



Projekt očuvanja pomorske
baštine sjevernog Jadrana



Interreg
SLOVENIJA – HRVATSKA
Europska unija | Europski fond za regionalni razvoj

MORE, SUNCE, MALA BARKA

Inspirativna

priča o pomorskoj baštini Kvarnera, Istre
i Slovenskog primorja

ITINERARI i MARKACIJSKE TOČKE

Mala barka,

projekt, ali i mala brodica, vodi vas, putnike namjernike, od Slovenskog primorja - Izole, Pirana i Portoroža preko Rovinja do Kvarnera. U Izoli izlet započnite obilaskom Kuće od mora Izolana gdje vas čeka priča o morskom i primorskom karakteru ovog gradića kojeg je obilježila tvornica za preradu ribe. Okolica je prepuna zanimljivih arheoloških lokaliteta uz more. I to je baština koja bi vas mogla zanimati. Ribarski brod Biser, na kojeg ćete naići idete li put Simonovog zaljeva, vratit će vas u nešto bližu povijest i ponovno podsjetiti da je ovaj kraj obilježilo ribarstvo. Ako vas zanima ta tema, obiđite i ostatke tvornice Arrigoni i Delamaris. Pomorski muzej Sergeja Mašere u Piranu proširit će vam vidike o bogatoj pomorskoj baštini ovoga kraja. Razgledajte i onaj dio baštine u moru ispred same muzejske palače. Ovaj je kraj poznat i po solanama. U bivšem skladištu soli Monfort u Portorožu očekuje vas nastavak priče o "maloj barci" i životu od mora i uz more.

Produžite, ploveći ili idući kopnom sve do Rovinjske, gdje možete opustiti osjetila i uživati u regati batana i ostalih drvenih barki u Rovinju. Tu je i eko-muzej Kuća o batani i njihov Mali škver gdje se živom održava umijeće gradnje batane - male, gotovo neugledne barke koja ovdje znači cijeli život jedne zajednice što je prepoznao i UNESCO.

Put dalje vodi do strmih i dramatičnih obala Brseča i sve do Mošćeničke Drage, gdje se upoznajete sa životom uz more i od mora ovdašnjih ljudi u Kući od mora, a ako ste se slučajno zatekli ovdje sredinom srpnja, ne propustite atraktivnu regatu drvenih barki na jedra - Mala barka. Putem, idući ili ploveći, nailazite na još jednu staru luku - mandrač pod starim gradom Lovranom. Razgledajte drvene barčice i svratite do kule gdje je smještena Kuća lovranskoga guca. Nastavljate dalje svoje putovanje sve do bajne Opatije gdje možete prošetati obalom šetnicom (Lungo mare) sve do živopisne lučice Volosko.

No, prije no što krenete dalje obalom Hrvatskog primorja, zaustavite se ipak u Rijeci, pogledajte

franjevački samostan na Trsatu i Kapelu zavjetnih darova, spustite se do grada trsatskim stubama sve do Mrtvog kanala. Ako u daljinu u moru ugledate prepuno jedara i drvenih barki, onda ste došli u pravo vrijeme - doba festivala mora Fiumare. U Rijeci svakako razgledajte muzeje, prošećite lukobranom (Molo longo) i Korzom pa pod gradsku uru do katedrale Sv. Vida i dobro se okrijepite u riječkim konobama.

Barčica vas dalje vodi prema Kostreni - kolijevci vrsnih pomoraca, kroz Bakarski zaljev, pored tunera do Kraljevice i starog brodogradilišta Karla VI Habsburškog i dalje do crikveničke rivijere gdje upoznajete bogatu ribarsku baštinu i kušate brudet "po starinsku" na crikveničkoj rivi, a zatim nakon dobre okrijepe, nastavite put po prekrasnim kvarnerskim otocima. Na Rabu, neobična neka barka, spomen na davnna vremena ljudskog ovladavanja morem - ladva - lađa kao replika, izložena je pred ulazom u živopisni stari grad. Uputite se prema Gornjoj ulici i bacite pogled prema četiri renesansna zvonika i morskoj pučini. Od grada Raba do Lopara možete kopnom, ali i morem, i dalje trajektom do Krka gdje vas čekaju nove morske avanture. Unutar gradskih zidina u Krku očekuje vas centar pomorske baštine, a regata Krčka jedra na blagdan Vele Gospe.

Prešli ste zatim s Krka na Cres, gdje svakako obiđite stari grad Cres i uživajte u šarenilu boja koje se isprepliću u odrazu kuća i barčica na površini mora gradskog mandraća, nastavite dalje sve dok ne dodete do pravih bisera Osora, Nerezina, Malog i Velog Lošinja. Nije vam lako, ne znate koji je ljepši, ali ipak preporučujemo, obavezno se zadržite u brodu logeru "Nerezincu", pravom malom plovećem centru pomorske baštine. Ni ovdje ne nedostaje pomorskih događanja. Okušajte se u regati barki u Nerezinama. Sve će vas to zaokupiti, ali ipak ne zaboravite na kraju, manifestacija Lošinjskim jedrima oko svijeta povest će vas kroz priče na putovanja naših pomoraca čija vas zaštitnica i danas vjerno čeka na Čikatu.



MALA BAKA



www.malabarka.eu
muzejmalabarka.com

IZDAVAČ:

Turistička zajednica Kvarnera, 2018.

FOTOGRAFIJA:

foto arhiva izdavača i partnera projekta

TEKST:

Pomorski i povjesni muzej Hrvatskog primorja

OBLIKOVANJE I PRODUKCIJA:

Tri i

Pozicije na kojima nas možete pronaći:

1	Izolana - kuća mora	str.
2	Arheološki park Simonov zaljev	7
3	Arheološko područje Viližan	8
4	Brod Rex	8
5	Škver u Izoli	9
6	Ribarski brod Biser	9
7	Brodogradilište 2. oktober	10
8	Svjetionik Izola	10
9	Pristanište Izola – mandrač	11
10	Tvornica Arrigoni	11
11	Tvornica Delamaris	12
12	Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro	12
13	Arheološko nalazište Fizine	13
14	Škver u Seči	14
15	Jedrilica Galeb	15
16	Brodogradilište 2. oktober – Bernardin	16
17	Svjetionik na piranskome Puntu: Svjetionik Rt Madona	17
18	Pomorska uprava – Lučka kapetanija Piran	17
19	Pristanište Piran	18
20	Skladište soli Monfort	19
21	Rovinjska luka Sv. Katarine	20
22	Starškver	21
23	Trg Brodogradilišta	22
24	Ruža vjetrova na Malom molu	23
25	Ekomuzej batana	23
26	Cugulièra - kupalište	24
27	Lanterna	24
28	Ekomuzej "Kuća od mora"	25
29	Leut Sv. Andrija iz 1934. godine	26
30	Smotra i regata tradicijskih barki na jedra	27
31	Lovranski mandrač i Kuća lovranskega guca	28
32	Lovranski guc iz 1968. godine	29
33	Lovranska pasara iz 1954. godine	29
34	Mandrač u Voloskom	30
35	Guc iz 1895. godine - Opatijski guc	31
36	Gajeta Nebulosa iz 1932. godine	31
37	Lučica Opatija - Šporer	32

str.

38	Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka	33
39	Prirodoslovni muzej Rijeka	34
40	Ribarnica u Rijeci	35
41	Pomorski fakultet u Rijeci	36
42	Mrtvi kanal	37
43	Riječki lukobran	38
44	Fiumare - Kvarnerski festival mora i pomorske tradicije	39
45	Svjetionik na Mlaki	40
46	Izložba "Riječki torpedo - prvi na svijetu"	41
47	Kapela zavjetnih darova na Trsatu	42
48	Pomorska škola Bakar	43
49	Brodogradilište Kraljevica	44
50	Bakaračke tunere	45
51	Svjetionik na rtu Oštros	46
52	Kućica od ribari	47
53	Guc iz Selca iz 1990. godine	48
54	Ribarski tjedan	48
55	San Marino - otočić i crkvica	49
56	Tradicijsko brodogradilište obitelji Kraljić	50
57	Interpretacijski centar pomorske baštine otoka Krka	51
58	Krčka pasara - Bodulka	52
59	Krčki guc - Bodul	53
60	Bragoc Paolina iz 1960. godine	54
61	Krčka jedra	55
62	Ribarska zbirka Buymer	56
63	Povijesni mandrač Cres	57
64	Rapska lađa	58
65	Kavuada - Osor	59
66	Interpretacijski centar Lošinjski loger	60
67	Povijesni mandrač i crkva sa zavjetnim slikama - Veli Lošinj	61
68	Nerezinski guc iz 1953. godine	62
69	Festival Lošinjskim jedrima oko svijeta	63
70	Zbirka Zavjetnih slika brodova	64

str.

Izolana - kuća mora

Izola

1

Kuća mora – Izolana prikazuje prošlost Izole i dokumentarnim fotografijama naglašava njezin morski i primorski karakter, a posebno ribarstvo kao glavnu gospodarsku djelatnost. U prostoru prizemlja predstavljena je brodogradnja, a a brodskim modelima također i sva tradicionalna plovila koja su bila karakteristična za sva tri obalna mjesta.

U središnjemu prostoru gornjega kata konkretnije je predstavljeno ribarstvo i preradivačka ribljka industrija. Naglasak je na ljudima, zapravo na dvama glavnim zanimanjima koja su nosila ovaj



kraj: na muškarcu – ribaru i na ženi – radnici u tvornici. Sadržajno i oblikovno muškarca i ženu u jednome prostoru odvaja obnovljeno, odnosno restaurirano plovilo passara koje je bilo obnovljeno u okviru međunarodnoga projekta Mala barka 2, a u drugome je dijelu kabina iz ribarskoga broda koja je bila postavljena u okviru prvoga dijela navedenoga projekta. U kući mora uredena je i posebna pedagogijsko-andragoška soba za djecu gdje mogu igrati interaktivnu igru Lovimo s Bepijem i gdje se upoznaju s faunom i florom Jadranskoga mora. Zanimljivi digitalni sadržaji također su predstavljeni na naočalama koje posjetitelje vode u virtualnu stvarnost i na četirima ekranima u glavnome hodniku.

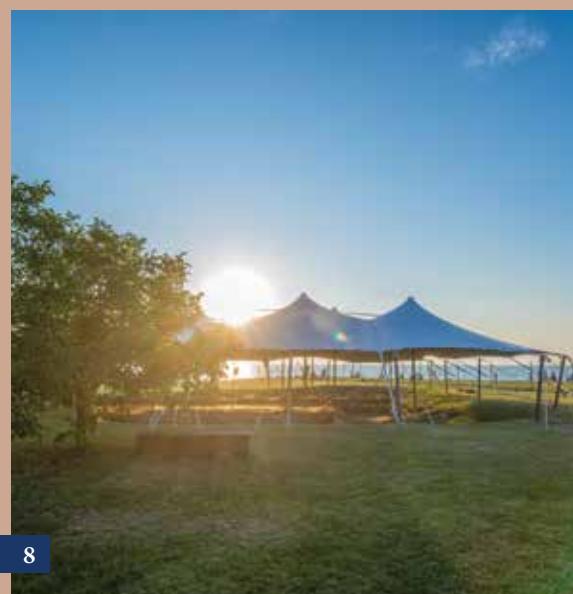
Arheološki park Simonov zaljev

Izola

2

Nakon osnivanja rimske kolonije Akvileje 181. godine pr. n. e. veliki dio Istre potpao je pod rimsku vlast. Proces romanizacije uglavnom se odražava u intenzivnu naseljavanju priobalnoga pojasa, kao i zaleđa. Među takva naselja spada i rimska primorska vila s pristaništem u Simonovome zaljevu. Arheološki nalazi nađeni su na površini četiri hektara gdje su otkriveni ostaci primorske rezidencijalne rimske vile (villae maritimae) s gospodarskom zgradom i najveće pristanište iz istoga vremena koji zajedno predstavljaju jedan od najvećih posjeda u tome dijelu Istre.

Arheološki park Simonov zaljev predstavlja kulturni spomenik od državnoga značaja, a u njemu možete vidjeti obnovljene zidine stambenoga djela koje su otkrivene tijekom iskopavanja u 20. stoljeću. Na sjevernome dijelu nalazi se dio rekonstruirana podnoga mozaika iz stambenoga dijela, a na jugu je hodnik koji povezuje vilu i pristanište. U zaleđu vile otkriveni su i ostaci vodovoda koji je kompleks vile opskrbljivao vodom.



Arheološko područje Viližan

Izola

3

Arheološko područje Viližan na području obalne ceste između Izole i Kopra govori o prisutnosti morske luke i uzgajališta ribe iz rimskoga razdoblja iz 2. i 3. stoljeća n. e. na slovenskoj obali. Arheološko nalazište leži od 2 do 3 m ispod sadašnje površine. Na morskom dnu sačuvani su temelji rimskoga mola koji se protežu ispod nekadašnje obalne ceste, na suprotnu stranu, gdje je bio otkriven rub antičke obale i antičke podne obloge te temeljni zidovi zgrada.

Očuvana su dva mola koja su vidljiva kada je vrlo niska oseka. Prvi mol (na izolskoj strani) ide od obale prema unutrašnjosti gdje se na njegovu kraju na njega naslanja i drugi mol koji je okrenut prema Kopru. Na više mesta nedostaju kameni blokovi s mola jer su oko 1900. godine korišteni za izgradnju željezničke pruge Trst – Poreč koja je išla upravo uz obalu između Izole i Kopra. U blizini rimskih molova nađeni su ostaci rimskoga naselja, i to na mjestu današnjeg trgovačkog centra Merkur (na Rudi).



Brod Rex

Izola

4

Na području nekadašnje obalne ceste između Izole i Kopra tijekom Drugoga svjetskog rata potonuo je tada najveći i najbrži talijanski prekoceanski putnički brod – legendarni Rex. Bio je visok 40 metara, imao je 12 katova, a mogao je primiti 2032 putnika.

Tijekom Drugoga svjetskog rata Rex je prevozio vojnike sa sjevernoafričkih bojišta u Italiju. 8. rujna 1944. saveznički zrakoplovi uočili su Rex između Izole i Kopra, gdje se brod skrivaod mogućega bombardiranja Trsta. Zbog svoje veličine nasjeo je na dno oko 200 m od obale te je bio lak pljen za savezničke zrakoplove koji su otvorili vatru na njega. Rex je zatim gorio četiri dana.

Nakon rata mještani su iz broda pokupili sve što je bilo vrijedno, a državne vlasti odlučile su da će brod razrezati i pretopiti u željezo.



Škver u Izoli

Izola

5

U profesiji je brodogradilišta za vrijeme Austro-Ugarskog carstva bilo točno određeno što je brodogradilište, a što je škver. Brodogradilište je bilo postrojenje koje je zauzimalo prostor uz more s najmanje 290 m^2 površine i u njemu su se mogla graditi plovila od 200 tona nosivosti. Prema mišljenju onodobnih stručnjaka, to je bila najmanja moguća površina koja je majstorima bila potrebna za izgradnju takvih brodova. Za škver su se koristila obalna područja na kojima su se gradili i popravljali manji brodovi i njihova je radna površina bila manja od 290 m^2 . U škverovima su se mogle graditi barche (plovila kapaciteta do 10 tona) i naviglie (plovila od 10 do 200 tona kapaciteta). Za gradnju drvenih brodova korištene su dugogodišnje tradicionalne tehnike koje se do pedesetih godina 20. stoljeća nisu značajno mijenjale te su bile vrlo slične na cijeloj istočnoj obali Jadrana. Manja brodogradilišta, također i na sjeverozapadnoj istarskoj obali, još su se dugo vremena nakon uvođenja parnoga stroja zaklinjala na drvenu gradnju.

Škver u Izoli nalazi se u bivšoj tvrtki Riba ispred marine Izola i predstavlja jedini očuvani škver u Izoli koji je upisan u registar nepokretne kulturne baštine.



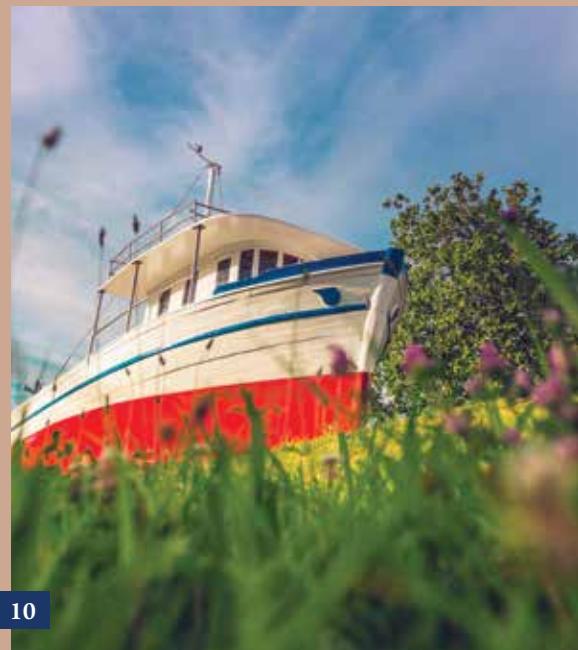
Ribarski brod Biser

Izola

6

Restaurirani ribarski brod nekadašnjega KIKD-a Izola (Kombinata industrije konzervi Delamaris) – barka Biser u Simonovome zaljevu predstavlja jedan od najvažnijih očuvanih elemenata ribarske povijesti Izole. Danas je to jedina sačuvana drvena ribarska barka iz flote nekadašnjega Delamarisa, odnosno ribolovne tvrtke Riba, čiji je sastavni dio bila od 1955. godine. Brod je plovio u Delamarisovoj ribarskoj floti po Tršćanskome zaljevu sve do Visa.

