



Interreg
SLOVENIA – CROATIA
European Union | European Regional Development Fund

DAS
**MEER,
SONNE,
MALA
BARKA**

Eine

inspirierende

Geschichte über das maritime Erbe der Nordadria

REISEPLÄNE UND BESICHTIGUNGSPUNKTE

Die Kleine Barke,

das Projekt, aber auch das kleine Boot, führt euch Reisende von der slowenischen Küste - Izola, Piran und Portorož - über Rovinj bis zum Kvarner. In Izola beginnt Ihr Ausflug mit dem Besuch des Hauses des Meeres Izolana, wo auf Sie die Geschichte des Meeres- und Küstencharakters dieses durch die Fischverarbeitungsfabrik gekennzeichneten Städtchens wartet. In der Umgebung gibt es viele interessante archäologische Fundorte am Meer. Dieses Erbe könnte interessant für Sie sein. Das Fischerboot Biser, auf das Sie auf dem Weg bis zur Bucht von San Simon stoßen, führt Sie in die etwas jüngere Geschichte und erinnert Sie nochmals daran, dass diese Gegend von der Fischerei geprägt wurde. Falls Sie dieses Thema interessiert, sollten Sie auf jeden Fall die Überbleibsel der Fabriken Arrigoni und Delamaris besichtigen. Das Meeremuseum Sergej Mašera in Piran wird Ihre Horizonte über das maritime Erbe dieser Gegend erweitern. Besichtigen Sie auch den Teil des Erbes, das sich im Meer vor dem Museumspalast befindet. Diese Gegend ist auch für seine Salinen bekannt. Im ehemaligen Salzlager Monfort in Portorož wartet auf Sie die Fortsetzung der Geschichte über die "Kleine Barke" und das Leben vom und am Meer.

Machen Sie sich weiter auf den Weg per Boot oder auf dem Land bis nach Rovinj und dessen Umgebung (kroatisch Rovinjskina), wo Sie alle Ihre Sinne entspannen können und die Regatta der Batana und anderer Holzboote in Rovinj genießen können. Hier kann man auch das Ökomuseum, Haus der Batana und deren Kleine Werft sehen, wo die Kunst des Baus der Batana, eines kleinen, unscheinbaren Bootes, gepflegt wird. Die Batana ist hier das ganze Leben dieser Gemeinde, was auch die UNESCO anerkannt hat.

Der Weg führt Sie weiter bis zu der steilen und dramatischen Küste von Brseč und nach Mošćenička Draga, wo Sie das Leben der Einwohner am Meer und vom Meer im Haus des Meeres kennenlernen werden. Falls Sie sich

zufällig hier Mitte Juli aufhalten, dürfen Sie auf keinen Fall die attraktive Regatta mit traditionellen Holzsegelbooten - die "Kleine Barke" versäumen. Mit dem Boot oder auf dem Landweg kommen Sie zu einem weiteren alten Hafen - Mandrač unterhalb der alten Stadt Lovran. Schauen Sie sich die Holzboote an und besuchen Sie den Turm, in dem sich das Haus des Lovranner Guc befindet. Setzen Sie Ihre Reise fort bis in das zauberhafte Opatija, wo Sie entlang der Küstenpromenade (Lungo mare) einen Spaziergang bis zum malerischen kleinen Hafen Volosko machen können.

Bevor Sie sich aber auf den Weg entlang der kroatischen Küste machen, sollten Sie Halt in Rijeka machen, sich das Franziskanerkloster in Trsat und die Kapelle der Votivgaben anschauen und die Treppen von Trsat bis zum Toten Kanal nehmen. Falls Sie in der Ferne im Meer viele Segel und Holzboote sehen, dann sind Sie zum richtigen Zeitpunkt gekommen, zur Zeit des Meeresfestivals Fiumare. In Rijeka sollten Sie sich auf jeden Fall die Museen ansehen, einen Spaziergang entlang der Hafenmole (Molo longo) und des Korzo (der längsten Fußgängerzone in Rijeka) machen und sich zur Stadt Uhr bis zur Kathedrale des Hl. Vitus begeben. Danach ist es Zeit für eine Erfrischung und Stärkung in einer der Tavernen (auf Kroatisch: Konoba) in Rijeka.

Die "Kleine Barke" führt Sie weiter in Richtung Kostrena - die Wiege hervorragender Seeleute, durch die Bucht von Bakar, vorbei an Tunerun bis zur Kraljevica und der alten Schiffswerft des Habsburgers Karl VI. und weiter bis zur Riviera von Crikvenica, wo Sie das reiche Fischererbe kennenlernen werden und das Brodet, wie es die Alten zubereiteten, auf der Promenade in Crikvenica kosten. Danach können Sie sich weiter auf den Weg zu den zauberhaften Inseln des Kvarners machen. Auf der Insel Rab findet man ein ungewöhnliches Boot, eine Erinnerung an die alten Zeiten, als Menschen das Meer zu zähmen versuchten, die Ladva. Sie sieht wie eine Replik aus

und ist vor dem Eingang in die malerische Altstadt ausgestellt. Sie sollten sich auf den Weg bis zur Straße Gornja ulica machen und einen Blick auf die vier Glockentürme aus der Renaissance und das offene Meer werfen. Von der Stadt Rab bis nach Lopar führt ein Landweg, aber man kann auch den Weg über das Meer nehmen und sich dann weiter mit der Fähre auf den Weg nach Krk machen, wo auf Sie neue Meeresabenteuer warten. In den Stadtmauern in Krk erwarten Sie das Zentrum des maritimen Erbes und die Regatta "Die Segel von Krk" am Feiertag Mariä Himmelfahrt.

Von Krk führt Sie der Weg nach Cres, wo Sie auf jeden Fall die Altstadt Cres besuchen müssen. Die bunten Farben verflechten sich in der Reflexion

der Häuser und Boote auf der Meeresoberfläche des Madrač, eines sicheren Hafens. Machen Sie nicht halt bis Sie die wahren Perlen erreichen: Osor, Nerezin, Mali und Veli Lošinj. Die Wahl ist schwer, eine ist schöner als die andere. Trotzdem empfehlen wir Ihnen auf dem Loger-Boot "Nerezinac" Halt zu machen. Es ist ein wahrhaftes, schwimmendes Zentrum des maritimen Erbes. Auch hier fehlt es nicht an Ereignissen am Meer. Machen Sie bei der Bootsregatta in Nerezine mit. Vergessen Sie aber in dieser Aufregung nicht, am Ende das Festival "Mit Lošinjer Segeln um die Welt" zu besuchen. Die Geschichten entführen Sie zu den Reisen unserer Seefahrer, deren Schutzpatronin auch heute noch in Čikat auf Sie wartet.



MALA BAKA



www.malabarka.eu
muzejmalabarka.com

HERAUSGEBER:

Tourismusverband Kvarner, 2018

FOTO:

Fotoarchiv des Herausgebers und Projektpartners

TEXT:

See- und Geschichtsmuseum des Kroatischen Küstenlandes

DESIGN UND PRODUKTION:

Tri i

Positionen, an denen Sie uns finden können:

1 Izolana - Haus des Meeres	Seite 7
2 Archäologischer Park Simonov zaliv [Bucht von San Simon]	
3 Archäologisches Gebiet Viližan	
4 Schiff Rex	
5 Werft in Izola	
6 Fischerboot Biser	
7 Schiffsbauhof 2. Oktober	
8 Leuchtturm Izola	
9 Anlegeplatz Izola - Mandrač	
10 Fabrik Arrigoni	
11 Fabrik Delamaris	
12 Meeremuseum Sergej Mašera Piran – Palast Gabrielli de Castro	
13 Archäologische Fundstelle Fizine	
14 Škver in Seča	
15 Segelschiff Galeb	
16 Schiffsbauhof 2. Oktober - Bernardin	
17 Leuchtturm an Punta Piran: Leuchtturm Kap Madona	
18 Hafenverwaltung - Hafenkapitänerei Piran	
19 Anlegeplatz Piran	
20 Salzlager Monfort	
21 Der Hafen der Heiligen Katarina in Rovinj	
22 Alte Werft	
23 Der Werftplatz (Trg brodogradilišta)	
24 Die Windrose auf der Kleinen Mole	
25 Ökomuseum Batana	
26 Cugulièra - Badeort	
27 Lanterna	
28 Das Haus des Meeres- des Öko-Museums	
29 Der Leut des Heiligen Andreas (Andrija) aus 1934	
30 Rundschau und Regatta traditioneller Segelbarken	
31 Lovraner Mandrač und das Haus des Lovraner Guc	
32 Lovraner Guc aus 1968	
33 Lovraner Pasara aus 1954	
34 Mandrač in Volosko	
35 Guc aus 1895 - Opatija Guc	
36 Gajeta Nebuloza aus 1932	

Izolana - Haus des Meeres

Izola

1

Das Haus des Meeres Izolana zeigt die Vergangenheit von Izola auf und betont mit Dokumentarfotografien ihren Meeres- und Küstencharakter, insbesondere auch die Fischerei als ihren Hauptwirtschaftszweig. In den Räumen im Erdgeschoss werden der Schiffbau und anhand der Bootsmodelle auch alle traditionellen Schiffe vorgestellt, welche für alle drei Küstenorte kennzeichnend waren.

Im mittleren Raum des Obergeschosses wird die Fischerei und Fischverarbeitungsindustrie näher präsentiert. Im Mittelpunkt stehen die Menschen, strenggenommen jene zwei Hauptberufe, welche dieses Gebiet getragen haben: die Fischer und die Fabrikarbeiterinnen. Inhaltlich und gestalterisch



werden die Männer und Frauen in diesem Raum von dem erneuerten bzw. restaurierten Schiff der Passara getrennt, welches im Rahmen des internationalen Projektes Mala barka 2 [zu deutsch: Kleiner Fischkutter 2] erneuert worden ist, während sich in dem zweiten Teil eine Kabine aus einem Fischerboot befindet, welche im Rahmen des ersten Teils des genannten Projektes aufgestellt worden ist. Im Haus des Meeres ist auch ein besonderes pädagogisch-andragogisches Zimmer für Kinder eingerichtet, in welchem sie das interaktive Spiel Lovimo s Bepijem [zu deutsch: Jagen mit Bepi] spielen und die Flora und Fauna der Adria kennenlernen können. Ferner wurden auch interessante digitale Inhalte vorbereitet, welche die Besucher an vier im Hauptflur aufgestellten Monitoren in eine virtuelle Realität entführen.

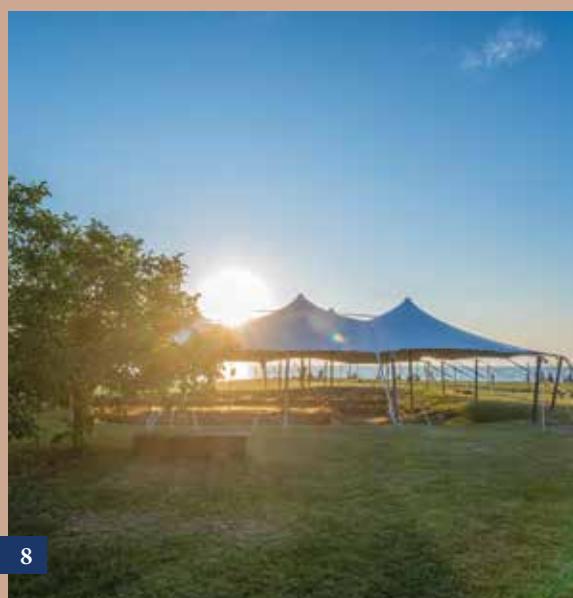
Archäologischer Park Simonov zaliv [Bucht von San Simon]

Izola

2

Nach Gründung der römischen Kolonie Aquileia 181 v.Chr. kam ein großer Teil Istriens unter römische Herrschaft. Der Prozess der Romanisierung erfolgte in erster Linie durch intensive Besiedlung des Küstenstriches und Hinterlandes. Einen dieser Orte stellt auch die römische Küstenvilla mit dem Anlegeplatz in der Bucht von San Simon dar. Archäologische Funde wurden auf einem Gebiet von vier Hektar ausgegraben, wo Reste der römischen Küstenvilla (villae maritimae) mitsamt landwirtschaftlichen Gebäuden und dem größten Anlegeplatz seiner Zeit entdeckt worden sind, welche zusammen eines der größten Anwesen in diesem Teil Istriens darstellen.

Der archäologische Park namens Bucht von San Simon ist ein Kulturerbe mit nationaler Bedeutung, in welchem Sie die restaurierten Mauern des Wohnbereichs betrachten können, welche während der Ausgrabungen im 20. Jahrhundert entdeckt worden sind. Im nördlichen Teil befindet sich ein Teil des rekonstruierten Mosaiks des Unterfusses des Wohnbereichs, während sich im südlichen Teil ein Flur befindet, welcher die Villa mit dem Anlegeplatz verbunden hat. Hinter der Villa wurden auch Reste des Wasserleitungssystems gefunden, welche den Villenkomplex mit Wasser versorgt hat.



Archäologisches Gebiet Viližan

Izola

3

Das an der Küstenstrasse zwischen Izola und Koper liegende archäologische Gebiet Viližan zeugt davon, dass sich hier zu römischen Zeiten, und zwar im 2. und 3. Jahrhundert n. Chr., an der slowenischen Küste ein Hafen und ein Fischzuchtbetrieb befanden. Die archäologische Fundstelle liegt 2 bis 3 Meter unter der heutigen Oberfläche. Auf dem Meeresboden sind die Fundamente der römischen Mole erhalten geblieben, welche unter der damaligen Küstenstrasse bis zur gegenüberliegenden Seite verlief, wo der Rand der antiken Küste und antike Bodenbeläge sowie die Grundmauern der Häuser entdeckt worden sind.

Zwei Molen sind erhalten, welche bei sehr niedrigem Wasserstand zu sehen sind. Die erste Mole (auf der Izola-Seite) verläuft von der Küste ins Innere, wo sie am Ende an die zweite Mole angelehnt ist, welche nach Koper gerichtet ist. An mehreren Stellen der Molen fehlen Steinblöcke, da sie um das Jahre 1900 zur Errichtung der Eisenbahnlinie von Triest nach Poreč verwendet worden sind, welche entlang der Küste zwischen Izola und Koper verlief. In der Nähe der römischen Molen und zwar dort, wo sich heute das Einkaufszentrum Merkur befindet (na Rudi), wurden auch Überreste einer römischen Siedlung gefunden.



Schiff Rex

Izola

4

Im Bereich der einstigen Küstenstrasse zwischen Izola und Koper ist das damals größte und schnellste italienische transatlantische Passagierschiff - die legendäre Rex - gesunken. Es war 40 Meter hoch, hatte 12 Decks und konnte bis zu 2032 Fahrgäste aufnehmen.

Während des Zweiten Weltkrieges hat die Rex Soldaten von den nordafrikanischen Kriegsschauplätzen nach Italien befördert. Am 8. September 1944 haben Flugzeuge der Alliierten die Rex zwischen Izola und Koper entdeckt, wo sich das Schiff vor einer möglichen Bombardierung aus Triest versteckte. Wegen seiner Größe sank es um die 200 m vor der Küste auf den Meeresboden und war leichte Beute für die Flugzeuge der Alliierten, welche das Feuer auf die Rex eröffneten. Daraufhin brannte die Rex vier Tage lang.

Nach dem Krieg haben die Ortsanwohner alles Wertvolle aus dem Schiff herausgeholt und die Regierung hat beschlossen, das Schiff abzuwracken und einzuschmelzen.



Werft in Izola

Izola

5

Während des Kaiserreichs Österreich-Ungarn war im Schiffsbau genau bestimmt, was ein Schiffsbauhof und was eine Werft, eine sog. Škver, war. Demnach war ein Schiffsbauhof eine Anlage, welche am Meer einen Raum von mindestens 290 m² einnahm und in welcher Schiffe ab 200 Tonnen Tragkraft gebaut wurden. Nach Auffassung der damaligen Experten war dies die kleinstmögliche Fläche, welche Meister für den Bau solcher Schiffe benötigten. Werften wurden an Küstengebieten errichtet und in ihnen wurden kleine Schiffe gebaut und repariert, wobei ihre Betriebsfläche weniger als 290 m² betrug. In Werften konnten sog. barche (Schiffe mit einer Kapazität bis zu 10 Tonnen) und navigie (Schiffe mit einer Kapazität von 10 bis zu 200 Tonnen) gebaut werden. Für den Bau von Holzschiffen wurden langjährige traditionelle Techniken herangezogen, welche sich bis in die fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts nicht wesentlich geändert haben und sich im gesamten östlichen Teil der Adria sehr ähnelten. Kleinere Schiffsbauhöfe, auch an der nordwestlichen Küste Istriens, haben auch noch lange nach der Einführung von Dampfschiffen auf den Holzbau gesetzt.

Die Škver in Izola befindet sich in der ehemaligen Firma Riba [zu deutsch: Fisch] vor der Marina Izola und stellt die einzige erhaltene Werft in Izola dar, welche in das Verzeichnis des unbeweglichen Kulturerbes aufgenommen worden ist.



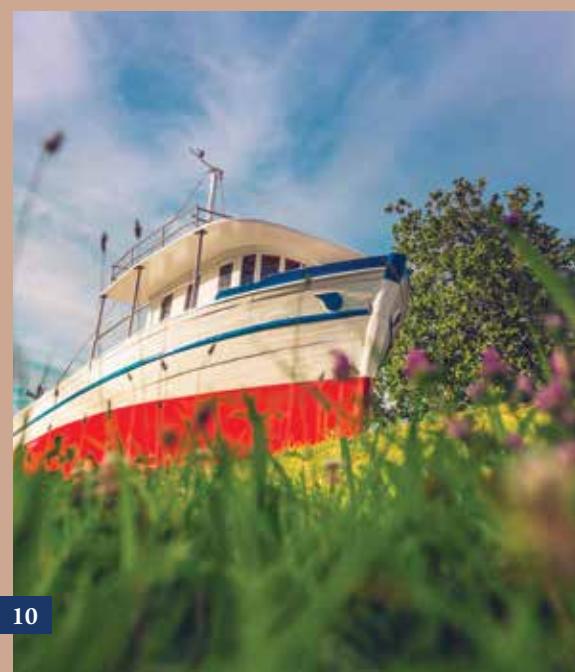
Fischerboot Biser

Izola

6

Das restaurierte Fischerboot der ehemaligen KIKD-Izola (Kombinat der Konservenindustrie Delamaris) - der Kutter Biser [zu deutsch: Perle] - in der Bucht von San Simon stellt eines der bedeutendsten erhaltenen Elemente der Fischereigeschichte von Izola dar. Heute ist dies der einzige erhaltene Holz-Fischkutter aus der Flotte der ehemaligen Delamaris bzw. des Fischereiunternehmens Riba, dessen Bestandteil es bis zum Jahre 1955 war. Das Boot operierte in der Fischereiflotte von Delamaris in der Bucht von Triest bis hinunter nach Vis.

Das zum Kulturerbe erklärte Boot Biser befindet sich in Izola, in der Nähe des Küstenvorortes namens San Simon. Dass Boot liegt an Land, im Freien, außerhalb des Meeres und stellt eines der Interpretationszentren des Projekts Mala barka dar. In der Nähe befindet sich der archäologische Park namens Bucht von San Simon.



Schiffsbauhof 2. Oktober

Izola

7

Der ehemalige Schiffsbauhof namens 2. Oktober wurde im Jahre 1974 aus Piran bzw. Bernardin nach Izola verlegt.

An diesem Ort befanden sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts drei kleinere Schiffsbauhöfe, welche nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem Schiffsbauhof vereinigt worden sind.

Der Schiffsbauhof in Izola wurde mehrere Male umbenannt (2. Oktober Izola, Slovensko brodogradilište, Brodogradilište Izola) und das Unternehmen war von Anfang an auf Reparaturen und Rekonstruktionen von Wasserfahrzeugen jeder Art spezialisiert. Im Jahre 2011 wurde aus der Werft ein Dock abtransportiert und an ein türkisches Unternehmen verkauft. Der starker Schlepper Pegasos hat nämlich das 139 Meter lange, 32 Meter breite und mehr als 8000 Tonnen schwere Wasserfahrzeug aus Eisen und Betonabgeschleppt. Der in Russland hergestellte Ankerpunkt hat mehrere Jahre lang für den Lebensunterhalt hunderter von Schiffsbauern und deren Familien gesorgt. Heute steht die Werft still.

