



PARENZANA

Put zdravlja i prijateljstva
Pot zdravja in prijateljstva
Strada della salute e dell'amicizia
The route of health and friendship
Gesundheits- und Freundschaftsweg

HR
SI
IT
EN
DE



ISTARSKA | REGIONE
ŽUPANIJA | ISTRIANA



PARENZANA

Sadržaj

Vsebina | Contenuto | Contents | Inhalt

- 4 - 13 UVOD | UVOD | INTRODUZIONE | INTRODUCTION | EINLEITUNG
- 14 - 23 POVIJEST PARENZANE | ZGODOVINA PARENZANE | LA STORIA DELLA PARENZANA | HISTORY OF THE PARENZANA RAILWAY | GESCHICHTE DER PARENZANER BAHN
- 25 - 29 PROJEKT PARENZANA | PROJEKT PARENZANA | IL PROGETTO PARENZANA | PROJECT PARENZANA | PROJEKT PARENZANA
- 30 - 33 PARENZANA DANAS
- 34 - 35 TUMAČ | LEGENDA | LEGENDA | KEY | ZEICHENERKLÄRUNG
- 36 - 39 KARTE | ZEMLJEVIDI | MAPPE | MAPS | KARTE
- 40 - 53 POSTAJE | POSTAJE | STAZIONI | STATIONS | BAHNSTATIONEN
TRST, KOPAR, IZOLA, PORTOROŽ, SEČOVJE | TRIESTE, CAPODISTRIA, ISOLA, PORTOROSE, SICCIOLE, SAVUDRIJA (VALICA) | SALVORE (VALIZZA); BUJE | BUIE; GROŽNJAN | GRISIGNANA; TRIBAN | TRIBANO; ZAVRŠJE | PIEMONTE; OPRTALJ | PORTOLE; LIVADE | LEVADE; MOTOVUN | MONTONA; RAKOTULE | RACCOTOLE; VIŽINADA | VISINADA; VIŠNJAN | VISIGNANO; NOVA VAS | VILLANOVA; POREČ | PARENZO
- 54 - 55 JESTE LI ZNALI... | ALI STE VEDELI ... | SAPEVATE CHE... | DID YOU KNOW THAT ... | WUSSTEN SIE ...

Zbog mjestimično grublje podloge, staza je pogodna za MTB bicikle, ali ne i za cestovne i trekking bicikle.

Po Parenzani se vozite na vlastitu odgovornost.

La pista ciclabile in alcuni punti è sconnessa per tale motivo è adatta solo per le mountain bike e non per le bici da strada e da trekking. La Parenzana è percorribile su propria responsabilità.

Opomba: Ker je na nekaterih mestih podlaga groba, je steza primerna za MTB kolesa, ne pa za cestna in trekking kolesa.

Po Parenzani vozite na lastno odgovornost.

Note: Due to rough surface in some places, the trail is suitable for mountain bikes, but not for road and trekking bikes.

Bike riding on Parenzana is at your own risk.

Da an einigen Stellen die Fahrbahn ziemlich uneben ist, ist der Radweg zwar für Mountainbikes geeignet, nicht jedoch für Straßen- und Trekkingräder.

Die Fahrt auf dem Parenzana Radweg ist auf eigene Gefahr.

Uvod



Parenzana, kraće TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro) bila je uskotračna pruga dugačka 123,1 km koja je od 1902. do 1935. godine povezivala 33 istarska mjesta od Trsta do Poreča. U današnje bi vrijeme prolazila teritorijem Italije (13 km), Slovenije (32 km) i Hrvatske (78 km).

U svega 33 godine prometovanja, značajno je pridonijela gospodarskom napretku tog

dijela Istre, prevozeći, uz putnike, vino i maslinovo ulje Bujštine i Motovunštine, sol iz solana Pirana i Sečovlja, istarski kamen, vapno, ugljen i drvo.

Iako je relativno kratko prometovala, malena je željeznica ostavila neizbrisiv trag u cijelome kraju. Uz trasu su ostali razbacani karakteristični međaši i miljokazi s oznakom kilometara udaljenosti od Trsta i kraticom TPC koja ukazuje



na težnje graditelja da produže prugu od Poreča sve do Kanfanara, gdje bi se spojila s važnom prugom za Pulu.

Na stotu obljetnicu otvorenja pruge, pokrenuta je inicijativa za svojevrsnu obnovu ove jedinstvene željeznice koja je početkom 20. stoljeća povezivala ljude i narode. 2002. godine, Istarska županija i Upravni odjel za turizam, zajedno s Udrugom za obnovu željeznice Poreč-Kopar-Trst, udarili

su temelje budućeg projekta Parenzana - Put zdravlja i prijateljstva.

Uvod



Parenzana ali krajše TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro) je bila 123,1 km dolga ozkotirna železniška proga, ki je od 1902. do 1935. leta povezovala 33 istrskih krajev od Trsta do Poreča. Danes bi potekala po teritorijih treh držav: Italije (13 km), Slovenije (32 km) in Hrvaške (78 km).

V samo 33 letih delovanja je veliko prispevala k gospodarskemu napredku Istre, ker so

po njej prevažali potnike, vino in oljčno olje iz okolice Buj in Motovuna, sol iz solin v Piranu in Sečovljah, istrski kamen, apno, premog in les, različne kmetijske pridelke.

Čeprav je obratovala le dobra tri desetletja, je mala železnica pustila neizbrisno sled na celotnem območju. Vzdolž proge so ostali razmetani značilni mejniki in miljniki z oznako kilometrov od Trsta in s kratico



TPC, kar kaže na težnje graditeljev, da bi progo podaljšali od Poreča do Kanfanara, kjer bi se povezala s pomembno železniško progo do Pulja.

Ob stoletnici otvoritve proge je prišlo do pobude, da bi obnovili to edinstveno železnico, ki je na začetku 20. stoletja povezovala ljudi in narode. Leta 2002 sta Istrska županija in Upravni oddelek za turizem, v sodelovanju z Združenjem

za obnovo železnice Poreč-Koper-Trst, položila temelj bodočega projekta »Parenzana - Pot zdravja in prijateljstva«.

Introduzione

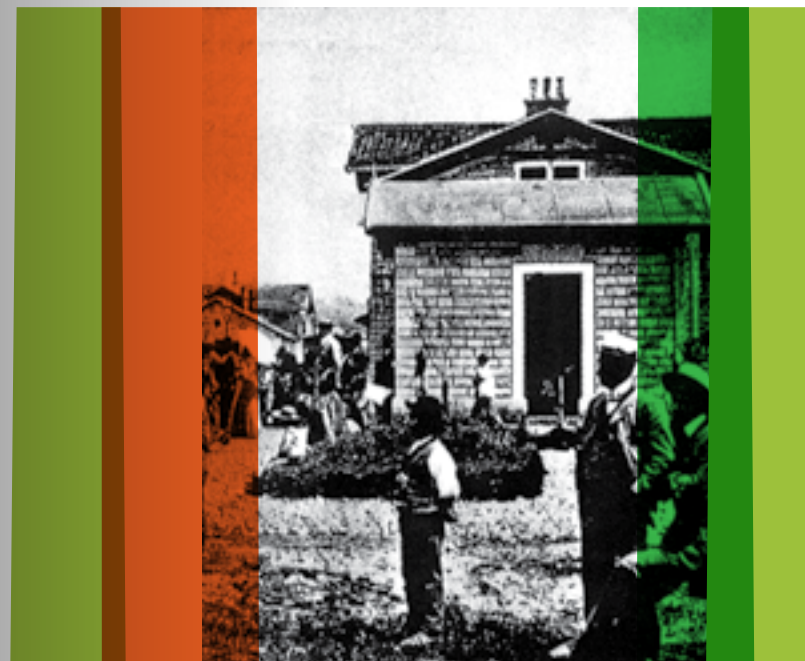


La Parenzana o nella sua forma abbreviata TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro) fu una tratta ferroviaria con binario a scartamento ridotto di 123,1 km, che dal 1902. al 1935. collegava trentatré località istriane, da Trieste a Parenzo che oggi si snoderebbe sui territori di tre stati diversi, Italia (13 km), Slovenia (32 km) e Croazia (78 km).

Durante i suoi trentatré anni di attività la ferrovia ha con-

tribuito notevolmente allo sviluppo economico di questa parte dell'Istria, garantendo il trasporto di vino e olio d'oliva dai dintorni di Buie e Montona, sale dalle saline di Pirano e Sicciole ed ancora di pietra istriana, calce, carbone e legna, diversi ortaggi e, ovviamente, passeggeri.

Anche se restò in funzione solo per tre decenni, la piccola ferrovia ha lasciato dietro a se tracce indelebili su tutto il



territorio. Lungo la tratta sono ancor oggi disseminate diverse pietre miliari e cippi di confine recanti la distanza da Trieste e la scritta TPC, a dimostrazione che l'intenzione dei costruttori era prolungare la tratta che portava da Parenzo a Canfanaro, dove si sarebbe poi ricongiunta con l'importante tratta ferroviaria che arrivava sino a Pola.

In occasione del centenario dell'inaugurazione della tratta

è nata l'iniziativa per la rivitalizzazione di questa ferrovia, unica del suo genere, che all'inizio del XX secolo collegava persone e popoli. Nel 2002 la Regione istriana e l'Assessorato Amministrativo al Turismo, in collaborazione con l'Associazione per la ristrutturazione della Ferrovia Parenzo-Capodistria-Trieste, ha creato le basi per il futuro progetto Parenzana - Sentiero della salute e dell'amicizia.

Introduction



Parenzana or, in abbreviated form, TPC was a 123,1 km long narrow-gauge railway line, connecting 33 places in Istria between 1902 and 1935, from Trieste to Poreč. Today it would therefore pass the territories of three countries: Italy (13 km), Slovenia (32 km) and Croatia (78 km).

In just 33 years of operation, the railway greatly contributed to the economic progress of Istria, transporting passengers,

wine and olive oil from the surroundings of Buje and Motovun, salt from the salt-pans at Piran and Sečovlje, Istrian stone, lime, coal and wood and various agricultural products.

Although it operated only a little more than three decades, the small railway left an indelible mark on the entire area. Along the line, typical landmarks and milestones remained scattered, marking the kilometres from Trieste and

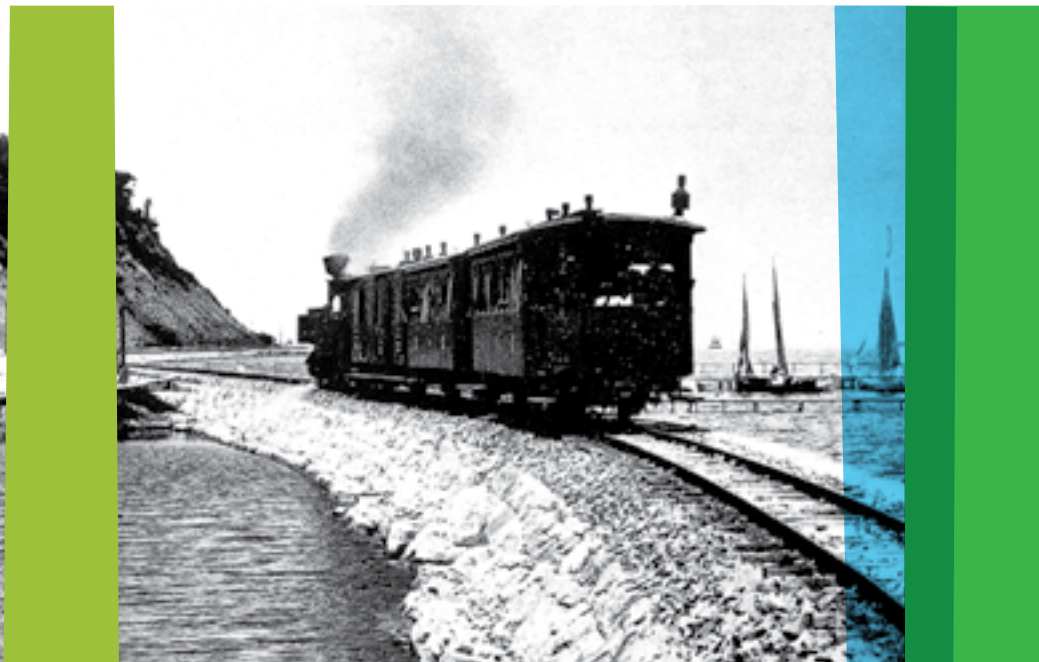


bearing an abbreviation of TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro), which reflects the aspirations of the builders to extend the route from Poreč to Kanfanar, where the railway could connect with the important rail line to Pula.

On the centenary of the opening of the line, an initiative arose to restore this unique railway, which was connecting people and nations in the beginning of the 20th century. In

2002, the County of Istria and its Administrative Department of Tourism, in cooperation with the Association for the Reconstruction of the Poreč-Koper-Trst Railway, laid the foundation for the future project Parenzana - the Route of Health and Friendship.

Einleitung



Die Parenzana, oder kürzer TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro), war eine 123,1 km lange schmalspurige Eisenbahnstrecke, die 33 Orte in Istrien von Triests bis Poreč, zwischen den Jahren 1902 und 1935, miteinander verband. Heute würde sie durch das Gebiet von drei Ländern verlaufen, Italien (13 km), Slowenien (32 km) und Kroatien (78 km).

