mala barka 2

Il progetto di conservazione del patrimonio marittimo dell'Alto Adriatico

Interreg
SLOVENIA – CROATIA
European Union | European Regional Development Fund

MARE SOLE MALA BARKA

Una storia

ispiratrice

sul patrimonio marittimo
dell'Adriatico settentrionale.

ITINERARI E LUOGHI D'INTERESSE

Piccola barca

– il progetto, ma anche la piccola imbarcazione – porterà voi, viaggiatori, fino al Quarnero (Kvarner) partendo dal Litorale sloveno – Isola (Izola), Pirano (Piran) e Portorose (Portorož) – e attraversando Rovigno (Rovinj). A Isola inizierete il viaggio con una visita alla Casa del mare Izolana, dove vi attenderà la storia marittima e litoranea caratteristica di questa cittadina, segnata da una fabbrica per la lavorazione del pesce. Il suo territorio è pieno di interessanti siti archeologici situati lungo la costa. Si tratta di un patrimonio che potrebbe interessarvi. Il peschereccio Biser, che incontrerete sulla strada verso la baia di San Simone, vi riporterà alla storia più recente per ricordarvi nuovamente che questo territorio è stato fortemente segnato dalla pesca. Se interessati a questo argomento, visitate anche i resti delle fabbriche Arrigoni e Delamaris. Il Museo del mare Sergej Mašera di Pirano allargherà le vostre conoscenze sul ricco patrimonio storico di questo territorio. Visitate anche quella parte di patrimonio situata in mare, di fronte allo stesso palazzo del museo. Questo territorio è famoso anche per le saline. Infatti, la storia della "piccola barca" e della vita di mare e accanto al mare continuerà nei vecchi magazzini del sale Monfort a Portorose.

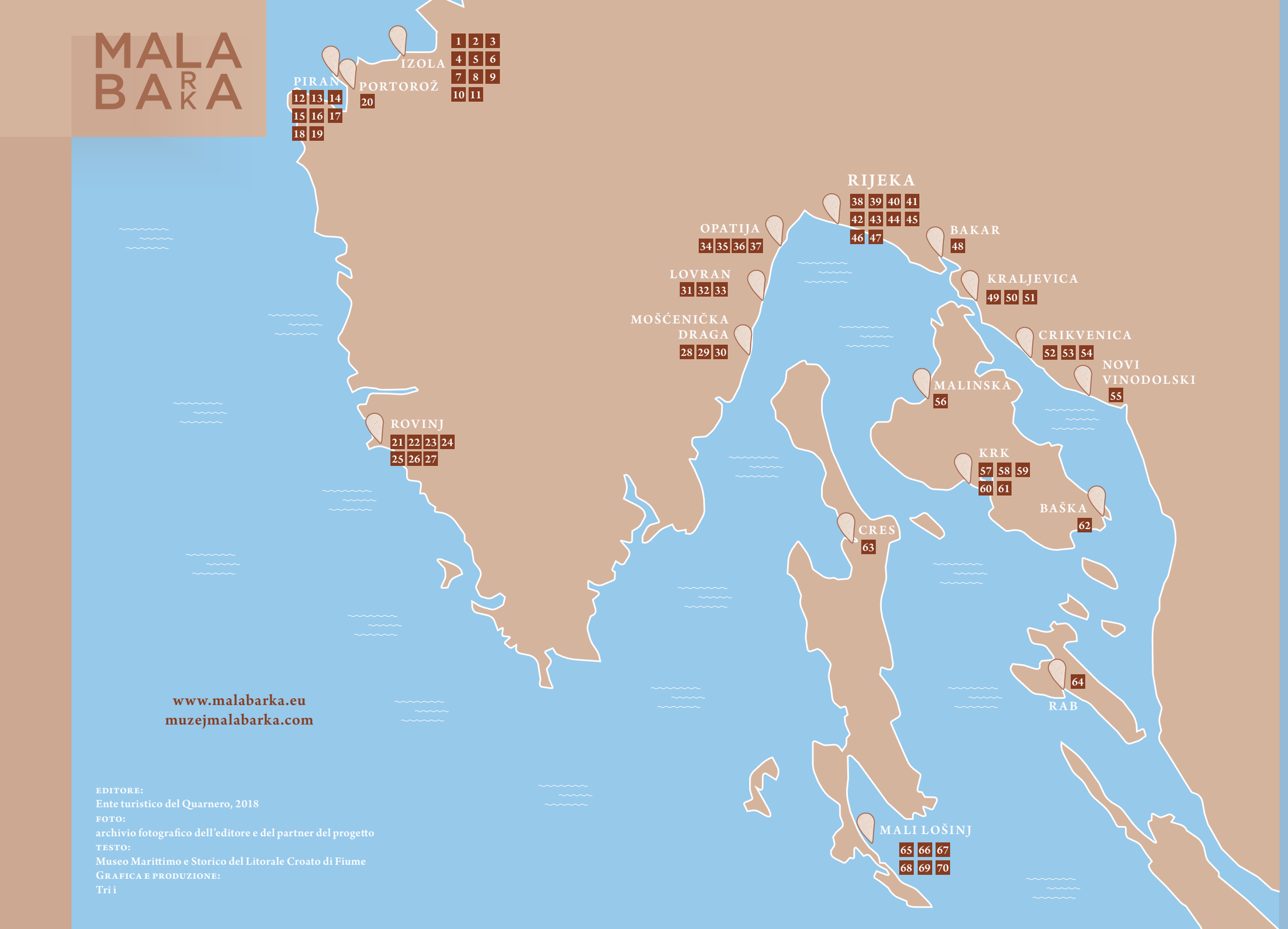
Proseguite, via mare o via terra, fino a Rovigno, dove potrete rilassarvi e godervi una regata di battane e di altre barche in legno. Qui troverete anche l'eco-museo Casa della battana e un Piccolo squero che mantiene ancora viva l'arte di costruire le battane - piccole imbarcazioni leggermente scomode che hanno un significato importante per la vita di un'intera comunità, tanto da esser state riconosciute anche dall'UNESCO.

La strada continua verso la costa ripida e drammatica di Bersezio (Brseč) fino a Draga di Moschiena (Mošćenička Draga), dove alla Casa del mare potrete entrare in contatto con la vita di mare e accanto al mare della popolazione locale e, se vi troverete lì a metà luglio, non potrete perdervi l'affascinante regata di barche a vela in legno - Piccola barca. Continuando a navigare o a spostarvi via terra, incontrerete un altro vecchio porto - mandracchio, ai piedi della vecchia città di Laurana (Lovran). Vedrete vecchie barche in legno e potrete visitare la torre dove ha sede la Casa del gozzo di Laurana. Continuate il viaggio fino alla fiabesca Abbazia (Opatija) dove potrete fare una passeggiata sul Lungomare, fino al pittoresco porto di Volosco (Volosko).

Prima di proseguire lungo la costa del Litorale croato, fermatevi anche a Fiume (Rijeka), visitate il monastero francescano di Tersatto e la Cappella dei doni votivi, scendete poi verso il centro attraverso la scalinata di Tersatto fino al Canale morto. Se in lontananza scorgerete un mare pieno di vele e barche in legno, vorrà dire che avrete scelto di visitare la città nel periodo giusto - il periodo del festival del mare Fiumare. A Fiume dovete visitare assolutamente i musei, fare una passeggiata lungo il frangiflutti (Molo longo) e il Corso (Korzo) e, passando sotto la Torre civica, raggiungere la cattedrale di San Vito per poi rimpinzarvi per bene in una delle taverne della città.

La barchetta vi porterà poi fino a Costrena (Kostrena) - culla di impavidi marinai, attraverso la baia di Buccari (Bakar), accanto alla tunera, fino a Porto Re (Kraljevica) e fino al vecchio cantiere navale Carlo VI d'Asburgo, per continuare fino alla riviera di Cirquenizza (Crikvenica), dove potrete scoprire un ricco patrimonio ittico e assaggiare il brodetto "all'antica" in riva, e dopo aver mangiato per bene potrete continuare il viaggio attraverso le bellissime isole del Quarnero. Ad Arbe, un'imbarcazione insolita testimonianza di tempi antichi in cui l'uomo regnava sul mare - una replica dello zoppolo - è esposta all'ingresso di questa vecchia e pittoresca città. Continuate verso Gornja ulica e volgete lo sguardo verso i quattro campanili rinascimentali e il mare aperto. Dalla città di Arbe (Rab) potrete raggiungere Loparo (Lopar) via terra, ma anche via mare e proseguire con il traghetto fino a Veglia (Krk) dove vi aspetteranno nuove avventure marine. Tra le mura cittadine di Veglia troverete un centro dedicato al patrimonio marittimo e a Ferragosto potrete assistere alla regata della Barche a vela di Veglia (Krk).

Da Veglia avrete quindi raggiunto Cherso (Cres), dove dovrete assolutamente visitare il centro storico della città di Cherso per godere della varietà di colori che dalle facciate delle case e dalle barche si intrecciano e si riflettono in mare, nel mandracchio cittadino, continuerete fino a raggiungere delle vere perle: Ossero (Osora), Neresine (Nerezine), Lussinpiccolo (Mali Lošinj) e Lussingrande (Veli Lošinj). Non sarà facile, non saprete qual è la più bella, ma noi suggeriamo di fermarvi ad ogni costo sulla nave da carico "Nerezinac", un vero piccolo centro galleggiante dedicato al patrimonio marittimo. Neanche qui mancheranno le manifestazioni dedicate al mare. A Neresine potrete partecipare a una regata di barche. Sarete completamente assorti da tutto, ma non dimenticatevi alla fine che il festival "Il giro del mondo con le vele di Lussino" vi farà viaggiare attraverso le storie di viaggio dei nostri marinai, la cui protettrice vi aspetta ancora oggi, fedele, a Čikat.



EDITORE:
Ente turistico del Quarnero, 2018
FOTO:
archivio fotografico dell'editore e del partner del progetto
TESTO:
Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume
GRAFICA E PRODUZIONE:
Tri i

Punti in cui potete trovarci:

		pag.
1	Izolana - la casa del mare	7
2	Parco archeologico della Baia di San Simone	8
3	Sito archeologico di Vilisano	8
4	Nave Rex	9
5	Lo squero di Isola	9
6	Peschereccio Biser	10
7	Cantiere navale 2 oktober	10
8	Faro Isola	11
9	Il molo di Isola - mandracchio	11
10	Fabbrica Arrigoni	12
11	Fabbrica Delamaris	13
12	Museo del mare Sergej Mašera Pirano – Palazzo Gabrielli de Castro	13
13	Sito archeologico di Fisine	14
14	Lo squero di Seča	15
15	Barca a vela Galeb	16
16	Cantiere navale 2 oktober – Bernardin	16
17	Faro sulla Punta di Pirano: Faro di Punta Madonna	17
18	Amministrazione marittima - Capitaneria di porto di Pirano	17
19	Molo di Pirano	18
20	Magazzini del sale Monfort	19
21	Porto di Santa Caterina a Rovigno	20
22	Il vecchio squero	21
23	Piazza degli squeri	22
24	La rosa dei venti sul Molo Piccolo	23
25	Eco-museo Batana	23
26	Cugulièra - spiaggia	24
27	Lanterna	24
28	Casa del mare - Eco-museo	25
29	Leuto Sv. Andrija (Sant'Andrea) del 1934	26
30	Rassegna e regata di barche a vela tradizionali	27
31	Il mandracchio di Laurana e la Casa del gozzo di Laurana	28
32	Gozzo di Laurana del 1968	29
33	Passera di Laurana del 1954	29
34	Mandracchio a Volosco (Volosko)	30
35	Gozzo del 1895 - Gozzo di Abbazia	31
36	Gaeta Nebuloza del 1932	31
37	Porticciolo di Abbazia - Šporer	32
38	Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume	33
39	Museo di Scienze naturali di Fiume	34
40	Pescheria di Fiume	35
41	Facoltà di studi marittimi di Fiume	36
42	Canal morto	37
43	Il frangiflutti di Fiume	38
44	Fiumare - Festival del mare e della tradizione marittima del Quarnaro	39
45	Faro a Mlaka	40
46	Mostra "Il siluro di Fiume - il primo al mondo"	41
47	Cappella dei doni votivi di Trsat (Tersatto)	42
48	Scuola navale di Buccari	43
49	Cantiere navale di Porto Re (Kraljevica)	44
50	Le "tunere" di Buccarizza (Bakarac)	45
51	Faro di Punta Ostro (Oštro)	46
52	La casetta del pescatore	47
53	Gozzo di Selza (Selca) del 1990	48
54	La settimana del pescatore	48
55	San Marino - isolotto e chiesetta	49
56	Cantiere navale tradizionale della famiglia Kraljić a Malinska	50
57	Centro di interpretazione del patrimonio marittimo dell'isola di Veglia	51
58	Passera di Veglia - Bodulka	52
59	Gozzo di Veglia - Bodul	53
60	Bragozzo Paolina del 1960	54
61	Le vele di Veglia	55
62	Collezione da pesca Buymer	56
63	Il mandracchio storico di Cherso	57
64	La lađa (barca tradizionale) di Arbe	58
65	Kavuada - Ossero (Osor)	59
66	Centro di interpretazione Il trabaccolo di Lussino	60
67	Mandracchio storico e chiesa con immagini votive - Lussingrande (Veli Lošinj)	61
68	Gozzo di Neresine (Nerezine) del 1953	62
69	Festival "Il giro del mondo con le vele di Lussino"	63
70	Collezione di Immagini votive raffiguranti navi	64

Izolana - la casa del mare

Izola

1

La casa del mare Izolana presenta il passato di Isola e, attraverso immagini documentarie, ne mette in evidenza il carattere marittimo e costiero, e soprattutto la pesca come attività economica principale. Al piano terra viene presentata l'industria navale e, grazie ai modellini, vengono presentate anche le imbarcazioni tradizionali tipiche di tutte e tre le località costiere.

Lo spazio centrale del piano superiore presenta più concretamente la pesca e l'industria della lavorazione del pesce. L'accento è sulle persone, ovvero su due professioni importanti che caratterizzavano quest'area: l'uomo-pescatore e la donna-operaia in fabbrica. L'uomo e la donna sono separati, in termini di contenuto e di forma, all'interno di un unico spazio, da un'imbarcazione rinnovata: la passera – ristrutturata nell'ambito del progetto internazionale Piccola barca 2. In un secondo spazio invece, è esposta la cabina di un peschereccio che fu esposta nell'ambito della prima parte del progetto appena menzionato. La casa del mare ospita anche una speciale sala pedagogico-andragogica rivolta in particolare ai bambini, i quali possono cimentarsi nel gioco interattivo A pesca con Bepi e dove possono entrare in contatto con la flora e la fauna del mare Adriatico. I quattro schermi presenti nel corridoio principale e gli occhiali speciali che porteranno i visitatori nella realtà virtuale presentano interessanti contenuti digitali.

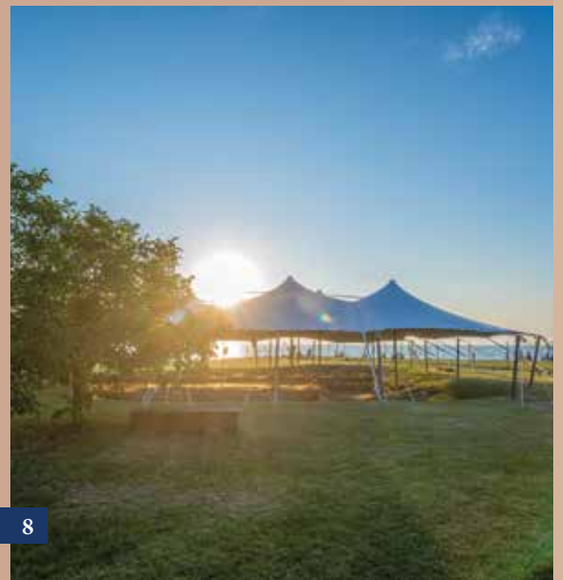
Parco archeologico della Baia di San Simone

Izola

2

In seguito alla fondazione della colonia romana di Aquileia, nel 181 a.C., gran parte dell'Istria cadde sotto il dominio romano. Il processo di romanizzazione si tradusse principalmente in una colonizzazione intensa della fascia costiera ed anche dell'entroterra. Tra tali insediamenti annoveriamo anche una villa costiera romana dotata di un molo nella Baia di San Simone. Alcuni resti archeologici sono stati rinvenuti su una superficie di quattro ettari, dove sono stati scoperti i resti di una villa residenziale costiera marittima (villae maritimae) con annesso edificio produttivo e il molo più grande risalente a quel periodo. Questi ritrovamenti sono testimoni di uno dei più grandi possedimenti di questa zona dell'Istria.

Il parco archeologico della Baia di San Simone è un monumento culturale di valore nazionale, dove è possibile osservare le mura ristrutturate della zona residenziale, scoperte durante gli scavi del XX secolo. Nella parte settentrionale troviamo un'area con un pavimento a mosaico ricostruito, proveniente dalla zona residenziale, mentre a sud troviamo un corridoio che collega la villa al molo. Alle spalle della villa sono stati scoperti i resti di un acquedotto che riforniva di acqua il complesso di ville.



Sito archeologico di Vilisano

Izola

3

Il sito archeologico di Vilisano, lungo la strada costiera che collega Isola e Capodistria, narra della presenza di un porto marittimo e di una peschiera risalenti al periodo romano, più precisamente al II e III secolo d.C., lungo la costa slovena. Il sito archeologico si trova dai 2 ai 3 metri sotto l'attuale superficie dell'acqua. Sul fondo del mare sono ancora intatte le fondamenta di un molo romano che si estende sotto la vecchia strada costiera, verso la parte opposta, dove furono scoperti l'antica linea di riva e gli antichi rivestimenti del pavimento, nonché i muri portanti degli edifici.

Sono ancora intatti due moli, visibili in caso di bassa marea. Il primo molo (sul versante di Isola) si estende dalla costa verso l'interno e lì, alla sua estremità, è collegato a un altro molo rivolto verso Capodistria. In diversi punti il molo risulta privo dei suoi blocchi in pietra, perché intorno al 1900 furono utilizzati per la costruzione della ferrovia Trieste - Parenzo, che attraversava proprio la costa tra Isola e Capodistria. Nei pressi dei moli sono stati ritrovati i resti di un insediamento romano, più precisamente nell'area dell'attuale centro commerciale Merkur (a Ruda).

Nave Rex

Izola

4

Durante la Seconda guerra mondiale, nell'area dove sorgeva la vecchia strada costiera che collegava Isola e Capodistria, affondò quello che all'epoca era il più grande e più veloce transatlantico italiano: il leggendario Rex. Alto 40 metri, aveva 12 piani e poteva ospitare 2032 passeggeri.

Nel corso della Seconda guerra mondiale, il Rex trasportava i soldati dai campi di battaglia del Nord Africa in Italia. L'8 settembre 1944 gli aerei alleati avvistarono il Rex tra Isola e Capodistria, dove aveva cercato riparo dagli eventuali bombardamenti che miravano a Trieste. A causa delle sue dimensioni, si incagliò sul fondale a circa 200 m dalla costa e divenne una facile preda per gli aerei alleati, che infatti aprirono subito il fuoco. Il Rex si ritrovò così a bruciare per quattro giorni.

Dopo la guerra, gli abitanti locali si impossessarono di tutto ciò che sulla nave era di valore, mentre le autorità statali decisero di smantellarla e fonderne il ferro.