Plovilo Biser, proglašeno kulturnom baštinom, nalazi se u Izoli u blizini predjela uz more pod nazivom San Simon. Plovilo se nalazi na kopnu, i to na otvorenome, izvan mora te predstavlja interpretacijski centar projekta Mala barka. U blizini se nalazi arheološki park Simonov zaljev.



Brodogradilište 2. oktober

Izola

7

Nekadašnje Brodogradilište 2. oktober preselilo se iz Pirana, odnosno Bernardina u Izolu 1974. godine. Na tome su mjestu od sredine 19. stoljeća bila tri manja brodogradilišta koja su se nakon Drugoga svjetskog rata preoblikovala u jedno.

Brodogradilište u Izoli bilo je više puta preimenovano (2. oktober Izola, Slovensko brodogradilište, Brodogradilište Izola), a tvrtka se od samoga početka specijalizirala osobito za popravke i rekonstrukciju svih vrsta plovila. 2011. godine iz brodogradilišta je odvezен dok koji je prodan turskoj tvrtki. Naime, snažan remorker Pegasos odvukao je 139 metara dugačko, 32 metra široko i više od 8000 tona teško plovilo od željezne i betonske konstrukcije. Pristanište ruske proizvodnje dugo je godina davalo kruh stotinama brodograditelja i njihovim obiteljima. Danas brodogradilište više ne radi.

Prije toga su i u Izoli brodogradilišni majstori proizvodili i popravljali drvene brodove u manjim brodogradilištima, nazivanim škverovi. Uglavnom su gradili brodove za obalnu plovidbu i lokalne naručitelje. U Izoli su između dvaju ratova i tvornice riblje industrije Ampelea i Arrigoni imale svaka svoje brodogradilište.



Svjetionik Izola

Izola

8

Svjetionik na Petelinjem rtu obilježava plićak. Nalazi se na izolskoj gradskoj plaži gdje se pruža prekrasan pogled na otvoreno more i Alpe.

U Izoli se spominje svjetionik na Petelinjem rtu (Punta del Gallo) na stubama Sv. Petra. Postavljen je na drvenoj platformi. Bio je opremljen stalnim bijelim i crvenim svjetlom. Bijelo svjetlo svijetlilo je u smjeru od jugozapada prema sjeveroistoku, a crveno od sjeveroistoka prema unutrašnjosti pristaništa. U Kopru se spominje svjetionik na zatvorskome molu (sulla testa del molo delle galere – značenje moćne zgrade austrijskih zatvora), a započeo je s radom 1876. godine. Još su krajem pedesetih godina 19. stoljeća na moru izvan mjesta bila postavljena dva svjetionika na drvenim gredama.



Pristanište Izola – mandrač

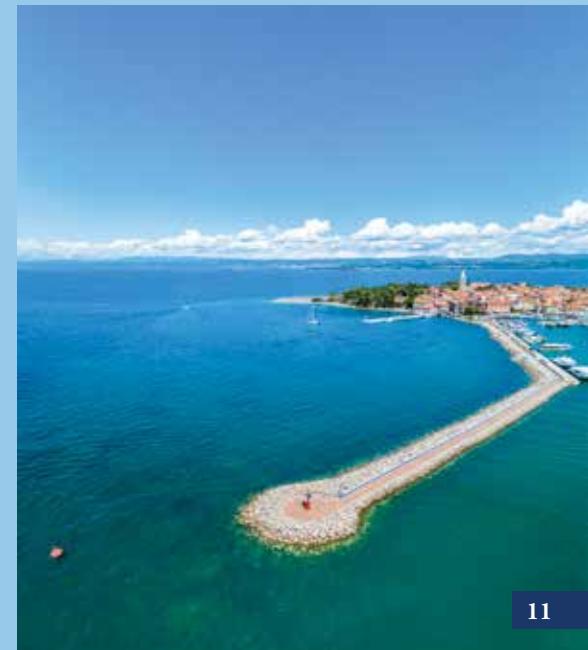
Izola

9

Pristanište je prirodno ili umjetno zaštićen morski bazen gdje brodovi nalaze utočište od neprilika koje mogu imati, posebno od vjetrova. Istodobno predstavlja prostor gdje su moguće opskrba posade i popravak broda.

Zapadna su istarska mjesta Izola, Kopar i Piran za pomorski promet izgradila manja, plića pristaništa u središtu grada. To su takozvani mandrači namijenjeni malim brodovima. Razvojem plovila i plovidbe širila su se i pristaništa izvan mandrača i prihvaćala veće brodove. Brodske posade koristile su obalna pristaništa za svoja pristajanja i djelatnost; ukrcaj i iskrcaj putnika, utovar i istovar tereta, odlazak na ribolov i povratak s njega. Izolskim je pristaništem pomorski promet također tekao čitavo vrijeme.

Promet se povećao osobito u razdoblju između dvaju svjetskih ratova kada je industrija prerade ribe u Izoli dosegla svoj vrhunac i kada je i preko mora prevozila svoje proizvode.



Tvornica Arrigoni

Izola

10

Na Jadranu su se provodili prvi pokušaji konzerviranja u Rijeci i u Jelsi na otoku Hvaru još 1861. godine te kasnije 1867. godine u Devinu kod Trsta, gdje je tvrtka Carla Warhaneka, bečkoga poduzetnika, izgradila prvu tvornicu za preradu ribe na Jadranu.

Carlo Warhanek odlučio je svoju djelatnost proširiti i u Istru. Stoga je 1882. godine u Izoli već počela raditi

njegova tvornica koja je proizvodila riblje konzerve, izvrsnu marmeladu od bosanskih šljiva, a od ribljega otpada i gnoj za poljoprivredu. Warhanekova tvornica više je puta mijenjala vlasnika i ime, a poznata je i pod imenom Argo – Arrigoni.

U tvornicama riblje prerađivačke industrije u Izoli, osim radnica iz mjesta koje su dolazile iz ribarskih obitelji, zapošljavale su se i mlade djevojke iz okolnih sela koje su željele radeći u tvornicama uštediti novac za balo. Obično su nakon vjenčanja napuštale rad u tvornici.

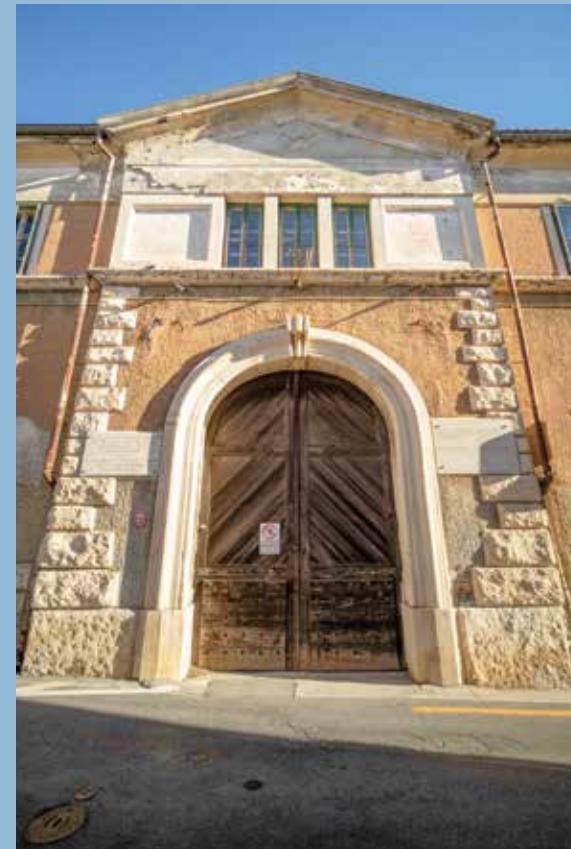


Tvornica Delamaris

Izola

11

Izola je svoj ribarski značaj stekla još 1879. godine kada je u mjestu cvjetala industrija prerade ribe koja se uspjela očuvati do danas. Industrija se povezivala i s privatnim i sa zadružnim te kasnije državnim ribolovnim sektorom i zapošljavala je veliki dio stanovništva. Godine 1879. postavljena je prva tvornica u gradu. Vodio ju je Emilio Luigi Rouillet. Sjedište matične francuske tvrtke Société Générale Française C. A. bilo je u Parizu, a izvorno sjedište zastupništva za Austriju u Rovinju. Tvornica je nekoliko puta mijenjala ime i vlasnika, ali još uvijek djeluje pod imenom Delamaris, ali ne više u Izoli, već u Pivki.



Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro

Piran

12

Pomorski muzej – Museo del mare Sergej Mašera Piran – Pirano nalazi se u palači Gabrielli iz sredine 19. stoljeća. Još 1954. godine u njoj su postavili i otvorili Mjesni muzej Piran koji je 1967. godine preoblikovan u pomorski muzej. Muzej prikuplja, čuva, istražuje i predstavlja slovensku pomorsku baštinu i pomorsku baštinu obalnoga pojasa sjeverozapadnoga dijela Istre te s morem i pomorstvom povezane gospodarske industrije i druge djelatnosti (brodogradnja, pomorski promet i trgovina, ribarstvo, industrija prerade ribe, solarstvo, uljarstvo itd.). U palači su postavljene pomorska arheološka izložba i izložbe o privatnome morskom ribarstvu, brodogradnji i pomorstvu od srednjega vijeka pa sve do kraja Drugoga svjetskog rata. U njoj su izloženi brodski modeli, brodski stupovi, zavjetne slike pomoraca, likovna djela slikara marinista i drugi materijali. Postoje i izložbe o slovenskim pomorcima u ratovima i trgovačkim mornaricama od 19. stoljeća do kraja Drugoga svjetskog rata. Prizemlje je namijenjeno povremenim izložbama, a Muzej ima i nekoliko dislociranih jedinica i bogatu knjižnicu.



13

Arheološko nalazište Fizine

Piran

13

Arheološko nalazište Fizine nalazi se nedaleko od nekadašnjih skladišta soli u Portorožu. Nalazište je prvi put bilo stručno obrađeno 1963. i 1964. godine. 2004. i 2005. godine u području Fizin detaljno su dokumentirani sačuvani zidovi na morskome dnu. Na snimkama iz zraka očito je da su izgrađeni objekti bili smješteni između današnje bankine i glavne ceste Portorož – Piran. U Fizinu se radi o ostacima antičkoga uzgajališta riba s pristaništem za manje brodove. Već su antički pisci poput Varona, Plinija i Kolumela spominjali bazene za pohranu živih riba

(vivaria piscium) namijenjenih za preradu ili dostavu ribe na tržiste. Podvodne arhitektonске strukture iz područja Dalmacije i Istre obično se nalaze u sklopu rimskih vila ili većih ekonomskih centara.

Tijekom istraživanja u Fizinama arheolozi su i u moru i na kopnu dokumentirali i iskopali ostatke zidina iz rimskoga i kasnorimskoga razdoblja te vrstu sitna arheološkoga materijala koji sada čuva Pomorski muzej Sergej Mašera Piran. Neki od tih nalaza izloženi su danas na stalnoj arheološkoj izložbi Između mora i kopna. Arheološki nalazi kao što su amfore, fino i stolno posuđe, metalni, stakleni nalazi ukazuju na to da je područje bilo naseljeno između 1. stoljeća pr. n. e. i 5. stoljeća n. e.



Škver u Seči

Piran

14

U struci brodogradnje u vrijeme Austro-Ugarskoga carstva bilo je točno određeno što je to brodogradilište i što je to škver. Brodogradilište je postrojenje koje je zauzimalo prostor uz more na najmanje 290 m^2 površine i u njemu su se mogla graditi plovila od 200 tona nosivosti. Prema riječima stručnjaka u to doba, to je bila najmanja moguća površina koja je bila majstorima potrebna za gradnju takvih brodova. Za škver su korištena obalna područja, gdje su gradili i popravljali manje brodove, a njihova radna površina bila je manja od 290 m^2 . Međutim tamo su gradili barche (plovila do 10 tona nosivosti) i naviglie (plovila od 10 do 200 tona nosivosti). Za gradnju drvenih brodova

koristili su dugogodišnje tradicionalne tehnike koje se do pedesetih godina 20. stoljeća nisu značajno promjenile i koje su bile vrlo slične na cijeloj istočnoj obali Jadrana.

Manja brodogradilišta, čak i na sjeverozapadnoj istarskoj obali, dugo vremena nakon uvođenja parnoga stroja zaklinjala su se na drvenu gradnju. Škver u Seči jedini je u općini Piran i spomenik je arheološke i tehničke baštine. Radi se o obrtničkoj radionici za proizvodnju i održavanje manjih drvenih brodova iz 1957. godine. Škver se nalazi na desnoj obali na izljevu kanala Sv. Jerneja u more u blizini gostonice Ribič. U njemu danas djeluje Društvo ljubitelja starih barki Bracera. Prema nekim podacima tu je postojalo pristanište u rimsko doba, a uz njega mala radionica za popravak drvenih brodova u vlasništvu ribara, upravitelja rezervata i solara.



14

15

Jedrilica Galeb

Piran

15

Galeb je jedina muzejska jedrilica koja je 1994. godine iz Žurkova prevezena u Piran. Jedrilica je nakon dugogodišnjih obnova danas namijenjena onome čemu je služila kod svojih izvornih vlasnika – jedrenju i sudjelovanju u regatama starih brodova. U kategoriji starih brodova jedrilica ponovno je bila najbrža i postizala je najbolje rezultate te stekla brojna priznanja i nagrade.

Godine 1936. baletni su plesači, supružnici Mlakar, u čast rođenja kćeri Veronike u trogirskoj brodogradilišnoj zadruzi naručili sportsku jedrilicu kuter. Godišnje odmore s obitelji više od pedeset godina provodili su u jedrenju Jadranskim morem. Prema riječima voditelja trogirske brodogradilišne zadruge Ante Katalinića, rebra, kobilica, pramčana i krmena statva izrađeni su od hrastovine, vanjska opłata od drva slovenskih borova, krov od drva ariša, unutarnja oprema od dragocjene tikovine. Unatoč iznimno dobrim plovnim svojstvima, jedrilicu je 1958. godine majstor Bonifačić iz Žurkova kod Rijeke obnovio i povisio za 10 centimetara jer je bila preniska za četveročlanu obitelj. Danas o jedrilici uz pomoć stranih sponzora brine Pomorski muzej Sergej Mašera Piran.



Brodogradilište 2. oktober – Bernardin

Piran

16

Područje hotelskoga naselja Bernardin bilo je do 1974. godine brodogradilišno područje. Brodogradnja spada u najstarije gospodarske industrije na obali Istre; njezini korijeni sežu najmanje u 14. stoljeće s obzirom na to da su u statutu grada sačuvani prvi pisani izvori o brodogradilištu u Piranu još iz 1322. godine. Od tada se neprestano pojavljuje u gospodarskoj djelatnosti Piranaca.

U 19. stoljeću u Piranu su bila 3 brodogradilišta koja su sredinom stoljeća preseljena ispod samostana Sv. Bernardina gdje su majstori izradivali i popravljali drvene brodove: Cantiere navale di Francesco Apollonio, Cantiere Navale San Giusto di Luigi Pertot i Cantiere Navale Dapretto. Godine 1948. većinu dionica brodogradilišta San Giusto kupila je tvrtka za pomorske prijevoze Jadranska slobodna plovidba iz Rijeke. Dana 2. prosinca 1948. osnovano je novo brodogradilište pod nazivom Piranska brodogradilišta d. d., gdje su i dalje popravljani i građeni samo drveni teretni brodovi. Godine 1951. tri su brodogradilišta na Bernardinu preoblikovana u jedno koje je, nakon preimenovanja i reorganizacija, tamo radilo do 1974. godine kada se preselilo u Izolu.



Svjetionik na piranskome Puntu: Svjetionik Rt Madona

Piran

17

Na valjkastome obrambenom stupu koji стоји на kraju Piranskoga poluotoka iz 16. ili 17. stoljeća s kamenim grbovima između 1871. i 1874. godine sagrađen je svjetionik sa strojarnicom i stanom za boravak svjetioničara. Svjetionik u Piranu nema veliku povjesnu vrijednost, ali je po veličini odmah iza savudrijskoga, a oba su važna za ulazak u Tršćanski zaljev. Svjetionik se nalazi na perifernome dijelu Piranskoga poluotoka na mjestu pod nazivom Punta na adresi Prešernovo nabrežje 20, a danas je proglašen spomenikom kulture. S njegove se terase otvara pogled na Savudriju, more i talijansku obalu.



Pomorska uprava – Lučka kapetanija Piran

Piran

18

Prvobitno je zgrada lučke kapetanije Piran bila u nekadašnjoj Carinarnici, gdje je danas piranski Akvarij. Zgrada je izgrađena početkom 19. stoljeća. Do izgradnje nove zgrade pomorske uprave (sredinom 19. stoljeća) uz današnju autobusnu stanicu ta je zgrada bila namijenjena pomorskim poslovima. U 1994. i 1995. godini u tu je svrhu izgrađena nova kružna zgrada na carinskoj molu.



