

KRALJEVICA

Lh/286/07

=/39,00

TURISTIČKO DRUŠTVO
KRALJEVICA

K R A L J E V I C A

(Prilog poznavanju kvarnerskih naselja)

Bruketa Vladimir

P R E D G O V O R

Tokom studija odlučio sam, da za svoj diplomski rad obradim naselje Kraljevicu. Kraljevicu sam odabrao zbog toga, što sam u tom kraju rođen i stalno živim, tako da mi je dobro poznato naselje i njegova problematika.

U radnji sam nastojao prikazati položaj i razvoj Kraljevice povezan sa njezinim funkcijama, tip i način života te odnos Kraljevice prema Rijeci vodećem gradskom centru u ovom dijelu jadranskog primorja.

Prilikom rada na radnji često sam se susretao s poteškoćama. Literatura o Kraljevici je vrlo oskudna gotovo neznatna. Statistički materijal također nisam mogao koristiti u potpunosti, jer su mnogi važniji stari podaci tokom rata uništeni.

Osnovni sadržaj svoje radnje iznio sam na diplomskom seminaru, koji je održan 15.1.1958. godine.

Koristim ovu priliku da se zahvalim profesorima i asistentima Geografskog instituta Sveučilišta u Zagrebu, kao i svima onima, koji su mi pomogli savjetom ili izišli ususret pružanjem podataka prilikom rada na mojoj diplomskoj radnji.

15.III.1960. god.

Bruketa Vladimir

GEOGRAFSKI POLOŽAJ KRALJEVICE

Za postanak, razvoj i funkcije nekog naselja, važan je njegov opći i lokalni topografski položaj. Osnovna karakteristika kraljevičkog položaja jest da leži u neposrednoj blizini velikog gradskog centra Rijeke, pri samom ulazu u Bakarski zaliv, a na mjestu odakle je vrlo lagan prijelaz za susjedni otok Krk. Kraljevica je u neku ruku na granici, gdje se spajaju relativno širok i otvoren Riječki zaliv, sa uskim i dugim Vinodolskim kanalom. Ona je uz Crikvenicu, glavno obalno naselje Vinodolskog primorja.

U užem lokalnom smislu, Kraljevica je prividno središte kraja, koji obuhvaća sjeverozapadni dio Vinodolske udoline, te susjedni priobalski prostor vapnenačkog bila od Bakarskih vratiju na sjeverozapadu do nedalekog sela Jadranova na jugo-istoku.

KARAKTERISTIKE TOPOGRAFSKOG SMJEŠTAJA

Topografski smještaj Kraljevice prirodno je uvjetovan i prilagodjen reljefu. Njega najbolje karakteriziraju dvije uzdužne drage (vale) i dva rta između njih, čije je pružanje paralelno i longitudinalno s tektonskom gradjom.

Prva i značajnija uvala tako zvana Kraljevička draga predstavlja u stvari odličnu prirodnu luku. Pruža se prema jugoistoku u duljini od 600 m, a širini 200 m, dok joj dubina u vanjskoj polovici iznosi 20 - 30 m, smanjujući se prema unutrašnjosti. To je nekadašnja kopnena udolina, sada velikim dijelom poplivena. Njezin kopneni nastavak su dvije suhe doline, između kojih je više vapnenačko zemljište, prekriveno oskudnim rašćem, šikarom, a rjeđe i travom.

Druga je uvala zvana Carevo, mnogo kraća i šira, zbog čega je slabije izrazita kao zaliv. Na njezinoj sjevernoj i sjeverozapadnoj strani, prema Bakarskim vratima vidljiviji su abrazioni oblici. Oni se očituju u strmom rubu, što je uzrokovano jačim djelovanjem mora, budući je manje zaštićena od vjetrova.

Petrografski otporniji rt Fortica s jedne je strane razdijelio ove dvije drage, a drugi izrazitiji i znatno veći. Oštro, zaštitio sa jugozapadne strane, stvorivši tako sigurnu luku. Oštro je neke vrsti prirodni lukobran. Njegov se podmorski produžetak može dobro pratiti na batimetrijskoj karti, a plitko dno iziskuje opreznost pri plovidbi.



Fot. 1. Kraljevica. Pogled sa rta Sršćica.

Naselje je uglavnom smješteno na blago nagnutom vapnenačkom grebenu, koji se postepeno spušta prema morskoj razini. Ovaj priobalni greben s jugozapadne strane zatvara Vinodolsku udolinu. Nesimetričnog je izgleda te predstavlja jednu manje poremećenu antiklinalu. Prema Vinodolu pada dosta odsječeno, a prema moru postepenije i manje strmo. Gradjen je od rudistnih vapnenaca gornjokredne starosti.

Može se pratiti sve do Novog. Greben je raščlanjen dolinom Dubričine kod Grikvenice i Bakarskim vratima, kao uskom vapnenačkom prodoru neznatne širine (300 m), ali dosta velike dubine (44 - 48 m).



Fot. 2. Bakarska vrata. U pozadini stara Karolinska cesta.

Biljni pokrov grebena razlikuje se od onog Vinodolske flišne zone. Dok je Vinodolska udolina uglavnom obradljivana, greben je male gotovo nikakve ekonomske vrijednosti. Nekadašnji šumski prostor, pretežno je uništio čovjek, a današnji vegetacioni pokrivač predstavlja nisko degradirano rašće, (jasen, bijeli grab, nakljen, smreka, vrijes) bujnije u području crvenice i tamo gdje je zaklonjenije od vjetra (na južnim prisojnim stranama). Izrazito kamenitih površina gotovo i nema.

-
1. Bakarski zaliv je najniži potopljeni dio Vinodolske udoline, čijim je dnom nekada vjerovatno tekla rijeka. Predpostavlja se, da je i prodor nastao erozivnim putem u vrijeme diluvija, kada je morska razina bila znatno niža.

PODNEBLJE

Klimatske prilike u Kvarneru, uvjetovane su u prvom redu odnosom kopna i mora, ali se pojedini dijelovi znatno razlikuju.

Temperaturni podaci za Rijeku, Lošinj i Kraljevicu, dakle mjesta za tri različite strane pokazuju dosta velika međusobna odstupanja.

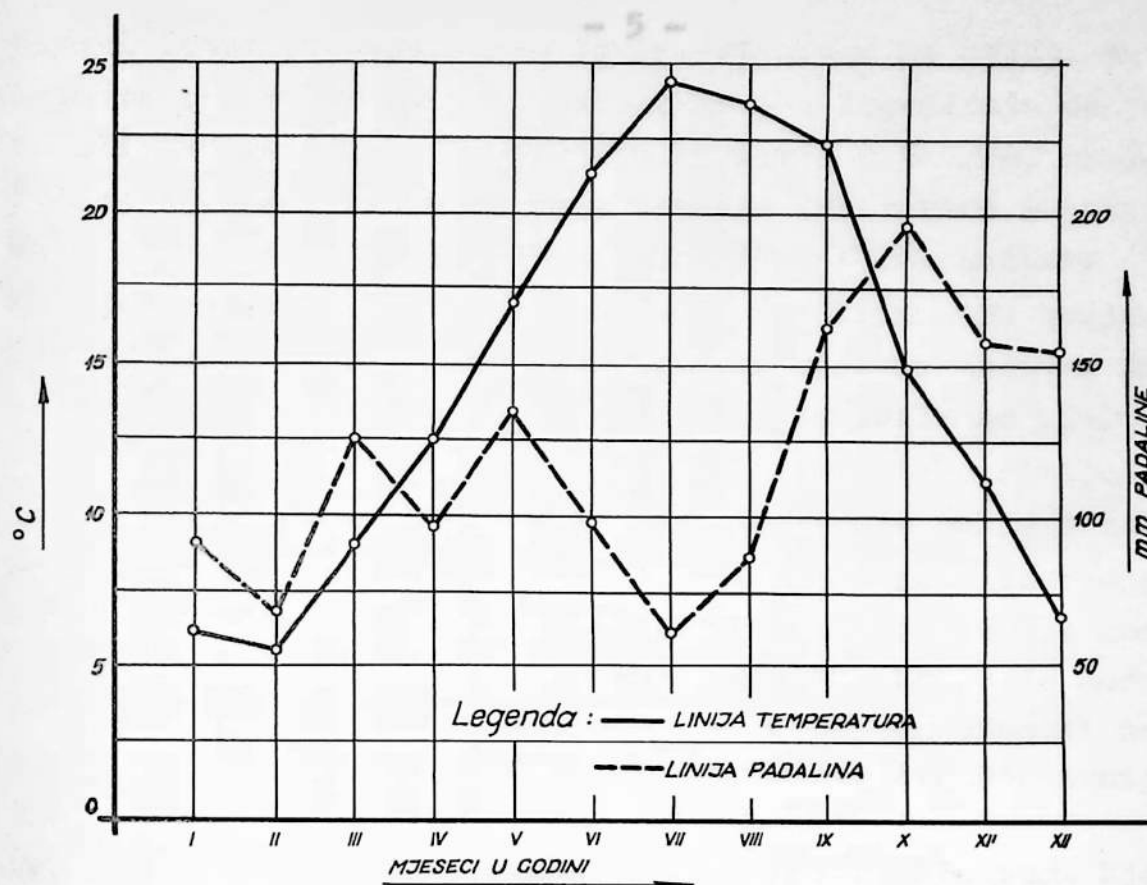
Termička kolebanja su u Lošinju najmanja i iznose $40,2^{\circ}\text{C}$ (zbog utjecaja otvorenog mora), na Rijeci $46,0^{\circ}\text{C}$, a u Kraljevici čak $54,5^{\circ}\text{C}$. Absolutni maksimum u Kraljevici tokom desetgodišnjeg promatranja (1927. - 1937.) iznosi $38,5^{\circ}\text{C}$, a minimum $-16,0^{\circ}\text{C}$. Maritimne utjecaje ovdje umanjuje vijenac kvarnerskih otoka. Ljetne temperature su dosta visoke i konstantne (najtopliji mjesec juli ima prosječnu temperaturu $24,4^{\circ}\text{C}$) dok su zime relativno hladne. Niske temperature uvijek su u vezi sa puhanjem sjeveroistočnjaka (bure).

