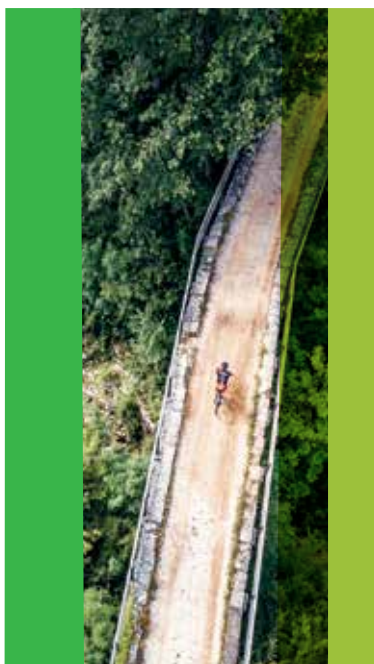




PARENZANA

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
UPRAVNI ODJEL ZA TURIZAM



PARENZANA

Dragi prijatelji Parenzane,

dok je u povijesti bila žila kucavica sjeverozapadne Istre, Parenzana je danas jedna od najprometnijih MTB biciklističkih ruta u Istri, turistička atrakcija i jedan od prepoznatljivijih brandova Istre. Sa svojim vijaduktima, tunelima, mostovima i ostalim sačuvanim objektima predstavlja pravo remek djelo tadašnje arhitekture, a vijugajući očuvanim dijelovima unutrašnje Istre,

uranja u mir i spokoj netaknute prirode s prekrasnim vidicima na maslinike i vinograde. Ona je put koji spaja srednjovjekovne gradiće čiji ljudi vam nude gostoljubivost i dobrodošlicu.

Budite naši prijatelji i vidimo se na Parenzani!

Nada Prodan Mraković

PROČELNICA UO ZA TURIZAM IŽ

Dragi prijatelji Parenzane,

medtem ko je bila v zgodovini življenjska sila severozahodne Istre, je danes Parenzana ena najbolj prometnih kolesarskih poti MTB v Istri, turistična atrakcija in ena najbolj prepoznavnih znamk v Istri. S svojimi viadukti, predori, mostovi in drugimi ohranjenimi zgradbami je prava mojstrovina takratne arhitekture in se vije po ohranjenih delih notranje Istre ter vas potopi v

mir in tišino neokrnjene narave s čudovitimi razgledi na oljčne nasade in vinograde. To je cesta, ki povezuje srednjeveška mesta, katerih prebivalci vam ponujajo gostoljubnost in dobrodošlico.

Bodite naši prijatelji in se vidimo na Parenzani!

Nada Prodan Mraković

VODJA UO ZA TURIZEM IŽ

Cari amici della Parenzana,

mentre nel passato è stata il cuore pulsante dell'Istria nord-occidentale, oggi la Parenzana è uno dei percorsi ciclabili per MTB più frequentati dell'Istria, un'attrazione turistica e uno dei marchi più riconoscibili dell'Istria. Con i suoi viadotti, le gallerie, i ponti e le altre opere consevate

rappresenta una vera e propria opera d'arte dell'architettura dell'epoca. Serpeggiando attraverso i paesaggi intatti dell'entroterra istriano si tuffa nella pace e nella quiete di una natura intocata che offre bellissime vedute di oliveti e vigne. È la strada che unisce i borghi medievali dove

gli abitanti vi danno il benvenuto con la loro ospitalità. Siate nostri amici e ci vediamo sulla Parenzana!

Nada Prodan Mraković
ASSESSORA AL TURISMO
DELLA REGIONE ISTRIANA

Dear friends of Parenzana,

once the lifeline of northwestern Istria, Parenzana today is one of the busiest mountain bike routes in this area, a tourist attraction and one of the most recognizable Istrian brands. With its viaducts, tunnels, bridges and other preserved structures, it is

a true masterpiece of the architecture of the time. While winding through the preserved parts of Istria's interior, it immerses into the peace and tranquillity of untouched nature with beautiful views of olive groves and vineyards, connecting medieval

towns whose people will make you feel welcome.