In lediglich 33 Betriebsjahren der Bahn konnte sie einen gro-

ßen Beitrag zum wirtschaftlichen Fortschritt Istriens vorweisen, da durch sie der Transport von Wein und Olivenöl aus der Umgebung von Buje und Motovun, Salz von den Salinen in Piran und Sečovlje, istrischen Stein, Kalk, Kohle und Holz, verschiedenen Landwirtschaftsprodukten und auch von Passagieren ermöglicht wurde.

Obwohl sie nur etwas über drei Jahrzehnte fuhr, hat diese kleine Eisenbahn eine unauslöschliche



Spur im gesamten Gebiet hinterlassen. Entlang der Strecke finden sich immer noch typische Grenz- und Meilensteine, die neben der typischen Abkürzung TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro) auch die Entfernung von Triest anzeigen, was darauf hinweist, dass man die Strecke von Poreč bis zu einer wichtigen Anbindungsstelle in Kanfanar bis Pula ausbauen wollte.

Beim Jahrhundertjubiläum der Streckeneröffnung kam die Idee

auf, diese einzigartige Eisenbahn, die Anfang des 20. Jh. Menschen und Nationen miteinander verband, zu erneuern. Im Jahr 2002 haben die Gespanschaft Istrien und die Verwaltungsabteilung für Fremdenverkehr zusammen mit dem Verein für die Erneuerung der Eisenbahn Poreč-Koper-Triest das Fundament für das zukünftige Projekt Parenzana - Weg der Gesundheit und Freundschaft gelegt.

Povijest Parenzane

20.09.1876.

Svečano otvorena Istarska željeznica. Željeznica je trebala doprinijeti učinkovitom povezivanju ratne luke Pule s bespućima Austro-Ugarske monarhije. Stanovnici SZ Istre, najgušće naseljenog dijela poluotoka, bili su razočarani, jer je nova željeznica potpuno zaobišla njihove krajeve.

1877.

Nakon dugog razmišljanja o prometnom rješenju za SZ Istru, grof Pietr Walderstein je dobio odobrenje ministarstva da započne studiju o ekonomskoj isplativosti željeznice Trst-Buje-Poreč.

03.1893.

Istarski zastupnici Bertolla i Rizzi pred Parlamentom u Beču zatražili su izgradnju željeznice od Trsta do Poreča.

02.1894.

Istarski pokrajinski sabor gotovo jednoglasno je usvojio zakon o izgradnji pruge Trst-Poreč uz mogući produžetak do Kanfanara.

Ljeto 1895.

Započete studije za izgradnju željeznice.

10.05.1900.

Službeni početak radova. Na izgradnji pruge radili su gotovo svi lokalni obrtnici i seljaci od pet sati ujutro do sedam navečer, a pomagali su im i brojni dječaci. Pruga je završena u rekordnom roku od samo dvije godine.

01.04.1902.

Svečano puštena u promet dionica Trst-Buje.

15.12.1902.

Puštena u promet i dionica Buje-Poreč.

15.04.1904.

Otvorena postaja u Portorožu, radi poticanja što većeg broja posjeta novom kupališnom i lječilišnom centru.

19.07.1906.

Otvoren novi kolodvor S. Andrea u Trstu.

31.03.1910.

Najteža nesreća u povijesti Parenzane. Jaka je bura prevrnula vlak kod Milja, iza mosta na Ospi u Sloveniji, pri čemu je poginulo troje ljudi. Usprkos prethodnim upozorenjima, tek nakon te nesreće su izgrađeni burobrani na kritičnim mjestima.

1911.

Parenzana je dobila tri lokomotive iz serije P (P1, P2, P3), koje su zamijenile tri lokomotive serije U (U 37, 38 i 40), premještene tada na druge austrijske pruge.

22.06.1917.

Nesreća između Tribana i Grožnjana zbog iskliznuća jedne teške vojne kompozicije. Uzrok nesreće nikada nije službeno potvrđen, ali se pričalo da su je izazvali ruski ratni zarobljenici koji su radili na održavanju pruge otpustivši matice na vezicama za tračnice.

24.05.1923.

Nesreća između Livada i Oprtlja zbog nepoštivanja ograničenja brzine. U nesreći je život izgubio strojovoda Servolo Bonetti iz Buja.

01.07.1924.

Pruga je uključena u talijansku mrežu željeznica.

12.12.1934.

Zadnja nesreća na Parenzani. Veliki zemljani odron kod Kostanjice prevrnuo je vlak i survao ga u dolinu po stjenovitom obronku. Nesreća je izgledala spektakularno, ali srećom nije bilo ljudskih žrtava.

31.08.1935.

Posljednja vožnja vlaka. Ministarstvo za komunikacije još je u ožujku objavilo da će pruga biti zatvorena nakon dolaska zadnjeg vlaka u Trst 31. kolovoza 1935.

01.09.1935.

Počela je prometovati autoprijevoznačka služba s četiri linije koje su pokrivala područje na kojemu je promet dotad bio nezamisliv bez Parenzane.

Zgodovina Parenzane

20.09.1876.

Svečana otvoritev Istrska železnice. Železnica naj bi prispevala k učinkovitemu povezovanju vojne luke Pulj z zaledjem Avstroogrske monarhije. Prebivalstvo severozahodne Istre, najgostejše naseljenega dela polotoka, je bilo razočarano, ker je nova železnica popolnoma obšla njihove kraje.

1877.

Po dolgem razmišljanju o prometni rešitvi za severozahodno Istro je grof Pietr Walderstein dobil odobritev ministrstva, da pripravi študijo o ekonomski upravičenosti železnice Trst-Buje-Poreč.

03.1893.

Istrska poslanca Bertolla in Rizzi sta pred Parlamentom na Dunaju zahtevala izgradnjo železnice od Trsta do Poreča.

02.1894.

Istrska deželna skupščina je skoraj enoglasno sprejela zakon o gradnji proge Trst-Poreč z možnostjo podaljšanja do Kanfanara.

Poletje 1895.

Priprava študij za gradnjo železnice.

10.05.1900.

Uradni začetek del. Pri gradnji proge so sodelovali skoraj vsi lokalni obrtniki in kmetje od petih zjutraj do sedmih zvečer, pomagali pa so jim tudi številni dečki. Proga je bila dokončana v rekordnih dveh letih.

01.04.1902.

Odsek Trst-Buje svečano odprt za promet.

15.12.1902.

Odsek Buje-Poreč odprt za promet.

15.04.1904.

Otvoritev postaje v Portorožu za spodbujanje čim večjega števila obiskov novega kopališkega in zdraviliškega središča.

19.07.1906.

Otvoritev novega kolodvora Sv. Andreja v Trstu.

31.03.1910.

Najhujša nesreča v zgodovini Parenzane. Močna burja je prevrnila vlak pri Miljah, za mostom na Ospu v Sloveniji, v kateri so umrli trije ljudje. Kljub predhodnim opozorilom so bile zaščite pred burjo na kritičnih mestih postavljene šele po nesreči.

1911.

Parenzana je dobila tri lokomotive iz serije P (P1, P2, P3), ki so nadomestile tri lokomotive serije U (U 37, 38 i 40), premeščene na druge avstrijske proge.

22.06.1917.

Nesreča med Tribanom in Grožnjanom zaradi iztirjenja težke vojaške kompozicije. Vzrok nesreče nikoli ni bil uradno potrjen, govorilo pa se je, da so jo izzvali ruski vojni ujetniki, ki so med vzdrževanjem proge odpustili matice na vezeh za tračnice.

24.05.1923.

Nesreča med Livadami in Oprtaljem zaradi nespoštovanja omejitve hitrosti. V nesreči je življenje izgubil strojevodja Servolo Bonetti iz Buj.

01.07.1924.

Proga je vključena v italijansko železniško omrežje.

12.12.1934.

Zadnja nesreča na Parenzani. Velik zemeljski plaz je prevrnil vlak in ga pahnil v dolino po skalnatem pobočju. Nesreča je izgledala spektakularno, a na srečo ni bilo človeških žrtev.

31.08.1935.

Zadnja vožnja vlaka. Ministrstvo za komunikacije je že marca objavilo, da bo proga zaprta po prihodu zadnjega vlaka v Trst, 31. avgusta 1935.

01.09.1935.

Obratovati je začela avtoprevozna služba s štirimi linijami, ki so pokrivalo območje, na katerem je do tedaj promet bil nepredstavljiv brez Parenzane.

La storia della Parenzana

20.09.1876.

Solenne inaugurazione della ferrovia istriana. La ferrovia doveva contribuire alla connessione efficace del porto militare di Pola con l'entroterra della monarchia austroungarica. Gli abitanti dell'Istria nord occidentale, l'area più popolata della penisola, erano delusi visto che la nuova ferrovia non avrebbe attraversato il loro territorio.

1877.

Dopo lunghe meditazioni riguardo alla migliore soluzione per l'Istria nord occidentale il conte Pietro Walderstein ricevette l'approvazione dal ministero per preparare lo studio di fattibilità economica della ferrovia Trieste-Buie-Parenzo.

03.1893.

I deputati Bertolla e Rizzi pretesero innanzi al Parlamento di Vienna la costruzione della ferrovia che avrebbe collegato Trieste con Parenzo.

02.1894.

L'assemblea della regione istriana ha approvato quasi all'unanimità la legge per la costruzione della ferrovia Trieste-Parenzo con il possibile prolungamento sino a Canfanaro.

Estate del 1895.

Inizio della redazione dello studio per la costruzione della ferrovia.

10.05.1900.

Inizio ufficiale dei lavori. Alla costruzione della ferrovia portarono il loro contributo quasi tutti gli artigiani ed agricoltori locali, dalle cinque di mattina alle sette di sera, aiutati anche da numerosi giovani. La costruzione della ferrovia si concluse in un tempo record di due anni.

01.04.1902.

Inaugurazione solenne del tratto Trieste-Buie.

15.12.1902.

Inaugurazione del tratto Buie-Parenzo.

15.04.1904.

Inaugurazione della stazione a Portorose per incentivare il numero maggiore possibile di visitatori del nuovo centro balneare e termale.

19.07.1906.

Inaugurazione della nuova stazione di Trieste Sant'Andrea.

31.03.1910.

L'incidente più grave della storia della Parenzana. La forte bora capovolse il treno a Muggia, dietro al ponte sull'Ospo in Slovenia e tre persone morirono. Nonostante le molte richieste di apporre protezioni contro la bora nei punti critici, essere vennero installate appena dopo l'incidente.

1911.

La Parenzana era dotata di tre locomotive della serie P (P1, P2, P3), che sostituirono quelle della serie U (U 37, 38 e 40), quest'ultime spostate su altre tratte austriache.

22.06.1917.

L'incidente tra Tribano e Grisignana a causa del pesante convoglio militare deragliato. La causa dell'incidente non fu mai confermata ufficialmente, ma correva voce, che venne causata dai prigionieri di guerra russi, che durante la manutenzione della tratta allentarono i bulloni delle connessioni dei binari.

24.05.1923.

Incidente tra Levade e Portole per eccesso di velocità. Nell'incidente perse la vita il macchinista Servolo Bonetti di Buie.

01.07.1924.

Il tratto venne incluso alla rete ferroviaria italiana.

12.12.1934.

Ultimo incidente sulla Parenzana. Un imponente smottamento rovesciò il treno spingendolo nella valle lungo il ripido pendio. Nell'incidente, seppur spettacolare, non vi furono vittime.

31.08.1935.

Ultimo viaggio del treno: Il Ministero delle Comunicazioni annunciò a marzo l'arrivo dell'ultimo treno a Trieste, previsto per il 31 agosto 1935.

01.09.1935.

Entrata in servizio di quattro linee di trasporti che coprivano l'area che prima veniva servita dalla Parenzana.

History of the Parenzana Railway

20.09.1876.

Inauguration of the Istrian Railway. The railway was expected to contribute to the effective connecting of the Pula Military Port with the hinterland of the Austro-Hungarian Monarchy. Population of the northwestern Istria, the most densely populated part of the peninsula, was disappointed because the new railway completely avoided their region.

1877.

After a long search for the solution to transport problems in the northwestern Istria, Count Pietro Walderstein got the approval of the Ministry to prepare a study on the economic viability of the Trieste-Buje-Poreč railway.

03.1893.

Istrian deputies, Bertolla and Rizzi, demanded the construction of the railway from Trieste to Poreč in the Parliament in Vienna.

02.1894.

Provincial Assembly of Istria almost unanimously adopted a law on the construction of the Trieste-Poreč railway line with a possible extension to Kanfanar.

Summer 1895.

Preparation of studies for the construction of the railway.

10.05.1900.

Official start of works. The majority of local craftsmen and farmers, also with the help of many boys, participated in the construction of the railway, working from five in the morning to seven in the evening. The railway was completed in a record two years

01.04.1902.

The section from Trieste to Buje officially opened for traffic.

15.12.1902.

The section from Buje to Poreč opened for traffic.

15.04.1904.

Opening of the railway station at Portorož to encourage as much as possible the visits to the new bathing and spa centre.

19.07.1906.

Opening of the new St. Andrea Railway Station in Trieste.

31.03.1910.

The worst accident in the history of Parenzana. A strong bora wind overturned a train at Milje, past the bridge at Osp in Slovenia, in which three people died. Despite previous warnings, protection against the bora wind at critical points was constructed only after the accident.