Utjecaj bure je u Kraljevici dominantan. Bura je glavni vjetar, koji prevladava tokom čitave godine, naročito zimi. Često puše velikom snagom. Suprotno buri jugo ima karakter toplog vjetra i gotovo redovito donosi kišu, koja može padati i po nekoliko dana. Na tišinu otpada tek 16,5% pa se može zaključiti da je ovo znatno vjetrovit kraj uslijed čega je vjetar u Kraljevici važan klimatski element.

Čestina smjera vjetra u postotcima 1927. do 1940. godine

N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Tišina
12,3	33,6	6,8	5,3	9,2	8,9	5,2	2,2	16,5

Vlagu donose vjetrovi s mora. Srednja godišnja naoblaka iznosi 5,6. Kišni raspored pokazuje jesenski raspored padalina. Sekundarni maksimum pada u proljeće. Padaline su u obliku kiše, rijetko grada, a samo izuzetno snijega. S proljeća je vrijeme osobito nestalno radi promjenljivih vjetrova i oluja, a najnepostojaniji je mart.



POMORSKI POLOŽAJ I VEZE SA ZALEĐJEM

Lokalna sredina i klimatske prilike, važan su, ali ne i odlučujući faktor u životu Kraljevice. Važniji je osobito u prošlosti, položaj Kraljevice s obzirom na pomorske veze i zaleđe.

Pomorski položaj Kraljevice nikada nije bio od prevelike važnosti. Mjesto je oduvijek po strani od glavnih pomorskih pravaca, a ovi su opet u uskoj vezi sa putevima što iz zaleđa vode prema Kvarneru. Među tim putevima su najstariji i najznačajniji postojnsko-riječki i modruško-senjski, koji usto imaju i najveće prirodne prednosti (niže prijelaze). Kraljevica je prema tome u mrtvom kutu između tih dvaju prometnih pravaca. Njezino zaleđe, Gorski Kotar, dugo je vremena samo neprohodan i nenaseljen kraj šuma, koji onemogućava provođenje cesta i uspostavljanje prometa većeg značenja.¹ Tek početkom XVIII. stoljeća, kada se mijenjaju prilike u kvarnerskom zaleđu i

1. Prve darovnice, koje se tiču ovog kraja obuhvaćaju samo župe Vinodol i Modruš, a njihovi posjednici knezovi Krčki, s krajnjih rubova prodiru u ovo nenaseljeno područje.

Gorski Kotar postepeno naseljuje, stvaraju se uvjeti za uređenje prometa preko ovog dotada pustog kraja. Izgrađuje se poznata Karolinska cesta, koja povezuje Karlovac s Bakrom, preko Mrkoplja, Fužina i Plasa. Prometne veze između Kraljevice i zaleđja isključivo su vezane za ovu cestu, sagrađenu 1726. godine.

Kraljevica je preko Plasa spojena s Karolinom tek krajem XVIII. stoljeća. Cestu je sagrađio 1785. godine riječki trgovac Suzanni, a aktivnost kraljevičke luke uveliko je zavisila od nje. Ovaj je put međjutim ubrzo napušten, jer je vrlo intenzivno kirijaštvo drvom iz goranskih šuma, istaklo potrebu izgradnje bolje i solidnije prometne veze.¹ Tako je sredinom prošlog stoljeća izrađena nova i suvremenija cesta. Transport kolima preko nje bio je mnogo olakšan, jer je znatno šira i mnogo manjeg nagiba. Nešto je doduše dulja (Kraljevica-Plase 12 km prije 8), a presijeca Vinodol kod Križišća. U to je vrijeme mogla udovoljiti sve jačem i intenzivnijem prometu.

Druga važna cesta povezivala je Kraljevicu s Bakrom. Njezin je pravac slijedio morskou obalu duž Bakarskog zaljeva. Ova je veza vrlo stara i preteča je današnje jadranske magistrale, koja mimoilazi centar naselja.

Sadašnji prometni položaj Kraljevice, drugorazrednog je značenja, jer su novije saobraćajne veze, u prvom redu željeznička pruga, ostavile naselje po strani. Gradić danas komunicira sa susjednim mjestima uglavnom kopnenim putem. Veći dio prometa robe, naročito s Rijekom posljednjih godina preuzeo je automobilski saobraćaj. Isto je stanje i s putničkim prometom. Prednost jeftinoće, ali i sporost pomorskog transporta, nadoknađuje se na kopnu, koliko bržim prijevozom toliko i češćim vezama.

Nekadanja veza Kraljevice sa goranskim zaleđjem davno je izumrla i danas je neznatna.

1. V. Batthyany piše u svojoj knjizi: "Über das ungarische Küstenland", Pešta, 1805. strana 83 - 90, kako je i pored svojeg rijetko pogodnog prirodnog položaja pusto kraljevičko pristanište. Slabe komunikacije onemogućile su da Kraljevica postane jednom od prvih luka čitave monarhije, zaključuje V. Batthyany.

IME

Prvo i najstarije ime Kraljevice jest Raparia, po nekima mala rimska naselobina, za koju međjutim nema gotovo nikakvih dokaza ni ostataka.^{1.} Drugi je naziv Almis, prema kojem je već 612. godine ovako nazvana mala tvrđavica u centru današnje Kraljevice.^{2.} Sadašnje ime Kraljevica je dobila zbog svojeg dobrog položaja kao luka. Ona je u prošlosti Portus regius - kraljevska luka odakle današnji naziv Kraljevica. Interesantno je mišljenje poznatog riječkog historičara G. Koblera, koji smatra da bi ime Portus regius moglo vući svoj korijen od latinskog naziva portorium (uvoznina). Na temelju tragova neke stare građevine, možda još iz doba Rimljana, on pretpostavlja da je ovdje bila neke vrste carinarnica, koja se i zvala Portorium. Kada su u VII. stoljeću u rimsku Dalmaciju prodrli Avari, carinarnica je prestala raditi, a mjesto je i dalje zadržalo svoje predjašnje ime Portorium. Vremenom je međjutim novi narod izgubio uspomenu na pravi smisao te riječi. Mjesto Portorium već se 1443. godine u jednom spisu riječkog kancelara spominje Portumre, a tek 1952. godine Portus regius.^{3.}

POSTANAK

Sigurno je da su prirodno geografski preduvjeti povezani s određenim društveno-historijskim zbivanjima odigrali važnu ulogu kod postanka Kraljevice. Oni osobito u prvim počecima određuju njezin razvojni put i ulogu.

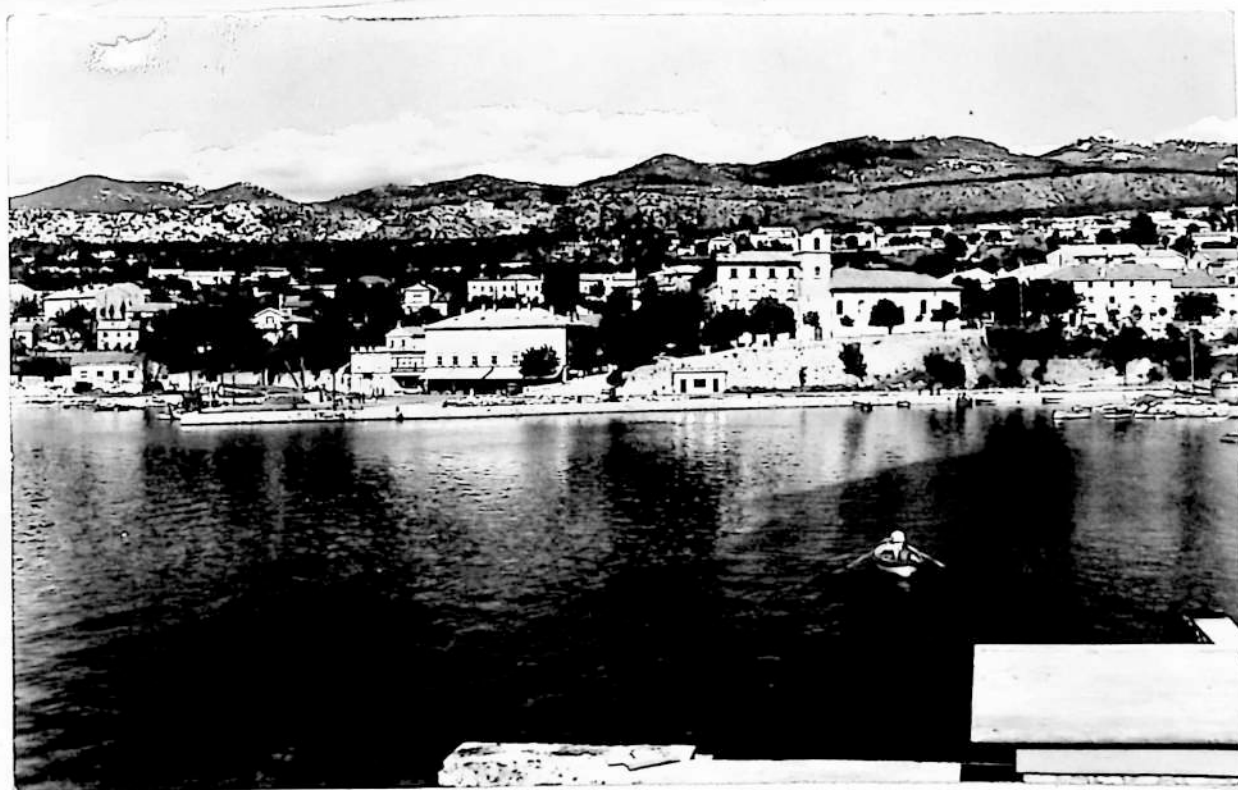
Nema sumnje, da su smještaj Kraljevice pri ulazu u Bakarski zaliv i pogodna prirodna luka, dominirajuće značajke, koje su uvjetovale postanak naselja na ovom mjestu.

Začeci naseljenosti, bar one kontinuirane, ovjje po svemu sudeći nisu stari. O rimskoj i srednjevjekovnoj historiji naselja ne može se

1. Pretpostavku o eventualnom postojanju naselja u rimsko doba iznio je J. Brunšmit u Vjesniku hrv. arh. društva, n.s.III (Arhivske bilješke iz Dalmacije i Panonije) na osnovu malopouzdatih nalaza.
2. M.Kosić: Kraljevica, Zagreb 1910 str. 71
3. G.Kobler: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume I., 1896., str. 230.

mного pouzdanog reći. U usporedbi s Bakrom i Senjom, Kraljevica je sigurno novija ljudska naseobina. Stare vinodolske utvrde (Hreljin, Drivenik, Grižane i t.d.) također su ranijeg postanka. Logično je pretpostaviti da je skrovitije zaledje pružalo veću sigurnost, a niz frankopanskih utvrda i dobru obranu u periodima srednjevjekovne nesigurnosti.