Lo squero di Isola

Izola

5

All'epoca dell'Impero austro-ungarico, nel settore della costruzione navale, la differenza tra cantiere navale e squero era ben definita. Il cantiere navale era una struttura che occupava un'area di almeno 290 m^2 in riva al mare, dove potevano venir costruite navi di 200 tonnellate di portata lorda. Secondo gli esperti dell'epoca, si trattava della superficie più piccola necessaria agli operai per poter costruire navi di questo genere. Per quanto riguarda gli squeri, questi indicavano zone costiere dove venivano costruite e riparate imbarcazioni di minori dimensioni ed erano caratterizzati da un'area di lavoro inferiore ai 290 m^2. Negli squeri era possibile costruire barche (imbarcazioni di 10 tonnellate di portata lorda) e navigli (imbarcazioni da 10 a 200 tonnellate di portata lorda). Per la costruzione di navi in legno venivano utilizzate tecniche tradizionali di lunga data, che rimasero praticamente invariate fino agli anni '50 del XX secolo e che erano molto simili lungo tutta la costa dell'Adriatico orientale. I cantieri navali più piccoli, anche quelli lungo la costa nord-occidentale dell'Istria, continuarono a basarsi sulla costruzione in legno anche molto tempo dopo l'introduzione del motore a vapore.

Lo squero di Isola ha sede nella vecchia azienda di Riba, di fronte al porto turistico, e rappresenta l'unico squero di Isola ancora intatto ed iscritto nel registro dei beni culturali immobili.

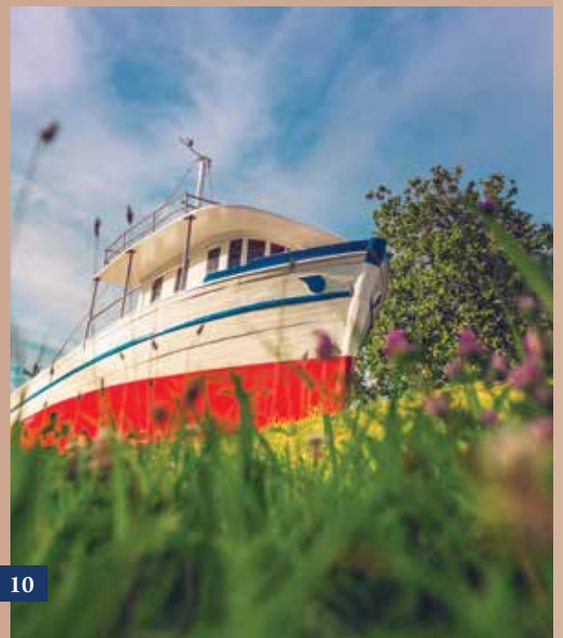
Pescherecio Biser

Izola

6

Il peschereccio restaurato dell'ex KIKD Izola (Cooperativa industriale di prodotti in scatola Delamaris), l il Biser, nella baia di San Simone, è uno dei più importanti elementi ancora intatti della storia della pesca di Isola. Si tratta oggi dell'unico peschereccio in legno ancora intatto della flotta dell'allora Delamaris, ovvero della società di pesca Riba, di cui era parte integrante dal 1955. Questa barca della flotta Delamaris era solita navigare nel Golfo di Trieste ed anche fino a Vis.

Il Biser, eletta a patrimonio culturale, si trova a Isola, nei pressi del quartiere San Simone e situato vicino alla costa. La barca si trova sulla terraferma, all'aperto, fuori dal mare e funge da centro di interpretazione del progetto Piccola barca. Nelle vicinanze si trova il parco archeologico della Baia di San Simone.



Cantiere navale 2 oktober

Izola

7

L'ex cantiere navale 2 oktober fu trasferito da Pirano, ovvero da Bernardin, a Isola, nel 1974.

In quell'area, dalla metà del XIX secolo, c'erano tre piccoli cantieri navali che in seguito alla Seconda guerra mondiale furono trasformati in un unico cantiere.

Il cantiere navale di Isola fu rinominato varie volte (2. oktober Izola, Slovensko brodogradilište, Brodogradilište Izola), mentre la società si specializzò sin dall'inizio nella riparazione e ristrutturazione di tutti i tipi di imbarcazioni. Nel 2011, dal cantiere partì un pontone venduto a una società turca. Il potente rimorchio Pagasos trascinò questo galleggiante di ferro e cemento lungo 139 metri, largo 32 metri e pesante più di 8000 tonnellate.. Una linea di produzione russa nutrì per moltissimi anni centinaia di operai e le loro famiglie. Oggi il cantiere navale non è più in funzione.

Prima di ciò, a Isola gli operai navali producevano e riparavano navi in legno nei cantieri navali più piccoli, detti squeri. Venivano costruite soprattutto navi da cabotaggio per committenti locali. A Isola, tra le due guerre, anche le fabbriche per la lavorazione del pesce Ampelea e Arrigoni erano dotate ciascuna del proprio cantiere navale.

Faro Isola

Izola

8

Il faro di Punta del Gallo (Petelinji rt) segnala la presenza di fondali bassi. Si trova su una spiaggia pubblica di Isola che offre una bellissima vista sul mare aperto e sulle Alpi.

In città, il faro di Punta del Gallo (Petelinji rt) viene menzionato sulla scalinata di San Pietro. Petra. Postavljen je na drvenoj platformi. Era dotato di costante luce bianca e rossa. La luce bianca illuminava il settore da sud-ovest verso nord-est, mentre la luce rossa illuminava il settore da nord-est verso l'interno del molo. A Capodistria il faro viene menzionato sulla testata del Molo delle Galere (significato di un imponente edificio di prigioni austriache) e fu messo in funzione nel 1876. Verso le fine degli anni '50 del Novecento furono posizionati in mare, all'esterno della città, altri due fari su travi in legno.

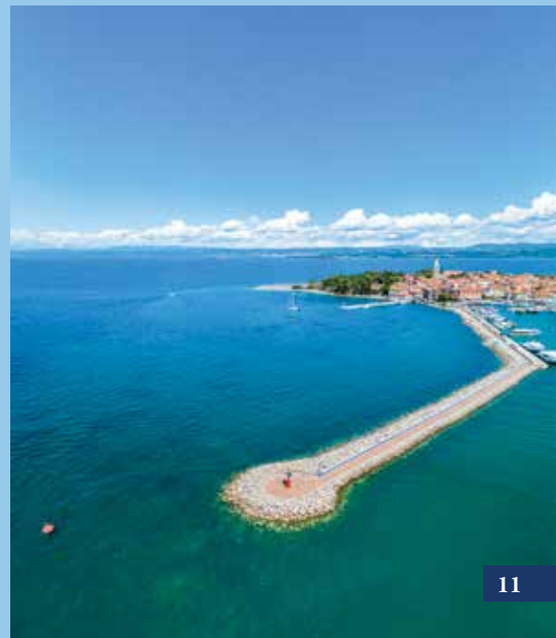
Il molo di Isola - mandracchio

Izola

9

Il porto è uno specchio d'acqua protetto in modo artificiale o naturale, dove le navi possono trovare riparo da eventuali pericoli, in particolare dai venti. Allo stesso tempo rappresenta il luogo in cui è possibile riparare le navi e trovare rifornimento per l'equipaggio.

Le città dell'Istria occidentale come Isola, Capodistria e Pirano hanno costruito nei loro centri piccoli e limitati ormeggi destinati al trasporto marittimo. Si tratta dei cosiddetti mandracchi, destinati alle imbarcazioni di piccole dimensioni. Con lo sviluppo della navigazione e delle navi, il bacino si estese anche all'esterno del mandracchio per ospitare navi più grandi. Gli equipaggi utilizzavano gli ormeggi costieri per attraccare e svolgere le proprie attività: per il carico e lo scarico di merci e passeggeri, per andare a pescare e tornare indietro. Il traffico marittimo nel porto di Isola non si fermò mai. Aumentò soprattutto nel periodo tra le due guerre mondiali, quando l'industria della lavorazione del pesce della città raggiunse il suo apice e trasportava i suoi prodotti via mare.



Fabbrica Arrigoni

Izola

10

I primi tentativi nel settore della lavorazione del pesce furono fatti a Fiume (Rijeka) e Gelsa (Jelsa), sull'isola di Lesina (Hvar) ancora nel 1861 e successivamente nel 1867 a Duino, vicino a Trieste, dove la società di Carl Warhanek, imprenditore viennese, costruì la prima fabbrica per la lavorazione del pesce dell'Adriatico.

Carl Warhanek decise di estendere la propria attività in Istria. Pertanto, a Isola, nel 1882 entrò in funzione la sua fabbrica per la produzione di pesce in scatola, di ottima marmellata di prugne bosniache, nocché diconcime organico a partire dagli scarti del pesce. La fabbrica di Warhanek cambò diverse volte proprietario e nome ed è nota anche con il nome di Argo – Arrigoni.

Oltre alle operaie del luogo, provenienti da famiglie di pescatori, nelle fabbriche per la lavorazione del pesce di Isola trovavano impiego anche giovani donne provenienti dai villaggi circostanti, che ambivano a risparmiare denaro per andare al ballo. In genere infatti, dopo il matrimonio lasciavano il posto in fabbrica.

Fabbrica Delamaris

Izola

11

Isola acquisì un forte carattere ittico già nel 1879, quando vi sorse una fabbrica per la lavorazione del pesce rimasta in funzione fino ad oggi. La fabbrica era collegata al settore ittico privato e cooperativo, e in seguito anche a quello statale, e impiegò gran parte della popolazione locale. Nel 1879 fu fondata la prima fabbrica della città. Fu gestita da Emilio Luigi Roullet. La sede della società madre francese, Société Générale Française C. A., era a Parigi, mentre la sede della filiale austriaca era a Rovigno. La fabbrica cambiò nome e proprietario diverse volte, ma ancora oggi è in funzione con il nome di Delamaris, anche se non più a Isola, ma a Pivka.

Museo del mare Sergej Mašera Pirano – Palazzo Gabrielli de Castro

Piran

12

Il Museo del mare Sergej Mašera Piran, a Pirano, ha sede nel palazzo Gabrielli risalente alla metà del XIX secolo. Già nel 1954 nel palazzo fu allestito e aperto il Museo civico di Pirano, che nel 1967 fu trasformato in museo del mare. Il museo raccoglie, conserva, esplora e presenta il patrimonio marittimo sloveno e il patrimonio marittimo della fascia costiera dell'Istria nord-occidentale, nonché l'industria e le altre attività collegate al mare e alla navigazione (costruzione navale, trasporto marittimo e commercio, pesca, industria della lavorazione del pesce, produzione di sale, produzione di olio d'oliva, ecc.). Il palazzo ospita una mostra sull'archeologia marittima e una sulla pesca marittima privata, sulla costruzione navale e sulla navigazione, dal Medioevo fino alla fine della Seconda guerra mondiale. Sono esposti modellini di navi, alberi di navi, foto ufficiali di marinai, opere artistiche di pittori di paesaggi marini e altri oggetti. Sono visitabili anche mostre su marinai sloveni in guerra o su navi della marina mercantile dal XIX secolo alla fine della Seconda guerra mondiale. Il piano terra è destinato a mostre temporanee. Inoltre, il Museo è articolato in diverse sedi e dispone di una ricca biblioteca.

Sito archeologico di Fisine

Piran

13

Il sito archeologico di Fisine si trova poco lontano dai vecchi magazzini del sale di Portorose. Il sito è stato analizzato dagli esperti per la prima volta tra il 1963 e il 1964. Tra il 2004 e il 2005 nell'area di Fusine sono stati dettagliatamente documentati alcuni muri ancora intatti sul fondo del mare. Le foto aeree mostrano che gli edifici costruiti erano situati tra la vecchia banchina e la strada principale Portorose – Pirano. A Fisine c'era un'antica peschiera con un molo per imbarcazioni più piccole. Anche gli scrittori dell'antichità, tra cui Varrone, Plinio e Columella, menzionano le vasche per l'allevamento dei pesci (vivaria piscium) destinati alla lavorazione e alla consegna del pesce sul mercato. Le strutture architettoniche situate sott'acqua nelle regioni della Dalmazia e dell'Istria fanno generalmente parte di complessi di ville romane o centri economici più grandi.

Durante le ricerche a Fisine, gli archeologi hanno documentato e rinvenuto, sia in mare che in terra, i resti di mura risalenti al periodo romano e tardo-romano e alcuni reperti di oggetti sottili oggi conservati presso il Museo del mare Sergej Mašera Pirano. Alcuni di questi reperti sono esposti oggi alla mostra permanente "Tra il mare e la terra" (titolo originale: Između mora i kopna). Reperti archeologici come anfore, stoviglie fini da tavola, reperti in metallo e in vetro indicano che quest'area fu abitata tra il I sec. a.C. e il V sec. d.C.

Lo squero di Seča

Piran

14

All'epoca dell'Impero austro-ungarico, nel settore della costruzione navale, la differenza tra cantiere navale e squero era ben definita. Il cantiere navale era una struttura che occupava un'area di almeno 290 m^2 in riva al mare, dove potevano venire costruite navi di 200 tonnellate di portata lorda. Secondo gli esperti dell'epoca, si trattava della superficie più piccola necessaria agli operai per poter costruire navi di questo genere. Per quanto riguarda gli squeri, questi indicavano zone costiere dove venivano costruite e riparate imbarcazioni di minori dimensioni ed erano caratterizzati da un'area di lavoro inferiore ai 290 m^2. Negli squeri era possibile costruire barche (imbarcazioni di 10 tonnellate di portata lorda) e navigli (imbarcazioni da 10 a 200 tonnellate di portata lorda). Per la costruzione di navi in legno venivano utilizzate tecniche tradizionali di lunga data, che rimasero praticamente invariate fino agli anni '50 del XX secolo e che erano molto simili lungo tutta la costa dell'Adriatico orientale.

I cantieri navali più piccoli, addirittura quelli lungo la costa nord-occidentale dell'Istria, continuarono a basarsi sulla costruzione in legno anche molto tempo dopo l'introduzione del motore a vapore. Lo squero di Seča è l'unico squero nel comune di Pirano ed è un monumento del patrimonio tecnico ed archeologico. Si tratta di un laboratorio artigianale volto alla produzione e manutenzione di navi in legno di piccole dimensioni risalente al 1957. Lo squero si trova lungo la riva destra del canale di San Bartolomeo (Sv. Jernej) nei pressi dell'osteria Ribič. Oggi ospita l'Associazione degli amici delle barche in legno Brazzera. Secondo alcuni dati, nel periodo romano, quest'area ospitava un molo con accanto un piccolo laboratorio per la riparazione di imbarcazioni in legno di proprietà di pescatori, gestori delle riserve e salinieri.

Barca a vela Galeb

Piran

15

Il Galeb è l'unica barca a vela da museo che nel 1994 fu trasportata a Pirano da Žurkovo. Dopo lunghi anni di restauro, la barca svolge oggi la stessa funzione che aveva per i suoi primi proprietari: navigare e partecipare a regate storiche. Nella categoria delle barche a vela storiche è nuovamente la più veloce ed ha raggiunto ottimi risultati, vincendo numerosi premi e riconoscimenti..

Nel 1936, in onore della nascita della figlia Veronika, i ballerini e coniugi Mlakar commissionarono al cantiere navale di Traù (Trogir) la costruzione di una barca a vela sportiva: Kuter. Per più di cinquant'anni trascorsero le vacanze con la famiglia in barca a vela navigando attraverso l'Adriatico. Secondo le parole del responsabile della cooperativa cantieri navali di Traù (Trogir), Ante Kalinić, le costole, la chiglia, il dritto di poppa e di prua furono realizzati in quercia, mentre il rivestimento esterno in pino della Slovenia, il tetto in larice el'arredo interno nel pregiato teak. Nonostante fosse dotata di eccezionali caratteristiche per la navigazione, la barca fu restaurata nel 1958 dal maestro Bonifačić di Žurkovo, nei pressi di Fiume, che la innalzò di 10 cm perché era troppo bassa per una famiglia di quattro persone. Oggi, grazie a sponsor esteri, la barca è sotto la tutela del Museo del mare Sergej Mašera di Pirano.

Cantiere navale 2 oktober – Bernardin

Piran

16

Fino al 1974, l'area del villaggio alberghiero Bernardin ospitava un cantiere navale. L'industria navale è una delle più antiche industrie della costa dell'Istria; affonda le sue radici almeno nel XIV secolo, in quanto le prime fonti scritte sul cantiere navale di Pirano sono conservate nello statuto della città risalente al 1322. Da allora è parte integrante dell'economia di Pirano.

Nel XIX secolo Pirano aveva tre cantieri navali: Cantiere navale di Francesco Apollonio, Cantiere Navale San Giusto di Luigi Pertot e Cantiere Navale Dapretto. Nella metà del secolo, furono trasferiti sotto il monastero di San Bernardino, dove i maestri costruivano e riparavano navi in legno. Cantiere navale di Francesco Apollonio, Cantiere Navale San Giusto di Luigi Pertot i Cantiere Navale Dapretto. Nel 1948, la maggior parte delle azioni del cantiere navale San Giusto fu acquistata da una società per il trasporto marittimo, Jadranska slobodna plovidba di Fiume. Il 2 dicembre 1948 fu fondato un nuovo cantiere navale, denominato Piranska brodogradilišta d. d.(s.p.a.), dove continuarono ad essere costruite e riparate navi in legno. Nel 1951, i tre cantieri navali di San Bernardino furono riuniti sotto un unico cantiere che, dopo un processo di riorganizzazione e dopo aver cambiato nome, restò in funzione fino al 1974, anno in cui fu trasferito a Isola.

Faro sulla Punta di Pirano: Faro di Punta Madonna

Piran

17

Tra il 1871 e il 1874, in una torre difensiva di forma cilindrica, situata sulla punta della penisola di Pirano e risalente ai XVI e XVII sec. con stemmi in pietra, fu installato un faro dotato di sala macchine e di un appartamento per il guardiano del faro. Il faro di Pirano non è di particolare valore storico, ma per dimensioni è secondo solo a quello di Salvore, entrambi importanti per l'ingresso nel Golfo di Trieste. Il faro si trova in una zona periferica della penisola di Pirano, in un'area denominata Punta, all'indirizzo Prešernovo nabrežje 20, ed oggi è eletto a monumento culturale. Il suo terrazzo offre una vista su Salvore, sul mare e sulla costa italiana.

Amministrazione marittima - Capitaneria di porto di Pirano

Piran

18

Inizialmente la Capitaneria di porto di Pirano aveva sede nell'ex Dogana, che oggi ospita l'Acquario di Pirano. L'edificio fu costruito all'inizio del XIX secolo. Questo edificio era destinato agli affari marittimi, fino alla costruzione di un nuovo edificio dell'amministrazione marittima (nella metà del XIX sec.) accanto all'odierna stazione degli autobus. Nel 1994 e 1995, a questo scopo, fu costruito un nuovo edificio di forma rotonda.

Molo di Pirano

Piran

19

La città di Pirano, che si è sviluppata su una penisola ai piedi di una collina, è circondata da mura a sud, mentre al riparo, sotto il pendio della collina, si è sviluppato dapprima un bacino naturale e in seguito artificiale: il mandracchio. Si trattava di un bacino piccolo e poco profondo nel centro della città, destinato principalmente a imbarcazioni di piccole dimensioni. Con lo sviluppo della navigazione e delle navi, e a causa delle esigenze commerciali degli abitanti, il bacino si estese anche all'esterno del mandracchio per ospitare navi più grandi. La posizione favorevole della città, come località costiera del Mediterraneo, rese possibile lo sviluppo del commercio marittimo, della pesca, dell'industria navale e di quella del sale. Pirano si trasformò quindi in un importante centro economico e portuale.