Nada Prodan Mraković
HEAD OF THE ADMINISTRATIVE
DEPARTMENT FOR TOURISM OF
THE ISTRIAN COUNTY

Liebe Freunde von Parenzana,

während Parenzana in der Geschichte der Hauptpunkt des Nordwestens Istriens war, ist Parenzana heute eine der beliebtesten MTB-Radrouten in Istrien, eine Touristenattraktion und eine der bekanntesten Marken in Istrien. Mit seinen Viadukten, Tunneln, Brücken und anderen erhaltenen Ge-

bäuden ist es ein wahres Meisterwerk der Architektur dieser Zeit und schlängelt sich durch die erhaltenen Teile des Inneren Istriens, taucht in die Ruhe und Stille der unberührten Natur mit herrlichem Blick auf Olivenhaine und Weinberge ein. Es ist eine Straße, die mittelalterliche Städte verbindet, deren Menschen

Ihnen Gastfreundschaft und Empfang bieten. Seien Sie unsere Freunde und wir sehen uns auf Parenzana!

Nada Prodan Mraković
LEITERIN DER
VERWALTUNGSABTEILUNG FÜR
TOURISMUS DER GESPANSCHAFT
ISTRILIEN

Sadržaj

Vsebina | Contenuto | Contents | Inhalt

- 6 - 15 UVOD | UVOD | INTRODUZIONE | INTRODUCTION | EINLEITUNG
- 16 - 25 POVJEST PARENZANE | ZGODOVINA PARENZANE | LA STORIA DELLA PARENZANA | HISTORY OF THE PARENZANA RAILWAY | GESCHICHTE DER PARENZANER BAHN
- 26 - 27 JESTE LI ZNALI... | ALI STE VEDELI... | SAPEVATE CHE... | DID YOU KNOW THAT... | WUSSTEN SIE...
- 28 - 31 PARENZANA DANAS
- 32 - 33 TUMAČ | LEGENDA | LEGENDA | KEY | ZEICHENERKLÄRUNG
- 34 - 37 KARTE | ZEMLJEVIDI | MAPPE | MAPS | KARTE
- 38 - 51 POSTAJE | POSTAJE | STAZIONI | STATIONS | BAHNSTATIONEN
POREČ | PARENZO; NOVA VAS | VILLANOVA; VIŠNJAN | VISIGNANO; VIŽINADA | VISINADA; RAKOTULE | RACCOTOLE; MOTOVUN | MONTONA; LIVADE | LEVADE; OPR TALJ | PORTOLE; ZAVRŠJE | PIEMONTE; TRIBAN | TRIBANO; GROŽNJAN | GRISIGNANA; BUJE | BUIE; SAVUDRIJA (VALICA) | SALVORE (VALIZZA); TRST, KOPAR, IZOLA, PORTOROŽ, SEČOVLJE | TRIESTE, CAPODISTRIA, ISOLA, PORTOROSE, SICCIOLE;
- 53 - 57 PROJEKT PARENZANA | PROJEKT PARENZANA | IL PROGETTO PARENZANA | PROJECT PARENZANA | PROJEKT PARENZANA
- 58 - 59 PARENZANA 2016.-2020. | PARENZANA 2016-2020 | PARENZANA 2016-2020 | PARENZANA 2016-2020 | PARENZANA 2016-2020

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 ustrezna za MTB kolesa z razliko od cestnih in trekking koles, ki niso primerna. Po Parenzani vozite na lastno odgovornost.

Note: Due to rough terrain in some places, the trail is suitable for mountain bikes, but not for road or trekking bikes. You ride along Parenzana 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