Zuvor haben auch in Izola Schiffsbaumeister Holzboote in kleineren Werften, sog. škvers, hergestellt und repariert. Sie haben hauptsächlich Boote für den Küstenverkehr und lokale Auftraggeber gebaut. In Izola hatten die Firmen der Fischindustrie Ampelea und Arrigoni zwischen den beiden Kriegen jeweils ihre eigene Werft.



Leuchtturm Izola

Izola

8

Für den Leuchtturm an Petelinj rt [zu deutsch: Hahn-Kap] ist charakteristisch, dass er in flachen Gewässern liegt. Er befindet sich nämlich am Stadtstrand von Izola, wo er einen wunderschönen Ausblick auf das offene Meer und die Alpen bietet.

In Izola spricht man vom Leuchtturm an Petelinj rt (Punta del Gallo) an den Stufen des hl. Petrus. Der Leuchtturm steht auf einer Holzplattform. Er war mit dauerhaften weißen und roten Lichtern ausgestattet. Das weiße Licht leuchtete aus Richtung Südwest in Richtung Nordost, während das rote Licht von Nordost in Richtung Innenraum der Anlegestelle leuchtete. In Koper wird er der Leuchtturm für geschlossene Molen (sulla testa del molo delle galere - was so viel bedeutet wie, mächtiges österreichisches Gefängnisgebäude) genannt, welcher im Jahre 1876 in Betrieb genommen worden ist. Noch am Ende der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurden außerhalb des Ortes zwei Leuchttürme auf Holzbalken errichtet.



Anlegeplatz Izola - Mandrač

Izola

9

Ein Anlegeplatz ist ein natürliches oder künstlich erstelltes geschütztes Meeresbecken, in welchem Schiffe bei Schwierigkeiten, insbesondere bei Sturm, Schutz finden. Zugleich ist dies ein Raum, welcher Verpflegung für die Besatzung und Reparaturdienstleistungen für die Boote bereitstellt. Die westlichen Orte Istriens, Izola, Koper und Piran, haben für den Seeverkehr kleinere, flachere Anlegeplätze in den Stadtzentren errichtet. Das sind die für kleine Boot vorgesehenen sog. mandrači. Mit der Entwicklung der Wasserfahrzeuge und der Seefahrt wurden auch die Anlegeplätze außerhalb der mandrače erweitert und konnten größere Boot aufnehmen. Die Bootsbesetzungen haben die Küstenanlegeplätze für ihren Aufenthalt und ihre Tätigkeiten genutzt; Ein- und Ausstieg der Passagiere, Ein- und Ausladen von Frachten, Abfahrt und Rückkehr von Fischerbooten. Der Seeverkehr war während der gesamten Zeit auch an den Anlegeplätzen von Izola rege. Der Verkehr nahm insbesondere zwischen den zwei Weltkriegen zu, als die Industrie der Fischverarbeitung in Izola ihren Höhepunkt erreichte und die Produkte über den Seeweg vertrieben wurden.



Fabrik Arrigoni

Izola

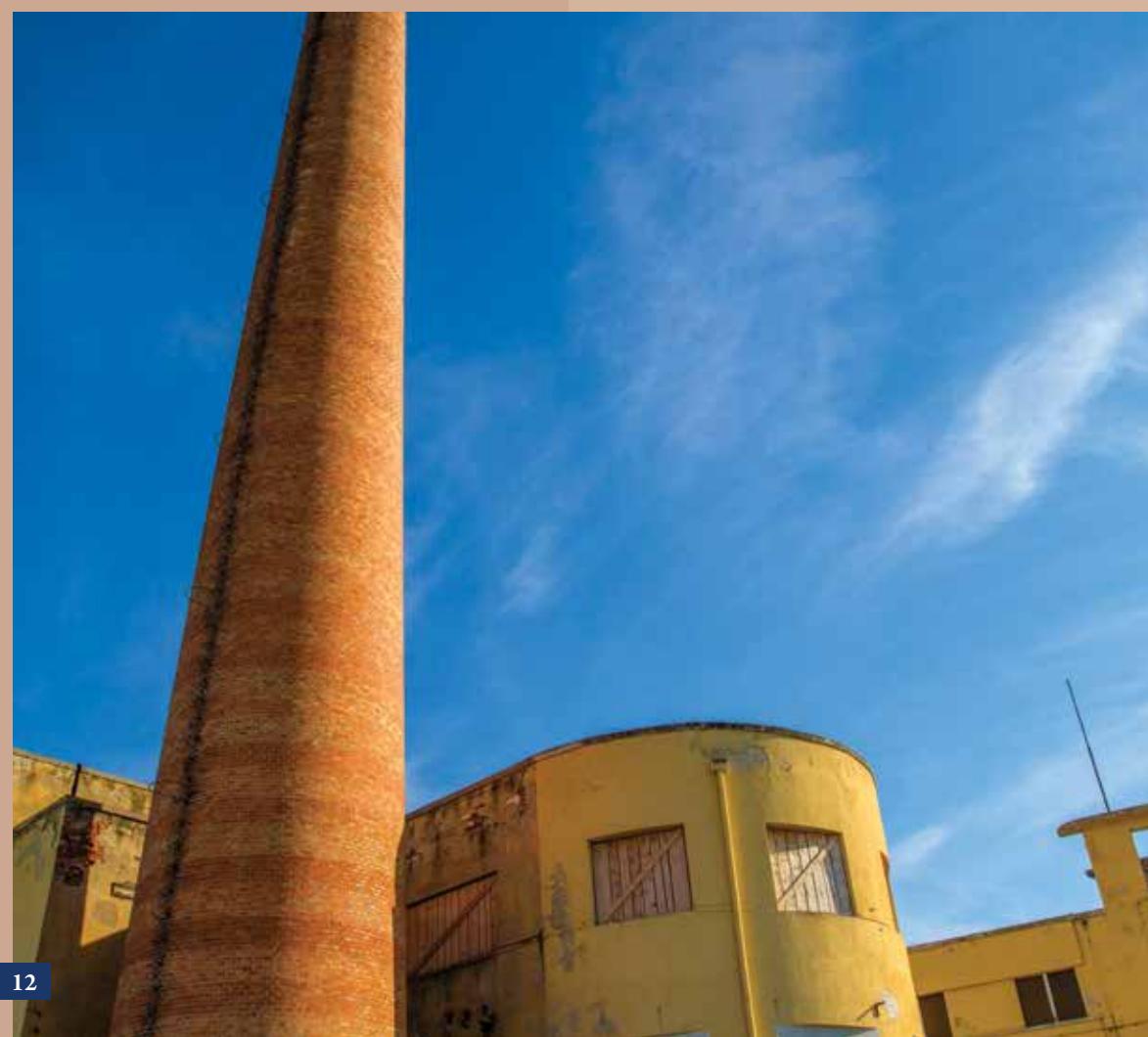
10

An der Adria, in Rijeka und in Jelsa auf der Insel Hvar, wurden noch im Jahre 1861 und später im Jahre 1867 die ersten Versuche der Konservierung in Devin bei Triest unternommen, wo die Firma des wienerischen Unternehmers Carlo Warhanek die erste Fabrik zur Fischverarbeitung an der Adria errichtete.

Carlo Warhanek entschied sich, die Tätigkeit auf Istrien auszudehnen. So nahm bereits im Jahre 1882 seine Fabrik in Izola den Betrieb

auf und stellte Fischkonserven, vorzügliche Marmeladen von bosnischen Pflaumen und auch Landwirtschaftsdünger aus Fischresten her. Die Fabrik von Warhanek hat mehrmals den Eigentümer und ihren Namen gewechselt und ist auch unter dem Namen Argo-Arrigoni bekannt.

In den Fabriken der Fischverarbeitungsindustrie in Izola fanden neben den Arbeiterinnen aus den örtlichen Fischerfamilien auch junge Mädchen aus den benachbarten Orten Arbeit, welche in den Fabriken arbeiteten, um Geld für ihr balo (Ball) zu sparen. Nach ihrer Hochzeit haben sie in der Regel die Arbeit in der Fabrik aufgegeben.



Fabrik Delamaris

Izola

11

Izola hat seine Bedeutung für die Fischerei bereits im Jahre 1879 erlangt, als in Izola die Industrie der Fischverarbeitung blühte und welche bis heute aufrechterhalten werden konnte. Die Industrie hat sich auch mit dem privaten und vereinigten sowie später staatlichen Fischereisektor verbunden und einen großen Teil der Bevölkerung beschäftigt. Im Jahre 1879 wurde die erste Fabrik in der Stadt errichtet. Diese wurde von Emilio Luigi Roulet geleitet. Der Sitz der französischen Muttergesellschaft Société Générale Française C. A. war in Paris, während sich der ursprüngliche Sitz der Vertretung für Österreich in Rovinj befand. Die Firma wechselte mehrfach den Namen und die Eigentümer, war aber immer unter dem Namen Delamaris tätig, dann jedoch nicht mehr in Izola, sondern in Pivka.



Meeresmuseum Sergej Mašera Piran – Palast Gabrielli de Castro

Piran

12

Das Meeremuseum - Museo del mare Sergej Mašera Piran – Pirano befindet sich in dem Palast Gabrielli aus dem 19. Jahrhundert. Noch im Jahre 1954 wurde in dem Palast das örtliche Museum Piran untergebracht und eröffnet, welches 1967 zum Meeremuseum umgewandelt worden ist. Das Museum sammelt, bewahrt, erforscht und präsentiert slowenisches maritimes Erbe sowie das maritime Erbe des Küstenstriches von Nordwest-Istrien und die mit der See und dem Seewesen verbundenen Industrien und andere Tätigkeiten (Schiffbau, Seeverkehr und -Handel, Fischerei, Fischverarbeitungsindustrie, Salz- und Ölproduktion usw.). In dem Palast sind archäologische Meeresausstellungen sowie Ausstellungen über private Seefischerei, Schiffbau und Seewesen vom Mittelalter bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges zu sehen. In ihm werden Schiffsmodelle, Schiffsmasten, Gelöbnisbilder von Seefahrern, Kunstwerke von Marinekünstlern und andere Materialien ausgestellt. Es gibt auch Ausstellungen über slowenische Matrosen auf Kriegsschiffen und über die Handelsflotte ab dem 19. Jahrhundert bis zum Ende des zweiten Weltkrieges. Das Erdgeschoss ist wechselnden Ausstellungen gewidmet und das Museum besitzt auch noch einige Außenstellen sowie eine reiche Bibliothek.



Archäologische Fundstelle Fizine

Piran

13

Die archäologische Fundstelle Fizine liegt ganz in der Nähe der einstigen Salzlager in Portorož. Die Fundstelle wurde in den Jahren 1963 und 1964 zum ersten Mal fachgerecht bearbeitet. In den Jahren 2004 und 2005 wurden auf dem Gebiet von Fizine die sich auf dem Meersboden befindlichen Mauern detailliert dokumentiert. Auf den Luftaufnahmen ist erkennbar, dass die errichteten Objekte offensichtlich zwischen dem heutigen Seitenstreifen, der sog. bankine und der Hauptstrasse Portorož - Piran lagen. In Fizine handelt es sich um Überreste eines antiken Fischzuchtbetriebs mit Anlegestelle für kleinere Boote. Bereits antike Schriftsteller wie beispielsweise Varon, Plinius und Columella haben diese Fischbecken (*vivaria piscium*) erwähnt, die für die Lagerung von lebenden Fischen, für die Verarbeitung oder für den Verkauf auf dem

Markt genutzt wurden. Die architektonischen Strukturen unter der Wasseroberfläche auf dem Gebiet Dalmatiens und Istriens sind für gewöhnlich zusammen mit einer römischen Villa oder größerer wirtschaftlicher Zentren.

Während der Forschungsarbeiten in Fizine haben die Archäologen sowohl im Meer als auch an Festland Mauerreste aus römischen und spätromischen Zeiten sowie winzige archäologische Materialien dokumentiert und ausgegraben, welche jetzt im Meeresmuseum Sergej Mašera Piran aufbewahrt werden. Manche dieser Fundstücke sind heute auch Teil der archäologischen Ausstellung namens Izmedu mora i kopna [zu deutsch: Zwischen Meer und Festland]. Die archäologischen Fundstücke, wie z.B. Amphoren, feines Geschirr sowie Tischgeschirr und Fundstücke aus Glas, weisen darauf hin, dass dieses Gebiet zwischen dem 1. Jahrhundert v.Chr und 5. Jahrhundert n.Chr. bewohnt war.



Škver in Seča

Piran

14

Während des Kaiserreichs Österreich-Ungarns war im Schiffsbau genau bestimmt, was ein Schiffsbauhof und was eine Werft, eine sog. škver war. Demnach war ein Schiffsbauhof eine Anlage, welche am Meer einen Raum von mindestens 290 m² einnahm und in welcher Schiffe ab 200 Tonnen Tragkraft gebaut wurden. Nach Auffassung der damaligen Experten war dies die kleinstmögliche Fläche, welche Meister für den Bau solcher Schiffe benötigten. Werften wurden an Küstengebieten errichtet und es wurden in ihnen kleinere Schiffe gebaut und repariert, wobei ihre Betriebsfläche weniger als 290 m² war. In Werften konnten sog. barche (Schiffe mit einer Kapazität bis zu 10 Tonnen) und naviglie (Schiffe mit einer Kapazität von 10 bis zu 200 Tonnen) gebaut werden. Für den Bau von Holzschiffen wurden langjährige traditionelle Techniken herangezogen,

welche sich bis in die fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts nicht wesentlich geändert haben und sich im gesamten östlichen Teil der Adria sehr ähnelten.

Kleine Schiffsbauhöfe, auch an der nordwestlichen Küste Istriens, haben auch noch lange nach der Einführung von Dampfschiffen auf den Holzbau gesetzt. Die Werft in Seča ist die einzige Werft in der Gemeinde Piran und stellt ein archäologisches und technisches Denkmal dar. Es handelt sich um eine Werkstatt für die Herstellung und Instandhaltung kleinerer Holzboote aus dem Jahre 1957. Die Werft befindet sich an der rechten Uferseite des Ausflusses des Kanals des hl. Jernej ins Meer, in der Nähe der Gaststätte Ribič. In ihm ist heute die Gesellschaft für Liebhaber alter Kutter Bracera tätig. Laut einigen Angaben befand sich hier zu römischen Zeiten eine Anlegestelle und nebenan eine Werkstatt für Reparaturen von Holzbooten, welche Fischern, den Leitern des Reservats und des Salzlagers gehörten.



15

Segelschiff Galeb

Piran

15

Die Galeb [zu deutsch: Möwe] ist das einzige Museums-Segelschiff, welches im Jahre 1994 aus Žukov nach Piran verlegt worden ist. Das Segelschiff ist nach langjährigen Restaurierungsarbeiten zu dem Zweck zurückgeführt worden, zu welchem es seinen ursprünglichen Eigentümern diente - dem Segeln und der Teilnahme an für alte Boote ausgerichteten Regatten. In der Kategorie alter Boote war dieses Segelschiff wiederholt das Schnellste und erzielte die besten Ergebnisse und somit zahlreiche Anerkennungen und Preise.

Im Jahre 1936 haben die Balletttänzer, die Eheleute Mlakar, zu Ehren der Geburt ihrer Tochter Veronika bei der Schiffsbaugenossenschaft in Trogir ein Sport-Segelboot des Typs Kutter bestellt. Die Familie hat mehr als fünfzig Jahre ihren Urlaube mit Segeln in der Adria verbracht. Nach den Worten des Leiters der Schiffsbaugenossenschaft in Trogir, Ante Katalinić, wurden die Rippen, der Kiel, das Deck und Heck aus Eiche, die Außenbeläge aus Holz slowenischer Tannen, das Dach aus Lärche und die Innenausstattung aus wertvollem Teakholz ausgearbeitet. Trotz der außerordentlich guten Schwimmmeigenschaften, hat der Meister Bonifačić aus Žukov bei Rijeka das Segelschiff im Jahre 1958 erneuert und um 10 Zentimeter erhöht, da es für eine vierköpfige Familie zu niedrig war. Heute kümmert sich das Museum Sergej Mašera Piran mit der Hilfe ausländischer Sponsoren um das Segelschiff.



Schiffsbauhof 2. Oktober - Bernardin

Piran

16

Das Gebiet der Hotelsiedlung Bernardin war bis zum Jahre 1974 ein Schiffsbaugebiet. Der Schiffsbau zählt zu einem der ältesten Wirtschaftszweige an der Küste Istriens; seine Wurzeln gehen mindestens bis zum 14. Jahrhundert zurück, da in dem Stadtstatut die ersten schriftlichen Quellen über den Schiffsbau in Piran bereits im Jahre 1322 auftauchten. Von da an wird der Schiffsbau kontinuierlich als Wirtschaftstätigkeit der Anwohner von Piran erwähnt.

Im 19. Jahrhundert gab es in Piran 3 Schiffsbauhöfe, welche Mitte des Jahrhundert unter das Kloster des Hl. Bernardin verlegt worden sind, wo die Meister folgende Holzschriffe gebaut und repariert haben: Cantiere navale di Francesco Apollonio, Cantiere Navale San Giusto di Luigi Pertot und Cantiere Navale Dapretto. Im Jahre 1948 hat eine Seefahrtsgesellschaft, die Jadranska slobodna plovidba aus Rijeka die meisten Aktien des Schiffsbauhofes San Giusto aufgekauft. Am 2. Dezember 1948 wurde ein neuer Schiffsbauhof unter dem Namen Piranska brodogradilista d.d. begründet, in welchem weiterhin nur Holzfrachtschiffe repariert und gebaut worden sind. Im Jahre 1951 wurden die drei Schiffsbauhöfe in Bernardin zu einem Schiffsbauhof zusammengelegt, welcher nach seiner Umbenennung und Reorganisation dort bis zum Jahre 1974 in Betrieb war, wonach er nach Izola verlegt worden ist.



Leuchtturm an Punta Piran: Leuchtturm Kap Madona

Piran

17

An dem zylinderförmigen mit Steinwappen versehenen Abwehrpfosten aus dem 16. oder 17. Jahrhundert, welcher am Ende der Halbinsel Piran steht, wurde zwischen dem Jahre 1871 und 1874 ein Leuchtturm mit einem Maschinenraum und einer Wohnung für den Aufenthalt des Leuchtturmwächters errichtet. Dem Leuchtturm in Piran kommt zwar keine große historische Bedeutung zu, jedoch kommt er seiner Größe nach direkt nach dem Leuchtturm in Savudrija und beide sind wichtig für die Einfahrt in die Bucht von Triest. Der Leuchtturm befindet sich auf dem peripheren Teil der Halbinsel Piran an der Punta unter der Adresse Prešernovo nabrežje 20 und ist heute Teil des Kulturerbes. Von seiner Terrasse aus eröffnet sich der Ausblick auf Savudrija, das Meer und die italienische Küste.



Hafenverwaltung - Hafenkapitänerie Piran

Piran

18

Ursprünglich war das Gebäude der Hafenkapitänerie Piran im einstigen Zollamt untergebracht, wo sich heute das Aquarium von Piran befindet. Das Gebäude wurde Anfang des 19. Jahrhunderts erbaut. Bis zur Errichtung des neuen Gebäudes für die Hafenverwaltung (Mitte des 19. Jahrhunderts), neben der heutigen Bushaltestelle, war das Gebäude maritimen Tätigkeiten gewidmet. In den Jahren 1994 und 1995 wurde zu diesen Zwecken eine neues kreisförmiges Gebäude auf der Zollmole errichtet.



17

Anlegeplatz Piran

Piran

19

Die Stadt Piran, welche sich unter einem Berg auf der Halbinsel entwickelt hat, wurde von seinen Einwohnern auf der Südseite mit einer Mauer umgrenzt, während sich im Schutze des Berghangs zunächst ein natürlicher und später ein künstlicher Anlegeplatz – mandrač - entwickelt hat. Es handelte sich dabei um einen kleinen, flacheren Anlegeplatz im Stadtzentrum, welcher hauptsächlich für kleinere Boote vorgesehen war. Mit der Entwicklung der Schiffe, der Schiffahrt und den Handelsbedürfnissen der Anwohner, wurde der Anlegeplatz außerhalb des mandrač ausgeweitet und konnte auch größere Schiffe aufnehmen. Die Lage der Stadt am Mittelmeer und die günstige Küstenlage haben die Entwicklung des Seehandels, des Schiffsbaus sowie der Salz- und Fischproduktion möglich gemacht. Piran hat sich zu



18

Salzlager Monfort

Portorož

20

Das größere Salzlager Magazen Grando oder auch magasen novo wurde im Jahre 1825 und das kleinere, das sog. Magazen Monfort, im Jahre 1858 und 1859 erbaut. Die erhaltenen Salzlager sind im Inneren durch starke Wände in sog. campate aufgeteilt. Für die Aufschrift auf dem Lager Monfort gibt es bisher keine Erklärungen in den Quellen und der Literatur, obwohl einige eben wegen seinem Namen davon ausgehen, dass das Lager während der französischen Herrschaft errichtet worden ist. Im Lager Monfort



19

hat jede campata jeweils eine Tür, während sich im großen Lager jeweils zwei Türen befinden. Wenn das in dem Großlager gesammelte Salz die Höhe des ersten Stockwerkes erreichte, wurde die Salzlagerung durch die Tür über der Eingangstür bis zu den Querbalken fortgesetzt, während in den eintürigen Lagern das Salz bis zur Höhe der Türen selbst gesammelt worden ist.