Il porto rappresenta sempre il luogo più dinamico, più pittoresto e più interessante dell'organismo urbano. Nell'area un tempo occupata dall'antico mandracchio, sorge oggi Piazza Tartini, di cui una parte più piccola, accanto al mandracchio, porta ancora questo nome dal 1885. Numerosi esperti hanno lavorato alla sistemazione di Piazza Tartini, anche se i lavori di costruzione in base al progetto di Boris Podrecca furono avviati solo nel 1987 e terminati nel 2008.

Magazzini del sale Monfort

Portorož

20

Veće skladište Magazen Grando ili magasen novo izgrađeno je 1825. godine, a manje tzv. Magazen Monfort u 1858. i 1859. godini. I magazzini, ancora in buono stato, sono divisi all'interno da imponenti mura, dalle cosiddette campate. L'iscrizione sulla facciata del magazzino Monfort non è ancora stata spiegata dalle fonti e dalla letteratura, anche se il nome ha indotto molti a pensare che i magazzini vennero costruiti durante il governo francese. Nel magazzino Monfort, ogni campata è dotata di una porta, mentre nel magazzino più grande ci sono due porte. Quando l'ammasso di sale depositato nel magazzino più grande raggiungeva l'altezza del primo piano, si continuava a depositare il sale attraverso la porta posta sopra la porta d'ingresso fino alle travi trasversali. Nei magazzini dotati di una singola porta invece il sale veniva depositato fino alla porta stessa.

I vecchi magazzini del sale sono stati oggi parzialmente ristrutturati e destinati a spazi espositivi del museo, e vi è stato allestito anche il nuovo centro informazioni del progetto Piccola barca 2.

Porto di Santa Caterina a Rovigno

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

21

Maritime heritage

È impossibile separare l'antica storia del porto di Rovigno (Rovinj) dalla vita e dallo sviluppo di tutto l'insediamento. Ne sono testimoni i vari aspetti geomorfologici, tecnici, architettonico-urbanistici e socio-culturali che sono gradualmente emersi lungo la costa, la riva e i moli rendendola fondamentalmente un porto naturale interno, un ormeggio, un riparo e un luogo di commercio.

Nell'arco di due millenni, lo stretto bacino portuale tra il Molo grande (Calsanta) e il Molo piccolo (sulla piazza) si è diffuso lentamente su tutto il bacino per ricoprire praticamente tutto il canale naturale tra la terraferma e l'isola di Santa Caterina. Tutto ciò ha contribuito a definire la direzione di circolazione, i posti per l'ormeggio e l'attracco delle navi, e la doppia uscita-entrata del porto. Una sequenza irregolare di case lungo la riva è tipica dell'urbanistica di Rovigno e riflette la rapida e disomogenea espansione demografica e urbanistica della città tra il XVI e il XIX secolo.

Gestire il vasto bacino portuale di Santa Caterina significa gestire un'infrastruttura portuale lungo una riva sulla quale, in seguito a un forte sviluppo urbanistico e socio-economico, sono stati introdotti contenuti nuovi che ne hanno ridefinito la multifunzionalità, il carattere, le capacità e le risorse facendo di questo, uno dei più belli e più importanti porti dell'Adriatico settentrionale.

Nel porto di Rovigno e lungo la sua costa è possibile scorgere una moltitudine di imbarcazioni. Tra queste riconosceremo subito le battane, barche di 6 metri di lunghezza, dallo scafo piatto, adatte ai fondali bassi e alla pesca lungo la costa. Oltre a queste "le onde di Rovigno conoscono anche le tracce di antiche imbarcazioni e di barche a vela alte e basse: trabaccoli, brazzere, gaete, gozzi, leuti, caicchi... Una moltitudine di forme in legno simili, ma mai uguali, per navigare e pescare, realizzate negli squeri del luogo, dove però la battana è la più accessibile al grande numero di famiglie di pescatori e fa parte della tradizione locale più radicata."

Nel 2003 il porto di Rovigno è stato proclamato secondo porto più bello del Mediterraneo dalla Federazione del patrimonio marittimo del Mediterraneo, grazie al progetto "Porto di Rovigno - Perla dell'Adriatico".

Il vecchio squero

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

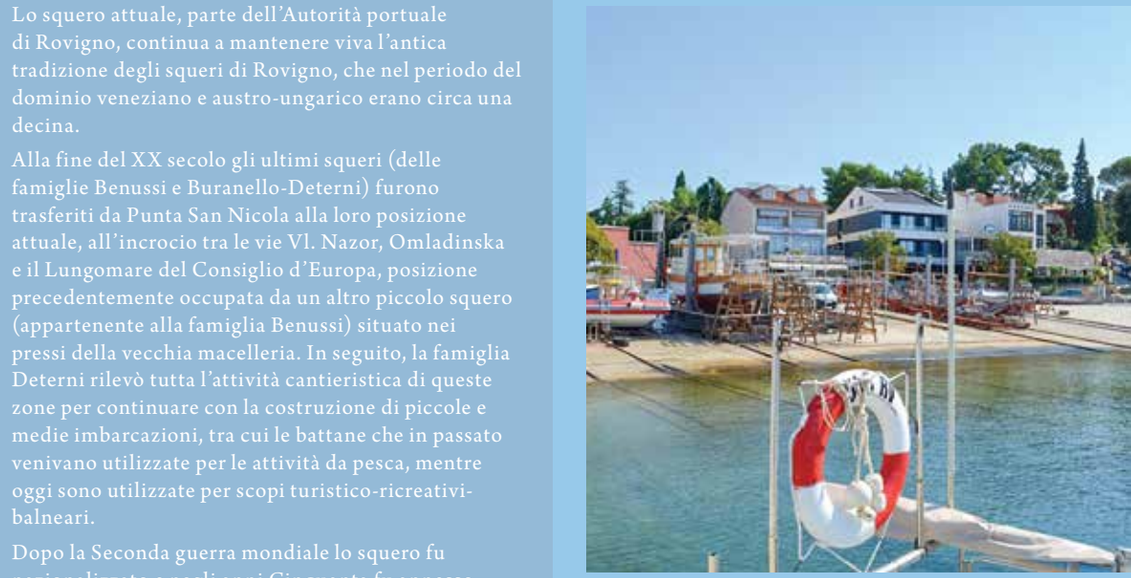
22

Maritime heritage

Lo squero attuale, parte dell'Autorità portuale di Rovigno, continua a mantenere viva l'antica tradizione degli squeri di Rovigno, che nel periodo del dominio veneziano e austro-ungarico erano circa una decina.

Alla fine del XX secolo gli ultimi squeri (delle famiglie Benussi e Buranello-Deterni) furono trasferiti da Punta San Nicola alla loro posizione attuale, all'incrocio tra le vie Vl. Nazor, Omladinska e il Lungomare del Consiglio d'Europa, posizione precedentemente occupata da un altro piccolo squero (appartenente alla famiglia Benussi) situato nei pressi della vecchia macelleria. In seguito, la famiglia Deterni rilevò tutta l'attività cantieristica di queste zone per continuare con la costruzione di piccole e medie imbarcazioni, tra cui le battane che in passato venivano utilizzate per le attività da pesca, mentre oggi sono utilizzate per scopi turistico-ricreativi-balneari.

Dopo la Seconda guerra mondiale lo squero fu nazionalizzato e negli anni Cinquanta fu annesso alla fabbrica Mirna. Oggi si tratta dell'ultimo squero rimasto a Rovigno, dove vengono riparate imbarcazioni da pesca e altre barche in legno.



Piazza degli squeri

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

23

Durante il periodo di dominio veneziano e austro-ungarico, presso l'attuale Piazza degli squeri e lungo Riva A. Negri, fino a Piazza delle tabacchine, erano in funzione diversi squeri, che contribuirono a plasmare la ricca e lunga storia della cantieristica di Rovigno. A cavallo tra i secoli XIX e XX, con l'espansione del tessuto urbano verso sud-est e la costruzione dell'enorme edificio residenziale della famiglia Benussi, nel tratto centrale della riva, quest'ampio spazio cantieristico è stato ristretto attorno a Punta San Nicola. Con l'ampliamento della riva nel tratto di òutalateîna (l'attuale riva A. Rismondo) fino a punta San Nicola tra il 1911 e il 1912, e la costruzione di una grande sala cinematografica, Cinema Roma, nel 1929, gli ultimi due squeri di Rovigno, situati in questa zona storicamente dedicata ai cantieri navali e appartenenti alle famiglie Benussi e Deterni-Buranello, cessarono le proprie attività in questa zona che però trasferirono in un altro punto, ovvero là dove oggi sorge lo squero dell'Autorità portuale.

Oggi, piazza degli squeri è dominata dalla vecchia sala cinematografica costruita nel periodo di espansione dello stesso cinema e del suo ruolo pubblico. Dopo il 1945, le autorità jugoslave ne cambiarono il nome in cinema Mosca e poco dopo in cinema Belgrado. Oggi l'edificio ospita un centro multimediale, nato in seguito alla ristrutturazione del 2006. Nei pressi del centro si trova una piccola chiesa medievale che nel 1364 fu consacrata a San Nicola (e ristrutturata nel 1860). San Nicola è il protettore dei marinai e dei pescatori, al quale veniva reso omaggio prima delle partenze in mare. Nel periodo veneziano, il tratto di costa di fronte alla chiesetta, fungeva anche da stazione di quarantena, per i marinai che approdavano nel porto di Rovigno.

La rosa dei venti sul Molo Piccolo

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

24

La rosa dei venti sul Molo Piccolo è stata installata nel 2006 dalla città di Rovigno, in base all'originale appartenente alla collezione Hütterott sull'isola di Sant' Andrea. La rosa dei venti rappresenta la provenienza dei venti: tramontana, maestrale, ponente, libeccio, ostro, scirocco, levante e bora. La rosa dei venti di Rovigno è di tipo romano e presenta otto punte, a differenza di quella germanica che ne ha il doppio.

Eco-museo Batana

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

25

L'ecomuseo Casa della Battana è dedicato alla barca in legno più diffusa e più tipica di Rovigno, la battana. Il centro documentale e di interpretazione, localmente noto come muòstra e parte integrante del sistema degli Ecomusei, è stato inaugurato nel 2004 in un edificio eretto nel XVII secolo lungo la riva del centro storico. Questo edificio, situato a diretto contatto con il Molo grande, è stato abitato nel corso della storia da famiglie di pescatori, marinai e artigiani, e prima dell'esodo, ospitava il ristorante "Al Vaporeto" gestito dalla famiglia Rocco.

La missione dell'ecomuseo è definita dai programmi che gestisce e attraverso i quali "esplora, valorizza, protegge, interpreta, ricrea, presenta e diffonde il patrimonio marittimo materiale e immateriale e rafforza in modo attivo l'identità culturale e le specificità della città di Rovigno come piacevole ambiente di vita per i suoi abitanti e meta unica per i turisti".

Nel 2016 l'Ecomuseo Batana, è stato iscritto nel Registro UNESCO delle buone pratiche di salvaguardia del patrimonio culturale immateriale del mondo.

www.batana.hr

Cugulièra - spiaggia

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

26

Lungo Via Santa Croce e il Lungomare dei fratelli Gnot, un tempo noti come via Monte, vi si trova la spiaggia più famosa e più amata di Rovigno. Ai piedi di un muro di sostegno, all'inizio del Lungomare dei fratelli Gnot, si trova una piccola spiaggia di ciottoli nota a livello locale come cugulièra, nome che deriva dall'espressione dialettale "cùgulo", ovvero ciottolo, dove si trova anche la piccola punta Puntuleîna. Il muro di sostegno con arcate, è stato costruito nel 1874 come elemento di sostegno della strada sopra la spiaggia.

Lanterna

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

27

Il faro "Lanterna" si trova ai piedi del sagrato della chiesa di Sant' Eufemia, presso il Lungomare dei fratelli Gnot, in passato via Monte. Questa strada, fu costruita nella seconda metà del XIX secolo per unire due strade importanti che circondano il centro storico da nord a sud: Santa Croce e via Vl. Švalba (in passato nota come Via Dreîocastiel). Originariamente, nel XIX secolo, nello stesso posto si trovava una lanterna in ferro, sostituita negli anni Trenta del XX secolo da un faro in pietra. Il faro è stato costruito con blocchi di pietra bianca ed è dotato di un balcone protetto da un parapetto in ferro. Ai piedi del faro si trova un bunker difensivo risalente alla Seconda guerra mondiale.

Casa del mare - Eco-museo

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

28

In uno spazio relativamente angusto (perché tale era lo spazio sufficiente ad ospitare una famiglia di mare) la casa del mare presenta, attraverso storie e oggetti vari, la vita dei pescatori, degli operai, dei costruttori navali, dei marinai e delle loro famiglie nel territorio del comune di Draga di Moschiena (Mošćenička Draga). Si tratta di una storia sul mare e sulla vita di mare e accanto al mare, rappresentata anche attraverso contenuti multimediali, con un piccolo angolo rivolto ai bambini.

Lo sviluppo storico di Draga di Moschiena è direttamente legato al mare ed è anche il motivo principale per il quale gli abitanti di questa località, sono oggi orientati al turismo. Lo spazio espositivo è situato in una "casa accanto al mare" - un edificio che fa parte di un complesso architettonico protetto, a due piani, sufficiente ad esprimere la virtuosità della disposizione di temi relativi alla vita tradizionale di questo territorio addensati in questo piccolo spazio. Questi vengono rappresentanti attraverso tre temi principali: la pesca, la navigazione e la cantieristica tradizionale. La mostra si estende anche lungo la riva, di fronte alla casa, dove sono disposte delle tabelle rivolte a visitatori occasionali o intenzionali, che raccontano della vita lungo la riva e di tutte quelle manifestazioni del passato e di quelle che continuano ad avere luogo ancora oggi. Per non svelarvi tutto, vi suggeriamo di fare una passeggiata lungo la riva di Draga di Moschiena e recarvi di persona alla Casa del mare.

Leuto Sv. Andrija (Sant'Andrea) del 1934

Mošćenička Draga

29

Accanto alla brazzera, il leuto è l'imbarcazione più grande dell'Adriatico appartenente alla famiglia delle imbarcazioni di piccole dimensioni. In termini di struttura, attrezzatura e funzione, è simile alla gaeta, ma in genere dispone di uno scafo più grande e pieno. I leuti erano barche usate tipicamente per la pesca e, nonostante fossero diffuse in tutto il Mediterraneo, sono giustamente considerate barche tipiche dell'Adriatico orientale, almeno per quanto riguarda il loro uso in queste zone. Il bellissimo leuto Sv. Andrija, costruito nel 1934 a Cherso (Cres), oggi di proprietà della famiglia Barković - Blaženić, è dotato di elementi costruttivi (chiglia, costole e madieri, dormienti longitudinali,...) in quercia, con fasciame di abete rosso e ponte in legno di abete. La barca, lunga 7,95 metri, veniva utilizzata come leuto da pesca con la sciabica e in seguito anche come piccolo peschereccio. È stata restaurata nell'ambito del progetto Piccola barca 2 dal costruttore navale Loris Rubinić di Mošćenica. Il ponte è stato completamente rivestito, mentre la poppa è dotata di un gradino più basso per accedere al motore e da un'apertura con boccaporto per accedere sottocoperta. Leuto Sv. Andrija, varato ufficialmente il 13 luglio 2018, alla Rassegna e regata di barche tradizionali di Draga di Moschiena (Mošćenička Draga), partecipa a numerose regate e manifestazioni nell'ambito del progetto Piccola barca 2 ed è una delle barche più grandi restaurate nell'ambito dello stesso progetto. Ha avuto modo di mettere alla prova le proprie potenzialità navigando durante una burrasca e una tempesta di scirocco da Draga di Moschiena alla città di Veglia (Krk), dimostrando l'elevata qualità del restauro.

Rassegna e regata di barche a vela tradizionali

Mošćenička Draga

30

Draga di Moschiena (Mošćenička Draga), in passato porto di pescatori e oggi affascinante destinazione turistica, sta cercando di valorizzare al meglio il suo ricco patrimonio legato alla pesca e al mare. In questo tentativo, un ruolo speciale è ricoperto dalla Rassegna e regata di barche a vela tradizionali PICCOLA BARCA che dal 2009 ha luogo, ormai, tradizionalmente nel mese di luglio a Draga di Moschiena. La manifestazione è organizzata dall'Ecomuseo di Draga di Moschiena in collaborazione con la Cattedra del Sabor ciacavo del Comune di Draga di Moschiena (Settore per le barche tradizionali Draške barki), l'Ente turistico e il Comune di Draga di Moschiena. Durante la manifestazione è possibile ammirare, in tutta la loro fastosità e bellezza, imbarcazioni come il gozzo, la passera, la gaeta, il leuto, la battana e altre, tutte dotate di vele tradizionali (vele al terzo, latine, auriche, portoghesi). Oltre alla regata di barche tradizionali, la manifestazione è ricca di contenuti educativi tra cui la preparazione dimostrativa dell'attrezzatura da pesca, il restauro di barche tradizionali, la realizzazione e riparazione di reti, la salatura del pesce, la realizzazione di corde secondo i metodi tradizionali, la realizzazione di vele, la preparazione della barca con la sistemazione dell'albero e delle vele, e vi hanno luogo anche regate dimostrative di barche a vela e a remi. I contenuti sono rivolti ai residenti, visitatori e turisti di tutte le fasce di età. L'evento è ricco di interessanti contenuti marittimi, tra cui mostre tematiche e conferenze popolari, una sfilata di barche tradizionali a remi con sottofondo musicale, una sfilata di barche a vela per bambini e visitatori, una rassegna di barche tradizionali in movimento davanti alla riva con effetti luminosi e un sottofondo di musica classica, fantastici fuochi d'artificio con musica, concerti, una ricca offerta gastronomica locale nei ristoranti e alla fiera di prodotti etno-biologici del Quarnaro. Quanto menzionato rende la Rassegna e la regata di barche tradizionali PICCOLA BARCA di Draga di Moschiena una delle manifestazioni più importanti e più caratteristiche di questo tipo nell'Adriatico.

www.tz-moscenicka.hr

Il mandracchio di Laurana e la Casa del gozzo di Laurana

Lovran | 45°17'31"N | 14°16'35" E |

31

Che siate arrivati con un mezzo di trasporto da Fiume o dall'Istria o addirittura passeggiando lungo la costa: ora siete a Laurana (Lovran). Seguite una piccola salita verso l'ingresso nel centro storico e non perdetevi la vecchia torre civica perché custodisce una testimonianza importante della cantieristica in legno di Laurana. Un gozzo di Laurana rinnovato - un'imbarcazione tradizionale in legno del 1966 - è esposto permanentemente nella "Casa del gozzo di Laurana" che si trova al piano terra della Torre civica all'ingresso nel centro storico della città. Questo spazio espositivo è stato aperto al pubblico nel 2015. Il gozzo è stato costruito dal grande costruttore navale Ivan Nino Gašparinić che ha trasferito le proprie conoscenze e abilità ai suoi successori, Ivan Kalčić e Gianfranco Sirotnjak.

Laurana viene menzionata nel XII secolo dal geografo arabo El Idrissi, come città caratterizzata dalla costante presenza di navi e da cantieri navali continuamente in funzione. Molti di questi sono stati costruiti proprio a Laurana, anche se la cantieristica in legno perde importanza con l'inizio del XX secolo, quando il primato viene assunto dalle navi in metallo.

Il gozzo di Laurana è una piccola e caratteristica imbarcazione in legno che continua ad essere utilizzata in quest'area della Liburnia ed è possibile ammirarla ancora oggi nel mandracchio di Laurana. Il mandracchio di Laurana è un elemento fondamentale del centro storico, che in passato era cinto da mura che formavano il cosiddetto castelliere. A differenza degli altri castellieri di queste zone, Laurana era l'unico in diretto contatto con il mare. Proprio per questo motivo la città veniva spesso presa di mira dai pirati e, in diverse occasioni, anche dai nemici veneziani, poiché Laurana è stata per secoli sotto il dominio dei sovrani austriaci, occasionalmente in lotta Venezia. Tuttavia, neanche gli abitanti del castelliere erano restii ad attaccare per primi le navi nemiche di passaggio verso il canale di Faresina (Vela Vrata).