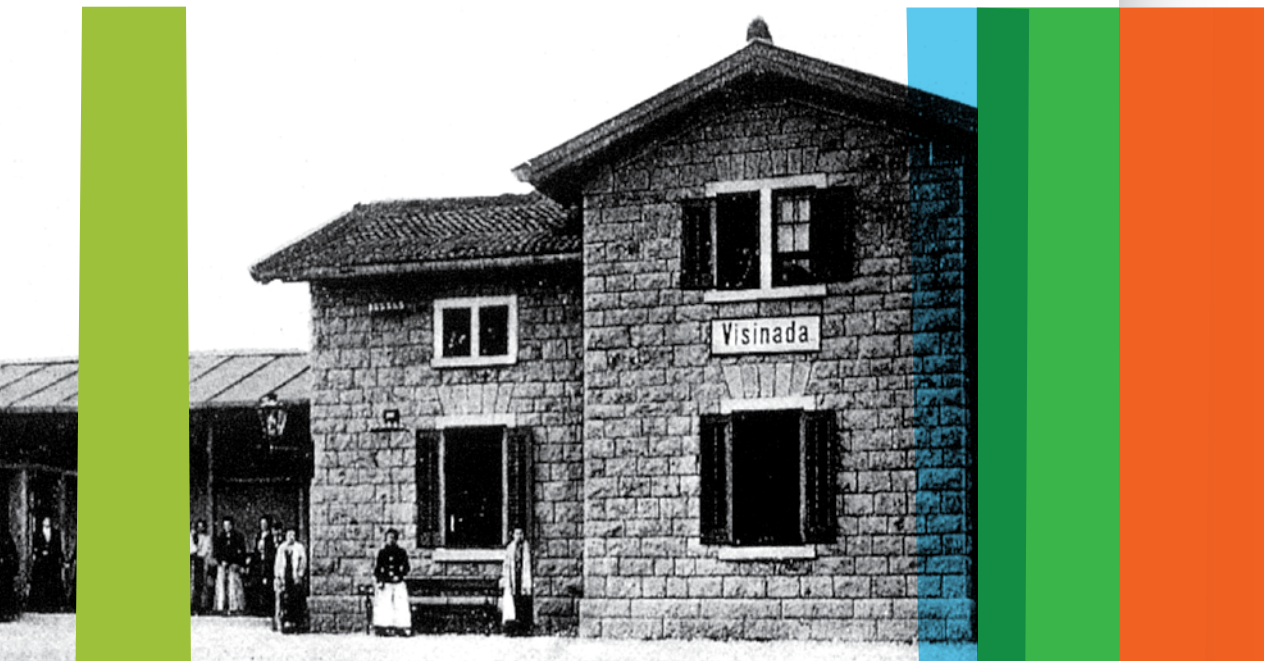


na teznje graditelja da produže prugu od Poreča sve do Kanfanara, gdje bi se spojila s važnom prugom za Pulu.

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

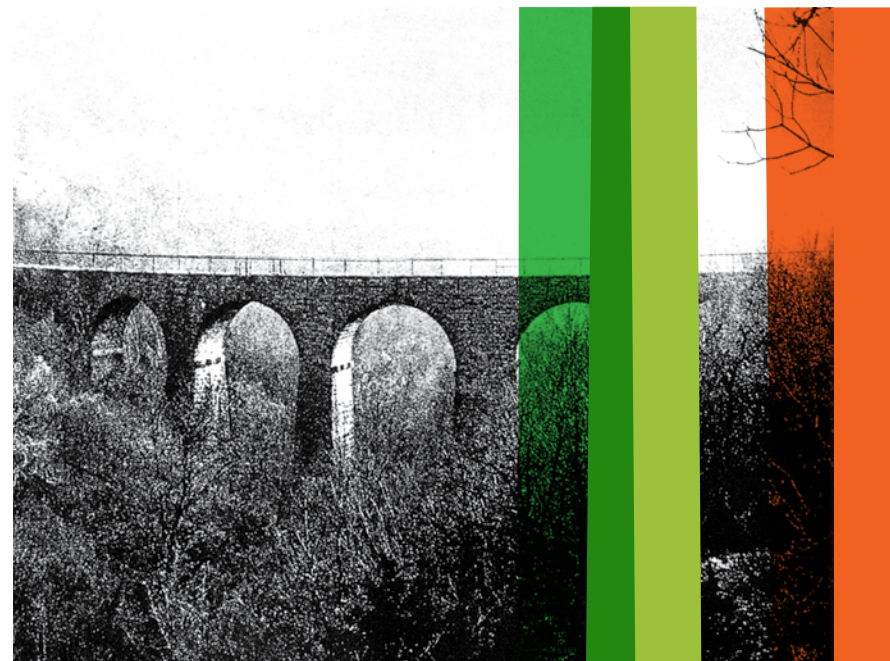


Parenzana ali krajše TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro) je bila 123,1 km dolga, ozkotirna železniška proga, ki je od leta 1902 do 1935 povezovala 33 istrskih krajev od Trsta do Poreča. Danes bi potekala po teritorijih treh držav: Italije (13 km), Slovenije (32 km) in Hrvaške (78 km).