Das einstige Salzlager ist heute teilweise in Ausstellungs- und Museumsräume umgestaltet worden und an diesem Ort wurde auch ein neues Infozentrum des Projektes Mala barka 2 aufgestellt.

Der Hafen der Heiligen Katarina in Rovinj

Rovinj | 45° 04' 54" N | 13° 38' 10" E |

21

Die historische Geschichte des Hafens von Rovinj kann vom Leben und der Entwicklung der Stadt nicht getrennt werden. Das bezeugen geomorphologische, technische, architektonisch-urbanistische und gesellschaftlich-kulturelle Aspekte, die sich entlang der Küste, der Riva und der Uferpromenaden entwickelten und dadurch den Hafen als einen inneren und natürlichen Hafen bestimmten, ein Ankerort, Schutz und Handelsbecken.

Während zwei Jahrtausende wurde das Hafenbecken zwischen der Großen (Calsanta) und Kleinen Mole (am Platz) allmählich auf das breite Aquatorium bis zur heutigen Marina erweitert und umfasst jetzt praktisch den ganzen natürlichen Meereskanal zwischen dem Festland und der Insel der Heiligen Katarina. Dadurch wurden die besonderen Fahrtrichtungen, Ankerpunkte und Anlegepunkte und die doppelte Einfahrt-Ausfahrt aus dem Hafen bestimmt. Die unregelmäßige Häuseranordnung entlang der Riva ist typisch für den Urbanismus in Rovinj und spiegelt die schnelle und ungleichmäßige demographische und urbanistische Expansion der Stadt zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert wider.



Die Verwaltung des weiten Meeresbeckens des Hafens der Heiligen Katarina umfasst auch die Hafeninfrastruktur auf den Uferpromenaden, auf denen als Folge der Ausbreitung des urbanen Raumes und des gesellschaftlich-wirtschaftlichen Fortschritts neue Inhalte errichtet wurden, die deren Multifunktionalität, Besonderheit, Kapazitäten und Ressourcen bestimmt haben und ihn zu einem der wichtigsten und schönsten Häfen an der Nordadria machten.

Im Hafen von Rovinj und entlang der Küsten kann man viele Wasserfahrzeuge sehen. Sie werden gleich die Batana sehen, ein 6 Meter langes Wasserfahrzeug mit flachem Boden, geeignet für flache Gewässer und Fischerei an der Küste. "Die Wellen in Rovinj kennen neben der Batana auch die Spuren von Marsiliane und Tartane, hohe und niedrige Segel: Trabakul, Bracera, Gajeta, Guc, Leut, Kajić... und viele ähnliche aber niemals gleiche Holzformen zum Segeln und zur Fischerei, die in den örtlichen Werften entstanden. Die Batana war dem Großteil der Fischerfamilien zugänglich und so hat sie sich als einheimische Tradition fest verwurzelt."

Der Hafen Rovinj wurde 2013 im Rahmen des Projektes 'Hafen Rovinj - Adriatische Perle' von der Föderation des maritimen Erbes des Mittelmeers zum zweitschönsten Hafen am Mittelmeer erklärt.

Alte Werft

Rovinj | 45° 04' 40" N | 13° 38' 20" E |

22

Die der Hafenverwaltung Rovinj unterstehende heutige Werft erhält die alte Tradition der Werften in Rovinj am Leben. Während Rovinj unter der Verwaltung von Venedig und Österreich-Ungarn war, gab es an die zehn Werften.

Ende der zwanziger Jahre der 20. Jahrhunderts wurden die letzten Werften (Familien Benussi und Buranello-Deterni) vom Kap des Heiligen Nikolaus an den heutigen Standort an der Kreuzung der Straßen Vl. Nazor, Omladinska und der Promenade Štalište Vijeća Europe umgesiedelt, wo sich schon früher eine kleine Werft (der Familie Benussi) neben dem ehemaligen Schlachthaus befand. Später übernahm die Familie Deterni den kompletten Schiffsbau auf diesem Gebiet und führte den Bau kleiner und mittelgroßer Boote weiter, einschließlich der Batana, die in der Vergangenheit bei der Fischerei und später auch für Tourismus-, Freizeit- und Badezwecke benutzt wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Werft nationalisiert und wurde in den fünfziger Jahren Teil der Fabrik Mirna. Heute ist das die einzige verbliebene Werft in Rovinj, in der Fischerboote und andere Holzboote repariert werden.



21

Der Werftplatz (Trg brodogradilišta)

Rovinj | 45° 04' 49" N | 13° 38' 10" E |

23

Auf dem heutigen Werftplatz (Trg brodogradilišta) und entlang der Küste A. Negri bis zum Platz Tabakina gab es zu Zeiten der Verwaltung von Venedig und Österreich-Ungarn zahlreiche Werften, die die reiche Geschichte des mehrere Jahrhunderte alten Schiffbaus in Rovinj schrieben. Am Übergang vom 19. ins 20. Jahrhundert und mit der Ausbreitung der Stadt in Richtung Südosten und der Errichtung des großen Wohngebäudes der Familie Benussi am mittleren Küstenteil wurde das breite Werftgelände auf die Zone um das Kap des Heiligen Nikolaus eingegrenzt. Durch die Erweiterung des Teils dūtalateīna (heute das Ufer von A. Rismondo) bis zu diesem Kap 1911-1912 und durch die Errichtung des großen Kinos Cinema Roma 1929 endete die Tätigkeit der zwei letzten Werften von Rovinj auf diesem Gelände, und zwar die Werften der Familien



Benussi und Deterni-Buranello, die ihre Tätigkeit an einem neuen Standort aufnahmen, dort wo sich heute die Werft der Hafenverwaltung befindet.

Auf dem Werftplatz (Trg brodogradilišta) dominiert heute das ehemalige Kinogebäude, das zur Zeit der Expansion des Kinos und dessen gesellschaftlicher Funktion errichtet wurde. Nach 1945 änderte die jugoslawische Regierung den Namen des Kinos in Kino Moskau und später in Kino Belgrad. Heute befindet sich im Gebäude ein Multimediales Zentrum, das nach der Rekonstruktion 2006 eingerichtet wurde. In der Nähe befindet sich auch die kleine mittelalterliche Kirche des Heiligen Nikolaus, die 1364 eingeweiht wurde (und 1860 rekonstruiert wurde). Es war üblich den Schutzpatronen der Seefahrer und Fischer zu ehren, bevor man sich aufs Meer begab. Das Küstengebiet vor der Kirche diente zur Zeit der Verwaltung von Venedig als Quarantänestation für Seefahrer, die in den Hafen Rovinj einfuhren.

Die Windrose auf der Kleinen Mole

Rovinj | 45° 04' 54" N | 13° 38' 04" E |

24

Die Stadt Rovinj errichtete an der Kleinen Mole 2006 eine Windrose wie im Original dargestellt, aus der Sammlung Hütterott auf der Insel des Heiligen Andreas (Andria). Die Windrose ist eine graphische Darstellung aller Windrichtungen: Nordwind Tramontana, Mistral, Westwind, Garbin, Ostro, Scirocco, Levant, Bora. Die Windrose in Rovinj ist romanisch - sie hat acht Windrichtungen, während die germanische Windrose doppelt so viele Richtungen hat.



Ökomuseum Batana

Rovinj | 45° 04' 54" N | 13° 37' 58" E |

25

Das Ökomuseum, das Haus der Batana, ist dem verbreitetsten traditionellen Holzboot in Rovinj, der Batana, gewidmet. Das Interpretations- und Dokumentationszentrum, bekannt unter dem Lokalnamen Muōstra, als einer der Bestandteile des Ökmuseums, wurde 2004 in dem Ende des 17. Jahrhunderts an der Küste des Stadtberns errichteten Gebäudes eröffnet. In diesem Gebäude, in der unmittelbaren Nähe vor der großen Mole, lebten früher Familien von Fischern, Seeleuten und Handwerkern. Vor dem Exodus befand sich hier das Restaurant "Al Vaporeto" der Familie Rocco.

Die Mission des Ökmuseums ist durch die Programme, die es durchführt, bestimmt. Es "er forscht, bewertet, schützt, interpretiert, rekreiert, präsentiert und kommuniziert das materielle und immaterielle maritime Erbe und bekräftigt aktiv die kulturelle Identität und Besonderheit der Stadt Rovinj als eines Ortes, der ein angenehmes Leben für seine Einwohner ermöglicht und einen einzigartigen Zielort für alle seine Besucher darstellt."

Das Ökmuseum Batana wurde 2016 ins UNESCO Register der Beispiele guter Praxis zur Erhaltung des immateriellen Weltkulturerbes aufgenommen.

www.batana.hr



23



Rovinj | 45° 04' 58" N | 13° 37' 48" E |

Entlang der Straße Sv. Križ und der Promenade der Brüder Gnot, der ehemaligen Straße Monte, befindet sich ein populärer und beliebter Badeort in Rovinj. Unterhalb der Stützmauer am Anfang der Promenade der Brüder Gnot befindet sich ein kleiner Kiesstrand, den die Einwohner schon immer Cugulièra nannten, vom Ausdruck Cùgulo, im Dialekt von Rovinj, was Kieselstein bedeutet, und hier befindet sich auch das kleine Kap Puntuleina. Die Stützmauer mit den Wölbungen wurde 1874 errichtet, um die Straße oberhalb des Strandes abzustützen.



Rovinj | 45° 05' 02" N | 13° 37' 46" E |

Der Leuchtturm „Lanterna“ befindet sich am Fuße des Plateaus der Kirche der Heiligen Euphemia, entlang der Promenade der Brüder Gnot, der ehemaligen Straße Monte. Diese Straße wurde in der zweiten Hälfte der 19. Jahrhunderts errichtet und verband zwei Hauptstraßen, die vom Süden und Norden den alten Stadt kern umkreisen: Sv. Križa und Vl. Švalbe (früher Straße Drejocastiel). Ursprünglich stand dort im 19. Jahrhundert eine Eisenlaterne, an deren Stelle in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts der heutige gemauerte Leuchtturm errichtet wurde. Der Leuchtturm wurde aus großen weißen Steinblöcken gebaut und hat einen Balkon mit Eisengeländer. Unter dem Leuchtturm befindet sich ein Abwehrbunker aus dem II. Weltkrieg.



Mošćenička Draga | 45°14'16" N | 14°15'19" E |

Das Haus des Meeres ist ziemlich klein (als solches war es groß genug für das Leben einer Familie im Küstenland) und spiegelt durch Gegenstände und Geschichten das Leben der Fischer, Bauern, Schiffsbauer, Seefahrer und deren Familien in der Gemeinde Mošćenička Draga wider. Das ist eine Geschichte über das Meer und das Leben am Meer und vom Meer, dargestellt durch Multimedia, mit einer Ecke für die kleinsten Besucher.

Der historische Ursprung von Mošćenička Draga ist mit dem Meer verbunden. Und das Meer ist auch der Grund für die primäre Orientierung der Einwohner auf den Tourismus. Der Ausstellungsraum befindet sich im "Haus des Meeres", Teil eines architektonisch geschützten Gebäudeensemble, auf



zwei Etagen, die groß genug sind, um die Virtuosität der Raumgestaltung der dicht "angedeuteten" Themen des traditionellen Lebens in dieser Gegend darzustellen. Die Ausstellung behandelt drei Hauptthemen: Fischerei, Seefahrt und traditioneller Schiffsbau. Die Ausstellung des Museums erstreckt sich auch auf die Promenade gegenüber dem Haus, wo Tafeln aufgestellt sind, auf denen Besucher oder Passanten Geschichten über das Leben an der Promenade und über historische Ereignisse sowie aktuelle Ereignisse lesen können. Aber wir wollen Ihnen den Spaß nicht verderben. Am besten machen Sie selber einen Spaziergang entlang der Promenade und besuchen das Haus des Meeres.

Der Leut des Heiligen Andreas (Andrija) aus 1934

Mošćenička Draga

29

Der Leut war neben der Bracera das größte Boot des Typs Barka an der Adria. Der Konstruktion, der Ausstattung und dem Zweck nach ähnelt er der Gajeta, aber er hat einen generell größeren und volleren Schiffsrumpf. Der Leut ist ein typisches Fischerboot und obwohl er am ganzen Mittelmeer verbreitet ist, wird er zurecht für ein typisch ostadiatisches Boot gehalten gerade wegen des häufigen Gebrauchs auf diesem Gebiet. Der wunderschöne Leut des Heiligen Andreas (Andrija), der 1934 auf Cres gebaut wurde, heute im Eigentum der Familie Barković - Blaženić, hat eine Eichenkonstruktion (Kile, Spanten, Bodenwrangen, Querverbände, Schergang,...), eine Fichtenußenwand und ein Deck aus Lärchenholz. Dieses 7,95 m lange Boot wurde als Fischerboot mit



26

Rundschau und Regatta traditioneller Segelbarken

Mošćenička Draga

30

Mošćenička Draga, einst ein Fischerhafen und heute ein attraktives touristisches Reiseziel, bemüht sich ihr reiches Fischererbe und maritime Erbe aufzuwerten. Die Rundschau und Regatta traditioneller Segelbarken KLEINE BARKE, die in Mošćenička Draga traditionellerweise seit 2009 Mitte Juli abgehalten wird, nimmt bei diesem Anliegen einen hohen Stellenwert ein. Die Organisatoren der Veranstaltung sind das Ökomuseum Mošćenička Draga in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl des Tschakawischen Parlaments (Katedra Čakavskog sabora) der Gemeinde Mošćenička Draga (Sektion für traditionelle Barken Draške barki), dem Tourismusverband und der Gemeinde Mošćenička Draga. Bei dieser Veranstaltung kann man die Schönheit und Pracht traditioneller Barken des Typs Guc, Pasara, Gajeta, Leut, Batana und anderer sehen, die mit traditionellen Segeln ausgestattet sind (Luggersegel, Lateinersegel, Rabsegel (kroat. sošno), Steilsegel). Abgesehen von der Regatta mit den traditionellen Booten, bietet die Veranstaltung auch lehrreiche Inhalte über die Vorbereitung der

Fangeräte und den Fischfang, die Restaurierung von traditionellen Barken, die Herstellung und Reparatur von Netzen, das Salzen der Fische, die Herstellung der Stricke auf traditionelle Weise, die Herstellung von Segeln, das Bestücken der Barken mit Mast und Segeln, man kann sich Schausegeln und -rudern in traditionellen Barken ansehen und die Inhalte sind für alle Altersgruppen von Einheimischen, Besuchern und Touristen bestimmt. Die Veranstaltung bietet auch lehrreiche Inhalte über das maritime Erbe begleitet von thematischen Ausstellungen und beliebten Vorträgen, dem Schaurudern mit den traditionellen Booten samt musikalischer Untermalung, dem Schausegeln für Kinder und Besucher, der Besichtigung der traditionellen Boote während der Fahrt vor der Strandpromenade mit Lichteffekten und in Begleitung von klassischer Musik, einem prächtigen Feuerwerk über dem Meer, untermaßt mit Musik sowie mit Musik-Konzerten, einem reichhaltigen gastronomischen Angebot in den Restaurants und der Messe mit den Öko- und Ethnoprodukten aus Kvarner. Das alles macht die Rundschau und Regatta traditioneller Segelbarken KLEINE BARKE in Mošćenička Draga zu einer der bedeutendsten Veranstaltungen dieses Typs an der Adria.

www.tz-moscenicka.hr



27

Lovraner Mandrać und das Haus des Lovraner Guc

Lovran | 45°17'31"N | 14°16'35" E |

31

Sie befinden sich in Lovran. Nach Lovran sind Sie mit einem Transportmittel aus Richtung Rijeka oder Istrien gekommen oder Sie haben einen Spaziergang entlang der Küste gemacht. Zum Eingang in die Altstadt führt ein leichter Aufstieg. In der Altstadt müssen Sie auf jeden Fall den Stadtturm besichtigen, in dem wichtige Erinnerungsstücke an den Holzschiffbau in Lovran aufbewahrt werden. Der restaurierte Lovraner Guc - ein traditionelles Holzboot aus dem Jahr 1966, ist im "Haus des Lovraner Guc", das sich im Erdgeschoss des Stadtturmes am Eingang in die Altstadt Lovran befindet, ausgestellt. Dieser Ausstellungsraum wurde für die Öffentlichkeit im Jahr 2015 eröffnet. Der Guc wurde vom hervorragenden Schiffbauer Ivan Nino Gašparinić gebaut, der sein Wissen und seine Kunst an seine Nachfolger, Ivan Kalčić und Gianfranco Sirotnjak, weitergegeben hat.

Der arabische Geograph El Idrissi erwähnt Lovran schon im 12. Jahrhundert als eine Stadt, in der sich immer viele Boote befinden und deren Werften ununterbrochen arbeiten. Viele von diesen Booten wurden gerade in Lovran hergestellt, aber der Holzschiffbau verlor am Anfang des 20. Jahrhunderts an Bedeutung, als Boote aus Metall an

die erste Stelle traten.

Der Lovraner Guc ist ein charakteristisches kleines Boot, dass auch nach dieser Zeit in diesem Teil von Liburnien erhalten blieb. Das kann man heute im Lovraner Mandrać sehr gut sehen. Der kleine Hafen, der Lovraner Mandrać, prägt wesentlich das Bild der Altstadt, die früher mit Mauern umgeben war und das sogenannte Kastell bildete. Im Unterschied zu den anderen Kastellen in diesem Gebiet liegt das Kastell in Lovran unmittelbar am Meer. Gerade deswegen wurde die Stadt oft von Piraten heimgesucht. Mehrmals gab es auch Angriffe von der venezianischen Seite der Adria, da Lovran jahrhundertelang unter der Verwaltung österreichischer Regenten war, die mit Venedig gelegentlich Krieg führten. Auch den Einwohnern des Lovraner Kastells war es nicht fremd, als erste feindliche Schiffe auf der Durchreise in Richtung Vela vrata anzugreifen.

Der Hafen Mandrać ist ein Teil der Fischergeschichte Lovrants und diente früher als Anlegeplatz für Boote wie Guci, Pasare, Batane und andere traditionelle Boote, die in der Fischerei und zum Transport kleinerer Frachten benutzt wurden. Man kann auf alten Ansichtskarten Lovrants oft eine Vielzahl an Segeln sehen. Dabei stechen die bunten Segel der Chioggia Bragoc hervor, die aus Chioggia ankamen.



Lovraner Guc aus 1968

Lovran

32

Der Lovraner Guc ist ein harmonisch geformtes Boot (Barke), das der bekannte Holzschiffbauer Ivan Nino Gašparinić aus Lovran in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts in Lovran baute. Obwohl er den Namen Guc trägt ist dieses Boot dem Typ nach eine Gajeta. Der Bug und insbesondere das Heck sind wesentlich runder als bei einem Guc. Der Bug ist bis zum Mast mit einem Deck versehen, weswegen dieses Boot neben anderen Gestaltungsdetails für eine Gajeta gehalten wird. Für dieses Boot sind das ovale Heck und ausgeprägte Buglinien, sowie ein extrem hoher und schöner Aufsatz der Vordersteven charakteristisch. Diese Barke mit einer Länge von 4,80 m und dem Kennzeichen OP 207 wurde vom Schiffsbauer Nino Gašparinić 1968 hergestellt. Heute befindet sie sich im Eigentum von Arsen Dobrijević und wurde im Rahmen des Projekts der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Slowenien und Kroatien, Kleine Barke 2, in der Werkstatt des Schiffbauers Ivan Pavelić in Poljana restauriert. Im Unterschied zum Lovraner Guc, der sich im "Haus des Lovraner Guc" als Exponat befindet, ist diese Barke mit Laggersegel und Klüver bestückt und nimmt an Rundschauen und Regatten traditioneller Segelbarken im Kvarner und in Istrien teil.