Prvi puta i to tek 1525. godine spominje se Kraljevica (Portus regius), kao posjed kneza Bernardina Frankopana.¹ Ni u jednom spisu kasnije, pa ni u različitim ugovorima između Zrinskih i Frankopana, sve do XVIII. stoljeća nema spomena o Kraljevici. Tada Kraljevica dolazi u ruke Zrinskih, koji su ovdje sagradili Stari i Novi grad. Stari je Zrinski grad izgrađen polovinom XVII. stoljeća i najstariji je



Fot. 3. Zrinski grad i pristanište.

U jednoj oporuci nekog Vjenceslava Spina Riječima od 22. siječnja 1525. godine, tvrdi se da je Portus regius na teritoriju kneza Bernardina Frankopana, a izvjesno je da je teritorij Kraljevice od vjeka pripadao gradu Hreljinu.

dio naselja.^{1.} Zapremajući malo povišen položaj odakle se pruža odličan pregled luke, jezgra je kasnijeg širenja.

Novigrad ili kako se uobičajenije naziva Frankopanski grad, nešto je kasnijeg postanka, koji pada u drugoj polovici XVII. stoljeća. Smješten na rtu Fortica, gradjen prvenstveno iz strateških razloga, još je i danas impozantna gradjevina.^{2.}

Može se zaključiti, da najraniji period XVI. i osobito XVII. stoljeća u kraljevičkom razvitku nosi vrlo upečatljivo obilježje zrinko-frankopanske vladavine. Stvoren je preduvjet za kasnije naseljavanje i širenje mjesta. Osim toga, upređo s daljnjim razvojem pomalo se počinje uočavati i uloga naselja, kao ishodišnog lučkog središta i strateškog uporišta.

FUNKCIJE NASELJA

a) Lučko - strateška funkcija

Već je postanak i početni razvoj Kraljevice u XVII. stoljeću dao naslutiti njezine osnovne funkcije: stratešku kao čuvara luke i branioca Bakarskih vratiju, te lučku kao pomorskog središta i ishodišne luke frankopanskih posjeda u prvom redu starog dominija Hreljina. Ovome u svakom slučaju pogoduju i topografske prilike.

U prvo vrijeme naročito dolazi do izražaja strateški značaj Kraljevice. Novi Frankopanski grad je zbog svog vrlo istaknutog položaja, na rtu čije strateško obilježje odražava i njegov naziv Fortica, dobro

1. Ovo potvrđuje i natpis s grbom Zrinskog na cisterni u dvorištu grada C.P.A.Z. 1651. (Comes Petrus A Zrinio 1651.)

2. E. Laszowski, koji se je mnogo zanimao za kraljevičku historiju piše o Novigradu slijedeće: Odlično mjesto na kojem danas stoji Nova Kraljevica (Novigrad) pa i potreba jaka branika na ulazu u Bakarski zaliv sklonuše zacijelo Zrinskog i njegovu umnu ženu, da tamo sagrade nov udoban grad, koji bi im pružao kneževski sjaj na žalu morskom. Stara pisma vele da ga je Petar ^{II} Zrinski izgradio "od temelja veličanstvenim i skupim djelom". E. Laszowski: Gorski kotar i Vinodol, Zagreb, 1923. str. 45.

kontrolirao ulaz u luku. Smještaj mu je omogućavao da sa utvrđenjima i kulama suprotnog rta Sršćica na kostrenskom poluotoku brani i Bakarska vrata. Pored svega, Kraljevica ipak nije nikada značajnije vojničko uporište. Njezina strateška uloga rezultat je potrebe, da se zaštititi i obezbijedi siguran pomorski promet, naročito starijih zaljevskih središta Bakra i Bakarca.



Fot. 4. Novigrad na rtu Fortica.

Mnogo je važnije značenje Kraljevice kao lučkog centra. Zaštićena prirodna luka, Kraljevička draga, pogodne dubine i zaklonjena gotovo od svih vjetrova izuzev sjeverozapadnjaka, ispunjavala je osnovni preduvjet da Kraljevicu učini pomorskim središtem. Glavni faktor, koji je međjutim nedostajao, bile su slabe komunikacione veze sa zaleđjem odnosno zrinsko-frankopanskim posjedima. Susjedni Bakarac je u XVI. i XVII. stoljeću mnogo važniji, a i stariji kao luka nego Kraljevica. Bliži je i što je vrlo važno pristupačniji osobito Hreljinu i čitavom sjeverozapadnom Vinodolu. Loša mu je strana što je otvoren

vjetrovima osobito buri, zbog čega nije pružao sigurno sklonište brodovima. Unatoč tome mogao je zadovoljiti skromnom pomorskom prometu, koji je prema njemu gravitirao u tom razdoblju.

Kraljevica je u nedostatku dobrih veza, bila tek sporednom lukom uz Bakar i Bakarac, iz kojih se je eksportiralo drvo i željezo sa zrinsko-frankopanskih imanja.¹ Njezin je promet sveden tek na lokalne razmjere, iako izvjesna aktivnost postoji. To potvrđuje i novljanski urbar iz 1653. godine, koji propisuje da novljanski kapetan ne smije ni kupovati ni prodavati robu skuplje nego joj je cijena u Bakru, Bakarcu i Kraljevici.

Poslije neuspjeha zrinsko-frankopanske zavjere 1670. godine, kraljevička je luka uz Crikvenicu, Selce i Bakarac dospjela u ruke ugarske, a 1691. austrijske komore.²

Veće značenje Kraljevica dobiva tek početkom XVIII. stoljeća za vladanja Karla VI. u vrijeme njegove pomorsko-trgovačke politike. Karlo VI. štiti brodarstvo, kojeg međjutim treba izgraditi.³ Dopušta se stoga svakome tko se naseli u Primorju, da se baci na pomorstvo, a ustupa mu se u tom slučaju besplatno teritorij za naseljavanje u Vinodolu s osobitim naglaskom na Kraljevicu. Očigledno postoji namjera, da se Kraljevica, a i ostale luke u Vinodolu s vremenom izgrade u bazu za pomorsku trgovinu.⁴

Pokušaj Austrije nije imao vidljivih rezultata. Nepodan kraj, oskudica pitke vode i kao osnovno slabe komunikacione veze onemogućile su Karlove planove. Zbog istih je razloga propala i mogućnost, da se

1. Godine 1651. je Petar Zrinski u Čabru uredio talionicu željeza iz ruda, koje je dobivao sa svojih imanja u Gorskom Kotaru.

2. Adam Zrinski je 1685. godine nastojao da povрати kraljevičku luku i ribolov, tvrdeći da to pripada njegovom gradu Hreljinu. Zrinski nije uspio i Kraljevica ostaje "luka njegovog veličanstva"

3. Karlova deviza je, da trgovinom mala zemlja može postati velika, a bez trgovine velika zemlja može biti mala.

4. F. Hauptmann, Rijeka, Zagreb 1951. str. 62

Kraljevica pretvori u značajnu ratnu luku, uslijed čega je podignuto brodogradilište 1729. godine. Tek krajem XVIII. stoljeća kada je Kraljevica preko Plasa spojena sa Karolinском cestom djelomično je oživjela kraljevička luka. Trguje se drvom, ugljenom, vinom, žitom, ribom i t.d. Drvo je najčešći artikal izvoza, jer su ga nove ceste kroz Gorski Kotar približile lakšoj eksploataciji i ubrzale njegov transport. Lučki je promet u prvoj polovici XIX. stoljeća stalno jačao. Prometna živost kraljevičke luke dostigla je svoj vrhunac polovicom prošlog stoljeća u vrijeme tzv. jedrenjačke ere. Jedrenjaci su naime jedan od temelja privrednog razvitka ne samo Kraljevice već i susjednih pomorskih centara Bakra i Novog. Poznati kraljevički vlasnici jedrenjaka (Veli zid, Niko, Dorka, Sava, Dunaj i drugi), bili su: Blažević, Polić (braća), Švrljuga, Tomac, Turković. Kraljevica ima 1875. godine čak 183 pomorska kapetana.



Fot. 5. Kraljevička draga

Pouzdaniju sliku trgovačke aktivnosti luke, a time i mogućnost boljeg razumijevanja njezina utjecaja u zaledju daju podaci o ukupnom lučkom prometu za razdoblje od 1859. do 1862. godine.

Tabela 1.

UŠLO				IZAŠLO		
God.	Brodovi	Tone	Vrijed- nost u forintama	Brodovi	Tone	Vrijed- nost u forintama
1859.	1.143	13.162	141.200	1.157	13.062	217.900
1860.	1.082	12.884	106.400	1.103	13.462	271.700
1861.	1.096	12.533	65.800	1.102	12.399	224.900
1862.	1.084	14.573	112.000	1.094	14.873	256.700

Promet bakarske luke iznosio je 1862. godine 39.008 tona. Bakar je oduvijek jače prometno središte. Uz bližu i pogodniju vezu sa zaledjem izravno Karolinskom cestom, koristi i izvjesne političke prednosti. Jednom odredbom iz 1778. godine (u vrijeme Marije Terezije) Bakar naime postaje slobodnim kraljevskim gradom, pod čiju je upravu sve do 1874. spadala i Kraljevica. To je svakako značilo izvjestan podređeni položaj i uzrokovalo borbu za samostalnost vlastite uprave.

Osamdesetih godina prošlog stoljeća počela je stagnacija i kasnije opadanje prometne aktivnosti kraljevičke luke. Više je faktora koji su na ovo utjecali. Oni su međusobno povezani i potrebno ih je temeljito razmotriti. Najvažniji, gotovo presudni događaj je dolazak željezničke pruge na Rijeku 1873. godine. Rijeka je već i prije spomenute željezničke veze sa Budimpeštom glavna kvarnerska luka. Dobar prirodni smještaj i naročito prednost lake veze sa zaledjem učinili su, da je lučki promet u Rijeci življi nego u ostalim pomorskim gradićima Kraljevici, Bakru i Senju. Razlika ipak nije bila tako velika i promet je bio u neku ruku podijeljen između Rijeke i spomenutih centara.