1911.

Three locomotives of the P (P1, P2 and P3) series were bought for Parenzana, which replaced three locomotives of the U (U37, U38 and U40), transferred to other Austrian lines.

22.06.1917.

Accident in the section between Triban and Grožnjan due to the derailment of a heavy military train. The cause of the accident was never officially confirmed, but the talk was that it was provoked by Russian prisoners of war who unloosened the nuts on rail ties during the maintenance works.

24.05.1923.

Accident in the section between Livade and Oprtalj due to the non-compliance with speed limits. The engine driver Servolo Bonetti from Buje lost his life in the accident.

01.07.1924.

The line was included in the Italian rail network.

12.12.1934.

Last accident on the Parenzana. A large landslide overturned the train and pushed it down a rocky slope into the valley. The accident looked spectacular, but fortunately there were no casualties.

31.08.1935.

Last run of the train. Already in March, the Ministry of Communications announced that the railway line would be closed after the arrival of the last train to Trieste on 31 August 1935.

01.09.1935.

Road transport service with four lines started to operate, covering the area where until then transport was unthinkable without the Parenzana railway.

Geschichte der Parenzaner Bahn

20.09.1876.

Feierliche Eröffnung der istrischen Eisenbahn. Die Bahn soll zur effizienten Verbindung zwischen dem Hafen Pula und dem Hinterland der Habsburger Monarchie beitragen. Die Bevölkerung des nordwestlichen Istriens, dem am dichtesten bevölkerten Teil der Halbinsel, war darüber enttäuscht, dass die Bahn ihre Orte nicht anfuhr.

1877.

Nach langem Nachdenken über eine Lösung für den Verkehr im Nordwesten Istriens hat Graf Pietr Waldersteinein Bewilligung des Ministeriums für eine Wirtschaftlichkeitsstudie für die Bahnstrecke Triest - Buje - Poreč bekommen.

03.1893.

Die istrischen Abgesandten Bertollu und Rizzi haben vom Wiener Parlament den Bau der Bahnstrecke von Triest bis Poreč verlangt.

02.1894.

Die Landtagsversammlung Istriens beschloss fast einstimmig das Gesetz über den Bau der Bahnstrecke Triest - Poreč, mit der Option einer Verlängerung bis nach Kanfanar.

Sommer 1895.

Vorbereitungen für Studien zum Bahnstreckenbau.

10.05.1900.

Offizieller Arbeitsbeginn. Beim Streckenbau haben fast alle lokale Handwerker und Landwirte von fünf Uhr in der Früh bis sieben Uhr am Abend mitgearbeitet. Ebenso mitgeholfen haben zahlreiche Buben. In rekordverdächtigen zwei Jahren wurde der Streckenbau abgeschlossen.

01.04.1902.

Feierliche Eröffnung des Streckenabschnitts Triest-Buje und Freigabe für den Verkehr.

15.12.1902.

Die Strecke Buje-Poreč wird für den Verkehr geöffnet.

15.04.1904.

Eröffnung der Bahnstation Portorož mit dem Zweck den Besucherfluss in den neuen Bade- und Kurort zu fördern.

19.07.1906.

Eröffnung des neuen Bahnhofes St. Andräin Triest.

31.03.1910.

Der größte Unfall in der Geschichte der Parenzana. Ein starker Borawind hat einen Zug bei Milje, nach der Brücke in Osp in Slowenien, umgekippt und dabei sind drei Menschen ums Leben gekommen. Trotz vorheriger Hinweise wurden die Schutzvorrichtungen gegen den Borawind an einigen kritischen Stellen erst nach dem Unfall aufgestellt.

1911.

Parenzana bekam drei Loks aus der Serie P (P1, P2,P3), die die alten Loks aus der Serie U ersetzt haben (U 37, 38 i 40), welche danach auf anderen Österreichischen Strecken fuhren.

22.06.1917.

Zwischen Triban und Grožnjan kam es wegen der Entgleisung einer schweren Militärkomposition zu einem Unfall. Der Unfallgrund wurde nie offiziell bestätigt, es wurde aber gemunkelt, dass russische Kriegsgefangene ihn verursacht haben, indem sie während der Streckenwartung Schraubenmuttern an den Schienen lockerten.

24.05.1923.

Unfall zwischen Livade und Oprtalj wegen Nichtbeachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung, bei dem der Lokführer Servolo Bonetti aus Buje sein Leben verlor.

01.07.1924.

Die Strecke wurde in das italienische Bahnnetz eingebunden.

12.12.1934.

Der letzte Unfall an der Parenzana Strecke. Ein großer Erdbebenstoß den Zug um und kippte ihn über einen Felsenhang ins Tal. Der Unfall war spektakulär, glücklicherweise gab es jedoch keine Menschenopfer.

31.08.1935.

Letzte Zugfahrt. Das Kommunikationsministerium hat schon in März verkündet, dass die Strecke nach der Einfahrt des letzten Zuges am 31. August 1935 nicht mehr befahren wird.

01.09.1935.

Ein Autofahrdienst mit vier Linien startete mit dem Transport über das Gebiet, auf dem bis dahin der Verkehr ohne die Parenzana unvorstellbar war.

Projekt Parenzana



PARENZANA I - Put zdravlja i prijateljstva

Projekt Parenzana - Put zdravlja i prijateljstva započeo je 3. travnja 2006., a završen je 3. lipnja 2008. godine. Glavni ciljevi projekta bili su revitalizacija trase nekadašnje željezničke pruge Parenzane, integriranje turističke ponude i dugoročna prekogranična suradnja.

PARENZANA II - Ponovno oživljavanje Puta zdravlja i prijateljstva

Godine 2009. nastavak projekta je kandidiran i odobren u okviru programa IPA CBC SI-HR 2007.-2013. pod nazivom PARENZANA II- Ponovno oživljavanje Puta zdravlja i prijateljstva. U sklopu projekta nastavljeno je uređenje dionica trase (mostovi, odmorišta, replike miljkoka, višejezične informacijske table) te je obnovljen multimedijalni Muzej Parenzane u Livadama.

PARENZANA III - Parenzana Magic

Godine 2014., u okviru Operativnog programa IPA Slovenija-Hrvatska 2007.-2013., projekt je nastavljen pod nazivom Parenzana Magic. Ciljevi projekta su, prvenstveno, stvaranje turističke destinacije Parenzana spajanjem postojeće ponude prirodne, kulturne i tehničke baštine u zajednički turistički proizvod te jačanje biciklističke infrastrukture u svrhu razvoja Parenzane kao kulturno-sportske destinacije. U sklopu projekta obnovljena je zgrada nekadašnje škole u Tribanu te uređena u prenočište za bicikliste i sportaše. Očišćena je i obnovljena trasa na potezu Poreč-Vranci, uređena su vježbališta na otvorenom (u Motovunu, Poreču, Izoli i Piranu), postavljeno je nekoliko odmorišta s informativnim pločama, izrađena su 3 samonavodeća biciklistička paketa, te su sadržajno i vizualno nadopunjeni muzeji Parenzane u Livadama i Izoli. Uz već tradicionalnu prekograničnu bicikljadu, Parenzana je u sklopu ovog projekta dobila još dvije manifestacije: Wine Run prekogranični maraton i Dan Parenzane - history on site.



Partneri:

PARENZANA I

Vodeći partneri: Istarska županija i Gradska općina Kopar | Partneri: Općina Izola, Općina Piran, Biciklistički klub MTB Istra-Pazin

PARENZANA II

Vodeći partner: Istarska županija | Partneri: Grad Poreč, Općina Vižinada, Općina Oprtalj, Grad Buje, Gradska općina Kopar, Općina Izola, Općina Piran

PARENZANA III

Vodeći partner: Istarska županija | Partneri: Gradska općina Kopar, Grad Buje, Općina Piran, Grad Poreč, Općina Izola, Općina Motovun

Projekt Parenzana

PARENZANA I - Pot zdravja in prijateljstva

Projekt Parenzana - Pot zdravja in prijateljstva se je začel 3. aprila 2006 in končal 3. junija 2008. Glavni cilji projekta so bili revitalizacija nekdanje železniške proge Parenzane, integrirana turistična ponudba in dolgoročno čezmejno sodelovanje.

PARENZANA II - Ponovna oživitev Poti zdravja in prijateljstva

Leta 2009 je bilo prijavljeno in odobreno nadaljevanje projekta v okviru programa IPA CBC SI-HR 2007-2013 z nazivom PARENZANA II - Ponovna oživitev Poti zdravja in prijateljstva. V okviru projekta sta bila obnovljena odseka trase (mostov, kopije milnikov, večjezične informativne table, počivališč) in obnovljen multimedijški muzej Parenzane v Livadah.

PARENZANA III - Parenzana Magic
Leta 2014, v okviru Operativnega Programa IPA Slovenija-Hrvaška 2007-2013, projekt se je nadaljeval pod imenom Parenzana Magic. Cilji

projekta so predvsem oblikovanje turistične destinacije Parenzana z združevanjem obstoječe ponudbe naravne, kulturne in tehnične dediščine v skupni turistični proizvod in izboljšanje kolesarske infrastrukture za razvoj Parenzane kot kulturno-športne destinacije. V okviru projekta je obnovljena stavba nekdanje šole v Tribanu in urejena kot prenočišče za kolesarje in športnike. Očiščena in obnovljena je tudi trasa na odseku Poreč-Vraniči, urejena so vadbišča na odprtem (v Motovunu, Poreču, Izoli in Piranu), postavljeno je nekaj počivališč z informativnimi tablami, izdelani so trije samovodeni kolesarski paketi ter vsebinsko in vizualno dopolnjena muzeja Parenzane v Livadah in Izoli. Poleg že tradicionalnih čezmejnih kolesarskih dirk je Parenzana v sklopu tega projekta dobila še dve prireditvi: Wine Run čezmejni maraton in Dan Parenzane - history on site.

Partnerji:

PARENZANA I

Vodilni partnerji: Istrska županija in Mestna občina Koper | Partnerji: Občina Izola, Občina Piran, Kolesarski klub MTB Istra-Pazin

PARENZANA II

Vodilni partner: Istrska županija | Partnerji: Mesto Poreč, Občina Vižinada, Občina Oprtalj, Mesto Buje, Mestna občina Koper, Občina Izola, Občina Piran

PARENZANA III

Vodilni partner: Istrska županija | Partnerji: Mestna občina Koper, Mesto Buje, Občina Piran, Mesto Poreč, Občina Izola, Občina Motovun

Il progetto Parenzana

PARENZANA I - Sentiero della salute e dell'amicizia

Il progetto Parenzana - Sentiero della salute e dell'amicizia è iniziato in data 3 aprile del 2006 e si è concluso in data 3 giugno 2008. L'obiettivo principale del progetto è la rivitalizzazione dell'ex tracciato ferroviario della Parenzana, l'offerta turistica integrata e la collaborazione transfrontaliera a lungo termine.

PARENZANA II - Rivitalizzazione del Sentiero della salute e dell'amicizia

Nel 2009 è stata predisposta ed approvata la proposta per la prosecuzione del progetto nell'ambito del programma IPA CBC SI-HR 2007-2013 con il nome PARENZANA II - Rivitalizzazione del Sentiero della salute e dell'amicizia. Nell'ambito del progetto sono stati ristrutturati diversi tratti della tratta ferroviaria (ponti, copie delle pietre miliari, tabelle informative in diverse lingue, aree di sosta) e anche è stato ampliato e ristrutturato il museo multimediale della Parenzana a Levade.

PARENZANA III - Parenzana Magic

Nel 2014 il progetto intitolato Parenzana Magic continua nell'ambito

del Programma Operativo Slovenia-Croazia 2007-2013. Gli obiettivi del progetto sono in particolare le destinazioni turistiche della Parenzana con il collegamento dell'esistente offerta che comprende bellezze naturali, patrimonio culturale e tecnico in un prodotto turistico congiunto ed il miglioramento dell'infrastruttura ciclistica per lo sviluppo della Parenzana quale destinazione culturale e sportiva. Nell'ambito del progetto è stato ristrutturato l'edificio dell'ex scuola a Tribano e sistemato poi in alloggi per ciclisti e sportivi. Anche il tracciato Parenzo-Vranici è stato risistemato, stato risistemato, e sono state allestite le aree di allenamento (Montona, Parenzo, Isola e Pirano), con il posizionamento di aree di sosta con tabelle informative, la creazione di tre pacchetti per ciclisti a gestione autonoma e il completamento ed arricchimento dei musei della Parenzana di Levade e Isola. Oltre alle gare ciclistiche transfrontaliere ormai abituali, nell'ambito del presente progetto la Parenzana si è arricchita di altre due manifestazioni: La maratona transfrontaliera Wine Run e la Giornata della Parenzana - history on site.

Partner:

PARENZANA I

Lead partner: Regione istriana e Comune di Capodistria | Partner: Comune di Isola, Comune di Pirano, Club ciclisti MTB Istra-Pazin

PARENZANA II

Lead partner: Regione Istriana | Partner: Città di Parenzo, Comune di Visinada, Comune di Portole, Città di Buie, Comune Città di Capodistria, Comune di Isola, Comune di Pirano

PARENZANA III

Lead partner: Regione istriana | Partner: Comune di Capodistria, Città di Buie, Comune di Pirano, Città di Parenzo, Comune di Isola, Comune di Montona

Project Parenzana



PARENZANA I - The Route of Health and Friendship

The project on "Parenzana - the Route of Health and Friendship" started on 3 April 2006 and ended on 3 June 2008. The main objectives of the project were the revitalization of the former Parenzana railroad, integrated tourist offer and long-term cross-border cooperation.