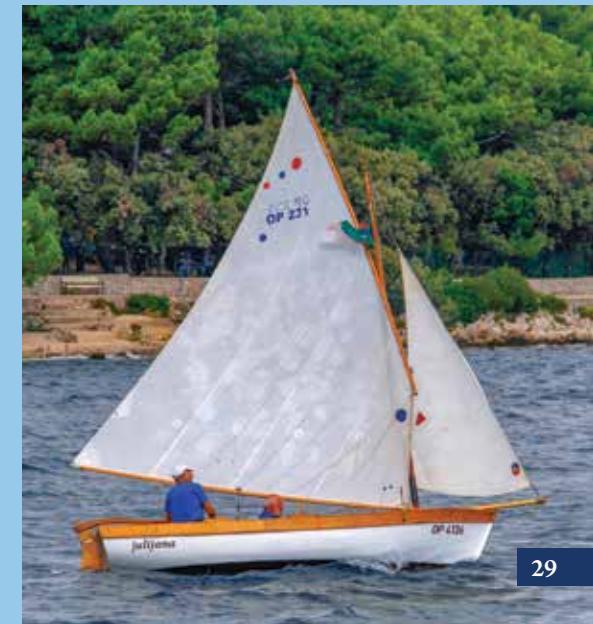


Lovraner Pasara aus 1954

Lovran

33

Neben dem Guc ist die Pasara eines der häufigsten Beispiele kleiner Barken an der Adria. Für die Lovraner Pasara sind, wie auch für die anderen Pasara-Boote, der spitze Bug, der runde Schiffsrumpf und das Plattgatt bzw. Spiegelheck charakteristisch. Die Pasara wurde für die Fischerei, den Transport von Fracht und Passagieren, so wie Hilfsboote für Segelschiffe, Boote für das Ausbaggern von Sand und Fischerboote (Fischerboote mit Lampen für Fang bei Nacht) und Ähnlichem genutzt. Kleinere Pasaras verwendeten am Anfang Ruder und größere Segel, an der Nordadria überwiegend Laggersegel. Später baute man Motoren ein und die Hecklinien wurden voller. Unsere Lovraner Pasara aus 1954 ist 4,46 m lang und wurde in der Werkstatt des Schiffbauers Nino Gašparinić hergestellt. Das Boot trägt das Kennzeichen OP 4136 und befindet sich im Eigentum des Vereins Unser Lovran und der Sektion für traditionelle Barken Lovraner Lantina (Lovrantska lantina). Die Pasara wurde im Rahmen des Projekts der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Slowenien und Kroatien, Kleine Barke 2, vom Schiffbauer Ivan Kalčić restauriert und stellt ein wertvolles Beispiel einer restaurierten Pasara bei Veranstaltungen und Regatten im Kvarner und Istrien dar.



28

29



Mandrać in Volosko

Opatija | 45°20'51" N | 14°19'12" E |

34

Auf dem Weg von Rijeka in Richtung Opatija verlassen Sie die Hauptstrasse und fahren in Richtung Meer nach Volosko, einem alten Fischerstädtchen, das an der Spitze der Bucht von Rijeka liegt. In den alten Zeiten war es ein kastavischer Herrensitz. Zum ersten Mal wird es in schriftlicher Form 1543 erwähnt. Das Städtchen charakterisiert eine typische Küstenarchitektur und Raumgestaltung mit engen Gassen, die sich steil zwischen den Häusern bis zum Meer schlängeln und in dem schönen alten ehemaligen Hafen für Segelboote, dem Mandrać, enden.

Der kleine Hafen dient heute als Anlegeplatz für kleine Boote und traditionelle Holzboote. Hier gibt es auch Bootswinden. Trockenvorrichtungen für Fischernetze erinnern uns an die einst sehr lebhafte und wichtige Erwerbstätigkeit der Einwohner in



Volosko - die Fischerei. Fischgerichte sind das Zentrum der Speisekarten und der umliegenden Restaurants, die das Bild des heutigen Mandrać in Volosko prägen.

Hier liegt der Anfangspunkt der Küstenpromenade Lungomare, die von Volosko bis nach Lovran führt und Ende des 19. Jahrhunderts eingerichtet wurde, um die Meeresluft und den unvergesslichen Blick auf die Kvarner Bucht und die Inseln Cres und Krk genießen zu können. Machen auch Sie einen Spaziergang wie einst die königlichen Familien und Adligen.

Gleich am Anfang der Küstenpromenade liegt das Geburtshaus von Andrija Mohorovičić, eines weltberühmten Wissenschaftlers, der sich mit Meteorologie und Seismologie beschäftigte.

In diesem malerischen Hafen mit Trockenvorrichtungen für Fischernetze wird schon seit Jahrzehnten der jährliche Internationale Kunstwettbewerb Mandrać abgehalten.

Guc aus 1895 - Opatija Guc



Opatija

35

Die Opatija Riviera war das Heim zahlreicher solcher Holzboote, die seit dem Enge des 19. Jahrhunderts für den Transport von Ausflüglern verwendet werden. Dieses Holzboot des Typs Guc, mit einer Länge von 5,15 m und dem Kennzeichen OP 552, wurde 1895 hergestellt und diente zum Transport von Damen und Herren durch die Gewässer um Opatija. Vom Typ her ist es ein Kvarner Guc mit besonders spitzem Bug und Heck und einem Geländer am Heckteil (kroatisch "dardinjera"). Die Barke hat zwei Maste, den größeren für das Luggersegel und den kleineren für das Rabsegel. Hier gibt es auch Platz um Ausflügler unterzubringen. Die Barke steuerten beliebte Bootsfahrer aus Opatija – Barjakol. Die Barke wurde in Poljana, unweit von Opatija, hergestellt und befindet sich heute im Eigentum der Familie Wruss. Der Zahn der Zeit hinterließ ziemliche Spuren an dieser Barke, aber sie wurde vom Schiffbauern Feručo Brubnjak in Ika restauriert und ist wieder seetüchtig, dank den Mitteln aus dem EU-Projekt der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, Kleine Barke 2. Obwohl sie nicht für Regatten und Segeln bestimmt ist, wird dieses Barke versuchen auch diese Herausforderungen zu meistern. So kann man sie bei verschiedenen Veranstaltungen dank dem Verband der Barkajole aus Ika sehen. Man kann sie leicht an den zwei Masten und der fröhlichen Besatzung und Passagieren erkennen.



Gajeta Nebuloza aus 1932



Opatija

36

Die Gajeta wurde auf Korčula 1932 gebaut und trägt die Kennzeichen RK - 8452. Sie wurde im Rahmen des Projekts Kleine Barke 2 vom Schiffbauer Ivan Kalčić in Ičići restauriert. Es handelt sich um ein kleines Boot, das unter den verbreitetesten an der Adria und seit dem späten Mittelalter im Gebrauch ist. Obwohl bei der Gajeta überwiegend Ruder benutzt wurden und sie in erster Linie für die Fischerei gedacht war, waren ein Mast auf 1/3 der Buglänge und ein Lateinersegel ein üblicher Teil der Gajeta. Die Gajeta hat eine Länge von 5,85 m und eine feine Unterwasserform. Das Deck ist weit und rund, insbesondere am Heck, und so kann es eine größere Anzahl von Personen aufnehmen.

Diese Barke hat eine besonders volle Form der Seiten und einen relativ flachen Boden so wie einen plötzlichen Übergang von den Boden- auf die Seitenbeplattung. Sie hat fast senkrechte Steven, und die Vordersteven sind üblicherweise leicht abgerundet und heben sich oberhalb des Decks hervor. Die restaurierte Gajeta Nebuloza, im Eigentum von Igor Felker, wird mit ihrem bezaubernden Hauptlateinersegel und Hilfsklüver so wie schwarzem Rumpf mit ihrer Anwesenheit Rundschauen und Regatten traditioneller Segelbarken an der Nordadria (Mošćenička Draga, Lovran, Krk, Nerezine,...) im Rahmen des Projekts Kleine Barke ehren.



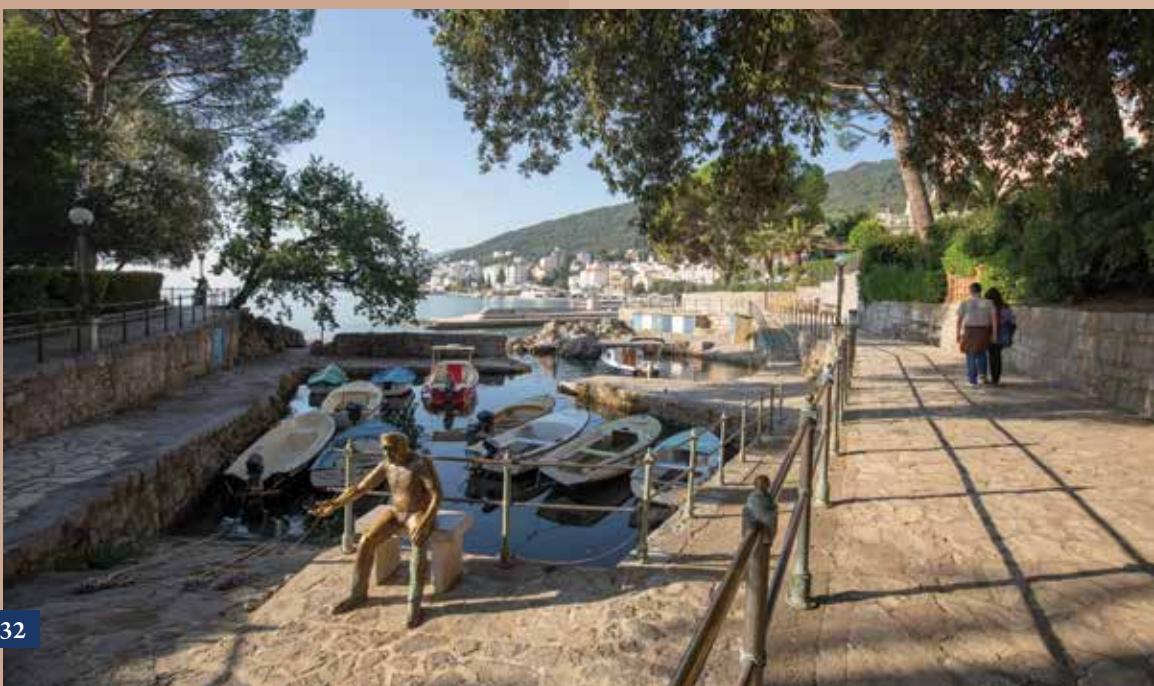
Der kleine Hafen Opatija-Šporer

Opatija | 45° 20' 01" N | 14° 18' 23" E |

37

Wenn Sie einen Spaziergang entlang Lungomare vom kleinen Hafen in Opatija und vorbei an den Gärten der Villa Angiolina und der Kirche des Heiligen Jakobs machen, kommen Sie zu einem kleinen Hafen mit ein Paar Booten und der Statue eines alten Bootsfahrers "Barjakol" aus Bronze. Sie befinden sich im kleinen Hafen Šporer. Einer der bedeutendsten und vielleicht ältesten kleinen Häfen in Opatija befindet sich neben dem Kunstmuseum Juraj Šporer und ist mit der Errichtung der ehemaligen mittelalterlichen Augustiner-Abtei des Heiligen Jakobs, nach dem das moderne Opatija auch benannt wurde, verbunden. Dieser kleine Hafen diente den Einwohnern als Anlegeplatz für ihre Boote, Gucevi und Pasare. Mit der Entwicklung des Tourismus Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Hafen für Sport- und Freizeitzwecke und touristische Touren auf den Booten benutzt.

In der unmittelbaren Nähe des Hafens, unterhalb des heutigen Hotels Milenij wurde 1886 der Badeort von Paskvale Jačić errichtet. Aber schon 1891 wurde der Badeort in die Nähe der heutigen Slatina versetzt, so dass seit diesem Zeitpunkt der Hafen ausschließlich für Boote bestimmt ist und als Schutz für kleine



Wasserfahrzeuge dient. Der Hafen könnte zahlreiche Geschichten und Legenden erzählen. Er war der Ausgangspunkt für Ausflugsschiffe der legendären Bootsnehmer aus Opatija – den Barjakola. Dieser Beruf entstand in erster Linie wegen des Bedarfs nach Frachtbeförderung und Transport von Passagieren und Touristen. Die Tradition der Barkajola im Sinne des Passagiertransports existierte länger als ein Jahrhundert in den Städten des östlichen Teils der Adria. In den Städten an der Adria wie Zadar, Dubrovnik, Opatija und Orte an der Riviera von Opatija verbreitete sich der Beruf des Barjakola vom Ende des 19. Jahrhunderts, insbesondere während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Zu dieser Zeit wurde eine spezielle Form des Bootes entwickelt – der Kvarner oder Opatija Guc, der Touristen an der Riviera von Opatija beförderte. Zahlreiche dieser Guci hatten einen Anlegeplatz auch im ältesten Hafen in Opatija. Später wird der Antrieb (Ruder oder Segel) der Boote ein wenig modifiziert und mit Motoren vereinfacht. Aber Barjakoli und kurze Ausflüge sind immer noch populär. Vergewissern Sie sich selbst. Wenn Sie noch ein bisschen weiter entlang der Riva in Opatija spazieren gehen, finden Sie Stände mit verschiedenen attraktiven Angeboten für Ausflüge im Kvarner, vielleicht sogar mit der "Kleinen Barka".

See- und Geschichtsmuseum des Kroatischen Küstenlandes Rijeka

Rijeka | 45° 19' 45" N | 14° 26' 33" E |

38

Sie stehen auf dem Korzo und ihr Blick ist auf die wunderschöne Fassade des Palastes auf dem Hügel oberhalb des Stadtzentrums gerichtet. Sie sehen sich gerade das See- und Geschichtsmuseum des Kroatischen Küstenlandes Rijeka an. Das Museum befindet sich im Gouverneurspalast, dem Werk des ungarischen Architekten Alajos Hauszmann aus dem Jahr 1896. Der Palast war einst die Residenz des ungarischen Gouverneurs, der im Namen der ungarischen Regierung die Stadt und den Hafen verwaltete. Diese waren von strategischer Bedeutung für die Entwicklung der Wirtschaft in der ungarischen Hälfte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Das heutige See- und Geschichtsmuseum des Kroatischen Küstenlandes erbte die Sammlungen von Musea Civica, dem Museum der Stadt Sušak und dem Museum des Kroatischen Küstenlandes. Mit seiner Dauerausstellung und vielen wertvollen Ausstellungen nimmt es an wichtigen Veranstaltungen bezüglich der Geschichte und der Kultur von Rijeka, der Gespanschaft Primorje-Gorski kotar und Kroatien teil und entdeckt auf

diese Weise Teile der ungenügend bekannten Vergangenheit und des Erbes. Eine der wichtigsten Teile der Dauerausstellung befindet sich auf der zweiten Etage des Palastes unter dem Namen Die Segel des Kvarner. Die Ausstellung ist in mehrere Einheiten aufgeteilt. So erfahren wir in der ehemaligen Residenz des Gouverneurs Interessantes über die Seefahrt ausgerüstung und Instrumente im Laufe der Geschichte, über die Bedeutung der Segelschiffahrt im Kroatischen Küstenland und den Kvarner Inseln ab Ende des 18. Jahrhunderts bis zur Mitte der 20. Jahrhunderts. Wir erfahren wie man Schiffe gebaut hat und wie die Werften aussahen. Bei der Dauerausstellung dominiert auf jeden Fall der Zeitraum ab Ende des 18. Jahrhunderts bis zur Hälfte des 20. Jahrhunderts, bzw. das goldene Zeitalter der Kvarner-Segelschiffe bis zum Bau großer Schiffswerften in Rijeka Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts. Schließlich, aber nicht weniger wichtig, können Sie sich hier die Original-Weste von der Titanic ansehen. Wie und warum dieser einzigartige Gegenstand, von denen nur fünf auf der Welt bewahrt wurden, im Museum in Rijeka endete, können Sie selbst beim Besuch des Museums erfahren.

ppmhp.hr



Naturkundemuseum Rijeka

Rijeka | 45° 19' 46" N | 14° 26' 39" E |

39

Wenn sie ein Naturliebhaber sind und eine Oase im Zentrum von Rijeka suchen, sollten Sie unbedingt das Naturkundemuseum neben dem Park von Nikola Hostan, in der Familienvilla des Grafen Negronij aus dem Jahr 1925, besuchen. In seiner Umgebung befindet sich ein botanischer Garten mit den häufigsten Pflanzenarten aus dieser Gegend. Hier können Sie sich von dem Stadtgedränge erholen.

Das Museum feierte unlängst sein 140-jähriges Jubiläum und 70 Jahre der öffentlichen Arbeit und ist auf jeden Fall einen Besuch wert. Mit der Zeit änderten sich die Ausstellungsarten und die Arbeitsweise mit den Besuchern und heute können die Besucher die natürlichen Werte durch verschiedene Sinne erleben und mit Hilfe moderner Technologie lesen, sich Geschichten anhören oder Konzerte besuchen, Wissenschaftler kennenlernen, diskutieren und miteinander Zeit verbringen.

Die Dauerausstellung umfasst Themen wie die geologische Geschichte der Adria und Darstellung von Vögeln, Säugetieren, Reptilien und Amphibien sowie Käfern aus dem Gebiet um



www.prirodoslovni.com



34

Der Fischmarkt in Rijeka

Rijeka | 45° 19' 27" N | 14° 26' 33" E |

40

Rijeka. Im Erdgeschoss des Museums wurde ein Aquarium eingerichtet. In dem neuesten Teil der Dauerausstellung unter dem Namen Das Blau des Meeres (Plavetnilo) wählt der Besucher selbst, was und wieviel er sieht. Der große weiße Hai, der in Bakar gefangen wurde, schwimmt zusammen mit noch einigen Haien in einer durchsichtigen Kapsel in der Mitte der Ausstellung, in der die Vielfalt der Unterwasserwelt des Kvarner dargestellt wird. Die Ausstellung umfasst rund 150 Arten von Meeresorganismen in ihrem Lebensraum und ihrer Rolle im Ökosystem der Nordadria. Das Konzept ermöglicht dem Publikum das Meer mit allen Sinnen zu erleben. Unter der Bedingung, dass sich der Besucher maximal engagiert. Die Besucher haben keine Wahl: wenn sie etwas sehen wollen, müssen Sie die Rolle von aktiven Entdeckern übernehmen.

Es ist keine Überraschung, wenn Sie während des Spaziergangs die Ausstellungen des Museums an öffentlichen Orten wie dem Fischmarkt Rijeka sehen. Wenn Sie nach der "blauen" Gespanschaft Primorje-Gorski kotar auch die "grüne" Gespanschaft besuchen wollen, besuchen Sie das Kastell Zrinski in Brod na Kupi, die Sammlung des Naturkundemuseums Rijeka, in der der Jagd, Forstwirtschaft und Fischerei gewidmete Sammlungen aufbewahrt werden.

Nachdem Sie das Theater in Rijeka, wo Gustav Klimt die zauberhafte Spur seines Pinsels auf der Decke hinterließ, besucht haben, wenden Sie Ihre Aufmerksamkeit der faszinierenden Architektur des Gebäudes in unmittelbarer Nähe des Theaters zu - dem Fischmarkt. Hier befand sich auch früher ein Fischmarkt!

Die Eröffnung des alten Fischmarkts in Rijeka im Jahr 1866, der nach einem Entwurf von Anton Deseppi errichtet wurde, ist ein historisches Ereignis im Rahmen der Entwicklung von Velika placa in Rijeka.

Über diesen dezenten Fischmarkt (ribište) in Rijeka berichtet mit Begeisterung Ende des 19. Jahrhunderts Dragutin Hirc in seinen Reiseberichten über das Kroatische Küstenland:

"Vorbei an der Verkaufsterrasse kommt man zum Fischmarkt. Hier stehen Tische mit Truhen. In den Truhen sind Meerale, die sich wie Schlangen schlängeln. Auf dem Boden sind Truhen mit Schnecken und Muscheln. (...) Der Fischermarkt in Rijeka ist ein langes Gebäude mit Eingangs- und Ausgangstüren mit Fischern, die sich auf zwei Seiten aufgereiht haben. Jeder von ihnen hat auf die Bretter Weidenkörbe voll

mit verschiedenen Meeresfischen, Krebsen, Krabben, Tintenfischen, Kalamaren und Kraken gestellt. Die Luft hier ist ungewöhnlich. Wenn man nicht an sie gewöhnt ist, verlässt man diesen Ort schnell."