17

Pristanište Piran

Piran

19

Grad Piran, koji je izrastao na poluotoku ispod brda, stanovnici su opasali zidom na njegovoj južnoj strani, a u zaklonu ispod padina razvijalo se najprije prirodno, a kasnije umjetno pristanište – mandrač. To je bilo manje, pliće pristanište u središtu grada namijenjeno prvenstveno manjim brodovima. Razvojem plovila i plovidbe te trgovačkim potrebama građana, pristanište se proširilo izvan mandrača i prihvaćalo sve veće brodove. Sredozemni položaj grada i povoljna priobalna pozicija omogućili su mu razvoj pomorske trgovine, brodogradnje, solarstva i ribarstva. Piran se tada razvio u važno trgovačko i pristanišno središte.



Skladište soli Monfort

Portorož

20

Veće skladište Magazen Grando ili magasen novo izgrađeno je 1825. godine, a manje tzv. Magazen Monfort u 1858. i 1859. godini. Sačuvana su skladišta u unutrašnjosti razdvojena jakim zidovima na tzv. campate. Natpis na pročelju skladišta Monfort zasad nema objašnjenja u izvorima i literaturi iako su upravo zbog imena neki mislili da su skladišta izgrađena tijekom francuske vlasti. U skladištu Monfort svaka campata ima po jedna vrata, a u velikome skladištu su



po dvoja vrata. Kada bi hrpa soli koja je postavljena u velikome skladištu dosegla visinu prvoga kata, skladištenje soli nastavljalo se kroz vrata iznad ulaznih vrata do poprečnih greda, a u skladištima, koja su imala samo po jedna vrata, sol su postavljali do samih vrata.

Nekadašnja skladišta soli danas su djelomično preuređena u izložbene prostore muzeja, a na toj lokaciji postavljen je i novi infocentar projekta Mala barka 2.

Rovinjska luka Sv. Katarine

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

21

Povjesna priča o rovinjskoj luci neodvojiva je od života i razvoja naselja. O tome svjedoče geomorfološki, tehnički, arhitektonsko-urbanistički i društveno-kulturni aspekti koji su se postepeno očrtali duž obale, riva i gatova i time je općenito klasifikacijski odredili u unutarnju i prirodnu luku, sidrište, sklonište i trgovinski bazen.

Tijekom dva tisućljeća uski lučki bazen između Velikog (Calsanta) i Malog mola (na trgu) postupno se proširio na prostrani akvatorij do današnje marine i praktički obuhvatilo cijeli prirodni pomorski kanal između kopna i otoka Sv. Katarina. To je odredilo osobite pravce kretanja, mesta sidrenja i vezivanja brodova te dvostruki ulaz-izlaz iz luke. Nepravilan slijed kuća uz rivu tipičan je za rovinjski urbanizam, a odražava brzu i neujednačenu demografsku i urbanističku ekspanziju grada između 16. i 19. stoljeća.

Upravljanje prostranim morskim bazenom luke



Sv. Katarina obuhvatilo je i lučku infrastrukturu na njenim rivama, na kojima su uslijed širenja urbanog prostora i društveno-gospodarskog napretka izgrađeni novi sadržaji odredivši njihovu multifunkcionalnost, osobitost, kapacitete i resurse, učinivši je jednom od najvažnijih i najljepših luka sjevernog Jadran.

U rovinjskoj luci i duž njenih obala možemo vidjeti mnoštvo plovila. Među njima ćemo odmah prepoznati batane, plovila do šest metara dužine, ravnog dna, pogodna za pličine i ribolov uz obalu. Osim njih „poznaju rovinjski valovi i tragove drevnih marciljana i tartana, visoka i niska jedra: trabakule, bracere, gagete, guce, leute, kajice... mnoštvo sličnih, a nikad istih drvenih oblika za plovidbu i ribarstvo, nastalih u ovdašnjim škverovima, ali je batana, dostupnija većem broju ribarskih obitelji, dio najukorijenjenijih domaćih tradicija“.

Rovinjsku je luku 2013. godine, kroz projekt ‘Rovinjska luka - Jadranski biser’, Federacija pomorske baštine Mediterana proglašila drugom najljepšom lukom na Mediteranu.



Stari škver

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

22

Današnji škver u sastavu Lučke uprave Rovinj održava drevnu tradiciju rovinjskih škverova, kojih je bilo desetak za vrijeme venecijanske i austro-ugarske vladavine.

Krajem dvadesetih godina 20. stoljeća zadnji škverovi (obitelji Benussi i Buranello-Deterni) s rta Sv. Nikola prebačeni su na današnju lokaciju na raskrižju ul. V. Nazora, Omladinske i Šetališta Vijeća Europe, gdje je od ranije postojao mali škver (obitelji Benussi) smješten do nekadašnje klaonice. Kasnije je obitelj Deterni preuzela svu brodograditeljsku djelatnost na tom području i nastavila gradnju malih i srednjih brodica, uključujući i batane koja se u prošlosti koristila u ribolovnim aktivnostima, a u novije doba i za turističko-rekreacijsko-kupališne svrhe.

Nakon Drugog svjetskog rata škver je nacionaliziran te je pedesetih godina ušao u sastav tvornice Mirna. Danas je ovo jedini preostali rovinjski škver na kojem se popravljaju ribarice i razne druge drvene brodice.



21

Trg Brodogradilišta

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

23

Na današnjem Trgu brodogradilišta i duž Obale A. Negri do Trga Tabakina, za vrijeme venecijanske i austro-ugarske vladavine djelovali su brojni škverovi koji su stvarali bogatu povijest višestoljetne rovinjske brodogradnje. Na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće, širenjem urbanog tkiva prema jugo-istoku i izgradnjom velike stambene zgrade obitelji Benussi na središnjem obalnom dijelu, taj je širi brodogradilišni prostor sužen na zonu oko rta Sv. Nikole. Proširenjem obale predjela otulatačne (današnja obala A. Rismondo) do tog rta 1911.-1912. i izgradnjom velike dvorane kina Cinema Roma 1929., prestala su djelovati na ovom povijesnom brodogradilišnom



području zadnja dva rovinjska škvera, obitelji Benussi i obitelji Deterni-Buranello, koji su nastavili djelatnost na novoj lokaciji, gdje se danas nalazi škver Lučke uprave.

Danas Trgom brodogradilišta dominira nekadašnja zgrada bivše kino dvorane sagradene u vrijeme ekspanzije kina i njegove društvene funkcije. Nakon 1945. godine jugoslavenske vlasti mijenjaju njen naziv u kino Moskva pa ubrzo nakon toga u kino Beograd. Danas je u zgradi smješten Multimedijalni centar, nastao nakon rekonstrukcije 2006. U blizini se nalazi i mala srednjovjekovna crkva sv. Nikole posvećena 1364. (rekonstruirana 1860). Zaštitnik je to mornara i ribara, kojem se običavalo odati počast prije odlaska na more. Obalni prostor ispred crkvice u mletačko je doba služio i kao karantena za pomorce koji su uplovjavali u rovinjsku luku.

Ruža vjetrova na Malom molu

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

24

Ruža vjetrova na Malom molu postavio je 2006. godine Grad Rovinj prema izvorniku iz zbirke Hütterott na otoku sv. Andrije. Ruža vjetrova grafički je prikaz smjera vjetrova: tramuntana, maestral, zapadnjak, garbin, oštros, jugo, levant, bura. Rovinjska ruža vjetrova je romanska - ima osam smjerova vjetra za razliku od germanskog koji ima dvostruko više.



Ekomuzej batana

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

25

Ekomuzej Kuća o batani, posvećen je najrasprostranjenijoj tradicijskoj drvenoj brodici u Rovinju – batani. Interpretacijsko-dokumentacijski centar, lokalnog naziva muostra, kao jedna od sastavnica Ekomuzeja, otvoren je 2004. godine u zgradi podignutoj krajem 17. stoljeća na obali gradske jezgre. U toj su zgradi, smještenoj neposredno prije Velikog mola, kroz povijest živjele obitelji ribara, pomoraca i obrtnika, a prije egzodusu u toj je zgradi djelovao restoran "Al Vaporeto" obitelji Rocco.

Poslanje Ekomuzeja određeno je programima koje provodi, čime "istražuje, vrednuje, štiti, interpretira, re-kreira, prezentira i komunicira materijalnu i nematerijalnu maritimnu baštinu te aktivno osnažuje kulturni identitet i posebnost grada Rovinja kao mesta ugodnog za život za sve svoje stanovnike i kao jedinstvenog odredišta za sve svoje posjetitelje".

Ekomuzej Batana 2016. godine upisan je u UNESCO-ov Registar najboljih praksi očuvanja nematerijalne kulturne baštine svijeta.

www.batana.hr



23

Cugulièra - kupalište



Maritime
heritage

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

26

Uz ulicu Sv. Križa i Šetalište braće Gnot, nekadašnje ulice Monte, nalazi se popularno i omiljeno rovinjsko kupalište. Ispod potpornog zida početnog dijela Šetališta braće Gnot, smještena je mala šljunčana plaža koju su mještani uvijek nazivali cugulièra, od rovinjskog dijalektalnog izraza cùgulo, što znači kameni oblatak, a tu je i mali rt Puntuleîna. Potporni zid s nadsvodnim lukovima izgrađen je 1874. godine kako bi podupirao cestu iznad plaže.



Lanterna



Maritime
heritage

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

27

Svjetionik „Lanterna“ nalazi se podno platoa crkve sv. Eufemije, duž Šetališta braće Gnot, nekadašnje ulice Monte. Ta je ulica izgrađena u drugoj polovici 19. stoljeća i spojila je dvije glavne ulice koje s juga i sjevera okružuju starogradsku jezgru: Sv. Križa i Vl. Švalbe (nekadašnje ul. Dreîocastiel). Prvotno, u 19. stoljeću, na tom je mjestu bila željezna lanterna, koju je današnji zidan svjetionik zamijenio tridesetih godina 20. stoljeća. Svjetionik je zidan od velikih blokova bijelog kamena i ima balkon sa željeznom ogradom. Ispod svjetionika nalazi se obrambeni bunker iz II. Svjetskog rata.



Ekomuzej "Kuća od mora"



Maritime
heritage

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

28

Kuća od mora na relativno skušenom prostoru (jer takav je bio dovoljan za život jedne primorske obitelji), kroz predmete i priču predstavlja život ribara, težaka, brodograditelja, pomoraca i njihovih obitelji na području općine Mošćenička Draga. Priča je to o moru i životu uz more i od mora, prikazana i kroz multimediju, s malim kutkom za najmlađe posjetitelje.

Povjesni postanak Mošćeničke Drage upravo je vezan uz more, a ono je i razlog današnje primarne orientacije prema turizmu stanovnika ovog mesta.



Izložbeni prostor smješten je u "kući pored mora"

- zgradi koja je dio zaštićenog ambijentalnog arhitektonskog niza, na dvije etaže, dovoljnih da se iskaže virtuoznost prostornog oblikovanja gusto "natuknutih" tema tradicijskog života ovoga kraja. One se u postavu predstavljaju kroz tri glavne teme: ribarstvo, pomorstvo i tradicijsku brodogradnju. Postav muzeja proteže se i na rivi, preko puta kuće, gdje su postavljene tabele koje slučajnom posjetitelju ili namjerniku pričaju priču o životu na rivi i svim onim događajima iz prošlosti kao i onima koji se još uvijek održavaju. Da vam sve ne otkrivamo ovdje, najbolje je da sami prošećete Draškom rivom i svakako svratite u Kuću od mora.

Leut Sv. Andrija iz 1934. godine

Mošćenička Draga

29

Leut je uz braceru najveće jadransko plovilo iz reda barki. Prema konstrukciji, opremi i namjeni sličan je gajeti, ali je općenito većeg i punijeg trupa. Leuti su bili tipična plovila za ribolov, a iako je bio rasprostranjen po čitavom Mediteranu, s pravom ga smatramo istočnojadranskim barkom, barem po učestalosti upotrebe na ovom području. Prekrasni leut Sv. Andrija, izgrađen 1934. u Cresu, danas u vlasništvu obitelji Barković - Blaženić, ima konstrukciju (kobilica, rebra i rebrenice, uzdužne poveze, dorazmene platice...) od hrastovine, oplata mu je od smrekovine, a paluba od arišovine. Barka duljine 7,95 metara korištena je kao tratarica za



Smotra i regata tradicijskih barki na jedra

Mošćenička Draga

30

ribolov pomoću mreža potegača, a kasnije i manje plivarice. U sklopu projekta Mala barka 2, obnovljen je kod brodograditelja Loris Rubinića iz Mošćenica. Barka je potpuno opalubljena, a na palubi ima nisko nadgrade na krmi za pristup motoru, te grotlo s poklopcom grotla (bukaportama) za ulaz u potpalublje. Leut Sv. Andrija svečano je predstavljen na 10. Smotri i regati tradicijskih barki u Mošćeničkoj Dragi, 13. srpnja 2018. godine. Sudjeluje na mnogim regatama i manifestacijama unutar projekta Mala barka 2. i jedna je od najvećih barki obnovljenih u sklopu projekta. Osobito se istaknuo ploveći 14. kolovoza 2018., po olujnom jugu i neveri, od Mošćeničke Drage do grada Krka, čime je dokazana kvalitetna obnova ove barke.



obnova tradicijskih barki, izradu i krpanje mreža, soljenje ribe, izradu konopa na tradicionalan način, izradu jedara, opremanje barki jarbolom i jedrima, provodi se i demonstracijsko jedrenje i veslanje na tradicijskim barkama, a sadržaji su namijenjeni svim dobним skupinama stanovnika, posjetitelja i turista. Manifestacija obiluje i atraktivnim maritimnim sadržajima kao što su popratne tematske izložbe i popularna predavanja, revijalno veslanje na tradicijskim barkama uz glazbenu pratnju, revijalno jedrenje za djecu i posjetitelje, smotra tradicijskih barki u plovidbi ispred rive sa svjetlosnim efektima i uz pratnju klasične glazbe, veličanstveni vatromet s mora uz glazbu, kao i glazbenim koncertima, bogatom autohtonom gastronomskom ponudom u restoranima i sajmom eko-etno proizvoda Kvarnera. Sve navedeno Smotru i regatu tradicijskih barki MALA BARKA u Mošćeničkoj Dragi čini jednom od najznačajnijih i najprepoznatljivijih manifestacija ovog tipa na Jadranu.

www.tz-moscenicka.hr



Lovranski mandrać i Kuća lovranskoga guca

Lovran | 45°17'31"N | 14°16'35"E |

31

U Lovranu ste, bilo da ste stigli nekim prijevoznim sredstvom iz pravca Rijeke ili Istre ili pak šetnjom uz more. Popnite se malom uzbudicom prema ulazu u stari grad i nemojte zaobići staru gradsku kulu jer se u njoj čuva jedan važni spomen na lovransku drvenu brodogradnju. Obnovljeni lovranski guc - tradicionalna drvena barka iz 1966. stalno je izložen u "Kući lovranskoga guca" koja se nalazi u prizemљu Gradske kule, na ulazu u stari grad Lovran. Ovaj je izložbeni prostor otvoren za javnost 2015. godine. Guc je izgradio vrsni brodograditelj Ivan Nino Gašparinić koji je svoje znanje i umijeće prenio nasljednicima, Ivanu Kalčiću i Gianfrancu Sirotnjaku. Lovran još u 12. stoljeću spominje arapski geograf El Idrissi, kao grad u kojem se uvjek nalazi mnogo brodova i čija su brodogradilišta stalno u pogonu. Mnogi od njih napravljeni su upravo u Lovranu, no drvena brodogradnja gubi na značenju početkom 20. stoljeća kada primat preuzimaju brodovi od metala. Lovranski je guc karakteristično malo drveno plovilo



koje se i nakon toga zadržalo u ovom dijelu Liburnije, a može se i danas vidjeti u Lovranskom mandraću. Lovranski je mandrać bitno obilježje vizure starog grada koji je nekada bio opasan zidinama tvoreći tzv. kaštel. Za razliku od ostalih kaštela na ovom području, Lovran je jedini bio neposredno u blizini mora. Upravo zbog toga grad je često bio na udaru gusara, a u par navrata i neprijatelja s mletačke strane Jadranu s obzirom na to da je Lovran stoljećima pod upravom austrijskih vladara koji se povremeno svadaju i ratuju s Venecijom. No, ni stanovnici lovranskog kaštela nisu zazirali od toga da prvi napadnu neprijateljske brodove u prolazu prema Velim vratima.

Luka - mandrać je dio i ribarske povijesti Lovrana, jer je u prošlosti kao i danas služio za privezivanje guceva, pasara, batana i drugih tradicijskih barki koje su se koristile u ribarstvu i prijevozu manjeg tereta. Često se na stariim razglednicama Lovrana može vidjeti mnoštvo jedara među kojima su i ona šarena jedra čozotskih bragoca koji su ovamo stizali iz Chioggie.