Il porto, ovvero il mandracchio, fa parte della storia peschereccia di Laurana, perché in passato, proprio come oggi, fungeva da ormeggio per gozzi, passere, battane e altre barche tradizionali che venivano utilizzate per la pesca e il trasporto di merci poco ingombranti. Spesso nelle vecchie cartoline di Laurana viene rappresentata una miriade di vele, tra le quali anche quelle colorate dei bragozzi chioggiotti, che giungevano proprio da Chioggia.

Gozzo di Laurana del 1968

Lovran

32

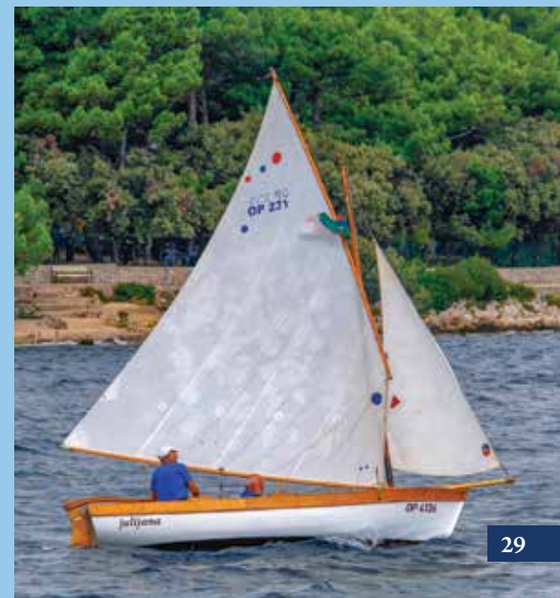
Il gozzo di Laurana è un'imbarcazione dalle forme armoniose, creata a Laurana negli anni '50 del secolo scorso, grazie alle mani del famoso costruttore di navi in legno di Laurana, Ivan Nino Gašparinić. Nonostante venga chiamata gozzo, questa imbarcazione fa parte della famiglia delle gaete. Infatti, la rotondità della prua e soprattutto della poppa è molto più marcata rispetto a quella del vero e proprio gozzo, e ha un ponte che si estende da prua all'albero che, insieme ad altri dettagli, la inserisce nella famiglia delle gaete. Questa imbarcazione è caratteristica per la poppa ovale e le linee di prua accentuate, e soprattutto per un bellissimo e altissimo proseguimento della ruota di prua. Questa imbarcazione, lunga 4,80 metri e munita di sigla OP 207, è stata costruita nel cantiere artigianale di Nino Gašparinić nel 1968, mentre oggi è di proprietà di Arsen Dobrijević ed è stata restaurata nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera Slovenia-Croazia, Piccola barca 2, nel cantiere nautico di Ivan Pavelić a Poljane. A differenza del gozzo di Laurana, in esposizione presso "La casa del gozzo di Laurana", questa imbarcazione dotata di vele al terzo con fiocco parteciperà alle rassegne e regate di barche tradizionali in Istria e nel Quarnaro.

Passera di Laurana del 1954

Lovran

33

Accanto al gozzo, la passera è una delle imbarcazioni di piccole dimensioni più diffuse nell'Adriatico. La passera di Laurana, come le altre passere, è caratterizzata da una prua appuntita, uno scafo arrotondato e una poppa a specchio. Le passere venivano utilizzate per la pesca, il trasporto di persone e merci, come barche di supporto ai velieri, alle portarinfuse e a navi da pesca (lampare) e simili. Le passere più piccole erano inizialmente dotate di propulsione a remi e quelle più grandi anche di vele, nell'Adriatico settentrionale soprattutto di vele al terzo. In seguito furono dotate di motore, tanto che le linee della poppa assunsero forme piene. La nostra passera di Laurana, risalente al 1954 e lunga 4,46 m, è stata costruita nel cantiere artigianale di Nino Gašparinić. Oggi l'imbarcazione, dotata di sigla OP 4136, è di proprietà dell'associazione Naš Lovran (trad.it. Nostra Laurana) e della Sezione per le imbarcazioni tradizionali Lovranska lantina. La passera è stata restaurata nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera Slovenia-Croazia Piccola barca 2, grazie all'impegno del costruttore navale Ivan Kalčić e fungerà da fantastico esempio di passera alle manifestazioni e nelle regate dell'Istria e del Quarnaro.



Mandracchio a Volosco (Volosko)

Opatija | 45°20'51" N | 14°19'12" E |

34

Quando sarete in viaggio da Fiume (Rijeka) verso Abbazia (Opatija), fate una deviazione dalla strada principale verso Volosco (Volosko), un vecchio villaggio di pescatori in cima al golfo di Fiume, che un tempo apparteneva alla signoria di Castua e che viene menzionato per la prima volte in documenti risalenti al 1543. La città si contraddistingue per la tipica architettura costiera e per un'organizzazione dello spazio caratterizzata da strade strette che si insinuano tra le case e scendono rapidamente verso il mare per finire in un bellissimo, vecchio porto - il mandracchio - in passato utilizzato per le barche a vela.

Il porticciolo ospita oggi imbarcazioni di piccole dimensioni e barche tradizionali in legno, ed è dotato di uno squero. Le strutture per asciugare le reti da pesca rimandano all'antica, vivace e molto importante attività economica degli abitanti di Volosco (Volosko): la pesca. I piatti a base di pesce sono la colonna portante dei menù dei ristoranti locali, che contraddistinguono l'odierno mandracchio di Volosco.

Questa è anche la prima tappa con la quale il Lungomare collega Volosco a Laurana (Lovran) - lungomare realizzato alla fine del XIX secolo per godere dell'aria di mare e di panorami indimenticabili sul golfo del Quarnero e sulle isole di Cherso (Cres) e Veglia (Krk). Fate anche voi una passeggiate lungo le vie un tempo utilizzate da re e nobili.

All'inizio del lungomare si trova anche la casa natale di Andrija Mohorovičić, scienziato di fama mondiale che si occupava di meteorologia e sismologia.

Ormai da diversi decenni questo pittoresco porticciolo, adornato da strutture per asciugare le reti da pesca, ospita la manifestazione internazionale di arte Mandrać.

Gozzo del 1895 - Gozzo di Abbazia

Opatija

35

La riviera di Abbazia era piena di queste imbarcazioni in legno, utilizzate per il trasporto di turisti fino alla fine del XIX secolo. Il gozzo, un'imbarcazione di legno lunga 5,15 m e munita di sigla OP 552, è stato varato nel 1895, proprio come imbarcazione per il trasporto di principi e signori nelle acque di Abbazia. L'imbarcazione fa parte dei gozzi del Quarnaro ed è dotata di prua e poppa fortemente appuntite e di una ringhiera a poppa ("giardinetto"). L'imbarcazione è dotata di due alberi, uno più grande con vela al terzo, e uno più piccolo con vela aurica, posto per ospitare i turisti, ed era manovrata dai famosi barcaioli. La barca è stata costruita a Poljane, non lontano da Abbazia, ed è di proprietà della famiglia Wruss. La morsa del tempo ha lasciato un forte segno su questa barca, ma per fortuna è stata restaurata dalle abili mani del costruttore navale Feručo Brubnjak, a Ika, ed è stata rimessa nuovamente in funzione grazie ai fondi del progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Piccola barca 2. Anche se non è originalmente destinata alle regate e alla navigazione a vela, questa imbarcazione parteciperà anche a questo tipo di sfide, tanto che non sarà una rarità trovarla in questi eventi - grazie all'associazione Barcaioli di Ika - e potrete riconoscerla grazie ai suoi due alberi e al suo equipaggio di entusiasti.

Gaeta Nebuloza del 1932

Opatija

36

La gaeta costruita a Korčula nel 1932, munita di sigla RK - 8452, è stata restaurata a Ičići nell'ambito del progetto Piccola barca 2 grazie alle mani abili del costruttore navale Ivan Kalčić. Si tratta di una delle imbarcazione di piccole dimensioni più diffuse nell'Adriatico, in uso sin dal tardo Medioevo. Anche se mossa principalmente da remi e usata soprattutto per la pesca, parte obbligatoria dell'attrezzatura di una gaeta erano un albero situato a 1/3 di distanza dalla prua e una vela latina. La gaeta, lunga 5,85 metri, presenta una forma elegante della carena, con ponte largo e ricurvo, soprattutto verso poppa, adatto a ospitare un ampio numero di persone.

Questa imbarcazione presenta fiancate a forma piena, uno scafo relativamente piatto e un passaggio repentino del fasciame, dal fondo alle fiancate. Presenta una ruota di poppa quasi verticale, mentre la ruota di prua è in genere leggermente ricurva e si eleva sopra il ponte. La gaeta Nebuloza è di proprietà di Igor Felker e, grazie alla sua bellissima vela latina con fiocco e lo scafo nero, con la sua presenza arricchirà le rassegne e le regate di barche tradizionali dell'Adriatico settentrionale (Draga di Moschiena, Laurana, Veglia, Neresine...) nell'ambito del progetto Piccola barca 2.

Porticciolo di Abbazia -Šporer

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

37

Con una passeggiata sul Lungomare dal porto di Abbazia, passando accanto ai giardini di villa Angiolina e proseguendo vicino alla chiesa di San Giacomo, raggiungerete un piccolo porto con poche barche e la statua di un vecchio barcaiolo scolpita nel bronzo. Vi troverete nel porticciolo di Šporer. Si tratta di uno dei più importante e forse più vecchi porticcioli di Abbazia, situato accanto al Padiglione d'arte di Juraj Šporer, è collegato alla vecchia abbazia medievale agostiniana di San Giacomo, dalla quale deriva il nome della moderna Abbazia. Il porticciolo era utilizzato principalmente dalla popolazione locale come ormeggio per barche - gozzi e passere. Con lo sviluppo del turismo, alla fine del XIX sec. e all'inizio del XX sec., il porto viene usato a scopi sportivo-ricreativi e per gite turistiche in barca.

Nel 1886, nelle immediate vicinanze del porticciolo, ai piedi dell'attuale hotel Milenij, è stato costruito il bagno di Paskvale Jačić. Tuttavia, già nel 1891, il bagno fu trasferito verso l'odierna Slatina, tanto che da allora il porticciolo è interamente destinato alle barche e funge da riparo per piccole imbarcazioni.

KVARNER
Maritime heritage

Il porticciolo nasconde numerose storie e leggende. Era il punto di partenza delle barche per le escursioni dei leggendari barcaioli di Abbazia - una professione nata soprattutto dalla necessità di trasportare merci e quindi passeggeri e turisti. Nelle città lungo la costa orientale dell'Adriatico la tradizione dei barcaioli, volta al trasporto dei passeggeri, vanta una storia lunga più di un secolo. Le città adriatiche di Zara (Zadar), Ragusa (Dubrovnik), Abbazia (Opatija) e le località della riviera di Abbazia hanno ereditato la professione del barcaiolo alla fine del XIX secolo e soprattutto nella prima metà del XX secolo. In quel periodo si è sviluppato anche un tipo particolare di imbarcazione - il gozzo del Quarnero o di Abbazia, utilizzato per trasportare i turisti lungo la riviera di Abbazia. La maggior parti di questi gozzi aveva un posto anche in questo vecchissimo porticciolo di Abbazia. In seguito, il sistema di propulsione (remi o vele) cambiò e fu leggermente semplificato grazie all'introduzione del motore, ma i barcaioli e le brevi escursioni turistiche in barca sono ancora molto popolari. Venite a scoprirlo da soli. Poco distante, camminando lungo la riva di Abbazia, troverete vari stand che offrono interessanti escursioni attraverso il Quarnero, forse addirittura con la "piccola barca".

Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume

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

38

Se vi si siete improvvisamente fermati in via del Corso (Korzo) a Fiume (Rijeka) perché i vostri occhi si sono posati sulla bellissima facciata di un palazzo, su una collina sopra il centro della città, sappiate che state guardando il Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume. Il museo si trova nel Palazzo del Governatore, opera dell'architetto ungherese Alajos Hauszmann del 1896. Il palazzo fungeva da residenza del governatore ungherese che, in nome delle autorità ungheresi, gestiva la città e il porto, di importanza strategica per lo sviluppo dell'economia della parte ungherese dell'Impero austro-ungarico. L'attuale Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato ospita le collezioni del Museo Civico, del Museo della città di Sušak e del Museo del Litorale Croato e, con la sua mostra permanente e le tante mostre importanti, partecipa alla celebrazione di eventi importanti legati alla storia e alla cultura di Fiume (Rijeka), della Regione Litoraneo-montana (Primorsko-goranska) e della Croazia, svelando così i frammenti ancora sconosciuti del passato e del patrimonio. Una delle parti più importanti della mostra permanente si trova al secondo piano del palazzo e porta il titolo di Vele del Quarnero. La mostra è suddivisa in diverse sezioni. Pertanto, passeggiando attraverso la vecchia residenza del governatore entriamo in contatto con l'attrezzatura e gli strumenti nautici attraverso la storia, scopriamo l'importanza della vela nel Litorale croato e nelle isole del Quarnero dalla fine del XVIII secolo alla metà del XX secolo, scopriamo capitani e proprietari di navi e qual'era l'aspetto dei cantieri navali. Nella mostra permanente, domina soprattutto il periodo dalla fine del XVIII secolo alla metà del XX secolo, ovvero il periodo d'oro delle vele del Quarnero fino alla costruzione dei grandi cantieri navali di Fiume tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo. Alla fine, non meno importante, potrete ammirare anche un giubbotto di salvataggio originale del Titanic. Come e perché questo pezzo unico, del quale esistono solo cinque esemplari al mondo, sia giunto nel museo di Fiume scopritelo da soli.

ppmhp.hr

Museo di Scienze naturali di Fiume

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

39

Se siete amanti della natura e cercate un'oasi nel centro di Fiume (Rijeka), assicuratevi di visitare il Museo di Scienze naturali, situato nel Parco di Nikola Host, nella villa di famiglia del conte Negroni del 1925. Nel parco è stato allestito un orto botanico, dove sono presentate le specie vegetali più diffuse di questo territorio e dove potrete fare una breve pausa dal trambusto della città.

Il museo ha celebrato il suo 140° anniversario e i suoi 70 anni di servizio pubblico e merita sicuramente di essere visitato. Nel corso del tempo è cambiato sia il metodo di esposizione, sia il metodo di lavoro con i visitatori, tanto che oggi i visitatori possono vivere le attrazioni naturali con i diversi sensi e, con l'aiuto della tecnologia moderna, possono leggere e ascoltare storie o concerti, conoscere scienziati, discutere e stare in compagnia.

La mostra permanente, copre temi legati al passato geologico dell'Adriatico e presenta uccelli, mammiferi, rettili, anfibi e insetti del territorio fiumano. Al piano terra del Museo è stato allestito anche un acquario. Nella sezione nuova della mostra permanente, intitolata Plavetnilo (trad. It. Blu), il visitatore può scegliere cosa vedere e per quanto tempo. L'enorme squalo bianco catturato a Buccari (Bakar) nuota assieme ad altri squali in un'enorme capsula trasparente, situata al centro della mostra e raffigurante la diversità del mondo sottomarino del Quarnero. L'esposizione presenta circa 150 organismi marini nel loro ambiente naturale e nel ruolo che ricoprono per l'ecosistema adriatico, ed è concepita per offrire al pubblico la possibilità di vivere il mare con tutti i sensi. A condizione, ovviamente, che ci si dia da fare al massimo. I visitatori infatti non hanno scelta: se desiderano vedere qualcosa devono agire come ricercatori attivi.

Non stupitevi se, passeggiando per la città, vi imbatterete in loro mostre allestite in diversi spazi pubblici, tra cui la Pescheria. Se dopo la Regione Litoraneo-montana (Primorsko-goranska) "blu" avrete voglia di scoprire quella "verde", fate una visita anche al Castello Zrinski a Brod na Kupi, dove troverete una collezione dislocata del Museo di Scienze naturali di Fiume con una raccolta dedicata alla caccia, alla silvicoltura e alla pesca.

www.prirodoslovni.com

Pescheria di Fiume

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

40

Dopo aver visitato il teatro di Fiume (Rijeka), sul tetto del quale ci sono ancora le tracce del pennello magico di Gustav Klimt rimaste in eredità ai fiumani, prestate attenzione a un ulteriore elemento affascinante dell'architettura fiumana situato nelle immediate vicinanze: la pescheria. Anche prima dell'attuale pescheria, qui si trovava proprio una pescheria!

Si ritiene che l'inaugurazione della vecchia pescheria di Fiume nel 1866, costruita in base al progetto di Antonio Deseppi, sia stata un evento storico importante per lo sviluppo del complesso del Mercato centrale di Fiume.

Alla fine del XIX secolo, nei suoi diari di viaggio, Dragutin Hirc scrisse con entusiasmo di questo edificio dedicato al pesce:

"Dopo aver superato i portici dedicati al commercio, eccoci di fronte alla pescheria. Qui ci sono tavoli con casse, e in esse, gronghi che si attorcigliano come serpenti. Sul pavimento ci sono casse con molluschi e conchiglie. (...) La pescheria di Fiume è un edificio lungo con porte di ingresso e di uscita, e i pescatori disposti in due file lungo i lati. Ognuno di loro ha posizionato cestini fatti di salice pieni di pesce di vario tipo, granchi, granceole, seppie, seppiole, calamari, piovre, polpi. C'è uno strano odore e se non ci sei abituato, lo abbandonerai presto."

Tuttavia, questa pescheria smise presto di soddisfare i bisogni di una città in crescita e già verso la fine del XIX secolo si iniziò a pensare alla costruzione di una nuova pescheria. Nonostante i molti anni di discussione, sul posto in cui costruire la nuova pescheria, si decise di realizzarla nello stesso posto di quella vecchia. Questo progetto fu realizzato nel 1916, in base alle idee di Carlo Pergoli. Le decorazioni in pietra furono realizzate dal famoso scultore veneziano Urbano Bottasso, che creò un imponente edificio con fontane all'interno, tavoli in pietra d'Istria grigia, capitelli e ricchi ornamenti sulla facciata raffiguranti pesci, granchi e molluschi sott'acqua. È possibile ammirare lo sfarzo architettonico della doppia sala interna in tutta la sua maestosità, salendo nella galleria al primo piano dal lato posteriore. Perciò, concedetevi tutto il tempo necessario, muovetevi lentamente e osservate attentamente tutti i dettagli menzionati. L'affascinante mondo marino vi lascerà a bocca aperta.

Facoltà di studi marittimi di Fiume

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

41

La tradizione della formazione navale a Fiume ha una storia di diversi secoli. Nella seconda metà del XVIII secolo erano operative le prime scuole navali pubbliche dell'Impero asburgico, e la prima fu fondata grazie a un decreto di Maria Teresa e gestita dal gesuita Saverio Orlando. La scuola fu istituita a Trieste, ma successivamente Orlando continuò la sua attività a Fiume, anche se la scuola restò in funzione per meno di due anni.

Nella prima metà del XIX secolo, alla fine delle guerre napoleoniche, quando l'Impero asburgico tornò a dominare la costa orientale dell'Adriatico, dalle città costiere, ci furono diverse richieste per l'istituzione di scuole navali.