PARENZANA II - Revitalisation of the Route of Health and Friendship

In 2009, a continuation of the project was applied and approved under the IPA CBC SI-HR 2007-2013, and entitled PARENZANA II - Revitalisation of the Route of Health and Friendship. Within the project, the road maintenance was continued (bridges, resting places, milestone copies, multilingual information boards). The multimedia Parenzana Museum at Livade was renovated.

PARENZANA III - Parenzana Magic

Implementation of the project Parenzana Magic started in 2014, under the Operational Programme

IPA Slovenia-Croatia 2007-2013. The principal objectives of the project were the creation of Parenzana tourist destination by integrating the existing natural, cultural and technical heritage into an overall tourist product and improvement of cycling infrastructure for the development of Parenzana as a cultural and sports destination. Within the project, the former school at Triban was renovated and turned into a hostel for cyclists and sportsmen. Moreover, the route in the Poreč-Vranci section was cleaned and restored, some outside workout areas (at Motovun, Poreč, Izola and Piran) were arranged, some resting places with information boards were set up, three self-guided cycling packages were prepared and the Parenzana Museums at Livade and Izola were substantively and visually upgraded. In addition to the traditional cross-border cycling events, two more were added within this project, namely the Wine Run Cross-border Marathon and the Parenzana Day - History on site.

Partners:

PARENZANA I

Leading Partners: Istria County, Municipality of Koper | Partners: Municipality of Izola, Municipality of Piran, Cycling Club MTB Istra-Pazin

PARENZANA II

Leading Partner: Istria County | Partners: Town of Poreč, Municipality of Vižinada, Municipality of Oprtalj, Town of Buje, Municipality of Koper, Municipality of Izola, Municipality of Piran

PARENZANA III

Leading Partner: Istria County | Partners: Municipality of Koper, Town of Buje, Municipality of Piran, Town of Poreč, Municipality of Izola, Municipality of Motovun

Projekt Parenzana

PARENZANA I - Weg der Gesundheit und Freundschaft

Das Parenzana Projekt - Weg der Gesundheit und Freundschaft begann am 3. April 2006 und endete am 3. Juni 2008. Hauptziele des Projektes waren die Belebung der ehemaligen Bahnstrecke, die Schaffung eines integrierten touristischen Angebotes und die Sicherung einer langfristigen grenzüberschreitenden Kooperation.

PARENZANA II - Wiederbelebung des Weges der Gesundheit und Freundschaft 2009 wurde im Rahmen des Programms IPA CBC SI-HR 2007-2013 ein Folgeprojekt mit dem Namen PARENZANA II - Wiederbelebung des Weges der Gesundheit und Freundschaft beantragt und bestätigt. Im Rahmen des Projektes wurden die Streckenabschnitte erneuert (Brücke, Rastplätze, Meilensteine, mehrsprachige Infotafeln). Während des Projektes wurde auch das Multimediaseum der Parenzana Bahn im Ort Livade erneuert.

PARENZANA III - Parenzana Magic
Im 2014, im Rahmen des Programms IPA CBC SI-HR 2007-2013, wurde das Projekt, unter dem Namen Parenzana Magic

weitergeführt. Das Projekt hat vor allem das Ziel die Parenzana als eine touristische Zielregion aufzustellen, wobei sie in das bestehende Angebot im Rahmen des natürlichen, kulturellen und technischen Erbe eingespannt und als ein ganzheitliches touristisches Produkt angeboten wird. Darüber hinaus soll die Infrastruktur für Radfahrer verbessert werden um die Parenzana als eine Kultur- und Sportzielregion zu entwickeln. Im Rahmen des Projektes wurde das Gebäude der ehemaligen Schule in Triban erneuert und als Übernachtungsobjekt für Radfahrer und Sportler hergerichtet. Auch die Trasse am Streckenabschnitt Poreč-Vranci wurde gereinigt und erneuert, Übungsplätze im Freien sind entstanden (in Motovun, Poreč, Izola und Piran), einige Rastplätze mit Infotafeln wurden hergerichtet, ebenso drei selbst geführte Radtouren, sowie inhaltlich und visuell vervollständigte Parenzana Museen in Livade und Izola eröffnet. Neben den schon traditionellen grenzüberschreitenden Radrennen bekam die Parenzana im Rahmen dieses Projektes noch zwei weitere Veranstaltungen: der grenzüberschreitende Marathon Wine Run und der Parenzana Tag - Geschichte an Ort und Stelle.

Partner:

PARENZANA I

Lead Partner: Gespanschaft Istrien und Stadtgemeinde Koper | Partner: Gemeinde Izola, Gemeinde Piran, Radverein MTB Istra-Pazin

PARENZANA II

Lead Partner: Gespanschaft Istrien | Partner: Stadt Poreč, Gemeinde Vižinada, Gemeinde Oprtalj, Stadt Buje, Stadtgemeinde Koper, Gemeinde Izola, Gemeinde Piran

PARENZANA III

Lead Partner: Gespanschaft Istrien

Partner: Stadtgemeinde Koper, Stadt Buje, Gemeinde Piran, Stadt Poreč, Gemeinde Izola, Gemeinde Motovun



Parenzana danas

Danas je Parenzana najpoznatija i najposjećenija biciklističko-pješačka staza u Istri. Stazu zajednički održavaju Istarska županija i gradovi i općine uz Parenzanu. Istarska županija kontinuirano uređuje, oprema i promovira hrvatski dio Parenzane. Uz trasu se nalazi 20-ak Bike&Bed objekata, 7 specijaliziranih serviseri za bicikle te 15-ak agencija koje nude najam bicikala (od kojih neke nude i usluge prijevoza). Uslijed povećanja infrastrukturnih radova i izgradnje istarskog ipsilona (autoput) u posljednjih desetak godina, Parenzana je na nekoliko lokacija ispresijecana prometnicama. Stoga, iako su označene prometnom signalizacijom, na tim je lokacijama potreban pojačan oprez. Zbog mjestimično grublje podloge, staza je pogodna za MTB bicikle, ali ne i za cestovne i trekking bicikle.

Parenzana danes

Parenzana je danes najbolj znana in obiskana kolesarska in sprehajalna pot v Istri. Pot skupaj vzdržujejo Istrska županija ter mesta in občine ob Parenzani. Istrska županija nenehno ureja, opremlja in promovira hrvaški del Parenzane. Ob poti je približno 20 Bike&Bed objektov, 7 specializiranih servisnih kolesarskih delavnic in 15 agencij za izposajo koles (nekaterne izmed njih ponujajo tudi prevozne storitve). Zaradi povečanja infrastrukturnih del in izgradnje istrskega ipsilona (avtocesta) v zadnjih desetih letih Parenzano na več lokacijah sekajo ceste. Zato, čeprav so označene z prometnimi znaki, je na teh mestih potrebna previdnost. Zaradi delno bolj grobe podlage je pot primerna za MTB kolesa, ne pa tudi za cestna in trekking kolesa.



La Parenzana oggi

Oggi la Parenzana è la pista ciclopedonale più famosa e più visitata in Istria. La pista è mantenuta con gli sforzi comuni della Regione istriana nonché delle città e dei comuni situati lungo la Parenzana. La Regione istriana ne allestisce, attrezza e promuove continuamente il tratto croato. Lungo il tragitto si trova una ventina di strutture Bike&Bed, 7 stazioni di servizio biciclette nonché una quindicina di punti noleggio biciclette (certi offrono anche servizi di trasporto). A causa dell'aumento dei lavori all'infrastruttura e alla costruzione dell'ipsona istriana (autostrada) nell'ultimo decennio, la Parenzana è in alcune parti intervallata da strade. Pertanto, nonostante la relativa segnaletica stradale, in alcuni tracciati è necessaria la massima cautela. Poiché il terreno è a tratti impervio, la pista è adatta per le MTB, ma non per le biciclette da strada o da trekking.

Parenzana today

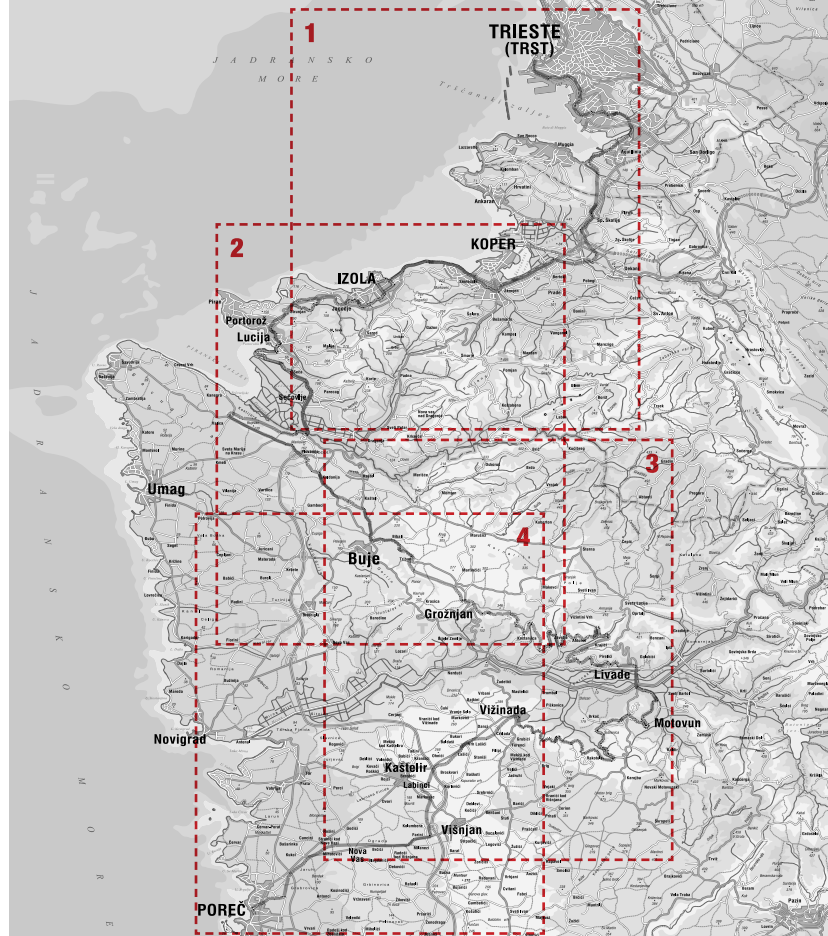
Parenzana is the most famous and the most visited cycling and hiking trail in Istria today. The trail is jointly maintained by the County of Istria and the towns and municipalities along its route. The County of Istria continually develops, equips and promotes the Croatian part of Parenzana. Along the route, there are 20 Bike&Bed facilities, 7 specialized bicycle repair shops and about 15 bike rental agencies (some of which also offer transportation services). Due to increased volume of infrastructure works and the construction of the Istrian Y (motorway) in the last ten years, Parenzana has been intersected by several roads. These intersection points are marked with traffic signs, however, caution is required. Its rough terrain makes it suitable for mountain bikes, but not for road or trekking bikes.



Parenzana heute

Heutzutage ist Parenzana der bekannteste und der meist besuchte Rad- und Wanderweg in Istrien. Der Weg wird gemeinsam von der Gespanschaft Istrien und von den Städten und Gemeinden entlang von Parenzana instandgehalten. Die Gespanschaft Istrien richtet permanent, rüstet auf und promoviert den kroatischen Teil von Parenzana. Neben der Strecke befinden sich rund 20 Bike & Bed Objekte, 7 spezialisierte Fahrradwerkstätten und rund 15 Agenturen, wo man Fahrräder mieten kann (manche von denen bieten auch Transport an). Wegen vieler Infrastrukturarbeiten und wegen dem Bau der Autobahn „Istrianisches Y“ wurde Parenzana in den letzten zehn Jahren an manchen Stellen durch Straßen zerhackt. Obwohl sie an diesen Stellen durch Verkehrssignalisierung markiert sind, ist es erforderlich, sehr vorsichtig zu sein. Wegen teilweise grober Unterlage ist der Weg auch für MTB passend, aber nicht für Straßen- und Trekkingfahräder.