28

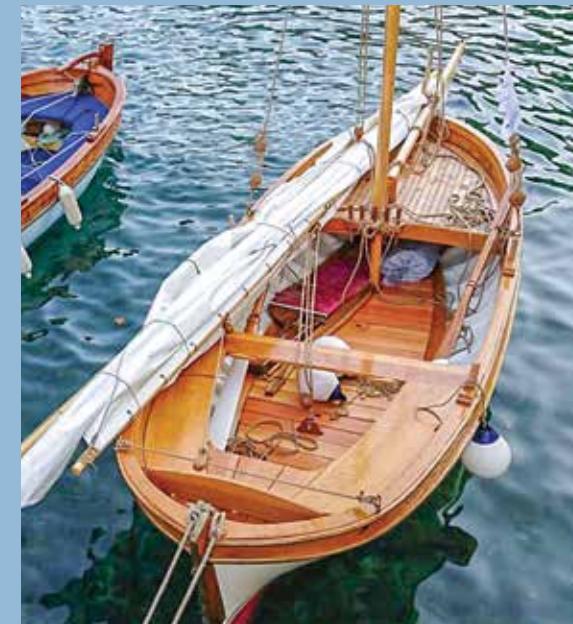
Lovrani guc iz 1968. godine



Lovran

32

Lovrani guc je skladno oblikovana barka nastala u Lovranu pedesetih godina prošlog stoljeća, od ruku poznatog lovranskog brodograditelja u drvu Ivana Nina Gašparinića. Iako se naziva gucem, ova barka je po tipologiji gajeta. Zaobljenost pramca, i posebno krme, daleko je veća nego kod guceva, a pramac do jarbola pokriven je palubom što ovu barku, uz još neke oblikovne detalje, svrstava u gajete. Ova barka prepoznatljiva je po ovalnoj krmi i linijama pramca koje su izrazito izvedene, a posebno po iznimno visokom i lijepom nastavku pramčane statve. Guc duljine 4,80 metara i oznake OP 207, izrađen je 1968. godine, danas je u vlasništvu Arsena Dobrijevića. Obnovljen je u sklopu projekta Mala barka 2. u radionici brodograditelja Ivana Pavelića u Poljanama. Za razliku od lovranskog guca koji je smješten u "Kući lovranskoga guca" kao izložbeni eksponat, ova barka, ojedrena uglavnom jedrom i flokom, sudjelovat će na smotrama i regatama tradicijskih barki diljem Kvarnera i Istre.



29

Lovrana pasara iz 1954. godine



Lovran

33

Pasara je, uz guc, jedna od najčešćih sačuvanih malih barki na Jadranskom moru. Lovrana pasara je, kao i ostale pasare, prepoznatljiva po zašiljenom pramcu, oblom trupu i ravnou, odnosno, zrcalnoj krmi. Pasare su se upotrebljavale u ribarstvu, prijevozu tereta i ljudi, kao pomoćne barke jedrenjaka, pjeskara i ribarskih brodova (svjecarice, svećarice). Manje pasare su se u početku pokretale veslima, a veće i jedrima, na sjevernom Jadranu najčešće oglavnim jedrima. Kasnije su se počeli ugradjivati motori, pa su linije krme poprimile punije forme. Naša lovronska pasara iz 1954. godine, duljine 4,46 metara, izrađena je u brodograditeljskoj radionici Nina Gašparinića. Barka koja nosi oznaku OP 4136, danas je u vlasništvu udruge Naš Lovran i Sekcije za tradicijske barke Lovrana lantina. Ovu je pasaru obnovio brodograditelj Ivan Kalčić i bit će izuzetno dragocjen primjer obnovljene pasare na manifestacijama i regatama širom Kvarnera i Istre.



29

Mandrać u Voloskom

Opatija | 45°20'51" N | 14°19'12" E

34

Kad ste na putu od Rijeke prema Opatiji, spustite se s glavne ceste prema moru u Volosko, staro ribarsko naselje u vrhu Riječkog zaljeva, koje je nekad pripadalo Kastavskoj gospoštiji, a u pisanim se dokumentima prvi put spominje 1543. godine. Gradic se odlikuje tipičnom primorskom arhitekturom i organizacijom prostora koje karakteriziraju uske ulice što se strmo, među kućama, spuštaju prema moru i završavaju u lijepoj, staroj, nekad jedrenjačkoj lučici - mandraću.

Lučica je danas pristanište za manje brodove i drvene tradicijske barke, a ima i istezalište za barke. Sušila za ribarske mreže podsjetnik su na nekadašnju vrlo živahnu i važnu gospodarsku djelatnost stanovnika



Voloskog – ribarenje. Riblja jela okosnica su jelovnika i okolnih restorana koji također karakteriziraju današnji vošćanski mandrać.

Ovo je ujedno i prva točka od koje vodi obalna šetnica Lungomare od Voloskog do Lovrana, ustanovljena krajem 19. stoljeća za uživanje u morskom zraku i nezaboravnim scenarijima koje pruža pogled na Kvarnerski zaljev, otocima Cresu i Krku. Okušajte se i vi u šetnji kojom su prolazile okrunjene glave i oni plamenite krvi.

Na samom početku šetnice nalazi se i rodna kuća Andrije Mohorovičića, znanstvenika svjetskog glasa koji se bavio meteorologijom i seismologijom.

Ova živopisna lučica sa sušilima za ribarske mreže već je desetljećima mjesto održavanja godišnje likovne međunarodne manifestacije Mandrać.

30

Guc iz 1895. godine - Opatijski guc



Opatija

35

Opatijska rivijera bila je preplavljena ovim drvenim plovilima koja su se od kraja 19. stoljeća koristila za prijevoz izletnika. Drvena barka tipa guc, duljine 5,15 metara, oznake OP 552, započela je svoj život 1895. godine upravo kao barka za prijevoz gospode opatijskim akvatorijem. Barka pripada tipu kvarnerskih guceva s izrazito zašiljenim pramacem i krmom te ogradiom na krmenom dijelu barke ("đardinjera"). Barka ima dva jarbola, jedno veće, oglavno, i jedno manje, sošno jedro te mjesto za smještaj izletnika, a njome su upravljali popularni barkajoli. Barka je izgrađena u Poljanama, nedaleko Opatije, a danas je u vlasništvu obitelji Wruss. Zub vremena ostavio je poprilični trag na ovoj barci, ali je srećom obnovljena rukama brodograditelja Feruča Brubnjaka u Iki i ponovno stavlјena u plovno stanje. Iako nije namijenjena regatama i jedrenjima, ova barka okušat će se i u tim izazovima zahvaljujući udruzi Ikarskih barkajola, a prepoznat ćete je po dva jarbola te razdraganom posadom i putnicima.



Gajeta Nebuloza iz 1932. godine



Opatija

36

Gajeta, građena na Korčuli 1932. godine, oznake RK - 8452, obnovljena je u projektu Mala barka 2 rukama brodograditelja Ivana Kalčića u Ičićima. Tip je malog plovila među najrasprostranjenijima na Jadranskom moru, a u uporabi su bile još od kasnog srednjeg vijeka. Iako su gajetama glavni pogon bila vesla i bile su namijenjene prvenstveno ribarenju, nezaobilazni dio opreme gajete bio je i jarbol smješten na 1/3 duljine od pramca i latinsko jedro. Gajeta duljine 5,85 metara ima finu podvodnu formu, dok je paluba prostrana i zaobljena, posebno na krmi, pa je stoga pogodna za smještaj većeg broja osoba.

Ova barka ima izuzetno punu formu bokova, relativno ravno dno te nagli prijelaz oplate dna u oplatu bokova. Ima gotovo okomite statve, a pramčana statva je obično blago zakriviljena i izdiže se iznad palube. Obnovljena gajeta Nebuloza, u vlasništvu Igora Felkera, svojim prekrasnim glavnim latinskim jedrom i pomoćnim flokom te crnoga trupa, krasit će svojom prisutnošću smotre i regate tradicijskih barki na sjevernom Jadranu (Mošćenička Draga, Lovran, Krk, Nerezine).



31

Lučica Opatija - Šporer

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

37

Šetnjom uz Lungomare, od Opatijske lučice pored vrtova vile Angioline i dalje pored crkve svetog Jakova, stići ćete do male lučice s nekoliko barčica i jednim likom starog barkajola okovanog u broncu. Tu ste u lučici Šporer. Jedna od najznačajnijih, a možda i najstarija opatijska lučica pored Umjetničkog paviljona Juraj Šporer, veže se na nastanak nekadašnje srednjovjekovne augustinske opatije sv. Jakova po kojoj je moderna Opatija i dobila ime. Lučica je prvenstveno služila domaćim stanovnicima za pristajanje barki - guceva i pasara. S razvojem turizma krajem 19. i početkom 20. stoljeća, lučica se koristila i za sportsko - rekreativne svrhe te za turističke ture na barčicama.

U neposrednoj blizini lučice, podno današnjeg hotela Milenij, bilo je 1886. podignuto kupalište Paskvala Jačića. No, već 1891. kupalište je premješteno prema današnjoj Slatini tako da je lučica u potpunosti od



Pomorski i povjesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka

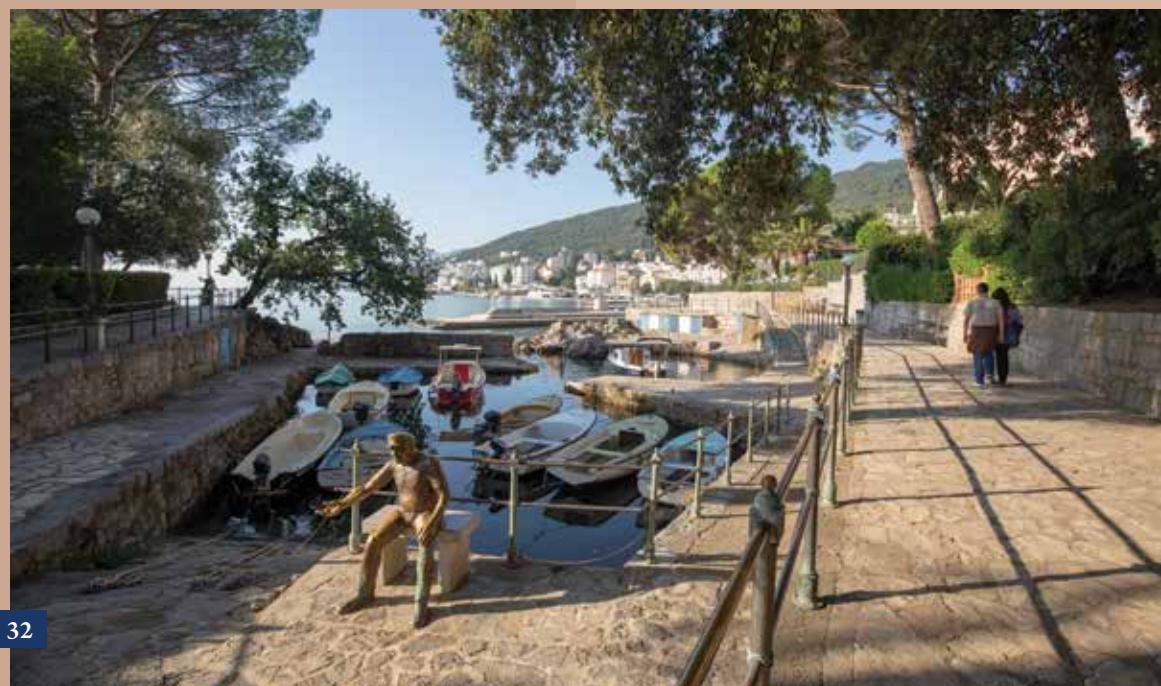
Rijeka | 45° 19' 45" N | 14° 26' 33" E |

38

Ako ste na riječkom Korzu zastali jer vam je pogled zapeo za prekrasno pročelje palače na brežuljku ponad središta grada, znajte da ste ugledali Pomorski i povjesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka. Muzej je smješten u Guvernerovoj palači, djelu mađarskog arhitekta Alajosa Hauszmana iz 1896. godine. Palača je bila rezidencija mađarskog guvernera koji je u ime mađarskih vlasti upravljao gradom i lukom koja je bila od strateške važnosti za razvoj gospodarstva u ugarskoj polovici Austro-ugarske monarhije. Današnji Pomorski i povjesni muzej Hrvatskog primorja baštini zbirke Musea Civica, Muzeja grada Sušaka i Muzeja Hrvatskog primorja te se svojim stalnim postavom i mnogim vrijednim izložbama uključuje u obilježavanje važnih dogadaja vezanih uz povijest i kulturu Rijeke, Primorsko-goranske županije i Hrvatske, otkrivajući tako djeliće

nedovoljno poznate prošlosti i baštine. Jedan od važnih dijelova stalnog postava muzeja nalazi se na drugom katu palače pod nazivom Jedra Kvarnera. Postav je podijeljen u nekoliko cjelina. I tako, šećući prostorom nekadašnje guvernerove rezidencije, saznajemo o nautičkoj opremi i instrumentima kroz povijest, o važnosti jedrenjačkog brodarstva Hrvatskog primorja i kvarnerskih otoka od konca 18. do sredine 20. stoljeća, upoznajemo kapetane i brodovlasnike, saznajemo kako su se gradili brodovi i kako su izgledala brodogradilišta. U stalnom postavu svakako dominira razdoblje od kraja 18. sve do sredine 20. stoljeća, odnosno period zlatnog doba kvarnerskih jedrenjaka do gradnje velikih riječkih brodogradilišta koncem 19. i početkom 20. stoljeća. I na kraju, ali nikako manje važno, ovdje možete vidjeti i originalni prsluk s Titanica. Kako je i zašto ovaj gotovo jedinstveni predmet, od kojih je na svijetu sačuvano samo pet, stigao u riječki muzej, saznajte sami posjetom muzeju.

ppmhp.hr



32



33

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

39

Ako ste ljubitelj prirode i tražite oazu u centru Rijeke, svakako navratite u Prirodoslovni muzej, smješten uz Park Nikole Hosta, u obiteljskoj vili grofa Negronija iz 1925. U njegovu je okolišu uređen botanički vrt gdje su predstavljene najčešće biljne vrste ovog kraja i gdje se možete odmoriti od gradske vreve.

Muzej je nedavno proslavio 140. godišnjicu utemeljenja i 70 godina javnog rada te je svakako vrijedan vašeg posjeta. Kroz to se vrijeme mijenjao i način izlaganja i rada s posjetiteljima pa danas posjetitelji mogu doživjeti prirodne vrijednosti različitim osjetilima i uz pomoć suvremene tehnologije, mogu čitati, slušati priče ili koncerte, upoznavati znanstvenike, raspravljati i družiti se.

Stalnim su postavom obuhvaćene teme koje se odnose na geološku prošlost Jadrana te prikaz ptica, sisavaca, gmažova i vodozemaca kao i kukaca riječkog područja. U prizemlju zgrade Muzeja ureden



www.prirodoslovni.com



34

Ribarnica u Rijeci

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

40

je i Akvarij. U najnovijem dijelu stalnog postava, naslovljenog Plavetnilo, posjetitelj bira što će i koliko vidjeti. Velika bijela psina ulovljena u Bakru, s još nekoliko morskih pasa, plutu u velikoj prozirnoj kapsuli, centralno smještenoj unutar izložbe koja prikazuje raznolikost života u podmorju Kvarnera. Postav prikazuje oko 150 vrsta morskih organizama u njihovom životnom prostoru i ulozi koju imaju u ekosustavu sjevernog Jadrana, a koncipiran je na način koji publici pruža mogućnost da more doživi svim osjetilima. Uz uvjet da se maksimalno angažira. Posjetitelji nemaju izbora: ako žele bilo što vidjeti, moraju nastupiti kao aktivni istraživači.

Nemojte se iznenaditi i ako, šećući gradom, ugledate njihove izložbe postavljene u javnim prostorima, poput riječke Ribarnice. Ako se nakon "plave" Primorsko-goranske županije zaželite i one "zelene", posjetite i Kaštel Zrinskih u Brodu na Kupi, područnu zbirku Prirodoslovnog muzeja Rijeka, koja čuva zbirke posvećene lovstvu, šumarstvu i ribolovu.

Otvorenje stare riječke ribarnice 1866. godine, prema projektu Antona Desepijija, smatra se povijesnim dogadjajem za razvoj sklopa Velike place u Rijeci.

O toj riječkoj decentnoj zgradi ribišta, u svojim putopisnim bilješkama o Hrvatskom primorju, s oduševljenjem piše Dragutin Hirc krajem 19. stoljeća:

„Prošav prodajnim triemovima, evo te pred ribištem. Tu stoje stolovi sa škrinjama, a u njima ugori, koji se poput zmaja motaju. Na zemlji su škrinje sa pužima i školjkama. (...) Ribište riečko duga je sграда s ulaznim i izlaznim vratima, u kojoj su se na dve strane poredali ribari. Svaki je na daske položio od

vrbinja spletene košare pune raznih morskih riba, raka, rakovica, sipa, sipica, lignja, mrkača, hobotnica. Čudan je tu dah, pa ako mu nisi vičan, na skoro češ ga ostaviti.“

Međutim, uskoro ta ribarnica više nije udovoljavala potrebama rastućega grada pa se već potkraj 19. stoljeća počelo razmišljati o gradnji nove ribarnice. Usprkos višegodišnjim prijeporima o mjestu gradnje nove ribarnice, odlučeno je da ona bude podignuta na mjestu stare. Taj je projekt konačno i realiziran 1916. godine prema idejama Carla Pergolija. Kamenu dekoraciju izveo je ugledni venecijanski kipar Urbano Bottasso, stvorivši dojamljivu građevinu s fontanama u unutrašnjosti ribarnice, stolovima od toplosivog istarskog kamena, te kapitelima i bogatim ukrasima na pročelju s prikazima riba, rakova i mukušaca u podvodnom zanosu. Svu arhitektonsku raskoš unutrašnjeg dvoranskog prostora najupečatljivje možete doživjeti ako se sa stražnjeg ulaza popnete u galeriju na katu. Stoga, dajte si vremena, ne žurite i pozorno promotrite nabrojane detalje. Oduševit će vas fascinant morski svijet.