Tra le scuole più significative dell'Adriatico settentrionale si annoverano la Scuola navale di Buccari e la Scuola navale e commerciale di Fiume. Nella metà degli anni '50 del XIX secolo, le autorità imperiali decisero di istituire un'Accademia militare navale a Fiume. L'accademia fu istituita nel 1856. Tuttavia, l'idea di istituire un'accademia risale alla fine del XVIII secolo, ma a causa delle particolari condizioni geopolitiche non poté essere realizzata. Nel 1854, una decisione del governo imperiale scelse definitivamente Fiume come sede dell'Accademia. Quest'ultima fu inaugurata nel 1857 e restò in funzione senza interruzione fino al 1866.

Gli insegnamenti presso l'Accademia militare navale si svolsero durante il XIX secolo e nella prima metà del XX secolo, fino a quando nel 1931 non vi fu trasferito l'ospedale di Fiume. Durante la Prima guerra mondiale, l'Accademia fu trasferita a Vienna.

A cavallo dei secoli XIX e XX, parallelamente all'Accademia militare navale di Fiume, fu istituita un'Accademia nautica dal governo ungherese, e tale situazione continuò fino alla fine della Prima guerra mondiale.

L'attuale Facoltà di studi marittimi dell'Università di Fiume è stata il primo istituto di studi superiori a Fiume. Ha sede in un palazzo che all'inizio del XX secolo ospitava l'Accademia commerciale, nell'ex-piazza Cambieri, con una facciata rivolta verso le vie Fiorello la Guardia e Pomerio, e l'altra rivolta verso Via dello Studente.

Dopo la Seconda guerra mondiale, con una decisione del Ministero marittimo della Repubblica Socialista Federale di Jugoslavia, risalente al 1949, fu fondato l'Istituto superiore di studi marittimi di Fiume. Inizialmente operava con tre dipartimenti: nautico, di ingegneria navale e marittimo-commerciale. Nell'anno accademico 1956/57 fu inaugurato il dipartimento di radiotelegrafia.

Alla fine degli anni '70 del secolo scorso, l'Istituto superiore di studi marittimi cambiò nome in Facoltà di studi marittimi e dei trasporti, mentre nel 2001 il Dipartimento navale dell'Università di Fiume e l'Istituto superiore di studi marittimi furono uniti per formare l'attuale Facoltà di studi marittimi dell'Università di Fiume.

La facoltà di studi marittimi offre cinque indirizzi diversi (nautica e tecnologie per i trasporti marittimi; ingegneria navale; tecnologia elettronica e informatica nel settore marittimo; tecnologia e organizzazione dei trasporti; e logistica e management marittimo e dei trasporti) strutturati in corsi di laurea triennale e magistrale, un dottorato di ricerca in "Studi marittimi", nonché un Centro per la formazione di marinai, ed è un istituto superiore e di ricerca di punta in Croazia, che ha formato un alto numero di esperti riconosciuti a livello mondiale.

www.pfri.uniri.hr

Canal morto

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

42

Se avete attraversato la via più importante di Fiume (Rijeka), ovvero il Corso (Korzo), continuate verso est fino ad arrivare all'acqua, laddove il fiume incontra il mare. Fate attenzione al traffico intenso quando attraversate la strada e giungerete proprio al Canal morto. Il Canal morto è il nome di un canale marino che separa due parti di Fiume: Fiume e Sušak. Nel periodo tra le due guerre mondiali, Fiume era sotto il dominio italiano e Sušak sotto quello jugoslavo, mentre sul Canal morto esisteva un muro che fungeva da confine statale. Il muro fu demolito e le due parti di città finalmente unite nel 1947.

Sin dal 1689, alla foce del fiume Eneo (Rječina) e quindi anche del canale, si trovava la confraternita di San Nicolò, che possedeva anche un piccolo cantiere navale.

Il canale rappresentava la foce del fiume Eneo fino agli anni '50 del XIX secolo, quando, dopo una decisione delle autorità cittadine e la costruzione del nuovo delta dell'Eneo e la deviazione del corso principale del fiume, diventò un canale "morto", ovvero un piccolo porto destinato ad ospitare solo piccole barche a vela destinate al cabotaggio e barche in legno. Nella prima metà del XX secolo nel canal Morto si trovava un piccolo porto per l'ormeggio di piccole navi a vela mercantili, brazzere, trabaccoli e simili, che rifornivano Fiume di merci (soprattutto frutta, verdura, vino e olio commestibile) provenienti dalle altre zone dell'Adriatico e dalle isole del Quarnero. In questo modo il porticciolo funzionava anche da mercato. Le bitte lungo il canale sono ancora oggi una testimonianza del passato di questo luogo importante per la città di Fiume. Con il passare del tempo il canale fu abbandonato e, poiché poco profondo per ospitare navi più grandi mentre il ponte in ferro non è più movibile per lasciarle entrare nel canale, viene usato oggi per barche più piccole, mentre esiste anche una zona in cui vengono effettuate piccole riparazioni alle navi - unico luogo di questo genere nel centro di Fiume.

Il frangiflutti di Fiume

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

43

Partendo da Riva Boduli in direzione della Capitaneria di porto di Fiume (Rijeka) e del nuovo terminal passeggeri, si giunge all'imponente diga frangiflutti di Fiume, praticamente inesistente 150 anni fa. Infatti, Fiume avviò la costruzione di un porto completamente nuovo in mare, di fronte alla città, solo all'inizio degli anni Settanta del XIX secolo, perché precedentemente il porto era collocato alla foce del fiume Eneo (Rječina). Il frangiflutti, comunemente noto come "Molo Longo", cambiava nome ufficiale e lunghezza, a seconda dei cambiamenti di governo e di regime. All'inizio del XX secolo, il frangiflutti faceva parte del complesso portuale insieme al nuovo cantiere navale Lazarus, mentre già dal 1912 ospitava i bagnanti curiosi del bagno pubblico Quarnero disposto su due livelli. Sin dal periodo austro-ungarico il "Molo longo" funse da ispirazione anche alle associazioni sportive, tra cui quella di canottaggio del Quarnero, del Liburna e dei Canottieri Fiumani, che organizzavano competizioni sportive nelle vicinanze.

Il frangiflutti, bombardato quasi fino alle fondamenta dagli aerei alleati alla fine della Seconda guerra mondiale, fu completato in tutta la sua lunghezza dopo il 1945, durante la ricostruzione.

Oggi il frangiflutti, nella sua imponente lunghezza di 1754 m, detiene una funzione completamente diversa. Sebbene durante la seconda metà del XX secolo, alla radice del molo ci fosse una banchina del cantiere navale Viktor Lenac e anche un attracco per grandi navi merci e passeggeri, dopo il trasferimento e la riorganizzazione del porto di Fiume, il frangiflutti fu aperto alla popolazione e trasformato in una nuova passeggiata urbana, in grado di offrire uno sguardo completamente diverso sulla città, che dal mare si innalza verso le colline dell'entroterra. A memoria dell'antica funzione portuale, sul frangiflutti sono state conservate e ristrutturate due gru, che di notte sono illuminate di vari colori.

Lo sguardo di ogni visitatore intenzionale che decida di fare una passeggiata lungo il frangiflutti sarà attirato dalla nave a vapore "Uragan". Si tratta di una nave costruita negli anni Settanta del XIX secolo, molto probabilmente ad Amburgo. Si presume che fosse utilizzata per la raccolta dei rifiuti del cantiere navale. I due motori a vapore furono sostituiti da motori a combustione interna, molto probabilmente subito dopo la Prima guerra mondiale. Grazie all'ampio spazio di poppa, dove potevano essere posizionate gru, betoniere, blocchi di pietra, bitte e materiale raccolto dal fondale marino, la nave fu utilizzata per ricostruire il porto di Fiume distrutto durante la guerra. Dopo la ristrutturazione fu destinato a diversi usi, tra cui l'analisi del fondale marino, fino a comparire nel filmThe Winds of War tratto dal romanzo di Herman Wouk. In seguito la nave è stata ormeggiata per molti anni a un corpo morto ed è affondata nel porto di Sušak nel 1999. Su iniziativa dell'Autorità portuale di Fiume e della Facoltà navale di Fiume, la nave è stata acquistata dal suo ultimo proprietario e parzialmente ristrutturata nel 2004 e consegnata alla città di Fiume che ha assegnato il completamento della ristrutturazione al cantiere navale "3. Maj". Oggi, l'Uragan ristrutturato è permanentemente ormeggiato al frangiflutti di Fiume.

Fiumare - Festival del mare e della tradizione marittima del Quarnaro

Rijeka

44

Se capitate a Fiume tra la fine di maggio e l'inizio di giugno troverete un centro e una riva particolarmente vivaci. Con la fine della primavera e il primo caldo, la città si rivolge al mare per ricordare la sua identità marittima. È il periodo del festival del mare - Fiumare.

Facciamo rivivere il Canal morto: è stata la prima manifestazione attraverso la quale nel 2011 si iniziò a indirizzare l'attenzione al patrimonio marittimo quasi dimenticato di Fiume (Rijeka). Già nel 2012 fu istituito il primo e vero festival cittadino dedicato al mare e alla tradizione marittima del Quarnaro - "Fiumare". Il festival del Quarnaro diventa un particolare viaggio nel tempo in punti autentici della città, dal Delta al Canal morto, attraverso via Verdi e il Mercato cittadino - dal mercato al porto. Il festival è caratterizzato dalla presenza di barche di legno "ancorate" in mezzo al Corso (Korzo) per poter essere ammirate, ma anche per gareggiare a una competizione di bellezza e originalità. Le barche sono successivamente messe alla prova anche in mare, attraverso regate e gare di voga, vivaci regate per bambini e adulti, laboratori sulle abilità marittime e di pesca, conferenze e mostre, rappresentazioni storiche e fuochi d'artificio, e presentazioni di diverse tradizioni del Quarnaro e dell'inevitabile gastronomia locale.

www.visitRijeka.hr

Faro a Mlaka

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

45

Se vorrete visitare l'unico faro di Fiume (Rijeka), dovrete scendere dal centro verso occidente, lungo la ferrovia, quindi fino a Mlaka e l'inizio di Via dell'Industria. Qui troverete il faro originale della città di Fiume, un po'nascosto e quasi invisibile, l'unico faro dell'Adriatico a non trovarsi direttamente sul mare. Fu posizionato per la prima volta sul Molo Maria Teresa già nel 1884. La luce del faro in cima a una torre ottagonale brillò per la prima volta il 26 novembre 1884, accesa dal governatore di Fiume, dal nobile ungherese Ágoston Zichy, in quanto all'epoca, Fiume era sotto il governo ungherese. Il faro era alto 29 metri, mentre la luce raggiungeva un'altezza di 31,1 metri. Nel 1894 il faro fu spostato nella sua posizione attuale a Mlaka per il pericolo di crollo del frangiflutti sul quale era situato. All'epoca questa zona della città era in diretto contatto con la costa. Negli anni Trenta del XX secolo, fu costruito un edificio a tre piani per ospitare il personale del faro e quindi il faro fu nuovamente smontato per essere installato in cima a questo edificio. Il faro raggiunge ora i 38 metri di altezza. Dopo la Seconda guerra mondiale, più precisamente nel 1956, il faro fu ristrutturato, mentre nel 1992 l'accensione della luce venne resa completamente automatica, tanto che in quello stesso anno i guardiani del faro furono congedati.

Oggi la luce del faro di Mlaka illumina uno spazio di 39 metri sopra il livello del mare, ha una portata di 15 miglia nautiche ed emette un segnale luminoso ogni 10 secondi.

Mostra "Il siluro di Fiume - il primo al mondo"

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

46

Nelle immediate vicinanze della stazione centrale degli autobus di Fiume (Rijeka), in piazza Žabica, si trova l'ingresso ai depositi della ferrovia. Potete dirigervi liberamente verso questo manufatto del patrimonio industriale, anche se a prima vista sembrerà sgradevole, perché vi imbatterete in un deposito con contenuti da museo. La mostra "Il siluro di Fiume (Rijeka) - il primo al mondo" è stata inaugurata nel 2016, durante il 150° anniversario dal brevetto del siluro. La mostra nel deposito ferroviario, nella zona occidentale di Žabica a Fiume, è organizzata dal Museo Civico di Fiume, in collaborazione con il Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume. Uno dei maggiori successi tecnologici del XIX secolo, simbolo del "miracolo industriale" della Fiume di quell'epoca, viene presentato nel corso di tutto il suo sviluppo, dalle prime idee di Ivan Luppis fino allo sviluppo del siluro di Whitehead, fino al termine della produzione a Fiume negli anni Sessanta. Oltre alla cinquantina di oggetti originali - il siluro, i tubi di lancio, vari tipi di giroscopi, meccanismi di profondità, sistemi di propulsione, indicatori di direzione e velocità, attrezzature per i test sui siluri e vari strumenti - parti di un siluro, sono messi in mostra anche i modellini dei guardacoste di Luppis, del primo siluro di Whitehead e delle stazioni di lancio, e numerose proiezioni. La mostra "Il primo siluro al mondo - Il siluro di Fiume (Rijeka)" è la continuazione del desiderio di rivitalizzare il patrimonio industriale di Fiume e rappresenta una vera opportunità di apprendimento a partire dal patrimonio. Per avvisare della vostra visita alla mostra potete rivolgervi al Museo Civico di Fiume.

www.muzej-rijeka.hr

Cappella dei doni votivi di Trsat (Tersatto)

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

47

Tersatto (Trsat), un rione di Fiume situato su una collina alle spalle dell'Eneo (Rječina), offre una vista indimenticabile su tutto il Quarnero. Dovete visitarlo assolutamente. Vicino al Castello di Tersatto si trova il Santuario della Madonna di Tersatto, uno dei più importanti santuari mariani in Croazia, visitato anche da papa Giovanni Paolo II nel giugno del 2003. Vi si trova anche il convento francescano, la cui fondazione è legata al trasferimento dalla Terra Santa all'Europa, della Santa Casa in cui si verificavano le Benedizioni. Secondo la leggenda, la Casa Santa è rimasta a Tersatto dal 1291 al 1294, quando trovò a Loreto la sua destinazione ultima. Come consolazione, dopo il 1367, papa Urbano V spedì da Roma a Tersatto un'icona miracolosa, un polittico gotico con al centro una raffigurazione della Vergine con il bambino, che ancora oggi rappresenta uno dei simboli più importanti del santuario di Tersatto.

Tersatto diventò presto luogo di incontro di numerosi pellegrini e, grazie alla diffusione del culto miracoloso della Madonna di Tersatto, nel 1453 Martin Frankopan decise di costruirvi un convento francescano e una chiesa.

Per secoli il santuario di Tersatto ha raccolto doni votivi dei propri pellegrini come segno di ricordo e ringraziamento per le preghiere esaudite, le salvezze, le liberazioni e le guarigioni miracolose. Raccolti in una cappella speciale, la Cappella dei doni votivi, dove la Madonna di Slunj del XV secolo vigila sorridente, i doni vengono conservati come testimonianza del fatto, che molte difficoltà e debolezze sono state superate grazie alle preghiere rivolte alla Madonna. Oltre ai doni, tra cui si annoverano oggetti in metalli preziosi, dipinti naif e attrezzature mediche abbandonate, testimonianze scritte di eventi e guarigioni miracolose dovute alla Madonna di Tersatto, qui troviamo anche immagini votive raffiguranti imbarcazioni e modellini di navi costruiti in segno di ringraziamento per i salvataggi dalle terribili tempeste.

Il santuario e il convento francescano sono collegati al centro di Fiume grazie alla scalinata di Petar Kružić, che questo generale croato fece costruire nel 1531 e che porta ancora oggi il suo nome. È composta da 561 scalini che collegano il centro della città a Tersatto tanto che potrete concludere questa bella esperienza a Fiume e a Tersatto con una piacevole passeggiata.

Scuola navale di Buccari

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

48

Buccari (Bakar), una pittoresca città di mare, vanta un ricco patrimonio marittimo e vigneti lungo pendii terrazzati dai quali deriva uno spumante - la bakarska vodica e il bakarski baškot - pane per i denti dei marinai. Si trova ai piedi della strada principale che collega Fiume (Rijeka) a Cirquenizza (Crikvenica) e Segna (Senj), mentre lo stesso insediamento si divide in città alta medievale, con il castello dei Frankopan e la Chiesa di Sant' Andrea, protettore dei marinai, e una zona costiera situata lungo la strada principale che fiancheggia la costa. Troverete molto altro in questa vecchia città, da resti romani a palazzi medievali e moderni e case di marinai e commercianti che in passato erano ricchi, il vecchio magazzino del sale dei conti Zrinski e i magazzini del porto fino all'edificio che ospita il mareografo - uno strumento che registra le variazioni del livello del mare, ovvero le maree, le cui registrazioni sono state avviate dallo scienziato Andrija Mohorovičić, di cui avrete visto la casa natale a Volosco (Volosko).

Un contributo significativo allo sviluppo di Buccari è stato dato dalla decisione riguardante la città e il porto reale libero del 1778 e 1779, all'epoca dell'Imperatrice Maria Teresa. Buccari vive il suo periodo di maggiore sviluppo marittimo e navale, con la fondazione della scuola navale nel 1849 e l'istituzione della Società navale croata nel 1875. Il primo preside della scuola navale di Buccari fu Nikola Vakanović. La scuola smise brevemente le sue attività nel periodo dell'assolutismo di Bach, tuttavia fu rimessa in funzione già dagli anni Settanta del XIX. Nel 1903, dopo oltre mezzo secolo di attività, la scuola fu trasferita in un nuovo edificio. Questo edificio si trova all'ingresso occidentale della città, sul lato mare. All'inizio del XX secolo la lingua ufficiale per le materie nautiche era il croato, mentre nel 1917 la scuola divenne Accademia marittima.

Parte della formazione pratica degli studenti della scuola avveniva sulle navi scuola. La prima nave scuola, denominata "Margita", fu acquistata dalla scuola già nel 1894, mentre dal 1908 fu sostituita da una nave molto più grande, "Vila Velebita", del tipo brigatino-goletta, costruita in Germania. La nave scuola "Vila Velebita" restò in funzione fino al 1941. Dopo la Seconda guerra mondiale, la scuola navale di Buccari continuò con le sue attività utilizzando per breve tempo la nave scuola "Jadran", per le sue attività pratiche, mentre dal 1973 fu usata la nave scuola "Vila Velebita 2". Fate una passeggiata lungo la riva di Buccari. Troverete sicuramente da qualche parte questa nave scuola. È interessante anche la zona del porto, dedicata all'attrezzatura per le lezioni pratiche, dei futuri marinai della Scuola navale di Buccari.

Cantiere navale di Porto Re

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

49

Porto Re (Kraljevica), in passato città reale, è raggiungibile attraverso la strada costiera - magistrale, dopo aver superato la baia di Buccari (Bakar), oppure scendendo lungo la strada veloce che collega Fiume (Rijeka) alla parte orientale del Litorale croato. Porto Re è una piccola perla con rimandi interessanti al passato. Uno di questi è il cantiere navale. Fu fondato nel 1729 per decisione dell'imperatore Carlo VI d'Asburgo ed è il primo cantiere navale lungo la costa orientale dell'Adriatico. Inizialmente il cantiere navale fungeva da arsenale per la marina militare. Nel 1835 i fratelli Pritchard, John e Thomas, costruttori navali britannici, giunsero a Porto Re portando diverse innovazioni nella costruzione navale. Vennero costruiti piroscafi per la marina militare e una serie di barche a vela ad uso civile.

All'inizio del XX secolo, il cantiere navale passò sotto la gestione del cantiere navale di Fiume, Danubius, di cui fece parte fino alla Prima guerra mondiale. In quell'epoca venivano costruite soprattutto barche di piccole dimensioni per la marina austro-ungarica.