V samo 33 letih delovanja je veliko prispevala h 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 ter različne kmetijske pridelke.

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

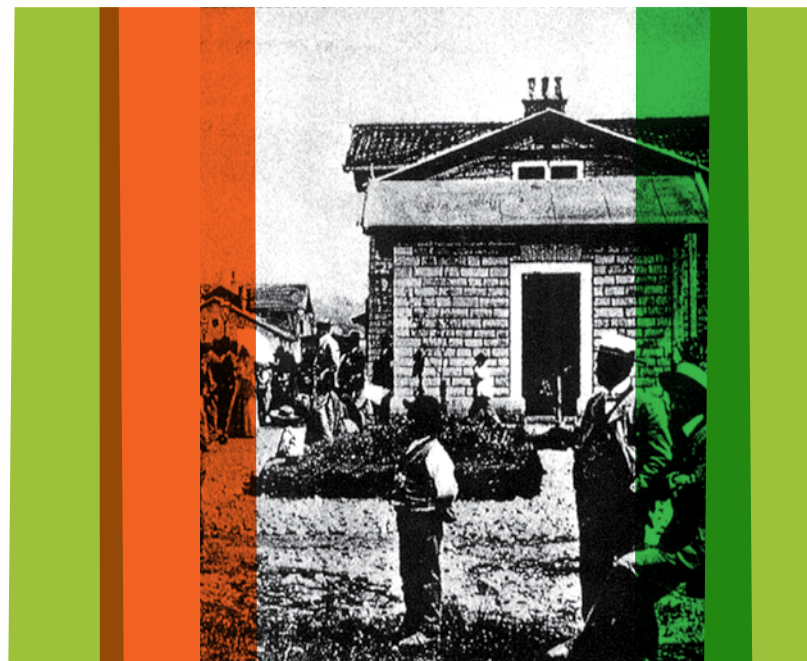


TPC, kar kaže na težnje graditeljev, da bi progo podaljšali od Poreča do Kanfanara, kjer bi se povezala s pomembno železniško progo do Pulja.

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), era una tratta ferroviaria con binario a scartamento ridotto di 123,1 km, che dal 1902 al 1935 ha collegato trentatré località istriane, da Trieste a Parenzo, e 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, di sale dalle saline di Pirano e Sicciole ed ancora di pietra istriana, calce, carbone e legna, diversi ortaggi e, ovviamente, passeggeri.

Anche se è rimasta in funzione solo per tre decenni, la piccola ferrovia ha lasciato dietro a sé 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 di 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 nel suo genere, che all'inizio del XX secolo collegava persone e popoli. Nel 2002 la Regione Istriana e l'Assessorato al Turismo, in collaborazione con l'Associazione per la Ristrutturazione della Ferrovia Parenzo-Capodistria-Trieste, hanno creato le basi per il futuro progetto Parenzana - Sentiero della salute e dell'amicizia.

Introduction



Parenzana, or TPC (short for Trieste-Parenzo-Canfanaro), 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 pass through the territories of three countries: Italy (13 km), Slovenia (32 km) and Croatia (78 km).

In just over three decades 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 of Piran and Sečovlje, Istrian stone, lime, coal and wood.

Although it operated for a relatively short time, the short railway line left an indelible mark on the entire area. Along the line, typical landmarks and mileposts remained scattered, indicating the distance