Dieser Fischmarkt konnte aber schon bald die Bedürfnisse der wachsenden Stadt nicht mehr befriedigen und so erwägt man schon Ende des 19. Jahrhunderts den Bau eines neuen Fischmarktes. Trotz der andauernden Kontroversen bezüglich des Ortes für den Bau des neuen Fischmarktes wurde entschieden, dass dieser an der Stelle des alten Marktes errichtet wird. Das Projekt wurde 1916 nach den Ideen von Carlo Pergoli realisiert. Der bekannte Bildhauer aus Venedig Urbano Bottasso ist der Autor der Steindekoration und er kreierte ein beeindruckendes Gebäude mit Fontänen im Inneren des Fischermarkts, Tischen aus warm-grauem Stein aus Istrien und Kapitellen und üppigen Dekorationen auf der Fassade mit Darstellungen von Fischen, Krebsen und Weichtieren unter Wasser. Wenn Sie sich durch den Hintereingang auf die Gallerie auf der Etage begeben, können Sie am eindrucksvollsten die ganze architektonische Extravaganz des Inneren des Saales erleben. Nehmen Sie sich Zeit, eilen Sie nicht und schauen Sie sich aufmerksam die aufgezählten Details an. Die faszinierende Meereswelt wird Sie begeistern.



35

Fakultät für Schifffahrt in Rijeka

Rijeka | 45° 19' 50" N | 14° 26' 09" E |

41

Die Tradition der Schifffahrtsausbildung in Rijeka ist einige Jahrhunderte alt. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wirkten die ersten öffentlichen Schifffahrtsschulen in der Habsburgermonarchie. Die erste wurde durch ein Dekret der Maria Theresia gegründet und vom Jesuiten Saverio Orlando geleitet. Die Schule begann mit ihrer Arbeit in Triest und danach macht Orlando seine Arbeit in Rijeka weiter. Aber die Schule war nur zwei Jahre geöffnet.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach dem Ende der Napoleonischen Kriege, als die Habsburgermonarchie erneut die Herrschaft über die Ostküste der Adria übernahm, verlangten verschiedene Städte an der Adria die Gründung von Schifffahrtsschulen.

Einige der bedeutendsten dieser Schulen an der Nordadria waren die Schifffahrtsschule in Bakar und die Schifffahrts- und Handelsschule in Rijeka. Mitte der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts hat die Habsburger Verwaltung beschlossen eine Militär-Seefahrtsakademie in Rijeka zu gründen. Die Akademie wurde 1856 gegründet. Die Idee über die Gründung der Akademie existierte schon seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, aber sie konnte wegen geopolitischer Aspekte nicht realisiert werden. Durch einen kaiserlichen Beschluss wurde endlich im Jahr 1854 Rijeka als Sitz der Akademie bestimmt. Die Akademie begann mit ihrer Arbeit 1857 und der Unterricht wird ohne Unterbrechungen bis 1866 abgehalten.

Der Unterricht wurde an der Militär-Seefahrtsakademie während des 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts abgehalten bis 1931 in das Gebäude der ehemaligen Akademie das Krankenhaus Rijeka übersiedelte. Während des ersten Weltkrieges wurde die Akademie nach Wien versetzt.

Parallel mit der Militär-Seefahrtsakademie wirkte in Rijeka auch die von der ungarischen Verwaltung gegründete Nautische Akademie, am Übergang vom 19. ins 20. Jahrhundert und diese Situation dauerte bis zum Ende des ersten Weltkriegs.

Die heutige Fakultät für Schifffahrt der Universität in Rijeka war die erste Hochschule in Rijeka. Sie befindet sich im Palast, in dem Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts die Handelsakademie am ehemaligen Platz Cambieri untergebracht war. Eine Stirnseite des Gebäudes schaut auf die Straßen Fiorello la Guardia und Pomerio, und die andere auf die Studentska Straße.



Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde durch Beschluss des Ministeriums für Schifffahrt der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien ab 1949 die Höhere Schifffahrtsschule in Rijeka gegründet. Am Anfang hatte sie drei Abteilungen: Nautik, Schiffsingenieurwesen und Schifffahrt-Wirtschaft. Im Schuljahr 1956/57 wurde auch die Abteilung für Radio-Telegraphie eröffnet.

Ende der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts ändert die Höhere Schifffahrtsschule ihren Namen in Fakultät für Schifffahrt und Verkehr und seit 2001 schließen sich die Abteilung für Schifffahrt in Rijeka und die Höhere Schifffahrtsschule zur heutigen Fakultät für Schifffahrt in Rijeka zusammen.

Die Fakultät für Schifffahrt hat fünf Studienrichtungen (Nautik und Technologie der Schifffahrt, Schiffsingenieurwesen, elektronische und IT Technologien in der Schifffahrt, Technologie und Verkehrsorganisation und Logistik und Management in der Schifffahrt und dem Verkehr) als Vordiplomstudium und Diplomstudium, Doktorstudium "Schifffahrt" und Zentrum für die Ausbildung von Seefahrern und ist die führende Hochschule und wissenschaftliche Anstalt in Kroatien, aus der zahlreiche weltbekannte Experten stammen.

www.pfri.uniri.hr



Der Tote Kanal (Mrtvi kanal)

Rijeka | 45° 19' 32" N | 14° 26' 47" E |

42

Nachdem Sie einen Spaziergang entlang der wichtigsten Straße in Rijeka gemacht haben, der Fußgängerzone Korzo, gehen Sie in Richtung Osten bis Sie am Wasser ankommen - dort, wo der Fluss im Meer mündet. Passen Sie auf den dichten Verkehr auf, wenn Sie die Straße überqueren und Sie gelangen bis zum Toten Kanal. Der Tote Kanal (Mrtvi kanal) ist die Bezeichnung für einen kleineren Meereskanal, der die Stadt Rijeka in zwei Teile aufteilt - Rijeka und Sušak. Zwischen den zwei Weltkriegen befand sich Rijeka unter italienischer Verwaltung und Sušak unter jugoslawischer Verwaltung. An dem Toten Kanal wurde eine Mauer errichtet, welche die Staatsgrenze darstellte. Die Mauer wurde niedrigerissen und die zwei Stadtteile wurden endlich 1947 vereint.

An der Mündung des Flusses Rječina und des Kanals befand sich seit 1689 die Bruderschaft des Heiligen Nikolaus, wo auch eine kleine Werft existierte.

Der Kanal war bis zu den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts die Mündung des Flusses Rječina.

Aber wegen des Beschlusses der Stadtverwaltung und wegen des Baus des neuen Deltas der Rječina, wurde der Hauptarm des Flusses umgeleitet und der "Tote" Kanal wurde ein kleiner Hafen für kleinere Küstensegelboote und Barken aus Holz. Im Toten Kanal befand sich schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein Hafen für kleinere Handelssegelboote, Bracera, Tabakul u. ä., die Fracht (meistens Obst, Gemüse, Wein und Speiseöl) aus anderen Teilen der Adria und der Inseln in Kvarner nach Rijeka transportierten. So funktionierte der kleine Hafen auch als ein Art Marktplatz. Die Poller entlang des Kanals erinnern heute an die Geschichte dieses wichtigen "Topos" der Stadt Rijeka. Mit der Zeit wurde der Kanal aufgegeben und für Boote mit größerem Tiefgang ist er zu seicht. Die Eisenbahnbrücke kann nicht mehr geschwenkt werden, um Platz für die Durchfahrt von größeren Booten durch den Kanal zu ermöglichen. Hier können nur kleinere Barken anlegen und es gibt einen Teil, in dem kleinere Reparaturen an Barken vorgenommen werden. Weitere Punkte für kleinere Reparaturen gibt es im Stadtzentrum von Rijeka nicht.



Hafenmole in Rijeka

Rijeka | 45° 19' 26" N | 14° 26' 21" E |

43

Wenn man über die Riva bodul in Richtung der Hafenbehörde Rijeka und des neuen Passagierterminals geht, kommt man zur beeindruckenden Hafenmole, die es vor 150 Jahren nicht gab. In Rijeka begann man Anfang der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts erst mit dem Bau eines völlig neuen Hafens im Meer vor der Stadt, denn der ursprüngliche Hafen lag an der Mündung des Flusses Rječina ins Meer. Die Hafenmole, bekannt unter dem populären Namen "Molo Longo", ändert ihren offiziellen Namen abhängig von der Staatsregierung und dem Regime. Anfang des 20. Jahrhunderts ist die Hafenmole zusammen mit der neugegründeten Werft Lazarus Teil des Hafenkomplexes. Ab 1912 empfing sie auch neugierige Badegäste im zweistöckigen Badeort Quarnero. "Molo longo" war schon in der Zeit der Monarchie Österreich-Ungarn eine Inspiration für Sportklubs wie die Ruderclubs Quarnero, Liburnia und Canottieri Fiumani, die in der Nähe ihre Sportwettkämpfe abhielten.

Die Hafenmole, die Ende des Zweiten Weltkriegs fast ganz von den Flugzeugen der Alliierten bombardiert wurde, wurde in ihrer ganzen Länge erst bei der Erneuerung 1945 fertiggestellt.

Heute hat die Hafenmole mit ihrer imposanten Länge von 1754 Meter eine völlig andere Funktion. Obwohl sich während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts am Anfang der Hafenmole auch ein Dock der Werft Viktor Lenac befand und ein Anlegeplatz für große Transport- und Passagierschiffe,



wurde die Hafenmole nach der Übersiedlung und Reorganisierung des Hafens Rijeka für die Bürger geöffnet und in eine neue Stadtpromenade verwandelt. Das Bild der Stadt, die vor Ihren Augen aus dem Meer und in Richtung Berge wächst, wurde dadurch völlig verändert. Als Andenken an die einstige Hafenfunktion wurden auf der Hafenmole zwei Kräne bewahrt und erneuert. Diese leuchten in der Nacht in verschiedenen Farben.

Jeder Reisende, der einen Spaziergang bis zum Ende der Mole macht, bemerkt das Dampfschiff "Uragan". Es wurde in den 70-er Jahren des 19. Jahrhunderts höchstwahrscheinlich in Hamburg gebaut. Es diente wahrscheinlich dazu, den Abfall in der Werft zu sammeln. Die zwei Dampfmaschinen wurden wahrscheinlich schon nach dem Ersten Weltkrieg durch Verbrennungsmotoren ersetzt. Dank dem breiten Heckteil mit genug Platz für Kräne, Betonmischer, Steinblöcke, Poller und gesammeltes Erdrutschmaterial vom Meeresgrund diente es zum Wiederaufbau des zerstörten Hafens Rijeka. Nach dem Wiederaufbau wurde es für mehrere Zwecke umgebaut, wie z. B. zur Erforschung des Meeresgrundes, als Filmkulisse im Film The Winds of War nach dem Roman von Herman Wouk. Später war es jahrelang am Anlegerplatz, der nicht benutzt wurde, und sank letztlich 1999 im Hafen von Sušak. Auf die Initiative der Hafenverwaltung Rijeka und der Fakultät für Schifffahrt in Rijeka wurde das Schiff vom letzten Eigentümer gekauft und 2004 teilweise restauriert und an die Stadt Rijeka zur kompletten Restaurierung in die Werft "3. maj" übergeben. Die restaurierte Uragan liegt heute dauerhaft an der Hafenmole in Rijeka.

Fiumare - Kvarner Festival des Meeres und der Seefahrertradition

Rijeka

44

Wenn Sie sich Ende Mai und Anfang Juni in Rijeka aufhalten, werden Sie sehen, dass es im Stadtzentrum und an der Promenade lebendig zugeht. Ende Frühling und mit den ersten wärmeren Tagen, wendet sich diese Stadt dem Meer zu und nimmt ihre Meerresidentität wieder auf. Es ist Zeit für das Festival des Meeres - Fiumare.

Lassen wir den Mrtvi Kanal wieder auflieben - das war die erste Veranstaltung, mit der 2011 die Aufmerksamkeit auf das etwas in Vergessenheit geratene maritime Erbe der Stadt Rijeka gelenkt wurde. Im Jahr 2012 wurde das erste echte urbane Kvarner Festival des Meeres und der Seefahrertradition "Fiumare" ins Leben gerufen.

Das Kvarner-Festival des Meeres wird zu einer Art Zeitmaschine an den authentischen Orten der Stadt, vom Delta und dem Mrtvi Kanal über die Verdi-Straße und dem Stadtmarkt bis hin zum Hafen. Das Festival besteht aus traditionellen Holzbarken, die auf der Hauptstraße „Anker gelegt haben“, damit Sie sie beschauen können, aber auch zwecks Wettbewerb in der Originalität und Schönheit des Schiffsbaus. Die Barken müssen dann ihre Seetüchtigkeit unter Beweis stellen und an Segel- und Ruderregatten teilnehmen. Es wird eine Regatta der Barken für Kinder und Erwachsene gehalten, sowie Workshops für Seefahrer und Fischereikunst, Vorträge und Ausstellungen, historische Vorstellungen und Feuerwerk sowie Präsentation von Bräuchen aus dem ganzen Kvarner und die unumgängliche Gastronomie.

www.visitRijeka.hr



Leuchtturm in Mlaka

45

Rijeka | 45° 20' 01" N | 14° 25' 13" E |

Wenn Sie sich den einzigen Leuchtturm in Rijeka anschauen wollen, müssen Sie sich in Richtung Westen bis zum Stadtzentrum begeben, entlang der Eisenbahnstrecke und weiter bis Mlaka und dem Anfang der Industrijska Straße. Hier befindet sich, ein bisschen versteckt und unbemerkt, der einzige "Stadtleuchtturm" in Rijeka, der einzige Leuchtturm an der Adria, der nicht direkt über dem Meer liegt. Ursprünglich wurde er an der Spitze der Hafenmole von Maria Theresia in Rijeka schon im Jahr 1884 errichtet. Zum ersten Mal leuchtete das Licht an der Spitze des achteckigen Turmes am 26. November 1884 auf, als es der Gouverneur von Rijeka, der ungarische Adlige Ágoston Zichy, entzündete, da sich zu dieser Zeit Rijeka unter ungarischer Verwaltung befand. Der Leuchtturm war 29 Meter hoch und das Licht selbst war 31,1 Meter hoch. Es bestand Gefahr,

dass die Spitze der Hafenmole, auf der sich der Turm befand, untergeht, und so wurde der Leuchtturm im Jahr 1894 auf den heutigen Platz in Mlaka versetzt. Damals befand sich dieser Teil der Stadt in unmittelbarer Nähe der Meeresküste. In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde ein dreistöckiges Gebäude für die Unterkunft der Turmbesatzung errichtet. Der Leuchtturm wurde noch einmal demontiert und wieder an der Spitze dieses Gebäudes montiert. Die Höhe des Leuchtturms beträgt sogar 38 Meter. Nach dem Zweiten Weltkrieg, genauer 1956, wurde eine Rekonstruktion des Leuchtturms vorgenommen. Seit 1992 wird das Licht völlig automatisch gesteuert und in demselben Jahr wurde die Besatzung des Leuchtturms zurückgezogen.

Heute beleuchtet das Licht des Leuchtturms Mlaka den Raum in 39 Meter Höhe über dem Meer und mit einer Reichweite von 15 nautischen Meilen. Für ihn ist ein alle 10 Sekunden aufleuchtender weißer Lichtblitz charakteristisch.



Die Ausstellung "Der Torpedo aus Rijeka - der erste auf der Welt"

46

Rijeka | 45° 19' 43" N | 14° 26' 05" E |

In unmittelbarer Nähe des Hauptbusbahnhofs auf dem Platz Žabica befindet sich der Eingang in die Eisenbahnstation. Sie können sich ruhig zum scheinbar unansehnlichen Teil des industriellen Erbes dieser Stadt begeben, weil Sie dort auf ein Lager mit einem Museum treffen. Die Ausstellung "Der Torpedo aus Rijeka - der Erste auf der Welt" wurde 2016 anlässlich des 150-jährigen Jubiläums des Torpedopatents eröffnet. Die Ausstellung im Eisenbahnstation an der westlichen Žabica in Rijeka wurde vom Museum der Stadt Rijeka in Zusammenarbeit mit dem See- und Geschichtsmuseum des Kroatischen Küstenlandes Rijeka organisiert. Eine der größten technischen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts und das Symbol des damaligen "Industriewunders" aus

Rijeka wurde von den ersten Ideen von Ivan Luppis bis zur Entwicklung des Whitehead-Torpedos und dem Ende der Produktion in Rijeka in den 1960-er Jahren dargestellt. Neben an die fünfzig originalen Gegenständen - Torpedos, Abschussröhren, verschiedene Typen von Gyroskopen, Tiefenvorrichtungen, Zünder, Richtungs- und Geschwindigkeitsanzeichen, Ausrüstung zur Prüfung von Torpedos und verschiedenen Instrumenten und Torpedoteilen werden auch Modelle des "Retter der Küste" von Luppis, des ersten Whitehead-Torpedos und der Abschussrampe vorgestellt, sowie zahlreiche Projektionen. Die Ausstellung "Der Erste auf der Welt - 150 Jahre des Torpedos aus Rijeka" ist die Fortsetzung des Wunsches nach der Revitalisierung des industriellen Erbes von Rijeka und eine wahre Gelegenheit, um dieses Erbe kennenzulernen. Ihren Besuch müssen Sie im Museum der Stadt Rijeka anmelden.

www.muzej-rijeka.hr



Kapelle der Votivgaben in Trsat

Rijeka | 45° 19' 51" N | 14° 27' 27" E |

47

Von Trsat aus, ein Teil von Rijeka auf dem Hügel oberhalb des Flusses Rječina, hat man einen unvergesslichen Blick auf die ganze Kvarner Bucht. Deshalb sollten Sie Trsat unbedingt besuchen. In unmittelbarer Nähe des Kastells von Trsat befindet sich einer der bedeutendsten Marienwallfahrtsorte Kroatiens, den im Juni 2003 sogar Papst Johannes Paul II. besuchte. Hier befindet sich auch ein Franziskanerkloster, dessen Gründung mit der Übertragung des Häuschens der Heiligen Familie aus dem Heiligen Land nach Europa verbunden ist. Der Legende nach blieb das Häuschen von 1291 bis 1294 in Trsat. Danach wurde Loreto in Italien seine endgültige Heimstatt. Nach dem Jahr 1367 schickte Papst Urban V. aus Rom eine Wunderikone als Trost nach Trsat, ein gotisches Gnadenbild mit Zentralbild der Muttergottes mit Kind. Diese ist heute eines der bedeutendsten Symbole des Heiligtums in Trsat. Sehr schnell wurde Trsat zum Zielort zahlreicher Pilger, und wegen der Ausbreitung des Wunderkultes der Muttergottes von Trsat beschließt Martin Frankopan 1453, dort ein Franziskanerkloster und eine Kirche zu bauen.



Jahrhundertelang werden im Heiligtum von Trsat Votivgaben der Pilger als Andenken oder Dank für deren erhörte Gebete, Wunderrettungen, Befreiungen und Heilungen gesammelt. Sie sind in der Kapelle der Votivgaben gesammelt und werden unter dem Lächeln der Muttergottes von Slunj aus dem XV. Jahrhundert aufbewahrt, um zu bezeugen, dass zahlreiche Schwierigkeiten und Schwächen dank der Gebete an die Muttergottes überwunden wurden. Unter den Geschenken findet man neben Gegenständen aus edlem Metall, Werken der naiven Malerei und nicht mehr notwendigen medizinischen Geräten schriftliche Zeugnisse über wundersame Befreiungen und Heilungen durch die Fürsprache der Muttergottes von Trsat, aber auch Gelöbnisgemälde mit Schiffen der Seefahrer oder Modellschiffe, die als Dank für Rettungen aus unruhigen Stürmen angefertigt wurden.

Das Heiligtum und das Franziskanerkloster sind mit dem Zentrum von Rijeka durch die Stufen des Petar Kružić verbunden. Dieser kroatische Heerführer ließ sie 1531 erbauen und so tragen sie heute noch seinen Namen. Es gibt insgesamt 561 Stufen und von Trsat bis zum Stadtzentrum kann man einen angenehmen Spaziergang machen und so dieses schöne Erlebnis von Rijeka und Trsat abrunden.