KVARNER
Maritime heritage

Nel periodo tra le due guerre mondiali, con il nuovo Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e in seguito il Regno di Jugoslavia, il cantiere navale di Porto Re entrò a far parte della società Cantieri navali dell'Adriatico S.p.a.

Dopo la Seconda guerra mondiale, il cantiere navale di Porto Re operò sotto il nome di Cantiere navale di Tito fino al 1991 (perché tra il 1925 e il 1926 vi trovò impiego anche Tito, capo del Partito Comunista Jugoslavo durante la Seconda guerra mondiale e presidente a vita della Jugoslavia del dopoguerra). Nel cantiere navale venivano costruite soprattutto navi passeggeri e navi da guerra. Con l'indipendenza della Croazia, nel 1993 nacque il nuovo Cantiere navale Kraljevica S.p.a., liquidato nel 2012. Oggi, i suoi spazi vengono utilizzati dall'azienda Dalmont, che si occupa di costruzione di nuove imbarcazioni di piccole dimensioni e svolge attività di revisione.

Nell'ambito del cantiere navale di Porto Re si trova anche una collezione di modellini di navi del Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume. Contiene i modellini delle navi, costruite dal periodo di Maria Teresa fino alla fine del XX secolo.

Le "tunere" di Buccarizza

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

50

Dopo aver visitato Buccari (Bakar), il cui complesso urbano è stato eletto a bene culturale protetto, dall'altra parte della baia troverete Buccarizza (Bakarac), famosa per la bora ma soprattutto per le "tunere" - posti di guardia elevati per segnalare l'arrivo dei tonni. Le "tunere" sono posti di guardia dotati di scale, eretti come supporto a una delle attività più importanti dei pescatori del Quarnero, la pesca al tonno. Una tradizione lunga secoli e un metodo unico di pesca del tonno tipico dell'Adriatico settentrionale, segnarono fortemente la vita degli abitanti di Buccarizza. Le "tunere" di Buccarizza, sono testimoni di questo metodo di pesca al tonno in uso sin dall'epoca degli Zrinski e dei Frankopan fino agli anni Settanta, quando le "tunere" smisero di essere utilizzate.

"Non si conoscono" - si diceva dei tonni come della morte - "né l'ora, né il momento in cui arriveranno".

A volte non venivano avvistati per giorni, altre volte venivano avvistati diverse volte in una sola giornata.

KVARNER
Maritime heritage

Ed era proprio questa situazione di incertezza, questa situazione di continua allerta, la probabilità che si presenteranno, che dovranno presentarsi... che creava nei pescatori una particolare attitudine psicologica, preparati a reagire prontamente, quando sentivano tuonare nell'aria le parole del guardiano: "Tira, tira, tira". A questa chiamata, questo preistorico imperativo da pesca, accorrevano tutti trepidanti, urlando rapiti: "tira, tira, tira..." afferravano la corda per tirarla con il massimo della forza in movimento e chiudere il più velocemente possibile la tonnara, per impedire ai tonni di uscire da questo spazio critico."

(Antun Ružić - Barbić, Bakaračke tunere (trad.it. Le "tunere" di Buccarizza))

Nonostante in passato esistessero diversi punti di guardia lungo un territorio più vasto, oggi ne rimangono pochi. Si tratta di ricostruzioni che non svolgono più la loro funzione originale, ma rappresentano un tipo particolare di memoria culturale del territorio, evocando i giorni in cui la pesca al tonno era una delle attività principali del luogo.

Faro di Punta Ostro (Oštro)

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

51

La città di Porto Re (Kraljevica) si trova all'ingresso della più grande baia del Litorale croato - la baia di Buccari (Bakar). Si tratta di una destinazione obbligatoria per coloro che sono partiti dall'entroterra verso le isole del Quarnero. Le caratteristiche geografiche dell'area, hanno influenzato il processo di occupazione di questo territorio fin dal periodo preistorico, mentre le prime notizie di Porto Re come città e porto risalgono al XV secolo, quando fu menzionato come porto naturale della città di Creglino (Hreljin). Nel XVII secolo il porto veniva utilizzato dai conti Zrinski e Frankopan per esportare manufatti nel mercato mediterraneo, mentre la vera fioritura di Porto Re si ebbe nel XVIII secolo quando, per decisione di Carlo VI, fu avviata la costruzione di un porto e di un cantiere navale, per soddisfare le esigenze della marina militare austriaca. La ricca storia della città è testimoniata dalla vecchia città di Zrinski, con la chiesa di San Nicola e il castello "Frankopan", il porto e il cantiere navale dove oggi, come trecento anni fa, è possibile sentire il trambusto e le grida degli operai.

Dopo aver visitato il centro storico, potrete continuare il tour proseguendo lungo la passeggiata Vladimir Nazor, che vi porterà fino ad uno dei simboli di Porto Re: il faro sulla punta della piccola penisola di Ostro (Oštro), che gli abitanti di Porto Re chiamano "Lanterna". Il faro entrò in funzione il 18 agosto 1872, come parte del programma austriaco per la sicurezza della navigazione lungo l'Adriatico orientale ed è uno dei fari più antichi costruiti dall'impero Austro-ungarico nel golfo del Quarnero. Grazie all'elettrificazione di Porto Re, avvenuta nel 1937, il "Lanterna" fu dotato di luce elettrica, mentre alla fine degli anni Sessanta del XX secolo fu spento e sostituito da un segnale galleggiante. Su richiesta degli abitanti di Porto Re, per i quali il "Lanterna" rappresenta uno dei simboli più importanti della città, la città di Porto Re e la società Plovput hanno ristrutturato e rimesso in funzione il faro che, dopo diversi decenni di oscurità, si è illuminato di nuovo alla festa di San Nicola, il 6 dicembre 2006.

La casetta del pescatore

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

52

Jadranovo è una piccola località turistica fatta su misura per coloro che desiderano rilassarsi lontano dal frastuono e dalla frenesia della vita di città. Anch'essa nasconde una piccola collezione che racconta una grande storia. Scendendo verso la costa, proseguite verso est, seguendo la strada. Presto incapperete nella Casetta del pescatore.

La casetta del pescatore, collezione esterna del Museo della città di Cirquenizza (Crikvenica), è situata nella baia di Perčin dove per secoli gli abitanti di San Giacomo (Sveti Jakov), oggi Jadranovo, pescavano tonni e usavano reti da strascico. La casetta del pescatore fu costruita nel 1878 per esigenze legate alla pesca del tonno. Le opere di costruzione furono finanziate da Stanko Mažić, concessionario della "tunera", come testimoniato da un'inscrizione all'entrata. L'intera baia, rappresenta uno dei circa quaranta siti storici in cui si svolgeva la pesca del tonno, secondo il metodo tipico del Litorale croato e del Quarnero, che insieme alla pesca del pesce azzurro, segnò lo sviluppo della pesca in questa zona dell'Adriatico.

La casetta del pescatore, inaugurata nel 2015, è nata dal desiderio di rendere omaggio ai vecchi pescatori di Jadranovo e dintorni, una popolazione che ha saputo vivere in armonia con la natura. Oggi il pesce è sempre più scarso e sta diminuendo anche il numero di pescatori, restano solo storie, ricordi e oggetti grazie ai quali possiamo scoprire, anche se solo parzialmente, il modo di vivere dei nostri antenati e presentare ai visitatori una ricca eredità legata al mare, alle barche e alla pesca. È così che Jadranovo, con un museo dedicato alla pesca, rende omaggio alla tradizione secolare della pesca.

La casetta faceva parte di una "tunera" che smise di essere utilizzata nel 1955 per scarsità di tonni. L'anno di realizzazione della "tunera" di Jadranovo resta tuttavia ignoto. Si sa che nel 1906 registrò un pescato di 30 tonnellate. Il pescato diminuì con la Seconda guerra mondiale, mentre la tunera è stata caratterizzata anche dalle dispute tra gli abitanti di Drivenik e Sv. Jakov. Sveti Jakov Šiljevica vinse la disputa nel 1940. Gli abitanti di Sv. Jakov gestivano anche le "tunere" di Kačjak e Pod Bok, abolite nel 1934 perché non redditizie. Oggi la casetta è un'attrazione turistica, grazie alla quale i visitatori possono scoprire molto sulla vita e sugli attrezzi dei pescatori di una volta, sulle barche e sulla pesca al tonno.

www.mgc.hr

Gozzo di Selza (Selca) del 1990

Crikvenica

53

Anche se costruito nel 1990, il restauro gli ha donato una vita nuova. Il gozzo, lungo 5,40 metri, è stato costruito come replica di un'imbarcazione d'epoca presso il cantiere artigianale di Ivan Lončarić. Questo robusto gozzo è capace di catturare l'attenzione grazie al suo aspetto, allo scafo bianco, alla poppa e alla prua dalla forma specificamente appuntita, ad ampie panche al centro e a poppa, a un albero posto a un terzo di distanza dalla prua e armato con vela al terzo. Come gli altri gozzi, veniva usato per la pesca e il trasporto di persone e merci. Il gozzo, munito di sigla CK 2253 e di proprietà del Club velico di Selza, è stato restaurato nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera Slovenia-Croazia, Piccola barca 2, grazie alle mani abili dei costruttori navali Stanislav Žic e Josip Mršić, e nei prossimi anni parteciperà a manifestazioni e regate dell'Istria e del Quarnaro.

La settimana del pescatore

Crikvenica

54

Per gli abitanti di Cirquenizza e del suo litorale il mare ha sempre significato vita e amore. Ne è testimonianza, tra le altre cose, il fatto che nelle metà del XX secolo i pescatori locali contribuivano al 30% del pescato totale dell'Adriatico. Oltre a ciò, Cirquenizza può vantare anche Ivan Skomerža, che all'inizio del XX secolo introdusse l'uso dei pescherecci a motore nell'area di Cirquenizza. La ricca tradizione della pesca continua a vivere anche nei musei locali, negli archivi e nelle collezioni private. È simboleggiata anche dalla Settimana del pescatore, una manifestazione che già dal 1966 rimanda ogni anno all'importanza di preservare la tradizione. La fine di agosto è perfetta per mettervi alla prova in cucina e unirvi a uno dei tanti gruppi amatoriali o professionali che nella piazza centrale della città si cimenta nella preparazione di piatti ai frutti di mare. Se non altro per scambiarvi qualche buon consiglio culinario. Tuttavia, ciò che rende interessante questa manifestazione, ricca di contenuti per gli appassionati del patrimonio marittimo, sono le tradizionali barche a vela e a remi, forse non numerose, ma tra le più belle del Quarnaro.

www.rivieracrikvenica.com

San Marino - isolotto e chiesetta

Novi Vinodolski | 45° 07' 13" N | 14° 47' 54" E |

55

L'isolotto di San Marino, assieme alla sua chiesetta, si è "ancorato" di fronte a Novi Vinodolski, a soli 205 metri dalla costa. In passato, l'isolotto fungeva per i pescatori, da punto di avvistamento dei tonni, ma oggi ospita solo i resti di una chiesetta gotica, intitolata a San Marino, dal quale l'isolotto prende il nome. La chiesetta è stata costruita nel XVII - XVIII secolo, sui resti di un edificio più vecchio ed è stata ristrutturata nel 1818.

Questo pezzo di terraferma in mezzo al mare, di fronte a Novi Vinodolski, ha ovviamente da sempre attirato l'attenzione della gente. Nelle fondamenta della chiesa di San Marino è stata ritrovata una lapide con un'inscrizione risalente al IV secolo, in onore dell'imperatrice romana Elena, eretta dal governatore della Dalmazia Flavius Julius Rufinus Sarmentius.

Oggi l'isola è raggiungibile in barca o, se godete di ottime condizioni fisiche, è possibile attraversare la breve distanza che la separa dalla terraferma anche a nuoto. L'isola dispone di otto panchine con doppio orientamento, rivolte sia verso la chiesetta, sia verso il mare, ovvero seguendo la direzione dei venti tipici di quest'area. Sulle panchine è possibile riposare, godere di una splendida vista sul mare aperto o sulla vicina terraferma e provare a scoprire da quale direzione soffia il vento, in quanto le panchine sono disposte in modo da formare una rosa dei venti.

Cantiere navale tradizionale della famiglia Kraljić a Malinska

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

56

Questo cantiere navale dedicato alla costruzione e alla riparazione di barche e navi in legno, affacciato sul mare, lungo la strada che fiancheggia la costa a est di Malinska, vanta una tradizione lunga oltre un secolo. Fu fondato dal costruttore navale Mate Lolić, trasferitosi qui da Bescanuova (Baška).

Anche se fu invitato a Malinska dalla famiglia Maškulin per costruire una barca, Mate Lolić vi rimase per tutta la vita e fu succeduto dal figlio Juraj, che negli anni Venti del XX secolo fondò formalmente un cantiere navale. Juraj Lolić trasmise il mestiere ai figli Ivan e Nikola - mestiere successivamente rilevato da Frane Kraljić, padre dell'attuale proprietario Franko.

Dopo la Seconda guerra mondiale, il cantiere navale fu usato soprattutto per la costruzione di barche in legno, mentre durante gli anni Settanta e Ottanta del XX secolo, a causa della sempre maggiore importanza assunta dalle barche in plastica, la costruzione di barche in legno subì un significativo declino.

Tuttavia, durante gli anni Novanta del XX secolo, l'attuale proprietario Franko Kraljić decise di tornare alla costruzione e alla riparazione di barche e navi in legno. Dopo oltre un decennio di attività, sotto nuove condizioni di lavoro, "Il cantiere navale tradizionale di Malinska" ha avuto la possibilità di entrare a far parte del progetto europeo "Mala barka 2" e grazie a questo, nel 2017 e 2018, ha completato la ristrutturazione di un bragozzo chioggiotto del 1960.

È di fondamentale importanza che il cantiere navale e il suo proprietario Franko Kraljić si sono attivati anche in termini di formazione pratica, con laboratori di costruzione navale tradizionale, rivolti agli studenti del terzo e quarto anno della Scuola professionale di Fiume, indirizzo costruzione navale, durante gli anni scolastici 2017/2018 e 2018/2019.

Centro di interpretazione del patrimonio marittimo dell'isola di Veglia

Krk | 45° 01' 33" N | 14° 34' 31" E |

57

Giunti nella città di Veglia (Krk), quando vi dirigerete verso il centro storico, attraverso le sue strette strade, potrete raggiungere anche lo spazio che ospitava la vecchia libreria Pontus. Questo spazio ospita oggi il nuovo centro dedicato alla storia della navigazione dell'isola di Veglia, inaugurato nel 2018 nell'ambito del progetto "Piccola barca 2".

Il centro è costituito da una parte dedicata alla mostra sulle navi, sulla cantieristica e sulla pesca nell'isola di Veglia, e da una parte destinata al laboratorio di modellismo navale di Željko Skomeršić.

L'esposizione presenta una rassegna storica della navigazione sull'isola di Veglia, dal periodo tardo-antico con importanti reperti archeologici, attraverso lo sviluppo medievale della navigazione sull'isola, alla comparsa delle navi a vapore fino alla metà del XX secolo. Il centro è ricco di bellissimi oggetti, tra cui modellini di barche a vela tradizionali, tipiche di Veglia, e di altre barche a vela, oggetti da pesca di uso quotidiano, attrezzi per cantieri navali e strumenti nautici.

Presso il centro, i visitatori possono ammirare anche alcune delle più vecchie opere letterarie dedicate al tema della navigazione, vecchie carte nautiche, atlanti e manuali sulla navigazione e oltre all'esposizione permanente, è possibile visitare anche il laboratorio di modellismo navale, dove si possono ottenere informazioni utili sui tipi e sui metodi di realizzazione dei modellini di navi.

Passera di Veglia - Bodulka

Krk

58

La passera Bodulka, di Veglia, di proprietà della città di Veglia, è stata costruita nel 1970 a Malinska, dal costruttore navale Juraj Lolić ed è stata restaurata nel 2011 nello stesso cantiere, ora di proprietà di Franko Kraljić, discendente di Juraj Lolić.

Le passere sono le imbarcazioni di piccole dimensioni più diffuse nelle nostre acque. Sono caratterizzate da una poppa "tagliata", o piatta, a specchio, e da una ruota di prua che può essere inclinata in avanti. Le passare possono essere prive di ponte o parzialmente coperte, di solito fino a 1/3 di lunghezza, come la passera di Veglia Bodulka. Queste imbarcazioni sono lunghe in genere dai 4 ai 6 metri, ma alcune possono raggiungere lunghezze superiori. Le passere erano utilizzate per la pesca, il trasporto di persone e merci, come barche di supporto ai velieri, alle portarinfuse e a navi da pesca (lampare) e simili. Le passere più piccole erano inizialmente dotate di propulsione a remi e quelle più grandi anche di vele. In seguito furono dotate di motore, tanto che le linee della poppa assunsero una forma piena.

Gozzo di Veglia - Bodul

Krk

59

Il gozzo è una barca che ha sfamato molte generazioni, lunga dai 3 agli 8 metri, con linee appuntite e dotata di ruote di poppa e di prua. Le imbarcazioni di piccole dimensioni hanno uno scafo completamente aperto con un piccolo ponte a prua, mentre i gozzi più grandi sono parzialmente coperti. Erano originariamente mossi da remi, successivamente da vele e infine da motori entrobordo e fuoribordo. Il gozzo è presente in tutto il Mediterraneo e quindi anche nell'Adriatico settentrionale, dove ha assunto caratteristiche locali. Veniva usato per la pesca, il trasporto di persone e merci, e successivamente nella vela sportiva.

Una passeggiata attraverso il porto di Veglia, accanto a barche affascinanti, vi permetterà di ammirare anche questa imbarcazione tradizionale. Siccome non è stato possibile salvare l'originale gozzo di Veglia, ne è stato realizzato uno nuovo, chiamato "Bodul", varato ufficialmente nel 2012, nella Giornata della città di Veglia. La nuova imbarcazione rispetta le dimensioni di quella originale ed è lunga 4,20 m e larga 1,30 m. Il "Bodul" funge da ornamento del porto di Veglia e dal giorno del suo varo a oggi ha partecipato a numerose regate portando le abilità dei costruttori navali di Veglia in tutto l'Adriatico.

Bragozzo Paolina del 1960

Krk

60

Si tratta dell'imbarcazione più grande restaurata nell'ambito del progetto Piccola barca 2, grazie all'interesse dimostrato dalla città di Veglia che ne è anche il proprietario, dal Club velico Plav e dalla Regione litoraneo-montana (Primorsko-goranska županija). I bragozzi, oltre a essere barche a vela di legno caratteristiche dell'Istria occidentale e della laguna di Venezia, erano diffusi anche tra i marinai e i pescatori di Veglia. Quest'ultimi ereditarono questa tradizione dai pescatori di Chioggia, che in passato pescavano nel Quarnaro e tramandavano le proprie conoscenze ai pescatori locali. Grazie alla lunga tradizione che i bragozzi hanno avuto nella storia dell'isola di Veglia sin dal XVIII secolo, nel 1960 l'associazione Arzana acquistò da Venezia un vecchio bragozzo costruito a Chioggia e ne avviò il restauro. Il nostro bragozzo di Veglia, che ha mantenuto il nome originale Paolina ed è lungo 9,5 metri, è stato restaurato nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera Slovenia-Croazia, Piccola barca 2, a Pinezići dal costruttore navale Josip Mršić, e nel cantiere artigianale di Franko Kraljić a Malinska, ed è stato varato ufficialmente il 3 giugno 2018 nel porto della città di Veglia. Nei prossimi anni questa imbarcazione, dal fondo piatto e da fiancate quasi verticali, dalla prua arrotondata, con un passaggio arrotondato ma repentino tra le fiancate e la poppa piatta, dotata di due alberi armati con vele al terzo, parteciperà alle manifestazioni e alle regate del Quarnaro, e grazie al suo particolare scafo e alle particolari vele attirerà marinai, viaggiatori e appassionati di barche d'epoca da tutto l'Adriatico.

