



Projekt ohranjanja pomorske
dediščine severnega Jadrana



Interreg 
SLOVENIJA – HRVAŠKA
Evropska unija | Evropski sklad za regionalni razvoj

MORE, SONCE, MALA BARA

Navdihujoča

zgodba o pomorski dediščini severnega Jadrana

ITINERARJI in TURISTIČNE TOČKE

Mala barka,

ki je projekt in hkrati barka, vodi popotnike od Slovenskega primorja, Izole, Pirana, Portoroža prek Rovinja do Kvarnerja. Izlet lahko začnete v Izoli z obiskom muzeja Izolana – hiša morja, kjer lahko prisluhnete zgodbi o pomorskem in primorskem značaju tega mesta, ki ga je zaznamovala tovarna za predelavo rib. V okolici je veliko zanimivih arheoloških najdišč ob morju. Gre za dediščino, ki bi vas lahko zanimala. V Simonovem zalivu si lahko ogledate ribiško ladjo Biser, ki vas bo vrnila v ne tako davno zgodovino in vas znova spomnila, da je ta kraj zaznamovalo ribištvo. Več o tem boste izvedeli, če obiščete ostanke tovarn Arrigoni in Delamaris. V Pomorskem muzeju Sergeja Mašere v Piranu boste izvedeli več o bogati pomorski dediščini tega kraja. Oglejte si del dediščine v morju pred muzejsko palačo. Ta kraj je znan tudi po solinah. V nekdanjem skladišču soli Monfort v Portorožu vas pričakuje nadaljevanje zgodbe o “mali barki” in življenju od morja ter ob morju.

Pot lahko nadaljujete po morju ali kopnem do Rovinja, kjer prepustite svoja čutila in uživate v regati batan ter drugih lesenih bark. Obiščete lahko eko muzej Hiša o batani in ladjedelnico Mali škver, kjer si lahko ogledate umetnost izdelave batane, majhne neugledne barke, ki v tem kraju pomeni življenje ene skupnosti, kar je prepoznal tudi Unesco.

Nato vas pot pelje do strme in razgibane obale Brseča, vse do Moščeničke Drage, kjer se v muzeju Hiša morja lahko seznanite z življenjem ob morju in od morja tamkajšnjih prebivalcev, če pa boste kraj obiskali sredi julija, ne zamudite zanimive regate lesenih bark Mala barka. Če pot nadaljujete, lahko pod starim mestom Lovran občudujete staro пристanišče oziroma mandrač. Oglejte si lesene barke in se napotite do stolpa, kjer je muzej Hiša lovranskega guca. Pot se nadaljuje do čudovite Opatije, kjer se lahko sprehodite po sprehajalni poti ob morju (Lungo mare) vse do slikovitega pristanišča Volosko.

Preden se napotite naprej po obali Hrvaškega primorja, se zaustavite na Reki in si oglejte

franciškanski samostan na Trsatu ter kapelo zaobljubljenih darov, nato pa se po trsatskih stopnicah lahko spustite vse do Mrtvega kanala. Če boste v daljavi zagledali številna jadra in lesene barke, ste prišli ob pravem času, in sicer na festival morja Fiumare. Na Reki si oglejte muzeje, se sprehodite po valobranu (Molo longo) in se po trgu (korzu) sprehodite do katedrale sv. Vida, nato pa se okrepčajte v reških konobah.

Barka vas bo popeljala proti Kostreni, zibelki odličnih pomorščakov, skozi Bakarski zaliv, ob predoru do Kraljevice in stare ladjedelnice Karla VI. Habsburškega ter naprej do crikveniške riviere, kjer boste spoznali bogato ribiško dediščino in poskusili brodet na starinski način na crikveniški obali, ko se boste okrepčali, pa pot lahko nadaljujete po čudovitih kvarnerskih otokih. Na Rabu je pred vhodom v slikovito staro mesto razstavljena replika neobičajne barke – ladva, spomin na čase, ko so ljudje obvladovali morje. Sprehodite se lahko proti Gornji ulici in občudujete štiri renesančne zvonike ter uživate v pogledu na morje. Od mesta Rab do Loparja lahko pridete po kopnem ali po morju in naprej s trajektom do Krka, kjer vas pričakujejo nove morske dogodivščine. Znotraj mestnega obzidja v mestu Krk vas pričakuje center pomorske dediščine, na praznik Marijinega vnebovzeta pa si lahko ogledate regato Krška jadra.

S Krka pridete na Cres, kjer vsekakor obiščite staro mesto Cres in uživajte v pisanih barvah, ki se prepletajo v odsevih hiš ter bark na morski gladini mestnega pristanišča, nato pa nadaljujte pot do slikovitih mestec Osor, Nerezine, Mali in Veliki Lošinj. Eno mesto je lepše od drugega, prav tako priporočamo, da obiščete ladjo oziroma loger Nerezinec, pravi mali center pomorske dediščine. Tudi tam ne manjka dogodkov, ki so povezani z morjem. Preizkusite se v regati bark v Nerezinah. Na koncu ne pozabite na prireditev Z lošinjskimi jadri okrog sveta, ki vas bo popeljala skozi zgodbe na potovanjih naših pomorščakov, katerih zavetnica tudi danes zvesto čaka na Čikatu.



MALABARKA

IZOLA
PIRAN
PORTOROŽ

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	

12	13	14
15	16	17
18	19	

20

RIJEKA

38	39	40	41
42	43	44	45
46	47		

BAKAR
48

KRALJEVICA
49 50 51

MOŠĆENIČKA
DRAGA
28 29 30

LOVRAN
31 32 33

OPATIJA
34 35 36 37

ROVINJ
21 22 23 24
25 26 27

CRIKVENICA
52 53 54

NOVI
VINODOLSKI
55

MALINSKA
56

KRK
57 58 59
60 61

BAŠKA
62

CRES
63

RAB
64

MALI LOŠINJ
65 66 67
68 69 70

www.malabarka.eu
muzejmalabarka.com

IZDAJATELJ:
Turistična skupnost Kvarnerja, 2018
FOTOGRAFIJA:
fotoarhiv izdajateljev in partnerjev projekta
BESEDILO:
Pomorski in zgodovinski muzej Hrvaškega primorja
OBLIKOVANJE IN PRODUKCIJA:
Tri i

Naslovi, kjer nas lahko poiščete:

	str.		str.
1 Izolana – hiša morja	7	38 Pomorski in zgodovinski muzej	
2 Arheološki park Simonov zaliv	8	Hrvaškega primorja Reka	33
3 Arheološko območje Viližan	8	39 Naravoslovni muzej Reka	34
4 Ladja Rex	9	40 Ribarnica na Reki	35
5 Škver v Izoli	9	41 Pomorska fakulteta na Reki	36
6 Ribiška ladja Biser	10	42 Mrtvi kanal	37
7 Ladjedelnica 2. oktober	10	43 Reški valobran	38
8 Svetilnik Izola	11	44 Fiumare – kvarnerski festival morja	
9 Pristanišče Izola – mandrač	11	in pomorske tradicije	39
10 Tovarna Arrigoni	12	45 Svetilnik na Mlaki	40
11 Tovarna Delamaris	13	46 Razstava Reški torpedo – prvi na svetu	41
12 Pomorski muzej Sergej Mašera Piran		47 Kapela zaobljubnih darov na Trsatu	42
– Palača Gabrielli de Castro	13	48 Pomorska šola Bakar	43
13 Arheološko najdišče Fizine	14	49 Ladjedelnica Kraljevica	44
14 Škver v Seči	15	50 Tunere v Bakru	45
15 Jadrnica Galeb	16	51 Svetilnik na polotoku Oštro	46
16 Ladjedelnica 2. oktober – Bernardin	16	52 Ribiška hiška	47
17 Svetilnik na piranski Punti:		53 Guc iz Selc iz leta 1990	48
Svetilnik Rt Madona	17	54 Ribiški teden	48
18 Pomorska uprava – Luška kapitanija Piran	17	55 San Marino – otoček in cerkva	49
19 Pristanišče Piran	18	56 Tradicionalna ladjedelnica družine	
20 Skladišče soli Monfort	19	Kraljić v Malinski	50
21 Rovinjsko pristanišče sv. Katarine	20	57 Interpretacijski center pomorske	
22 Stari škver	21	dediščine otoka Krk	51
23 Trg ladjedelnštva (Trg brodogradilišta)	22	58 Krška pasara – Bodulka	52
24 Roža vetrov na Malem pomolu	23	59 Krški guc – Bodul	53
25 Ekomuzej Batana	23	60 Bragoc Paolina iz leta 1960	54
26 Cugulièra - Kopališče	24	61 Krška jadra	55
27 Lanterna	24	62 Ribiška zbirka Buymer	56
28 Hiša morja – Eko-muzej	25	63 Zgodovinsko pristanišče na Cresu	57
29 Levst sv. Andrija iz leta 1934	26	64 Rabska ladja	58
30 Predstavitev in regata tradicionalnih jadrnic	27	65 Kavuada - Osor	59
31 Lovransko pristanišče in		66 Interpretacijski center Lošinjski loger	60
Hiša lovranskega guca	28	67 Zgodovinsko pristanišče in cerkva	
32 Lovranski guc iz leta 1968	29	z zaobljubnimi slikami v Velem Lošnju	61
33 Lovranska pasara iz leta 1954	29	68 Nerezinski guc iz leta 1953	62
34 Pristanišče v Voloskem	30	69 Festival Z lošinjskimi jadri okrog sveta	63
35 Guc iz leta 1895 – Opatijski guc	31	70 Zbirka zaobljubljenih slik ladij	64
36 Gajeta Nebuloza iz leta 1932	31		
37 Pristanišče Opatija – Šporer	32		

Izolana – hiša morja

Izola

1

Hiša morja – Izolana prikazuje preteklost Izole in preko dokumentarnih fotografij poudarja njen morski in obmorski značaj, zlasti ribištvo kot glavno gospodarsko dejavnost. V pritličnem prostoru je predstavljeno ladjedelstvo in prek ladijskih modelov tudi vsa tradicionalna plovila, ki so bila značilna za vsa tri obalna mesta.

V osrednjem prostoru zgornjega nadstropja pa je konkretnije predstavljeno ribištvo in ribje-predelovalna industrija. Poudarek je na ljudeh, pravzaprav na dveh glavnih nosilnih poklicih tega

kraja: na moškemu – ribiču in na ženski – delavki v tovarni. Vsebinsko in oblikovno moškega in ženske v enem prostoru ločuje prenovljeno oz. restavrirano plovilo passara, ki je bilo prenovljeno v okviru mednarodnega projekta Mala barka 2, v drugem delu pa kabina iz ribiške ladje, ki je bila postavljena v okviru prvega dela omenjenega projekta. V hiši morja je za otroke urejena tudi posebna pedagoško-andragoška soba, kjer lahko igrajo interaktivno igrico Lovimo z Bepijem in se spoznavajo s favno in floro Jadranskega morja. Zanimive digitalne vsebine so predstavljene tudi na očalih, ki obiskovalce popeljejo v virtualno resničnost in na štirih zaslonih v glavnem hodniku.



Arheološki park Simonov zaliv

Izola

2

Po ustanovitvi rimske kolonije Akvileje leta 181 pr. n. št. je velik del Istre prešel pod rimsko oblast. Proces romanizacije se kaže predvsem v intenzivnem poseljevanju priobalnega pasu in tudi zaledja. Med take naselbinske sklope spada tudi rimska obmorska vila s pristaniščem v Simonovem zalivu. Arheološke najdbe so bile najdene na površini štirih hektarjev, kjer so odkrili ostanke obmorske rezidencialne rimske vile (villae maritimae) z gospodarskim poslopjem in največje pristanišče iz istega časa, ki skupaj predstavljata eno največjih posestev v tem delu Istre. Arheološki park Simonov zaliv predstavlja kulturni spomenik državnega pomena, v njem pa si lahko ogledate obnovljene zidove stanovanjskega dela, ki so bili odkriti med izkopavanji v 20. stoletju. Na severnem delu je položen del rekonstruiranega talnega mozaika iz stanovanjskega dela, na jugu pa hodnik, ki povezuje vilo in pristanišče. V zaledju vile so bili odkriti tudi ostanki vodovoda, ki je kompleks vile oskrboval z vodo.



8

Arheološko območje Viližan

Izola

3

Arheološko območje Viližan na območju obalne ceste med Izolo in Koprom govori o prisotnosti morskega pristana oziroma ribogojnice iz rimskega obdobja iz 2. in 3. stoletje n. št. na slovenski obali. Arheološko najdišče leži 2 do 3 m pod današnjo površino. Na morskem dnu so ohranjeni temelji rimskega pristanišča, ki segajo pod nekdanjo obalno cesto, na nasprotno stran, kjer je bil odkrit rob antične obale in antični tlak ter temeljni zidovi zgradb. Ohranjena sta dva pomola, ki sta vidna ob zelo nizki oseki. Prvi pomol (na izolski strani) poteka od obale proti notranjosti, kjer se na koncu pomola nanj naslanja še drugi pomol, ki je obrnjen proti Kopru. Kamniti bloki iz pomolov na več mestih manjkajo, saj so jih okoli leta 1900 uporabljali za gradnjo železnice Trst - Poreč, ki je potekala prav ob obali med Izolo in Koprom. V bližini rimskih pomolov so bili najdeni rimski naselbinski ostanki, in sicer na kraju današnjega nakupovalnega središča Merkur (na Rudi).



Ladja Rex

Izola

4

Na območju nekdanje obalne ceste med Izolo in Koprom je med 2. svetovno vojno potonila takrat največja in najhitrejša italijanska čezoceanska potniška ladja – legendarni Rex. Visoka je bila 40 metrov, imela je 12 nadstropij, sprejela pa je lahko 2032 potnikov.

Med 2. svetovno vojno je Rex prevažal vojake s severnoafriških bojišč v Italijo. 8. septembra 1944 so zavezniška letala opazila Rex med Izolo in Koprom, kjer se je ladja skrivala pred morebitnim bombardiranjem Trsta. Zaradi svoje velikosti je nasedla približno 200 m od obale, kjer je bila lahka tarča zavezniškim letalom, ki so jo pričela obstreljevati. Rex je nato gorel kar štiri dni.

Po vojni so domačini iz ladje pobrali vse, kar je bilo še kaj vrednega, državne oblasti pa so se odločile, da ladjo razrežejo in železo pretopijo.



Škver v Izoli

Izola

5

V ladjedelski stroki je bilo za čas Avstro-ogrske točno določeno, kaj je ladjedelnica in kaj škver. Ladjedelnica je bila obrat, ki je zasedal prostor ob morju z najmanj 290 m² površine in so v njem lahko gradili plovila od 200 ton nosilnosti. To je bila po mnenju takratnih strokovnjakov tista najmanjša možna površina, ki so jo mojstri potrebovali za gradnjo takšnih ladij. Za škver pa so veljala obalna področja, kjer so gradili in popravljali manjše ladje in je njihova delovna površina merila manj kot 290 m². V škverih so lahko gradili tako barche (plovila z nosilnostjo do 10 ton) kot naviglie (plovila od 10 do 200 ton nosilnosti). Za gradnjo lesenih ladij so uporabljali dolgoletne tradicionalne tehnike, ki se do petdesetih let 20. st. niso bistveno spreminjale in so bile na celotni vzhodni obali Jadrana zelo podobne. Manjše ladjedelnice, tudi ob severozahodni istrski obali, so še dolgo časa po uveljavitvi parnega stroja prisegale na leseno gradnjo. Škver v Izoli se nahaja pri nekdanjem podjetju Riba pred Marino Izola in predstavlja edini ohranjeni škver v Izoli, ki je vpisan v register nepremične kulturne dediščine.



9

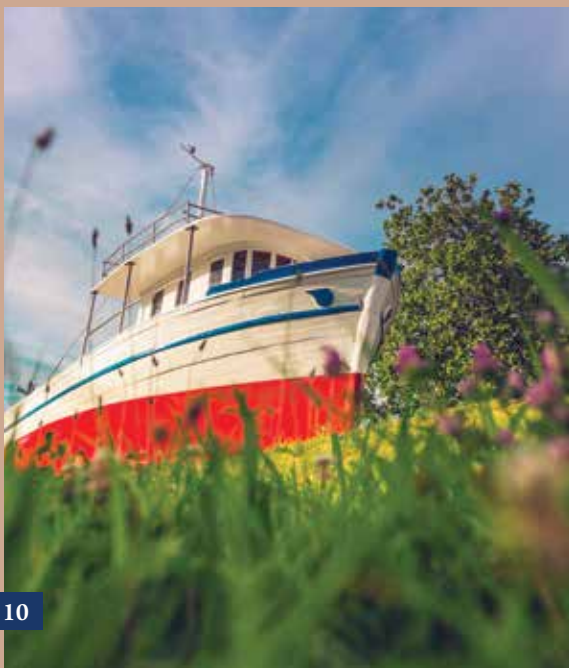
Ribiška ladja Biser

Izola

6

Restavrirana ribiška ladja nekdanjega KKID Izola (Kombinata konzervne industrije Delamaris) – barka Biser v Simonovem zalivu predstavlja enega najpomembnejših ohranjenih elementov izolske ribiške zgodovine. Danes je to edina ohranjena lesena ribiška barka iz flote nekdanjega Delamarisa oziroma ribolovnega podjetja Riba, katere sestavni del je bila od leta 1955. Ladja je plula v Delamarisovi ribiški floti po Tržaškem zalivu vse do Visa.