Željeznička pruga će međjutim gotovo sasvim skrenuti trgovinu zaledja prema Rijeci, što će usloviti i njezin brži razvitak. Riječka će apsorbirati gotovo čitav promet, a transport cestama preko Gorskog Kotara (Karolini i Iujziani) uveliko će se smanjiti. Značaj Bakra, Kraljevice i Senja svest će se u roku od par godina na lokalnu trgovinu, gotovo beznačajni dio prijašnjeg opsega.

Drugi važan uzrok je propadanje plovidbe na jedra i istiskivanje jedrenjaka od strane parobroda. Napuštanjem jedrenjaka i kolskih zaprega prestaje značaj ovih malih pristaništa tim više što je moderna riječka luka građena za pretovar između parobroda i željeznice.

Evo kako se je smanjivao broj jedrenjaka duge plovidbe u Kraljevici krajem prošlog stoljeća:

Tabela 2.

God.	Broj jedrenjaka	Sadržaj tona (netto)
1896.	3	1.792
1897.	3	1.792
1898.	3	1.614
1899.	1	534
1900.	1	534
1901.	1	534
1902.	-	-

Posljednji jedrenjak Jona povučen je iz plovidbe 1902. godine. Ovo je razdoblje značajno i po jakom emigriranju pomoraca, naročito u Suez, jer je samo mali dio mornara mogao naći zaposlenje na parobrodima. Iz Kraljevice je 1880. godine iselilo 363; 1811. 233; 1882. 216; 1883. 379; 1884. 306 stanovnika. Stari će kapetani propadati sa svojim jedrenjačama, po lukama Hrvatskog Primorja, dok se centar kapitalističkog parobrodarstva seli u Trst i počinje jačati na Rijeci.

Društveno-politički razvoj ide u prilog riječkoj afirmaciji. U svim mađjarskim planovima stvaranja jednog gospodarskog prostora od Kar-pata do mora igra Rijeka jednu od najvažnijih uloga. Mađjarska vla-da 1848. godine zaključuje, da je spremna prihvatiti odcjepljenje i raskid hrvatsko-ugarskog zajedništva uz jedan jedini uvjet, a to je da se Mađjarskoj osigura posjed Rijeke i slobodan trgovački pro-laz na more. Osobitost njezina položaja izlazi iz činjenice, da je grad s lukom izuzet iz austrijskog i ugarskog carinskog područja. Rijeka nije samo "corpus separatum" u političkom, već i ekonomskom smislu, a upravo to i povećava njezino značenje.^{1.}

Pogodne luke, pomorska tradicija i naponi da se i sa parom prodre na moru nisu bili dovoljni kako bi se zaustavilo propadanje Kralje-vice, Novog i Senja kao pomorskih centara. Ostali su činioci bili mnogo jači i odlučujući. Lučka je funkcija Kraljevice time uglav-nom završena osobito ako se uzme u obzir, da je neposredno kraljevič-ko zaledje, kojemu je Kraljevica prirodna luka, u ekonomskom pogle-du od neznatne vrijednosti. Promet uskih lokalnih okvira označava vrijeme između dva rata, a i poslijeratni podaci ne pokazuju osjet-ljiviji napredak. Kretanje prometa robe je slijedeće:

Tabela 3.

God.	Promet (u tonama)
1930.	1.838
1939.	1.022
1947.	2.165
1954.	4.788
1957.	4.881

Za vrijeme stare Jugoslavije Kraljevica je imala samo nekoliko ma-njih jedrenjaka obalne plovidbe.

1. R. Bičanić: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji,
Zagreb, 1951. str. 251.

Promet putnika pokazuju ovi podaci:

Tabela 4.

God.	Putnici
1930.	60.971
1939.	51.432
1947.	68.095
1954.	64.765
1957.	84.798

U prometu putnika Rijeka je na prvom mjestu tako da pretežni dio otpada na putovanja Kraljevica - Rijeka.

b) Poljoprivreda i ribarstvo

Ranije je napomenuto, da je Kraljevica u XVII. stoljeću pripadala frankopanskom gradu Hreljinu. Ona je bila njegova luka, jer je sigurno da je Hreljin bio funkcionalno neuporedivo jače naselje. Vrlo stara i značajna utvrda, a kasnije i administrativno središte (crkvene veze između Kraljevice i Hreljina traju sve do 1790. godine, kada se u Kraljevici osniva župa) usloveli su ovu uzajamnu povezanost.

Sa sigurnošću se može pretpostaviti da je i pretežni dio kraljevičkog stanovništva porijeklom iz Hreljina. Prva prezimena s kojima se susrećemo u crkvenim matičnim knjigama krajem XVIII. stoljeća uglavnom su hreljinska: Vidas, Blažina, Ružić, Kučan, Jakovčić, Homoljić, Justić, Mikuličić, Polić, Kružić, Puškarić.

Po ovom "kopnenom" porijeklu Kraljevičani su u početku više ljudi od zemlje no od mora, više poljodjelci nego mornari, postavši tek u novije vrijeme pri dodiru s morem pomorci i ribari.

Seoba ovog stanovništva počela je u XVIII. stoljeću. Zaledje je u periodima relativne sigurnosti gubilo na svojoj vrijednosti, a more je pružalo mnoge mogućnosti i otvaralo nove putove. Zbog toga razdoblje

XVIII. i početak XIX. stoljeća označava period preorijentacije. Poljoprivredne sklonosti stanovništva ovdje su gubile na svom značenju, jer je malo rahlog tla s relativno plodnom crvenicom u nižim dijelovima predstavljalo samo neznatan dio prema ostalom neplodnom vapnenačkom kamenjaru. Obrada zemlje bila je međjutim nužnost sve do sredine XIX. stoljeća kada je ojačalo brodarstvo i lučki promet, koji je mogao pružiti izvor zarade i zaposlenja. Treba napomenuti, da je stanovništvo veoma dobro iskoristilo skromne prirodne uvjete.

Žitarice, osobito ječam, kao i krumpir, bile su glavne kulture tla. Dosta je intenzivno bilo i vinogradarstvo. Vinograde je krajem XIX. stoljeća uništila filoksera i nisu se više obnavljali. Kraj je bio poznat i po mnogim voćkama, naročito smokvi, bademu i breskvi. Početkom XX. stoljeća bile su ovako rasporedjene kategorije korištenja tla u katastarskoj općini Kraljevica:

Tabela 5.

Kategorije tla	Površina	Postotak
Oranice	76 ha	13
Vrtovi	6 "	1
Livade	31 "	5
Vinogradi	21 "	4
Pašnjaci	202 "	34
Šume	208 "	35
Neplodno tlo	48 "	9
U k u p n o :	573 ha	100

Vidljivo je da je postotak oranica i vinograda još uvijek relativno dosta visok, osobito ako ga usporedimo sa današnjim stanjem, koje je slijedeće:

Tabela 6.

Kategorija tla	Površina	Postotak
Oranice (i vrtovi)	7 ha	1
Livade	24 "	5
Vinogradi	0,3 "	0
Pašnjaci	303 "	53
Šume	181 "	32
Neplodno tlo	59 "	10
U k u p n o :	573 ha	100

Površina oranica, vrtova i vinograda je gotovo beznačajna. Na njihov račun povećala se je površina pašnjaka, tako da pejzažom danas dominiraju tzv. "umejci". Oni su često obgradjeni suhozidinama (gromačom), pokriveni travom, a na njihovim medjama zadržalo se je još po koje starije drvo. Treba napomenuti, da su pojedini vlasnici zemlje na području katastarske općine Kraljevica i danas hreljinski stanovnici. Na pr.: Vidas, Vukonić, Polić, Ružić, Tadej, Tijan, Blažina, Kučan i t.d.

Ribarstvo je u Kraljevici oduvijek sporedna grana zanimanja, iako ima svoju tradiciju. Već se 1639. godine spominje neki pop Gašpar Plešić, da u Kraljevici drži tunolovku za koju je morao plaćati desetinu ulova Zrinskima. Tunolovke stajačice ovdje zaista imaju svoj dugi vijek opstanka, jer su se unatoč naletu suvremenih motornih tunolovaca, koji na otvorenom morulove tunu opkoljavanjem kružnim mrežama plivaricama zadržale još i danas. Njihov se je broj doduše smanjio budući da su neke vremenom napuštane, kao na pr. u uvali Sršćica i na Carevu, gdje je izgradnja novog naselja poremetila mir neophodan za ribolov. Uslijed toga tunera je premda vrlo unosna 1953. godine prestala raditi.

Ovakav način tunolova iako zastario ima svojih prednosti odnosno ekonomskog opravdanja. On je jeftiniji, jer su mreže plivarice

mного skuplje od obalnih mreža, a i broj ribara je sveden na minimum. U novije vrijeme je potražnja za plavom ribom sve veća, pa se i tunj, koji je glavni predmet ljetnog ribolova traži sve više. On se pojavljuje u gotovo svim područjima Jadrana, jedino se negdje više, a negdje manje zadržava. U svojim stalnim putovima proljetnog nadiranja prema sjevernom Jadranu, zavlači se u sve njegove zalive, među kojima i Bakarski. To je u vezi i sa mnogobrojnim vruljama, budući se već sada može tvrditi sa priličnom sigurnošću, da se ribe okupljaju oko podmorskih slatkovodnih izvora. Jačina vrulja najjača je u svibnju, a to pada baš u vrijeme kada je sezona tunolova. Sa vruljama je u uskoj vezi i slanost, koja u Bakarskom zalivu iznosi 37,5‰, dok je u Kvarneru uvijek iznad 38‰. Pred Kraljevicom je slanost nešto manja na površini, jer voda struji iz Bakarskog zaliva prema otvorenom moru.



Fot. 6. Tunere u Bakarskom zaljevu. U pozadini naselje Bakarac.

Lov tuna na Jadranu općenito je vrlo promjenljiv, a pojava tune je još uvijek zagonetka, koju pokušavaju riješiti stručnjaci, ne samo kod nas već i u svijetu. Prema statistikama je ustanovljeno, da se izmjene slabih i boljih godina pojavljuju kao pravilo.