Le vele di Veglia

Krk

61

Se a Ferragosto vi troverete nella città di Veglia (Krk), dovete assolutamente partecipare alla manifestazione "Le vele di Veglia". La manifestazione è caratterizzata da un ricco programma in grado di soddisfare tutti i sensi e gli interessi di ognuno - potrete godere di una regata di barche a vela tradizionali, partecipare a laboratori sui mestieri e sulle abilità tradizionali, assistere a lezioni su temi navali, visitare mostre, godere di un programma musicale e della varia offerta di piatti tradizionali. La colonna portante della manifestazione è sicuramente la regata di barche a vela tradizionali, che inizia esattamente a mezzogiorno, al dodicesimo rintocco della campana della cattedrale di Veglia. In quel momento, pittoresche passere, gozzi, battane e gaete rimandano a tempi passati quando erano fondamentali per la sopravvivenza di una famiglia di mare - esse significavano cibo, trasporto ed erano l'unico legame con la terraferma. Un evento speciale è sicuramente la sfilata notturna di barche a vela - l'affascinante Danza di barche notturna - accompagnata da effetti luminosi e pirotecnici con un sottofondo musicale. Gli organizzatori dell'evento, sono il più vecchio club velico della costa orientale dell'Adriatico "Plav", la città di Veglia (Krk) e l'Ente turistico della città di Veglia (Krk).

www.tz-krk.hr

Collezione da pesca Buymer

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

62

Se da Bescanuova (Baška) avrete attraversato a piedi la gola di Vrženica e raggiunto Vela Luka attraversando questo affascinante paesaggio roccioso, o avrete scelto il percorso più veloce via mare, abbiamo ancora una sorpresa per voi!

Una casetta del pescatore ristrutturata che ospita una mostra, è il risultato delle attività dell'associazione Buymer, fondata nel 2012 con l'obiettivo di conservare e mantenere il ricco patrimonio ittico per presentarlo a tutti. La collezione che avete di fronte, è il risultato del loro lavoro e delle loro aspirazioni.

Spesso le difficili condizioni del canale del Velebit indussero alla costruzione di piccoli ripari, porti sicuri in un mare irrequieto. In queste casette venivano raccolti attrezzi da pesca, parte della ricca eredità dei pescatori del posto, simboli di una tradizione secolare. Anche in questa "tunera", un posto di guardia dotato di scale, eretto in funzione di una delle attività più importanti dei pescatori del Quarnero, la pesca al tonno, è un elemento importante e riconoscibile di questa tradizione. Vi sono presentate anche le diverse parti dell'attrezzatura navale e i numerosi reperti subacquei recuperati in questo territorio.

Date un'occhiata in giro, visitate anche la penisola di Sokol, con i resti di una fortezza risalente al primo periodo bizantino e i resti della città tardoantica di Korintija e la cappella medievale di San Nicola nella vicina Mala luka. Godetevi i riferimenti a un patrimonio secolare e un paesaggio isolano modellato dall'uomo.

Il mandracchio storico di Cherso

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

63

La città di Cherso (Cres) si sviluppò su antiche fondamenta, in una tranquilla baia che offre un riparo naturale ai naviganti. Il porto - mandracchio - di Cherso, che si insinua profondamente fino al centro, crea una singola unità con la piazza principale dove si trovano anche la loggia cittadina e una torre civica o dell'orologio. In passato la città era cinta da mura e l'ingresso principale era proprio quello via mare, dalla parte del porto. È ancora intatta la forma della porta del 1552, quando fu ristrutturata in stile rinascimentale. Anche la loggia cittadina appartiene allo stesso periodo e allo stesso stile. In passato era un luogo in cui venivano letti i proclami e le sentenze, venivano stipulati contratti e si svolgevano attività commerciali. La loggia cittadina è il centro della vita sociale e oggi continua a mantenere parzialmente il suo ruolo - vi si vendono i frutti delle terre di Cherso: la verdura, la frutta e il famoso olio di oliva di Cherso.

Fatene un assaggio! Non ve ne pentirete perché tutto ciò che questa terra rossa, rocciosa e avida ha da offrire è buono.

Ciò che dona vivacità al centro della città è la varietà e vivacità delle facciate delle case attorno al mandracchio, che si riflettono in mare e si scontrano con i riflessi delle barche e delle piccole imbarcazioni da pesca, tra le quali è ancora possibile trovare le tipiche passere di Cherso di diverse dimensioni. La passera di Cherso è una barca che veniva costruita nello squero di Cherso, in genere con i resti di materiali utilizzati per costruire navi più grandi, ed era utilizzata per il trasporto di merci, prodotti agricoli, animali e anche per andare a pesca. La pesca, accanto all'agricoltura, era una delle attività che permetteva alla gente di sopravvivere tra gli scogli, anche se gli abitanti di Cherso erano anche abili artigiani e marinai - se vogliamo credere agli stemmi e ai rilievi sulle case del centro storico. Addentratevi tra le strette vie di Cherso e scopritelo da soli!

La lađa (barca tradizionale) di Arbe

Rab

64

Se all'entrata nella vecchia città di Arbe (Rab) incontrerete una barca dall'aspetto arcaico, avrete trovato la replica di un'imbarcazione tradizionale. In passato nelle acque di Arbe, veniva utilizzata una barca simile a un monossilo. Le componenti principali di questa barca sono lo scafo, le costole, gli scalmi, il banco e i remi. Aveva diversi nomi: lađa, copul, zoppolo, ladva, gondola, laja, cimba, ecc. Non è noto con esattezza da quando tale imbarcazione venisse costruita e utilizzata ad Arbe. Lo scritto più antico, su questa o su un'imbarcazione simile a Rab, risale al 1287. Questo tipo di barca veniva costruito e largamente utilizzato fino alla Prima guerra mondiale, per sparire definitivamente dall'uso, alla fine della Seconda guerra mondiale. A parte questa replica, oggi non esiste nessun altra copia di questa barca tradizionale di Arbe.

KVARNER
Maritime heritage

La lađa (barca tradizionale) di Arbe è un'imbarcazione che si trova a metà tra il monossilo e una barca in fasciame. La relativa abbondanza e accessibilità della materia prima - l'abete rosso dei pendii del Velebit - rendeva questa barca accessibile anche ai lavoratori più poveri che grazie ad essa, potevano trasportare tutto ciò di cui avevano bisogno (merci ed esseri viventi) e che utilizzavano per pescare. Era estremamente adeguata al piccolo commercio, ovvero al contrabbando di sale, pesce essiccato e sotto sale e simili, tra le isole sotto il dominio veneziano e la terraferma governata dagli Asburgo. Inoltre, la lađa raggiungeva anche i 9 m di lunghezza ed era particolarmente utile per calare e trattenere le tonnare per la pesca al tonno, affinché non affondassero quando venivano catturati i tonni. Questa variante del monossilo, che veniva costruita ad Arbe, era diffusa anche altrove, lungo la costa del Litorale croato e le isole del Quarnero, fu utilizzata soprattutto nelle acque attorno all'isola di Arbe.

Kavuada - Ossero

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

65

Ossero (Osor) è una località costiera situata tra due isole del Quarnero. A est confina con Cherso (Cres) e a ovest con Lussino (Lošinj). Le parti meridionali e settentrionali della città sono rivolte verso il mare aperto e, in quanto protetta dal vento e dalle tempeste, Ossero rappresenta un punto di riparo importante per i marinai che si trovano in mare in momenti svantaggiosi. Grazie a queste caratteristiche climatiche e alla sua posizione geografica, nel corso della storia, Ossero è stata un importante centro per il trasporto e il commercio. Attraverso l'istmo di Ossero, passava l'antica e molto importante via marittima e terrestre che collegava il mar Egeo al mar Baltico, nota come Via dell'Ambra, come dimostrato dai numerosi reperti archeologici, ornamenti di ambra, ritrovati nei pressi di Ossero. Ossero raggiunse il culmine della sua fioritura nel periodo in cui i romani dominavano questo zone, quando la città divenne un porto obbligatorio in cui si incrociavano

KVARNER
Maritime heritage

le strade che collegavano le città costiere di Ravenna, Pola (Pula), Parenzo (Poreč), Fianona (Plomin), Albona (Labin), Segna (Senj), Zara (Zadar) e Salona (Solin). Oggi i resti dell'antico porto non sono più visibili, ma si suppone che fosse situato lungo il lato orientale dell'istmo dove era situato il canale Jazit, che veniva attraversato dalla navi e che fu interrato, quando fu scavato il canale di Kavuada lungo il lato occidentale dell'istmo. Il canale di Kavuada esiste ancora oggi e, come in passato, permette ai marinai di accorciare il proprio viaggio. Per collegare le isole di Cherso (Cres) e Lussino (Lošinj) lungo il canale fu costruito un ponte, che fu progettato e costruito alla fine degli anni Venti del XX secolo dalla società "Antonio Bandoni S.A." di Lecco. L'apertura del ponte e il passaggio delle navi da un lato all'altro del canale, sono un'attrazione e un'esperienza speciale per i visitatori, sia che arrivino via mare o via terra. Il ponte si apre due volte al giorno, in direzione est, e la precedenza è data alle navi che provengono da sud, perché il canale può essere attraversato da una singola nave per volta.

Centro di interpretazione Il trabaccolo di Lussino

Mali Lošinj

66

La barca in legno a motore “Dražica” è l’ultimo esempio di nave tradizionale del tipo trabaccolo di Lussino e come tale, dal 2010, è iscritta nella lista dei beni culturali protetti del Ministero della cultura della Repubblica di Croazia. Il cantiere navale in cui è stata costruita la barca in legno “Dražica” è sconosciuto. Tuttavia, grazie alle sue caratteristiche, la nave è un esempio rappresentativo del tradizionale trabaccolo di Lussino e delle abilità cantieristiche di questa specifica zona. Restaurando la nave, riportandola al suo stato originale e trasformandola in un centro di interpretazione all’aperto, è stata realizzata un’infrastruttura turistica unica, che offre un contributo alla tipica immagine delle località costiere isolane del nord Adriatico e che funge da museo all’aperto che interpreta il patrimonio marittimo e cantieristico di questo territorio. La barca partecipa anche alle manifestazioni turistiche, nell’ambito delle quali si svolgono regate di barche tradizionali. Poiché si tratta di un “diverso” tipo di centro di interpretazione dedicato al patrimonio marittimo, situato su una nave che non è sempre ormeggiata o ancorata ma che è anche in movimento, sarà possibile incontrarla anche in altri luoghi: nei porti dell’itinerario Piccola barca, o da qualche altra parte navigando lungo l’Adriatico settentrionale.

Mandracchio storico e chiesa con immagini votive - Lussingrande

Veli Lošinj | 44° 31’ 17” N | 14° 30’ 05” E |

67

Nel centro di Lussingrande (Veli Lošinj) c’è un piccolo porto - mandracchio che insieme alla chiesa di Sant’ Antonio abate costituisce un unico complesso storico. In passato era il punto di attracco principale per pescherecci e piccole barche a vela, fino a quando fu costruito un nuovo porto nella baia di Rovenska. La Chiesa di Sant’ Antonio abate è una delle tante chiese votive dell’Adriatico settentrionale e, oltre alle tombe di famiglie di marinai, custodisce un rilievo in pietra risalente al 1604 raffigurante una barca a vela e il nome del marinaio Blaž Gladulić. Questo è l’anno che indica gli inizi della marina mercantile di Lussingrande, che si svilupperà ulteriormente grazie alla tradizione delle famiglie Petrina, Budinić, Leva e altre.

Già nel 1799 a Lussingrande (Velo Selo) fu costruito il primo veliero di lunga tratta chiamato Commercio.

Oltre alla cantieristica, Lussingrande è famosa per le sue famiglie di marinai - tra cui la famiglia Petrina - che già nel XVII secolo usava barche a vela di sua proprietà per navigare fuori dal Mediterraneo, mentre alla fine del XIX secolo i proprietari navali della famiglia Leva erano noti proprietari di grandi barche a vela di lunga tratta come la Francesco Giuseppe I, e la Contessa Hilda, che navigavano in tutto il mondo. Lussingrande diede i natali al capitano Petar Jakov Leva che nel 1834, con la nave Ferdinando V Re d’Ungheria, navigò lungo tutto il Sud America fino alla città di Velparaiso in Cile.

Nonostante la sua lunga tradizione marittima, che continuò a svilupparsi fino alla metà del XIX secolo, Lussingrande concedette il proprio dominio nella costruzione navale e nella navigazione a Lussinpiccolo (Malo Selo), ma ancora oggi è possibile notare, ad ogni passo, caratteristiche che rimandano al suo glorioso passato navale.

Gozzo di Neresine (Nerezine) del 1953

Mali Lošinj

68

Si tratta di uno dei gozzi restaurati nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera Slovenia-Croazia, Piccola Barca 2. Il gozzo rimesso a nuovo è una delle tipologie di imbarcazione di piccole dimensioni più recenti dell'Adriatico. Tuttavia, spesso venivano costruiti anche gozzi di dimensioni più grandi che raggiungevano anche i 9 m di lunghezza. Sono stati utilizzati dalla fine del XIX secolo fino ai giorni nostri. Il suo nome croato "guc" deriva proprio dalla parola gozzo. Il gozzo è caratterizzato da linee riconoscibili, prua e poppa appuntite e, nell'Adriatico settentrionale, generalmente armato di vele al terzo, mentre durante le regate di vele portoghesi e fiocco. Il gozzo di Neresine - costruito nel 1953, munito di sigla ML 4103 e lungo 4,35 metri - oggi è di proprietà di Sten Vidulić, è di colore bianco, dotato di piccolo ponte a prua, bellissime linee e armato di vela portoghese e fiocco. I gozzi erano normalmente utilizzati per la pesca, il trasporto del pesce e altre merci, persone, e in seguito anche nella vela sportiva. Il gozzo, restaurato dal costruttore navale Zdravko Škrabonja a Neresine, partecipa regolarmente a rassegne e regate, e ad altre manifestazioni marittime dell'Adriatico.

Festival "Il giro del mondo con le vele di Lussino"

Nerezine - Mali Lošinj

69

Il festival "Il giro del mondo con le vele di Lussino" è dedicato alla ricca tradizione marittima e navale dell'isola di Lussino (Lošinj). L'idea viene dal desiderio di preservare, rivitalizzare e valorizzare da un punto di vista turistico il patrimonio marittimo attraverso la rivitalizzazione e la presentazione dell'eredità storica e culturale della tradizione nautica di Lussino, che visse il suo periodo d'oro tra il 1853 e il 1884. Il festival è caratterizzato da laboratori sulle attività tipiche della tradizione navale, della pesca e della costruzione navale, e narra delle famose barche a vela di Lussino che tra la metà del XIX e l'inizio del XX secolo, nel periodo dell'Impero austro-ungarico, diffusero in tutto il mondo la fama dei capitani e marinai locali. Oltre alla parte storica, il Festival è caratterizzato da manifestazioni sportive, tra le quali le più famose sono la regata di barche tradizionali - passere - accompagnata da una bellissima sfilata, dalla regata olimpionica di Lussino e infine dalla regata di barche tradizionali di Neresine (Nerezine).

Il festival "Il giro del mondo con le vele di Lussino" fa parte del progetto europeo volto alla valorizzazione turistica del patrimonio marittimo, della pesca e della costruzione navale dell'Adriatico settentrionale "Piccola barca 2". La fine di settembre è il periodo per fare la vostra ultima visita a Lussino, sotto un sole ancora caldo, per partecipare a questo festival del patrimonio e della tradizione marittima.

www.visitlosinj.hr

Collezione di Immagini votive raffiguranti navi

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

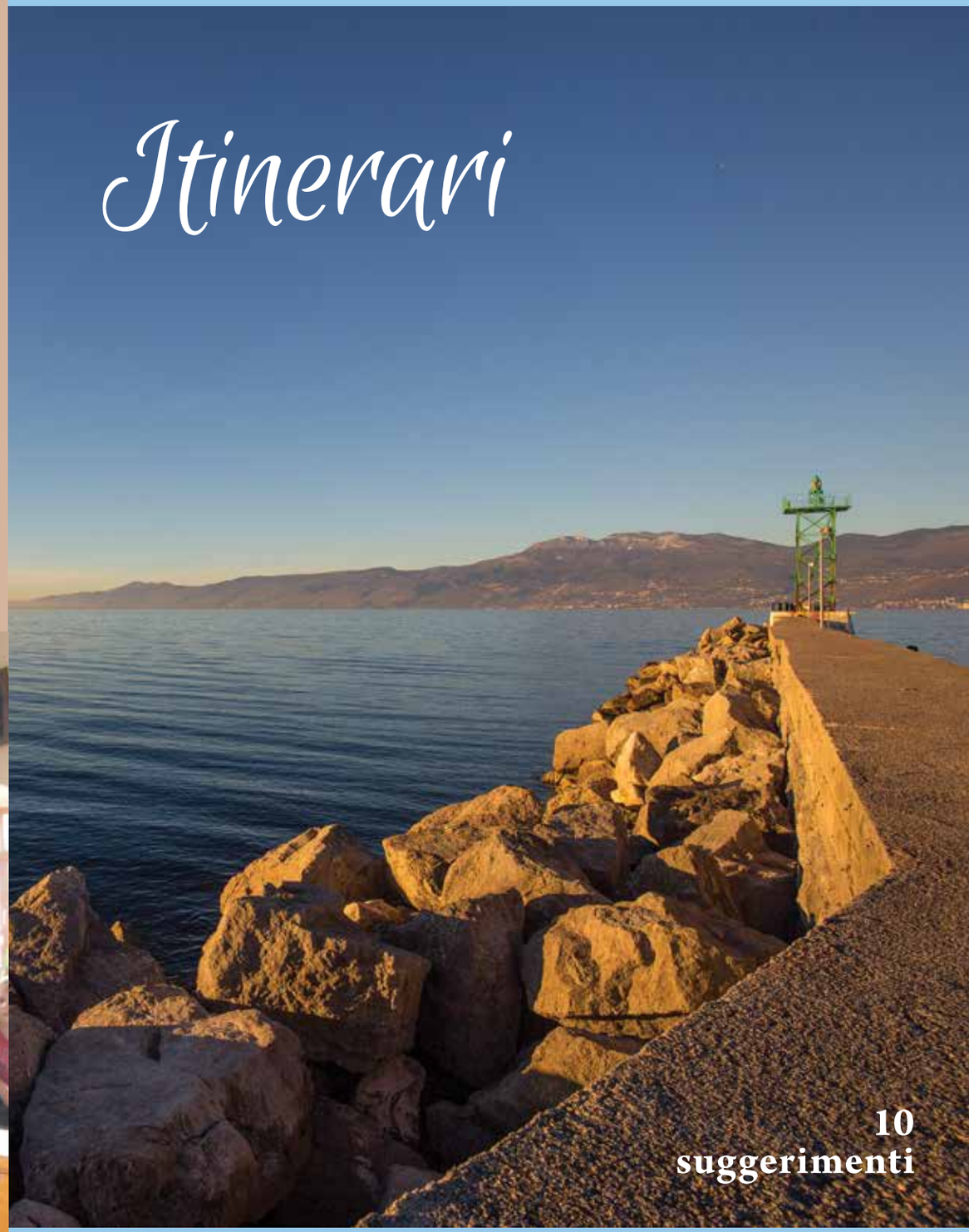
70

Diversi usi e costumi marittimi, credenze e giuramenti di marinai fanno parte di una tradizione lunga millenni in tutti i mari del mondo. In epoca pre-cristiana, i marinai credevano negli esseri mitologici dai quali cercavano protezione, mentre in seguito all'introduzione del cristianesimo molti di essi fecero voto ai santi, soprattutto a San Nicola e alla Madonna, protettrice celeste. Questa tradizione di voto era particolarmente diffusa nel Mediterraneo. Come risultato sono sorti molti santuari, capitelli votivi e chiesette. Una delle più importanti chiesette votive dei marinai dell'Adriatico settentrionale è la cappella dell'Annunciazione della Beata Vergine Maria - Annunziata sull'isola di Lussino (Lošinj), nella baia di Cigale (Čikat), a pochi chilometri dal centro di Lussino piccolo (Mali Lošinj), raggiungibile a piedi, con una passeggiata lungo la costa attraversando una pineta, o usando un mezzo di trasporto. La baia di Cigale è il luogo dove in passato molte mogli e madri di Lussino andavano ad accompagnare i mariti e i figli diretti in mare. A memoria di ciò, nel 1858, fu costruita la chiesetta dell'Annunciazione della Beata Vergine Maria, là dove sorgeva una vecchia cappella risalente alla prima metà del XVI secolo. Alla partenza, i marinai salutavano i presenti a Cigale (Čikat) con un suono dalla barca, e dopo essere sopravvissuti a diverse avarie e sventure in mare, portavano doni nella cappella, tra cui immagini, modellini di barche a vela e simili.