Plovilo Biser, razglašeno za kulturno dediščino, se nahaja v Izoli v bližini predela ob morju imenovanem San Simon. Plovilo je nameščeno na kopnem, torej na prostem, izven morja, in predstavlja interpretacijski center projekta Mala barka. V bližini se nahaja arheološki park Simonov zaliv.



Ladjedelnica 2. oktober

Izola

7

Nekdanja Ladjedelnica 2. oktober se je iz Pirana oz. iz Bernardina v Izolo preselila leta 1974. Na tem mestu so bile od sredine 19 st. tri manjše ladjedelnice, ki so se po drugi svetovni vojni preoblikovale v eno samo.

Ladjedelnica je v Izoli večkrat preimenovala (2. oktober Izola, Slovenska ladjedelnica, Ladjedelnica Izola), že od začetka pa se je podjetje specializiralo zlasti za popravila in rekonstrukcijo vseh vrst plovil. Leta 2011 so iz ladjedelnice odpeljali dok, ki ga je ta prodala turški družbi. Močan vlačilec Pegasos je namreč od vlekel 139 metrov dolgo, 32 metrov široko in več kot 8000 ton težko plovilo iz železne in betonske konstrukcije. Dok ruske izdelave je dolga leta dajal kruh stotinam ladjedelniških delavcev in njihovim družinskim članom. Ladjedelnica danes ne deluje več.

Pred tem so tudi v Izoli ladjedelski mojstri izdelovali in popravljali lesene ladje v manjših ladjedelskih obratih, imenovanih škeri. Gradili so v glavnem ladje za obalno plovbo in krajevne naročnike. V Izoli sta imeli med obema vojnoma vsaka svojo ladjedelnico tudi tovarni ribje industrije Ampelea in Arrigioni.



Svetilnik Izola

Izola

8

Svetilnik na Petelinjem rtu označuje plitvino. Nahaja se na izolski mestni plaži, kjer se odpirajo prelepi pogledi na odprto morje in Alpe.

V Izoli omenjajo svetilnik na Petelinjem rtu (Punta del Gallo) na Skalah sv. Petra. Nameščen je bil na leseni ploščadi. Opremljen je bil s stalno belo in rdečo lučjo. Bela luč je svetila v smeri od jugozahoda proti severovzhodu, rdeča pa od severovzhoda proti notranjosti pristanišča. V Kopru navajajo svetilnik na »zaporniškem pomolu« (sulla testa del molo delle galere – mišljena je mogočna stavba avstrijskih zaporov), delovati pa je začel 1876. Že konec petdesetih let 19. st. sta bila na morju izven mesta nameščena dva svetilnika na lesenih tramovih.



Pristanišče Izola – mandrač

Izola

9

Pristanišče je naravno ali umetno zaščiten morski bazen, kjer ladje najdejo zavetje pred nevšečnostmi, ki jih lahko prizadenejo, zlasti vetrovi. Hkrati predstavlja prostor, kjer so možna oskrba posadk in popravila ladij.

Zahodno-istrska mesta Izola, Koper in Piran so za pomorski promet zgradila manjša, plitvejša pristanišča v mestnem jedru. To so tako imenovani mandrač, ki so bili namenjeni majhnim ladjam. Z razvojem plovil in plovbe so se tudi pristanišča širila izven mandrača in sprejemala večje ladje. Posadke na ladjah so obalna pristanišča uporabljale za svoje pristanke in dejavnost; vkrcavanje in izkrcavanje potnikov, nakladanje in razkladanje tovora, odhajanje na ribolov in prihajanje z njega. Tudi skozi izolsko pristanišče je vseskozi tekel pomorski promet. Promet se je povečal posebno v obdobju med obema svetovnima vojnoma, ko je ribje-predelovalna industrija v Izoli dosegla svoj višek in ko je tudi prek morja prevažala svoje izdelke.



Tovarna Arrigoni

Izola

10

Ob Jadranu so izvajali prve poskuse konzerviranja na Reki in v Jelsi na otoku Hvaru že leta 1861, ter kasneje leta 1867 v Devinu pri Trstu, kjer je družba Carla Warhaneka, dunajskega podjetnika, zgradila prvo tovarno za predelavo rib na Jadranu sploh.

Carlo Warhanek je sklenil svojo dejavnost razširiti tudi v Istro. Tako je leta 1882 v Izoli že začela

obratovati njegova tovarna, ki je izdelovala ribje konzerve, iz bosanskih sliv odlično marmelado, iz ribjih odpadkov pa še gnoj za poljedelstvo. Warhanekova tovarna je večkrat menjala lastnika in ime, znana pa je pod imenom Argo – Arrigoni.

V tovarnah ribje-predelovalne industrije v Izoli so se poleg delavk iz mesta, ki so izhajale iz ribiških družin, zaposlovala še mlada dekleta iz okoliških vasi, ki so si hotele z delom v tovarnah prislužiti denar za balo. Običajno so po poroki delo v tovarni opustile.



12

Tovarna Delamaris

Izola

11

Izola je svoj ribiški značaj dobila že leta 1879, ko je v mestu cvetela ribje-predelovalna industrija, tega pa je uspela ohraniti vse do danes. Industrija se je povezovala tako s privatnim kot zadržnim ter kasneje državnim sektorjem ribolova in zaposlovala velik del prebivalstva. Leta 1879 je bila postavljena prva tovarna v mestu. Vodil jo je Emilio Luigi Rouillet. Sedež matične francoske družbe Société Générale Française C.A. je bil v Parizu, prvotni sedež predstavništva za Avstrijo pa v Rovinju. Tovarna je večkrat menjala ime in lastnika, deluje pa še danes pod imenom Delamaris, a ne več v Izoli, temveč v Pivki.



Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro

Piran

12

Pomorski muzej – museo del mare Sergej Mašera Piran – Pirano se nahaja v palači Gabrielli iz sredine 19. stol. Že leta 1954 so v njej postavili in odprli Mestni muzej Piran, ki se je leta 1967 preoblikoval v pomorski muzej. Muzej zbira, hrani, raziskuje in predstavlja slovensko pomorsko dediščino in pomorsko dediščino obalnega pasu SZ dela Istre, ter z morjem in pomorstvom povezane gospodarske panoge in druge dejavnosti (ladjedelnštvo, pomorski promet in trgovina, ribištvo, ribja predelovalna industrija, solinarstvo, oljarstvo ipd.). V palači so na ogled pomorska arheološka razstava ter razstave o zasebnem morskem ribištvu, ladjedelstvu in pomorstvu od srednjega veka pa do konca 2. sv. vojne. Na slednji so razstavljeni ladijski modeli, ladijske polene, votivne podobe pomorščakov, likovna dela slikarjev marinistov in drugo gradivo. Tu so še razstave o slovenskih pomorščakih v vojnih in trgovskih mornaricah od 19. stol. do konca 2. sv. vojne. Pritličje je namenjeno občasnim razstavam, muzej pa ima tudi več dislociranih enot in bogato knjižnico.



13

Arheološko najdišče Fizine

Piran

13

Arheološko najdišče Fizine leži nedaleč od nekdanjih skladišč soli v Portorožu. Prvič je bilo najdišče strokovno obravnavano v letih 1963 in 1964. V letih 2004 in 2005 so bili na področju Fizin natančno dokumentirani ohranjeni zidovi na morskem dnu. Na letalskih posnetkih je razvidno, da so med današnjo bankino in glavno cesto Portorož - Piran stali zidani objekti. V Fizinah gre za ostanke antične ribogojnice s pristajališčem za manjša plovila. Že antični pisci kot so Varon, Plinij in Kolumela omenjajo bazene za shranjevanje živih rib (vivaria piscium), namenjenih

predelavi ali pošiljanju rib na tržišče. Podvodne arhitekturne strukture s področja Dalmacije in Istre se običajno nahajajo v sklopu rimskih vil ali večjih ekonomskih centrov.

Med raziskavami v Fizinah so arheologi tako v morju kot na kopnem dokumentirali in izkopali ostanke zidov iz rimskega in poznorimskega časa ter vrsto drobnega arheološkega gradiva, ki ga sedaj hrani Pomorski muzej Sergej Mašera Piran. Nekatere od teh najdb so danes na ogled na stalni arheološki razstavi Med morjem in kopnim. Arheološke najdbe kot so amfore, fino in namizno posodje, kovinske, steklene najdbe pričajo, da je bilo področje poseljeno med 1. stoletjem pr. n. št. in 5. stoletjem n.št.

Škver v Seči

Piran

14

V ladjedelski stroki je bilo v času Avstro-Ogrske točno določeno, kaj je ladjedelnica in kaj škver. Ladjedelnica je bila obrat, ki je zasedal prostor ob morju z najmanj 290 m² površine in so v njem lahko gradili plovila od 200 ton nosilnosti. To je bila po mnenju takratnih strokovnjakov tista najmanjša možna površina, ki so jo mojstri potrebovali za gradnjo takšnih ladij. Za škver pa so veljala obalna področja, kjer so gradili in popravljali manjše ladje in je njihova delovna površina merila manj kot 290 m². Lahko pa so tam gradili tako »barche« (plovila z nosilnostjo do 10 ton) kot »naviglie« (plovila od 10 do 200 ton nosilnosti). Za gradnjo lesenih ladij so

uporabljali dolgoletne tradicionalne tehnike, ki se do petdesetih let 20. st. niso bistveno spreminjale in so bile na celotni vzhodni obali Jadrana zelo podobne.

Manjše ladjedelnice, tudi ob severozahodni istrski obali, so še dolgo časa po uveljavitvi parnega stroja prisegale na leseno gradnjo. Škver v Seči je edini takšen v občini Piran in je spomenik arheološke in tehnične dediščine. Gre za obrtno delavnico za izdelavo in vzdrževanje manjših lesenih plovil iz leta 1957. Škver stoji na desni obali, ob izlivu kanala sv. Jerneja v morje, blizu gostilne Ribič. Na njem danes deluje Društvo ljubiteljev starih bark Bracera. Po nekaterih podatkih naj bi bilo tu v rimskih časih pristanišče, ob njem pa majhna popravilnica lesenih čolnov, last ribičev, nadzornikov rezervata in solinarjev.



14



15

Jadrnica Galeb

Piran

15

Galeb je edina muzejska jadrnica, ki je bila leta 1994 iz Žurkova prepeljana v Piran. Jadrnica je po dolgoletnih obnovah danes namenjena tistemu, čemur je služila pri svojih prvotnih lastnikih – to je jadranju in udeležbi na regatah starodobnih plovil. V kategoriji oldtajmerjev je bila jadrnica ponovno najhitrejša in je dosegala najboljše rezultate ter si pridobiva številna priznanja in nagrade.

Leta 1936 sta baletna plesalca, zakonca Mlakar, v počastitev rojstva hčere Veronike pri trogirski ladjedelniški zadrugi naročila športno jadrnico kuter. Dopuste sta z družino več kot petdeset poletij preživljala med jadranjem po Jadranskem morju. Po zapiskih vodje trogirске ladjedelniške zadruge Antea Katalinića so bila rebra, kobilica, premna in krmna grodnica izdelane iz hrastovine, zunanja oplata iz lesa slovenskih borov, krov iz macesnovega lesa, notranja oprema pa iz dragocenejšega tikovega lesa. Kljub izredno dobrim plovnim lastnostim pa je jadrnico leta 1958 mojster Bonifačić iz Žurkova pri Reki obnovil in zvišal za 10 centimetrov, saj je bila prenizka za štiričlansko družino. Danes za jadrnico ob pomoči tujih sponzorjev skrbi Pomorski muzej Sergej Mašera Piran.



16

Ladjedelnica 2. oktober – Bernardin

Piran

16

Področje hotelskega naselja Bernardin je bilo do leta 1974 ladjedelsko območje. Ladjedelstvo sodi med najstarejše gospodarske panoge na obali Istre; njegove korenine segajo vsaj v 14. stoletje, saj so iz leta 1322 ohranjeni prvi pisani viri o ladjedelnici v Piranu v statutu mesta. Od tedaj naprej se stalno pojavlja v gospodarski dejavnosti Pirančanov.

V 19. stoletju so v Piranu imeli 3 ladjedelnice, ki so jih sredi stoletja preselili pod samostan sv. Bernardina, kjer so ladjedelski mojstri izdelovali in popravljali lesene ladje: Cantiere navale di Francesco Apollonio, Cantiere Navale San Giusto di Luigi Pertot in Cantiere Navale Dapretto. Leta 1948 je večino delnic ladjedelnice San Giusto kupilo podjetje za pomorske prevoze Jadranska Slobodna plovdba z Reke. 2. decembra 1948 so ustanovili novo ladjedelnico z imenom Piranska brodogradilišča d.d., kjer so še naprej popravljali in gradili samo lesena tovarna plovila. Leta 1951 so se tri ladjedelnice na Bernardinu preoblikovale v eno, ki je po nekaj preimenovanjih in reorganizacijah, tam delovala do leta 1974, ko se je preselila v Izolo.



Svetilnik na piranski Punti: Svetilnik Rt Madona

Piran

17

Na valjast obrambni stolp, ki stoji na koncu piranskega polotoka iz 16. ali 17. stol. s kamnitima grboma, so med leti 1871 in 1874 zgradili svetilnik s strojnico in stanovanje za svetilničarja. Svetilnik v Piranu nima močne zgodovinske vrednosti, a je vendar po velikosti takoj za Savdustrijskim, oba pa sta pomembna za vplutje v Tržaški zaliv. Svetilnik je lociran na skrajnem delu piranskega polotoka na lokaciji imenovani Punta, na naslovu Prešernovo nabrežje 20 in je danes razglašen za kulturni spomenik. Iz njegove terase se odpre pogled na Savudrijo, morje in italijansko obalo.



Pomorska uprava – Luška kapitanija Piran

Piran

18

Prvotno je bila stavba luške kapitanije Piran v nekdanji Carinarnici, kjer je danes piranski Akvarij. Stavba je bila zgrajena v začetku 19. stol. Do izgradnje (sredi 19. stol.) nove stavbe pomorske uprave ob današnji avtobusni postaji, je bila ta stavba namenjena pomorskim zadevam. V letih 1994/95 so prav za te namene zgradili novo okroglo stavbo ob carinskem pomolu.



17

Pristanišče Piran

Piran

19

Mesto Piran, ki je zraslo na polotoku pod hribom, so prebivalci obzidali na njegovi južni strani, v zavetju pod pobočjem, pa se je razvilo sprva naravno, pozneje pa umetno, pristanišče – mandrač. To je bilo manjše, plitvejše pristanišče v mestnem jedru, ki je bilo namenjeno predvsem majhnim ladjam. Z razvojem plovil in plovbe ter trgovskih potreb meščanov se je pristanišče širilo izven mandrača in sprejemalo vedno večje ladje. Mediteranski položaj mesta in ugodna obmorska lega sta mu omogočala razvoj pomorske trgovine, ladjedelstva, solinarstva in ribištva. Piran se je takrat razvil v pomembno trgovsko in pristaniško središče.

Pristanišče je vseskozi predstavljajo najbolj dinamičen in zanimiv slikovit prostor mestnega organizma. Na mestu nekdanjega mandrača je nastal današnji Tartinijev trg, katerega manjši del, tik ob mandraču, to ime nosi že od leta 1885. Z ureditvijo Tartinijevega trga so se skozi leta ukvarjali številni strokovnjaki, vendar so ureditvena dela po načrtih arhitekta Borisa Podrecce stekla šele leta 1987, dokončana pa so bila leta 2008.



Skladišče soli Monfort

Portorož

20

Večje skladišče Magazen Grando ali magasen novo je bilo zgrajeno leta 1825; manjše ti. Magazen Monfort pa v letih 1858 in 1859. Ohranjena skladišča so znotraj razdeljena z močnimi zidovi na ti. campate. Napis na pročelju skladišča Monfort zaenkrat nima razlage v virih in literaturi, čeprav so ravno zaradi imena nekateri mislili, da sta bili skladišči zgrajeni v času francoske oblasti. V skladišču Monfort ima

vsaka campata po ena vrata, v velikem skladišču pa po dve vrata. Ko je kup naložene soli v velikem skladišču dosegel višino prvega nadstropja, so skozi vrata nad vhodnimi vrati nadaljevali uskladiščenje soli do prečnih gred, pri skladiščih, ki so imela samo po ena vrata, pa so nalagali sol le do samih vrat.

Nekdanja skladišča soli so danes delno preurejena v razstavne prostore muzeja, na tej lokaciji pa je postavljen tudi novi info center projekta Mala barka 2.



Rovinjsko pristanišče sv. Katarine

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

21

Zgodovinska zgodba o rovinjskem pristanišču je neločljivo povezana z življenjem in razvojem naselja. O tem pričajo geomorfološki, tehnični, arhitekturno-urbanistični in družbenokulturni vidiki, ki so postopoma nastajali vzdolž obale, nabrežij, pomolov ter mu tako določili funkcijo notranjega naravnega pristanišča, sidrišča, zavetja in trgovskega bazena.

V obdobju dveh tisočletij se je ozki pristaniščni bazen med Velikim (Calsanta) in Malim pomolom (na trgu) postopoma razširil na prostrani akvatorij do današnje marine ter skoraj obsega celotni naravni pomorski kanal med kopnim in otokom Sv. Katarine. To je opredelilo posebno smer plovbe, kraj sidrišča in priveza ladij ter dvojni vhod oziroma izhod iz pristanišča. Nepravilno zaporedje hiš ob obali je tipično za rovinjski urbanizem, gre pa za odraz hitre in neenakomerne demografske ter urbanistične ekspanzije mesta med 16. in 19. stoletjem.