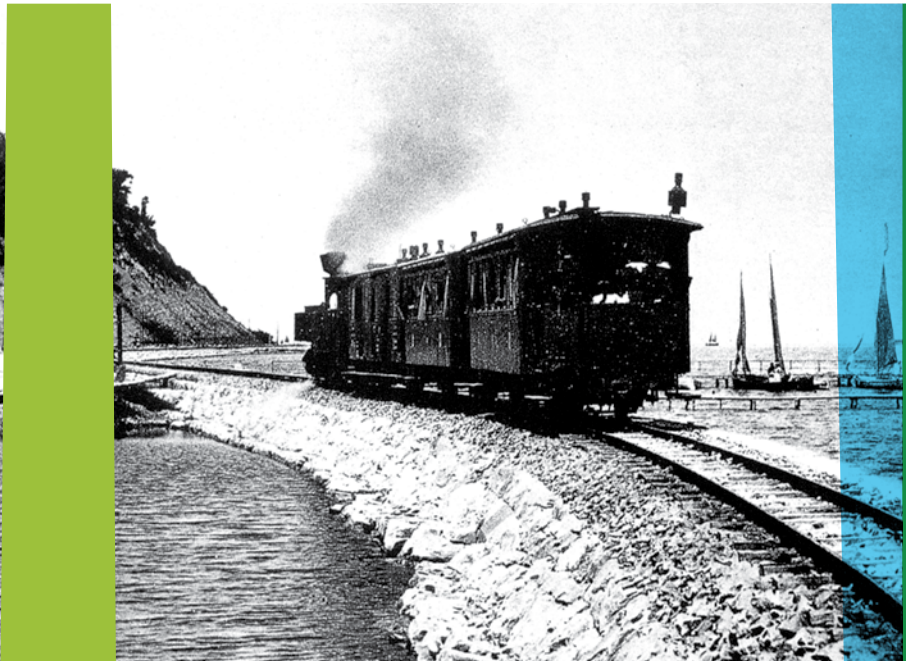


in kilometres from Trieste and bearing the abbreviation TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro), thus reflecting the aspirations of the builders to extend the route from Poreč to Kanfanar, where it would connect with the important railway line to Pula.

On the centenary of the opening of the line, the initiative arose to restore this unique railway, which used to connect people and nations at the be-

ginning of the 20th century. In 2002, the County of Istria and its Administrative Department for Tourism, in cooperation with the Association for the Reconstruction of the Poreč-Koper-Trieste railway, laid the foundations 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, Italien (13 km), Slowenien (32 km) und Kroatien (78 km) verlaufen.

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 relativ kurz 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 Tourismus 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 Ospu 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 strojovođa 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 Istrske železnice. Železnica naj bi prispevala k učinkovitemu povezovanju vojne luke Pulj z zaledjem Avstroogrske monarhije. Prebivalstvo severozahodne Istre, najgosteje 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 kopalniškega 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 tračnic.

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 z 31. avgustom 1935.

01.09.1935

Obratovati je začela avtoprevozna služba s štirimi linijami, ki so pokrivalo območje, na katerem je bil do tedaj promet 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 soluzione migliore 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

La Dieta Provinciale Istriana approvò 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 soli due anni.

01.04.1902

Solenne inaugurazione del tratto Trieste-Buie

15.12.1902

Inaugurazione del tratto Buie-Parenzo

15.04.1904

Inaugurazione della stazione a Portorose per incentivare al massimo le visite al 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 capovoltò il treno a Muggia, dietro al ponte sull'Osopo 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 fu 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

Incidente tra Tribano e Grisignana a causa del deragliamento di un convoglio militare pesante. La causa dell'incidente non fu mai confermata ufficialmente, ma correva voce che venne causato 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 precedentemente servita dalla Parenzana

History of the Parenzana Railway

20.09.1876

Inauguration of the Istrian Railway. The railway was supposed to contribute to a more efficient connection between the military port of Pula and the expanses of the Austro-Hungarian Empire. The population of northwestern Istria, the most densely populated part of the peninsula, were disappointed because the new railway completely bypassed their region.

1877

After much deliberation on a transport solution for northwestern Istria, Count Pietro Walderstein received the approval from the Ministry to prepare a study on the economic viability of the Trieste-Buje-Poreč railway.

03.1893

In the Parliament in Vienna, Istrian representatives, Bertolla and Rizzi, requested that the railway line from Trieste to Poreč be constructed.

02.1894

The Provincial Assembly of Istria almost unanimously adopted the 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 line.

10.05.1900

The construction works officially began. The majority of local craftsmen and farmers took part in the construction of the railway, helped by many young boys, working from five in the morning till seven in the evening. The railway line was completed in a record two years.

01.04.1902

The section from Trieste to Buje was officially opened to traffic.

15.12.1902

The section from Buje to Poreč was opened to traffic.

15.04.1904

The railway stop in Portorož was opened to enable a greater number of visits to the new bathing and spa centre.

19.07.1906

The new St. Andrea Railway Station in Trieste was opened.