TUMAČ

LEGENDA | LEGENDA | KEY | ZEICHENERKLÄRUNG

||||| PARENZANA



POSTAJE | POSTAJE | STAZIONI | STATIONS | BAHNSTATIONEN

- | | | |
|---|--|-------------------------------------|
| 1. Trst Trieste | 16. Sečovlje Sicciole | 29. Rakotule Raccotole |
| 2. Servola | 17. Savudrija Salvore | 31. Baldaši Baldassi |
| 3. Monte Castiglione | 18. Markovac-Mažurija Mazzoria (Makovaz) | 32. Labinci Santa Domenica |
| 4. Žavle Zaule (Aquilinia) | 19. Kaldanija Caldania | 33. Višnjan Visignano |
| 5. Milje Muggia | 20. Buje Buie | 34. Nova Vas Villanova di Parenzo |
| 6. Škofije Scofie | 21. Triban Tribano | 35. Poreč Parenzo |
| 7. Dekani Villa Decani | 22. Grožnjan Grisignana | |
| 8. Lazaret Lazzaretto - Risano | 23. Kostanjica Castagna | |
| 9. Kopar Capodistria | 24. Završje Piemonte D'Istria | |
| 10. Semedela Semedella | 25. Oprtalj Portole | |
| 11. Izola Isola d'Istria | 26. Livade Bagni San Stefano - Levade | |
| 12. Strunjan Strugnano | 27. Motovun Montona | |
| 13. Portorož Piran Portorose / Pirano | 28. Karolja Carroiba | |
| 14. Lucija Lucia | | |
| 15. Sv. Bartolomej / Paderno | | |



PARENZANA



OBJEKTI NA TRASI | OBJEKTI NA TRASI | EDIFICI SUL TRACCIATO | STRUCTURES ALONG THE LINE | OBJEKTE AN DER BAHNTRASSE

TUNEL | GALLERIA | TUNNEL | TUNNEL

1. Šalet | Saletto
2. Valeta | Valetta
3. Sv. Vid | San Vito
4. Kalcini | Calcini
5. Kostanjica | Castagna
6. Završje 1 | Piemonte 1
7. Završje 2 | Piemonte 2

VIJADUKT | VIADOTTO | VIADUCT | TALBRÜCKE

8. Završje | Piemonte
9. Antonci | Antonzi
10. Freski | Freschi
11. Oprtalj | Portole
12. Freski | Freschi

TUNEL | GALLERIA | TUNNEL

13. Motovun | Montona

VIJADUKT | VIADOTTO | VIADUCT | TALBRÜCKE

14. Krvar | Krvar
15. Sabadin | Sabadin



VIDIKOVCI | RAZGLEDNE TOČKE | PUNTI PANORAMICI | LOOKOUTS | AUSSICHTSPUNKTE

1. Plovanija | Plovania
2. Grožnjan | Grisignana
3. Antonci | Antonzi
4. Motovun | Montona
5. Rakotule | Raccotole



VJEŽBALIŠTA | VADBENE POSTAJE | FITNESS ALL' APERTO | TRAINING GROUND | EXERZIERTPLATZ

1. Livade
2. Jagodje
3. Dobrava
4. Piran
5. Motovun
6. Poreč



SERVISNE STANICE | SERVISNE POSTAJE | STAZIONI DI SERVIZIO | SERVICE STATIONS | SERVICE STATIONEN

1. Buje
2. Grožnjan
3. Livade
4. Poreč



ZANIMLJIVOSTI | ZANIMIVOSTI | ATTRAZIONI | ATTRACTIONS | ATTRAKTIONEN

1. Željeznički muzej u Trstu | Železniški muzej v Trstu | Il Museo Ferroviario di Trieste | Railway Museum in Trieste | Eisenbahnmuseum in Triest
2. Park prirode Škocjanski zatok | Naravni rezervat Škocjanski zatok | Reserva naturale di Val Stagnon | Škocjanski zatok nature reserve | Naturpark Škocjanski zatok
3. Solana - Sečovlje | Piranske soline | Le saline di Pirano | Piran Saltpans | Salinen von Piran
4. Maketa lokomotive u Grožnjanu | Maketa lokomotive v Grožnjanu | Replica della locomotiva a Grisignana | Locomotive Model at Grožnjan | Eisenbahnmodel in Grožnjan
5. Muzej Parenzane - Livade | Muzej Parenzane v Livadah | Il museo della Parenzana a Levade | Parenzana Museum at Livade | Parenzaner Museum in Livade
6. Maketa lokomotive u Vižinadi | Maketa lokomotive v Vižinadi | Replica della locomotiva a Visinada | Locomotive Model at Vižinada | Eisenbahnmodel in Vižinada
7. Jama Baredine | Jama Baredine | La grotta di Baredine | Baredine Cave | Baredine Höhle
8. Bazilika u Poreču | Evfrazijeva bazilika u Poreču | Basilica Eufrasiana a Parenzo | Euphrasian Basilica at Poreč | Euphrasius-Basilika in Poreč

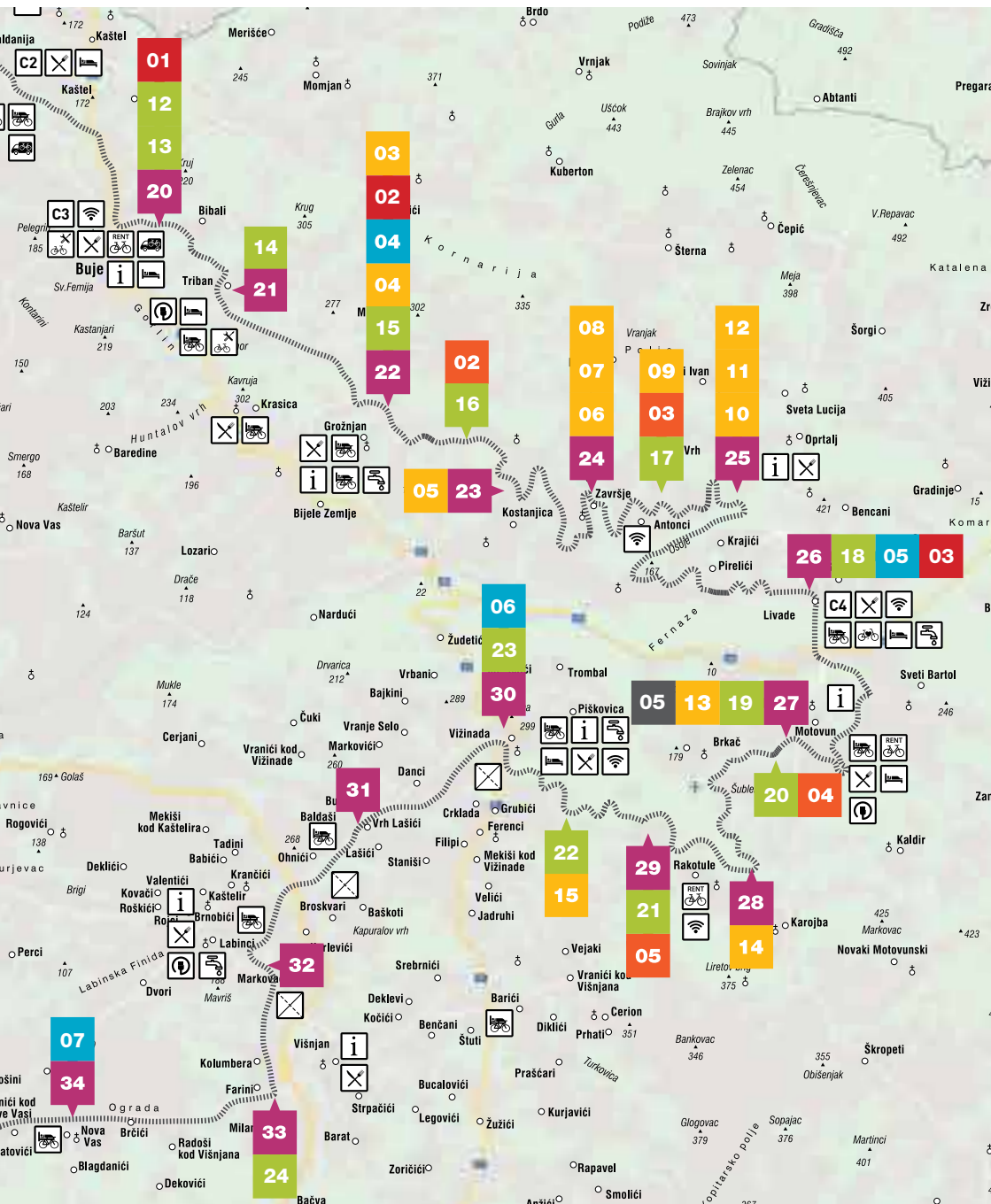


ODMORIŠTA | POČIVALIŠČA | STAZIONI DI SOSTA | REST STOPS | RASTPLATZE

1. Škofije 1 | Scofie 1
2. Škofije 2 | Scofie 2
3. Škofije 3 | Scofie 3
4. Dekani 1 | Villa Decani 1
5. Dekani 2 | Villa Decani 2
6. Izola | Isola d'Istria
7. Strunjan
8. Portorož | Portorose
9. Lucija
10. Sečovlje
11. Plovanija | Plovania
12. Buje 1 | Buie 1
13. Buje 2 | Buie 2
14. Triban | Tribano
15. Štacion | Stazion
16. Grožnjan | Grisignana
17. Antonci | Antonzi
18. Livade | Levade
19. Motovun | Montona
20. Brkač | San Pancrazio di Montona
21. Rakotule | Raccotole
22. Sabadin | Sabadin
23. Vižinada | Visinada
24. Višnjan | Visignano
25. Poreč | Parenzo

-  Info-turistički ured | Turistični urad | Informazioni | Info Point | Informationen
-  Smještajni objekt | Nstanitveni objekti | Tipo d'alloggio | Rooms | Unterkunftstobjekt
-  Bike & bed objekti | Bike & bed | Bike & bed | Bike & bed | Bike & bed
-  Najam bicikala | Najem koles | Noleggio biciclette | Bike rental | Fahrradvermietung
-  Ugostiteljski objekt | Restavracije | Ristorante | Restaurant | Restaurant
-  Oprez! Prijelazi preko glavne ceste | Pozor! Prehod čez glavno cesto | Attenzione! Atraversamento della strada trafficata | Attention! Crossing over the main road | Achtung! Überquerung der Hauptstraße
-  Servis za bicikle | Servis koles | Riparazione biciclette | Bike repair shop | Fahrradreparatur
-  Bike Shuttle
-  Punionice za e-bike | Polnilna postaja za e-kolesa | Stazioni di riferimento per e-bike | e-Bike charging area | e-Bike Ladestationen
- 1) Hostel Parenzana, Triban
- 2) Kanal, Motovun
- 3) Valamar Diamant Hotel, Poreč
- 4) Kaštelir-Labinci
-  Vožnja po glavnoj cesti | Vožnja po glavni cesti | Guida sulla strada principale | Driving on the main road | Fahren auf der Hauptstraße
-  Bike friendly point







P A R E N Z A N A

Postaje Trst, Kopar, Izola, Portorož, Sečovelje | Trieste, Capodistria, Isola, Portorose, Sicciole

Postaja u Trstu bila je polazna (ili posljednja) stanica Parenzane. Na putu do Kopra vlak je prolazio kroz nekoliko manjih mjesta, a zatim su slijedili redom Izola, Portorož i Sečovelje. U Izoli se nalazi originalna lokomotiva P3 izložena u ostakljenom paviljonu dok je Sečovljanska solana najsjevernija aktivna solana na Mediteranu.

Postaja v Trstu je bila začetna (ali zadnja) postaja Parenzane. Na poti proti Kopru je vlak šel skozi več manjših mest, nato pa so sledili Izola, Portorož in Sečovelje. V Izoli je v steklenem paviljonu razstavljena originalna lokomotiva P3, Sečovljske soline pa so najsevernejše aktivne soline v Sredozemlju.

Con la stazione di Trieste iniziava (o terminava) la linea della Parenzana. Sul tragitto fino a Capodistria, il treno prima attraversava piccole località, poi seguivano una dopo l'altra Isola, Portorose e Sicciole. A Isola si trova la locomotiva P3 originale esposta in un padiglione di ve-

tro mentre le saline di Sicciole sono le saline più settentrionali del Mediterraneo.

The station in Trieste was the starting (or the last) station of Parenzana. On the way to Koper, the train used to pass through several smaller towns, followed by Izola, Portorož and Sečovelje. An original locomotive P3 is exhibited in a glass pavilion in Izola, while the Sečovelje Salt Pans are the northernmost active salt pans in the Mediterranean.

Der Bahnhof in Triest war die Transit- (oder die letzte) Station von Parenzana. Auf dem Weg nach Koper fuhr der Zug durch einige kleinen Orte, und dann durch Izola, Portorož und Sečovelje. In Izola ist die Originallokomotive P3 im Glaspavillon ausgestellt und Salinen von Sečovelje ist die nördlichste aktive Saline im Mittelmeerraum.



P A R E N Z A N A

Savudrija (Valica) | Salvore (Valizza)

Stanicu u Valici koristili su stanovnici brojnih naselja od Savudrije do Umaga. Na malenoj i skladnoj staničnoj zgradi još uvijek stoji jedina originalna tabla s nazivom stanice: Salvore.

Postajo v Valici so uporabljali prebivalci številnih naselij skrajno severozahodnega dela istrskega polotoka - od Savudrije do Umaga. Na majhnem in skladnem postajnem poslopju še vedno stoji edina prvotna ta-

bla z imenom postaje - Salvore.

La stazione a Valizza veniva utilizzata da abitanti di numerosi paesi da Salvore sino ad Umago. Presso la piccola stazione ferroviaria si trova ancor oggi la tabella con il nome - Salvore.

The station at Valica was used by the inhabitants of many villages from Savudrija to Umag. On the small but harmonious

station building there is still standing the only original board with the name of the station - Salvore.

Die Bewohner von zahlreichen Ortschaften am äußersten Rand der istrischen Halbinsel - von Savudrija bis Umag, gravitierten zur Bahnstation in Valica. Am kleinen Stationsareal steht immer noch die Originaltafel mit dem Stationsnamen - Salvore.