Upravljanje prostranega morskga bazena pristanišča



sv. Katarine obsega tudi pristaniško infrastrukturo na njenih obalah, kjer so med širjenjem urbanega prostora in družbeno-gospodarskega napredka zgradili nove vsebine, ki so opredelile njihovo multifunkcionalnost, posebnosti, zmogljivosti ter resurse. Tako je nastalo eno od najpomembnejših in najlepših pristanišč severnega Jadrana.

V rovinjskem pristanišču in vzdolž obale lahko opazite številna plovila. Med njimi lahko prepoznate batane, plovilo do šestih metrov dolžine z ravnim dnom, ki je primerno za plitvino in ribolov ob obali. Poleg batan poznajo rovinjski valovi tudi sledi starodavnih marciljan in tartan, plovila z visokimi ter nizkimi jadri: trabakule, racere, gajete, guce, leute, kajiče ... podobna, vendar nikoli ista lesena plovila za plovbo ter ribolov, ki so nastala v tukajšnjih škverih (ladjedelnicah). Batana je bila najdostopnejša številnim ribiškim družinam, zato je tudi del zakoreninjene tradicije.

Rovinjsko pristanišče je leta 2013 na podlagi projekta 'Rovinjsko pristanišče – Jadranski biser' Federacija pomorske dediščine Sredozemlja razglasila za drugo najlepše pristanišče v Sredozemlju.

Stari škver

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

22

Današnje pristanišče v sestavi Luške uprave Rovinj ohranja starodavno tradicijo rovinjskih škverov, ki jih je bilo v času benečanske in avstro-ogrske vladavine približno deset.

Konec dvajsetih let 20. stoletja so zadnje škvere družin Benussi in Buranello-Deterni s polotoka Sv. Nikolaja prestavili na današnjo lokacijo, in sicer križišče ulic Vladimirja Nazorja, Mladinske ter Sprehajališča Sveta Evrope, kjer je ob nekdanji klavnici že obstajal mali škver družine Benussi. Pozneje je družina Deterni prevzela vso ladjedelniško dejavnost na tem območju in nadaljevala gradnjo malih ter srednjih ladij, skupaj z batanami, ki so jih v preteklosti uporabljali za lovljenje rib, v novejšem obdobju pa v turistično-rekreacijske in kopalne namene.

Po drugi svetovni vojni so škver nacionalizirali, v petdesetih letih pa je postal del tovarne Mirna. Danes gre za edini preostali rovinjski škver, kjer popravljajo ribiške in druge lesene ladje.



20



21

Trg ladjedelnštva (Trg brodogradilišta)

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

23

Na današnjem Trgu ladjedelnštva in ob Obali A. Negri do Trga Tabakin so v času benečanske ter avstro-ogrške vladavine delovali številni škverji, ki so ustvarjali bogato zgodovino večstoletnega rovinjskega ladjedelnštva. Na prehodu iz 19. v 20. stoletje se je s širitvijo urbanega območja proti jugovzhodu in z gradnjo velike stanovanjske zgradbe družine Benussi na osrednjem obalnem območju širok ladjedelniški prostor omejil na območje okrog polotoka Sv. Nikolaja. Zaradi razširitve območja čutlateina (današnja obala A. Rismondo) do omenjenega polotoka med letoma 1911 in 1912 ter izgradnje velike dvorane kina Cinema Roma leta 1929 sta na tem zgodovinskem ladjedelniškem območju prenehala obratovati zadnja dva rovinjska škvera družin Benussi



in Deterni-Buranello, ki so nadaljevale dejavnost na novi lokaciji, kjer je danes škver pristaniške uprave. Danes lahko na trgu opazimo zgradbo nekdanje kinodvorane, ki je bila zgrajena v obdobju ekspanzije kina in njegove družbene funkcije. Po letu 1945 je jugoslovanska oblast spremenila ime v kino Moskva, hitro zatem pa v kino Beograd. Danes je v zgradbi Multimedijški center, ki je nastal po rekonstrukciji leta 2006. V bližini je majhna srednjeveška cerkev sv. Nikolaja, ki je bila posvečena leta 1364, rekonstruirana pa leta 1860. Sv. Nikolaj je zavetnik mornarjev in ribičev, po priprošnji pa so se k njemu zatekli pred odhodom na plovbo. Obalni prostor pred cerkvijo so v benečanskem obdobju uporabljali kot karanteno za pomorščake, ki so zapluli v rovinjsko pristanišče.



Roža vetrov na Malem pomolu

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

24

Roža vetrov je na Malem pomolu postavilo mesto Rovinj leta 2006 na podlagi izvirnika iz zbirke Hütterott na otoku Sv. Andreja. Roža vetrov je grafični prikaz smeri vetrov, in sicer tramontane, maestralske, ponenta, lebiča, oštra, juga, levanta, burje. Rovinjska roža vetrov je romanska, saj ima osem smeri vetra v primerjavi z germansko, ki jih ima dvakrat več.



Ekomuzej Batana

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

25

Ekomuzej Hiša o batani je posvečena najbolj razširjeni tradicionalni leseni ladji v Rovinju – batani. Interpretacijsko-dokumentacijski center z lokalnim imenom muostra so kot del Ekomuzeja odprli leta 2004 na obali mestnega središča v zgradbi s konca 17. stoletja. V tej zgradbi, ki je neposredno pred Velikim pomolom, so skozi zgodovino živele družine ribičev, pomorščakov in obrtnikov, pred izselitvijo pa je v zgradbi delovala restavracija Al Vaporeto družine Rocco.

Ekomuzej izvaja različne programe, s čimer "raziskuje, vrednoti, varuje, interpretira, ustvarja, predstavlja in komunicira skozi materialno ter nematerialno pomorsko dediščino in aktivno krepi kulturno identiteto ter posebnost mesta Rovinja kot mesta, prijetnega za bivanje za vse svoje prebivalce in kot edinstvena destinacija za vse obiskovalce".

Ekomuzej Batana je bil leta 2016 uvrščen na Unescov seznam najboljših praks ohranitve svetovne nematerialne kulturne dediščine.

www.batana.hr



Cugulièra - Kopališče



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

26

Ob ulici Sv. Križa in Sprehajališču bratov Gnot, nekdanje ulice Monte, je priljubljeno rovinjsko kopališče. Pod podpornim zidom na začetku Sprehajališča bratov Gnot je majhna prodnata plaža, ki so jo domačini poimenovali cugulièra, beseda pa izhaja iz rovinjskega narečnega izraza cùgulo, kar pomeni prodnik, pred plažo pa je majhen polotok Puntuleina. Podporni zid z oboki je bil zgrajen leta 1874, da bi podpiral cesto nad plažo.



24

Lanterna



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

27

Svetilnik Lanterna je ob vznožju podesta cerkve sv. Evfemije ob Sprehajališču bratov Gnot, nekdanje ulice Monte. Ulico so zgradili v drugi polovici 19. stoletja in povezuje dve glavni ulici, ki z juga ter severa obdajata mestno središče; in sicer ulico Sv. Križa in Vladimirja Švalbe (nekdanja ulica Dreicastiel). V 19. stoletju je bila na istem mestu železna laterna, ki jo je v tridesetih letih 20. stoletja nadomestil današnji zidan svetilnik. Svetilnik je zgrajen iz velikih blokov belega kamna in ima balkon z železno ograjo. Pod svetilnikom je obrambni bunker iz druge svetovne vojne.



Hiša morja – Eko-muzej



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

28

Hiša morja na precej utesnjenem prostoru, ki je zadostoval za življenje ene primorske družine, skozi predmete in zgodbo predstavi življenje ribičev, kmetov, ladjedelcev, pomorščakov ter njihovih družin na območju občine Mošćenička Draga. Gre za zgodbo o morju in življenju ob morju ter od morja, prikazano skozi multimedijo s kotičkom za najmlajše obiskovalce.

Zgodovinski nastanek Mošćeničke Drage je povezan z morjem, ki je tudi razlog današnje primarne usmerjenosti prebivalcev tega mesta k turizmu.

Razstavni prostor je v hiši ob morju, zgradbi, ki je del zaščitene ambientalnega arhitekturnega dela na dveh nadstropjih, dovolj, da se pokaže virtuoznost prostorskega oblikovanja različnih tem s področja tradicionalnega življenja tega kraja. Razstava prikazuje tri teme, in sicer ribištvo, pomorstvo in tradicionalno ladjedelništvo. Razstava se nadaljuje na obali čez cesto, kjer so postavljene table, ki naključnemu obiskovalcu pripovedujejo zgodbo o življenju na obali in vseh dogodkih iz preteklosti ter tistih, ki potekajo še danes. Predlagamo, da se sprehodite ob obali in obiščete Hišo morja.



25

Levt sv. Andrija iz leta 1934

Mošćenička Draga

29

Levt je poleg bracerne največje jadransko plovilo iz vrst bark. Glede na konstrukcijo, opremo in namen je podoben gajeti, vendar ima večji ter bolj čvrst trup. Levti so bila tipična plovila za ribolov, in čeprav so bili razširjeni po celotnem Sredozemlju, veljajo za vzhodnojadransko barko, vsaj po pogostosti uporabe barke na omenjenem območju. Čudoviti levt sv. Andrija je bil zgrajen leta 1934 na Cresu, danes pa je v lastništvu družine Barković-Blaženić. Konstrukcija (kobilica, rebra in rebrenice, vzdolžne statve, deske ...) je iz hrastovine, oplata iz smrekovine, paluba pa iz macesna. Barko, dolgo 7,95 metra, so uporabljali za

ribolov z mrežami potegalkami, pozneje tudi manjše plavarice. V okviru projekta Mala barka 2 je barko obnovil ladjeделец Loris Rubinić iz Mošćenica. Barka ima palubo z nizko pokritim dostopom do motorja in loputo za vhod v podpalubje. Levť sv. Andrija je bil slovesno predstavljen na deseti reviji in regati tradicionalnih bark v Mošćenički Dragi 13. julija 2018. Sodeluje na številnih regatah in prireditvah znotraj projekta Mala barka 2 ter je ena od največjih bark, ki so obnovljene v okviru projekta. Barka se je izkazala 14. avgusta 2018, ko je med nevihto plula od Mošćeničke Drage do mesta Krk, s čimer je dokazala, da je kakovostno obnovljena.



Predstavitev in regata tradicionalnih jadrnic

Mošćenička Draga

30

Mošćenička Draga, nekoč ribiško pristanišče, danes pa privlačna turistična destinacija, želi unovčiti svojo bogato ribiško in pomorsko dediščino. V tem prizadevanju je visoko na seznamu prireditev regata tradicionalnih jadrnic MALA BARKA, ki jo v Mošćenički Dragi od leta 2009 organizirajo sredi julija. Organizatorji prireditve so Ekomuzej Mošćenička Draga v sodelovanju s Katedro čakavskega zbora Obćine Mošćenička Draga (Sekcija za tradicionalne barke Draške barki), Turistična skupnost in Obćina Mošćenička Draga. Na prireditvi lahko v vsej njihovi lepoti in razkošju občudujete tradicionalne barke tipa guć, pasara, gajeta, levt, batana in druge, ki so opremljene s tradicionalnimi jadri (oglavno, latinsko, sošno, strmo). Poleg regate tradicionalnih bark so na voljo številne izobraževalne

vsebine, in sicer prikaz priprave ribiškega pribora, lovljenje rib, obnova tradicionalnih bark, izdelava in krpanje mrež, soljenje rib, izdelava vrvi na tradicionalen način, izdelava jader, opremljanje bark z jamborjem ter jadri, ogledate si lahko prikaz jadrnanja in veslanja na tradicionalnih barkah, vsebine pa so namenjene vsem starostnim skupinam prebivalcev, obiskovalcev ter turistov. Dogodek spremljajo tematske razstave, poljudna predavanja, prikaz veslanja na tradicionalnih barkah z glasbeno spremljavo, jadrnanje za otroke in obiskovalce, plovba tradicionalnih bark ob obali s svetlobnimi učinki ob spremljavi klasićne glasbe, velićasten ognjemet na morju ob glasbeni spremljavi, koncerti, bogata kulinarická ponudba v restavracijah ter sejem ekološko-etnoloških izdelkov Kvarnerja. Zaradi vsega navedenega sta prireditve in regata tradicionalnih bark MALA BARKA v Mošćenički Dragi ena od najbolj pomembnih in prepoznavnih tovrstnih prireditev na Jadranu.



www.tz-moscenicka.hr



26



27

Lovransko pristanišče in Hiša lovranskega guca

Lovran | 45°17'31"N | 14°16'35"E |

31

Ste v Lovranu, ne glede na to, ali ste prispeli s prevoznim sredstvom z Reke ali iz Istre ali ste se sprehodili ob morju. Povzpnite se proti vходу v stari del mesta in ne spreglejte starega mestnega stolpa, saj v njem hranijo pomemben opomnik na lovransko ladjedelniško tradicijo. Gre za obnovljeno tradicionalno lovransko leseno barko guc iz leta 1966, ki je stalno razstavljena v Hiši lovranskega guca v pritličju Mestnega stolpa ob vходу v stari del mesta Lovran. Za obiskovalce so razstavo odprli leta 2015. Guc je zgradil odlični ladjedelec Ivan Nino Gašparinič, ki je svoje znanje in spretnosti prenesel naslednikoma, Ivanu Kalčiču ter Gianfrancu Sirotnjaku.

Lovran že v 12. stoletju omenja arabski geograf El Idrissi kot mesto, kjer je vedno veliko ladij, ladjedelnice pa nenehno delajo. Številne od teh ladij so bile zgrajene prav v Lovranu, vendar izdelava lesenih ladij na začetku 20. stoletja počasi izgubi



pomen, saj začnejo prevladovati ladje iz jekla.

Lovranski guc je tipično majhno leseno plovilo, ki se je obdržalo v tem delu Liburnije, lahko pa ga vidite tudi v lovranskem mandraču oziroma pristanišču. Lovranski mandrač je pomembno zaznamoval videz starega mesta, ki ga je nekoč obdajalo obzidje z utrdbo, t. i. kaštel. V primerjavi z drugimi utrdbami na tem območju je bil Lovran edini neposredno ob morju. Prav zaradi tega so mesto pogosto napadali pirati, nekajkrat pa tudi sosede Benečani, saj je bil Lovran stoletja pod upravo avstrijskih vladarjev, ki so se občasno prepirali in bojevali z Benečani. Tudi prebivalci Lovrana so včasih prvi napadli ladje, ki so plule proti Velim vratom.

Mandrač oziroma pristanišče je prav tako del ribiške zgodovine Lovrana, kjer so v preteklosti bili zasidrani guci, pasare, batane in druge tradicionalne barke, ki so jih uporabljali ribiči ter za prevoze manjšega tovora. Pogosto lahko na starih razglednicah Lovrana opazite številna jadra, med katerimi so tudi pisana jadra lesenih ribiških bragoc, ki so v Lovran prispele iz Chioggie (Benečije).

Lovranski guc iz leta 1968

Lovran

32

Lovranski guc je skladno oblikovana barka, ki jo je v Lovranu v 50. letih prejšnjega stoletja zgradil znan lovranski ladjedelec Ivan Nina Gasparinac. Ne glede na to, da barko imenujejo guc, se po tipologiji uvršča med gajete. Zaobljenost premca, predvsem pa krme, je namreč veliko večja kot pri gucih, premec pa je do jamborja pokrit s palubo, zaradi česar se ta barka s še nekaj oblikovnimi podrobnostmi uvršča med gajete. Barka je prepoznavna po ovalni krmi in linijah premca, ki so izrazito razvejane, posebej pa po zelo visokem ter lepem nadaljevanju krmne statve. Ta 4,80 metra dolga barka z oznako OP 207 je bila zgrajena v ladjedelniški delavnici Nina Gašpariniča leta 1968, danes je v lastništvu Arsena Dobrijeviča, obnovljena pa je v okviru projekta čezmejnega sodelovanja Slovenija-Hrvaška Mala barka 2 v ladjedelnici Ivana Pavelića v Poljanah. V primerjavi z lovranskim gucem, ki je razstavljen v Hiši lovranskega guca, je omenjena barka dobila oglavno jadro in jadro flok ter bo sodelovala na prireditvah in regatah tradicionalnih bark po Kvarnerju in Istri.



Lovranska pasara iz leta 1954

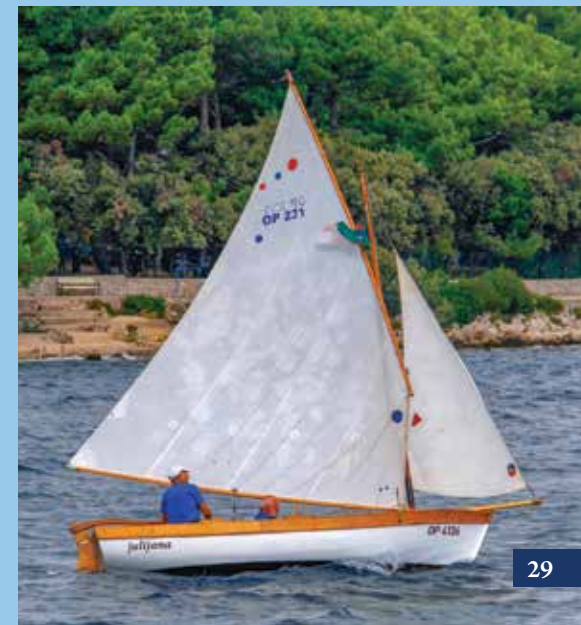
Lovran

33

Poleg guca je pasara eden od najpogostejših primerov malih bark na Jadranskem morju. Lovranska in druge pasare so prepoznavne po koničastem premcu, zaobljenem trupu in ravni oziroma zrcalni krmi. Pasare so uporabljali za ribolov, prevoz tovora in ljudi, kot pomožne barke jadrnic, ladij za prevoz peska ter ribiških ladij (svečarice) ipd. Manjše pasare so na začetku poganjala vesla, večja jadra, na severnem Jadranu najpogosteje oglavna jadra. Pozneje so začeli vgrajevati motorje, zato je krma dobila bolj polno obliko. Lovranska pasara iz leta 1954 je dolga 4,46 metra in so jo zgradili v ladjedelnici Nina Gašpariniča. Barka ima oznako OP 4136, danes pa sta njena lastnika združenje Naš Lovran in Sekcija za tradicionalne barke Lovranska lantina. Pasaro je v okviru projekta čezmejnega sodelovanja Slovenija-Hrvaška Mala barka 2 obnovil ladjedelec Ivan Kalčič in je izjemno dragocen primer ek obnovljene pasare na prireditvah ter regatah po Kvarnerju in Istri.



