašnica od 381 (62,4%) na svega 60 (8,0%). U suvremenom razdoblju izgrađena su dva lukobrana s jedne i druge strane malinskarske uvale, a uređene su i lučice u Portu i Vantačićima. Provađane su i akcije nasipavanja i pošumljavanja obalne zone čime je promjenjen izgled prostora koji je postao ugodnijim i privlačnijim.

Turizam je bitno utjecao na dohodak, zaposlenost i jačanje tercijarnog sektora.

Napomenuti treba da je stanovništvo u općini raslo od 1857. do 1910. godine. Od tada broj stanovnika opada sve do 1971. godine zbog izumiranja stanovništva i visoke emigracije posebice u SAD.³⁷ Od 1971. godine do danas broj stanovnika u općini je porastao na više od 2.600, uglavnom zbog procesa imigracije, odnosno mogućnosti zapošljavanja, posebice u turizmu. Od svih naselja u općini samo ona uz more (Malinska, Vantačići i Porat) imaju više stanovništva danas nego 1910. godine.

U transformaciji prostora veliko su značenje imale kuće i stanovi za odmor i rekreaciju. Po broju kuća, odnosno stanova za odmor ili vikendica otok Krk ih ima najviše u Hrvatskoj. Prema podacima o utvrđenom porezu na kuće za odmor u 1998. godini, koje vodi Porezna uprava područnog ureda Rijeka, u općini Malinska ukupno je evidentirano 951 kuća, odnosno stanova za odmor s više od 1.100 vlasnika. Prema podacima najviše kuća i stanova za odmor nalazi se u Malinskoj, gdje ih je smješteno blizu 60% i u Vantačićima oko 20%. Najveći broj vlasnika živi u gradu Zagrebu i u Zagrebačkoj županiji, a zatim slijedi Rijeka i Primorsko-goranska županija. Dominiraju objekti površine od 36 do 100 m². Najviše ih je izgrađeno u desetljećima od 1981. do 1990. godine i od 1971. do 1980. U najnovije vrijeme, nakon 1997. godine, intenzitet izgradnje je ponovno povećan, posebice izgradnjom apartmana i apartmanskih naselja.

³⁷ O iseljenicima u Sjedinjenim Američkim Državama vidi opširnije u knjizi Božanić, A. (1996): *Hrvatsko iseljništvo u Sjedinjenim Američkim Državama i Krčani u New Yorku*. Krčki zbornik, sv. 34, Krk-New York.



Slika 5.: Stanovništvo naselja u Općini Malinska-Dubašnica 1910. i 2001. godine

Izvori i literatura:

1. Antić, V. (1957): *Razvitak turističkog prometa otoka Krka, Raba i Paga*. JAZU, sv. III, Zagreb, str. 353-405.
2. Antić, V. (1962): *Pomorstvo i naš turizam*. Pomorski zbornik:povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962, Zagreb, str. 987-1058.
3. Barbačić, F.R. (1986): *Turizam na o. Krku u međuratnom razdoblju*. Krčki zbornik sv.15, Krk, str. 49-89.
4. Barbiš, V. (1997): *Na izvorima Malinske*. Malinska.
5. *Bijela flota hrvatskoga Jadrana 1872.-1947.-1997*. Jadrolinija Rijeka 1997.
6. Blažević, I. (1987): *Povijest turizma Istre i Kvarnera*. Otakar Keršovani, Opatija.
7. Blažević, M. i dr. (1985): *Turizam otoka Krka u brojkama*. Statistička saopćenja - turizam, Zavod za statistiku ZO Rijeka, Rijeka.
8. Bolonić, M. i Žic-Rokov, I. (1977): *Otok Krk kroz vjekove*. Kršćanska sadašnjost, Zagreb.
9. Bozanić, A. (1996): *Hrvatsko iseljeničtvo u Sjedinjenim Američkim Državama i Krčani u New Yorku*. Krčki zbornik, sv. 34, Krk-New York.
10. Cerić, V. (1923): *Vodič kroz Gornje Primorje od Sušaka do Obrovca*. Udruženje privrednika u Bakru.
11. Cerovac, A. (1956): *Počeci turizma na sjeverozapadnom dijelu otoka Krka - Malinska*. Rijeka revija 6, Rijeka, str. 302-306.
12. Čibelj, Z. i dr. (1961): *Saobraćajno povezivanje priobalnih otoka s kopnom*. Studija, Zagreb.
13. Frgačić-Tomić, B. (1994): *Prilog proučavanju razvoja turizma na otoku Krku*. Krčki zbornik, sv.29, Krk, str. 32-58.
14. Horak, S. i Crnković, S. (1986): *Značaj i uloga obalne linijske plovidbe za razvoj turizma na Jadranu*. Zavod za istraživanje turizma Zagreb, Zagreb.
15. *Izveštaji o radu Saveza za unapređenje turizma na Gornjem Jadranu i Izveštaji Turističkog saveza za Hrvatsko primorje i Gorski kotar*. (za godine 1931-1939), Sušak.
16. *Izveštaj Turističkog saveza kotara Rijeka, 1960- 1964*. Rijeka 1965.
17. Jordan, P. (1995): *The "Return" of Czechs as Tourists to the Croatian Coast*. Tourism and Hospitality Management, br. 2, Wien/Opatija, str. 357-372.
18. Kalmeta, R. (1970): *Geografski položaj otoka Krka*. Krčki zbornik, sv. 1. Povijesno društvo otoka Krka, Krk, str. 19-58.
19. Kuiš, N. (1963): *Jadrolinija i problemi putničkog saobraćaja na Jadranu*. Simpozij o obalnom turizmu 11-12. X. 1963. u Crikvenici. Prilog časopisa Pomorstvo, br. 9-10, Rijeka.
20. Mičetić, V. (1989): *Putnička obalna linijska plovidba u funkciji razvoja otoka i turizma*. Pomorski zbornik, 27, Rijeka, str.145-160.
21. Milat, I. i Mandić, M. (1974): *Razvoj i preorijentacija pomorskog putničkog prometa*. Savjetovanje Problemi i mogućnosti razvoja morskog i riječnog brodarstva SFR Jugoslavije, Beograd 5 i 6 XII.1974. Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva u Rijeci, Rijeka, str. 1-14.
22. Novosel-Žic, P. (1975): *Otok Krk - od trajekta do mosta (socijalno-geografska transformacija)*. Krk-Zagreb.
23. Penzar, B. (1974): *Studija o indeksu ohlađivanja na istočnom dijelu Jadrana*. Acta Adriatica, Institut za oceanografiju i ribarstvo, Split, vol.XV, br. 6, Split.
24. Podaci Državnog hidrometeorološkog zavoda u Zagrebu.
25. Podaci Porezne uprave u Rijeci.
26. Radić, M. st. (1984): *Malinska*. Malinska.
27. Radić, M.st. (1994): *Malinska kao turističko mjesto*. Krčki zbornik 29, knjiga 2, Krk, str. 156-179.
28. Radić, M. ml. (1989): *Klima u Malinskoj i njezin utjecaj na zdravlje*. Krčki zbornik, sv. 19, Krk, str. 213-219.
29. Radić, M. ml. (1994): *Pozdrav iz Malinske*. Glosa d.o.o. Rijeka.
30. Rogić, V. (1961): *Krk*. Geografski glasnik, broj 23, Zagreb, str. 67-101