35

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

41

Tradicija pomorskog školstva u Rijeci seže nekoliko stoljeća unatrag. U drugoj polovici 18. stoljeća djelovale su prve javne pomorske škole na području Habsburške Monarhije, a prva je osnovana ukazom Marije Terezije, koju je vodio isusovac Saverio Orlando. Škola je započela s radom u Trstu, nakon čega Orlando nastavlja rad u Rijeci, no škola je djelovala manje od dvije godine.

U prvoj polovici 19. stoljeća nakon završetka napoleonskih ratova, kada je Habsburška Monarhija iznova zagospodarila istočnom obalom Jadrana, javljaju se zahtjevi iz jadranskih gradova za osnivanjem pomorskih škola.

Neke od najznačajnijih takvih škola na sjevernom Jadranu bile su Pomorska škola u Bakru i Pomorsko-trgovačka škola u Rijeci. Sredinom pedesetih godina 19. stoljeća, habsburške vlasti odlučile su utemeljiti Vojno-pomorsku akademiju u Rijeci. Ideja o stvaranju akademije postojala je još od kraja 18. stoljeća, no zbog geopolitičkih prilika nije se mogla realizirati. Konačno je 1854. godine, odlukom carskih vlasti, izabrana Rijeka za sjedište akademije. Akademija je počela s radom 1857., a bez prekida se nastava održavala sve do 1866. godine.

Nastava u Vojno-pomorskoj akademiji održavala se tijekom 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća, sve dok 1931. kada je u zgradu nekadašnje akademije preseljena riječka bolnica. Tijekom prvog svjetskog rata akademija je premještena u Beč.

Paralelno s Vojno-pomorskom akademijom u Rijeci je djelovala i Nautička akademija koju su osnovali mađarske vlasti na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće i takva se situacija održala sve do završetka prvog svjetskog rata.

Današnji Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci bio je prva je visokoškolska ustanova u Rijeci. Smješten je u palači u kojoj se početkom dvadesetog stoljeća nalazila Trgovačka akademija na nekadašnjem trgu Cambieri, pročeljem gleda prema ulicama Fiorello la Guardia i Pomerio, a drugim prema Studentskoj ulici. Nakon drugog svjetskog rata odlukom Ministarstva pomorstva FNRJ, od 1949. osniva se Viša pomorska škola u Rijeci. U početku je djelovala s tri odsjeka, nautičkim, brodostrojarskim i pomorsko-ekonomskim. U školskoj godini 1956./57. otvoren je i

radio- telegrafski odsjek.

Krajem sedamdesetih godina prošlog stoljeća, Viša pomorska škola mijenja naziv u Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, a od 2001. godine objedinjuju se Odjel za pomorstvo Sveučilišta u Rijeci i Visoka pomorska škola u današnji Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci.

Pomorski fakultet ima pet studijskih smjerova (nautika i tehnologija pomorskog prometa, brodostrojarstvo, elektroničke i informatičke tehnologije u pomorstvu, tehnologija i organizacija prometa i logistika i menadžment u pomorstvu i prometu) na prediplomskom i diplomskom studiju, doktorski studij "Pomorstvo", te Centar za izobrazbu pomoraca i vodeća je visokoškolska i znanstvena ustanova u Hrvatskoj iz koje je iznikao veliki broj stručnjaka uspješnih na svjetskoj razini.

www.pfri.uniri.hr



Mrtvi kanal

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

42

Ako ste prošli najvažnijom riječkom ulicom - šetalištem Korzo, produžite prema istoku dok ne dodete do vode - tamo gdje se rijeka spaja s morem. Pazite na gusti promet kad prelazite cestu i tu ste na Mrtvom kanalu. Mrtvi kanal je naziv za manji morski kanal koji razdvaja dva dijela grada Rijeke - Rijeku i Sušak. U vrijeme između dva svjetska rata, Rijeka je bila pod talijanskom upravom, a Sušak pod jugoslavenskom, dok je na Mrtvom kanalu postojao zid koji je predstavljao državnu granicu. Zid je srušen i dva su dijela grada konačno spojena 1947. godine.

Na samom uštu Rječine, a time i kanala, nalazila se od 1689. bratovština sv. Nikole koja je posjedovala i manje brodogradilište.

Kanal je do pedesetih godina 19. stoljeća bio ušće



Rječine, da bi odlukom gradskih vlasti i gradnjom nove delte Rječine, glavni tok rijeke bio preusmjeren, te je „mrtvi“ kanal postao manja luka, namijenjena samo manjim jedrenjacima obalne plovidbe i drvenim barkama. Na Mrtvom se kanalu još u prvoj polovici 20. stoljeća nalazila luka za pristajanje manjih trgovачkih jedrenjaka, bracera, trabakula i sl. koji su u Rijeku dovozili robu (uglavnom voće, povrće, vino i jestivo ulje) s drugih dijelova Jadrana i kvarnerskih otoka. Na taj je način lučica funkcionalna i kao tržnica. Bitve uz kanal danas su podsjetnik na povijest ovoga važnog „toposa“ grada Rijeke. Kako je s vremenom kanal zapušten, te je njegovo dno preplitko za plovila većeg gaza, a željeznički most više se ne zakreće kako bi dao prolaz većim plovilima u kanal, ovdje svoj privez nalaze samo manje barke, a postoji i dio na kojem se obavljaju manji popravci na barkama, jedino takvo mjesto u središtu grada Rijeke.

Riječki lukobran

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

43

Krenuvši preko Rive boduli u smjeru lučke kapetanije Rijeka i novog putničkog terminala, dolazimo do impozantnog Riječkog lukobrana kojeg prije samo 150 godina uopće nije bilo ispred grada. Naime, Rijeka je tek od početka sedamdesetih godina 19. stoljeća krenula s gradnjom potpuno nove luke u moru pred gradom jer je prvo luka bila na ušću Rječine u more. Lukobran, popularno zvan "Molo Longo" ovisno o smjenama državne vlasti i režima mijenja službeni naziv kao i duljinu. Početkom 20. stoljeća lukobran je dio kompleksa luke s novoosnovanim brodogradilištem Lazarus, a čak je od 1912. primao i znatiželjne kupače na luksuznom kupalištu Quarnero na dva kata. "Molo longo" je još u doba Austro-ugarske bio inspiracija i sportskim klubovima, poput veslačkih Quarnero, Liburnia i Cannontieri Fiumani, koji su u blizini održavali svoja sportska natjecanja.

Lukobran, kojeg su krajem Drugog svjetskog rata gotovo do temelja bombardirali saveznički avioni, u svojoj je punoj duljini završen tek prilikom obnove nakon 1945. godine.

Danas lukobran u svojoj impozantnoj duljini od 1754 metra ima posve drugačiju funkciju. Iako je tijekom druge polovice 20. stoljeća uz korijen lukobrana bio i dok brodogradilišta Viktor Lenac, te ju bilo pristanište i za velike teretne i putničke brodove, preseljenjem i reorganizacijom riječke luke, lukobran



Fiumare - Kvarnerski festival mora i pomorske tradicije

Rijeka

44

je otvoren za građanstvo i zapravo pretvoren u jednu novu gradsku šetnicu s koje se pruža potpuno drugačija vizura grada koji ispred vas izrasta iz mora i raste prema brdima u zaleđu. Kao spomen na nekadašnju lučku funkciju, na lukobranu su sačuvane i obnovljene dvije dizalice koje su noću osvijetljene u raznim bojama.

Svakom putniku namjerniku koji odluči lukobranom prošetati do kraja, pogled zapne za parobrod "Uragan". Ovaj je brod izgrađen 70-ih godina 19. stoljeća, vrlo vjerojatno u Hamburgu. Pretpostavlja se da je bio korišten za sakupljanje otpada u brodogradilištu. Dva parna stroja zamijenjena su motorima s unutrašnjim sagorijevanjem, vjerojatno već nakon Prvog svjetskog rata. Zahvaljujući prostranom krmenom dijelu na kojem su se mogle smještati dizalice, miješalice za beton, kameni blokovi, bitve i sakupljeni odronjeni materijal s morskog dna, poslužio je za obnovu ratom porušene Riječke luke. Nakon obnove, prenamijenjen je za više svrha, poput istraživanja podmora pa sve do statiranja u filmu Vjetrovi rata prema romanu Hermana Wouka. Poslije je dugo godina bio na mrtvom vezu i naposljetku, 1999. godine, potonuo u sušačkoj luci. Na inicijativu Lučke uprave Rijeka i Pomorskog fakulteta u Rijeci, brod je otkupljen od posljednjeg vlasnika te djelomično obnovljen 2004. godine i predan Gradu Rijeci koji ga daje na cijelovitu obnovu u brodogradilište "3. maj". Obnovljeni Uragan danas je stalno smješten na riječkom lukobranu.

Ako ste u Rijeci krajem svibnja i početkom lipnja, naići ćete na priličnu živost u centru grada i uz rijev. S krajem proljeća i s prvim toplijim danima, ovaj grad okreće se moru i prisjeća svojeg primorskog identiteta. Vrijeme je to za festival mora - Fiumare.

Oživimo Mrtvi kanal - bila je prva manifestacija kojom se 2011. godine usmjeravala pažnja na pomalo zaboravljenu pomorsku baštinu grada Rijeke. Već 2012. godine utemeljen je prvi pravi urbani festival mora i pomorske tradicije Kvarnera - "Fiumare".

Kvarnerski festival mora postaje svojevrsni vremeplov na autentičnim gradskim lokacijama od Delte i Mrtvog kanala, preko Verdijeve ulice i Gradske tržnice- place do luke. Festival čine tradicijske drvene barke "usidrene" nasred Korza radi razgleda, ali i natjecanja u izvornosti i ljepoti brodograđevnog zanata. Barke se zatim moraju okušati i u moru kroz regate jedrenja i veslanja, živopisna jedrenja za djecu i odrasle, radionice mornarskih i ribarskih vještina, prigodna predavanja i izložbe, povjesna uprizorenja i vatromet, te predstavljanje raznih običaja s čitavog Kvarnera i nezaobilazne gastronomije.

www.visitRijeka.hr



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

45

Želite li obići jedini svjetionik u Rijeci, morat ćete se uputiti prema zapadu od središta grada, duž željezničke pruge, pa dalje, sve do Mlake i početka Industrijske ulice. Tu je, malo zaklonjen i gotovo neprimjetan, izvorni riječki "gradski" svjetionik, jedini od jadranskih svjetionika koji nije smješten izravno nad morem. Prvotno je postavljen na vrhu riječkog lukobrana Marije Terezije još 1884. godine. Prvo svjetlo svjetionika na vrhu osmerokutne kule zasjalo je 26. studenoga 1884. kada ga je upalio riječki guverner, madarski plemić Ágoston Zichy, budući da je Rijeka u to vrijeme pod madarskom upravom. Svjetionik je bio visok 29 metara, a visina samog svjetla je bila 31,1 metar. Zbog opasnosti

od potonuća vrha lukobrana na kojem se nalazio, svjetionik je premješten na sadašnju poziciju na Mlaci, tijekom 1894. godine. Tada je ovaj dio grada bio u neposrednoj blizini morske obale. Tridesetih godina 20. stoljeća sagrađena je zgrada na tri kata za smještaj posade svjetionika, te je svjetionik ponovno razmontiran i montiran na vrh te zgrade. Sama visina svjetionika doseže 38 metara. Nakon Drugog svjetskog rata, točnije 1956. godine, obavljena je rekonstrukcija svjetionika, da bi od 1992. paljenje svjetla bilo potpuno automatizirano pa je iste godine povučena svjetioničarska posada.

Danas svjetlo svjetionika Mlaka obasjava prostor na 39 metara iznad mora i na 15 nautičkih milja dometa i njegova karakteristika je bijeli bljesak svakih 10 sekundi.



Izložba "Riječki torpedo - prvi na svijetu"

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

46

U neposrednoj blizini glavnog riječkog autobusnog kolodvora na trgu Žabica, nalazi se ulaz prema željezničkim skladištima. Slobodno se uputite prema tom, naoko neuglednom, ostatku industrijske baštine ovog grada jer naići ćete na jedno skladište mujejskog sadržaja. Izložba "Riječki torpedo - prvi na svijetu" otvorena je 2016. na 150. obljetnicu patentiranja torpeda. Izložbu u željezničkom skladištu na zapadnoj Žabici u Rijeci organizirao je Muzej grada Rijeke, a u suradnji s Pomorskim i povijesnim muzejom Hrvatskog primorja Rijeka. Jedno od najvećih tehničkih dostignuća 19. stoljeća

i simbola svojedobnog riječkog "industrijskog čuda" prikazano je u razvoju od prvih zamisli Ivana Luppisa do razvitka Whiteheadovog torpeda, sve do kraja proizvodnje u Rijeci 1960.-ih godina. Osim pedesetak originalnih predmeta – torpeda, lansirnih cijevi, različitih tipova žiroskopa, dubinskih sprava, upaljača, indikatora smjera i brzine, opreme za ispitivanje torpeda i raznih instrumenata – dijelova torpeda, predstavljene su i makete Luppisovog čuvara obale, prvog Whiteheadovog torpeda i lansirne stanice te brojne projekcije. Izložba "Prvi na svijetu - 150 godina riječkoga torpeda" nastavak je želje za revitalizacijom riječke industrijske baštine i prava prilika za učenje te baštine. Svoj posjet izložbi možete najaviti u Muzeju grada Rijeke.

www.muzej-rijeka.hr



Kapela zavjetnih darova na Trsatu

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

47

Trsat, predio Rijeke smješten na brijegu nad Rječinom, pruža nezaboravan pogled na cijeli Kvarner. I zato ga svakako posjetite. U neposrednoj blizini Trsatskog kaštela nalazi se Svetište Gospe Trsatske, jedno od najznačajnijih hrvatskih marijanskih svetišta, koje je u lipnju 2003. posjetio i papa Ivan Pavao II. Onde je i franjevački samostan čiji je postanak vezan uz prijenos Svetе kućice, u kojoj su se dogodile Blagovijesti, iz Svetе zemlje u Europu. Kućica se na Trsatu prema legendi zadržala od 1291. do 1294. godine kada Loreto postaje njena konačna destinacija. Za utjehu, nakon 1367. godine, papa Urban V. iz Rima na Trsat šalje čudotvornu ikonu, gotički poliptih sa središnjim prikazom Bogorodice s djetetom, koja i danas predstavlja jedan od najprepoznatljivijih simbola trsatskog svetišta.

Vrlo brzo Trsat postaje mjesto okupljanja brojnih hodočasnika, a zbog širenja čudotvornog kulta Gospe Trsatske, Martin Frankopan 1453. godine odlučuje



podići franjevački samostan i crkvu.

Stoljećima trsatsko svetište sabire zavjetne darove svojih hodočasnika na spomen i zahvalu za sve njihove uslišane molitve, čudotvorna spasenja, izbavljenja i ozdravljenja. Sabrani u posebnoj kapeli, Kapeli zavjetnih darova, u kojoj bdije s osmijehom Gospa Slunjska iz XV. st., čuvaju se darovi kao svjedočanstva da su mnoge teškoće i slabosti, molitvama upućenima Gospa, prebrođene. Ovdje, među ostalim darovima poput predmeta od plemenitih metala, djela naivnog slikarstva i odbačenih medicinskih pomagala, pisanih svjedočanstava o čudesnim izbavljenjima i ozdravljenjima po zagovoru Majke Božje Trsatske, nalazimo i zavjetne slike s prikazom lađa pomoraca kao i makete brodova, izrađenih u zahvalnost za spas iz nemirnih oluja.

Svetište i franjevački samostan povezani su s centrom Rijeke i stubama Petra Kružića koje je ovaj hrvatski vojskovoda dao izgraditi 1531. i po kojem danas nose ime. Ukupno ima 561 stepenica ugodne šetnje od centra grada do Trsata pa prošećite i tako zaokružite svoj doživljaj Rijeke i riječkog Trsata.



Pomorska škola Bakar

Bakar | 45° 18' 14" N | 14° 32' 08" E

48

Bakar, slikovit primorski gradić, dići se svojom pomorskom baštinom, svojim trsovima na terasastim padinama od čijeg se grožđa pravi pjenušac - bakarska vodica i bakarskim baškom - tvrdim kruhom pomoraca. Smješten je podno glavne prometnice od Rijeke prema Crikvenici i Senju, a samo naselje dijeli se na gornji, srednjovjekovni grad s frankopanskim kaštelom i crkvom sv. Andrije, zaštitnikom ribara, te primorski dio grada koji je smješten uz glavnu gradsku prometnicu uz obalu. I puno je toga što ćete naći u ovom starom gradu, od rimskih ostataka, do srednjovjekovnih i novovjekih palača i kuća nekad bogatih pomoraca i trgovaca, nekadašnjeg skladišta soli grofova Zrinskih i lučkih skladišta, sve do kuće u kojoj je smješten mareograf - sprava koja prati kretanje mora - morske mijene čije je bilježenje započeo još znanstvenik čiju ste rodnu kuću sreli u Voloskom - Andrija Mohorovičić.