28



29

Pristanišče v Voloskem

Opatija | 45°20'51" N | 14°19'12" E |

34

Na poti od Reke proti Opatiji se spustite z glavne ceste proti morju v Volosko, staro ribiško naselje na vrhu Reškega zaliva, ki je nekoč pripadalo kastavskemu plemstvu, v pisnih dokumentih pa je kraj prvič omenjen leta 1543. V mestecu prevladujeta tipična primorska arhitektura in razporeditev, kar je opazno v ozkih ulicah, ki se med hišami strmo spuščajo proti morju ter se končajo v lepem starem mandraču oziroma pristanišču, kjer so bile nekoč zasidrane jadrnice.

Danes so v pristanišču zasidrane manjše ladje in lesene tradicionalne barke, prav tako ima klančino za spust bark. Sušila za ribiške mreže so spomin na nekoč zelo živahno in pomembno gospodarsko

dejavnost prebivalcev Voloskega – ribištvo. Ribje jedi prevladujejo na jedilnikih domačinov in okoliških restavracij, ki prav tako zaznamujejo današnje vološčansko pristanišče.

Gre za izhodiščno točko, iz katere pelje obalna sprehajalna pot Lungomare od Voloskega do Lovrana, ki so jo ustanovili konec 19. stoletja za uživanje na morskem zraku in v nepozabnih prizorih, ki jih ponuja pogled na Kvarnerski zaliv ter otoka Cres in Krk. Sprehodite se tudi vi po poti, po kateri so se sprehajali kronane glave in plemstvo.

Na začetku sprehajalne poti je rojstna hiša Andrije Mohorovičića, znanstvenika svetovnega slovesa, ki se je ukvarjal z meteorologijo in seizmologijo.

V tem slikovitem pristanišču s sušili za ribiške mreže že desetletja vsako leto poteka likovna mednarodna prireditev Mandrač.



Guc iz leta 1895 – Opatijski guc

Opatija

35

Opatijska riviera je bila polna tovrstnih lesenih plovil, ki so jih od konca 19. stoletja uporabljali za prevoz izletnikov. Barka guc z oznako OP 552 iz leta 1895 je dolga 5,15 metra in je bila namenjena prevozu ljudi po opatijskem akvatoriju. Barka pripada tipu kvarnerskih gucev z izjemno koničastim premcem in krmo ter ograjo na krmnem delu barke. Barka ima dva jambora, enega večjega oglavnega in enega manjšega sošnega, ter prostor za izletnike, upravljali pa so jo priljubljeni barkajoli. Barka je bila zgrajena v Poljanah nedaleč od Opatije, danes pa je v lastništvu družine Wruss. Zob časa je pustil precej sledi na tej barki, obnovil pa jo je ladjedelec Feruča Brubnjak v Iki. Barka je znova primerna za plovbo zahvaljujoč sredstvom iz EU-projektov čezmejnega sodelovanja Mala barka 2. Čeprav ni namenjena regatam in jadrnanju, se bo vseeno preizkusila tudi v tovrstnih izzivih, zato jo boste zahvaljujoč združenju Ikarskih barkajolov videli na različnih prireditvah, prepoznali pa jo boste po dveh jamborih ter veseli posadki in potnikih.



Gajeta Nebuloza iz leta 1932

Opatija

36

Gajeta z oznako RK – 8452 je bila zgrajena leta 1932 na Korčuli, obnovljena pa v okviru projektu Mala barka 2 v ladjedelnici Ivana Kalčiča v Ičićih. Gre za manjše zelo pogosto plovilo na Jadranskem morju, uporabljali pa so jih od poznega srednjega veka. Čeprav so bile gajete na vesla in so bile namenjene predvsem ribolovu, sta bila neizogibna dela opreme jambor, ki je bil na 1/3 dolžine od premca, ter latinsko jadro. Gajeta, dolga 5,85 metra, ima lepo podvodno obliko, paluba pa je velika in zaobljena, predvsem na krmi, zato je primerna za namestitev večjega števila ljudi.

Barka ima izjemno polno obliko bokov, precej ravno dno in hiter prehod oplote dna v oplato bokov. Ima skoraj navpične statve, statva premca pa je navadno rahlo upognjena in se dviga nad palubo. Obnovljena gajeta Nebuloza je v lastništvu Igorja Felkerja, s svojim čudovitim glavnim latinskim jadrom, pomožnim flokom in črnim trupom bo v okviru projekta Mala barka 2 krasila prireditev ter regate tradicionalnih bark na severnem Jadranu (Mošćenička Draga, Lovran, Krk, Nerezine ...).



30



31

Pristanišče Opatija – Šporer

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

37

Ko se boste sprehajali po sprehajalni poti Lungomare od opatijskega pristanišča ob vrtovih vile Angioline in naprej ob cerkvi sv. Jakoba, boste prišli do majhnega pristanišča z nekaj barkami ter bronastim kipom starega barkajola oziroma veslača. Prišli ste v pristanišče Šporer. Eno od najpomembnejših, mogoče celo najstarejših opatijskih pristanišč, poleg Umetniškega paviljona Juraj Šporer, povezujejo z ustanovitvijo nekdanje srednjeveške avguštinske opatije sv. Jakoba, po kateri je Opatija dobila ime. Pristanišče so domačini uporabljali za privez bark – gucev in pasar. Z razvojem turizma konec 19. stoletja in na začetku 20. stoletja so pristanišče uporabljali tudi v športnorekreacijske namene ter za prevoze turistov.

V neposredni bližini pristanišča, ob vznožju današnjega hotela Milenij, so leta 1886 odprli kopališče Paskvaleja Jačića. Vendar so že leta 1891



kopališče premestili proti današnji Slatini, tako da je pristanišče od takrat zavetišče za barke. O pristanišču krožijo številne zgodbe in legende. Pristanišče je bilo izhodišče za turistične ladjice legendarnih opatijskih barkajolov, ki so se najprej ukvarjali s prevozi tovorov, nato pa potnikov in turistov. Tradicija barkajolov, ki so prevažali potnike, je obstajala več kot stoletje po mestih na vzhodni Jadranski obali. V mestih, kot so Zadar, Dubrovnik, Opatija, in krajih na Opatijski rivieri so bili barkajoli prisotni od konca 19. stoletja ter predvsem v prvi polovici 20. stoletja. V tem obdobju se je razvila posebna oblika barke, in sicer kvarnerski ali opatijski guc, ki je prevažal turiste na opatijski rivieri. Številni guci so bili privezani tudi v tem najstarejšem opatijskem pristanišču. Pozneje so vesla ali jadra zamenjali motorji, vendar so barkajoli in kratki turistični izleti še vedno priljubljeni. O tem se prepričajte tudi sami. Ko se boste tako sprehajali po sprehajalni poti ob obali, boste opazili stojnice, kjer ponujajo vabljuje izlete po Kvarnerju, mogoče celo z "malo barko".



32

Pomorski in zgodovinski muzej Hrvaškega primorja Reka

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

38

Če se na reškem Korzu ustavite in pogledate proti hribu nad središčem mesta, boste zagledali čudovito pročelje palače Pomorskega ter zgodovinskega muzeja Hrvaškega primorja Reka. Muzej je v Guvernerjevi palači, delu madžarskega arhitekta Alajosa Hauszmanna iz leta 1896. Palača je bila rezidenca madžarskega guvernerja, ki je v imenu madžarske oblasti upravljal mesto in pristanišče, ki je bilo strateško pomembno za razvoj gospodarstva v ogrskem delu avstro-ogrske monarhije. Današnji Pomorski in zgodovinski muzej Hrvaškega primorja se skupaj z dediščino zbirke Musea Civica, Muzeja mesta Sušak ter Muzeja hrvaškega primorja in s svojo stalno razstavo ter drugimi pomembnimi razstavami pridružuje različnim prireditvam, ki se nanašajo na zgodovino in kulturo Reke, Primorsko-



goranske županije ter Hrvaške, s čimer odkriva delček preteklosti in dediščine, ki je ne poznamo dovolj. Pomemben del stalne razstave je v drugem nadstropju palače z imenom Jadra Kvarnerja. Razstava je razdeljena na več delov. Ko se sprehajate po prostoru nekdanje guvernerjeve rezidence, lahko izveste več o navtični opremi in instrumentih skozi zgodovino, o pomembnosti gradnje jadrnic Hrvaškega primorja ter kvarnerskih otokov od konca 18. do sredine 20. stoletja, spoznali boste kapetane in lastnike ladij, izvedeli boste več o gradnji ladij ter ladjedelnicah. V stalni razstavi prevladuje obdobje od konca 18. stoletja do sredine 20. stoletja oziroma obdobje zlatega obdobja kvarnerskih jadrnic do gradnje velikih reških ladjedelnic konec 19. stoletja in na začetku 20. stoletja. Razstavljen je tudi izvirni rešilni jopič s Titanika. Kako in zakaj je ta skoraj edinstven predmet, ki jih je na svetu ohranjenih samo pet, prišel v reški muzej, boste izvedeli, če ga obiščete.

ppmhp.hr

33

Če ste ljubitelj narave in iščete oazo v središču Reke, obiščite Naravoslovni muzej, ki je ob parku Nikola Hosta v družinski vili grofa Negronija iz leta 1925. V okolici je urejen botanični vrt, kjer so predstavljene najpogostejše rastlinske vrste tega kraja in kjer se lahko odpočijete od mestnega vrveža.

Muzej je pred kratkim praznoval 140. obletnico ustanovitve in 70 let javnega delovanja, zato ga zagotovo obiščite. Skozi čas se je spreminjal način postavitve razstave in predstavitve obiskovalcem, danes pa lahko obiskovalci doživijo naravne vrednote z različnimi čutili ter s pomočjo sodobne tehnologije lahko berejo, poslušajo zgodbe ali koncerte, spoznavajo znanstvenike, razpravljajo in se družijo.

Stalna razstava obsega teme, ki se nanašajo na geološko zgodovino Jadrana, prikaz ptic, sesalcev, plazilcev, dvoživk ter žuželk na reškem območju. V pritličju si lahko ogledate akvarij. V najnovejšem delu

stalne razstave z naslovom Modrina obiskovalec sam izbere, kaj in koliko bo videl. Veliki beli morski pes, ulovljen v Bakru, plava skupaj z drugimi morskimi psi v veliki prozorni kapsuli kot osrednji eksponat razstave, ki prikazuje raznolikost življenja v podmorju Kvarnerja. Razstava prikazuje okrog 150 vrst morskih organizmov v njihovem življenjskem prostoru v vlogi, ki jo imajo v ekosistemu severnega Jadrana, zasnovan pa je tako, da obiskovalcem omogoča, da morje doživijo z vsemi čutili. Vendar mora vložiti nekaj truda. Obiskovalci nimajo izbire. Če želijo karkoli videti, morajo biti aktivni raziskovalci.

Ko se boste sprehajali po mestu, ne bodite presenečeni, če boste razstavne predmete videli tudi v prostorih, kot je ribarnica. Če želite po morski Primorsko-goranski županiji obiskati tudi zelene kraje, obiščite Kaštel Zrinskih v Brodu na Kolpi, območno zbirko Naravoslovnega muzeja Reka, kjer si lahko ogledate zbirko, posvečeno lovu, gozdarstvu in ribolovu.



Po obisku gledališča, kjer lahko občudujete čarobno sled slikarskega čopiča Gustava Klimta, bodite pozorni na še eno zanimivo poslopje reške arhitekture v neposredni bližini, in sicer ribarnico. Tudi pred današnjo ribarnico je bila na tem mestu ribarnica. Odprtje stare ribarnice leta 1866 po zamisli Antona Deseppija velja za zgodovinski dogodek za razvoj sklopa Velike place na Reki.

O tej nevsiljivi zgradbi v svojih potopisnih zapiskih o Hrvaškem primorju z navdušenjem piše Dragutin Hirc konec 19. stoletja:

„Ko greš mimo stojnic, prideš do ribarnice. Tukaj so mize s košarami, v njih pa se kot kače zvijajo morske jegulje. Na tleh so košare s polži in školjkami (...) Reška ribarnica je zgradba z vhodom in izhodom, kjer so po dveh straneh razporejeni ribiči. Vsak je na deske položil vrbove košare, polne morskih rib, rakov,

rakov, sip, sipic, lignjev in hobotnic. Vonj v prostoru je zelo čuden, in če ga nisi navajen, ga boš kmalu zapustil.”

Kmalu ribarnica ni več izpolnjevala potreb rastočega mesta, zato so že konec 19. stoletja začeli razmišljati o gradnji nove. Kljub večletnim pogajanjem o kraju gradnje nove ribarnice so se odločili, da jo zgradijo na prostoru stare. Projekt je bil končno izpeljan leta 1916 po načrtu Carla Pergolija. Kamnite okraske je naredil ugleden benečanski kipar Urbano Bottasso. Pri tem je ustvaril osupljivo zgradbo s fontanami v notranjosti ribarnice, mize iz nežno sivega istrskega kamna, kapitele in bogato okrašeno pročelje s prikazi rib, rakov ter mehkužcev v podvodnem svetu. Celotno arhitekturno razkošje notranjega dvoranskega prostora lahko najbolje doživite, če se skozi stranski vhod povzpnete na galerijo. Vzemite si čas in si natančno oglejte našteje podrobnosti. Navdušil vas bo osupljiv morski svet.



Tradicija pomorskega šolstva na Reki je stara več stoletij. V drugi polovici 18. stoletja so na območju habsburške monarhije delovale prve javne pomorske šole, prvo je ustanovila Marija Terezija, vodil pa jo je jezuit Saverio Orlando. Šola je najprej delovala v Trstu, nato je Orlando nadaljeval delo na Reki, kjer je šola delovala manj kot dve leti.

V prvi polovici 19. stoletja, ko se je končala Napoleonova vladavina in je habsburška monarhija znova zavzela območje vzhodne jadranske obale, so mesta ob jadranski obali zahtevala, da se ustanovi pomorska šola.

Najpomembnejši pomorski šoli na severnem Jadranu sta bili Pomorska šola v Bakru in Pomorsko-trgovska šola na Reki. Sredi petdesetih let 19. stoletja (1856) je habsburška oblast ustanovila Vojaško-pomorsko akademijo na Reki. Ideja o ustanovitvi akademije je obstajala že od konca 18. stoletja, vendar zaradi geopolitičnih napetosti ni bila izpeljana. Končno so leta 1854 cesarske oblasti izbrale Reko za sedež akademije. Akademija je začela delovati leta 1857, brez prekinitev pa so predavanja potekala do leta 1866.

Predavanja na Vojaško-pomorski akademiji so potekala v 19. stoletju in v prvi polovici 20. stoletja, vse dokler niso leta 1931 v zgradbo nekdanje akademije preselili reško bolnišnico. Med prvo svetovno vojno so akademijo predstavili na Dunaj.

Vzporedno z Vojaško-pomorsko akademijo na Reki je delovala tudi Navtična akademija, ki jo je ustanovila madžarska oblast na prehodu iz 19. v 20. stoletje, ko sta šoli delovali do konca prve svetovne vojne.

Današnja Pomorska fakulteta Univerze na Reki je bila prva visokošolska ustanova na Reki. Je v palači, kjer je bila na nekdanjem trgu Cambieri na začetku 20. stoletja Trgovska akademija. Pročelje je obrnjeno proti ulici Fiorello la Guardia in Pomerio, druga stran pa proti Študentski ulici.

Po drugi svetovni vojni je Ministrstvo za pomorstvo FNRJ leta 1949 na Reki ustanovilo Višjo pomorsko šolo. Na začetku so delovali trije oddelki, in sicer navtični, ladijsko strojništvo in pomorsko-ekonomski. V šolskem letu 1956/57 so odprli tudi radio-televizijski oddenek.

Konec sedemdesetih let 20. stoletja se je Višja

pomorska šola preimenovala v Fakulteto za pomorstvo in promet, leta 2001 pa sta se Oddelek za pomorstvo Univerze na Reki in Visoka pomorska šola združila v današnjo Pomorsko fakulteto Univerze na Reki.