31.03.1910

The worst accident in the history of Parenzana took place. A strong bora wind overturned a train near Milje, past the bridge at Osp, Slovenia, and three people died. Despite previous warnings, it was only after the accident that the wind barriers were placed at critical points.

1911

Parenzana got three P class locomotives (P1, P2 and P3), which replaced three locomotives of the U class (U37, U38 and U40) that were transferred to other Austrian lines.

22.06.1917

An accident took place between Triban and Grožnjan due to the derailment of a heavy military train. The cause of the accident was never officially confirmed, but it was said to be provoked by Russian prisoners of war who loosened the nuts on the railroad ties during maintenance works.

24.05.1923

An accident happened between Livade and Oprtalj due to overspeeding. The engine driver Servolo Bonetti from Buje was killed.

01.07.1924

The line was included in the Italian rail network.

12.12.1934

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

31.08.1935

The last ride of the train. In March 1935, the Ministry of Communications announced that the railway line would be closed after the arrival of the last train in Trieste on 31 August 1935.

01.09.1935

The four-line trucking service began to operate, covering the area where traffic had hitherto been unimaginable without Parenzana.

Geschichte der Parenzaner Bahn

20.09.1876

Feierliche Eröffnung der Istrischen Eisenbahn. Die Bahn soll zur effizienten Verbindung zwischen dem Kriegshafen Pula und dem Hinterland der Habsburger Monarchie beitragen. Die Bevölkerung des nordwestlichen Istriens, dem am dichtesten bevölkertem 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 Pieter 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 Rekordzeit von 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 im neuen Bade- und Kurort zu fördern.

19.07.1906

Eröffnung des neuen Bahnhofes St. Andrea in Triest.

31.03.1910

Der größte Unfall in der Geschichte von 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 stößt den Zug bei Kostanjica 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 Parenzana unvorstellbar war.

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 prvotravanjsku šalu?

... da su zbog skupoće željeznice stanovnici duhovito već spomenutu kraticu T.P.C. prevodili kao »Tassa perpetua comunale« što u prijevođu 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 strmije 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 Koprju 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 1. aprila 1902 ob svečanem prihodu prvoga vlaka na postaji v Trstu ni bilo veliko ljudi, ker so zaradi pogostih težav, zamud in odpovedi mnogi mislili, da je otvoritev Parenzane neslana prvoaprilska šala?

... da so zaradi visokih stroškov železnice prebivalci že omenjeno kratico TPC prevedli kot »Tassa perpetua comunale«, kar v prevođu pomeni »stalni občinski davek«? ... da je na vožnji iz doline Mirne do Motovuna moral vlak premagati več kot 100 metrov vzpona? Navihani otroci so to izkoriščali za zabavo, saj so tračnice mazali z zrelimi figami. Vlaku je zato močno drselo in ga je bilo potrebno pogosto 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 so imeli sprevodniki veliko sitnosti, ker slepim potnikom ni bilo mogoče preprečiti vstopa.

... da sta dve lokomotivi tipa U, ki sta po Parenzani vozili že pred Prvo svetovno vojno še danes ohranjeni? Lokomotiva U37 je kot turistična zanimivost razstavljena pred novim kolodvorom v Koprju, skupaj z nekaterimi vagoni bosanske železnice, lokomotiva U40 pa še vedno vleče turistične vlake na železnici Murtal-

bahn skozi dolino Mure v Avstriji. ...da je Mussolini, ko je začel osvajalno vojno v Etiopiji, tračnice vkrcal na ladjo za Afriko, da bi jih pretopil v topove? Vendar je ladja potonila in je tako del Parenzane končal na dnu Sredozemskega morja.

SAPEVATE CHE...

...al solenne arrivo del primo treno il 1 aprile del 1902 a Trieste non c'erano molti triestini in stazione perché a causa delle numerose difficoltà, dei ritardi e degli annullamenti, molti pensarono che l'inaugurazione della Parenzana fosse un pesce d'aprile?

... a causa degli ingenti costi della ferrovia gli abitanti interpretarono l'acronimo TPC come »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 birichini sfruttavano la salita e si divertivano spalmando fichi maturi sui binari. Il treno scivolava così tanto che spesso doveva fermarsi e bisognava 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, il che causava grossi problemi ai bigliettai perché era praticamente impossibile cogliere i passeggeri clandestini?