Buje | Buie

Željeznička stanica u Bujama bila je najvažnija na cijeloj Parenzani, s velikim snopom tranzitnih i zaustavnih kolosijeka. Tu se nalazila remiza, spremište za rezervne lokomotive te radionice za reviziju lokomotiva i vagona. U Bujama je također bilo i sjedište osoblja zaduženog za održavanje cijele pruge. Za vrijeme desetominutne stanke, snažnu lokomotivu tipa P zamijenila bi slabija, ali okretnija lokomotiva tipa U, prikladnija za savladavanje brojnih oštih zavoja na putu od Buja do Poreča. Putnici bi koristili dugu stanku da se okrijepe u malenom staničnom bifeu, dok bi vlakić užurbano mijenjao lokomotivu i

osoblje. Unatoč velikoj važnosti postaje, na njoj je prvobitno izgrađena zgrada druge kategorije, a tek 1908. dozidan je još jedan kat. Dobro očuvani objekt danas je stambena zgrada.

Železniška postaja v Bujah je bila najpomembnejša na celi Parenzani, z velikim snopom prehodnih in odstavnih tirov. Postaja je imela remizo, skladišče za rezervne lokomotive in delavnice za vzdrževanje lokomotiv in vagonov. V Bujah je bil tudi sedež osebja, zadolženega za vzdrževanje celotne proge. Med desetminutnim postankom je močno lokomotivo tipa P zamenjala šibkejša, a bolj

okretna lokomotiva tipa U, ki je bila primernejša za premagovanje številnih oštih zavojev na poti od Buja do Poreča. Potniki so postanek izkoristili za okrepčilo v majhnem postajnem bifeju, medtem pa je vlakec hitro zamenjal lokomotivo in osebje.

Kljub veliki pomembnosti postaje je bila na njej prvotno zgrajena le stavba druge kategorije in šele leta 1908 je bil dozidan še eno nadstropje za pisarne. Dobro ohranjeno poslopje je danes stanovanjska hiša.

La stazione ferroviaria di Buie era la più importante di tutta



PARENZANA

la ferrovia con un numero importante di binari di passaggio e di servizio. La stazione era dotata di rimessa, magazzino per locomotive di riserva ed officina per la manutenzione di locomotive e vagoni. A Buie si trovava anche la sede del personale, deputato alla manutenzione di tutta la tratta. Durante la fermata di dieci minuti la locomotiva tipo P più potente veniva sostituita da una meno potente, ma più agile, del tipo U che era più adatta ad affrontare le numerose curve a gomito, così frequenti tra Buie e Parenzo. I passeggeri potevano sfruttare il momento di pausa per rinfocillarsi nel piccolo buffet della stazione durante la rapida sostituzione della locomotiva e del personale. Nonostante il sostenuto traffico, inizialmente la stazione era di seconda categoria ed appena nel 1908 vi si aggiunse ancora un piano. L'edificio, oggi, ben conservato è diventato una casa residenziale.

The station at Buje was the most important one on the Parenzana railway, with many transitional and stabling tracks. The station had a depot, warehouse for spare locomotives

and workshop for the maintenance of locomotives and wagons. The Buje Railway Station was also the headquarters of the staff responsible for the maintenance of the entire route. During a ten-minute stopover, a powerful P type locomotive was replaced by a weaker but more agile locomotive of U type, which was more suited for conquering many sharp curves in the section from Buje to Poreč. During the stopover, passengers refreshed themselves in a small station buffet, while the train quickly replaced the locomotive and staff. The original station building was of the second category despite the great importance of the station. Only in 1908, a storey for offices was added to it. A well-preserved building is now a residential house.

Die Bahnstation in Buje war die wichtigste der ganzen Parenzana und verfügt über mehrere Übergangs- und Abstellgleise. Auf der Station befand sich eine Remise, ein Lager für Reserveloks und Werkstätten für die Prüfung der Loks und Wagons. In Buje befand sich auch der Sitz für das Personal, das für die Wartung der ge-



samten Strecke verantwortlich war. Während dem zehnmündigen Aufenthalt wurde die starke P-Lok durch die schwächere, aber wendigere U-Lok ausgetauscht. Diese war besser geeignet für die kurvige Fahrt auf der Strecke zwischen Buje und Poreč. Die Passagiere haben den Aufenthalt zur Stärkung im kleinen Stationslokal genutzt und währenddessen bekam der Zug eine neue Lok und neues Personal. Trotz der großen Bedeutung der Station wurde dort zuerst nur ein Gebäude der zweiten Kategorie gebaut. Erst im Jahr 1908 wurde noch eine Etage gebaut. Das gut erhaltene Gebäude ist heute bewohnt.



PARENZANA

Grožnjan | Grisignana

Grožnjanska postaja nalazi se u mjestu Stanica, između tunela Kalcini i Sv. Vid. Dobro je očuvana stanična zgrada druge kategorije, u kojoj je nekada stanovala obitelj šefa postaje, a danas su tu drugi stanari. U predvorju je bila uređena čekalnica, a u uslužnoj su zgradi bile nusprostorije za putnike i osoblje, glačalona, spremište i prostorija za domaće životinje. Ova je postaja imala i skladište u kojem se, osim rezervnih materijala i alata za održavanje pruge, čuvala i drezina, karakteristično vozilo slično biciklu s četiri kotača, koje su koristili nadzornici za inspekciju pruge.

Grožnjanska postaja se je nalazila v kraju Stanica, med tune-loma Kalcini in Sv. Vid. Dobro je ohranjeno postajno poslopje druge kategorije, v katerem je nekoč stanovala družina postajonačelnika, danes pa tu stanujejo drugi najemniki. V predvorju je bila urejena čakalnica z udobnimi klopmi, v ostalih prostorih pa so bile sanitarije za potnike in osebje, likalnica, skladišče in prostor za domače živali. Postaja je imela tudi skladišče, v katerem so poleg rezervnih delov in orodja za vzdrževanje proge, shranjevali tudi drezino, značilno vozilo podobno kolesu s štirimi kolesi, ki so ga uporabljali nadzorniki za pregled proge.

La stazione di Grisignana si trovava nella località di Stanica, tra i tunnel di Kalcini e San Vito. L'edificio della stazione ben conservato di seconda categoria nel quale nel passato viveva la famiglia del capostazione, oggi è, invece, la residenza di altri affittuari. Sotto il portico si trovava una sala d'attesa, negli altri spazi si trovavano: la toilette per passeggeri ed il personale, la stireria, una dispensa ed uno spazio per gli animali domestici. Presso la stazione si trovava anche un magazzino, nel quale venivano conservati pezzi di ricambio ed attrezzi per la manutenzione del tracciato ed una draisina, il tipico mezzo ferroviario utilizzato dai controllori per la verifica dei binari.

The Grožnjan Railway Station was located at the hamlet of Stanica between the Kalcini and St. Vid Tunnels. The station building of the second category, where once lived the stationmaster's family and today other tenants occupy it, is well preserved. The waiting room was in the lobby, while other rooms consisted of rest rooms for passengers and staff, laundry room, storage room and a room for domestic animals. The station also had a warehouse in which, in addition to spare parts and tools for the maintenance of the track, they also stored a

trolley, a typical railway vehicle resembling a bicycle with four wheels, used by supervisors to inspect the line.

Die Station von Grožnjan befindet sich im Ort Stanica, zwischen den Tunnels Kalcini und Sv. Vid. Das Stationsgebäude der zweiten Kategorie, in dem einst die Familie des Stationsvorstehers wohnte, ist immer noch gut erhalten und beherbergt heute verschiedene Mieter. In der Vorhalle war ein einladender Warteraum im Rest des Gebäudes wurden Toilettenräume für Passagiere und Angestellte, ein Bügelraum, ein Lager und Räumlichkeiten für Haustiere untergebracht. Die Station hatte auch ein Lager, in dem neben Reserveteilen und Werkzeug für die Wartung der Strecke auch eine Draisine Platz fand. Das ist ein typisches Fahrzeug, welches einem Fahrrad mit vier Rädern ähnelt und für die Überprüfung der Strecke genutzt wurde.





PARENZANA

Triban | Tribano

Parenzana je bila poznata i pod nazivom „vinska željeznica“ jer je prolazila kroz bogate vinorodne krajeve, prevozeći istarska vina prema svjetskim tržištima. Zato je na postaji Triban postojalo i skladište s rampom za utovar vina, grožđa i ostalih poljoprivrednih proizvoda. 2015. godine, u zgradi stare tribanske škole otvoreno je prenočište za bicikliste i sportaše.

Parenzana je bila znana tudi kot »vinska železnica« ker je potekala skozi bogate vinorodne kraje in prevažala istrska vina proti svetovnim tržiščem. Tako je na postaji Triban poleg nadstrešnice za potnike bilo tudi skladišče z rampo za natovarjanje vina, grozdja in drugih poljedelskih pridelkov. Leta 2015 je v stari tribanski šoli odprto prenočišče za kolesarje in športnike.

La Parenzana era nota anche come la “ferrovia del vino” perché procedeva attraverso aree ricche di viti e trasportava i preziosi vini istriani verso mercati internazionali. Per tale motivo, la stazione di Tribano, oltre alla tettoia, aveva anche un magazzino con la rampa di carico per il vino, l'uva ed altri prodotti agricoli. Nell'anno

2015, nella vecchia scuola di Tribano sono stati allestiti degli alloggi per ciclamatori e sportivi.

Parenzana was also known as a “Wine Railway” because the railway was running through rich wine-growing region and transported Istrian wine towards world markets. Thus, in addition to the porch for passengers, the station was equipped with a warehouse and a ramp for loading wine, grapes and other agricultural products. In 2015 the old school at Triban has been renewed and turned into a hostel for cyclists and sportsmen.

Parenzana war einst auch als die „Bahn des Weines“ bekannt weil sie durch Weinregionen fuhr und sie den istrischen Wein zu den Weltmärkten transportierte. Aus diesem Grund gab es neben der Überdachung in Triban auch ein Lager mit einer Laderampe für Wein, Trauben und anderen landwirtschaftliche Produkte. Im Jahr 2015 in der alten Schule von Triban Unterkünfte für Radfahrer und Sportler eröffnet wurden.



PARENZANA

Završje | Piemonte

Na postaji se nalazila kućica s nadstrešnicom za putnike i kratkim zaustavnim kolosjekom. Osim plodova s obrađenih njiva, maslinika i voćnjaka, tu se utovarivala i štavljena goveda koža za izradu obuće. I ruševna zgrada bivšeg društvenog doma sagrađenog na mjestu nekadašnje stanice, krije tragove Parenzane: ugrađeni kameni blokovi koji su nekada bili miljokazi uz prugu.

Postaja je imela hišico z nadstreškom za potnike in kratek odstavni tir. Razen plodov iz obdelanih njiv, oljčnih nasadov in sadovnjakov, so tu natovarjali tudi ustrojeno govejo kožo za izdelavo obutve. Tudi razpadajoča zgradba družbenega doma, ki je bil zgrajen na mestu nekdanje postaje, skriva sledi Parenzane: vgrajeni kamniti bloki, ki so nekoč bili miljniki ob železniški progi.

Piemonte d'Istria ha visto il periodo più florido all'inizio del XX secolo, quando la Parenzana incentivava lo sviluppo del commercio e con ciò anche la produzione agricola ed artigianale intensiva. All'epoca la località aveva l'ufficio postale, una scuola, due negozi, diversi laboratori artigianali e l'oleificio; con le sue sei chiese,

Piemonte provvedeva d'altra parte anche le necessità spirituali di numerosi abitanti. Dalla chiesa parrocchiale, oggi sovradimensionata, e lungo le viuzze lastricate in pietra di questa cittadina ormai quasi dimenticata, solo raramente, oggi, si diffonde il suono dell'organo più antico d'Istria. La stazione era dotata di una casetta con pensilina ed un breve binario morto. Oltre ai frutti ricavati dai fertili campi, oliveti e frutteti, presso la stazione caricavano anche pellame di bovini conciato per la produzione di calzature. La struttura ormai in rovina dell'ex casa dedicata alla socializzazione, costruita al posto dell'ex stazione, cela ancora le tracce della Parenzana; l'attento osservatore può così scoprire i blocchi di pietra, che sono in realtà i cippi posti lungo il tracciato.

The station had a house with a porch for passengers and a short stabling track. In addition to the produce from cultivated fields, olive groves and orchards, tanned bovine skin for footwear was loaded on the train here. A decaying building of the community centre, built on the site of

the former railway station, hides the traces of Parenzana, the built-in stone blocks that once were milestones along the railway line.

An der Station gab es ein kleines Häuschen mit einem Vordach für die Passagiere und einen kurzen Abstellgleis. Außer der Landwirtschaftsprodukte von den bearbeiteten Feldern, Ölbaumanlagen und Obstgärten hat man hier auch verwitterte Rinderhaut für die Schuhproduktion verladen. Auch das zerfallende Gemeindezentrum, das an der Stelle des ehemaligen Stationsgebäudes steht, verbirgt heute Spuren der Parenzana: die eingebauten Steinblöcke entdecken, die einst als Meilensteine an der Bahnstrecke gedient haben.