U ranim proljetnim i kasnim jesenskim mjesecima, lovi se pretežno srdelica, pa kraljevički ribari odlaze na sva lovišta podvelebitskog kanala, ne ograničavajući se samo na lov u bližim vodama, prvenstveno u luci i pri ulazu u Bakarski zaliv.

Ribolov je uglavnom u zadružnim rukama. Kraljevička ribarska zajednica osnovana je 1946. godine. Kasnijom centralizacijom i pripajanjem ostalih manjih zadruga susjednih sela Bakarca, Šmrike i Križišća mijenja se i njezina djelatnost, iako osnova i dalje ostaje ribarstvo. Nekoliko brodova za kočarenje, za prijevoz ribe, čamaca svijetarica, tunere u Bakarcu i uvali Grabrova te preko 50 profesionalnih ribara, predstavljaju isključivu bazu ribarske djelatnosti u Kraljevici.

Ulov ribe veoma je podložan promjenama, pa razlike iz godine u godinu znaju biti vrlo velike. Početkom ovog stoljeća ulov je iznosio 40.000 kg, između dva rata oko 60 tona od čega je polovica otpadala na tunje i trupce (rumbace). Najnoviji podaci ulova pokazuju osjetno povećanje, što je i razumljivo, jer se je povećao i broj profesionalnih ribara, modernizirao postojeći plovni park i proširila ribolovna zona. Količina ulovljene ribe iznosila je 1958. godine oko 150 tona od čega je oko 30 tona otpadalo na bijelu ribu (škampi, oslići, sipe, raže).

Promjenljivost količine ulova najbolje dokazuju statistički podaci za početak ovog stoljeća:

Tabela 7.

Godina	Ulov u kg
1900/1	31.462
1901/2	80.661
1902/3	47.397
1903/4	17.346
1904/5	32.487
1905/6	68.131
1906/7	66.893

Broj samostalnih odnosno privatnih ribara je sasvim malen i njihov ulov neznatan.

Riba se uglavnom transportira na Rijeku, a Kraljevica godišnje konzumira oko 20.000 kg, što iznosi 8 kg po stanovniku.

Premda za ribarstvo postoje vrlo dobri uslovi, jer je ovaj dio Jadrana naročito bogat ribom, ono je u Kraljevici tek neke vrsti dopunska grana djelatnosti daleko u sjeni brodogradnje, pa čak u novije vrijeme i turizma.

c) Brodogradnja

Skoro čitavo jedno stoljeće kraljevičko brodogradilište igra dominirajuću ulogu u životu i razvoju mjesta. Ova dugogodišnja povezanost dobiva još više na značenju, kada se uzme u obzir, da Kraljevica nije ni izrazito turističko, niti ribarsko, a u sadašnje vrijeme ni značajnije lučko središte. Temelj kraljevičke ekonomike je brodogradnja.

Brodogradilište je u Kraljevici osnovano početkom XVIII. stoljeća tj. 1729. godine. Primarni faktor vezan za njegov postanak svakako je namjera Austrije (Karla VI.), da od Kraljevice stvori važnu pomorsku luku, koju bi postojanje brodogradilišta učinilo potpunijom.

Pogodno i dobro zaštićeno mjesto, na kraju Kraljevičke drage pružalo je dobru mogućnost za njegov smještaj, a obilje šuma susjednog Gorskog Kotara odličnu sirovinску bazu u neposrednoj blizini. Nepostojanje dobre veze sa zaledjem predstavljalo je u svakom slučaju izvjesnu prepreku tako da je brodogradilište u XVIII. stoljeću samo beznačajna radionica minimalnog kapaciteta i slabog poslovanja. Nakon uobičajenih početnih teškoća brodogradnja postaje intenzivnija sredinom prošlog stoljeća, od 1853. kada su brodogradilište preuzeli Englezi braća Pritchard. Oni su do 1856. godine sagradili 23 jedrenjaka.^{1.}

Poslije 1869. godine brodogradnja ponovno doživljuje uspon, u vrijeme lokalnih vlasnika Turkovića i Tomca. Grade se jedrenjaci od 600 - 1000 tona, koji su u savezu sa sve većim prometom, jer se i trgovačke veze proširuju. Od mediteranskih prelazi se na ocean-ske tipove jedrenjaka. Brodogradilište već tada zapošljava blizu 300 radnika.

Krajem XIX. stoljeća industrijska revolucija u Hrvatskoj prešla je svoju početnu fazu. Pojava čeličnog broda odnosno parnog stroja uzrokovat će istiskivanje jedrenjaka, koji će teško izdržavati konkurenciju. Drvenu će brodogradnju zamijeniti željezna i stanje će se iz osnove promijeniti, jer brodogradilišta nemaju kapitala za preorijentaciju proizvodnje. Nezainteresiranost državnih vlasti i slabo razvijena industrija ubrzat će propadanje mnogih drvenih brodogradilišta (na pr. Bakra, Senja).

Na kraljevičko brodogradilište u razdoblju 1876. - 1900. godine ne pokazuje veću aktivnost. Poslovi će oživjeti tek 1908. godine, kada brodogradilište postaje filijala mađjarske tvrtke Ganz Danubius. Tada oživljava rad mnogobrojnim narudžbama za Austro-ugarsku monarhiju, što je u vezi sa ratnim pripremama. Izgrađuju se barake, broj radnika povećava na 400. Oživljavanje poslova omogućilo je zaposlenje mnoštvu radne snage, tako da je privremeno zaustavljeno

1. Kraljevica, Bakar i Rijeka grade 1855. godine 41 brod s ukupno 17.472 tone u vrijednosti od 2,000.000 forinti. Ova je proizvodnja u malenoj slabo razvijenoj ekonomiji Hrvatske onog vremena značila dosta veliki posao.

i iseljivanje.

Gradi se plivajući dok od 3000 tona nosivosti, dizalica od 180 tona i 10 razarača. Započet je posao i na gradnji minolovaca, od kojih je izgrađen samo jedan. Ratne i kasnije poratne prilike u novonastaloj SHS državi, nisu obećavale značajnije aktiviranje u pomorskoj privredi. Državu nije zanimala brodogradnja, a povremene intervencije stranog kapitala (Englezi, tvrtka Yarrow 1936.) bile su inspirirane isključivo vlastitim računicama, koje krizu u poslovima nisu mogle promijeniti na bolje.

Slabu djelatnost brodogradilišta pred rat (1939. godine) najbolje nam ilustriraju ovi podaci:

N o v o g r a d n j e

Brodovi	Jedrenjaci	Čamci	tona
-	1	9	60

P o p r a v c i

64	7	7	33.373
----	---	---	--------

Novogradnje su uistinu beznačajne, ali su popravci brodova nešto intenzivniji. Broj zaposlenog osoblja u kraljevičkom brodogradilištu između dva rata bio je nestalan i uglavnom je vjerno odražavao njegovu slabu aktivnost. 1930. godine bilo je na brodogradilištu zaposleno tek 105 radnika, 1935. 90, da bi se 1939. godine broj popeo na 247 radnika.

Za vrijeme drugog svjetskog rata brodogradilište je kao strateški objekt pretrpjelo velika razaranja savezničkim bombardiranjem i bilo sasvim uništeno.

Naročita zainteresiranost države za razvoj pomorstva, a s time i znatne investicije, koje su poslužile, kao materijalni osnov poslijeratne obnove, stvorili su solidnu bazu za kasniji razvitak. Potrebno je napomenuti, da su tradicija i iskustvo malobrojne, ali kvalificirane radne snage, priliv nove uglavnom nekvalificirane, blizina velikih industrijskih poduzeća na Rijeci i dobre komunikacije

veze predstavljali važne činioce, koji su u mnogome utjecalima brzi poratni zamah. Sretna je okolnost, što je tradicionalna poslijeratna povezanost kraljevičkog brodogradilišta za ratnu mornaricu omogućavala kontinuitet poslovanja i potpuno iskorištenje postojećih kapaciteta. Djelomična preorijentacija poslovanja novijeg je datuma, tako da se sada izrađuju i projektiraju sve vrste plovniha objekata do 4000 BRT i 120 m dužine. Zastupljen je i popravak brodova. Tokom narednih godina, nastojat će se povećati proizvodnja i osposobiti navozi za gradnju većih plovniha jedinica.

Broj zaposlenog osoblja "Titovog brodogradilišta" u poslijeratnim godinama kretao se je ovako:

Tabela 8.

Godina	Broj radnika	Godine	Broj radnika
1946.	358	1953.	815
1947.	446	1954.	816
1948.	601	1955.	778
1949.	597	1956.	760
1950.	690	1957.	817
1951.	680	1958.	786
1952.	732	1959.	745

Broj zaposlenih radnika iz godine u godinu uglavnom raste. Najveći uspon dosiže 1957. godine sa 817 radnika. Interesantan je odnos između Kraljevčana i nekraljevčana (radnici, koji na posao dolaze uglavnom iz susjednih sela pa čak i iz Crikvenice i Bakra). Njihov je omjer 461 : 324 u korist nekraljevčana. Iz ovog podatka se može zaključiti kolika je važnost brodogradilišta za susjedni kraj. Velik dio zaposlenih radnika, koji dolaze na posao u Kraljevicu otpada na tri najbliža sela: Hreljin, Šuriku i Križišće pa tek onda ostala mjesta.

Na posao u Kraljevicu dolaze radnici iz ovih mjesta:

Hreljin	81 radnik	Drivenik	21 radnik	Crikvenica	39 rad.
Praputnjak	13 "	Grižane	43 "	Bakarac	30 "
Krasica	17 "	Jadranovo	30 "	Rijeka	3 "
Šmrika	89 "	Dramalj	20 "	Bakar	1 "
Križišće	83				

Obrada crne metalurgije pokazuje veće kolebanje (uračunata su samo netto količine obradjenih limova i profila). Dok je 1945. obradjeno 215 tona, 1949. 1074 tone, a 1951. kada se je moglo očekivati daljnje povećanje tek 510 tona. Ovakvo je stanje svakako u vezi sa kritičnim periodom između 1950. - 1955. godine, kada su državna investiciona ulaganja u brodogradnju smanjena, a plasman i afirmacija na stranom tržištu još nepostignuti. Međutim već 1953. godine došlo je do osjetnog povećanja obrade crne metalurgije, koje je iznosilo 1100 tona (brodogradilište "3. Maj" 9700 tona, Uljanik 3342 tone, "Split" 3900 tona, a prvo brodogradilište iza Kraljevice "Lozovina Jozo" Trogir tek 280 tona).