... 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 traina i treni turistici sulla tratta MurtalBahn attraverso la valle della Mura in Austria.

...Mussolini, all'inizio della Guerra d'Etiopia, imbarcò i binari della Parenzana su una nave diretta in 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?

... that due to the high cost of the railway, people interpreted the TPC abbreviation as "tassa perpetua comunale" meaning "eternal municipal tax"?

... that from the valley of the Mirna River to Motovun the train had to drive up an incline of more than 100 metres? Mischievous kids used to smear ripe figs over the rails for fun. The train would slide down and the railway men often had to stop it and clean the rails before the train could continue the journey.

... that the old locomotive would drive up steep inclines so slowly that some passengers would get off

the train to stretch their legs a bit and then return to their wagons? This caused trouble for the conductors since it was impossible to prevent stowaways to board the train. ... that two U class locomotives, puffing along the Parenzana route before World War I, 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.

... that Mussolini, embarking on a war to conquer Ethiopia, loaded the rails onto a ship for Africa in order to melt them into cannons? However, the ship sank and a part of the Parenzana railway 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 von 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 „ewige Gemeindesteuer“?

..., dass bei der Fahrt vom Tal Mirna bis Motovun der Zug mehr



als 100 m Höhenunterschied überbrücken musste? Spitzbübische Kinder haben dies zu ihrem eigenem Spaß ausgenutzt und die Schienen mit reifen Feigen eingeschmiert. 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 hatten viele Unannehmlichkeiten, 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 von Parenzana am Grund des Mittelmeeres.



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 servisera za bicikle te 15-ak agencija koje nude najam bicikala (od kojih neke nude i usluge prijevoza). Usljed 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. Prema brojačima bicikala i pješaka, danas Parenzanom prođe 60-ak tisuća korisnika godišnje. Zbog mjestimično grublje podloge, staza je pogodna za MTB bicikle, ali ne i za cestovne i trekking bicikle.

Parenzananadanes

Parenzana je danas najbolj znana in obiskana kolesarska in sprehajalna pot v Istri. Pot skupaj vzdržujejo Istarska županija ter mesta in občine ob Parenzani. Istarska 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 izposojno koles (nekaterne izmed njih ponujajo tudi prevozne storitve). Zaradi povečanja infrastrukturnih del in izgradnje istrskega ipsilona (avtocesta) v zadnjih desetih letih, na večih lokacijah Parenzano sekajo ceste. Zato je na teh mestih potrebna previdnost, čeprav so označene z prometnimi znaki. Po podatkih števec koles in pešcev danes skozi Parenzano letno preide okoli 60.000 uporabnikov. Zaradi delno bolj grobe podlage je pot ustrezna za MTB kolesa, za cestna in trekking kolesa pa ni primerna.