PARENZANA

Oprtalj | Portole

Postaja Oprtalj nalazila se ispod malenog naselja Grimaldi, na tehnički najzahtjevnijoj dionici pruge, gdje trasa najdublje zalazi u istarsku divljinu. Na postaji se nalazila kućica s nadstrešnicom i maleno robno skladište koje je opsluživalo kratak zaustavni kolosijek. Danas nema ni traga od nekadašnje stanice, u čijoj se blizini nalazi impresivni vijadukt koji sa šest lukova premošćuje Mlinsku dolinu.

Postaja Oprtalj se je nahajala pod majhnim naseljem Grimaldi, na tehnično najbolj zahtevnem odseku proge, kjer trasa prodira najgloblje v istrsko divjino. Na postaji je stala hišica z nadstrešnico, majhno skladišče in kratek odstavni tir. Danes ni sledu od nekdanje postaje, v bližini pa se nahaja impresiven viadukt, ki s šestimi loki premošča Mlinsko dolino.

La stazione di Portole si trovava sotto il piccolo abitato di Grimaldi, il tratto più impegnativo a livello tecnico, e s'inoltrava nelle aree interne dell'Istria meno frequentate. La stazione era dotata di una casetta con pensilina, un piccolo magazzino ed un breve binario morto. Oggi non vi

sono tracce dell'ex stazione, nelle vicinanze, però, si trova l'imponente viadotto a sei archi che oltrepassa la Valle dei Mulini.

The Oprtalj Railway Station was located under a small village of Grimaldi on the most technically challenging section of the route where it penetrates deepest into the Istrian wilderness. The station had a small house with a porch, a small warehouse and a short stabling track. Today there is no trace of the former station, located near the impressive viaduct with six arches bridg-



ing the valley of Mlinska dolina.

Die Bahnstation Oprtalj befand sich auf dem technisch anspruchsvollsten Streckenabschnitt unter der kleinen Siedlung Grimaldi, wo die Strecke am tiefsten in die istrische Wildnis einschneidet. An der Station standen ein Häuschen mit einer Überdachung, ein kleines Lager und ein kurzer Abstellgleis. Heute gibt es keine Spuren der einstigen Station. In der Nähe befindet sich jedoch eine eindrucksvolle Talbrücke, die mit sechs Bögen das Tal überquert.



PARENZANA

Livade | Levade

Na postaji u Livadama utovarali su se drvo, vino i obrađeni kamen s krasi iz kamenoloma u Sv. Stjepanu. Važnu ulogu imala je prijazna gospođa Bertossa koja je nudila užinu za par centima. Danas se u Livadama nalazi Muzej Parenzane u kojemu je, kroz fotografije, dokumente, predmete i interaktivnu kartu, moguće upoznati Parenzanu.

Postaja, je bila namenjena natovarjanju lesa, vina in obdelanega kraškega kamna iz kamnoloma v Sv. Stjepanu. V življenju Parenzane je važno vlogo odigrala prijazna gospa Bertossa, nekdanja upraviteljica bifeja na železniški postaji, ki je za nekaj centimov potnikom ponudila malico.



Danes je v Livadah majhen Muzej Parenzane, kjer je preko fotografij, dokumentov in interaktivnega zemljevida mogoče spoznati traso Parenzane.

Nella stazione di Levade si caricavano legna, vino e pietre carsiche lavorate della cava di Santo Stefano. Un ruolo molto importante nella vita della Parenzana aveva la gentile signora Bertossa che offriva per pochi centesimi il pranzo ai passeggeri. Oggi a Levade si trova il Museo della Parenzana museo con fotografie, documenti e mappa interattiva che permettono di dare uno sguardo esaustivo su tutto il tracciato della Parenzana.

The railway station, intended for loading wood, wine and worked stone from a quarry at St. Stjepan. In the life of Parenzana, an important role was played by a nice madam Bertossa, former manager of a buffet at the train station, who offered the passengers a snack for a few centimes. Today there is a small museum at Livade where, through photographs, documents and an interactive map, visitors can learn about entire route.

Die Bahnstation, die für die Beladung des Bau- und Holzholzes, Weines und Karst-Steines aus dem Steinbruch Sv. Stjepan genutzt wurden. Eine wichtige Person für die Parenzana war eine nette Dame - die Frau Bertossa, eine ehemalige Verwalterin des Stationslokales, wo man für einige Rappen eine Jause bekommen konnte. Mit Hilfe von Fotografien, Dokumenten und einer interaktiven Landkarte im Parenzana Museum kann man die gesamte Trasse der Parenzana kennen.



PARENZANA

Motovun | Montona

Zgrada motovunske postaje je jedina je na Parenzani izgrađena od nepravilno oblikovanih blokova vapnenca. Za vrijeme austrijske uprave imala je funkciju ranžirne postaje za prve jutarnje i posljednje večernje vlakove. U blizini stanice bile su dvije poznate gostionice. Zanimljivo je da je Motovun već početkom 20. stoljeća imao podzemnu željeznicu: na svom putu prema Poreču, vlak je prolazio kroz tunel ispod naselja Kanal, koji je sa svojih 222 m najdulji na hrvatskom dijelu Parenzane.

Stavba motovunske postaje je edina zgrađena iz nepravilno oblikovanih blokova apnenca. V času avstroogrsk uprave je bila ranžirna postaja za prve jutranje in zadnje večerne vlake. V bližini postaje sta dve znani gostilni, v katerih se zastavljajo potniki. Zanimivo je, da je Motovun že na začetku 20. stoletja imel podzemno železnico, saj je vlak na poti v Poreč šel skozi tunel pod naseljem Kanal, ki je s svojimi 222 metri najdaljši na hrvaški strani proge.

L'edificio della stazione di Montona fu l'unica ad essere costruita in blocchi calcarei irregolari. Durante l'amministra-

zione austroungarica svolse la funzione di stazione di smistamento per i primi treni della mattina e gli ultimi della sera. Nelle vicinanze della stazione erano famose due trattorie. E' interessante come Montona già all'inizio del XX secolo fosse dotata di una ferrovia sotterranea, tanto che il treno diretto a Parenzo passava attraverso la galleria sotto il paese abitato di Kanal che con i suoi 222 metri è anche la più lunga del tratto croato.

The building of the Motovun Railway Station is the only one built of irregularly shaped blocks of limestone. During the Austro-Hungarian administration, it was a marshalling yard for the first morning and the last evening trains. Near the station there were two well-known inns. It is interesting that Motovun had a subway already at the beginning of the 20th century. Namely, the train on its way to Poreč passed through a tunnel under the settlement of Kanal, which with its 222 metres is the longest one on the Croatian side of the route.

Das Stationsgebäude in Motovun ist einziges aus unregelmäßig



mäßig geformten Kalksteinblöcken gebaut. Die Bahnstation verfügt über einen Überhol- und einen Abstellgleis. Unter der k.u.k. Verwaltung fungierte die Station als Rangierbahnhof für die ersten Züge in der Früh und die letzten Züge am Abend. In der Nähe der Station waren zwei sehr bekannte Gasthäuser. Es ist auch interessant zu wissen, dass es in Motovun schon Anfang des 20. Jh. eine U-Bahn gab, da der Zug auf seinem Weg nach Poreč durch einen Tunnel unter der Ortschaft Kanal fuhr. Mit seinen 222 Metern ist das der längste Tunnel auf dem kroatischen Streckenabschnitt.



PARENZANA

Rakotule | Raccotole

Na postaji se nalazila kućica s nadstrešnicom i kratki utovarni kolosijek koji je zbog slabe trgovine uklonjen. Danas postaja u Rakotulama živne kada se tu zaustavi turistički vlakčić koji vozi izletnike na dionici Motovun-Vižinada.

Na postaji je stala hišica z nadstrešnicom in kratak nakladalni tir, ki je bil zaradi slabe trgovine odstranjen. Danes postaja v Rakotulah oživi, ko se tam zaustavi turistični vlakec, ki izletnike vozi med Motovunom in Vižinado.

La stazione aveva una casetta con la tettoia ed un breve binario di carico che a causa dei commerci di poco successo fu presto rimosso. Oggi la stazione di Raccotole rivive nuovamente con la fermata del trenino turistico che porta i passeggeri lungo la tratta Montona - Visinada.

The station at Rakotule has a small house with a porch and a short loading track. The track was soon removed due to poor trade. Nowadays, the station at Rakotule comes alive when there stops a tourist train which runs between Motovun and Vižinada.



An dieser Station befand sich ein kleines Häuschen mit Vordach und ein kurzer Ladegleis, Dies war jedoch nicht allzu erfolgreich und deshalb wurde dieses Gleis schnell entfernt. Heute lebt die Station in Rakotule auf, wenn dort der touristische Zug anhält, mit dem Ausflügler von Motovun nach Vižinada fahren.



P A R E N Z A N A

Vižinada | Visinada



Vižinada je imala postajo druge kategorije koja je danas privatna kuća. Nešto dalje od stanice postavljena je maketa lokomotive U20 u prirodnoj veličini. Stepenicama sa stražnje strane lokomotive možemo se popeti na mjesto strojovode i zamisliti kako su ove malene i okretne lokomotive savladavale oštre i strme zavoje na vijugavoj dionici pruge od Buja do Poreča.

Vižinada je imela tudi železniško postajo druge kategorije, ki je danes lepo ohranjena zasebna hiša.

V bližini postaje je ob cesti postavljena maketa lokomotive U20 v naravni velikosti. Z zadnje strani se lahko po

stopnicah povzpnejo na mesto strojovodje in si zamislimo, kako so te majhne in okretne lokomotive premagovale oštre in strme zavoje na vijugastem odseku proge od Buja do Poreča.

Visinada ebbe una stazione di seconda categoria, oggi ancora ben conservata seppur trasformata in abitazione privata. Nelle vicinanze della stazione lungo la strada di trova un modello della locomotiva U20 in grandezza naturale. Dal retro è possibile salire le scale che portano nello spazio dedicato al macchinista; qui è possibile immaginare come le piccole ed agili locomotive si

ergevano per curve a gomito con ripide serpentine da Buie verso Parenzo.

Vižinada had a station building of the second category, which is now a well-preserved private house. Close to the station is a model of the U20 locomotive in natural size. From the rear side of the locomotive model it is possible to climb the steps to the engine driver's seat and imagine how these small and agile locomotives were conquering sharp and steep curves on the winding section of the line from Buie to Poreč.

Der Ort bekam eine Bahnstation mit einem Stationsgebäude der zweiten Kategorie, das heute als erhaltenes Wohnhaus an die Parenzana erinnert. In der Nähe der Station steht heute ein Modell der Lok U 20 in Originalgröße. An der hinteren Seite kann man über eine Treppe zum Platz des Lokführers aufsteigen und sich vorstellen, wie diese kleine und wendige Lok die scharfen und steilen Biegungen am kurvenreichen Streckenabschnitt zwischen Buie und Vižinada meisterte.



P A R E N Z A N A

Višnjan | Visignano

Zgrada postaje Višnjan, skuterena „pod pazuhom“ modernog Istarskog ipsilona, sačuvana je u gotovo izvornom obliku. Danas je Višnjan najpoznatiji po svojoj jedinstvenoj zvjezdarnici, koja je po broju otkrivenih asteroida jedna od dvanaest najproduktivnijih zvjezdarnica svijeta svih vremena!

Zgradba postaje v Višnjanu, stisnjena »pod pazduho« modernega istrskega ipsilona, je ohranjena skoraj v prvotni obliki. Danes je Višnjan najbolj poznan po edinstveni zvezdarni, ki je po številu odkritih asteroidov med dvanajstimi najbolj učinkovitimi observatoriji vseh časov na svetu.

La struttura della stazione di Visignano, stretta sotto il moderno ipsilon istriano, si è conservata praticamente nella sua forma originaria. Oggi Visignano è conosciuto per l'osservatorio, tra i dodici più produttivi del mondo per il numero di asteroidi scoperti!

The building of the Višnjan Railway Station, sandwiched under the "armpit" of the modern motorway, called the Istrian Y, has been preserved almost in its original form. To-



day, Višnjan is best known for its unique observatory, which is among the twelve most effective ones in the world by the number of discovered asteroids.

Das Stationsgebäude in Višnjan, in der „Achselhöhle“ des modernen istrischen Ypsilons, ist in ihrer fast ursprünglichen Form erhalten geblieben. Heute ist Višnjan am meisten wegen der einzigartigen Sternwarte bekannt, die wegen der Zahl der entdeckten Asteroide zu den zwölf effizientesten Observatorien weltweit gehört.



PARENZANA

Nova vas | Villanova

Na putu prema Poreču Parenzana je prolazila pored Nove Vasi u kojoj se nalazi geomorfološki spomenik prirode, jama Baredine. Jama ima pet dvorana ukrašenih raskošnim stalaktitima, stalagmitima, višecim zastorima i podzemnim jezerima. U njoj možete vidjeti i čovječju ribicu, endemsku vrstu dinaridskog krša te prozirne špiljske račice i kukce. Mjesto nekadašnje postaje Parenzane nalazi se u blizini jame. Vlak je od Nove Vasi do Poreča vozio 19 minuta.

Na poti proti Poreču je Parenzana šla mimo Nove Vasi. V Novi Vasi se nahaja geomorfološki naravni spomenik, jama Baredine. Jama ima pet dvoran, okrašenih z jamskimi okrasi: stalaktiti, stalagmiti, visečimi zavesami in podzemnimi jezerci. V njej živi tudi človeška ribica, endemična vrsta dinarskega krasa, ter prozorni jamski rakci in žuželke. Nekdanja postaja Parenzane se nahaja v bližini jame. Mali vlak je od Nove Vasi do Poreča vozil 19 minut.