Kontinuiran i nesmetan rad produžio se je narednih nekoliko godina. Njega su omogućile narudžbe iz inozemstva, kao i tendencija povećanja domaće flote. Godine 1956. grade se tri kombinirana pomorsko - riječna broda za liniju Beograd - Aleksandrija, i dva specijalna broda za prijevoz stoke prema narudžbi jednog danskog brodovlasnika. Kraljevičko brodogradilište je u neku ruku dopuna riječkoj i pulskoj brodogradjevnoj industriji, orijentiranoj uglavnom na gradnju velikih plovniha objekata. Takva konstatacija omogućuje mu dobre perspektive. Ako se uzme u obzir, da je brojem radnika i po opsegu svog poslovanja "Titovo brodogradilište" odmah iza naša tri vodeća brodogradilišta ("3. Maj", Uljanik, "Split"), onda se može zaključiti, kolika je njegova važnost za Kraljevicu i susjedni kraj. Zbog toga se svakako mora voditi računa o daljnjim planovima, jer nije pretjerano kada se kaže, da je bar bliska budućnost Kraljevice usko povezana sa aktivnošću i radom brodogradilišta.

d) Turizam

Kraljevica je u prošlosti uvijek imala poneku funkciju šireg značenja. U prvo vrijeme ona je važna zrinsko-frankopanska uporišna točka, kasnije pomorsko - trgovačko i brodogradilišno središte, da bi u najnovije vrijeme uz tradicionalnu brodogradnju počeo jačati i turistički promet.

Počeci turističke aktivnosti su u Kraljevici dosta rani, jer već osamdesetih godina prošlog stoljeća borave ovdje prvi posjetioци. Kraljevica se prema tome može smatrati jednim od najstarijih, ako ne i najstarijim kupalištem Hrvatskog Primorja. Na jubilarnim izložbama 1894. godine u Beču i 1896. godine u Budimpešti Kraljevica je proglašena prvim morskim kupalištem u Primorju.

Uočavanje ekonomskog značaja turizma prouzrokuje već tada zanimanje i poduzimanje mjera za njegov razvoj, a inicijativa domaćih ljudi i investiranje stranog (austrijskog) kapitala doprinose da Kraljevica rano poprimi izvjesno ljetovališno obilježje. Austrijanac Olschbauer gradi 1904. godine za ono vrijeme veliki i lijepi hotel "Liburniu", koji je danas pretvoren u bolnicu za TBC kostiju. Najbolje prirodne uvjete za razvitak turizma pružao je rt Oštro. Oni su se očitovali u bistrom i toplom moru te pogodnom dobro zaklonjenom kupalištu finog pješčanog dna.



Fot. 7. Oštro. Predio vila koje odražavaju turističku funkciju.

Kupalište se nalazi u lijepoj prirodnoj uvali, koja je dugačkim molom još znatno povećana. Na rtu je početkom stoljeća zasadjena borova šuma, pa je surovi vapnenački kamenjar dobio pitomiji izgled. Daljnja transformacija pejzaža, koju je uzrokovao turistički interes, karakterizirana je izradnjom mnogobrojnih vila i ljetnikovaca podignutih uglavnom poslije 1910. godine.

Evo kako pokazuju statistički podaci posjet tzv. stalnih kupališnih gostiju (onih, koji su u mjestu proveli bar tjedan dana), u Kraljevici, Crikvenici i Bakru za razdoblje prije prvog svjetskog rata:

Tabela 9.

Godina	P o s j e t i o c i		
	Kraljevica	Crikvenica	Bakar
1897.	336	641	43
1898.	494	797	148
1899.	540	945	55
1900.	651	1050	72
1901.	645	1108	52
1902.	848	1612	94
1903.	926	1366	32
1904.	983	1736	127
1905.	1321	1546	70
1906.	1378	1638	
1907.	1580	2647	
1908.	1677	2941	
1909.	1479	4178	
1910.	1478	4723	

Viđljivo je da broj posjetilaca raste. Njihov je posjet doduše skroman, no mora se voditi računa da se radi o počecima ljetovališnih navika i aktivnosti. Interesantniji je međjutim odnos crikveničkih i kraljevičkih gostiju. Crikvenica je uvijek u prednosti, ali je ona u ovom periodu manje izražajna nego kasnije. Kraljevica

se je 1905. godine čak sasvim približila Crikvenici (razlika nije iznosila više od 200 posjetilaca, jer je odnos 1321 : 1546). Od ovog će se momenta razlika sve više povećati i raskorak bivati sve veći. Kasnije usporedbe više ne će biti moguće, jer dok je 1939. godine Kraljevica imala 2483 posjetioaca u Crikvenici je boravilo 17.263 turista. Gdje naći razloge ovoj činjenici? Dobre prirodne pogodnosti za razvoj turizma u Crikvenici (blaga klima, plitko more, prostrano fino pješčano dno), kao i dosta značajan ulog mađjarskog kapitala sigurno predstavljaju solidnu bazu te daju izvjesnu početnu prednost. Ako se k tome doda, da je crikvenička orijentacija tokom zadnjih četrdeset godina vezana isključivo za turizam, onda nije teško zaključiti, koji su uzroci ovako brzom razvoju.

Nasuprot tome prilike su u Kraljevici bile drugačije. Prije svega, klimatske prilike a ni prirodne predispozicije nisu tako povoljne, kao u Crikvenici. Druga važna činjenica svakako je i kolebanje između brodogradnje i turizma. Prema čemu se orijentirati i što je pružalo bolje mogućnosti? Stara tradicionalna brodogradnja trenutno je imala sigurnije pozicije (to je vrijeme ratnih priprema kad jača interes Austro-ugarske za brodogradnju). Vidljivo je, da su razlozi zbog kojih se Kraljevica nikada nije razvila u važniji turistički centar mnogostruki i padaju uglavnom u najranije razdoblje tj. početak XX. stoljeća.

Period između dva rata bit će obilježen nešto pojačanim prilivom domaćih gostiju. To će uzrokovati promjena državne granice, odnosno odcjepljenje istarsko-liburnijske rivijere.

Najnovija faza iza drugog svjetskog rata donosi velike promjene u čitavoj turističkoj djelatnosti. Do 1952. godine, kada država daje znatne povlastice radnim ljudima u raznim vidovima, ljetovanja na moru su vrlo brojna. Broj posjetilaca se od 1953. godine može pratiti sa službenih statistika.

Tabela 10.

God.	Domaći		Strani		Ukupno	
	posjetiooci	noćenja	posjetiooci	noćenja	posjetiooci	noćenja
1953.	1789		235		2024	
1954.	1319		364		1683	
1955.	3555	38.071	2071	17.586	5626	55.657
1956.	3507	38.053	1387	11.089	4897	49.142
1957.	3665	62.662	2010	26.805	5675	89.467
1958.	4227	60.590	2938	23.914	7165	84.504

Dok se broj gostiju povećava broj noćenja je iz godine u godinu u padu. Turisti, a naročito stranci sve se manje zadržavaju u Kraljevici. Oni ostaju u prosjeku desetak dana. Jedan od uzroka ove pojave treba tražiti i u tzv. "mobilnom turizmu". Produljenjem jadranske magistrale Kraljevica je za strance samo usputna etapa na putu prema Dalmaciji, naročito za one koji dolaze svojim prevoznim sredstvima. Potpunim dovršenjem ove značajne komunikacione veze karakter Kraljevice kao usputnog turističkog boravišta još će se više pojačati.

Veličina i struktura turističkog prometa 1958. godine bila je ovako:

Tabela 11.

Vrsta smještajnog kapaciteta	Broj ležaja	Posjetiooci		Noćenja	
		domaći	strani	domaći	strani
Odmaraališta	520	1520	24	31.854	351
Kućna radinost	300	1339	779	17.380	7545
Kampovi	300	933	940	10.115	5375
Hoteli	120	435	1195	1.241	10.643
U k u p n o:	1240	4227	2938	60.590	23.914

Broj ležaja je u komercijalnom ugostiteljstvu (hoteli) na koje se pretežno orijentiraju stranci dosta malen. S ovime je u uskoj vezi financijski efekat, što ima svog odraza na ekonomskom momentu turističkog poslovanja. Najveći broj ležaja, a time i posjetioca smješten je u odmaralištima domaćih poduzeća. Razumljivo je da je i prosjek noćenja u odmaralištima najveći (jeftinoća boravka). U nedostatku hotelskih kapaciteta potrebna je jača orijentacija na tzv. camping ljetovanje. Ovaj vid jeftinog i masovnog turizma na rtu Oštro ima dobru perspektivu. Zahvaljujući neznatnim investicijama potrebnim za njegov razvoj sigurno je da će se i dalje jačati.



Fot. 8. Oštro. Pogled na rt. Utjecaj bure na vegetaciju je očit.

Turistička privreda je u sadašnjim planovima Kraljevice dobila značajno mjesto. Postavlja se samo pitanje na koji način još više potaknuti njezin razvitak. Pojačana propaganda kod stranaca, produljenje sezone, maksimalno iskorištenje postojećih kapaciteta, poboljšanje ugostiteljskih usluga i razonode, zasad su u okviru kraljevičkih mogućnosti.

TIP NASELJA

Kraljevica nije isključivo ni uvalni, a ni poluotočni gradić. Njezin je izgled gotovo suprotan susjednom Bakru ili Senju, kojima zbije-
nost naselja i uske ulice, daju posebno obilježje. Izgled Kraljevice
naprotiv ističe se sasvim drugom osnovnom karakteristikom - prostor-
nom razbacanošću. Naselje, koje se uglavnom širi uz ceste ili puto-
ve, bez nekog odredjenog reda, reklo bi se čak stihijski, prilago-
dilo se je blago nagnutoj vapnenačkoj padini, koja je pružala dovolj-
no pogodnog prostora i za smještaj većeg naselja.