Značajni prilog razvoju Bakra predstavljaju odluke o slobodnoj kraljevskoj luci i gradu iz 1778. i 1779. za vrijeme carice Marije Terezije. Najveći pomorski i brodarski uzlet Bakar doživljava osnivanjem



pomorske škole 1849. godine i Hrvatskog brodarskog društva 1875. godine. Prvi ravnatelj pomorske škole Bakar bio je Nikola Vakanović. Škola je kratkotrajno prekinula s radom u vrijeme Bachovog apsolutizma, no već sedamdesetih godina 19. stoljeća redovito nastavlja s radom. Nakon više od pola stoljeća rada, škola je useljena u novu zgradu 1903. godine. Ova zgrada se nalazi na zapadnom ulazu u grad s morske strane. Početkom 20. stoljeća, u školi je i za nautičke predmete službeni jezik bio hrvatski, a 1917. škola je proglašena Pomorskom akademijom.

Dio praktične izobrazbe učenika škole provodi se na školskim brodovima. Prvi školski brod nazvan "Margita" škola je nabavila još davne 1894. godine, a od 1908. naslijedio ju je puno veći brod, "Vila Velebita", tipa brik-škuner, izgrađen u Njemačkoj. Školski brod "Vila Velebita" bio je u funkciji do 1941. godine. Nakon Drugog svjetskog rata, pomorska škola u Bakru nastavlja s radom te nakratko koristi i školski brod "Jadran" za svoju praktičnu nastavu, a od 1973. u uporabi je školski brod "Vila Velebita 2". Prošćeće bakaračkom rivom. Sigurno ćete negdje ugledati ovaj školski brod, a zanimljiv je i dio lučice rezerviran za opremu za praktičnu nastavu budućih pomoraca Pomorske škole Bakar.



42

43

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

49

U nekada kraljevski grad Kraljevicu stižete obalnom cestom - magistralom nakon što ste obišli bakarski zaljev ili se jednostavno spustite s brze ceste koja povezuje Rijeku i istočni dio Hrvatskog primorja. Kraljevica je mali nebrušeni biser sa zanimljivim tragovima prošlosti. Jedno od takvih je i brodogradilište. Ono je osnovano odlukom habsburškog cara Karla VI. 1729. godine i prvo je brodogradilište na istočnoj obali Jadrana. Isprva brodogradilište djeluje kao arsenal za ratnu mornaricu. Godine 1835. dolaze u Kraljevicu britanski brodograditelji – braća Pritchard, John i Thomas, te unose novitete u gradnji brodova. Grade se parobrodi za ratnu mornaricu kao i niz jedrenjaka za civilnu uporabu.

Početkom 20. stoljeća brodogradilište je prešlo pod upravu riječkog brodogradilišta Danubius, u čijem sastavu djeluje do kraja Prvog svjetskog rata. Tada se uglavnom grade manji brodovi za austro-ugarsku mornaricu.



U razdoblju između dva svjetska rata brodogradilište Kraljevica, unutar nove države Kraljevine Srbia, Hrvata i Slovenaca i kasnije Kraljevine Jugoslavije, ulazi u sastav društva Jadranška brodogradilišta d.d.

Nakon Drugog svjetskog rata brodogradilište Kraljevica pod imenom Titovo brodogradilište (jer je u njemu 1925.-1926. radio i Josip Broz Tito, koji je bio vođa Komunističke partije Jugoslavije tijekom Drugog svjetskog rata i doživotni predsjednik poslijeratne Jugoslavije) djeluje do 1991. godine. U brodogradilištu se gradilo najviše putničke i ratne brodove. Osamostaljenjem Republike Hrvatske, formirano je 1993. novo Brodogradilište Kraljevica d.d. koje je zbog stečaja zatvoreno 2012. Danas u njegovom prostoru djeluje tvrtka Dalmont, koja gradi nove, manje brodove i obavlja remonte.

U sastavu brodogradilišta Kraljevica nalazi se i dislocirana zbirka maketa brodova Pomorskog i povjesnog muzeja Hrvatskog primorja Rijeka. Ona sadrži makete brodova koji su se gradili od vremena carice Marije Terezije pa do kraja 20. stoljeća.

Bakaračke tunere

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

50

Nakon što ste posjetili Bakar, čija je urbanistička cjelina proglašena zaštićenim kulturnim dobrom, na drugoj strani zaljeva dočekat će vas Bakarac, poznat po buri, ali prije svega po tunerama. Tunere su promatračnice s ljestvama, podizane zbog jedne od najznačajnijih aktivnosti kvarnerskih ribara, tunolova. Višestoljetna tradicija i jedinstveni način izlova tune na sjevernom Jadranu obilježili su trajno život mještana Bakarca. Bakaračke tunere svjedoci su takvog načina tunolova još od doba Zrinskih i Frankopana pa sve do 1970-ih kada su ove tunere bile posljednji put u funkciji.

“Ne zna se” - govorilo se za tune kao i za smrt - “ni ure ni časa, kad će doći”.



Ponekad ih nije bilo danima, drugda u jednom danu nekoliko puta. Eto, i baš ta neizvjesnost, ta stalna pripravnost, to vjerovanje da će doći, da one moraju doći... stvarala je kod ribara određenu psihološku predispoziciju, tempiranu na strelovitu reakciju kada se zrakom proložio stražarev “Tira, tira, tira!” na taj zov, na taj praiskonski ribarski imperativ, jurnuše nezadrživo svi, i vičući kao u transu: “tira, tira, tira...” prihvatiše lancanu da je maksimalnim ulogom snage u trku povuku, i što hitrije zatvore tuneru kako bi predusreli izlaz tuna iz kritičnog prostora.”

(Antun Ružić - Barbić, *Bakaračke tunere*)

Premda je na širem području nekada egzistirao veći broj tunera, danas ih je očuvano svega nekoliko. Riječ je o rekonstrukcijama koje više nisu u izvornoj funkciji već predstavljaju svojevrsne kulturne memorije u prostoru, evociraju dane kada je lov na tune bila jedna od primarnih ribarskih aktivnosti.

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

51

Na samom ulazu u najveći zaljev Hrvatskog primorja - Bakarski zaljev - smjestio se grad Kraljevica, koji je nezaobilazna destinacija mnogima koji su krenuli putem iz unutrašnjosti prema kvarnerskim otocima. Geografska obilježja utjecala su na naseljavanje ovog prostora od pretpovijesnog razdoblja, a prvi spomen Kraljevice kao grada i luke dатira из 15. stoljeća kada se spominje kao prirodna luka grada Hreljina. U 17. stoljeću luku su koristili knezovi Zrinski i Frankopani za izvoz manufakturnih proizvoda na sredozemno tržište, a pravi procvat Kraljevica doživljava u 18. stoljeću kada odlukom cara Karla VI. započinje gradnja luke i brodogradilišta za potrebe austrijske ratne mornarice. O bogatoj povijesti grada svjedoče stari grad Zrinski s crkvom svetog Nikole i dvorac Frankopan te luka i brodogradilište u kojem se danas,



kao i prije tristotinjak godina, može čuti buka i nadvikivanje radnika.

Nakon obilaska stare gradske jezgre, možete nastaviti svoju šetnju šetnicom Vladimira Nazora, koja će vas dovesti do još jednog prepoznatljivog simbola Kraljevice - svjetionika na rtu maloga poluotoka Oštro, među Kraljevičanima zvan "Lanterna". Svjetionik je pušten u pogon 18. kolovoza 1872. kao dio austrijskog programa sigurnosti plovidbe istočnim Jadranom te je jedan od najstarijih svjetionika koje je Austro-Ugarska monarhija izgradila u Kvarnerskom zaljevu. Elektrifikacijom Kraljevice 1937. "Lanterna" je zasvijetlila električnim svjetлом, no krajem 60-tih godina 20. stoljeća ono se ugasilo te ga je zamjenila plutajuća oznaka. Na zamolbu Kraljevičana, kojima "Lanterna" predstavlja jedan od značajnijih simbola grada, Grad Kraljevica i Plovput obnovili su i osposobili svjetionik, koji je nakon nekoliko desetljeća mraka ponovno zasvijetlio na dan sv. Nikole, 6. prosinca 2006.

46

Kućica od ribari

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

52

Jadranovo je malo turističko mjesto kao stvoreno za sve one koji se žele opustiti podalje od buke i vreve gradskog života. I u njemu se krije jedna mala zbirka koja priča jednu veliku priču. Kad se spustite na obalu, nastavite prema istoku, sljedeći cestu. Uskoro ćete ugledati Kućicu od ribara.

Kućica od ribara, izdvojena zbirka Muzeja Grada Crikvenice, smještena je u uvali Perčin gdje su stoljećima stanovnici Svetog Jakova, današnjega Jadranova, lovili tune i istezali mreže potegače. Ribarska kućica izgrađena je za potrebe tunolova 1878. godine, radove je financirao Stanko Mažić, zakupnik tunera, o čemu svjedoči uklesani natpis iznad ulaza. Cijela je uvala jedna od četrdesetak povijesnih lokacija jedinstvenog načina tunolova u Hrvatskome primorju i Kvarneru, koji je uz ribolov sitne plave ribe obilježio razvoj ribarstva ovoga dijela Jadrana.

Kućica od ribara, otvorena 2015. godine, nastala je iz težnje da se oda počast nekadašnjim ribarima Jadranova i okoline, ljudima koji su živjeli u doslugu s prirodom. Ribe, a i ribara danas ima sve manje, preostale su samo priče, sjećanja i predmeti zahvaljujući kojima bar dijelom možemo spoznati način života naših predaka te posjetiteljima predstaviti bogato nasljede vezano uz more, barke i ribarenje. Tako je Jadranovo muzejem ribarstva odalo počast višestoljetnoj tradiciji ribarenja.

Kućica je bila dio tunere koja je prestala s radom 1955. jer više nije bilo dovoljno tune. Nije poznato koje je godine tunera izrađena u Jadranovu. Zna se da je 1906. godine imala ulov od 30 tona. Ulov slablje uoči Drugog svjetskog rata, a tuneru su obilježila i sporena između Driveničana i Jakovara. Sveti Jakov Šiljevica je dobio spor 1940. godine. Jakovari su držali i tunere Kačjak i Pod Bok koje su ukinute 1934. zbog neisplativosti. Danas kućica postaje turistička atrakcija, a posjetitelji mogu doznati mnogo toga o načinu života i alatima nekadašnjih ribara, o barkama i tunolovu.

www.mgc.hr



47

Iako je izgrađen 1990. godine, obnova mu je udahnula novi život. Guc duljine 5,40 metara, izgrađen je kao replika nekadašnje barke, u radionici Ivana Lončarića. Ovaj robusni guc, plijeni svojim izgledom, bijelim trupom, specifičnim šiljastim završetkom pramca i krme i prostranim središnjim i krmenim klupama, te jarbolom koji je postavljen na 1/3 duljine od pramca i ojedren oglavnim jedrom. Kao i ostali gucevi koristio se u ribolovu te prijevozu ljudi i tereta. Guc registarske oznake CK 2253 u vlasništvu je JK Jadro iz Selca, a obnovile su ga, u sklopu projekta Mala barka 2, ruke brodograditelja Stanislava Žica i Josipa Mršića na Krku i nastupat će u narednim godinama na manifestacijama i regatama širom Kvarnera i Istre.



Ribarski tjedan

Stanovnicima Crikvenice i crikveničkog primorja more oduvijek znači život i ljubav. O tome, među ostalim, svjedoči i činjenica da su ovdašnji ribari pedesetih godina 20. stoljeća ostvarivali čak 30 % cjelokupnoga jadranskoga ulova. Pored toga Crikvenica se može pohvaliti i Ivanom Skomeržom, koji početkom dvadesetog stoljeća na području Crikvenice uvodi upotrebu motornih ribarskih brodova. Bogata tradicija ribarstva danas živi i u ovdašnjim muzejima, arhivima i privatnim zbirkama. Simbolizira je i Ribarski tjedan, manifestacija koja još od 1966. svake godine podsjeća na važnost očuvanja tradicije. Kraj kolovoza idealan je da se okušate u kulinarskim vještinama i pridružite nekoj od vještih amaterskih i profesionalnih grupa koje na glavnem crikveničkom trgu spravljaju jela od morskih plodova. Ako ništa drugo, bar da razmijenite pokoji dobar kulinarski savjet. No, ono što je na ovoj manifestaciji, prebogato sadržajima, zaljubljenicima u pomorsku baštinu svakako najzanimljivije su jedrenja i veslanja na tradicijskim drvenim barkama, koje možda nisu mnogobrojne, ali su među najljepšima na Kvarneru.



www.rivieracrikvenica.com

San Marino - otočić i crkvica

Udaljen tek 205 metara od obale, "usidrio" se pred Novim Vinodolskim otočić San Marino i na njemu crkvica. Nekada je otočić služio ribarima kao osmatračnica za tunu, no danas je na njemu ostala samo gotička crkvica, posvećena sv. Marinu, po čemu je otočić i dobio ime. Crkvica je građena u 17. - 18. stoljeću, a na temeljima starijeg objekta te je 1818. godine obnovljena.

Ovaj komadić kopna usred mora pred Novim Vinodolskim očigledno je oduvijek privlačio ljudе.



U temeljima crkvice sv. Marina je pronađena ploča iz 4. stoljeća s natpisom u čast rimske carice Helene, koju je podigao namjesnik Dalmacije Flavius Julius Rufinus Sarmentius.

Danas je otočić dostupan barćicom ili pak, ako ste u boljoj fizičkoj kondiciji, možete i preplivati kratku udaljenost od kopna do otoka. Na otočiću je osam klupa čija je orijentacija dvostrana prema crkvici i prema moru, odnosno, u pravcu karakterističnih vjetrova ovog podneblja. Na njima se možete odmoriti, uživati u pogledu prema pučini ili obližnjem kopnu i okušati se u igri otkrivanja iz kojeg smjera puše vjetar jer klupice su postavljene tako da tvore ružu vjetrova.

Tradicijsko brodogradilište obitelji Kraljić

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

56

Ovo brodogradilište za izradu i popravke drvenih barki i brodova, koje se nalazi na samoj obali mora uz obalnu šetnicu istočno od Malinske, ima tradiciju više od jednog stoljeća. Utemeljio ga je brodograditelj Mate Lolić doselivši ovamo iz Baške.

Iako je došao u Malinsku po pozivu obitelji Maškulini zbog gradnje jedne barke, Mate Lolić je ovdje trajno ostao, a u brodogradnji ga je naslijedio sin Juraj, koji je dvadesetih godina 20. stoljeća formalno i osnovao brodograditeljski obrt. Juraj Lolić je dalje zanat prenio na svoje sinove Ivana i Nikolu, a od njih je ovu djelatnost preuzeo Frane Kraljić, otac današnjeg vlasnika Franka.

Nakon Drugog svjetskog rata brodogradilište je uglavnom radilo na izradi drvenih barki, no tijekom



Interpretacijski centar pomorske baštine otoka Krka

Krk | 45° 01' 33" N | 14° 34' 31" E |

57

sedamdesetih i osamdesetih godina 20. stoljeća, zbog masovnog prelaska i orijentacije na gradnju plastičnih barki, brodogradnja u drvu je značajno opala.

Ipak, tijekom devedesetih godina 20. stoljeća, sadašnji vlasnik Franko Kraljić, odlučio se vratiti gradnji i popravcima drvenih barki i brodova. Nakon više od desetljeća rada u novim uvjetima, "Tradicijsko brodogradilište Malinska" dobilo je mogućnost da postane i dio europskog projekta "Mala barka 2" te je zahvaljujući tom projektu, tijekom 2017. i 2018. godine, potpuno obnovilo drveni „čozotski“ bragoc iz 1960. godine.

Od izuzetnog je značaja što su se brodogradilište i njegov vlasnik Franko Kraljić angažirali i oko praktične nastave - radionica tradicijske brodogradnje za učenike trećih i četvrtih razreda Tehničke škole Rijeka, smjera brodogradnja, tijekom školske godine 2017./2018. i 2018./2019.



Došavši u grad Krk, kada krenete starom povjesnom jezgrom kroz uske uličice, stižete i do prostora nekadašnje knjižare Pontus. U tom je prostoru danas novi centar povijesti pomorstva otoka Krka, otvoren 2018. kao dio projekta "Mala barka 2".

Centar se sastoji od muzeološkog postava brodarstva, brodogradnje i ribarstva na području otoka Krka, te izdvojene brodomaketarske radionice Željka Skomeršića.