Pomorska fakulteta ima pet študijskih smeri (navtika in tehnologija pomorskega prometa, ladijsko strojništvo, elektronske in računalniške tehnologije v pomorstvu, tehnologija in organizacija prometa ter logistika in menedžment v pomorstvu in prometu) na dodiplomskem in diplomskem študiju, doktorski študij pomorstvo ter Center za izobraževanje pomorščakov. Gre za vodilno visokošolsko in znanstveno ustanovo na Hrvaškem, kjer so šolanje zaključili številni svetovno znani strokovnjaki.

www.pfri.uniri.hr



Sprehodite se po najpomembnejši reški ulici Korzo in nadaljujte proti vzhodu, da pridete do kraja, kjer se reka izliva v morje. Zaradi gostega prometa bodite previdni, ko prečkate cesto. Mrtvi kanal se imenuje manjši morski kanal, ki ločuje mesto na dva dela, in sicer na Reko in Sušak. Med dvema svetovnima vojnima je bila Reka pod italijansko upravo, Sušak pa pod jugoslovansko, na Mrtvem kanalu pa je bil zid, ki je predstavljal državno mejo. Leta 1947 so zid porušili in dva dela mesta sta bila končno združena.

Ob ustju reke Rječine je od leta 1689 imela svoj sedež bratovščina sv. Nikolaja, ki je imela v lasti tudi manjšo ladjedelnico.

Kanal je do petdesetih let 19. stoletja predstavljal

ustje reke Rječine, nato so mestne oblasti izdale odlok, da se zgradi nova delta, glavni tok reke pa je bil preusmerjen, zato je „mrtvi“ kanal postal manjše pristanišče, namenjeno manjšim jadrnicam obalne plovbe in lesenim barkam. Na Mrtvem kanalu je bilo v prvi polovici 20. stoletja pristanišče za manjše trgovske jadrnice, bracerne, trabakule ipd., ki so na Reko vozile blago (predvsem sadje, zelenjavo, vino in jedilno olje) z drugih delov Jadrana in kvarnerskih otokov. Tako je pristanišče delovalo tudi kot tržnica. Privezniki ob kanalu spominjajo na zgodovino tega pomembnega obdobja mesta. Še sčasoma so kanal zapustili, njegovo dno je preplitko za plovila večjega ugreza, železniškega mostu pa ne obračajo več, da bi v kanal spustili večja plovila, zato so v kanalu privezane samo manjše barke, obstaja pa tudi del, kjer opravljajo manjša popravila na barkah, ki je hkrati edini takšen prostor v središču mesta.



Če se napotite čez Rivo boduli proti reški kapetaniji in novem potniškem terminalu, pridete do mogočnega valobrana, ki ga pred 150 leti pred mestom sploh ni bilo. Na Reki so šele na začetku sedemdesetih let 19. stoletja začeli graditi popolnoma novo пристanišče pred mestom, kjer je prvotno pristanišče bilo na ustju reke Rječine. Valobran so poimenovali Molo Longo, njegovo ime in dolžina pa sta se spreminjala glede na spremembe državne oblasti ter režimov. Na začetku 20. stoletja je bil valobran del kompleksa pristanišča skupaj z novo ladjedelnico Lazarus, od leta 1912 pa je sprejemal tudi radovedne kopalce na luksuznem kopališču Quarnero v dveh nadstropjih. Valobran Molo longo je že v obdobju Avstro-Ogrske navduševal tudi športne klube, kot so veslaški klubi Quarnero, Liburnia in Cannotieri Fiumani, ki so v bližini prirejali športna tekmovanja.

Valobran, ki so ga konec druge svetovne vojne skoraj do temeljev bombardirala zavezniška letala, je bil v svoji polni dolžini končan šele po obnovi leta 1945.

Danes je dolg 1754 metrov in ima povsem drugo funkcijo. Čeprav sta bila v drugi polovici 20. stoletja ob koncu valobrana dok ladjedelnice Viktor Lenac in pristanišče za velike tovarne ter potniške ladje, je bil s preselitvijo in reorganizacijo reškega pristanišča

valobran odprt za obiskovalce ter spremenjen v sprehajalno pot, od koder se ponuja popolnoma drugačen pogled na mesto, ki se pred vami dviguje iz morja in razprostira proti hribovju v zaledju. Kot opomnik na nekdanje pristanišče sta na valobranu ohranjeni in obnovljeni dve dvigali, ki sta ponoči osvetljeni v različnih barvah.

Če se boste sprehodili do konca valobrana, boste opazili parnik Uragan. Ladja je bila zgrajena v sedemdesetih letih 19. stoletja, najverjetneje v Hamburgu. Menijo, da so jo uporabljali za zbiranje odpadkov v ladjedelnici. Dva parna stroja so zamenjali z motorji z notranjim zgorevanjem najverjetneje že po prvi svetovni vojni. Zaradi prostrane krme, kjer so lahko namestili dvigala, mešalnik za beton, kamnite bloke, priveznike in material z morskega dna, so ladjo uporabili pri obnovi reškega pristanišča, ki je bilo porušeno med vojno. Po obnovi so večkrat spremenili njegovo namembnost, na primer za raziskovanje podmorja, pojavi pa se celo v filmu ki je bil posnet po romanu Hermana Wouka. Pozneje je bil dolgo na mrtvem vezu, leta 1999 pa je potonil v sušačnem pristanišču. Na pobudo Luške uprave Reka in Pomorske fakultete na Reki je bila ladja odkupljena od zadnjega lastnika in je bila deloma obnovljena leta 2004 ter predana mestu Reki, ki ga je popolnoma obnovila v ladjedelnici 3. maj. Obnovljena ladja Uragan je danes na reškem valobranu.



Konec maja in na začetku junija boste na Reki pričali pestremu dogajanju v središču mesta ter ob obali. S prvimi sončnimi žarki konec pomladi se mesto obrne proti morju in se spominja svoje primorske identitete. Čas je za festival morja Fiumare.

Oživimo Mrtvi kanal je bila prva prireditelj, ki je leta 2011 oživila že skoraj pozabljeno pomorsko dediščino mesta Reke. Leto dni pozneje je bil ustanovljen prvi pravi urbani festival morja in pomorske tradicije Kvarnerja – »Fiumare«. Kvarnerski festival morja

je tako postal nekakšen časovni stroj na izvirnih mestnih prizoriščih od Delte in Mrtvega kanala prek Verdijeve ulice ter mestne tržnice (place) do pristanišča. Na ogled so tradicionalne lesene barke, ki so jih zaradi lepšega razgleda postavili sredi glavnega trga, ogledate si lahko tekmovanje v izvirnosti in lepoti ladjedelske obrti. Barke pa se preizkusijo tudi v morju na jadrlnih in veslaških regatah, sodelujete lahko v slikovitem jadrnanju za otroke ter odrasle, obiščete delavnice o mornarskih in ribiških veščinah, priložnostna predavanja, razstave, zgodovinske uprizoritve, ognjemet ter predstavitev navad s Kvarnerja in neizogibne kulinarike.

www.visitRijeka.hr



Svetilnik na Mlaki

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

45

Če si želite ogledati edini svetilnik na Reki, se morate iz središča mesta napotiti proti zahodu ob železniški progi do Mlake in začetka Industrijske ulice. V zavetju boste opazili izvirni reški mestni svetilnik, edini svetilnik na Jadranu, ki ni neposredno nad morjem. Najprej so ga postavili na vrhu reškega valobrana Marije Terezije leta 1884. Prvi svetlobni signal na vrhu osmerokotnega stolpa je svetilnik oddal 26. novembra 1884, ko ga je prižgal reški guverner in madžarski plemič Ágoston Zichy, saj je bila Reka v tistem času pod madžarsko upravo. Svetilnik je bil visok 29 metrov, višina svetlobe pa je bila 31,1



metra. Zaradi nevarnosti potopitve vrha valobrana so svetilnik leta 1894 premestili na današnji položaj na Mlaki. Takrat je bil ta del mesta v neposredni bližini morske obale. V tridesetih letih 20. stoletja so zgradili trinadstropno zgradbo, ki je bila namenjena bivanju svetilničarjev, zato so svetilnik ponovno razstavili in ga namestili na vrh zgradbe. Svetilnik je bil visok 38 metrov. Po drugi svetovni, natančneje leta 1956, so svetilnik rekonstruirali, od leta 1992 pa je prižiganje luči samodejno, zato niso več potrebovali svetilničarjev.

Danes svetilnik Mlaka oddaja svetlobni signal 39 metrov nad morjem in ima doseg 15 navtičnih milj, njegova značilnost pa je beli blisk, ki se sproži vsakih 10 sekund.

Razstava Reški torpedo – prvi na svetu

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

46

V neposredni bližini glavne reške avtobusne postaje na trgu Žabica je vhod v železniška skladišča. Obiščite na videz neugleden ostanek industrijske dediščine tega mesta, ki so ga preoblikovali v muzej. Razstavo Reški torpedo – prvi na svetu so odprli leta 2016 ob 150. obletnici patentiranja torpeda. Razstavo v železniškem skladišču na zahodni Žabici na Reki je postavil Muzej mesta Reke v sodelovanju s Pomorskim in zgodovinskim muzejem Hrvaškega primorja Reka. Razvoj enega od največjih tehničnih dosežkov 19. stoletja in simbol nekdanjega reškega industrijskega čudeža je prikazan od prvih zamisli



Ivana Luppisa do razvoja Whiteheadovega torpeda ter vse do konca proizvodnje v šestdesetih letih 20. stoletja. Poleg približno 50 izvirnih predmetov, in sicer torpeda, cevi za izstrelitev, različnih tipov žiroskopov, globinskih naprav, zažigalnih vrvic, kazalnikov smeri in hitrosti, opreme za preizkušanje torpeda ter različnih instrumentov oziroma delov torpeda so predstavljene tudi makete Luppisovega čuvarja obale, prvega Whiteheadovega torpeda in postaje za izstrelitev ter številne projekcije. Razstava Prvi na svetu – 150 let reškega torpeda je nadaljevanje želje po revitalizaciji reške industrijske dediščine in prava priložnost za spoznavanje tovrstne dediščine. Za obisk razstave se lahko dogovorite v Muzeju mesta Reke.

www.muzej-rijeka.hr



Kapela zaobljubnih darov na Trsatu

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

47

S Trsata, predela Reke na hribu nad reko Rječino, se ponuja nepozaben razgled na celotni Kvarner. Ne pozabite ga obiskati. V neposredni bližini trdnjave Trsatski kaštel je cerkev trsatske Gospe, eno od najpomembnejših hrvaških Marijinih svetišč, ki ga je leta 2003 obiskal tudi papež Janez Pavel II. Nastanek bližnjega frančiškanskega samostana povezujejo s prenosom hiške device Marije, v kateri je oznanjena blagovest, iz Svete dežele v Evropo. Legenda pravi, da je bila hiška na Trsatu od leta 1291 do 1294, ko za vedno pristane v Loretu. Za tolažbo je poslal papež Urban V. po letu 1367 iz Rima na Trsat čudodelno ikono, gotski poliptih z osrednjim prikazom matere Božje z Jezusom, ki tudi danes predstavlja enega od najprepoznavnejših simbolov trsatskega svetišča. Zaradi širjenja čudodelnosti kulta trsatske Gospe so Trsat zelo hitro začeli obiskovati številni romarji, zato je Martin Frankopan leta 1453 zgradil frančiškanski



samostan in cerkev.

Romarji že stoletja v svetišče nosijo zaobljubne darove v spomin in v zahvalo za vse njihove uslišane molitve, čudodelne rešitve, odrešitve ter ozdravljenje. Darovi so v posebni kapeli, in sicer v Kapeli zavetnih darov, kjer nad njimi z nasmeškom bdi Gospa Slunjska iz XV. stoletja. Darovi pričajo, da so številne težave in slabosti z molitvijo materi Božji prebrodene. Med darovi najdemo predmete iz plemenitih kovin, dela naivnih slikarjev, medicinske pripomočke, pisma, ki pričajo o čudodelnem odrešenju in ozdravljenju po priprošnjah materi božji Trsatski, zaobljubne slike s prikazom ladij pomorščakov ter makete ladij, ki so jih izdelali v zahvalo za rešitev iz nemirnih neviht.

Svetišče in frančiškanski samostan sta povezana s središčem Reke tudi s stopnicami Petra Kružiča, ki jih je ta hrvaški vojskovodja dal zgraditi leta 1531, po njem pa se danes tudi imenujejo. Iz središča mesta do Trsata se lahko sprehodite po 561 stopnicah in tako zaokrožite to lepo doživetje Reke ter reškega Trsata.



42

Pomorska šola Bakar

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

48

Slikovito primorsko mesto Bakar se ponaša s pomorsko dediščino, vinogradi na terasastih pobočjih, grozdje katerih uporabijo za pridelavo penečega vina bakarska vodica, in z bakarskim baškotom oziroma trdim kruhom pomorščakov. Je pod glavno cesto od Reke proti Crikvenici in Senju, naselje pa se deli na zgornje srednjeveško naselje s frankopanskim dvorcem ter cerkvijo sv. Andreja, zavetnika ribičev, in primorski del, ki je ob glavni cesti ob obali. V tem starem mestu boste našli rimske ostanke, srednjeveške in novoveške palače ter hiše bogatih pomorščakov in trgovcev, nekdanje skladišče soli grofov Zrinskih, pristaniška skladišča ter hišo, v kateri je mareograf, naprava, ki spremlja višino gladine morja, beleženje pa je začel znanstvenik Andrija Mohorovičić, čigar rojstno hišo ste obiskali v Voloskem.

Pomemben doprinos razvoju Bakra je odločba o svobodnem kraljevem pristanišču in mestu iz let 1778 ter 1779 v obdobju cesarice Marije Terezije. Največji pomorski in ladijski razcvet je mesto doživelo z



43



ustanovitvijo pomorske šole leta 1849 in Hrvaškega ladijskega društva leta 1875. Prvi ravnatelj pomorske šole Bakar je bil Nikola Vakanović. Šola je za kratek čas prekinila delo v času Bachovega absolutizma, v sedemdesetih letih 19. stoletja pa je nadaljevala delovanje. Leta 1903, po več kot pol stoletja delovanja, so šolo preselili v novo zgradbo. Zgradba je na zahodnem vходу v mesto z morske strani. Na začetku 20. stoletja je bil za navtične predmete uradni jezik hrvaški, leta 1917 pa so šolo preimenovali v Pomorsko akademijo.

Del praktičnega izobraževanja učencev so izvajali na učnih ladjah. Prvo učno ladjo z imenom Margita je šola dobila leta 1894, leta 1908 pa jo je nasledila veliko večja ladja Vila Velebita, tipa brik-škuner, zgrajena v Nemčiji. Učna ladja Vila Velebita je delovala do leta 1941. Po drugi svetovni vojni pomorska šola v Bakru nadaljuje delo in je kratek čas pri praktičnem pouku uporabljala tudi učno ladjo Jadran, od leta 1973 pa učno ladjo Vila Velebita 2. Sprehodite se po obali. Zagotovo boste opazili to učno ladjo, zanimiv pa je tudi del pristanišča, ki je rezerviran za opremo za praktični pouk bodočih pomorščakov Pomorske šole Bakar.

Ladjedelnica Kraljevica



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

49

V nekoč kraljevo mesto Kraljevico pridete po obalni cesti mimo Bakarskega zaliva ali se preprosto spustite s hitre ceste, ki povezuje Reko in vzhodni del Hrvaškega primorja. Kraljevica je nebrušeni biser z zanimivo preteklostjo. Eden takšnih je tudi ladjedelnica. Ustanovil jo je habsburški cesar Karl VI. leta 1729 kot prvo ladjedelnico na vzhodni Jadranski obali. Najprej so ladjedelnico uporabljali kot skladišče orožja za vojaško mornarico. Leta 1835 sta prišla v Kraljevico britanska ladjedelca, in sicer brata John in Thomas Pritchard, ki sta uvedla novosti pri gradnji ladij. Začnejo graditi parnike za vojaško mornarico in številne jadralnice za civilno uporabo.

Na začetku 20. stoletja je ladjedelnica prišla pod upravo reške ladjedelnice Danubius, pod njenim okriljem pa je delovala do konca prve svetovne vojne. Takrat so izdelovali predvsem manjše ladje za avstro-ogrsko mornarico.

Med dvema svetovnima vojnama, znotraj nove države

Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev ter pozneje Kraljevine Jugoslavije, se je preimenovala v Jadranske ladjedelnice, d. d.

Po drugi svetovni vojni je ladjedelnica Kraljevica pod imenom Titova ladjedelnica delovala do leta 1991. Ime je dobila po Josipu Brozu Titu, ki je v njej delal med letoma 1925 in 1926, med drugo svetovno vojno pa je bil vodja Komunistične partije Jugoslavije ter dosmrtni predsednik povojne Jugoslavije. V ladjedelnici so izdelovali predvsem potniške in vojaške ladje. Z osamosvojitvijo Republike Hrvaške so leta 1993 ustanovili novo podjetje, in sicer Ladjedelnico Kraljevica, d. d., ki pa so jo zaradi stečaja zaprli leta 2012. Danes v njenih prostorih deluje podjetje Dalmont, ki izdeluje nove manjše ladje in opravlja popravila.

Pod okriljem ladjedelnice Kraljevica je tudi dislocirana zbirka maket ladij Pomorskega in zgodovinskega muzeja Hrvaškega primorja Reka. Zbirka vsebuje makete ladij, ki so jih gradili od obdobja cesarice Marije Terezije do konca 20. stoletja.

Tunere v Bakru



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

50

Po obisku Bakra, katerega urbanistična celota je uvrščena na seznam zaščitene kulturne dediščine, vas na drugi strani zaliva pričakuje Bakarac, ki je znan po burji, predvsem pa po tunerah. Tunere so opazovalnice z lestvijo, ki so jih postavili zaradi ene od najprepoznavnejših dejavnosti kvarnerskih ribičev, in sicer lova na tune. Večstoletna tradicija in edinstven način lovljenja tun na severnem Jadranu sta zaznamovala življenje prebivalcev Bakarca. Tunere pričajo o tovrstnem načinu tunolova že iz obdobja Zrinskih in Frankopanov, vse do sedemdesetih let 20. stoletja, ko so bile tunere zadnjič v uporabi.