31. Rubić, I. (1952): *Naši otoci na Jadranu*. Izdanje Odbora za proslavu desetogodišnjice mornarice (1942-1952), Split.
32. Smoljanović, M. i A. i Nejašmić, I. (1999): *Stanovništvo hrvatskih otoka*. Zavod za javno zdravstvo, Split.
33. *Statistička saopćenja-Turizam*. Međuopćinski zavod za statistiku, odnosno Ured za statistiku Rijeka.
34. *Statistički godišnjaci Kraljevine Jugoslavije*. Knj. V, VI, VII, VIII i IX. (za godine 1933-1939), Opšta državna statistika, Beograd.
35. *Statistički podaci o turizmu otoka Krka* (1992), Međuopćinski zavod za statistiku Rijeka.
36. Trausmiller, O. (1927): *Malaria na otoku Krku*. Sušak.
37. Turk, Hr. (2002): *Općina Malinska-Dubašnica*. Malinska.
38. Turk, Hr. i Mirković, D. (1993): *Trajekti u turističkoj valorizaciji kvarnerskih otoka*. Geografski glasnik, br. 55, Zagreb, str. 135-149.
39. Turk, Hr. (1994): *Položaj i prirodna osnova otoka Krka kao čimbenici turističkog razvoja*. Krčki zbornik, sv. 29, Krk, str. 11-31.
40. Turk, M. (1996): *Nazivi krčkih naselja*. Krčki kalendar 1996, Krk, str. 101-103.
41. Vimer, M. (1933): *Ljeti i zimi po Jugoslaviji*. Jadranska straža, Mjesni odbor, Zagreb.
42. Žgaljić, J. (1999): *Krčki jarboli, vremeplov brodogradnje i pomorstva otoka Krka*. Rijeka-Krk.
43. Yoshino, M.M. (1976): *The Local Wind Bora*. Tokyo.

Hrvoje Turk
Helena Turk-Šarić

MARITIME LINKS AND EVALUATION OF MALINSKA AS A TOURIST RESORT

Summary

The paper discusses the correlation between ship connections linking Malinska with the dry land and the development of tourist trade on a local level. Distinction has been made between two phases in the development of maritime connections concerning the Island of Krk and Malinska (steam-ship and ferry lines), as well as among three phases in the evaluation of the place as a tourist resort. Owing to the development of tourist trade, the portion of the primary sector of economy, carried out by local population, has dropped and the tertiary sector has grown. The construction of hotels, resort houses and apartments has contributed to an extensive transformation of space.

Key words: island of Krk and Malinska, maritime links, evaluation of tourist resort

COLLEGAMENTI MARITTIMI E POTENZIAMENTO TURISTICO DI MALINSKA

Sommario

Lo scritto tratta il reciproco condizionamento dei collegamenti marittimi di Malinska con la terraferma e il suo sviluppo turistico. Nei collegamenti tra l'isola di Veglia (Krk) e Malinska vengono distinte due fasi: i collegamenti effettuati da navi a vapore e dai traghetti e tre periodi di potenziamento turistico. Il turismo ha condizionato la riduzione delle attività primarie degli abitanti autoctoni e incremento l'importanza del settore di attività terziarie. La costruzione di impianti alberghieri e in modo particolare delle seconde case a appartamenti per vacanzieri ha contribuito ad una notevole trasformazione del territorio.

Parole chiave: isola di Veglia (Krk), collegamenti marittimi, potenziamento turistico