Postav nam pokazuje povijesni pregled pomorstva otoka Krka, od kasnoantičkog razdoblja, istaknutih

hidroarheoloških nalazišta, preko srednjovjekovnog razvitka pomorstva na otoku Krku, pojave parobrodarstva, sve do sredine dvadesetog stoljeća. Centar je osobito obogaćen prekrasnim predmetima poput maketa krčkih tradicijskih i ostalih jedrenjaka, svakodnevnim predmetima iz ribarstva, brodograditeljskim alatom te nautičkim instrumentima.

U centru posjetitelj može vidjeti i neke od najstarijih izdanja literature o pomorstvu, stare nautičke karte, atlase i priručnike o navigaciji, a također nakon obilaska stalnog postava, može se zadržati u brodomaketarskoj radionici, gdje će dobiti korisne informacije o vrstama i načinu izrade maketa brodova.



Krčka pasara - Bodulka

Krk

58

Krčka pasara Bodulka iz Krka, u vlasništvu Grada Krka, izgrađena je 1970. godine u Malinskoj. Brodograditelj je bio Jurij Lolić, a pasara je obnovljena 2011. godine u istom brodogradilištu, koje je danas u vlasništvu Franka Kraljića, potomka Jurija Lolića.

Pasare su najzastupljenije manje barke u našem akvatoriju. Obilježava ih "odsječena", odnosno ravna,



"zrcalna" krma i pramčana statva koja može biti više ili manje nagnuta prema naprijed. Pasare su mogle biti bez palube ili djelomično opalubljene, najčešće do 1/3 duljine, kakva je i krčka pasara Bodulka. Duljina ovih barki najčešće je 4 do 6 m, ali postoje i veće. Pasare su se upotrebljavale u ribarstvu, prijevozu tereta i ljudi, kao pomoćne barke jedrenjaka, pjeskara i ribarskih brodova (svjećarice, svećarice). Manje pasare su se u početku pokretale veslima, a veće i jedrima. Kasnije su se počeli ugradjivati motori, pa su linije krme poprimile punije forme.



Krčki guc - Bodul

Krk

59

Guc je barka koja je othranila generacije, duljine od tri do osam metara, zašiljenih linija sa statvama na pramcu i krmom. Manje su barke potpuno otvorena trupa s palubicom na samom pramcu dok su veći guci djelomično opalubljeni. Guci su izvorno pokretani veslima, zatim i jedrima te naposljeku unutarnjim ili izvanbrodskim motorima. Guc je prisutan u svim krajevima Mediterana, pa tako i na sjevernom Jadranu, gdje je poprimio i lokalna obilježja. Služio



je ribolovu, za prijevoz ljudi i tereta, a kasnije i za sportsko jedrenje.

Šetnjom kroz krčku luku, uz mnoštvo zanimljivih brodova, možete vidjeti i ovu tradicionalnu barku. Kako originalnom krčkom gucu ipak nije bilo spasa, izgrađen je po njemu novi, nazvan "Bodul" koji je svečano porinut u more na Dan Grada Krka 2012. godine. Veličina nove barke s 4,20 m duljine i 1,30 m širine, u skladu je s mjerama originalne barke. "Bodul" je ukras krčke luke i od prve plovidbe do danas sudjeluje na brojnim regatama predstavljajući vještinu krčkih brodograditelja po cijelom Jadranu.



53

Bragoc Paolina iz 1960. godine

Krk

60

Najveća je barka obnovljena u projektu Mala barka 2 i to zahvaljujući interesu Grada Krka, koji je ujedno i vlasnik barke, te Jedriličarskog kluba Plav i Primorsko-goranske županije. Bragoci su osim karakterističnih drvenih jedrenjaka zapadnoistarske obale i venecijanske lagune, bili specifična plovila krčkih pomoraca i ribara. Tradiciju su baštinili još od ribara čozota iz Chioggije, koji su ribarili na kvarnerskom akvatoriju u prošlosti i prenosili svoje ribarsko umijeće domaćim ribarima. Zbog tradicije koju bragoci imaju u povijesti otoka Krka još od 18. stoljeća, iz Venecije je od udruge Arzana nabavljen jedan stari bragoc građen u Chioggi 1960. godine, te



Krčka jedra

Krk

61

Ako se na blagdan Vele Gospe, 15. kolovoza, zateknete u gradu Krku, obavezno posjetite manifestaciju "Krčka jedra". Manifestacija obiluje bogatim programom koji zadovoljava sva osjetila i svačije interese - možete uživati u regati tradicijskih barki na jedra, radionicama tradicijskih zanata i vještina, predavanjima na temu pomorstva, izložbama, glazbenom programu i raznovrsnoj ponudi tradicijskih jela. Okošnicu manifestacije čini regata

tradicijiskih barki na jedra, koja započinje točno u podne na dvanaest otkucaj sata sa zvonika krčke Katedrale. Tada živopisne pasare, gucevi, batane i gajete podsjećaju na minula vremena kada su ove barki bile presudne za preživljavanje primorskih obitelji - one su značile hranu, transport i jednu poveznicu s kopnjem. Posebna atrakcija manifestacije je promenadno noćno jedrenje - atraktivni Noćni ples barki - uz svjetlosne i pirotehničke efekte te glazbenu podlogu. Organizatori manifestacije su najstariji jedriličarski klub na istočnoj obali Jadrana "Plav", Grad Krk i Turistička zajednica Grada Krka.

www.tz-krk.hr



Baška | 44° 59' 04" N | 14° 47' 58" E |

62

Ako ste prepješaćili kanjon Vrženice i došli u Veli luku iz Baške preko ovog fascinantnog kamenog krajolika, ili ste ipak izabrali brži put brodom, imamo još jedno iznenađenje za Vas!

Obnovljena ribarska kućica i u njoj predstavljena zbirka, rezultat su rada Udruge Buymer, osnovane 2012. godine, koja za cilj ima sačuvati i obnoviti bogatu ribarsku baštinu i predstaviti je svima nama. Rezultat njihove brige i htijenja je ova zbirka pred vama.

Česti surovi uvjeti u Velebitskom kanalu potencirali



56

Cres | 44° 57' 35" N | 14° 24' 27" E |

63

su gradnju malih skloništa, sigurnih luka na nemirnom moru. U takvoj su kućici ovdje prikupljeni ribarski alati, dio bogate ostavštine ovađašnjih ribara, pokazatelj stoljetne tradicije. I ova tunera, promatračnica s ljestvama, podizana zbog jedne od najznačajnijih aktivnosti kvarnerskih ribara, tunolova, važan je i prepoznatljiv dio te tradicije. Tu su prezentirani i različiti dijelovi brodske opreme kao i brojni nalazi iz lokalnog akvatorija.

Osvrnite se oko sebe, obidite i poluotok Sokol, s ruševinama ranobizantske utvrde kao i ostatke kasnoantičkog grada Korintije i srednjovjekovne kapele sv. Nikole u susjednoj Maloj luci. Uživajte u podsjetnicima na stoljetnu baštinu i humaniziranom otočnom krajoliku.

Grad Cres razvio se na antičkim temeljima u pitomoj morskoj vali koja pruža prirodno utočište moreplovциma. Creska lučica - mandrać, duboko je uvučen u središte grada i tvori cijelinu s glavnim gradskim trgom gdje je i gradska loža i gradski toranj sa satom. Grad je u prošlosti bio opasan zidinama, a glavni je ulaz bio ovaj s mora, od strane luke. Sačuvan je oblik vrata iz 1552. kad su obnovljena u renesansnom stilu. U istom je stilu i iz istog razdoblja i gradska loža, nekad mjesto gdje su se čitali proglaši i sudske osude, ugovarali poslovi, trgovalo se. Gradska je loža središte društvenog životam, ali je i danas dijelom zadržala svoj značaj - ovdje se prodaju plodovi creske zemlje: povrće, voće i čuveno cresko maslinovo

ulje. Probajte, nećete zažaliti jer sve je dobro što ova škrta škojska, crvena zemlja rodi!

Ono što daje živopisnost središtu grada je razigrana šarolikost fasada kuća oko mandraća koja se prelijeva u moru i sudara s odrazima barki i manjih ribarskih brodica, među kojima se mogu još uvijek naći tipične creske pasare raznih veličina. Creska pasara plovilo je koje se gradilo u creskom škveru, najčešće od ostataka materijala prilikom gradnje velikih brodova, a služile su za prijevoz robe, poljoprivrednih proizvoda, životinja, kao i za ribarenje. Ribarstvo je pored zemljoradnje bilo jedno od zanimanja koje je ljudima omogućilo preživljavanje na "škoju" iako su Cresani, ako je suditi po grbovima i reljefima na okolnim kućama u starome gradu, bili i vrsni obrtnici i pomorci. Zavucite se u uske creske uličice i otkrijte sami!



57

Rapska lađa

Rab

64

Naiđete li pred ulazom u stari grad Rab na plovilo arhaičnog izgleda, naišli ste na repliku jednog tradicijskog plovila. Nekada se u rapskom akvatoriju koristio brod vrlo sličan monoksilu. Glavni dijelovi tog broda su: korito, rebra, okane, jaram i vesla. Nazivali su ga raznim imenima: lađa, copul, zopolo, ladva, gondola, laja, cimba, itd. Nije točno poznato od kada se takav brod izgrađivao i koristio na Rabu. Najstariji zapis, o tom ili sličnom brodu, s Raba potječe iz 1287. godine. Ovakvo plovilo gradilo se i masovno koristilo do Prvog svjetskog rata, a iz upotrebe nestaje koncem Drugog svjetskog rata. Danas nije sačuvan niti jedan primjerak rapske lađe osim ove replike.



Kavuada - Osor

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

65

Osor je primorsko mjesto stijenjeno između dva kvarnerska otoka. S istočne strane ga omeđuje Cres, a sa zapadne strane Lošinj. Sjeverna i južna strana gradića otvorene su prema moru, a zbog dobre zaštićenosti od utjecaja vjetra i olujnog nevremena, Osor je idealan zaklon svim pomorcima koji se u takvim prilikama zateknu na moru. Zbog ovih klimatoloških datosti i geografskog položaja, Osor je tijekom svoje povijesti bio snažno prometno-trgovačko uporište. Preko osorske prevlake prelazila je trasa nekadašnjeg vrlo značajnog pomorsko-kopnenog puta od Egejskog do Baltičkog mora poznatog pod nazivom Jantarni put, a dokaz tome su mnogobrojni arheološki nalazi jantarnih ukrasa u okolini Osora. Najveći procvat Osor je ostvario u doba rimske prisutnosti na ovim prostorima, kada se grad razvio u nezaobilazno lučko čvorište u kojem su

se ispresijecale žive veze između pomorskih gradova Ravenne, Pule, Poreča, Plomina, Labina, Senja, Zadra i Solina. Današnji tragovi antičke luke nisu vidljivi, a pretpostavlja se da je bila smještena na istočnoj strani prevlake gdje je bio i kanal Jazit preko kojeg su prometovali brodovi, a koji se zatrpaо kada se prokopao kanal Kavuada na zapadnoj strani prevlake. Kanal Kavuada postoji i danas te, kao i u prošlosti, skraćuje put sadašnjim nautičarima. U svrhu cestovnog povezivanja otoka Cresa i Lošinja, kanal je premošćen, a most je potkraj dvadesetih godina 20. stoljeća projektirala i izgradila tvrtka „Antonio Bandoni S.A.“ iz Lecca. Otvaranje mosta i prijelaz plovila s jedne na drugu stranu kanala posebna je atrakcija i doživljaj za posjetitelje, bilo da oni dolaze kopnenim ili pomorskim putem. Most se otvara dva puta dnevno, u smjeru istoka, a prednost imaju plovila koja dolaze s juga jer u kanalu smije biti samo jedno plovilo.



59

Interpretacijski centar Lošinjski loger

Mali Lošinj

66

Drveni motorni brod "Dražica" je posljednji primjerak tradicionalne brodogradnje tipa Lošinjski loger i kao takav je upisan 2010. godine na listu zaštićenih kulturnih dobara Ministarstva kulture Republike Hrvatske. Drveni motorni brod "Dražica" je sagrađen u nepoznatom brodogradilištu te po svojim karakteristikama reprezentativno predstavlja primjerak tradicionalnog broda tipa Lošinjski loger te vještina brodogradnje ovog specifičnog područja. Restauriranjem broda u njegovo prvobitno stanje



Povijesni mandrać i crkva sa zavjetnim slikama - Veli Lošinj

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

67

U središtu Velog Lošinja je lučica - mandrać kao dio baštinske cjeline koju čini s crkvom sv. Antuna Opata. Ovdje je nekad bilo glavno pristanište ribarskih brodica i manjih jedrenjaka, sve dok nije podignuta nova luka u uvali Rovenska. Crkva sv. Antuna Opata jedna je od mnogih zavjetnih crkvi na sjevernom Jadranu i u njoj se, osim grobova pomoračkih obitelji, nalazi kameni reljef s prikazom jedrenjaka i imenom pomorca Blaža Gladulića iz 1604. godine. To je godina koja ukazuje na početke stvaranje velološinske trgovačke mornarice, koja će poslije izrasti s tradicijom obitelji Petrinić, Budinić, Leva i ostalima.

U Velim Lošinju (Velom Selu) je još 1799. izgrađen

prvi značajniji jedrenjak duge plovidbe pod nazivom Commercio. Veli je Lošinj, osim po brodogradnji, poznat po obiteljima pomoraca koji su već u 17. stoljeću plovili vlastitim jedrenjacima izvan Sredozemlja, kao što je bila obitelj Petrinić, a krajem 19. stoljeća brodovlasnici iz obitelji Leva bili su poznati vlasnici velikih jedrenjaka duge plovidbe poput Francesco Giuseppe I., i Contessa Hilda, koji su oplovili svijet. Veli Lošinj dao je i kapetana Petra Jakova Levu koji je 1834. prvi oplovio Južnu Ameriku do grada Valparaisa u Čileu, brodom Ferdinando V. Re d' Ungheria.

Unatoč bogatoj pomorskoj tradiciji koja se razvijala do sredine 19. stoljeća, Veli Lošinj prepustio je prevlast u brodogradnji i pomorstvu Malom Lošinju (Malom Selu), ali i danas na svakom koraku u ovome mjestu postoje obilježja koja podsjećaju na njegovu slavnu pomorsku povijest.



Nerezinski guc iz 1953. godine

Mali Lošinj

68

Ovaj guc, obnovljen u sklopu projekta Mala Barka 2, jedan je od najkasnijih tipova malih barki koji su se koristili na Jadranskom moru. Često su se gradili i veći gucevi, čak do 9 m duljine, a njihova uporaba veže se do kasnih godina 19. stoljeća pa sve do danas. Ime je nastalo kao izvedenica riječi gozzo. Guc je prepoznatljivih linija, šiljastog pramca i krme i na sjevernom Jadranu najčešće ojedren oglavnim jedrom, a za regatne prilike i strmim jedrom i flokom.



Festival Lošinjskim jedrima oko svijeta

Nerezine - Mali Lošinj

69

Festival Lošinjskim jedrima oko svijeta posvećen je bogatoj pomorskoj i brodograđevnoj tradiciji otoka Lošinja. Ideja o ovom festivalu proizašla je iz želje za očuvanjem, revitalizacijom i turističkom valorizacijom pomorske baštine i to kroz oživljavanje i prezentaciju povijesnog i kulturnog naslijeđa lošinjskog pomorstva, koje je svoje zlatno doba živjelo od 1853. do 1884. godine. Festival čine radionice tradicijskih pomorskih, ribarskih i brodograditeljskih vještina, te priča o čuvenim lošinjskim jedrenjacima koji su u drugoj polovici 19. i početkom 20. stoljeća



za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije, prinosili slavu pomorskih kapetana i mornara diljem svijeta. Uz povijesni dio, Festival se ističe i sportskim manifestacijama, a najpoznatije su regata tradicijskih barki - pasara s prigodnim defileom, regatom lošinjskih olimpijaca i na kraju, nerezinska regata tradicijskih barki.

Festival Lošinjskim jedrima oko svijeta ujedno je dio EU projekta turističke valorizacije pomorske, ribarske i brodograditeljske baštine Sjevernog Jadranu 'Mala barka 2.' Kraj rujna vrijeme je za vaš posljednji obilazak Lošinja pod još toplim sunčevim zrakama i sudjelovanje u ovim festivalima pomorske baštine i tradicije.

www.visitlosinj.hr



Različiti pomorski običaji, vjerovanja i zavjeti pomoraca tradicija su koja traje već tisućljećima na gotovo svim svjetskim morima. U pretkršćanska vremena pomorci su vjerovali u mitološka bića i tražili zaštitu od njih dok su se nakon prihvatanja krštanstva mnogi pomorci zavjetovali svećima, prvenstveno sv. Nikoliji i nebeskoj zaštitnici Majci Božjoj. Tradicija ovog zavjetovanja osobito je bila izražena na Mediteranu. Rezultat su toga mnoga svetišta, zavjetne kapele i crkvice. Jedna od najznačajnijih zavjetnih crkvica pomoraca na sjevernom Jadranu je kapela Navještenja Blažene Djevice Marije - Annunziata na otoku Lošinju, u uvali Čikat, par kilometara od središta Malog Lošinja i do nje možete doći šetnjom uz more kroz šumu borova ili pak nekim prijevoznim

sredstvom. Uvala Čikat predstavlja mjesto gdje su u prošlosti mnoge lošinske supruge i majke ispraćale svoje muževe i sinove na more. U spomen na to 1858. sagradena je ovdje crkvica Navještenja Blažene Djevice Marije, a na mjestu stare kapelice iz prve polovice 16. stoljeća. Pri polasku na putovanje pomorci su zvukom s brodova pozdravljali okupljene na Čikatu, a nakon preživjelih havarija i neprilika na moru, prinosili su u kapelu različite darove poput slika, maketa jedrenjaka i slično.