Ne ve se niti ura niti čas, kdaj bodo prišli ... so govorili tako za tune kot za smrt.

Včasih jih ni bilo več dni, drugič so prišli večkrat v enem dnevu. Prav ta negotovost, stalna pripravljenost, prepričanje, da bodo prišli, da morajo priti ... so med ribiči ustvarjali določeno psihološko predispozicijo, ki je bila osredotočena na bliskovito reakcijo, ko je stražar zaklical: "Tira, tira, tira!" Ob teh vzklkih, ob teh prazgodovinskih ribiških vzklkih, se zdrznejo prav vsi in vzklkajo kot v transu: "Tira, tira, tira ..." ter primejo za vrv, ki jo z največjo močjo povlečejo, da čim hitreje zaprejo tunero in tako prestrežejo izhod tunov s kritičnega območja."

(Antun Ružić-Barbić, Bakaračke tunere)

Čeprav je bilo na širšem območju več tuner, se jih je do danes ohranilo le nekaj. Gre za rekonstrukcije, ki nimajo primarne funkcije, ampak so svojevrsten kulturni spomin v prostoru, oživljajo dni, ko je bil lov na tune ena od primarnih ribiških dejavnosti.



Svetilnik na polotoku Oštro



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

51

Na začetku Bakarskega zaliva, največjega zaliva Hrvaškega primorja, je mesto Kraljevica, skozi katero se peljete, če ste se napotili iz notranjosti proti kvarnerskim otokom. Geografske značilnosti so vplivala na naselitev tega območja od prazgodovinskega obdobja, Kraljevicu kot mesto in pristanišče pa prvič omenjajo v 15. stoletju kot naravno pristanišče mesta Hreljin. V 17. stoletju so pristanišče uporabljali knezi Zrinski in Frankopani za izvoz manufakturnih izdelkov na trge ob Sredozemlju, pravi razcvet pa je Kraljevica doživela v 18. stoletju, ko je cesar Karel VI. dal dovoljenje za gradnjo pristanišča ter ladjedelnice za potrebe avstrijske vojaške mornarice. O bogati zgodovini mesta pričajo staro mesto Zrinski s cerkvijo sv. Nikolaja, dvorec Frankopan, pristanišče in ladjedelnica, kjer lahko danes, tako kot pred 300 leti, slišite hrup ter glasno govorjenje delavcev.

Po ogledu starega mestnega jedra lahko sprehod nadaljujete po sprehajalni poti Vladimirja Nazorja, ki vas bo pripeljala do še enega prepoznavnega simbola Kraljevice, in sicer svetilnika na koncu majhnega polotoka Oštro, ki ga domačini imenujejo Lanterna. Svetilnik je začel delati 18. avgusta 1872 kot del avstrijskega programa varnosti plovbe po vzhodnem Jadranu in je eden najstarejših svetilnikov, ki jih je avstro-ogrska monarhija zgradila v Kvarnerskem zalivu. Z elektrifikacijo Kraljevice leta 1937 je v svetilniku zasvetila luč, vendar so konec šestdesetih let 20. stoletja luč ugasnili, nadomestila pa jo je plavajoča oznaka. Na prošnjo prebivalcev Kraljevice, ki jim je Lanterna eden od pomembnejših simbolov mesta, sta mesto Kraljevica in podjetje Plovput obnovila in usposobila svetilnik, ki je po nekaj desetletjih teme ponovno zasvetil na dan sv. Nikolaja 6. decembra 2006.

Ribiška hiška



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

52

Jadranovo je majhen turističen kraj, kot ustvarjen za vse tiste, ki se želijo sprostiti daleč od hrupa in mestnega vrveža. Tudi tukaj se skriva majhna zbirka, ki pripoveduje veliko zgodbo. Ko se spustite na obalo, lahko nadaljujete po cesti proti vzhodu. Kmalu boste zagledali Ribiško hiško.

Ribiška hiška je dislocirana zbirka Muzeja mesta Crikvenice. Je v zalivu Perčin, kjer so prebivalci Svetega Jakoba, današnjega Jadranskega, stoletja lovili tune in metali mreže potegalke. Ribiška hiška je bila zgrajena za potrebe tunolova leta 1878, dela pa je financiral Stanko Mažić, zakupnik tunere, o čemer priča vklesan napis nad vhodom. Celoten zaliv je eden od približno 40 zgodovinskih lokacij edinstvenega načina tunolova v Hrvaškem primorju in na Kvarnerju, ki je poleg ribolova drobnih modrih rib zaznamoval tudi razvoj ribištva v tem delu Jadrana.

Ribiško hišico so odprli leta 2015, obnovili pa so jo za to, da izkažejo čast nekdanjim ribičem Jadranskega in okolice, ljudem, ki so živeli v sožitju z naravo. Rib in ribičev je danes vse manj, ostali so samo zgodbe, spomini ter predmeti, ki nam pomagajo vsaj deloma spoznati način življenja naših prednikov ter obiskovalcem predstaviti bogato dediščino, povezano z morjem, barkami in ribištvo. Jadranovo je tako z muzejem ribištva izkazalo spoštovanje večstoletni tradiciji ribištva.

Hiška je bila del tunere, ki so jo nehal uporabljati leta 1955, ker ni bilo več dovolj tunov. Ni znano, kdaj je bila tunera zgrajena. Znano pa je, da so leta 1906 ulovili 30 ton rib. Ulov se je zmanjšal tik pred drugo svetovno vojno, tunero pa so zaznamovali tudi spori med Driveničani in Jakovarji. Sveti Jakov Šiljevica je spor dobil leta 1940. Jakovarji so imeli tuneri Kačjak in Pod Bok, ki so ju leta 1934 ukinili zaradi slabega ulova. Danes je hiška turistična znamenitost, obiskovalci pa lahko veliko izvejo o načinu življenja in orodjih nekdanjih ribičev, o barkah ter tunolovu.

www.mgc.hr



Čeprav je bil zgrajen leta 1990, mu je obnova vdahnila novo življenje. Guc je dolg 5,40 metra in je zgrajen kot replika nekdanje barke v delavnici Ivana Lončarića. Ta robustni guc pritegne poglede s svojim belim trupom, posebnim koničastim premcem in krmo ter prostornimi klopmi v osrednjem delu in na krmi ter jamborjem z oglavnim jadrom, ki je postavljen na 1/3 dolžine od premca. Tako kot druge guce so ga uporabljali za ribolov, prevoz ljudi in blaga. Guc z oznako CK 2253 je v lastništvu JK Jadro iz Selc, v okviru projekta čezmejnega sodelovanja Slovenija-Hrvaška Mala barka 2 pa sta ga na Krku obnovila ladjedelca Stanislav Žica in Josip Mršić, sodeloval pa bo na prireditvah ter regatah po Kvarnerju in Istri.



Prebivalcem Crikvenice morje že od nekdaj pomeni življenje in ljubezen. Med drugim o tem priča dejstvo, da so tukajšnji ribiči v petdesetih letih 20. stoletja ustvarili kar 30 % celotnega jadranskega ulova. Crikvenica se lahko pohvali tudi z Ivanom Skomeržem, ki je na začetku 20. stoletja na območju Crikvenice uvedel motorne ribiške ladje. Bogata tradicija ribištva danes živi tudi v tukajšnjih muzejih, arhivih in zasebnih zbirkah. Oživlja jo prireditev Ribiški teden, ki nas že od leta 1966 vsak konec avgusta opomni na pomembnost ohranjanja tradicije. Konec avgusta je idealen, da se preizkusite v kulinarčnih veščinah in se pridružite kateri od spretnih amaterskih ter profesionalnih skupin, ki na glavnem trgu v Crikvenici pripravljajo jedi iz morskih sadežev. Zagotovo se boste seznanili s kakšnim dobrim kulinarčnim nasvetom. Ljubiteljem pomorske dediščine je na prireditvi najzanimivejši prikaz jadrnanja in veslanja na tradicionalnih lesenih barkah, ki mogoče niso najštevilčnejše, so pa med najlepšimi na Kvarnerju.

www.rivieracrikvenica.com



Pred Novim Vinodolskim, samo 205 metrov od obale, je otoček San Marino s cerkvico. Včasih je bila na otoku opazovalnica, od koder so ribiči oprezali za tuni, danes pa je na njem ostala samo gotska cerkva, posvečena sv. Marinu, po katerem je otok dobil ime. Cerkva je bila zgrajena v 17. oziroma 18. stoletju, vendar na temeljih starejšega objekta, in je bila leta 1818 obnovljena.

Košček kopna sredi morja pred Novim Vinodolskim je že od nekdaj privlačil obiskovalce. V temeljih cerkvice

sv. Marina so našli ploščo iz 4. stoletja z napisom v čast rimski cesarici Heleni, ki jo je postavil namestnik Dalmacije Flavius Julius Rufinus Sarmentius.

Otok lahko obiščete z ladjico, če pa ste v dobri fizični pripravljenosti, lahko kratko razdaljo med kopnim in otokom tudi preplavate. Na otočku je osem klop, ki so razporejene s pogledom proti cerkvi in proti morju oziroma v smeri značilnih vetrov v tem podnebj. Na klopah se lahko spočijete, uživate v razgledu proti odprtemu morju ali bližnjemu kopnemu in poskušate ugotoviti, iz katere smeri piha veter, saj so klopce postavljene tako, da sestavljajo rožo vetrov.



Tradicionalna ladjedelnica družine Kraljić v Malinski

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

56

Ladjedelnica za izdelavo in popravilo lesenih bark ter ladij je na obali ob sprehajalni poti vzhodno od Malinske in ima tradicijo, dolgo več kot stoletje. Ustanovil jo je ladjedelec Mate Lolić, ki se je v Malinsko preselil iz Baške.

Čeprav je prišel v Malinsko na povabilo družine Maškulin zaradi gradnje ene ladje, je v tem kraju tudi ostal, nasledil pa ga je sin Juraj, ki je v dvajsetih letih 20. stoletja tudi uradno ustanovil ladjedelniško obrt. Juraj Lolić je znanje prenesel na sinova Ivana in Nikolo, od njih pa je dejavnost prevzel Frane Kraljić, oče današnjega lastnika Franka.

Po drugi svetovni vojni so izdelovali predvsem lesene



barke, v sedemdesetih in osemdesetih letih 20. stoletja pa se je izdelava lesenih bark precej zmanjšala, saj jo je izpodrinila masovna gradnja plastičnih bark.

V devetdesetih letih 20. stoletja se je sedanji lastnik Franko Kraljić odločil, da bo znova gradil in popravil lesene barke ter ladje. Po več kot desetletju dela v novih okoliščinah je Tradicionalno ladjedelništvo Malinska dobilo priložnost, da postane tudi del evropskega projekta "Mala barka 2", in zahvaljujoč temu projektu je med letoma 2017 ter 2018 popolnoma obnovilo leseni „čozotski“ bragoc iz leta 1960.

Lastnik ladjedelnice Franko Kraljić je prevzel tudi praktični pouk oziroma delavnico tradicionalne gradnje ladij za učence tretjih in četrtih razredov tehnične šole na Reki, smer ladjedelništvo, in sicer v šolskih letih 2017/2018 ter 2018/2019.



50

Interpretacijski center pomorske dediščine otoka Krk

Krk | 45° 01' 33" N | 14° 34' 31" E |

57

Ko prispete v mesto Krk, se sprehodite po starem mestnem jedru skozi ozke ulice do nekdanje knjižarne Pontus. V tem prostoru je danes nov center zgodovine pomorstva otoka Krka, ki so ga odprli leta 2018 kot del projekta Mala barka 2.

V muzeju so razstava o ladjah, ladjedelništvu in ribištvu na območju otoka Krk ter ločene delavnice izdelave maket ladij, ki jih vodi Željko Skomeršić.

Razstava prikazuje zgodovinski pregled pomorstva

otoka Krk od poznoantičnega obdobja do sredine 20. stoletja, in sicer pomembna hidroarheološka najdišča, srednjeveški razvoj pomorstva na otoku Krk in pojav parnikov. Center je obogaten s čudovitimi maketami krških tradicionalnih in drugih jadrnic, vsakodnevnimi predmeti iz ribištva, orodjem za izdelavo ladij ter navtičnimi instrumenti.

V centru si lahko ogledate nekatere od najstarejših izdaj literature o pomorstvu, stare navtične zemljevide, atlase in priročnike o navigaciji. Po ogledu stalne razstave si lahko ogledate delavnico, kjer izdelujejo makete ladij, kjer boste dobili koristne informacije o vrstah in načinih izdelave maket ladij.



51

Krška pasara – Bodulka

Krk

58

Krško pasaro Bodulko, katere lastnik je bilo mesto Krk, je leta 1970 v Malinski zgradil ladjedelec Jurij Lolić, obnovljena pa je bila leta 2011 v isti ladjedelnici. Zdaj je v lastništvu Franka Kraljića, potomca Jurija Lolića.

Pasare so najštevilčnejše manjše barke v krškem akvatoriju. Zanje sta značilni odrezana oziroma ravna, zrcalna krma in premčna statva, ki je lahko

bolj ali manj upognjena naprej. Pasare so lahko bile brez palube ali so imele delno palubo, najpogosteje do 1/3 dolžine, kakršna je tudi krška pasara Bodulka. Dolžina tovrstnih bark se giblje med 4 in 6 metri, obstajajo pa tudi daljše. Pasare so uporabljali za ribolov, prevoz tovora in ljudi kot pomožne barke jadrnic, ladij za prevoz peska ter ribiških ladij (svečarice) ipd. Manjše pasare so na začetku poganjala vesla, večje pa jadra. Pozneje so začeli vgrajevati motorje, zato je krma dobila bolj polno obliko.



52

Krški guc – Bodul

Krk

59

Guc je barka, ki je prehranila generacije. Dolga je od 3 do 5 metrov z ostrimi linijami in statvami na premcu ter krmi. Gre za manjšo barko z odprtim trupom s palubo na koncu premca, večji guci pa imajo delno palubo. Prvotni guci so bili na vesla, pozneje so jih poganjala jadra, proti koncu pa ladijski ali zunanji motor. Guč je prisoten na celotnem območju Sredozemlja, tako tudi na severnem Jadranu, kjer je dobil krajevne značilnosti. Namenjen je bil za ribolov,

prevoz ljudi in tovora, pozneje tudi za športno jadranje.

Če se sprehodite skozi pristanišče v mestu Krk, boste poleg zanimivih ladij opazili tudi to tradicionalno barko. Glede na to, da izvirnega krškega guca niso mogli rešiti, so zgradili repliko in ga poimenovali Bodul. Krstno plovbo je doživel na slovesnosti ob dnevu mesta Krk leta 2012. Velikost nove barke z dolžino 4,20 metra in širino 1,30 metra je enaka meram izvirne barke. Bodul je ponos krškega pristanišča in od prve plovbe do danes sodeluje na številnih regatah kot primer mojstrovine krških ladjedelcev po celotnem Jadranu.



53

Bragoc Paolina iz leta 1960

Krk

60

Gre za največjo barko, obnovljeno v okviru projekta Mala barka 2 zahvaljujoč mestu Krk, ki je pokazalo zanimanje in je hkrati lastnik barke, ter Jadralskemu klubu plav in Primorsko-goranski županiji. Bragoci so poleg značilnih lesenih jadrnic zahodnoistrske obale in benečanske lagune bili posebna plovila krških pomorščakov ter ribičev. Tradicija izvira še iz časa ribičev čožotov z otoka Chioggia, ki so lovili ribe v kvarnerskem akvatoriju in svoje znanje prenašali ribičem v domovini. Glede na tradicijo, ki jo imajo bragoci skozi zgodovino otoka Krk vse od 18. stoletja, je mesto Krk iz Benetk od združenja Arzana dobilo stari bragoc, ki je bil zgrajen v Chioggi



leta 1960. Bragoc, ki je dolg 9,5 metra, je ohranil prvotno ime Paolina in je obnovljen v okviru projekta čezmejnega sodelovanja Slovenija-Hrvaška Mala barka 2 v Pinezićih v ladjedelnici Josipa Mršića ter v tradicionalni ladjedelnici Franka Kraljića v Malinski, krstno plovbo pa je doživel 3. junija 2018 v pristanišču mesta Krk. Barka z ravnim dnom s skoraj navpičnimi boki, zaobljena na premcu, s hitro zaobljenim prehodom od bokov na ravno krmo, z dvema jamboroma z lepo okrašenimi oglavnimi jadri, bo sodelovala na prireditvah in regatah znotraj Kvarnerskega akvatorija ter bo še dolga leta s svojim posebnim trupom in jadri navduševala pomorščake, popotnike ter ljubitelje tradicionalnih plovil po Jadranu.