Die Seeverkehrsschule Bakar

Bakar | 45° 18' 14" N | 14° 32' 08" E |

48

Bakar, ein malerisches Küstenstädtchen mit reichem maritimem Erbe, Weinreben an den Terrassenhängen, aus deren Trauben richtiger Schaumwein, Bakarska vodica, hergestellt wird, und hartes Seefahrerbrot, das Bakarski baškot. Es befindet sich unterhalb des Hauptverkehrswegs, der von Rijeka bis Crikvenica und Senj führt. Die Siedlung selbst besteht aus dem oberen Teil, der mittelalterlichen Stadt mit dem Kastell Frankopan und der Kirche des Heiligen Andreas (Andrija), des Schutzpatrons der Fischer, und dem Küstenteil der Stadt, der sich entlang des Hauptverkehrsweges parallel zur Küste erstreckt. In dieser Altstadt wartet Vieles auf Sie: Überreste aus der römischen Zeit, mittelalterliche Paläste und Paläste aus der Neuzeit und Häuser ehemaliger reicher Seefahrer und Händler, das ehemalige Salzlager der Grafen Zrinski und Hafenlagerhäuser, sogar das Haus, in dem der Mareograph untergebracht ist, der zur Aufzeichnung der Änderungen des Meeresspiegels dient. Mit den Aufzeichnungen begann schon der Wissenschaftler, dessen Geburtshaus Sie in Volosko besuchten, Andrija Mohorovičić.

Einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung von Bakar leistete der Beschluss über den freien Königshafen und freie Königsstadt aus den Jahren 1778 und 1779 zur Zeit der Kaiserin Maria Theresia. Bakar erlebt seine Blütezeit auf dem Gebiet der

Schiffahrt und des Schiffstransports mit der Gründung der Seeverkehrsschule 1849 und der Kroatischen Schiffahrtsgesellschaft 1875. Der erste Leiter der Seeverkehrsschule Bakar war Nikola Vakanović. Die Schule wurde in der Zeit von Bachs Absolutismus kurz geschlossen, aber nahm schon in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts wieder ihre Arbeit auf. Nach mehr als einem halben Jahrhundert zieht die Schule 1903 in ein neues Gebäude um. Dieses Gebäude befindet sich am Westeingang in die Stadt an der Seeseite. Anfang des 20. Jahrhunderts war Kroatisch die offizielle Sprache auch für alle nautischen Fächer und 1917 wurde die Schule zur Seefahrtakademie erklärt.

Die Schüler absolvieren einen Teil der praktischen Ausbildung auf Schulschiffen. Die Schule erwarb das erste Schulschiff "Margita" schon 1894 und im Jahr 1908 kam an seine Stelle das viel größere Schiff "Vila Velebita", des Typs Brigantine (Schonerbrigg), das in Deutschland gebaut wurde. Das Schulschiff "Vila Velebita" war bis 1941 in Funktion. Nach dem Zweiten Weltkrieg nimmt die Seefahrtschule in Bakar ihre Arbeit wieder auf und benutzt kurze Zeit das Schulschiff "Jadran" für den praktischen Unterricht, aber seit 1973 ist das Schulschiff "Vila Velebita 2" in Gebrauch. Machen Sie einen Spaziergang entlang der Promenade in Bakar. Sie werden sicher irgendwo das Schulschiff erblicken. Interessant ist auch der Teil des Hafens, der für die Ausrüstung, die für den praktischen Unterricht zukünftiger Seefahrer in der Seefahrtschule Bakar gebraucht wird, reserviert ist.



43

Werft Kraljevica

Kraljevica | 45° 16' 16" N | 14° 34' 05" E |

49

In die einst königliche Stadt Kraljevica kommt man entlang der Küstenstraße, der Magistrale, um die Bucht von Bakar, oder einfach, wenn man von der Schnellstraße, die Rijeka und den östlichen Teil des Kroatischen Küstenlandes verbindet, in Richtung Meer fährt. Kraljevica ist ein ungeschliffener Diamant mit interessanter Geschichte. So hat auch die Werft eine interessante Geschichte hinter sich. Sie wurde durch den Beschluss des habsburgischen Kaisers Karl VI. 1729 gegründet und war somit die erste Schiffswerft an der östlichen Adriaküste. In der ersten Zeit hat die Werft die Funktion eines Waffenlagers für die Kriegsflotte. Im Jahr 1835 kommen britische Schiffsbauer – die Brüder Pritchard, John und Thomas - nach Kraljevica und führen Neuheiten in den Schiffbau ein. Es werden Dampfschiffe für die Kriegsflotte gebaut und eine ganze Reihe von Segelschiffen für den zivilen Gebrauch.

Anfang des 20. Jahrhunderts kommt die Werft unter die Verwaltung der Werft Danubius. In dieser Form ist sie bis zum Ende des Ersten Weltkriegs tätig. In diesem Zeitraum werden überwiegend kleine Schiffe für die österreichisch-ungarische Flotte gebaut.



Die Werft Kraljevica wird im Zeitraum zwischen den zwei Weltkriegen im Rahmen des neuen Staates, des Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, später Königreich Jugoslawien, zum Teil der Gesellschaft Jadranška brodogradilišta d.d.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bekommt die Werft den Namen Titovo brodogradilište (deutsch: Titos Werft) (da Josip Broz Tito, der Parteiführer der Kommunistischen Partei Jugoslawiens während des Zweiten Weltkriegs und der lebenslange Präsident Jugoslawiens in der Nachkriegszeit, dort von 1925 bis 1926 arbeitete) und ist unter diesem Namen bis 1991 tätig. In der Werft wurden zum größten Teil Passagier- und Kriegsschiffe gebaut. Nachdem die Republik Kroatien ihre Unabhängigkeit erzielte, wurde 1993 die neue Werft "Brodogradilište Kraljevica d.d." gegründet, die wegen Konkurs 2012 geschlossen wurde. Heute ist dort die Firma Dalmont tätig, die neue, kleinere Schiffe baut und Reparaturarbeiten verrichtet.

Im Rahmen der Schiffswerft Kraljevica befindet sich auch die dislozierte Sammlung von Schiffsmodellen des See- und Geschichtsmuseums des Kroatischen Küstenlandes Rijeka. Diese umfasst Modelle von Schiffen, die seit der Zeit der Kaiserin Maria Theresia bis zum Ende der 20. Jahrhunderts gebaut wurden.

Die Tuneren von Bakarac

Bakarac | 45° 16' 47" N | 14° 34' 43" E |

50

Nachdem Sie Bakar besucht haben, dessen urbaner Komplex zum geschützten Kulturgut erklärt wurde, wartet auf der anderen Seite der Bucht Bakarac auf Sie, der für die Bora, aber vor allem auch für die Tuneren bekannt ist. Tuneren sind Aussichtsplattformen mit Leitern für den Thunfischfang, eine der bedeutendsten Aktivitäten der Fischer in Kvarner. Diese mehrere Jahrhunderte alte Tradition und einzigartige Art des Thunfischfangs an der Nordadria kennzeichnete dauerhaft das Leben der Einwohner von Bakarac. Die Tuneren sind Zeugen dieser Art des Thunfischfangs schon seit der Zeit der Zrinski und Frankopan bis zu den 1970-ern Jahren, als diese Tuneren zum letzten Mal in Funktion waren.

Für den Thunfisch sagte man genau so wie für den Tod "Man weiß nie, wann er kommt".

Manchmal kamen sie tagelang nicht und manchmal

kamen sie mehrere Male an einem Tag. Und gerade diese Ungewissheit, diese ständige Bereitschaft, dieser Glauben, dass sie kommen, dass sie kommen müssen... schafte bei den Fischern eine bestimmte psychologische Prädisposition, gerichtet auf die blitzschnelle Reaktion, wenn der Wächter "Tira, tira, tira!" schrie. Auf diesen Schrei, diesen ursprünglichen Fischerimperativ, stürmten alle unaufhaltsam los und riefen wie in Trance: "tira, tira, tira...", zogen mit allen Kräften am Seil, um die Tunera so schnell wie möglich zu schließen und so die Thunfische daran zu hindern, den kritischen Raum zu verlassen."

(Antun Ružić - Barbić, Bakaračke tunere)

Obwohl es früher in diesem Gebiet eine größere Anzahl an Tuneren gab, sind heute nur noch wenige erhalten geblieben. Es handelt sich um Rekonstruktionen, die nicht mehr ihre ursprüngliche Funktion haben, sondern eine Art Kulturdenken im Raum darstellen und an die Tage erinnern, als der Thunfischfang immer noch einer der primären Fischeraktivitäten war.



Leuchtturm am Kap Oštro

Kraljevica | 45° 20' 22" N | 14° 33' 37" E |

51

Am Eingang in die größte Bucht des Kroatischen Küstenlandes, Bakarski zaljev (Bucht von Bakar), befindet sich die Stadt Kraljevica, für viele ein unerlässlicher Zielort auf dem Weg vom Inland zu den Inseln im Kvarner. Seit dem vorgeschichtlichen Zeitalter hatten geographische Merkmale Einfluss auf die Besiedelung dieses Gebietes. Kraljevica wird zum ersten Mal als Stadt und Hafen im 15. Jahrhundert als der natürliche Hafen der Stadt Hreljin erwähnt. Im 17. Jahrhundert wurde der Hafen von den Fürsten Zrinski und Frankopan zum Export von Manufakturprodukten auf den Mittelmeermarkt benutzt. Kraljevica erlebte eine richtige Blütezeit im 18. Jahrhundert, als durch den Beschluss des Kaisers Karl VI. der Bau des Hafens und der Werft für die Bedürfnisse der österreichischen Kriegsflotte begann. Die Altstadt von Zrinski mit der Kirche des Heiligen Nikolaus und das Schloss "Frankopan" sowie die Werft, in der man heute immer noch wie vor dreihundert Jahren den Lärm und die Geräusche der Arbeiter hören kann, zeugen von der reichen Geschichte der Stadt.



Nach der Besichtigung des alten Stadt kerns können Sie mit ihrem Spaziergang entlang der Promenade Vladimir Nazor weitermachen. Sie kommen zum erkennbaren Symbol von Kraljevica, dem Leuchtturm auf dem Kap der kleinen Halbinsel Oštro, von den Einwohnern "Lanterna" genannt. Der Leuchtturm wurde am 18. August 1872 in Betrieb genommen, als Teil des österreichischen Programms der Seefahrtsicherheit an der Ost adria und ist einer der ältesten von der Monarchie Österreich-Ungarn in der Kvarner Bucht errichteten Leuchttürme. Dank der Elektrifizierung von Kraljevica 1937 leuchtete "Lanterna" mit elektrischem Licht, aber Ende der 60-er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde der Leuchtturm durch eine schwimmende Markierung ersetzt. Auf Antrag der Einwohner von Kraljevica, für die "Lanterna" eines der bedeutendsten Symbole der Stadt darstellt, haben die Stadt Kraljevica und Plovput den Leuchtturm erneuert und instandgesetzt. Nach mehreren Jahrzehnten in der Dunkelheit leuchtete der Leuchtturm wieder am Tag des Heiligen Nikolaus am 6. Dezember 2006 auf.

Kućica od ribari (Fischerhäuschen)

Jadranovo | 45° 13' 30" N | 14° 36' 48" E |

52

Jadranovo ist ein kleiner touristischer Ort, ideal für Gäste, die Entspannung weit vom Lärm und Gedränge des Stadtlebens suchen. Hier versteckt sich eine kleine Sammlung, die eine große Geschichte erzählt. Nachdem Sie an die Küste gelangt sind, fahren Sie in Richtung Osten weiter und folgen der Straße. Bald werden Sie das Fischerhäuschen "Kućica od ribari" sehen.

Das Fischerhäuschen "Kućica od ribari" ist eine ausgesonderte Sammlung des Museums der Stadt Crikvenica in der Bucht Perčin, wo jahrhundertlang die Einwohner von Sveti Jakov, heute Jadranovo, Thunfische fingen und Strandwaden auswarfen. Das Fischerhäuschen wurde 1878 für den Thunfischfang errichtet. Die Arbeiten wurden von Stanko Mažić, dem Pächter der Tuneren finanziert, wovon die eingemeisselte Überschrift über dem Eingang zeugt. Die ganze Bucht ist einer der an die vierzig historischen Standorte dieser einzigartigen Art des Thunfischfangs im Kroatischen Küstenland und dem Kvarner, welche neben dem Fang von kleinen pelagischen Arten die Entwicklung der Fischerei in diesem Teil der Adria kennzeichnete.

Das Fischerhäuschen "Kućica od ribari" wurde 2015 eröffnet und entstand aus dem Wunsch, die

einstigen Fischer aus Jadranovo und Umgebung, die in Harmonie mit der Natur lebten, zu ehren. Fischer und Fischer gibt es heutzutage immer weniger. Übergeblieben sind nur noch Geschichten, Erinnerungen und Gegenstände, dank welcher wir wenigstens teilweise die Lebensweise unsere Vorfahren kennenlernen können und den Besuchern das reiche Erbe verbunden mit dem Meer, den Booten und der Fischerei, vorstellen können. So ehrt Jadranovo durch das Fischereimuseum die mehrere Jahrhunderte alte Tradition des Fischfangs.

Das Häuschen war Teil der Tunera, als es 1955 stillgelegt wurde, weil es keine Thunfische mehr gab. Es ist nicht bekannt, in welchem Jahr die Tunera in Jadranovo errichtet wurde. Bekannt ist, dass dort 1906 30 Tonnen Thunfisch gefangen wurden. Der Fang wird vor dem Zweiten Weltkrieg schwächer und die Tunera war Gegenstand von Streitigkeiten zwischen den Einwohnern von Drivenik und Sveti Jakov. Sveti Jakov Šiljevica gewann die Streitigkeit 1940. Die Einwohner von Sveti Jakov benutzten die Tuneren Kačjak und Pod Bok, die 1934 wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit aufgegeben wurden. Heute ist das Häuschen eine touristische Attraktion und die Besucher können alles über die Lebensweise und Werkzeuge der ehemaligen Fischer, über Boote (Barken) und den Thunfischfang erfahren.

www.mgc.hr



Obwohl er 1990 hergestellt wurde, hauchte ihm die Restauration neues Leben ein. Der Guc hat eine Länge von 5,40 m und wurde als ein Replik einer ehemaligen Barke in der Werkstatt von Ivan Lončarić gebaut. Dieser robuste Guc zieht mit seinem Aussehen, weißem Rumpf, spezifisch spitzem Heck- und Bugende, den weiten Mittel- und Heckbänken sowie dem auf 1/3 des Bugs aufgestelltem Mast und Laggersegel Aufmerksamkeit auf sich. Genau so wie andere Guc-Boote werden sie für die Fischerei und Transport von Passagieren und Fracht verwendet. Der Guc mit dem Kennzeichen CK 2253 im Eigentum von JK Jadro aus Selce wurde im Rahmen des Projekts der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Slowenien und Kroatien, Kleine Barke 2, von Schiffbauern Stanislav Žic und Josip Mršić auf Krk restauriert und wird in folgenden Jahren an Veranstaltungen und Regatten im Kvarner und Istrien teilnehmen.



Den Bewohnern von Crikvenica und des Küstenlandes um Crikvenica stellt das Meer seit jeher Leben und Liebe dar. Das beweist unter anderem auch die Tatsache, dass die hiesigen Fischer in den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts bis zu 30 % des gesamten Fischfangs der Adria ausmachten. Außerdem kann sich Crikvenica auch mit Ivan Skomerž rühmen, der zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts in der Region Crikvenica den Einsatz von motorbetriebenen Fischerbooten einföhrte. Die reiche Fischertradition lebt heute auch in den örtlichen Museen, Archiven und Privatsammlungen. Diese wird auch durch die Fischerwoche symbolisiert, eine Veranstaltung, die schon seit 1966 jedes Jahr an die Bedeutung der Erhaltung der Tradition erinnert. Ende August ist die Zeit ideal, um Ihre kulinarischen Fähigkeiten zu testen und sich einer der talentierten Amateur- und Profi-Gruppen anzuschließen, die am Hauptplatz von Crikvenica Fischgerichte zubereiten. Dort kann man einige gute kulinarische Ratschläge bekommen. Das interessanteste an dieser Veranstaltung, die für alle Liebhaber des maritimen Erbes überaus lehrreich ist, ist das Segeln und Rudern mit den traditionellen Holzbooten, von denen es vielleicht nicht mehr viele gibt, aber die zu den schönsten im ganzen Kvarner-Gebiet gehören.

www.rivieracrikvenica.com



Die kleine Insel San Marino mit seiner kleinen Kirche liegt 205 Meter vor der Küste von Novi Vinodolski. Früher benutzten die Fischer die Insel als Aussichtsplattform für den Thunfischfang. Heute ist auf der Insel nur noch die kleine gotische Kirche des Heiligen Marinus, nach dem die Insel auch benannt wurde, erhalten geblieben. Die Kirche wurde im 17. - 18. Jahrhundert auf den Fundamenten eines älteren Objekts errichtet und 1818 restauriert.

Dieses Stück Land mitten im Meer vor Novi Vinodolski hat offensichtlich schon immer Menschen angezogen. In den Fundamenten der Kirche des Heiligen Marinus wurde eine Tafel aus

dem 4. Jahrhundert mit einer Inschrift zu Ehren der römischen Kaiserin Helena gefunden. Die Tafel ließ der Gouverneur von Dalmatien, Flavius Julius Rufinus Sarmentius, anfertigen.

Heute kann man per Boot auf die Insel kommen, oder wenn man in guter Form ist, diese kurze Entfernung vom Festland bis zur Insel durchschwimmen. Auf der Insel gibt es acht Bänke, die in zwei Richtungen ausgerichtet sind: in Richtung Kirche und in Richtung Meer, bzw. in Richtung der für dieses Klima charakteristischen Winde. Auf den Bänken kann man ausruhen, den Blick aufs offene Meer oder das naheliegende Festland genießen oder versuchen die Richtung aus der der Wind weht zu erraten, denn die Bänke sind so aufgestellt, dass sie zusammen eine Windrose bilden.



Traditionelle Schiffswerft der Familie Kraljić in Malinska

Malinska | 45° 07' 20" N | 14° 31' 26" E |

56

Diese Schiffswerft für den Bau und die Reparatur von Holzbooten und Schiffen befindet sich an der Küste neben der Meerespromenade östlich von Malinska und hat eine mehr als einhundert Jahre alte Tradition. Sie wurde vom Schiffsbauer Mate Lolić gegründet, der aus Baška hierhin zog.

Obwohl er nach Malinska auf Verlangen der Familie Maškulin wegen des Baus eines Bootes (Barka) kam, blieb Mate Lolić in Malinska. Sein Nachfolger, der Sohn Juraj, gründete in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts ein Schiffsbauunternehmen. Juraj Lolić übertrug sein Handwerk auf seine Söhne, Ivan und Nikola. Diese Tätigkeit übernahm von ihnen Frane Kraljić, der Vater des heutigen Eigentümers Franko.

Nach dem Zweiten Weltkrieg baute man in der Werft überwiegend Holzboote, aber während der siebziger und achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts erlitt der

Holzschiffbau wegen des massenhaften Übergangs und der Fokussierung auf den Bau von Plastikbooten einen wesentlichen Rückschlag.

Der heutige Eigentümer, Franko Kraljić, entschloss sich trotzdem in den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts, zum Bau und der Reparatur von Holzbooten und Schiffen zurückzukehren. Nach mehr als einem Jahrzehnt der Arbeit unter neuen Bedingungen bekam die Werft "Tradicjsko brodogradilište Malinska" die Möglichkeit, Teil des europäischen Projekts "Kleine Barke 2" zu werden. Dank diesem Projekt wurde während der Jahre 2017 und 2018 das Holzboot Chioggia Bragoc aus dem Jahr 1960 völlig restauriert.

Von besonderer Bedeutung ist, dass sich die Schiffswerft und deren Eigentümer Franko Kraljić auch beim praktischen Unterricht, den Workshops des traditionellen Schiffsbau für die Schüler der dritten und vierten Klasse der Technischen Schule Rijeka, Richtung Schiffsbau, während der Schuljahre 2017/2018 und 2018/2019 engagierten.



50

Das Interpretationszentrum des maritimen Erbes der Insel Krk

Krk | 45° 01' 33" N | 14° 34' 31" E |

57

Nachdem Sie in der Stadt Krk angekommen sind und sich auf den Weg durch den alten Stadtkern machen, kommen Sie durch enge Gassen bis zur ehemaligen Buchhandlung Pontus. Heute befindet sich an dieser Stelle das neue Zentrum der Seefahrtsgeschichte der Insel Krk, das 2018 im Rahmen des Projekts "Kleine Barke 2" eröffnet wurde.