Durante la Seconda guerra mondiale e subito dopo la guerra, la collezione di immagini - composta da un'ottantina di opere - fu distrutta ma oggi, grazie alle donazioni, è stata arricchita di altri trenta dipinti di Cesare Stefani Steffich, trenta immagini votive originali e diversi modellini di navi e altri reperti minori. Questa cappella continua ad essere luogo di pellegrinaggio di molti marinai ed altri appassionati di mare.

KVARNER
Maritime heritage

Itinerari



10 suggerimenti

Escursioni di una giornata

Scoprite la costa occidentale dell'Istria 1
Piran - Rovinj

Rovigno e Pirano sono entrambe situate su una piccola penisola circondata dal mare e, secondo molti, sono le città più belle dell'Istria che attirano turisti da oltre un secolo. Se vi trovate nelle loro vicinanze dovete assolutamente visitarle, soprattutto se siete appassionati di mare e storia.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Piran:
- **Museo del mare Sergej Mašera Pirano – Palazzo Gabrielli de Castro, Sito archeologico di Fisine, Lo squero di Seča, Barca a vela Galeb, Cantiere navale 2 oktober – Bernardin, Faro sulla Punta di Pirano: Faro di Punta Madonna, Molo di Pirano, Amministrazione marittima - Capitaneria di porto di Pirano**

Rovinj:
- **Porto di Santa Caterina a Rovigno, Il vecchio squero, Piazza degli squeri, La rosa dei venti sul Molo Piccolo, Eco-museo Batana, Cuguliera - spiaggia, Lanterna**

Viaggiare in autostrada a pagamento è sicuramente il modo più veloce per arrivare a destinazione, ma se avete tempo vi consigliamo le stradine locali. Il percorso che segue la costa offre una bellissima vista sul mare, mentre le strade nell'entroterra offrono un panorama costellato di vigneti. Fate una sosta presso una cantina e fermatevi, per pranzo o per cena, in uno dei tanti ristoranti famosi lungo la costa o nell'entroterra.

lunghezza del percorso: 75 km

Escursioni di una giornata

Scoprite la costa occidentale dell'Istria 2
Rovinj - Izola

Una giornata capace di unire due bellezze come Rovigno e Isola sarà sicuramente interessante. Si tratta di due tra le destinazioni preferite dei naviganti, a volte anche dei marinai, dove si è sempre vissuto con il mare e sul mare. Gli appassionati di navi e navigazione troveranno qui la propria anima gemella.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Rovinj:
- **Porto di Santa Caterina a Rovigno, Il vecchio squero, Piazza degli squeri, La rosa dei venti sul Molo Piccolo, Eco-museo Batana, Cuguliera - spiaggia, Lanterna**

Izola:
- **Izolana - la casa del mare, Parco archeologico della Baia di San Simone, Sito archeologico di Vilisano, Nave Rex, Lo squero di Isola, Peschereccio Biser, Cantiere navale 2 oktober, Faro Isola, Il molo di Isola - mandracchio, Fabbrica Arrigoni, Fabbrica Delamaris**

Come per l'itinerario 1, il metodo di viaggio più veloce è l'autostrada a pagamento, anche se noi consigliamo le strade locali. Il percorso che segue la costa offre una bellissima vista sul mare, mentre le strade nell'entroterra offrono un panorama costellato di vigneti. Fate una sosta presso una cantina e fermatevi, per pranzo o per cena, in uno dei tanti ristoranti famosi lungo la costa o nell'entroterra.

lunghezza del percorso: 80 km

Due riviere 1
Piran - Mošćenička Draga

Offriamo nuove opportunità di esplorazione a viaggiatori esperti e a chi ama scoprire meglio i luoghi visitati. Pirano, un classico del periodo veneziano, e un villaggio di pescatori dall'altra parte della penisola istriana sono collegati da una storia ricca e interessante, da una varietà di barche e custodi. Come extra, vi aspetteranno anche splendidi bagni lungo la bellissima costa di Draga di Moschiena.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Piran:
- **Museo del mare Sergej Mašera Pirano – Palazzo Gabrielli de Castro, Sito archeologico di Fisine, Lo squero di Seča, Barca a vela Galeb, Cantiere navale 2 oktober – Bernardin, Faro sulla Punta di Pirano: Faro di Punta Madonna, Molo di Pirano, Amministrazione marittima - Capitaneria di porto di Pirano**

Mošćenička Draga:
- **Casa del mare - mostra sul patrimonio marittimo dell'Eco-museo, Leuto Sant'Andrea del 1934, Rassegna e regata di barche a vela tradizionali**

Con un po' di fortuna, se vi troverete qui a metà giugno, dovete assolutamente visitare Draga di Moschiena, dove potrete ammirare le barche più belle dell'Adriatico navigare sotto il sole e, dopo il tramonto, con un sottofondo di musica classica e fantastici fuochi d'artificio. In qualunque parte della costa istriana vi troviate, il cibo avrà il sapore del mare, mentre il vino risveglierà il romanticismo.

lunghezza del percorso: 95 km

Escursioni di una giornata

Due riviere 2
Isola - Kraljevica e Crikvenica

I costruttori navali sono sicuramente i maggiori responsabili delle grandi scoperte e in passato hanno avuto un ruolo importante nello sviluppo della civiltà. Isola e Porto Re sono i punti di partenza dai quali ebbe avvio lo sviluppo della cantieristica nell'Adriatico settentrionale, mentre Cirquenizza è nota per il turismo. Isola e Cirquenizza sono famose per i loro pescatori, e oggi possiamo unire tutto questo in un'interessante presentazione della vita di mare del passato.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Izola:
- **Izolana - la casa del mare, Parco archeologico della Baia di San Simone, Sito archeologico di Vilisano, Nave Rex, Lo squero di Isola, Peschereccio Biser, Cantiere navale 2 oktober, Faro Isola, Il molo di Isola - mandracchio, Fabbrica Arrigoni, Fabbrica Delamaris**

Kraljevica e Crikvenica:
- **Cantiere navale di Porto Re (Kraljevica), Le "tunere" di Buccarizza (Bakarac), Faro di Punta Ostro (Oštro), La casetta del pescatore, Gozzo di Selza (Selce) del 1990**

Con un viaggio in autostrada della durata di circa un'ora e mezza, passando attraverso il tunnel Učka, scoprirete due mari: quello basso del golfo di Pirano e quello profondo del Quarnaro. Scoprirete che non esistono scampi più deliziosi di quelli del Quarnaro, che i vini di entrambi i versanti del Monte Maggiore (Učka) sono ottimi e che la selezione di vini in Istria è molto variegata. Da provare assolutamente la spiaggia di Cirquenizza, che vanta cinque stelle sin dal periodo dell'Impero austro-ungarico.

lunghezza del percorso: 130 km

Città grandi e piccole
Rijeka – Izola – Piran

A nord del Golfo del Quarnaro, laddove l'Europa centrale è più vicina al mare, si trova Fiume (Rijeka): porto centenario, centro navale e città che ha dato i natali a molti marinai e pescatori. Una giornata a Fiume passerà in un attimo, dove oltre a visitare la città farete sicuramente acquisti, prenderete un caffè in riva e pranzerete o cenerete in una delle tante taverne e ristoranti. Il giorno seguente, dopo solo un'ora e mezza di viaggio, sperimenterete qualcosa di molto diverso: la pacata bellezza di una cittadina istriana sul mare.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Rijeka:
- **Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume, Museo di Scienze naturali di Fiume, Pescheria di Fiume, Facoltà di studi marittimi di Fiume, Canal morto, Il frangiflutti di Fiume (Rijeka), Fiumare - Festival del mare e della tradizione marittima del Quarnaro, Faro a Mlaka, Mostra "Il siluro di Fiume (Rijeka) - il primo al mondo", Cappella dei doni votivi di Trsat (Tersatto)**

Izola:
- **Izolana - la casa del mare, Parco archeologico della Baia di San Simone, Sito archeologico di Vilisano, Nave Rex, Lo squero di Isola, Peschereccio Biser, Cantiere navale 2 oktober, Faro Isola, Il molo di Isola - mandracchio, Fabbrica Arrigoni, Fabbrica Delamaris**

Piran:
- **Museo del mare Sergej Mašera Pirano – Palazzo Gabrielli de Castro, Sito archeologico di Fisine, Lo squero di Seča, Barca a vela Galeb, Cantiere navale 2 oktober – Bernardin, Faro sulla Punta di Pirano: Faro di Punta Madonna, Molo di Pirano, Amministrazione marittima - Capitaneria di porto di Pirano**

Il viaggio da Fiume a Isola (Izola) è ricco di paesaggi diversi, e potrete scegliere tra due direzioni diverse: una attraverso il tunnel Učka e l'altra sulla strada che porta da Fiume all'Italia, passando per Capodistria (Kopar).

lunghezza del percorso: 100 km

Viaggi brevi

Da un'isola (Krk) all'altra (Izola)
Krk – Izola – Portorož

L'isola più grande dell'Adriatico è anche la più grande destinazione turistica del Quarnaro. Gli isolani, legati al mare sin dall'antichità, hanno trascorso parte della propria vita su piccole barche che oggi potrete trovare attraccate lungo le nostre rive per scoprirne la storia, vederle e sentirle navigare. Potrete provare una sensazione simile anche a Isola (Izola), dove l'unica differenza è la vista sul mare: mentre Veglia è circondata da isole e terra, Isola è circondata dal mare.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Krk:
- **Centro di interpretazione del patrimonio marittimo dell'isola di Veglia, Passera di Veglia - Bodulka, Gozzo di Veglia - Bodul, Bragozzo Paolina del 1960, Le vele di Veglia**

Izola e Portorož:
- **Izolana - la casa del mare, Parco archeologico della Baia di San Simone, Sito archeologico di Vilisano, Nave Rex, Lo squero di Isola, Peschereccio Biser, Cantiere navale 2 oktober, Faro Isola, Il molo di Isola - mandracchio, Fabbrica Arrigoni, Fabbrica Delamaris, Magazzini del sale Monfort**

Mentre le spiagge di Veglia offrono ciottoli e sassi, a Portorose (Portorož) troverete la sabbia. Il pesce e i frutti di mare sono buoni in entrambi i posti, mentre l'offerta degli alloggi è assolutamente straordinaria. Lungo la strada troverete soltanto un ponte, mentre il viaggio attraverso strade ben curate sarà privo di stress.

lunghezza del percorso: 145 km

L'Istria occidentale e orientale Mošćenička Draga – Lovran – Opatija – Izola

Il paesaggio naturale ai piedi del Monte Maggiore (Učka) è delimitato dal Golfo del Quarnaro e scende bruscamente verso il mare. Abbazia (Opatija), una località di villeggiatura mondana, e Draga di Moschiena (Mošćenička Draga), un villaggio di pescatori, illustrano al meglio gli usi della nostra piccola barca. Mentre dal XIX secolo trasportava i turisti ad Abbazia, a Draga di Moschiena era adibita alla pesca. Scoprite la piccola pesca lungo le coste dell'Istria orientale, e quella più grande a Isola e lungo la costa occidentale dell'Istria.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Mošćenička Draga:
- Casa del mare - mostra sul patrimonio marittimo dell'Eco-museo, Leuto Sant'Andrea del 1934, Rassegna e regata di barche a vela tradizionali

Lovran:
- Il mandracchio di Laurana e la Casa del gozzo di Laurana, Gozzo di Laurana del 1968, Passera di Laurana del 1954

Opatija:
- Mandracchio a Volosco (Volosko), Gozzo del 1895 - Gozzo di Abbazia, Gaeta Nebuloza del 1932, Porticciolo di Abbazia - Šporer

Izola:
- Izolana - la casa del mare, Parco archeologico della Baia di San Simone, Sito archeologico di Vilisano, Nave Rex, Lo squero di Isola, Peschereccio Biser, Cantiere navale 2 oktober, Faro Isola, Il molo di Isola - mandracchio, Fabbrica Arrigoni, Fabbrica Delamaris

Sulla strada verso la Slovenia fate una deviazione attraverso il tunnel Učka e, allungando un po' la strada, godetevi il cuore della penisola istriana. Lungo la strada, in cima alle colline, troverete infatti le famose cittadine istriane di: Rozzo (Roč), Pinguente (Buzet), Montona (Motovun), Grisignana (Grožnjan)... Buie (Buje). Si tratta di una zona ricca di ottimi vini e famosa per il tartufo bianco, perciò dovrete fare assolutamente una sosta e uno spuntino.

lunghezza del percorso: 105 km

Viaggi brevi

Tour del pescatore Crikvenica – Izola – Piran

Volete saperne di più sulla pesca e sulla lavorazione del pesce? Questo è il tour che fa per voi. Se sarete in viaggio alla fine di agosto, potrete godervi due festival del mare: La Settimana del pescatore a Cirquenizza (Crikvenica) e la Festa del pescatore a Isola (Izola). Potrete imparare come si pesca e come si prepara il pesce, accompagnati da musica, balli e vino. Una visita a Pirano (Piran) darà un tocco di serietà al viaggio.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Crikvenica:
- La casetta del pescatore, Gozzo di Selza (Selce) del 1990, La settimana del pescatore

Izola:
- Izolana - la casa del mare, Parco archeologico della Baia di San Simone, Sito archeologico di Vilisano, Nave Rex, Lo squero di Isola, Peschereccio Biser, Cantiere navale 2 oktober, Faro Isola, Il molo di Isola - mandracchio, Fabbrica Arrigoni, Fabbrica Delamaris

Piran:
- Museo del mare Sergej Mašera Pirano – Palazzo Gabrielli de Castro, Sito archeologico di Fisine, Lo squero di Seča, Barca a vela Galeb, Cantiere navale 2 oktober – Bernardin, Faro sulla Punta di Pirano: Faro di Punta Madonna, Molo di Pirano, Amministrazione marittima - Capitaneria di porto di Pirano

Abbiamo già detto abbastanza del viaggio dal Litorale sloveno al Quarnaro descrivendo gli altri itinerari,
il tragitto è semplice e poco impegnativo, anche se vi invitiamo a fare attenzione e rispettare i segnali stradali, perché esistono diversi punti di controllo della velocità.

lunghezza del percorso: 135 km

Viaggi brevi

La via della diversità
Piran – Rijeka – Mali Lošinj

Questo percorso offre tanto con poco: una vista su una città istriana sul mare, la tipica confusione di una città portuale e l'aromaterapia sull'isola della vitalità. Se avete un po' di tempo, ma tante aspettative, sarete nel posto giusto. Oltre a tutto questo, potrete imparare molto sul ricco patrimonio marittimo di ognuna di queste città.

Seguite le nostre indicazioni e scoprite tutto il patrimonio marittimo lungo il vostro itinerario:

Piran:
- **Museo del mare Sergej Mašera Pirano – Palazzo Gabrielli de Castro, Sito archeologico di Fisine, Lo squero di Seča, Barca a vela Galeb, Cantiere navale 2 oktober – Bernardin, Faro sulla Punta di Pirano: Faro di Punta Madonna, Molo di Pirano, Amministrazione marittima - Capitaneria di porto di Pirano**

Rijeka:
- **Museo Marittimo e Storico del Litorale Croato di Fiume, Museo di Scienze naturali di Fiume, Pescheria di Fiume, Facoltà di studi marittimi di Fiume, Canal morto, Il frangiflutti di Fiume (Rijeka),**

Rijeka:
- **Fiumare - Festival del mare e della tradizione marittima del Quarnaro, Faro a Mlaka, Mostra "Il siluro di Fiume (Rijeka) - il primo al mondo", Cappella dei doni votivi di Trsat (Tersatto)**

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

Immaginate una serata su una spiaggia di sabbia nell'affascinatane Portorose (Portorož) e un'altra in una pineta a Lussinpiccolo (Mali Lošinj). E tra tutto ciò moltissimi eventi. Questo tour deve durare tre giorni, a causa della distanza tra i punti di partenza e arrivo. Il viaggio da Pirano (Piran), con una lunga sosta a Fiume (Rijeka), non sarà affatto noioso grazie ai molti paesaggi interessanti, il viaggio lungo il mare e i numerosi punti per scattare selfie.

lunghezza del percorso: 225 km
traghetto Valbiska – Mišnjak 25 min

Viaggi di più giorni

La piccola barca per i più esperti
Izola – Piran – Rovinj – Mali Lošinj – Nerezine - Cres – Krk – Rab – Crikvenica - Kraljevica – Bakar – Rijeka – Mošćenička Draga

Per gli appassionati del patrimonio marittimo e per coloro che vorranno esplorare le bellezze del Litorale Sloveno, dell'Istria e del Quarnaro, suggeriamo un tour di più giorni per scoprire la "Piccola barca". Questo itinerario circolare potrà iniziare in una qualsiasi delle nostre destinazioni. Per fare un tour in tranquillità avrete bisogno di un minimo di 6 giorni. Saranno giorni pieni di nuove scoperte, eventi interessanti, delizie gastronomiche e sana aria di mare. Questo tour è interessante in tutti i periodi dell'anno, ma sarà sicuramente più bello in primavera e autunno, senza l'afa estiva o la bora invernale. Gli appassionati di sagre potranno pianificare il viaggio in base ad alcuni dei festival del mare locali per trovarsi in un determinato luogo proprio nel momento giusto.

La costa occidentale e l'interno dell'Istria, tre isole del Quarnaro, il territorio di Cirquenizza (Crikvenica), Fiume (Rijeka) e la costa ai piedi del Monte Maggiore (Učka) offrono una tale varietà di contenuti che il viaggio potrà durare settimane. L'itinerario proposto include quasi tutti i punti del progetto Piccola barca. Il tempo non vi permetterà di visitarli tutti, perciò studiate per bene la brochure che avete in mano, visitate il nostro museo virtuale online e pianificate il vostro viaggio ideale. Nella pianificazione del viaggio date un'occhiata agli orari dei traghetti cercando semplicemente la linea che vi interessa.

Godetevi la cucina locale e l'ospitalità dei padroni di casa. Scegliete l'alloggio che vi piace di più, da una sistemazione nella natura agli hotel di lusso. Scoprite la storia ispiratrice del patrimonio marittimo del Quarnaro, dell'Istria e del Litorale sloveno.

lunghezza del percorso: 550 km

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

primorsko goranska županija

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

BATANA
EKOMUZEJ / ECOMUSEO

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