Krška jadra

Krk

61

Če boste 15. avgusta, na praznik Marijinega vnebovzeta, v mestu Krk, predlagamo, da obiščete prireditev Krška jadra. V okviru te poteka bogat program, ki zadovolji vsa čutila in zanimanja. Lahko uživate v regati tradicionalnih jadrnic, delavnicah tradicionalnih obrti in veščin, predavanjih na temo pomorstva, razstavah, glasbenem programu ter v raznovrstni ponudbi tradicionalnih jedi. Osrednji del prireditve je regata tradicionalnih jadrnic z začetkom

ob 12. uri, na dvanajsti udarec zvona z zvonika krške katedrale. Takrat slikovite pasare, guci, batane in gajete spominjajo na pretekle čase, ko so bile te barke odločilnega pomena za preživetje primorskih družin, saj so pomenile hrano, transport in edino povezavo s kopnim. Posebno presenečenje je promenadno nočno jadrnanje s svetlobnimi in pirotehničnimi učinki ter z glasbeno spremljavo, ki so ga poimenovali Nočni ples bark. Organizatorji prireditve so najstarejši jadrlni klub na vzhodni obali Jadrana Plav, mesto Krk in Turistična skupnost mesta Krk.



www.tz-krk.hr



Če ste se sprehodili skozi kanjon Vrženice in prišli v Velo Luku iz Baške čez to očarljivo kamnito pokrajino ali pa ste izbrali hitrejšo pot z ladjo, imamo za vas še eno presenečenje!

Obnovljena ribiška hiška in v njej predstavljena zbirka sta delo društva Buymer. Društvo je bilo ustanovljeno leta 2012 z namenom ohranjanja in obnove bogate ribiške dediščine ter nato predstavitve obiskovalcem. Rezultat njihovega dela je zbirka, ki si jo ogledujete.

Pogosto so surovi pogoji v Velebitskem kanalu zahtevali gradnjo majhnih zavetišč in varnih

pristanišč na nemirnem morju. V hiški je zbrano ribiško orodje, del bogate dediščine tukajšnjih ribičev, del stoletne tradicije. Tudi ta tunera, opazovalnica z lestvijo, ki so jih postavili zaradi ene od najprepoznavnejših dejavnosti kvarnerskih ribičev tuna, je pomemben prepoznavni del te tradicije. Predstavljeni so različni deli ladijske opreme in številne najdbe iz krajevnega akvatorija.

Obiščite tudi polotok Sokol z ruševinami zgodnjebizantinske utrdbe, ostanke poznoantičnega mesta Korintija in srednjeveške kapele sv. Nikolaja v sosednji Mali Luki. Uživate v spominih na stoletno dediščino in humanizirani otoški pokrajini.

Mesto Cres je nastalo na antičnih temeljih v slikovitem zalivu, ki ponuja naravno zatočišče morjeplovcem. Pristanišče sega globoko v mestno središče in tvori celoto z glavnim mestnim trgom, kjer sta tudi mestna loža ter mestni stolp z uro. Mesto je v preteklosti obdajalo obzidje, glavni vhod pa je bil z morske strani oziroma iz pristanišča. Ohranjena so vrata iz leta 1552, ko so bila obnovljena v renesančnem slogu. V istem slogu in iz istega obdobja je mestna loža, kjer so nekoč objavljali razglase ter obsodbe, sklepali posle in trgovali. Mestna loža je bila središče družbenega življenja in je deloma zadržala svoj pomen. Danes tam prodajajo domače pridelke, in sicer zelenjavo, sadje in znano creško oljčno olje.

Poskusite, kar pridelajo na tej skopi otoški rdeči zemlji. Zagotovo ne boste obžalovali.

Središče mesta je slikovito zaradi pisanih fasad na hišah okrog pristanišča, njihovi odsevi v morju pa se prelivajo z odsevi bark in manjših ribiških ladij, kjer je mogoče opaziti tipične creške pasare različnih velikosti. Creška pasara je plovilo, ki so ga gradili v creškem škeru oziroma ladjedelnici, najpogosteje iz ostankov materiala, ki so ga uporabili pri gradnji velikih ladij, namenjena pa je bila prevozu blaga, kmetijskih pridelkov, živali in ribarjenju. Poleg kmetijstva je prebivalcem preživetje na otoku omogočilo ribištvo, čeprav so bili otočani, sodeč po grbih in reliefih na okoliških hišah v starem mestnem jedru, prav tako odlični obrtniki ter pomorščaki. Pokukajte v ozke creške ulice in se o tem prepričajte tudi sami.



Na vhodu v staro mesto Rab vas pričaka plovilo arhaičnega videza, in sicer replika tradicionalnega plovila. Nekoč so v rabskem akvatoriju uporabljali ladjo, zelo podobno monoksilu. Glavni deli ladje so korito, rebra, okane, jarem in vesla. Poimenovali so ga z različnimi imeni, in sicer ladja, copul, zopolo, ladva, gondola, laja, cimba itd. Ni znano, v katerem obdobju so takšno ladjo začeli uporabljati na Rabu. Najstarejši zapis o tej ali podobni ladji na Rabu izvira iz leta 1287. Takšno plovilo so gradili in masovno uporabljali do prve svetovne vojne, iz uporabe pa je izginilo proti koncu druge svetovne vojne. Danes ni ohranjen noben primerek rabske ladje, razen te replike.

Rabska ladja je plovilo na polovici razvojne poti med monoksilom in opažno gradnjo. Ker je bila smreka kot surovina za gradnjo precej dostopna in pogosta na pobočjih Velebita ter preprosta za gradnjo, je bila ladja dostopna tudi najbolj revnim delavcem, ki so z ladjo prevažali vse, kar so potrebovali (blago in živali), ter jo uporabljali za ribolov. Bila je odlično prilagojena za trgovino na drobno oziroma tihotapljenje soli, sušenih in soljenih rib ipd. med otoki pod upravo Benetk ter kopnim pod Habsburško upravo. Poleg tega je bila ladja, dolga do devet metrov, posebno primerna za metanje in držanje stoječih mrež pri tunolovu, da ne bi potonile, ko so se tuni ujeli. Ta različica monoksila, ki so ga izdelovali na Rabu, je bila pogosta tudi v drugih krajih v Hrvaškem primorju in na kvarnerskih otokih, najdlje pa se je v uporabi zadržala v vodah okrog otoka Rab.

Osor je primorsko mesto, utesnjeno med kvarnerskima otokoma. Na vzhodni strani ga omejuje Cres, na zahodni pa Lošinj. Severna in južna stran mesta sta odprti proti morju, zaradi dobre zavezne lege je idealno zavetje za vse pomorščake, ki se v nevihti znajdejo na morju. Zaradi teh klimatskih danosti in geografskega položaja je bil Osor skozi zgodovino močno prometno-trgovsko oporišče. Skozi osorsko ožino je potekala nekoč zelo pomembna pomorsko-kopenska pot od Egejskega do Baltskega morja, bolj znana pod imenom Jantarjeva pot, dokaz pa so številne arheološke najdbe jantarnih okraskov v okolici Osorja. Osor je doživel razcvet v obdobju prisotnosti Rimljanov na tem območju, ko se je mesto

razvilo v pomembno pristaniško vozlišče, kjer so se prepletale žive povezave med pomorskimi mesti Raveno, Puljem, Porečem, Plominom, Labinom, Senjem, Zadrom in Solinami. Današnje sledi antičnega pristanišča niso opazne, predvidevajo, da je bilo na vzhodni strani ožine, kjer je bil kanal Jazit, po katerem so plule ladje. Kanal so zasuli, ko so naredili kanal Kavuada na zahodni strani ožine. Kanal Kavuada obstaja še danes in skrajša pot tudi današnjim navtikom. Z namenom povezave otoka Cresa in Lošinja so konec dvajsetih let 20. stoletja zgradili most, projektiralo in zgradilo pa ga je podjetje „Antonio Bandoni S.A.“ iz Lecca. Odpiranje mostu in prehod plovil z ene na drugo stran kanala je posebno doživetje za obiskovalce, ne glede na to, ali prihajajo po kopnem ali morju. Most odprejo dvakrat dnevno proti vzhoda, prednost pa imajo plovila, ki prihajajo z juga, ker je lahko v kanalu samo eno plovilo.



Interpretacijski center Lošinjski loger

Mali Lošinj

66

Lesena motorna ladja Dražica je zadnji primerek tradicionalnega ladjedelništva tipa lošinjski loger in kot takšna vpisana leta 2010 na seznam zaščitene kulturne dediščine Ministrstva za kulturo Republike Hrvaške. Ladja je bila zgrajena v neznani ladjedelnici in s svojimi značilnostmi je primerek tradicionalne ladje tipa lošinjski loger ter predstavlja veččino gradnje ladij tega posebnega področja. Z restavriranjem ladje v njeno prvotno stanje in



pretvorbo v interpretacijski center na odprtem je realizirana edinstvena turistična infrastruktura, ki prispeva k podobi tipičnih pomorskih otoških krajev na severnem Jadranu in je namenjena muzeju na odprtem, ki interpretira pomorsko in ladjedelniško dediščino tega kraja. Ladja sodeluje tudi na turističnih prireditvah, v okviru katerih potekajo regate tradicionalnih plovil. Glede na to, da gre za drugačen interpretacijski center pomorske dediščine na ladji, ki ni samo zasidrana ali privezana, ampak tudi pluje, jo lahko srečate v različnih krajih, pristaniščih intinerar Mala barka ali jo vidite, medtem ko plujete po Jadranu.

Zgodovinsko pristanišče in cerkva z zaobljubnimi slikami v Velem Lošnju

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

67

V središču Velega Lošinja je pristanišče kot del dediščine skupaj s cerkvijo sv. Antona Opata. Tukaj je bilo nekoč glavno pristanišče za ribiške ladje in manjše jadrnice, dokler niso zgradili novega pristanišča v zalivu Rovenska. Cerkev sv. Antona Opata je ena od številnih zaobljubenih cerkva na severnem Jadranu, v njej pa je poleg grobov družin pomorščakov tudi reliefni kamen s prikazom jadrnice in imenom pomorščaka Blaža Gladulića iz leta 1604. Istega leta naj bi v Velem Lošnju ustanovili trgovsko mornarico, ki se bo pozneje razvijala s tradicijo družin Petrina, Budinić, Leva in drugih.

V Velem Lošnju (Velom Selu) so leta 1799 zgradili

prvo pomembnejšo jadrnico za dolgo plovbo z imenom Commercio. Veli Lošinj je razen po ladjedelništvu znan tudi po družinah pomorščakov, ki so že v 17. stoletju pluli z lastnimi jadrnicami zunaj Sredozemlja (npr. družina Petrina), konec 19. stoletja pa so ladjarji iz družine Leva bili znani lastniki velikih jadrnic za dolgo plovbo, kot sta Francesco Giuseppe I. in Contessa Hilda, ki so objadrale svet. Veli Lošinj je dom kapetana Petra Jakova Leve, ki je z ladjo Ferdinando V. Re d' Ungheria leta 1834 prvi obplul Južno Ameriko do mesta Valparaisa v Čilu.

Kljub bogati pomorski tradiciji, ki se je razvijala do sredine 19. stoletja, je Veli Lošinj prepustil premoč v gradnji ladij in pomorstvu Malemu Lošnju (Malemu Selu), a tudi danes v tem mestu na vsakem koraku opazimo sledi njegove slavne pomorske zgodovine.



Nerezinski guc iz leta 1953

Mali Lošinj

68

Gre za enega izmed gucev, ki je obnovljen v okviru projekta čezmejnega sodelovanja Slovenija-Hrvaška Mala barka 2. Obnovljeni guc je najmlajši tip barke, ki so jih uporabljali na Jadranskem morju. Pogosto so gradili tudi guce večjih dimenzij, dolge vse do 9 metrov. Uporabljali so jih od druge polovice 19. stoletja do danes. Ime je nastalo kot izpeljanka besede gozzo. Guc je prepoznavnih linij, s koničastim premcem in krmo, na severnem Jadranu ima



najpogosteje oglavno jadro, ko sodeluje v regati, pa strmo jedro in flok. Nerezinski guc z oznako ML 4103 je bil zgrajen leta 1953 in je danes v lastništvu Stena Vidulića. Dolg je 4,35 metra, bele barve, ima majhno palubo na premcu, je čudovitih linij, ima strmo jadro in flok. Guci so bili namenjeni ribolovu ter prevozu rib, tovara in ljudi, pozneje so jih uporabljali za športno jadranje. Guc je obnovil ladjedelec Zdravko Škrabonja v Nerezinah in je redno navzoč na prireditvah ter regatah in na drugih pomorskih prireditvah vzdolž Jadrana.

Festival Z lošinjskimi jadri okrog sveta

Nerezine - Mali Lošinj

69

Festival Z lošinjskimi jadri okrog sveta je posvečen bogati pomorski in ladjedelniški tradiciji otoka Lošinja. Zamisel za tovrstni festival izvira iz želje po ohranitvi, revitalizaciji in turističnem ovrednotenju pomorske dediščine, in sicer prek oživljanja ter predstavljanja dediščine lošinjskega pomorstva, ki je zlato dobo doživljalo med letoma 1853 in 1884. Na festivalu potekajo delavnice tradicionalnih pomorskih, ribiških in ladjedelniških veščin, seznaniti pa se je mogoče tudi z zgodbo o znanih lošinjskih morjeplovcih, ki so v drugi polovici 19. ter na začetku

20. stoletja ponesli slavo pomorskih kapetanov in mornarjev po svetu. Poleg zgodovinskega dela na festivalu potekajo tudi športne prireditve, najbolj znane pa so regata s pasarami in priložnostnim mimohodom, regata lošinjskih olimpijcev ter nerezinska regata tradicionalnih bark.

Festival Z lošinjskimi jadri okrog sveta je hkrati del evropskega projekta turističnega ovrednotenja pomorske, ribiške in ladjedelniške dediščine severnega Jadrana Mala barka 2. Konec septembra je še čas za zadnji obisk Lošinja, ki se kopa v toplih sončnih žarkih, in sodelovanje v festivalih pomorske dediščine ter tradicije.

www.visitlostinj.hr



62



63

Različne pomorske navade, verovanja in zaobljube pomorščakov so tisočletna tradicija na skoraj vseh svetovnih morjih. V predkrščanskem obdobju so pomorščaki verjeli v mitološka bitja in iskali njihovo zaščito, po sprejetju krščanstva pa so se številni pomorščaki zaobljubili svetnikom, predvsem sv. Nikolaju ter nebeški zavetnici materi Božji. Tradicija takšnih zaobljub je bila navzoča predvsem ob Sredozemlju. Rezultat so številna svetišča, zaobljubne kapele in cerkve. Ena od najpomembnejših zaobljubenih cerkva pomorščakov na severnem Jadranu je kapela Marijinega oznanjenja – Annunziata na otoku Lošinj v uvali Čikat. Kapela je nekaj kilometrov oddaljena od središča Malega Lošinja, do nje lahko pridete tako, da se sprehodite ob morju

skozi borov gozd ali uporabite prevozno sredstvo. Iz zaliva Čikat so v preteklosti številne lošinske žene in matere pospremile svoje može ter sinove na morje. V spomin na to so leta 1858 na mestu stare kapelice iz prve polovice 16. stoletja zgradili cerkvico Marijinega oznanjenja. Pri odhodu na potovanje so pomorščaki z ladijsko sireno pozdravili zbrane na Čikatu, po preživelih nevšečnostih na morju pa so v kapelo prinašali različne darove, in sicer slike, makete jadrnic ipd.

Med drugo svetovno vojno in neposredno po vojni je bila zbirka približno 80 slik uničena, danes pa je z donacijami obogatena s 30 slikami avtorja Cesareja Stefanija Steffica, 30 starimi izvirnimi zaobljubnimi slikami in nekaj modeli ladij ter drugimi manjšimi razstavnimi predmeti. Kapela je tudi danes romarski kraj za številne pomorščake in druge ljubitelje morja.

Itinerarji



Enodnevni izleti

Spoznajte zahodno obalo Istre 1 Piran - Rovinj

Rovinj in Piran, ki ležita na polotoku in sta obdana z morjem, sta za mnoge dve najlepši mesti v Istri in privlačita turiste že več kot sto let. Če se nahajate v bližini, ju morate vsekakor obiskati, še posebej pa to velja za ljubitelje morja in zgodovine.

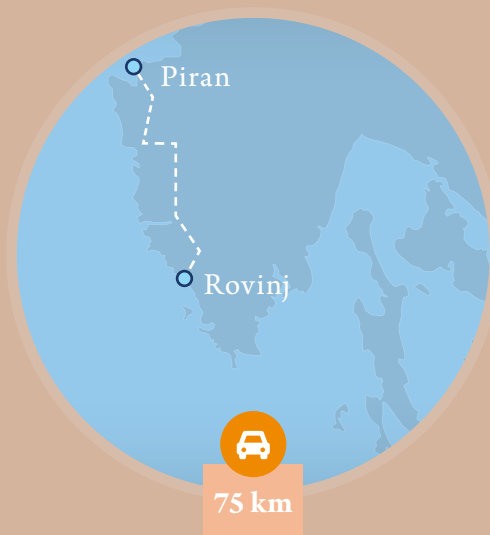
Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši načrtani poti:

Piran:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko najdišče Fizine, Škver v Seči, Jadrnica Galeb, Ladjedelnica 2. oktober – Bernardin, Svetilnik na piranski Punti: Svetilnik Rt Madona, Pristanišče Piran, Pomorska uprava – Luška kapitanija Piran

Hitreje boste prišli po avtocesti, ob plačilu cestnine, če pa imate dovolj časa, vam priporočamo lokalne ceste. Potovanje ob obali ponuja čudovit pogled na morje, poti v notranjosti pa razgled na znamenite vinograde. Nujno morate obiskati kakšno vinsko klet in si privoščiti kosilo ali večerjo v kateri izmed znanih restavracij ob morju ali v notranjosti Istre.

dolžina potovanja: 75 km



Rovinj:

- Rovinjsko pristanišče sv. Katarine, Stari škver, Trg ladjedelnštva, Roža vetrov na Malem pomolu, Ekomuzej Batana, Kopališče Cuguliera, Lanterna

Enodnevni izleti

Spoznajte zahodno obalo Istre 2 Rovinj-Izola

Dan, ko boste raziskovali lepote Rovinja in Izole, bo še posebej zanimiv. Danes so to priljubljene destinacije za jadralce, v preteklosti pa so si tu svoj kruh služili pomorščaki, saj se je nekoč živelo od morja in ob morju. Ljubitelji ladij in plovbe tukaj najdejo svoje sorodne duše.

Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši načrtani poti:

Rovinj:

- Rovinjsko pristanišče sv. Katarine, Stari škver, Trg ladjedelnštva, Roža vetrov na Malem pomolu, Ekomuzej Batana, Kopališče Cuguliera, Lanterna

Kot pri predlogu št. 1 boste pot hitreje prevozili po avtocesti, ob plačilu cestnine, toda mi vam priporočamo lokalne ceste. Potovanje ob obali ponuja čudovit pogled na morje, poti v notranjosti pa razgled na znamenite vinograde. Obvezno morate obiskati kakšno vinsko klet in si privoščiti kosilo ali večerjo v kateri izmed znanih restavracij ob morju ali v notranjosti Istre.

dolžina potovanja: 80 km



Izola:

- Izolana – hiša morja, Arheološki park Simonov zaliv, Arheološko območje Viližan, Ladja Rex, Škver v Izoli, Ribiška ladja Biser, Ladjedelnica 2. oktober, Svetilnik Izola, Pristanišče Izola – mandrač, Tovarna Arrigoni, Tovarna Delamaris

Enodnevní izleti

Dve rivieri 1 Piran - Mošćenička Draga

Naprednim popotnikom in ljubiteljem podrobnejšega spoznavanja krajev, ki jih obiskujejo, ponujamo nove raziskovalne izzive. Mestece Piran, v katerem je viden vpliv Beneške republike, z ribiško vasico na drugi strani istrskega polotoka, povezuje raznolikost in zanimiva preteklost, barke in njihovi varuhi pred pozabo. Kot češnja na torti pa vas čaka kopanje na znameniti plaži v Mošćenički Dragi.

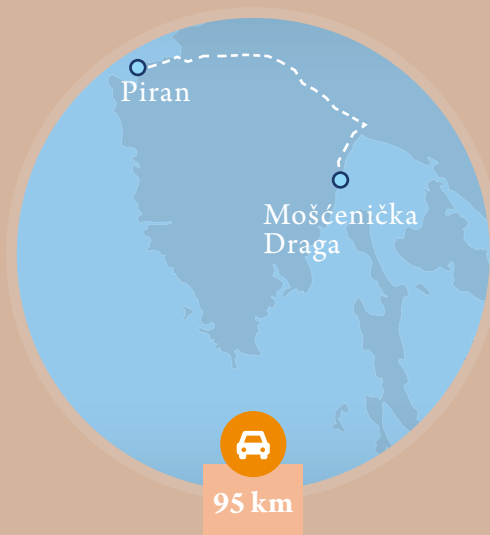
Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši načrtani poti:

Piran:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko najdišče Fizine, Škver v Seči, Jadrnica Galeb, Ladjedelnica 2. oktober – Bernardin, Svetilnik na piranski Punti: Svetilnik Rt Madona, Pristanišče Piran, Pomorska uprava – Luška kapitanija Piran

Če imate srečo, da ste v teh krajih v sredini junija, morate nujno obiskati Mošćeničko Drago, saj boste lahko uživali v pogledu na najlepše barke Jadrana, ki plujejo ob sončnem vzhodu, zvečer, ob razsvetljavi reflektorjev, pa se boste sprostili ob klasični glasbi in v pričakovanju veličastnega ognjemeta. Ni pomembno, na kateri strani istrske obale se nahajate, hrana ima okus po morju, vino pa prebudi romantiko.

dolžina potovanja: 95 km



Mošćenička Draga:

- Hiša morja – razstava pomorske dediščine Eko-muzej, Levst sv. Andrija iz leta 1934, Predstavitev in regata tradicionalnih jadrnic

Enodnevní izleti

Dve rivieri 2 Izola - Kraljevica i Crikvenica

Ladjedelci imajo največ zaslug za odkritja in v preteklosti so imeli nepredstavljiv vpliv na razvoj človeštva. Izola in Kraljevica predstavljata središči razvoja ladjedelnštva na severnem Jadranu, Crikvenica pa turizma. Izola in Crikvenica slovita po svojih ribičih, kar danes povezujemo v zanimivo celoto predstavitve življenja ob morju v preteklosti.

Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši načrtani poti:

Izola:

- Izolana – hiša morja, Arheološki park Simonov zaliv, Arheološko območje Viližan, Ladja Rex, Škver v Izoli, Ribiška ladja Biser, Ladjedelnica 2. oktober, Svetilnik Izola, Pristanišče Izola – mandrač, Tovarna Arrigoni, Tovarna Delamaris

Po približno uri in pol vožnje po magistrali boste po izvozu iz tunela Učka spoznali dve morji - eno plitvo, iz Piranskega zaliva in drugo globoko, Kvarnersko. Spoznali boste, da ni bolj okusnega škampa od kvarnerskega, in da so vina na obeh straneh Učke odlična, čeprav je izbor v Istri veliko večji. Plaža v Crikvenici ima še iz časov avstroogrske monarhije pet zvezdic, kar morate nujno preveriti.

dolžina potovanja: 130 km



Kraljevica i Crikvenica:

- Ladjedelnica Kraljevica, Tunere v Bakru, Svetilnik na polotoku Oštro, Ribiška hiška, Guc iz Selc iz leta 1990, Ribiški teden

Krajša potovanja

Velika in majhna mesta Rijeka – Izola – Piran

Na vrhu Kvarnerskega zaliva, na območju, ki je najbližje srednji Evropi, najdemo Reko, stoletno пристanišče, ladjedelniško središče in rojstni kraj številnih pomorščakov ter ribičev. Dan na Reki hitro mine, saj boste poleg ogledov naših zanimivosti zagotovo kaj kupili, spili kavo na obali in si privoščili odlično kosilo ali večerjo v eni od številnih gostiln ter restavracij. Naslednji dan boste v pol-druhi uri vožnje doživeli nekaj povsem drugega, in sicer umirjeno lepoto istrskih mestec ob morju.

Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši načrtani poti:

Rijeka:

- Pomorski in zgodovinski muzej Hrvaškega primorja Reka, Naravoslovni muzej Reka, Ribarnica na Reki, Pomorska fakulteta na Reki, Mrtvi kanal, Reški valobran, Fiumare – kvarnerski festival morja in pomorske tradicije, Svetilnik na Mlaki, Razstava Reški torpedo – prvi na svetu, Kapela zaobljubljenih darov na Trsatu



Izola:

- Izolana – hiša morja, Arheološki park Simonov zaliv, Arheološko območje Viližan, Ladja Rex, Škver v Izoli, Ribiška ladja Biser, Ladjedelnica 2. oktober, Svetilnik Izola, Pristanišče Izola – mandrač, Tovarna Arrigoni, Tovarna Delamaris

Piran:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko najdišče Fizine, Škver v Seči, Jadrnica Galeb, Ladjedelnica 2. oktober – Bernardin, Svetilnik na piranski Punti: Svetilnik Rt Madona, Pristanišče Piran, Pomorska uprava – Luška kapitanija Piran

Vožnja med Reko in Izolo ponuja povsem novo pokrajino, odpravite pa se lahko v dveh smereh, in sicer po osrednji Istri skozi predor Učka ali iz Reke proti Italiji skozi Koper.

dolžina potovanja: 100 km

Krajša potovanja

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

Največji jadranski otok je hkrati največja turistična destinacija na Kvarnerju. Otočani, od nekdaj povezani z morjem, so del svojega življenja preživeli na barkah, ki jih boste še danes videli privezane v pristaniščih, spoznali njihovo zgodovino, jih opazovali in občutili njihovo plovbo. V Izoli dobite skoraj enak občutek, vendar z drugačnim pogledom na morje. Medtem ko Krk obdajajo otoki in kopno, je Izola obdana z morjem.

Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši načrtani poti:

Krk:

- Interpretacijski center pomorske dediščine otoka Krk, Krška pasara – Bodulka, Krški guc – Bodul, Bragoc Paolina iz leta 1960, Krška jadra



Izola i Portorož:

- Izolana – hiša morja, Arheološki park Simonov zaliv, Arheološko območje Viližan, Ladja Rex, Škver v Izoli, Ribiška ladja Biser, Ladjedelnica 2. oktober, Svetilnik Izola, Pristanišče Izola – mandrač, Tovarna Arrigoni, Tovarna Delamaris, Skladišče soli Monfort

Na plažah otoka Krka boste našli prod in kamenčke, v Portorožu pa je obala peščena. Ribe in morski sadeži so enako dobri, ponudba namestitvenih zmogljivosti pa odlična. Na otok pridete po mostu, vožnja po lepo urejenih cestah pa ni stresna.

dolžina potovanja: 145 km

Krajša potovanja

Vzhodna in zahodna Istra Mošćenička Draga – Lovran – Opatija – Izola

Naravna pokrajina ob vznožju planine Učka zapira Kvarnerski zaliv in se strmo spušča proti morju. Svetovljansko letovišče Opatija in ribiško mestece Mošćenička Draga sta najlepši primer, za kaj so uporabljali našo malo barko. Medtem ko je v Opatiji od 19. stoletja prevažala turiste, so z njo v Mošćenički Dragi lovili ribe. Spoznajte mali ribolov na vzhodni obali Istre in velik ribolov v Izoli na zahodni obali.

Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši začrtani poti:

Mošćenička Draga:

- Hiša morja – razstava pomorske dediščine Eko-muzej, Levst sv. Andrija iz leta 1934, Predstavitev in regata tradicionalnih jadrnic

Lovran:

- Lovransko pristanišče in Hiša lovranskega guca, Lovranski guc iz leta 1968, Lovranska pasara iz leta 1954



Opatija:

- Pristanišče v Voloskem, Guc iz leta 1895 – Opatijski guc, Gajeta Nebuloza iz leta 1932, Pristanišče Opatija – Šporer

Izola:

- Izolana – hiša morja, Arheološki park Simonov zaliv, Arheološko območje Viližan, Ladja Rex, Škver v Izoli, Ribiška ladja Biser, Ladjedelnica 2. oktober, Svetilnik Izola, Pristanišče Izola – mandrač, Tovarna Arrigoni, Tovarna Delamaris

Pot proti Sloveniji nujno nadaljujte skozi predor Učka in si po daljši poti oglejte osrčje istrskega polotoka. Ob cesti so znana istrska mesteca na gričih, in sicer Roč, Buzet, Motovun, Grožnjan, Buje ... Območje je znano po odličnih vinih in belih tartufih, zato sta počitek ter osvežitev na poti obvezna.

dolžina potovanja: 105 km

Krajša potovanja

Po poteh ribištva Crikvenica – Izola – Piran

Če želite izvedeti več o ribolovu in predelavi rib, ste na pravem potovanju. Če boste po teh krajih potovali konec avgusta, lahko obiščete dve prireditvi, in sicer Ribiški teden v Crikvenici in Ribiški praznik v Izoli. Ob glasbi, plesu in vinu se boste naučili loviti ter pripraviti ribe. Z obiskom Pirana boste potovanju dodali pridih resnosti.

Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši začrtani poti:

Crikvenica:

- Ribiška hiška, Guc iz Selc iz leta 1990, Ribiški teden

Izola:

- Izolana – hiša morja, Arheološki park Simonov zaliv, Arheološko območje Viližan, Ladja Rex, Škver v Izoli, Ribiška ladja Biser, Ladjedelnica 2. oktober, Svetilnik Izola, Pristanišče Izola – mandrač, Tovarna Arrigoni, Tovarna Delamaris



Piran:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko najdišče Fizine, Škver v Seči, Jadrnica Galeb, Ladjedelnica 2. oktober – Bernardin, Svetilnik na piranski Punti: Svetilnik Rt Madona, Pristanišče Piran, Pomorska uprava – Luška kapitanija Piran

O potovanju od Slovenskega primorja do Kvarnerja smo veliko povedali že v predhodnih itinerarjih. Vožnja je nezahtevna, vendar bodite previdni in spoštujte prometne predpise, saj obstaja več stalnih točk za nadzor hitrosti.

dolžina potovanja: 135 km

Krajša potovanja

Na poti raznolikosti

Piran – Rijeka – Mali Lošinj

Potovanje ponuja največ raznolikosti v kratkem času, in sicer doživetje istrskega mesteca ob obali, vrvež pristaniškega mesta in aromaterapijo otoka vitalnosti. Če imate malo časa in velika pričakovanja, boste zagotovo uživali. Poleg tega boste veliko izvedeli o bogati pomorski dediščini vsakega izmed njih.

Sledite našim oznakam in odkrijte pomorsko dediščino na vaši načrtani poti:

Piran:

- Pomorski muzej Sergej Mašera Piran – Palača Gabrielli de Castro, Arheološko najdišče Fizine, Škver v Seči, Jadrnica Galeb, Ladjedelnica 2. oktober – Bernardin, Svetilnik na piranski Punti: Svetilnik Rt Madona, Pristanišče Piran, Pomorska uprava – Luška kapitanija Piran

Rijeka:

- Pomorski in zgodovinski muzej Hrvaškega primorja Reka, Naravoslovni muzej Reka, Ribarnica na Reki, Pomorska fakulteta na Reki, Mrtvi kanal, Reški valobran, Fiumare – kvarnerski festival morja in pomorske tradicije, Svetilnik na Mlaki, Razstava Reški torpedo – prvi na svetu, Kapela zaobljubljenih darov na Trsatu

Predstavljajte si en večer na peščeni plaži v glamuroznem Portorožu in drugega v borovem gozdičku na Malem Lošinju. Vmes pa zelo veliko zanimivosti. Zaradi oddaljenosti končnih točk mora potovanje trajati tri dni. Vožnja iz Pirana z daljšim postankom na Reki ne bo dolgočasna zaradi zelo zanimive pokrajine, vožnje ob morju in številnih krajev za izvajanje »selfijev«.

dolžina potovanja: 225 km
trajekt Valbiska – Mišnjak 25 min



Mali Lošinj:

- Kavuada – Osor, Interpretacijski center Lošinjski loger, Zgodovinsko pristanišče in cerkva z zaobljubenimi slikami v Velem Lošinju, Nerezinski guč iz leta 1953, Festival Z lošinjskimi jadri okrog sveta, Zbirka zaobljubljenih slik ladij iz kapele Marijinega oznanjenja

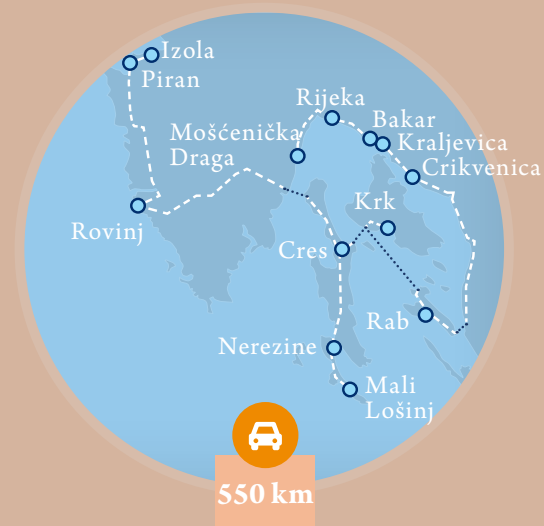
Večdnevna potovanja

Mala barka za napredne

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

Za ljubitelje pomorske dediščine in tiste, ki želijo raziskovati lepote Slovenskega primorja, Istre in Kvarnerja, predlagamo večdnevno spoznavanje z »Malo barko«. To krožno potovanje lahko začnete v kateremkoli kraju, za sproščene ogleda pa potrebujete najmanj šest dni. Dnevi bodo bogati z novimi odkritji, zanimivimi dogodki, kulinaricnimi užitki in zdravim morskim zrakom. Potovanje je zanimivo v vsakem letnem času, najlepše pa je spomladi in jeseni, ko ni poletne vročine ali zimske burje. Ljubitelji primorskih prireditev lahko potovanje načrtujejo v času katerega od festivalov, da bodo tam, ko bo festival potekal.

Zahodna obala in notranjost Istre, trije kvarnerski otoki, Crikveniška obala, Reka in obala ob vznožju Učke ponujajo številne zanimivosti, zato lahko potovanje traja več tednov. Na predlagani poti so skoraj vse predstavitevne točke iz projekta Mala barka. Čas vam ne bo dopuščal, da obiščete prav vse točke, zato dobro preučite brošuro, ki jo držite v rokah, si oglejte naš virtualni muzej na spletu in načrtujte svoje idealno potovanje. V načrt vključite tudi vozne rede trajektov s preprostim vnosom imena trajektne linije, ki vas zanima.



Uživajte v lokalni kulinariki in gostoljubju domačinov. Izberite najljubšo namestitev, in sicer bivanje v naravi ali najrazkošnejši hotel. Odkrijte navdihujočo zgodbo o pomorski dediščini Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja.

dolžina potovanja: 550 km

trajekti:

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



primorsko
županija goranska



TURISTIČKA ZAJEDNICA
KVARNERA
Raznolikost je lijepa



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



POMORSKI
I POVIJESNI
MUZEJ
HRVATSKOG
PRIMORJA
RIJEKA