Das Zentrum besteht aus der Museumsausstellung der Schifffahrt, des Schiffbaus und der Fischerei im Gebiet der Insel Krk und der alleinstehenden Werkstatt für Schiffsmodelle von Željko Skomeršić.

Die Ausstellung zeigt eine historische Übersicht der Schifffahrt auf der Insel Krk seit der späten Antike,

die bedeutenden hydroarchäologischen Fundorte, die Entwicklung der Schifffahrt auf Krk im Mittelalter und die Anfänge der Dampfschiffahrt bis zur Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts. Im Zentrum kann man sich wunderschöne Gegenstände wie Modelle von traditionellen Segelbooten und anderen Segelbooten aus Krk, alltägliche Gegenstände aus der Fischerei, Schiffsbauwerkzeuge und nautische Instrumente ansehen.

Die Besucher können sich im Zentrum auch einige der ältesten Ausgaben der Literatur über Schifffahrt, alte Seekarten, Atlanten und Handbücher über Navigation ansehen. Nach der Besichtigung der Dauerausstellung können sie sich in der Werkstatt für Modellschiffe umsehen und nützliche Informationen über die Arten der Modellschiffe und deren Anfertigung erfahren.



51

Pasara aus Krk - Bodulka

Krk

58

Die Pasara aus Krk - Bodulka, Krk, der Eigentümer ist die Stadt Krk, wurde 1970 in Malinska gebaut vom Schiffbauer Juraj Lolić und in der selben Werft 2011 restauriert. Jetzt befindet sie sich im Eigentum von Franko Kraljić, dem Erben von Juraj Lolić.

Pasara-Boote sind die häufigsten kleinen Barken in unseren Gewässern. Für sie ist ein "abgeschnittenes" Heck, bzw. ein gerades "Spiegelheck" charakteristisch so wie ein mehr oder weniger nach vorne geneigtes



Guc aus Krk - Bodul

Krk

59

Vordersteven. Die Pasara-Boote können ohne Deck sein oder teilweise mit Deck, am häufigsten auf 1/3 der Länge. Die Pasara aus Krk, Bodulka, ist gerade dieser Typ. Die Länge der Boote ist am häufigsten zwischen 4 und 6 m, aber es gibt auch größere. Die Pasara wurde für die Fischerei, den Transport von Fracht und Passagieren, so wie Hilfsboote für Segelschiffe, Boote für das Ausbaggern von Sand und Fischerboote (Fischerboote mit Lampen für Fang bei Nacht) und Ähnlichem genutzt. Kleinere Pasaras benutzten am Anfang Ruder und größere Segel, an der Nordadria überwiegend Luggersegel. Später baute man Motoren ein und die Hecklinien wurden voller.



Wenn Sie einen Spaziergang durch den Hafen in Krk machen, können Sie viele interessante Boote und diese traditionelle Barke sehen. Der originale Guc aus Krk konnte nicht restauriert werden und so wurde nach seinem Modell ein neuer unter dem Namen "Bodul" gebaut, der feierlich am Feiertag der Stadt Krk 2012 ins Meer gesetzt wurde. Die Dimension der neuen Barke mit einer Länge von 4,20 m und Breite von 1,30 m entspricht den Dimensionen der originalen Barke. "Bodul" ist ein Schmuckstück des Hafens in Krk und nahm seit der ersten Fahrt bis jetzt an zahlreichen Regatten teil und zeigt die Schiffsbaukunst der Schiffbauer aus Krk an der ganzen Adria.



Bragoc Paolina aus 1960

Krk

60

Die größte Barke, die im Rahmen des Projekts Kleine Barke 2 restauriert wurde und zwar dank dem Interesse der Stadt Krk, die deren Eigentümer ist und des Segelklubs Plav und der Gespanschaft Primorsko-Goranska. Bragoci sind Holzsegelboote, die nicht nur für die Ostküste Istriens und die Lagunen Venedigs charakteristisch sind, sondern auch spezifisch für Seefahrer und Fischer auf Krk. Diese Tradition wurde von den Fischern aus Chioggia vererbt, die in den Gewässern von Kvarner in der Vergangenheit fischten und ihre Fischereikunst an die örtlichen Fischer übertrugen. Wegen der Tradition der Bragoci in der Geschichte der Insel Krk schon seit dem 18. Jahrhundert, wurde vom Verein Arzana aus Venedig ein alter Bragoc, der 1960 in Chioggia gebaut wurde



angeschafft und restauriert. Unser Bragoc aus Krk behielt seinen ursprünglichen Namen Paolina. Seine Länge beträgt 9,5 m und er wurde im Rahmen der Projekte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Slowenien und Kroatien, Kleine Barke 2, in Pinežići vom Schiffsbauer Josip Mršić und in der traditionellen Werft von Franjo Kraljić in Malinska restauriert. Die feierliche Inauguration fand am 3. Juni 2018 im Hafen der Stadt Krk statt. Die Barke hat einen flachen Boden mit fast aufrichteten Seiten, abgerundet am Bug, mit steil abgerundetem Übergang von den Seiten auf das gerade Heck, zwei Mäste mit verzierten Luggersgeln. Sie wird in den folgenden Jahren an zahlreichen Veranstaltungen und Regatten im Kvarner teilnehmen und mit seinem spezifischem Rumpf und Segeln Seefahrer, Reisende und Liebhaber von traditionellen Booten an der ganzen Adria anziehen.



Die Segel von Krk

Krk

61

Wenn Sie am Feiertag Mariä Himmelfahrt am 15. August in der Stadt Krk sind, müssen Sie unbedingt die Veranstaltung "Die Segel von Krk" besuchen. Die Veranstaltung bietet ein reichhaltiges Programm, das alle Sinne befriedigt und jedermanns Interessen gerecht wird - Sie können Regatten mit traditionellen Segelbooten, Workshops der traditionellen Handwerksberufe und Fertigkeiten, Vorträge zum Thema Schifffahrtskunde, Ausstellungen, Musikprogramme und ein verschiedenartiges Angebot an traditionellen Gerichten genießen. Das Highlight der Veranstaltung ist die Regatta mit den



traditionellen Segelbooten, die genau zu Mittag mit dem zwölften Glockenschlag des Glockenturms der Kathedrale von Krk beginnt. Dann erinnern die lebendigen Pasaras, Guc, Batanas und Gajetas an die vergangenen Zeiten, als diese Boote für das Überleben der Küstenbewohner von entscheidender Bedeutung waren - sie bedeuteten Nahrung sowie Transport und waren die einzige Verbindung zum Festland. Eine ganz besondere Attraktion der Veranstaltung ist das Nachtsegeln - ein schön anzusehender nächtlicher Tanz der Boote - mit licht- und pyrotechnischen Effekten sowie musikalisch untermauert. Die Veranstaltung organisieren der älteste Segelklub an der östlichen Adriaküste "Plav", die Stadt Krk und der Tourismusverband der Stadt Krk.

www.tz-krk.hr



Die Fischersammlung Buymer

Baška | 44° 59' 04" N | 14° 47' 58" E

62

Nachdem Sie zu Fuß die Schlucht Vrženice durchquert haben und in Vela Luka aus Baška kommend durch eine faszinierende Steinlandschaft angekommen sind oder Sie sich doch für den schnelleren Weg per Schiff entschieden haben, haben wir noch eine Überraschung für Sie!

Das renovierte Fischerhäuschen und die dort ausgestellte Sammlung sind das Resultat der Vereinigung Buymer, die 2012 gegründet wurde und deren Ziel es ist, das reiche Fischererbe zu bewahren, zu erneuern und vorzustellen. Das Resultat ihrer Sorge und Willens ist diese Sammlung vor Ihnen.

Die oft harten Bedingungen im Velebit-Kanal haben den Bau kleiner Unterkünfte und sicherer Häfen im unruhigen Meer potenziert. Im Fischerhäuschen



Der historische Mandrać Cres

Cres | 44° 57' 35" N | 14° 24' 27" E

63

kann man sich eine Sammlung der Fischerwerkzeuge, ein Teil des reichen jahrhundertealten Erbes der örtlichen Fischer, ansehen. Auch diese Tunera, eine Aussichtsplattform mit Leiter für den Thunfischfang, eine der bedeutendsten Aktivitäten der Fischer im Kvarner, ist ein wichtiger und charakteristischer Teil dieser Tradition. Hier sind auch verschiedene Teile der Schiffsausstattung sowie zahlreiche Funde aus den örtlichen Gewässern dargestellt.

Sehen Sie sich um, besichtigen Sie auch die Halbinsel Sokol, wo sich die Ruinen einer frühbyzantinischen Festung befinden und die Überreste der spätantiken Stadt Korintija und der mittelalterlichen Kapelle des Heiligen Nikolaus in der anliegenden Mala Luka. Genießen Sie die Erinnerungen an das jahrhundertealte Erbe und die humanisierte Insellandschaft.



Sie werden es nicht bedauern. Alles was auf dieser roten, kargen Erde auf der Insel gedeiht ist gut!

Das Stadtzentrum ist malerisch, dank der verspielten Vielfältigkeit der Hausfassaden um den Mandrać. Dieser geht auf das Meer über und stößt mit den Reflexionen der Barken und kleinen Fischerboote, unter denen man immer noch die typische Pasara aus Cres verschiedener Größen finden kann, zusammen. Die Pasara aus Cres wurde in der Werft in Cres gebaut. Meistens aus den Überresten, die nach dem Bau von großen Booten übrig blieben, und zum Transport von Fracht, landwirtschaftlichen Produkten und Tieren oder zur Fischerei dienten. Die Fischerei war neben der Landwirtschaft der einzige Beruf, der den Menschen das Überleben auf der Insel ermöglichte, obwohl die Einwohner von Cres auch hervorragende Seeleute und Handwerker waren, was man an den Wappen und Reliefs an den umliegenden Häusern in der Altstadt sehen kann. Erforschen Sie die engen Gassen von Cres und vergewissern Sie sich selbst!



56

57

Rapska Lađa (Boot von Rab)

Rab

64

Wenn Sie am Eingang in die Altstadt Rab auf ein Boot mit archaischem Aussehen treffen, dann handelt es sich um eine Replik eines traditionellen Bootes. Früher wurde in den Gewässern um Rab ein Boot benutzt, dass sehr einem Einbaum (Boot aus ausgehöhltem Stamm) ähnelt. Die Hauptteile dieses Boots sind: Wanne, Rippen, Joch und Ruder. Es war unter verschiedenen Namen bekannt: Lađa, Copul, Zopolo, Ladva, Gondola, Laja, Cimba usw. Es ist nicht genau bekannt, seit wann diese Art von Booten auf Rab gebaut und benutzt wurden. Die älteste Erwähnung eines solchen oder ähnlichem Boot aus Rab stammt aus dem Jahr 1287. Solche Boote wurden bis zum Ersten Weltkrieg gebaut und verbreitet gebraucht. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs werden sie nicht mehr eingesetzt. Heute ist kein einziges Exemplar der Rapska Lada erhalten geblieben, außer der erwähnten Replik.

Rapska lađa ist ein Wasserfahrzeug, ein Modell



Kavuada - Osor

Osor | 44° 41' 34" N | 14° 23' 32" E |

65

Osor ist ein zwischen zwei Inseln im Kvarner eingeengter Küstenort. An der Ostseite befindet sich Cres und an der Westseite Lošinj. Die Nord- und Südseite des Städtchens sind offen und dem Meer zugewandt. Wegen seiner guten Geschütztheit vor Wind und Stürmen dient Osor für alle Seefahrer als idealer Zufluchtsort bei schlechten Wetterbedingungen auf dem Meer. Dank dieser klimatologischen Merkmale und der geografischen Lage war Osor in der Geschichte ein starker Verkehrs- und Handelpunkt. Über die Landenge bei Osor führte die Trasse der früher sehr bedeutenden Meeres- und Landroute vom Ägäischen Meer bis zur Ostsee, die unter dem Namen Bernsteinstraße bekannt war. Der Beweis dafür sind zahlreiche archäologische Funde von Bernstein schmuck in der Umgebung von Osor. Seine Blütezeit hatte Osor in römischer Zeit, als sich die Stadt zum zentralen Hafen knotenpunkt entwickelte, in dem sich die lebendigen Verbindungen der Küstenstädte Ravenna,



Pula, Poreč, Plomin, Labin, Senj, Zadar und Solin verflochten. Heute kann man die Spuren des antiken Hafens nicht mehr sehen, aber es wird vermutet, dass er an der Ostseite der Landenge lag, wo sich der Kanal Jazit befand, durch welchen Schiffe fuhren. Dieser Kanal wurde zugeschüttet, als der Kanal Kavuada an der Westseite der Landenge gegraben wurde. Den Kanal Kavuada gibt es heute immer noch und er verkürzt genauso wie in der Vergangenheit den Weg für die Seefahrer. Die Inseln Cres und Lošinj wurden mit einer Brücke verbunden, die über den Kanal führt. Die Brücke wurde Ende der zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts von der Firma „Antonio Bandoni S.A.“ aus Lecco projektiert und errichtet. Das Öffnen der Brücke und die Durchfahrt der Schiffe von der einen auf die andere Seite des Kanals ist eine besondere Attraktion und ein spezielles Erlebnis für Besucher, die auf dem Land- oder Meeresweg ankommen. Die Brücke wird zweimal täglich geöffnet, in Richtung Osten. Vorfahrt haben Wasserfahrzeuge, die aus Richtung Süden kommen, da sich zur gleichen Zeit im Kanal nur ein Wasserfahrzeug aufhalten darf.

Interpretationszentrum Lošinjski loger

Mali Lošinj

66

Das Holzmotorboot "Dražica" ist das letzte Exemplar des traditionellen Schiffbautyps Lošinjski loger und wurde als solches 2010 auf die Liste der geschützten Kulturgüter des Kultusministeriums der Republik Kroatien eingetragen. Das Holzmotorboot "Dražica" wurde in einer unbekannten Werft gebaut und ist nach seinen Merkmalen ein repräsentatives Exemplar des traditionellen Bootes des Typs Lošinjski loger und der Schiffsbaukunst dieses spezifischen Gebiets. Durch die Restaurierung des Boots in seinen ursprünglichen Zustand und dessen Transformation in ein Interpretationszentrum im Freien, wurde eine



Der historische Hafen Mandrać und die Kirche mit den Gelöbnisgemälden

Veli Lošinj | 44° 31' 17" N | 14° 30' 05" E |

67

einzigartige touristische Infrastruktur geschaffen, die zur Verbesserung der visuellen Erscheinung von typischen Inselküstenorten in der Nordadria beiträgt, und als Museum im Freien, das das Seefahrts- und Schiffsbauerbe dieser Gegend interpretiert. Das Boot nimmt auch an touristischen Veranstaltungen teil, bei denen Regatten mit traditionellen Booten veranstaltet werden. Da es sich um ein "andersartiges" Interpretationszentrum des maritimen Erbes auf einem Boot handelt, das nicht nur am Anker liegt oder am Liegeplatz festgemacht ist, sondern tatsächlich fährt, können Sie es an verschiedenen Orten sehen, in den kleinen Häfen auf der Reiseroute von "Kleine Barka" oder sonstwo, während Sie durch die Nordadria reisen.

In Veli Lošinj (Velo Selo) wurde 1799 das erste bedeutendste Segelschiff für lange Seefahrten unter

dem Namen Commercio gebaut. Veli Lošinj ist nicht nur für seinen Schiffbau, sondern auch für seine Seefahrerfamilien bekannt, die schon im 17. Jahrhundert auf eigenen Segelschiffen außerhalb des Mittelmeeres segelten. Eine von ihnen war die Familie Petrina. Ende des 19. Jahrhunderts waren die Schiffseigentümer aus der Familie Leva bekannte Besitzer großer Segelschiffe für lange Seefahrten wie z.B. die Francesco Giuseppe I. und Contessa Hilda, welche die Welt umsegelten. Aus Veli Lošinj stammt auch der Kapitän Petar Jakov Leva, der 1834 Südamerika bis zu der Stadt Valparaiso in Chile mit dem Schiff Ferdinando V. Re d' Ungheria umsegelte. Trotz der reichen Schifffahrtstradition, die sich bis Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte, überließ Veli Lošinj Mali Lošinj (Malo Selo) die Vorherrschaft im Schiffsbau und der Seefahrt. Heute kann man in diesem Ort auf jedem Schritt Andenken an seine reiche Seefahrtsgeschichte sehen.



Guc aus Nerezine aus 1953

Mali Lošinj

68

Es ist einer der Gruc-Boote der im Rahmen des Projekts der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Slowenien und Kroatien, Kleine Barke 2, restauriert wurde. Der restaurierte Guc ist einer der schönsten Typen der kleineren Barken, die an der Adria verwendet wurden. Trotzdem wurden oft auch Guc-Boote größerer Dimensionen, bis zu 9 m, gebaut. Sie sind seit dem späten 19. Jahrhundert bis heute im Gebrauch. Der Name wurde aus dem Wort "gozzo" abgeleitet. Der Guc hat charakteristische Linien,



62

Das Festival „Mit Lošinjer Segeln um die Welt“

Nerezine - Mali Lošinj

69

Das Festival „Mit Lošinjer Segeln um die Welt“ ist der reichen Schifffahrt- und Schiffbautradition der Insel Lošinj gewidmet. Die Idee zu diesem Festival entstand aus dem Bestreben, das maritime Erbe durch die Wiederbelebung und Präsentation des historischen und kulturellen Erbes der Lošinjer Schifffahrtswissenschaft, die von 1853 bis 1884 ihr goldenes Zeitalter erlebte, zu bewahren, zu revitalisieren und touristisch aufzuwerten. Das Festival beinhaltet Workshops für traditionelle Marine-, Fischerei- und Schiffbaufähigkeiten sowie die Geschichte der bekannten Lošinjer Segelboote, die in der zweiten Hälfte des 19. und zu Anfang des 20. Jahrhunderts in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie den



Kapitänen und Seefahrern auf der ganzen Welt Ruhm einbrachten. Neben dem historischen Teil finden auf dem Festival auch Sportveranstaltungen statt, unter denen die bekanntesten die Regatta den traditionellen Segelbooten - der Pasara mit einem entsprechenden Umzug, die Regatta der Lošinjer Olympiateilnehmer und schließlich die Regatta von Nerezine mit den traditionellen Booten sind.

Das Festival „Mit Lošinjer-Segeln um die Welt“ ist zugleich ein Teil des EU Projekts 'Kleine Barke 2' zur touristischen Verwertung des maritimen Erbes, Fischer- und Schiffbauherbes der Nordadria. Ende September ist es höchste Zeit für Ihre Besichtigung von Lošinj unter den noch warmen Sonnenstrahlen und das Teilnehmen an den Festivals des maritimen Erbes und Tradition.

www.visitlosinj.hr



63

Die Sammlung der Gelöbnisgemälde von Schiffen

Mali Lošinj | 44° 31' 35" N | 14° 26' 57" E |

70

Verschiedene Seebräuche, Glaubensbekenntnisse und Gelöbnisse der Seeleute sind eine tausendjährige Tradition an fast allen Meeren in der Welt. In der vorchristlichen Zeit glaubten die Seeleute an mythologische Wesen und suchten ihren Schutz. Nach der Bekehrung zum Christentum haben viele Seeleute Gelöbnisse auf Heilige, in erster Linie auf den Hl. Nikolaus und die Himmelspatronin Mutter Gottes abgelegt. Die Gelöbnistradition war besonders am Mittelmeer ausgeprägt. Das Resultat sind zahlreiche Schreine, Gelöbniskapellen und kleine Kirchen. Eine der bedeutendsten Gelöbniskapellen für Seeleute an der Nordadria ist die Kapelle "Mariä Verkündigung - Annunziata" auf der Insel Lošinj, in der Bucht Čikat, ein paar Kilometer vom Zentrum von Mali Lošinj entfernt. Sie können einen Spaziergang entlang der Küste durch den Kieferwald bis zur Kapelle machen oder ein Transportmittel benutzen. Im Lauf der Geschichte haben sich viele Ehefrauen



und Mütter von ihren Ehemännern und Söhnen in der Bucht Čikat verabschiedet, bevor sie auf See gingen. Als Andenken daran wurde 1858 hier die Kirche der Mariä Verkündigung an der Stelle der alten Kapelle aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts errichtet. Beim Ausfahren aufs Meer haben sich die Seefahrer mit einem akustischen Signal von der versammelten Gruppe auf Čikat verabschiedet. Nach überstandenen Schiffshavarien und Schwierigkeiten auf dem Meer haben sie Gaben wie Gemälde, Modelle von Segelschiffen und ähnliches in der Kapelle dargebracht.