Tijekom Drugog svjetskog rata i neposredno nakon rata zbirka slika, koja je brojila osamdesetak djela, bila je devastirana, no danas je zahvaljujući donacijama obogaćena s tridesetak slika autora Cesara Stefanija Steffica, tridesetak starih izvornih zavjetnih slika i nekoliko modela brodova i ostalih manjih eksponata. Ova kapela predstavlja i dalje mjesto hodočašća brojnih pomoraca i ostalih štovatelja mora.



Itinerari



Jednodnevni izleti

Upoznajte zapadnu obalu Istre 1

Piran - Rovinj

Za mnoge najljepši gradovi u Istri, Rovinj i Piran, oba smještena na poluotoku i okružena morem, privlače turiste već više od stotinu godina. Ako se nalazite u blizini, jednostavno ih ne smijete zaobići, a posebno ako ste ljubitelji mora i povijesti.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Piranu:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko nalazište Fizine, Škver u Seči, Jedrilica Galeb, Brodogradilište 2. oktobar – Bernardin, Svjetionik na piranskoj Punti: Svjetionik Rt Madona, Pristanište Piran, Pomorska uprava – Lučka kapetanija Piran

u Rovinju:

- Rovinjska luka Sv. Katarine, Stari škver, Trg brodogradilišta, Ruža vjetrova na Malom molu, Ekomuzej Batana, Kupalište Cuguliera, Lanterna

Put ćete brže prevaliti autoputom uz plaćanje cestarine, ali ako imate dovoljno vremena, preporučjemo lokalne ceste. Putovanje uz obalu nudi prekrasan pogled na more, a putevi u unutrašnjosti pogled na čuvene vinograde. Obavezno posjetite neki vinski podrum i ručajte ili večerajte u jednom do brojnih poznatih restorana uz obalu ili u unutrašnjosti Istre.

dužina putovanja: 75 km

Jednodnevni izleti

Upoznajte zapadnu obalu Istre 2

Rovinj-Izola

Dan koji spaja istraživanje ljepota Rovinja i Izole mora biti posebno zanimljiv. Danas su to omiljena odredišta nautičara, a nekad pomoraca, i kraj u kojem se oduvijek živjelo od mora i uz more. Ljubitelji brodova i plovidbe ovdje nalaze svoje srodne duše.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Rovinju:

- Rovinjska luka Sv. Katarine, Stari škver, Trg brodogradilišta, Ruža vjetrova na Malom molu, Ekomuzej Batana, Kupalište Cuguliera, Lanterna

u Izoli:

- Izolana - kuća mora, Arheološki park Simonov zaljev, Arheološko područje Viližan, Brod Rex, Škver u Izoli, Ribarski brod Biser, Brodogradilište 2. oktobar, Svjetionik Izola, Lučica Izola - mandrač, Tvornica Arrigoni, Tvornica Delamaris

Kao i kod rute 1, brže se putuje autoputom uz plaćanje cestarine, ali mi preporučjemo lokalne ceste. Putovanje uz obalu nudi prekrasan pogled na more, a putevi u unutrašnjosti pogled na čuvene vinograde. Obavezno posjetite neki vinski podrum i ručajte ili večerajte u jednom do brojnih poznatih restorana uz obalu ili u unutrašnjosti Istre.

dužina putovanja: 80 km

Jednodnevni izleti

Dvije rivijere 1 Piran - Mošćenička Draga

Naprednim putnicima i ljubiteljima boljeg upoznavanja kraja koji posjećuju nudimo nova istraživanja. Klasik mletačkog doba Piran s ribarskim selom na drugoj strani istarskog poluotoka povezuje raznolikost i obilje zanimljive povijesti, barke i njihovi čuvari od zaborava. A kao superbonus čeka vas kupanje na čuvenom žalu u Mošćeničkoj Dragi.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Piranu:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko nalazište Fizine, Škver u Seći, Jedrilica Galeb, Brodogradilište 2. oktobar – Bernardin, Svjetionik na piranskoj Punti: Svjetionik Rt Madona, Pristanište Piran, Pomorska uprava – Lučka kapetanija Piran

u Mošćeničkoj Dragi:

- Ekomuzej "Kuća od mora", Leut iz 1934. godine, Smotra i regata tradicijskih barki na jedra

Ako imate sreće i vaš boravak pogoda sredinu lipnja, ne smijete zaobići Mošćeničku Dragu, jer ćete vidjeti najljepše barke Jadrana kako jedre u sunce, a nakon zalaska, uz svijetla reflektora i klasičnu glazbu čekaju veličanstveni vatromet. Na kojoj god obali Istre bili, hrana ovdje ima okus mora, a vino budi romantiku.

dužina putovanja: 95 km

Jednodnevni izleti

Dvije rivijere 2 Izola - Kraljevica i Crikvenica

Brodograditelji su najzaslužniji za velika otkrića i u prošlosti su imali nemjerljiv utjecaj na razvoj čovječanstva. Izola i Kraljevica su ishodišta razvoja brodogradnje na sjevernom Jadranu, a Crikvenica turizma. Izola i Crikvenica čuvene su po svojim ribarima, i sve to danas povezujemo u zanimljivu cjelinu prezentacije prošlosti života uz more.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Izoli:

- Izolana - kuća mora, Arheološki park Simonov zaljev, Arheološko područje Viližan, Brod Rex, Škver u Izoli, Ribarski brod Biser, Brodogradilište 2. oktobar, Svjetionik Izola, Lučica Izola - mandrać, Tvornica Arrigoni, Tvornica Delamaris

u Kraljevici i Crikvenici:

- Brodogradilište Kraljevica, Bakaračke tunere, Svjetionik na rtu Oštros, Kućica od ribari u Jadranovu, Guc iz 1990. godine u Selcu

Na otprilike sat i pol vožnje brzom cestom uz prolaz kroz tunel Učka upoznat ćete dva mora, jedno plitko iz Piranskog zaljeva, a drugo duboko kvarnersko. Možete naučiti da ne postoji ukusniji škamp od kvarnerskog, da su vina s obije strane Učke odlična, a izbor u Istri puno širi. Još iz doba Austro-ugarske monarhije plaža u Crikvenici ima pet zvjezdica, to morate isprobati.

dužina putovanja: 130 km

Kraća putovanja

Veliki i mali gradovi Rijeka – Izola – Piran

U vrhu Kvarnerskog zaljeva, na mjestu najbližeg mora srednjoj Europi, smjestila se Rijeka. Stoljetna luka centar je brodogradnje i rodni kraj mnogih pomoraca i ribara. Dan u Rijeci prolazi u tenu pa ćete osim razgledavanja naših brojnih zanimljivosti, sigurno uživati u kupovini, popiti kavu na rivi i pojesti odličan ručak ili večeru u bojnim konobama i restoranima. Idućeg dana, za samo sat i pol vožnje doživjet ćete nešto sasvim drugačije, smirenu ljepotu istarskih gradića uz more.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Rijeci:

- Pomorski i povjesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, Prirodoslovni muzej, Riječka ribarnica, Pomorski fakultet u Rijeci, Mrtvi kanal, Riječki lukobran, Fiumare - Kvarnerski festival mora i pomorske tradicije, Svjetionik na Mlaki, Izložba "Riječki torpedo - prvi na svijetu", Kapela zavjetnih darova na Trsatu

u Izoli:

- Izolana - kuća mora, Arheološki park Simonov zaljev, Arheološko područje Viližan, Brod Rex, Škver u Izoli, Ribarski brod Biser, Brodogradilište 2. oktobar, Svjetionik Izola, Lučica Izola - mandrač, Tvornica Arrigoni, Tvornica Delamaris

u Piranu:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko nalazište Fizine, Škver u Seči, Jedrilica Galeb, Brodogradilište 2. oktobar – Bernardin, Svjetionik na piranskoj Punti: Svjetionik Rt Madona, Pristanište Piran, Pomorska uprava – Lučka kapetanija Piran

Vožnja između Rijeke i Izole nudi nove krajolike, a možete koristiti dva pravca kroz središte Istre gdje prolazite i kroz tunel Učku, ili iz Rijeke cestom prema Italiji, uz skretanje i prolazak kroz Kopar

dužina putovanja: 100 km

Kraća putovanja

Od otoka (Krka) do otoka (Izole) Krk – Izola – Portorož

Najveći otok Jadrana najjača je turistička destinacija na Kvarneru. Od davnina vezani uz more, otočani su dio svog života provodili na malim barkama koje ćete i danas naći privezane na našim rivama, upoznati njihovu povijest, vidjeti i doživjeti njihovu plovidbu. Gotovo je isti osjećaj u Izoli, uz samo malo drugačiji pogled na more... dok je Krk okružen otocima ili kopnom, Izolu okružuje samo more.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Krku:

- Interpretacijski centar pomorske baštine Krk, Krčka pasara - Bodulka, Krčki guc - Bodul, Bragoc iz 1960. godine, Krčka jedra

u Izoli i Portorožu:

- Izolana - kuća mora, Arheološki park Simonov zaljev, Arheološko područje Viližan, Brod Rex, Škver u Izoli, Ribarski brod Biser, Brodogradilište 2. oktobar, Svjetionik Izola, Lučica Izola - mandač, Tvornica Arrigoni, Tvornica Delamaris, Skladište soli Monfort

Dok krčke plaže nude šljunak i kamen, u Portorožu vas čeka pjesak. Riba i plodovi mora jednako su ukusni, a ponuda smještaja izvanredna. Na putu stoji samo jedan most, a lagana vožnja odlično uređenim cestama ne izaziva stres.

dužina putovanja: 145 km

Kraća putovanja

Istok i zapad Istre

Mošćenička Draga – Lovran – Opatija – Izola

Prirodni krajolik ispod planine Učke zatvara Kvarnerski zaljev, spuštajući se strmo prema moru. Mondeno ljetovalište Opatija i ribarska Mošćenička Draga najbolje nam pokazuju za što se koristila naša mala barka. Dok je u Opatiji od 19. stoljeća vozila turiste, u Mošćeničkoj Dragi lovila je ribu. Upoznajte mali ribolov na istočnoj obali i veliki ribolov u Izoli, na zapadnoj obali Istre.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Mošćeničkoj Dragi:

- Ekomuzej "Kuća od mora", Leut iz 1934. godine, Smotra i regata tradicijskih barki na jedra

u Lovranu:

- Lovranski mandrač i Kuća lovranskega guca, Lovranski guc iz 1968. godine, Pasara iz 1954. godine

u Opatiji:

- Mandrać u Voloskom, Guc iz 1895. godine - Opatijski guc, Gajeta iz 1932. godine, Lučica Opatija - Šporer

u Izoli:

- Izolana - kuća mora, Arheološki park Simonov zaljev, Arheološko područje Viližan, Brod Rex, Škver u Izoli, Ribarski brod Biser, Brodogradilište 2. oktobar, Svjetionik Izola, Lučica Izola - mandrač, Tvornica Arrigoni, Tvornica Delamaris

Na put prema Sloveniji obavezno krenite kroz tunel Učka i nešto dužim putem upoznajte srce istarskog poluotoka. Uz samu cestu nalaze se čuveni istarski gradići na brdima: Roč, Buzet, Motovun, Grožnjan... Buje. Kraj je to prebogat izvrsnim vinima i poznat po bijelom tartufu, tako da su putem obavezni odmor i osvježenje.

dužina putovanja: 105 km

Kraća putovanja

Ribarska tura

Crikvenica – Izola – Piran

Želite li saznati više o ribolovu i preradi ribe, ovo je putovanje za vas. Ako putujete krajem kolovoza, možete spojiti dva maritimna festivala: Ribarski tjedan u Crikvenici i Ribarski praznik u Izoli. Tada možete naučiti kako se lovi i priprema riba, uz pjesmu, ples i vino. Posjet Piranu daje ozbiljnost ovom putovanju.



Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Crikvenici:

- Kućica od ribari, Guc iz 1990. godine, Ribarski tjedan

u Izoli:

- Izolana - kuća mora, Arheološki park Simonov zaljev, Arheološko područje Viližan, Brod Rex, Škver u Izoli, Ribarski brod Biser, Brodogradilište 2. oktobar, Svjetionik Izola, Lučica Izola - mandrač, Tvornica Arrigoni, Tvornica Delamaris

u Piranu:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko nalazište Fizine, Škver u Seči, Jedrilica Galeb, Brodogradilište 2. oktobar – Bernardin, Svjetionik na piranskoj Punti: Svjetionik Rt Madona, Pristanište Piran, Pomorska uprava – Lučka kapetanija Piran

O putovanju od Slovenskog primorja do Kvarnera rekli smo dosta kod prethodnih itinerara, vožnja je nezahtjevna i lagana, ali pozivamo na oprez i poštivanje prometnih propisa, jer postoji više stalnih točaka s kontrolom brzine na tom putovanju.

dužina putovanja: 135 km

Kraća putovanja

Put raznolikosti

Piran – Rijeka – Mali Lošinj

Ovo putovanje nudi najviše raznolikosti u kratkom vremenu, vizuru istarskog gradića uz more, vrevu lučkog grada i aromaterapiju otoka vitalnosti. Ako imate malo vremena, a velika očekivanja, bolje ne može. Uz sve to možete puno naučiti o bogatoj pomorskoj baštini svakog od njih.

Pratite naše oznake i otkrijte maritimnu baštinu na vašoj ruti:

u Piranu:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko nalazište Fizine, Škver u Seči, Jedrilica Galeb, Brodogradilište 2. oktobar – Bernardin, Svjetionik na piranskoj Punti: Svjetionik Rt Madona, Pristanište Piran, Pomorska uprava – Lučka kapetanija Piran

u Rijeci:

- Pomorski i povjesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, Prirodoslovni muzej, Riječka ribarnica, Pomorski fakultet u Rijeci, Mrtvi kanal, Riječki lukobran, Fiumare - Kvarnerski festival mora i pomorske tradicije, Svjetionik na Mlaki, Izložba "Riječki torpedo - prvi na svijetu", Kapela zavjetnih darova na Trsatu



u Malom Lošinju:

- Kavuada - Osor, Interpretacijski centar Lošinjski loger, Povijesni mandrač i crkva sa zavjetnim slikama - Veli Lošinj, Guc iz 1953. godine, Festival - Lošinjskim jedrima oko svijeta, Zbirka zavjetnih slika brodova iz kapele Marijina Navještenja

Doživite jednu večer na pješčanoj plaži u glamuroznom Portorožu, a drugu u borovoštvu na Malom Lošinju. A između toga jako puno događanja. Ovako zamišljeno putovanje mora trajati tri dana, radi udaljenosti krajnjih točaka, a ni vožnja iz Pirana, s dužim zadržavanjem u Rijeci, neće biti dosadna zbog vrlo zanimljivih krajolika, vožnje trajektom i brojnim lokacijama za selfije.

dužina putovanja: 225 km
trajekt Valbiska – Mišnjak 25 min

Višednevna putovanja

Mala barka za napredne

Izola – Piran – Rovinj – Mali Lošinj – Nerezine – Cres – Krk – Rab – Crikvenica – Kraljevica – Bakar – Rijeka – Mošćenička Draga

Za zaljubljenike u pomorsku baštinu, kao i one željne istraživanja ljepota Slovenskog Primorja, Istre i Kvarnera, predlažemo višednevnu rutu upoznavanja s "Malom barkom". Ovo kružno putovanje možete započeti na bilo kojem od odredišta, a za opušteno razgledanje treba vam najmanje 6 dana. Bit će to dani puni novih otkrića, zanimljivih događanja, gastronomskih užitaka i zdravog morskog zraka. Ovo je putovanje zanimljivo u svako doba godine, ali najljepše je u proljeće i jesen, kada nema ljetnih vrućina ni zimske bure. Ljubitelji primorskih fešti mogu plan putovanja vezati uz neke od maritimnih festivala, kako bi na određenoj lokaciji bili baš u vrijeme održavanja.

Zapadna obala i unutrašnjost Istre, tri kvarnerska otoka, crikvenički kraj, Rijeka i obala ispod Učke nude toliko sadržaja da putovanje može trajati tjednima. Na predloženoj ruti se nalaze gotovo sve prezentacijske točke iz projekta Mala barka. Vrijeme vam neće dozvoliti da obidete baš sve, zato dobro proučite brošuru koju držite u rukama, pogledajte naš virtualni muzej na webu i isplanirajte svoje idealno putovanje. U planiranju putovanja pogledajte i vozne redove tra-



ječata jednostavnim pretraživanjem unosa naziva trajektne linije koja vas zanima.

Uživate u lokalnoj gastronomiji i gostoprimstvu domaćina. Birajte smještaj koji najviše volite, od boravka u prirodi, do najluksuznijih hotela. Otkrijte inspirativnu priču o pomorskoj baštini Kvarnera, Istre i Slovenskog primorja.

dužina putovanja: 550 km

trajekti na ruti:
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 MASERA" PIRAN - PIRANO