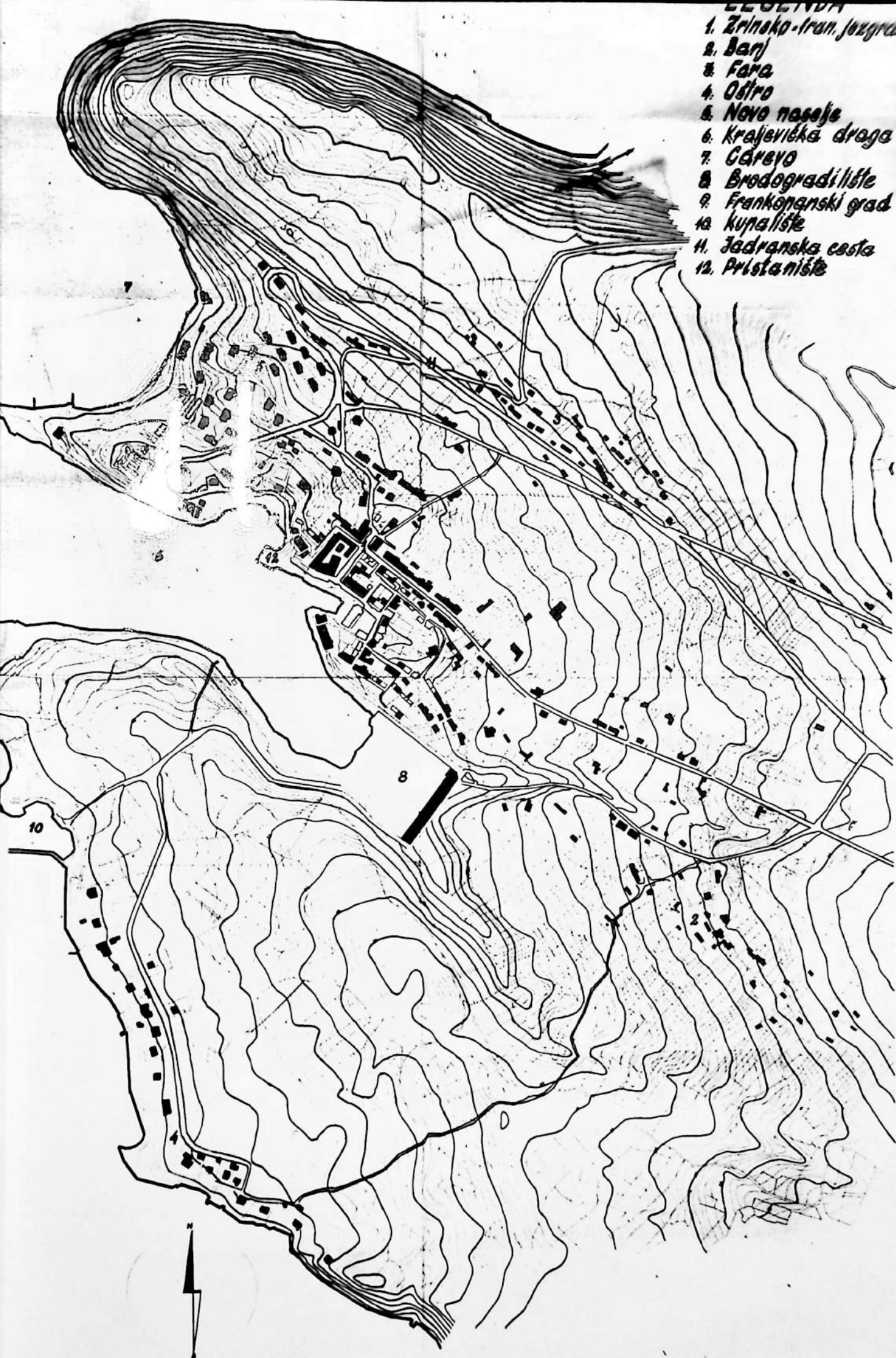


Fot. 10. Naselje se je prilagodilo vapnenačkoj padini

Kraljevicu možemo podijeliti uglavnom na pet gradskih dijelova
(vidi plan):

1. Zrinsko-frankopanska jezgra
2. Banj
3. Fara
4. Oštro i
5. Novo naselje

- LEGENDA
1. Zrinsko-tran. jezgra
 2. Barj
 3. Fara
 4. Oštro
 5. Novo naselje
 6. Krajevička draga
 7. Čarevo
 8. Brodogradilište
 9. Frankopanski grad
 10. Kupalište
 11. Jadranska cesta
 12. Pristanište



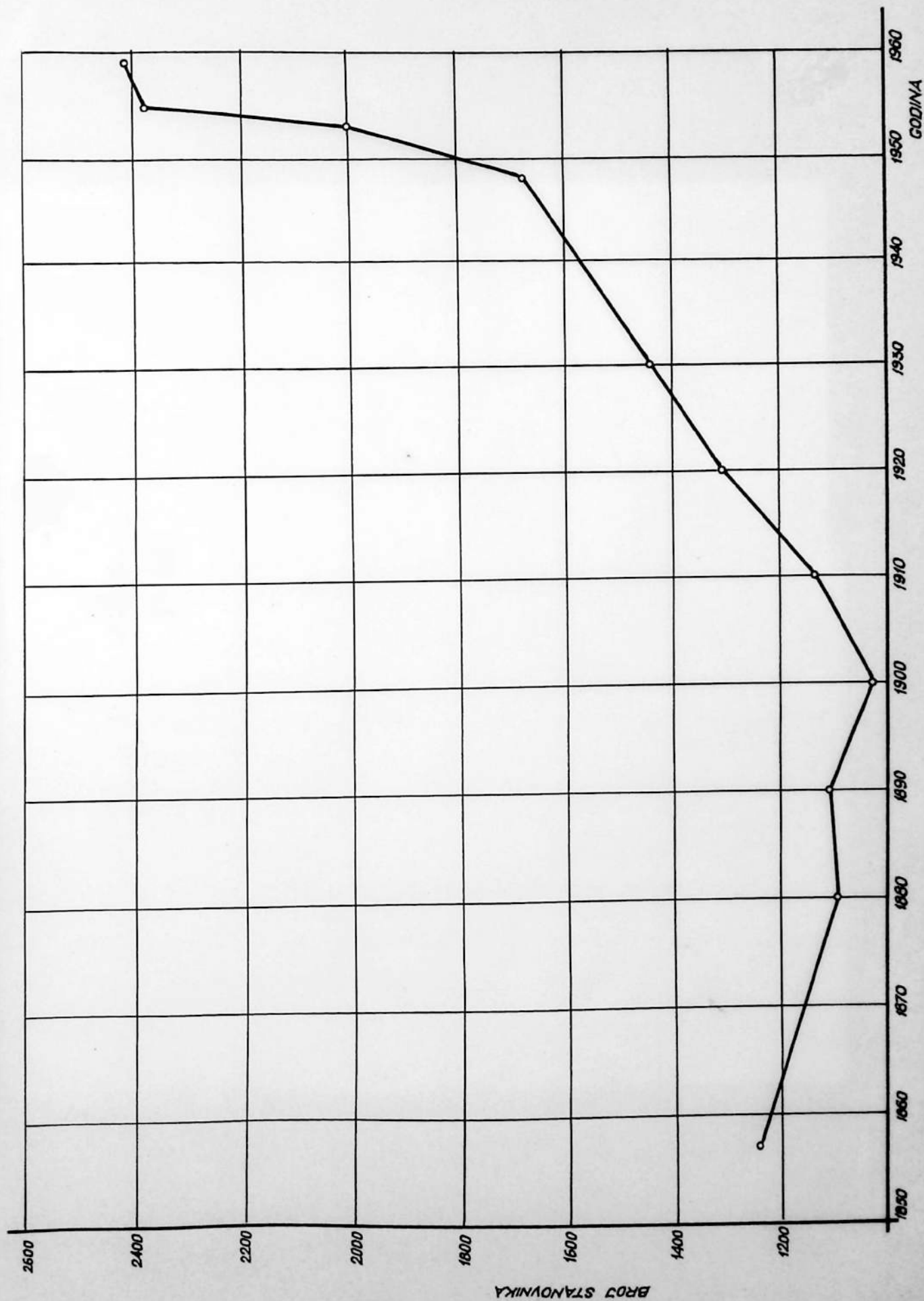
Oni vjerno odražavaju pojedine periode u razvoju grada. Iako je povezanost medju njima vidljiva, ipak postoje određene razlike, koje su uslovljene, koliko izgledom, toliko i vremenom postanka. Interesantno je pratiti njihovu povezanost.

Zrinsko-frankopanska jezgra je najstariji dio naselja. To je i današnji centar mjesta. Središnji trg i okolne zgrade, koje ga okružuju, uglavnom su nastale u novije vrijeme. Izuzetak čini jedino stari Zrinski grad (Kaštel). Djelomična zbijenost, koja se očituje samo u najužem centru, ratnim je razaranjima razbijena. Bombardiranje u drugom svjetskom ratu uzrokovalo je znatne praznine, koje ni do danas nisu popunjene. Jednokatna redje dvokatna zgrada karakterizira čak i najstroži centar Kraljevice.

Na staru Zrinsko-frankopansku jezgru nadovezuje se kasniji razvoj i širenje mjesta. Poslije starog Zrinskog središta, Banj je po svojoj prilici najstariji predio Kraljevice. To je jugoistočni periferni dio mjesta. Nigdje kao ovdje nije više došla do izražaja razvučenost Kraljevice. Mnogobrojne stare kuće, danas srušene i napuštene navode na mogućnost da je najranije širenje išlo u ovom pravcu. Kuće su uglavnom porazmještene u zaklonitijem dijelu vapnenačke padine, a zajednička im je osobina da su podalje od mora pa čak i glavne ceste. Njihovi prvi stanovnici po svemu sudeći nisu u prvo vrijeme ni ribari, a ni pomorci već vjerovatno novopridošli došljaci zaledja (Hreljin), koji ovdje imaju svoje posjede. Fara je predio uz sadašnju jadransku cestu. Ističe se dobrim, malo povišenim položajem. Fara je nastala uglavnom sredinom XIX. stoljeća kada je živost u luci bila najveća. To je privuklo došljake iz bližeg zaledja da se ovdje stalno nastane.

Oštro, na istoimenom rtu, zbog svoje izrazite podvojenosti sa centrom, takorekuc je dio za sebe. Njegov je postanak i razvoj vezan isključivo za turističku funkciju.

GRAFIČKI PRIKAZ KRETANJA BROJA STANOVNIKA U KRALJEVICI OD 1857 DO 1959





Fot. 10. Kraljevica. Uočava se prostorna razvučenost naselja.

osjetiti na apsolutnom broju. Glavni izvor zarade brodogradilište, nije bilo dovoljno, da omogući zaposlenje mnoštvu radne snage.