Während des Zweiten Weltkrieges und unmittelbar nach dem Krieg wurde die Gemäldesammlung, die an die achtzig Werke zählte, zerstört. Heute ist die Sammlung durch an die dreißig Gemälde des Autors Cesar Stefani Steffico bereichert. Es handelt sich um circa dreißig alte ursprüngliche Gelöbnisgemälde und einige Schiffsmodelle und übrige kleinere Exponate. Diese Kapelle ist immer noch ein Wallfahrtsort für zahlreiche Seeleute und andere Meeresliebhaber.



Reisepläne



10
Vorschläge

Jagesausflüge

Lernen Sie die Westküste

Istriens kennen 1

Piran - Rovinj

Für Viele die schönsten Städte Istriens, ziehen Rovinj und Piran, die beide auf der Halbinsel liegen und vom Meer umgeben sind, seit über hundert Jahren Touristen an. Wenn Sie in der Nähe sind, sollten Sie sie einfach nicht verpassen, besonders, wenn Sie ein Liebhaber des Meeres und der Geschichte sind.



Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Piran:

- Meeremuseum Sergej Mašera Piran – Palast Gabrielli de Castro, Archäologische Fundstelle Fizine, Škver in Seča, Segelschiff Galeb, Schiffsbauhof 2. Oktober - Bernardin, Leuchtturm an Punta Piran: Leuchtturm Kap Madona, Anlegeplatz Piran, Hafenverwaltung - Hafenkapitänerei Piran

Rovinj:

- Der Hafen der Heiligen Katarina in Rovinj, Alte Werft, Der Werftplat, Die Windrose auf der Kleinen Mole, Ökomuseum Batana, Cuguliera - Badeort, Lanterna

Die Autobahn wird Sie schneller ans Ziel bringen, jedoch müssen Sie Maut zahlen, aber wenn Sie genügend Zeit haben, empfehlen wir Ihnen lokale Straßen. Wenn Sie entlang der Küste fahren, haben Sie einen atemberaubenden Blick auf das Meer und die Straßen im Landesinneren auf die berühmten Weinberge. Besuchen Sie unbedingt einen Weinkeller und essen Sie in einem der vielen berühmten Restaurants an der Küste oder im Landesinneren von Istrien zu Mittag oder zu Abend.

Länge der Reise: 75 km

Jagesausflüge

Lernen Sie die Westküste

Istriens kennen 2

Rovinj - Izola

Der Tag, der die Erforschung der Schönheiten von Rovinj und Izola verbindet, muss besonders interessant sein. Heute ist dies ein beliebtes Ziel für Segler und manchmal auch Schiffsnehmer und das Gebiet, in dem man immer am Meer und vom Meer gelebt hat. Liebhaber von Schiffen und Segeln finden hier Gleichgesinnte.



Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Rovinj:

- Der Hafen der Heiligen Katarina in Rovinj, Alte Werft, Der Werftplat, Die Windrose auf der Kleinen Mole, Ökomuseum Batana, Cuguliera - Badeort, Lanterna

Izola:

- Izolana - Haus des Meeres, Archäologischer Park Simonov zaliv [Bucht von San Simon], Archäologisches Gebiet Viližan, Schiff Rex, Werft in Izola, Fischerboot Biser, Schiffsbauhof 2. Oktober, Leuchtturm Izola, Anlegeplatz Izola - Mandrač, Fabrik Arrigoni, Fabrik Delamaris

Wie auch bei der Route 1 sind Sie per Autobahn auf Mautstraßen schneller am Ziel, wir empfehlen jedoch die lokalen Straßen. Wenn Sie entlang der Küste fahren, haben Sie einen atemberaubenden Blick auf das Meer und die Straßen im Landesinneren auf die berühmten Weinberge. Besuchen Sie unbedingt einen Weinkeller und essen Sie in einem der vielen berühmten Restaurants an der Küste oder im Landesinneren von Istrien zu Mittag oder zu Abend.

Länge der Reise: 80 km

Tagesausflüge

Zwei Rivieras 1 Piran - Moščenička Draga

Für fortgeschrittene Reisende und Liebhaber der Besichtigung von Sehenswürdigkeiten bieten wir neue Explorationen. Die klassisch venezianische Stadt Piran wird mit dem Fischerdorf auf der anderen Seite der Halbinsel Istrien durch die Vielfalt und Fülle interessanter Geschichten, Barken und ihrer Wächter aus der Vergessenheit verbunden. Und als Superbonus erwartet Sie das Baden am berühmten Strand Moščenička Draga.



Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Piran:

- Meeresmuseum Sergej Mašera Piran – Palast Gabrielli de Castro, Archäologische Fundstelle Fizine, Škver in Seča, Segelschiff Galeb, Schiffsbauhof 2. Oktober - Bernardin, Leuchtturm an Punta Piran: Leuchtturm Kap Madona, Anlegeplatz Piran, Hafenverwaltung - Hafenkapitänerei Piran

Moščenička Draga:

- Das Haus des Meeres - Ausstellung des maritimen Erbes des Öko-Museums, Der Leut des Heiligen Andreas aus 1934, Rundschau und Regatta traditioneller Segelbarken

Wenn Sie Glück haben und sich hier Mitte Juni aufhalten, sollten Sie Moščenička Draga nicht verpassen, denn Sie werden die schönsten Barken der Adria in der Sonne segeln sehen, und nach dem Sonnenuntergang erwartet Sie unter Lichtreflektoren und klassischer Musik ein herrliches Feuerwerk. An welcher Küste Istriens Sie sich auch befinden, das Essen hat den Geschmack des Meeres und der Wein weckt Romantik.

Länge der Reise: 95 km

Tagesausflüge

Zwei Rivieras 2 Izola - Kraljevica und Crikvenica

Die meisten großen Entdeckungen sind Schiffbauern zu verdanken und sie hatten in der Vergangenheit einen unvorstellbaren Einfluss auf die Entwicklung der Menschheit. Izola und Kraljevica sind Ausgangspunkte für die Entwicklung des Schiffbaus in der nördlichen Adria, und Crikvenica ist das Zentrum des Tourismus. Izola und Crikvenica sind für ihre Fischer berühmt, und heute verbinden wir das in eine interessante Gesamtheit der Darstellung der Vergangenheit des Lebens am Meer.



Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Izola:

- Izolana - Haus des Meeres, Archäologischer Park Simonov zaliv [Bucht von San Simon], Archäologisches Gebiet Viližan, Schiff Rex, Werft in Izola, Fischerboot Biser, Schiffsbauhof 2. Oktober, Leuchtturm Izola, Anlegeplatz Izola - Mandrač, Fabrik Arrigoni, Fabrik Delamaris

Kraljevica und Crikvenica:

- Werft Kraljevica, Die Tuneren von Bakarac, Leuchtturm am Kap Oštros, Kućica od ribari (Fischerhäuschen), Guc aus Selce aus 1990, Fischerwoche

Etwa eineinhalb Stunden Fahrt entlang der Schnellstraße entlang des Tunnels Učka treffen Sie auf zwei Meere, eines davon flach aus der Piran-Bucht und ein anderes tiefes im Kvarner. Sie werden feststellen, dass die Garnelen des Kvarner die leckersten sind, dass Weine von beiden Seiten der Učka großartig sind und die Auswahl in Istrien viel größer ist. Seit der Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie hat der Strand in Crikvenica fünf Sterne, das müssen Sie ausprobieren.

Länge der Reise: 130 km

Kurzreisen

Klein- und Großstädte

Rijeka – Izola – Piran

Dort wo Mitteleuropa zuerst ans Meer kommt, eingebettet in der Kvarner-Bucht liegt Rijeka, ein hundert Jahre alter Hafen, ein Zentrum der Werftindustrie und die Heimat zahlreicher Seefahrer und Fischer. Ein Tag in Rijeka verläuft blitzschnell: neben dem Besuch unserer Besichtigungspunkte werden Sie bestimmt einkaufen gehen, sich einen Kaffee an der Strandpromenade oder ein Mittag- oder Abendessen in einem der vielen Wirtshäuser und Restaurants gönnen. Am nächsten Tag erleben Sie etwas ganz anderes in nur eineinhalb Autostunden: die stille Schönheit von istrischen Städten am Wasser.

Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Rijeka:

- See- und Geschichtsmuseum des Kroatischen Küstenlandes Rijeka, Naturkundemuseum Rijeka, Der Fischmarkt in Rijeka, Fakultät für Schiffahrt in Rijeka, Der Tote Kanal (Mrtvi kanal), Hafenmole in Rijeka, Fiumare - Kvarner Festival des Meeres und der Seefahrertradition, Leuchtturm in Mlaka, Die Ausstellung "Der Torpedo aus Rijeka - der erste auf der Welt", Kapelle der Votivgaben in Trsat



Izola:

- Izolana - Haus des Meeres, Archäologischer Park Simonov zaliv [Bucht von San Simon], Archäologisches Gebiet Viližan, Schiff Rex, Werft in Izola, Fischerboot Biser, Schiffsbauhof 2. Oktober, Leuchtturm Izola, Anlegeplatz Izola - Mandrač, Fabrik Arrigoni, Fabrik Delamaris

Piran:

- Meeremuseum Sergej Mašera Piran – Palast Gabrielli de Castro, Archäologische Fundstelle Fizine, Škver in Seča, Segelschiff Galeb, Schiffsbauhof 2. Oktober - Bernardin, Leuchtturm an Punta Piran: Leuchtturm Kap Madona, Anlegeplatz Piran, Hafenverwaltung - Hafenkapitänerei Piran

Die Fahrt zwischen Rijeka und Izola bietet neue Landschaften. Es stehen Ihnen dabei zwei Routen durch das Herz Istriens zur Verfügung: eine führt durch den Tunnel Učka, die andere von Rijeka nach Italien mit Abzweig nach Kopar.

Länge der Reise: 100 km

Kurzreisen

Von Insel (Krk) zu Insel (Izola)

Krk – Izola – Portorož

Die größte Insel an der Adria ist auch das größte Touristenziel in Kvarner. Die seit alten Zeiten mit dem Meer verbundenen Inselbewohner verbrachten ein Teil ihres Lebens auf kleinen Barken, die auch heute festgemacht an den Ufern zu finden sind und von ihrer Geschichte und den Seefahrten erzählen. Dieses Gefühl hat man auch in Izola, es verändert sich aber der Blick auf das Meer: während Krk von Inseln und Festland umgeben ist, ist Izola vom Meer umschlossen.



Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Krk:

- Das Interpretationszentrum des maritimen Erbes der Insel Krk, Pasara aus Krk - Bodulka, Guc aus Krk - Bodul, Bragoc Paolina aus 1960, Die Segel von Krk

Izola und Portorož:

- Izolana - Haus des Meeres, Archäologischer Park Simonov zaliv [Bucht von San Simon], Archäologisches Gebiet Viližan, Schiff Rex, Werft in Izola, Fischerboot Biser, Schiffsbauhof 2. Oktober, Leuchtturm Izola, Anlegeplatz Izola - Mandrač, Fabrik Arrigoni, Fabrik Delamaris, Salzlager Monfort

Die Kies- und Felsstrände auf Krk werden in Portorož durch Sandstrände ersetzt. Fisch und Meeresfrüchte sind hervorragend, Unterkunftsmöglichkeiten zahlreich. Davon sind Sie nur eine Brücke entfernt und eine ganz angenehme Fahrt auf unseren Straßen bereitet kein Stress.

Länge der Reise: 145 km

Kurzreisen

Der östliche und westliche Teil von Istrien Mošćenička Draga – Lovran – Opatija – Izola

Die Naturlandschaft unter dem Berg Učka schließt die Kvarner-Bucht steil abfallend in das Meer ab. Die mondäne Sommerfrische Opatija und die Fischergemeinde Mošćenička Draga zeigen eigentlich wofür die kleine Barke verwendet wurde. Während man damit im 19. Jahrhundert in Opatija Touristen beförderte, wurde sie in Mošćenička Draga dazu benutzt, um Fische zu fangen. Lernen Sie die Kleinfischerei an der Ostküste sowie Großfischerei in Izola an der istrischen Westküste kennen.

Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Mošćenička Draga:

- Das Haus des Meeres - Ausstellung des maritimen Erbes des Öko-Museums, Der Leut des Heiligen Andreas aus 1934, Rundschau und Regatta traditioneller Segelbarken

Lovran:

- Lovraner Mandrač und das Haus des Lovraner Guc, Lovraner Guc aus 1968, Lovraner Pasara aus 1954



Und wenn Sie sich auf den Weg nach Slowenien machen, nehmen Sie unbedingt den Tunnel Učka, um auf dieser etwas längeren Strecke das Herzstück der istrischen Insel zu bewundern. Entlang der Straße liegen die berühmten istrischen Bergstädte: Roč, Buzet, Motovun, Grožnjan... Buje. Dieses Gebiet ist für seine Weine und weißen Trüffel bekannt: legen Sie deshalb kleine Ruhe- und Erfrischungspausen ein.

Länge der Reise: 105 km

Kurzreisen

Fischertour Crikvenica – Izola – Piran

Wenn Sie Lust darauf haben, mehr über den Fischfang und die Fischverarbeitung zu erfahren, ist diese Tour dafür perfekt. Und falls Sie Ende August anreisen, können Sie zwei Meeresfestivals besuchen: Fischerwoche in Crikvenica und Fischerfeiertag in Izola. Dort können Sie beim Tanzen und einem Glas Wein lernen, wie man Fische fängt und zubereitet. Beim Besuch von Piran gewinnt diese Reise an Ernsthaftigkeit.

Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Crikvenica:

- Kućica od ribari (Fischerhäuschen), Guc aus Selce aus 1990, Fischerwoche

Izola:

- Izolana - Haus des Meeres, Archäologischer Park Simonov zaliv [Bucht von San Simon], Archäologisches Gebiet Viližan, Schiff Rex, Werft in Izola, Fischerboot Biser, Schiffsbauhof 2. Oktober, Leuchtturm Izola, Anlegeplatz Izola - Mandrač, Fabrik Arrigoni, Fabrik Delamaris



Piran:

- Meeresmuseum Sergej Mašera Piran – Palast Gabrielli de Castro, Archäologische Fundstelle Fizine, Škver in Seča, Segelschiff Galeb, Schiffsbauhof 2. Oktober - Bernardin, Leuchtturm an Punta Piran: Leuchtturm Kap Madona, Anlegeplatz Piran, Hafenverwaltung - Hafenkapitänerie Piran

In früheren Reiseplänen haben wir genug das Thema wie man Kvarner vom slowenischen Küstenland erreicht aufgegriffen: Die Fahrt ist nicht anstrengend und sehr angenehm, jedoch laden wir Sie dazu ein, die Verkehrsregeln zu beachten, denn es gibt mehrere ständige Geschwindigkeitskontrollstellen auf dieser Strecke.

Länge der Reise: 135 km

Kurzreisen

Eine Reise der Vielfalt Piran – Rijeka – Mali Lošinj

Diese Reise bietet große Vielfältigkeit in einer kurzen Zeitspanne: den Ausblick auf die istrische Küstenstadt, den Pulk einer Hafenstadt und die Aromatherapie der Insel der Lebensfreude. Wenn Sie nicht viel Zeit aber große Erwartungen haben, besser geht es nicht. Daneben können Sie vieles über das reiche maritime Erbe aller davon lernen.

Folgen Sie unseren Wegweisern und entdecken Sie das maritime Erbe auf Ihrer Route:

Piran:

- Meeremuseum Sergej Mašera Piran – Palast Gabrielli de Castro, Archäologische Fundstelle Fizine, Škver in Seča, Segelschiff Galeb, Schiffsbauhof 2. Oktober - Bernardin, Leuchtturm an Punta Piran: Leuchtturm Kap Madona, Anlegeplatz Piran, Hafenverwaltung - Hafenkapitänerei Piran

Rijeka:

- Leuchtturm in Mlaka, Die Ausstellung "Der Torpedo aus Rijeka - der erste auf der Welt", Kapelle der Votivgaben in Trsat

Rijeka:

- Leuchtturm in Mlaka, Die Ausstellung "Der Torpedo aus Rijeka - der erste auf der Welt", Kapelle der Votivgaben in Trsat

Mali Lošinj:

- Kavuada - Osor, Interpretationszentrum Lošinjski loger, Der historische Hafen Mandrač und die Kirche mit den Gelöbnisgemälden - Veli Lošinj, Guc aus Nerezine aus 1953, Das Festival „Mit Lošinjer Segeln um die Welt“, Die Sammlung der Gelöbnisgemälde von Schiffen aus der Kapelle „Mariä Verkündigung“



Stellen Sie sich einen Abend am Sandstrand im Glamour von Portorož und den anderen im Kiefernwald in Mali Lošinj vor. Sowie zahlreiche Ereignisse dazwischen. Diese Reise muss eigentlich drei Tage dauern, weil die Endziele weit voneinander entfernt sind, jedoch wird die Fahrerei von Piran mit einem längeren Aufenthalt in Rijeka dank den äußerst interessanten Landschaften, einer Seefahrt sowie den zahlreichen Orten für Selfies nicht langweilig sein.

Länge der Reise: 225 km

Fähre Valbiska – Mišnjak 25 min

Mehrtagesreisen

Eine kleine Barke für Fortgeschrittene Izola – Piran – Rovinj – Mali Lošinj – Nerezine - Cres – Krk – Rab – Crikvenica - Kraljevica – Bakar – Rijeka – Mošćenička Draga

Freunden des maritimen Erbes sowie Forschungsreisenden, die Schönheiten der slowenischen Riviera und von Istrien und Kvarner entdecken möchten, empfehlen wir, die Entdeckungstour mit der „Kleinen Barke“ zu machen. Diese Rundreise können Sie am beliebigen Zielort anfangen, jedoch nimmt eine entspannte Reise mindestens sechs Tage in Anspruch. Das werden Tage voller Entdeckungen, interessanter Ereignisse, kulinarischer Vergnügen sowie gesunder Meeresluft sein. Sie können sich auf diese Reise zu jeder Jahreszeit begeben, wir empfehlen aber Frühling oder Herbst, ohne Sommerhitze und Winterstürme. Die Liebhaber von Meeresfestivals können schon Ihren Reiseplan an ein davon binden, um im Abhaltungsort gerade noch rechtzeitig einzutreffen.

Die Westküste und das Hinterland Istriens, die drei Inseln von Kvarner, das Gebiet von Crikvenica, die Stadt Rijeka und das Meeresufer unter dem Berg Učka bieten so viele Inhalte, dass auch eine mehrwöchige Reise dafür nicht ausreichen würde. Die Routenempfehlung umfasst nahezu alle Präsentationspunkte aus dem Projekt „Mala barka“ (Die Kleine Barke). Auf Grund von zeitlichen Einschränkungen werden Sie nicht in der Lage sein, alles zu besuchen. Nehmen Sie deshalb die vor-



liegende Broschüre genau unter die Lupe, schauen Sie sich unser virtuelles Museum im Internet an und planen Sie die ideale Reise. Berücksichtigen Sie bei der Reiseplanung auch die Fahrpläne der Fähren, indem Sie einfach die gewünschte Fährlinie ins entsprechende Suchfeld eingeben.

Genießen Sie die lokale Küche und Gastfreundschaft. Entscheiden Sie sich für Ihre bevorzugte Unterkunftsmöglichkeit, die vom Naturaufenthalt bis zu den Luxushotels reichen. Erkunden Sie die inspirierende Geschichte über das maritime Erbe von Kvarner, Istrien und des slowenischen Küstenlandes.

Länge der Reise: 550 km

Fähren:

- Brestova - Porozina 20 min.
- Merag - Valbiska 25 min.
- Valbiska - Lopar 1 sat i 20 min.
- Mišnjak - Stinica 15 min



primorsko
županija goranska



Občina Comune di
IZOLA-ISOLA



OBČINA PIRAN
COMUNE DI PIRANO



TURISTIČKA ZAJEDNICA
KVARNERA
Raznolikost je lijepa



**IZOLA
ISOLA**
Turistično združenje Izola
Ente per il turismo Isola



POMORSKI
I POVIJESNI
MUZEJ
HRVATSKOG
PRIMORJA
RIJEKA

B T N
EKOMUZEJ / ECOMUSEO



POMORSKI MUZEJI - MUSEO DEL MARE
"SERGEJ MAŠERA" PIRAN - PIRANO