Sulla strada per Parenzo, la Parenzana passava anche vicino a Villanova dove si trova anche il monumento geomorfologico

naturale, la grotta di Baredine. La grotta ha cinque sale che la natura ha abbellito con deliziose decorazioni: stalattiti, stalagmiti, laghetti sotterranei e concrezioni a forma di tenda. In essa vive anche il proteo, una specie endemica del Carso dinarico e piccoli granchietti trasparenti e scarafaggi. L'ex stazione della Parenzana si trova nelle vicinanze della grotta. Il piccolo treno percorreva da Parenzo sino a Villanova in 19 minuti.

On its way to Poreč, Parenzana passed the village of Nova vas. Attraction located at Nova Vas is a geomorphological natural monument of the Baredine Cave. The cave has five halls, decorated with stalactites, stalagmites, hanging curtains and underground lakes. There live the proteus, also called the "human fish", an endemic species of the Dinaric karst, and transparent crabs and insects. The former Parenzana station is located near the cave. It took 19 minutes for the little train to get to Poreč.

Auf ihrem Weg nach Poreč fuhr die Parenzana am Ort Nova Vas vorbei. In Nova



Vas befindet sich ein natürliches geomorphologisches Denkmal - die Grotte Baredine. In ihr finden wir fünf Säle, die sich mit Stalaktiten, Stalagmiten, hängende Vorhänge und unterirdische Seen schmücken. Auch den Grottenolm kann man dort finden, sowie eine endemische Art des dinarischen Karsts und durchsichtige Grottenkrebse und Insekten. Die ehemalige Station der Parenzana befand sich in der Nähe der Grotte. Die Fahrzeit von Nova Vas nach Poreč betrug 19 Minuten.



PARENZANA

Poreč | Parenzo

Porečka je postaja na Picalu, s pet kolosijeka, zgradom prve kategorije, skladištima, kućicom i okretnicom, a poslije i remizom za odlaganje lokomotive, bila najveća na cijeloj Parenzani. Stanična je zgrada sačuvana u gotovo izvornom obliku. U Poreču se nalazi jedan od najljepše sačuvanih spomenika ranobizantske umjetnosti na Sredozemlju, Eufrazijeva bazilika, od 1997. uvrštena u svjetsku kulturnu baštinu UNESCO-a.

Poreška postaja na Picalu s petimi tiri, stavbo prve kategorije, skladišči, hišico in okretnico, a po i remizo za shranjevanje lokomotiv, je bila najveća na celotni Parenzani. Postajna stavba je ohranjena v skoraj prvotni obliki. Eufrazijeva bazilika v Poreču spada med najlepše ohranjene spomenike zgodnjebizantinske umetnosti v Sredozemlju. UNESCO je leta 1997 Eufrazijevu baziliku uvrstil na seznam svetovne kulturne dediščine.

La stazione di prima categoria di Parenzo sul Pical con cinque binari, magazzini, una casetta e la piattaforma girevole era la più grande di tutta la Parenzana. La struttura della stazione si è conservata fino ad

oggi nella sua forma originale. A Parenzo si trova uno dei monumenti più belli e meglio conservati del primo periodo bizantino su tutto il comprensorio Mediterraneo, la Basilica Eufrasiana, dal 1997 inserita nell'elenco del patrimonio culturale mondiale UNESCO.

The Poreč Railway Station at Pical with five tracks, a building of the first category, warehouses, a turntable and depot for locomotives, was the biggest station of the Parenzana Railway. The station building has been preserved almost in its original form. The Euphrasian Basilica in Poreč is the best preserved and most beautiful example of early Byzantine art in the Mediterranean. The Euphrasian is also recognised by UNESCO that inscribed it on the World Heritage List, in 1997.

Die Bahnstation am Pical mit fünf Gleisen, einem Gebäude der ersten Kategorie, mit Lagern, einem Häuschen, einer Drehscheibe und eine Remise zur Lagerung der Loks, war die größte an der gesamten Parenzana Strecke. Das Stationsgebäude ist heute in der fast ursprünglichen



Form erhalten. Die Euphrasian-Basilika in Poreč gehört zu den am besten erhaltenen Denkmälern der frühbyzantinischen Kunst im Mittelmeerraum. Der Gebäudekomplex der Euphrasian-Basilika ist ein Denkmal, was 1997 mit dem Eintrag auf die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes bestätigt wurde.

JESTE LI ZNALI...

... da na svečanom dočeku prvog vlaka Parenzane 1. travnja 1902. godine u Trstu nije bilo mnogo Tršćana, jer su zbog stalnih problema, kašnjenja i odgoda mnogi otvorenje Parenzane prepoznali kao neslanu prvotrvanjsku šalu?

... da su zbog skupoće željeznice stanovnici duhovito već spomenutu kraticu T.P.C. prevodili kao »Tassa perpetua comunale« što u prijevozu znači »vječiti općinski porez«? ... da je na usponu od doline Mirne do Motovuna željeznica morala savladati veliki uspon veći od 100 m? Nestašna su djeca to iskorištavala za zabavu mažući tračnice zrelim smokvama. Vlak se zbog toga toliko sklizao da je često bilo potrebno stati i očistiti tračnice da bi se nastavio put.

... da je stara lokomotiva strmiye uspone svladavala toliko sporo da su neki putnici silazili s vlaka, malo propješačili da protegnu noge i zatim se mirno vratili u vagon, što je zadavalo dosta muke kondukterima, jer je bilo gotovo nemoguće spriječiti švercanje.

... da i danas postoje dvije lokomotive tipa "U" koje su još prije Prvog svjetskog rata vozile Parenzanom? "U 37" je izložena kao turistička atrakcija ispred novog kolodvora u Kopru zajedno s nekoliko vagona bosanske željeznice, a "U 40" još uvijek vuče turističke vlakove na liniji Murtalbahn kroz dolinu Mure u Austriji.

...da je Mussolini, krenuvši u rat za osvajanje Etiopije, ukrcao tračnice na brod za Afriku, kako bi bile

pretopljene u materijal za topove. Međutim, brod je potonuo i tako je dio pruge Parenzane završio na dnu Sredozemnog mora.

ALI STE VEDELI ...

... da ob svečanem prihodu prvoga vlaka, 1. aprila 1902, v Trstu ni bilo veliko ljudi na postaji, ker so zaradi stalnih težav, zamud in odpovedi mnogi mislili, da je otvoritev Parenzane neslana prvoaprilška šala? ... da so zaradi visokih stroškov željeznice prebivalci že omenjeno kratico TPC prevedli kot »Tassa perpetua comunale«, kar v prevodu pomeni »stalni občinski davek«?

... da je na vožnji iz doline Mirne do Motovuna vlak moral premagati več kot 100 metrov vzpona? Navihani otroci so to izkoriščali za zabavo, saj so tračnice mazali z zrelimi figami. Vlak je tako močno drselo, da so ga pogosto morali ustaviti in očistiti tračnice, preden so lahko nadaljevali pot.

... da je stara lokomotiva strme vzpone premagovala tako počasi, da so nekateri potniki izstopili iz vlaka, da malo pretegnejo noge in se nato mirno vrnili v vagon? Zaradi počasnosti vlakca sprevodniki su imeli veliko sitnosti. Nemogoće je bilo namreč preprečiti vstop slepim potnikom.

... da sta še danes ohranjeni dve lokomotivi tipa U, ki sta po Parenzani vozili že pred Prvo svetovno vojno? Lokomotiva U37 je razstavljena kot turistična zanimivost pred novim kolodvorom v Kopru, skupaj z nekaj vagoni bosanske željeznice, lokomotiva U40 pa še vedno vleče

turistične vlake na željeznici Murtalbahn skozi dolino Mure v Austriji. ...da je Mussolini, ko je začel osvajalno vojno v Etiopiji, vkrcao tračnice na ladjo za Afriku, da bi jih pretopil v topove? Vendar je ladja potonila in tako je del Parenzane končal na dnu Sredozemskog mora.

SAPEVATE CHE...

...al solenne arrivo del primo treno l' 1 aprile del 1902 a Trieste non c'erano molte persone in stazione, a causa delle numerosi difficoltà, ritardi e annullamenti molti pensarono, che l'inaugurazione della Parenzana fosse uno scherzo di primo aprile?

... a causa degli ingenti costi della ferrovia gli abitanti tradussero l'acronimo TPC in »Tassa perpetua comunale«?

... sul tratto dalla valle del Quieto sino a Montona il treno doveva superare una salita di più di 100 metri? I bambini furbetti sfruttavano la salita e si divertivano spalmando fichi maturi sui binari. Il treno scivolava così tanto che spesso doveva fermarsi e per pulire i binari prima di poter ripartire.

... la vecchia locomotiva superava i ripidi pendii molto lentamente, tanto che alcuni viaggiatori potevano scendere dal treno per sgranchirsi le gambe e poi ritornare tranquillamente al loro vagone?

... ancor oggi si sono conservate due locomotive di tipo U, che viaggiavano sulla Parenzana già prima della Grande Guerra? La locomotiva U 37, oggetto d'interesse turistico è in mostra presso la nuova

stazione ferroviaria di Capodistria, assieme ad alcuni vagoni della ferrovia bosniaca, e la locomotiva U 40, invece, ancora oggi porta i treni turistici sulla tratta Murtalbahn attraverso la valle del Mur in Austria. ...Mussolini, all'inizio della guerra in Etiopia, imbarcò i binari sulla nave per l'Africa, per fonderli e trasformarli in cannoni? La nave però affondò e, così, una parte della Parenzana finì nei fondali del Mediterraneo.

DID YOU KNOW THAT ...

... given the persistent problems, delays and cancellations, there were not many people at the Trieste Railway Station to attend the ceremonial arrival of the first train on 1 April 1902, because many thought that the inauguration of the Parenzana was an April Fool's practical joke?

... due to the high cost of the railway, people translated the TPC abbreviation as "tassa perpetua comunale", which means a "permanent municipal tax"?

... from the valley of the Mirna River to Motovun, the train had to surmount an ascent of more than 100 metres? Mischievous kids took advantage of that and, for fun, they anointed the rails with ripe figs. The train was sliding so much that the railwaymen often had to stop it and clean the rails before the train could continue the journey.

... the old locomotive was overcoming steep climbs so slowly that some passengers got off the train to stretch their legs a bit and then

slowly returned to their wagons? Due to the slowness of the small train, the conductors had a lot of trouble? Namely, it was impossible to prevent stowaways from boarding the train.

... two locomotives of the U type, puffing along the Parenzana route before the First World War, are still preserved? The U37 locomotive is displayed as a tourist attraction at the new train station in Koper, together with some wagons of the Bosnian railway, while the U40 locomotive is still pulling a tourist train on the Murtalbahn railway through the valley of the Mura River in Austria.

...Mussolini, when he started the war of conquest in Ethiopia, loaded the rails onto a ship for Africa to melt them into guns? However, the ship sank and so a part of the Parenzana ended up at the bottom of the Mediterranean Sea.

WUSSTEN SIE ...

..., dass bei der feierlichen Einfahrt des ersten Zuges am 1. April 1902 nur wenige Menschen am Bahnhof in Triest anwesend waren? Wegen ständiger Probleme, Verzögerungen und Absagen haben viele gedacht, dass die Eröffnung der Parenzana nur ein schlechter Aprilscherz war. ..., dass wegen den hohen Kosten die Bewohner der Region das schon erwähnte Kürzel TPC als „Tassa perpetua comunale“ deuteten, was übersetzt so viel heißt wie „konstante Gemeindesteuer“? ..., dass bei der Fahrt vom Tal Mirna bis Motovun der Zug mehr

als 100 m Höhenunterschied überbrücken musste? Spitzbübsche Kinder haben dies zu ihrem eigenem Spaß ausgenutzt und die Schienen mit reifen Feigen eingeschnitten. Der Zug rutschte so stark, dass er oftmals stoppen musste um die Schienen zu säubern, bevor es mit der Fahrt weitergehen konnte. ..., dass die alte Lok steile Anstiege so langsam überwand, dass einige Passagiere den Zug verließen um ihre Beine etwas zu vertreten und danach in aller Ruhe wieder in den Zug einstiegen? Die Schaffner viele Unannehmlichkeiten hatten, weil kleiner Zug so langsam fuhr - es war nämlich unmöglich dafür zu sorgen, dass keine blinden Passagiere einstiegen.

..., dass bis heute zwei U-Loks der Parenzana Bahn aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg immer noch erhalten sind? Die Lok U37 ist zusammen mit einigen Wagons der Bosnischen Bahn als Sehenswürdigkeit vor dem neuen Bahnhof in Koper ausgestellt. Die Lok U40 zieht immer noch einen touristischen Zug auf der Strecke der Murtalbahn in Österreich hinter sich her.

..., dass Mussolini beim Beginn seines Eroberungskrieges in Äthiopien die Schienen auf ein Schiff für Afrika verfrachtete, um sie zu schmelzen und aus ihnen Kanonen zu machen? Das Schiff ging jedoch unter und so landete ein Teil der Parenzana am Grund des Mittelmeeres.



ISTARSKA | REGIONE
ZUPANIJA | ISTRIANA



www.parenzana.net
www.istria-bike.com