Iza prvog svjetskog rata nastavlja se tendencija porasta broja, jer se povećava natalitet, a smanjuje smrtnost djece.

Ratna stradanja bila su u Kraljevici vrlo teška. Mnoge su zgrade srušene, a rat je utjecao i na povećan broj umrlih, tako da je

Kraljevica 1948. godine imala tek neznatno više stanovnika od 1931. godine.

Na brzi porast u poslijeratnom razdoblju djelovalo je više faktora. Prirodni prirast ne bi toliko povećao apsolutni broj stanovnika da nije bilo doseljavanja (brodogradilište). Osim toga povećava se i natalitet i povoljšava pozitivna razlika između nataliteta i mortaliteta. Dok je u Kraljevici broj ženskog stanovništva 1948. godine osjetno veći od broja muških (925 ženskih prema 750 muških), 1953. je omjer drugačiji, jer su muškarci u većini (1021 : 977). U tom se vremenu uglavnom doseljuje muška radna snaga, koju zapošljava brodogradilište.

Porast stanovništva uslovljava i povećane stambene teškoće, jer izgradnja ne ide uporedo s potrebama. Zbog toga brodogradilište u stambenu izgradnju ulaže velika sredstva, kako bi se ublažila kriza u stanovima.



Fot.11. Novo naselje izgrađeno investicijama brodogradilišta

Danas Kraljevica ima 2426 stanovnika, a to je dosad najveći postignut broj, te predstavlja relativno dosta značajno i veliko ljudsko

naselje.

Aktivno stanovništvo po vrstama djelatnosti 1953. godine izgledalo je ovako:

Industrija	Poljoprivreda	Gradjevinarstvo	Promet
420	13	97	103
Zanatstvo	Usluge	Uprava	Van djelatnosti
13	8	193	38

Ukupno 846

Lica sa ličnim prihodom 237

Izdržavano stanovništvo 915

Daleko najveći broj aktivnog stanovništva po vrstama djelatnosti otpada na industrijske radnike. Ostale vrste djelatnosti slabije su zastupljene izuzev uprave te djelomično gradjevinarstva i prometa.

GRAVITACIONO PODRUČJE

Kraljevica u prošlosti nije predstavljala značajniji gravitacioni centar za područje šireg zaledja. Prije bi se moglo reći da je Kraljevica naizmjenice gravitirala historijski važnijim središtima Bakru i Hreljinu. Ova se je povezanost naročito očitovala u administrativnim vezama.

Posjed Kraljevice je u vrijeme frankopanske vladavine pripadao gradu Hreljinu. Sve do 1790. godine Kraljevica je i pod hreljinskom župom.

U XIX. stoljeću mjesto je administrativno pripojeno "slobodnom kraljevskom gradu" Bakru, od kojeg se odcjepljuje 1874. godine, kada Kraljevica postaje zasebna općina.

Razumljivo je, da ova administrativno - crkvena povezanost ne može biti jedino mjerilo za gravitacioni utjecaj Kraljevice. Činjenica je međjutim, da grad sve do sredine prošlog stoljeća nije predstavljao razvijeniji i jači pomorski centar (broj stanovnika je

malen, vrijednost pristupnih puteva iz unutrašnjosti slaba, odatle lučka i brodogradilišna aktivnost neznatna), koji bi svojom privlačnom snagom i važnošću prouzrokovao orijentaciju i znatniju povezanost bližeg zaledja.

Čak i u novije vrijeme orijentacija Vinodola, kao najbližeg zaledja, Kraljevici samo je djelomična. Ona se očituje u industrijskoj i administrativnoj povezanosti (brodogradilište i općina). To se odnosi na sjeverozapadni dio Vinodola, dok je pretežni i veći dio jugoistočnog Vinodola i dalje upućen na bliže, pristupačnije centre Crikvenicu i Novi.

Posebno treba istaknuti, da u novije vrijeme čitav ovaj kraj postaje utjecajna zona Rijeke.

ZAKLJUČAK

U prošlosti značajni pomorski centar, Kraljevica u novije vrijeme mijenja karakter. Ona postaje izrazito brodogradjevno naselje. U brodogradnji leži njezina potencijalna snaga. Perspektive daljnjeg razvoja mjesta u uskoj su vezi i sa jačanjem turističke privrede. Malena industrijska poduzeća (bolje reći radionice), lokalna trgovina neznatnog opsega i regionalna administrativna funkcija samo su drugorazredne važnosti u životu Kraljevice.

Najnovija funkcija uvjetovana je blizinom Rijeke. Kraljevička je industrija u neku ruku dopuna riječkoj, a Kraljevica može postati dio lučkog kompleksa, koji bi se sa žarištem na Rijeci formirao u kvarnerskom prostoru.

Polazeći sa ovog stanovišta moguće je pretpostaviti, da će bliska budućnost u razvitku mjesta, biti obilježena procesom orijentacije i još tijesnije povezanosti na veći i značajniji gradski centar Rijeku. A da nije brodogradilišta (koje mjestu daje izvjesnu individualnost), funkcija Kraljevice, kao predgradja Rijeke već bi danas došla do jačeg izražaja.

S A D R Ź A J

PREDGOVOR

GEOGRAFSKI POLOŽAJ KRALJEVICE 1

KARAKTERISTIKE TOPOGRAFSKOG SMJEŠTAJA 1

PODNEBLJE 4

POMORSKI POLOŽAJ I VEZE SA ZALEĐEM 5

IME 7

POSTANAK 7

FUNKCIJE NASELJA

a) Lučko strateška funkcija 9

b) Poljoprivreda i ribarstvo 16

c) Bredogradnja 21

d) Turizam 25

TIP NASELJA 31

STANOVNIŠTVO 33

GRAVITACIONO PODRUČJE 36

ZAKLJUČAK 37

LITERATURA

1. B. Brozović: Vinodolska knežija i morska kupališta, Zagreb 1938. g.
2. F. Grodecki: Porto-re, Sušak 1893. g.
3. M. Kosić: Kraljevica, Zagreb 1910. g.
4. G. Kobler: Memorie per la storia della liburnica citta di Fiume I., 1896. g.
5. E. Laszowski: Gorski Kotar i Vinodol, Zagreb 1923. g.
6. R. Bičanić: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji, Zagreb 1951. g.
7. F. Hauptmann: Rijeka, Zagreb 1951. g.
8. G. Novak: Naše more, Zagreb 1937. g.
9. V. Klaić: Krčki knezovi Frankopani, Zagreb 1901. g.
10. V. Vouk: Morska vegetacija Bakarskog zaliva, Prirodoslovna istraživanja Hrvatske i Slavonije; Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 1915. g.
11. M. Šarić: Jugoslavenska brodogradnja, Pomorstvo 9.-10.1956.
12. J. Cvijić: Geomorfologija I., Beograd 1924. g.
13. V. Batthyany: Uber das ungarische Küstenland, Pešta 1805. g.

I Z V O R I

1. Klimatski podaci, Hidrometeorološki zavod Hrvatske, Zagreb
2. Zavod za statistiku Kotarskog narodnog odbora Rijeka 1952. god.
3. Ured za katastar KNO Rijeka
4. Republički zavod za statistiku Zagreb
5. Opća poljoprivredna zadruga Kraljevica 1953. do 1958. god.
6. Personalni odjel "Titovog brodogradilišta", Kraljevica 1958. god.
7. Turističko društvo, Kraljevica od 1897. do 1931. god.
8. Godišnjak pomorstva i riječnog saobraćaja, Beograd 1954., 1955., 1956., 1957., 1958.
9. Statistički godišnjak, Beograd 1948., 1953.

TOPOGRAFSKI PLAN KRALJEVICE

GRAFIKONI

1. Grafikon padalina i temperatura
2. Grafikon kretanja stanovništva

TABELARNI PRILOZI

1. Tabela lučkog prometa za razdoblje 1859. - 1862. godine
2. Tabela broja jedrenjaka duge plovidbe od 1896. - 1902. god.
3. Tabela prometa robe od 1930. - 1957. god.

4. Tabela putnika od 1930. - 1957. god.
5. Tabela rasporeda kategorija tla za 1900. godinu
6. Tabela rasporeda kategorija tla za 1953. godinu
7. Tabela ulova ribe od 1900/1. - 1906/7.
8. Tabela zaposlenog osoblja brodogradilišta od 1946. - 1952. god.
9. Tabela broja turista u Kraljevici, Crikvenici i Bakru od 1897. - 1910. god.
10. Tabela broja turista u Kraljevici od 1953. do 1958. god.
11. Tabela za veličinu i strukturu turističkog prometa 1958. god.
12. Tabela kretanja broja stanovnika od 1857. do 1931. god.

FOTOGRAFIJE

1. Kraljevica. Pogled sa rta Sršćica.
2. Bakarska vrata. U pozadini stara Karolinska cesta.
3. Zrinski grad i pristanište.
4. Novigrad na rtu Fortica.
5. Kraljevička draga
6. Tunere u Bakarskom zaljevu. U pozadini naselja Bakarac.
7. Oštro. Predio vila koje odražavaju turističku funkciju.
8. Oštro. Pogled na rt. Utjecaj bure na vegetaciju je očit.
9. Naselje se je prilagodilo vapnenačkoj padini.
10. Kraljevica. ^Uočava se prostorna razvučenost naselja.
11. Novo naselje izgrađeno investicijama brodogradilišta.

Hrvatsko Primorje str. 14,26
Jadranovo str. 1,24
Karlovac str. 6
Karpati str. 14
Kraljevička Draga str. 1,10,22
Krasica str. 24
Križišće str. 6,20,24
Krk str. 1
Kvarner str. 4,19,37
Lošinj str. 4
Mađarska str. 15
Modruš str. 5
Mrkopalj str. 6
Novi str. 3,12,15,37
Oštro str. 1,26,30,32
Plase str. 6,12
Podvelebitski kanal str. 20
Praputnjak str. 24
Rijeka str. 1,4,6,12,14,15,16,21,24,37
Selce str. 11
Senj str. 8,13,14,15,22,31
Sršćica str. 10
Suez str. 14
Šmrika str. 20,24
Trogir str. 25
Trst str. 14
Vinodol str. 1,2,3,5,10,11,37