La Parenzana oggi Parenzana today

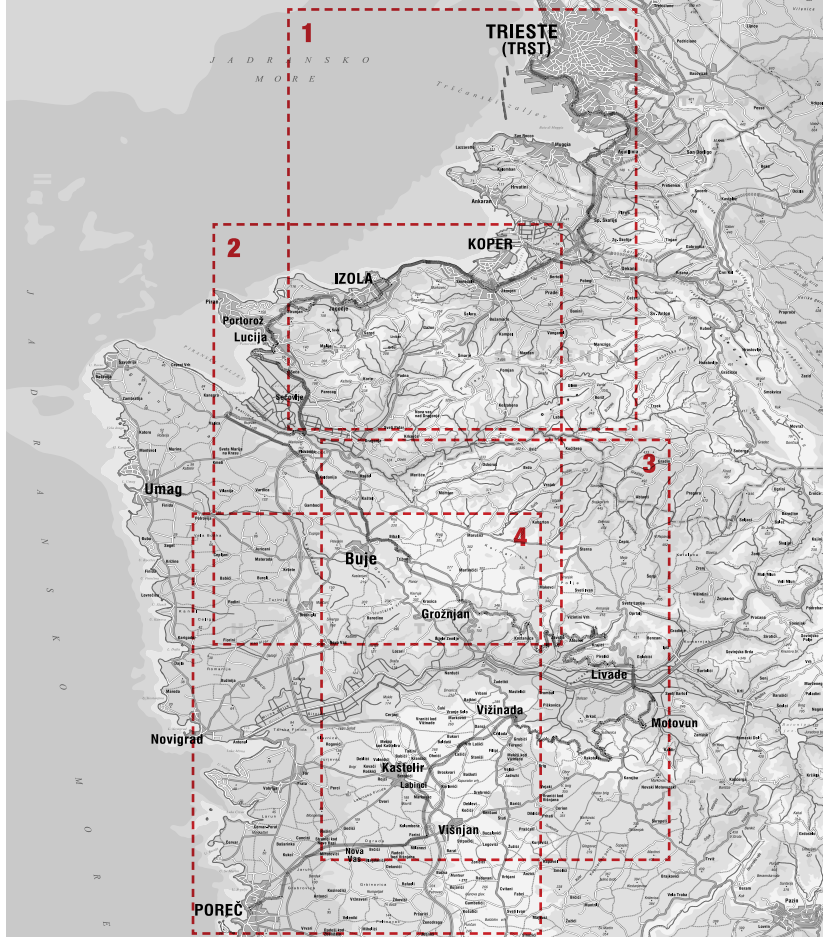
Oggi la Parenzana è la pista ciclopedonale più famosa e più visitata in Istria. La manutenzione della pista viene effettuata con gli sforzi comuni della Regione Istriana nonché delle città e dei comuni situati lungo la Parenzana. La Regione Istriana ne allestisce, attrezza e promuove continuamente il tratto croato. Lungo il tragitto si trovano una ventina di strutture Bike&Bed, 7 stazioni di servizio biciclette nonché una quindicina di punti noleggio biciclette (alcuni offrono anche servizi di trasporto). A causa dell'intensificazione dei lavori all'infrastruttura e della costruzione dell'autostrada nota con il nome di Ipsilon Istriana, dopo l'ultimo decennio la Parenzana risulta intersecata da strade in diversi punti. Pertanto, nonostante l'apposita segnaletica stradale, in tali punti è necessaria la massima cautela. Secondo i contattori di passaggio dei ciclisti e dei pedoni, attualmente la Parenzana viene attraversata da circa 60.000 utenti all'anno.

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 is the most famous and the most visited cycling and hiking trail in Istria today. It 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. According to the bicycle and pedestrian counters, about 60.000 users pass through Parenzana annually. Due to rough terrain in some places, the trail is 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 „Istrisches 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. Laut Fahrrad- und Fußgängerzählern passieren heute jährlich etwa 60.000 Leute Parenzana. Wegen teilweise grober Unterlage ist der Weg auch für MTB passend, aber nicht für Straßen- und Trekkingfahrräder.



TUMAČ

LEGENDA | LEGENDA | KEY | ZEICHENERKLÄRUNG

||||| PARENZANA



POSTAJE | POSTAJE | STAZIONI | STATIONS | BAHNSTATIONEN

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| 1. Trst Trieste | 20. Buje Buie | 29. Rakotule Raccotole |
| 2. Servola | 21. Triban Tribano | 30. Vizinada Visinada |
| 3. Monte Castiglione | 22. Groznanj Grisignana | 31. Baldaši Baldassi |
| 4. Žavje Zaulè (Aquilinia) | 23. Kostanjica Castagna | 32. Labinci Santa Domenica |
| 5. Milje Muggia | 24. Završje Piemonte D'Istria | 33. Višnjan Visignano |
| 6. Škofije Scoffie | 25. Oprtalj Portole | 34. Nova Vas Villanova di Parenzo |
| 7. Dekani Villa Decani | 26. Livade Bagni San Stefano - Levade | 35. Poreč Parenzo |
| 8. Lazaret Lazzaretto - Risano | 27. Motovun Montona | |
| 9. Kopar Capodistria | 28. Karojba Caroiaba | |
| 10. Semedela Semedella | | |
| 11. Izola Isola d'Istria | | |
| 12. Strunjan Strugnano | | |
| 13. Portorož / Piran Portorose / Pirano | | |
| 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. Groznanj | 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. Groznanj
3. Livade
4. Poreč














ZANIMLJIVOSTI | ZANIMIVOSTI | ATTRAZIONI | ATTRACTIONS | ATTRAKTIONEN

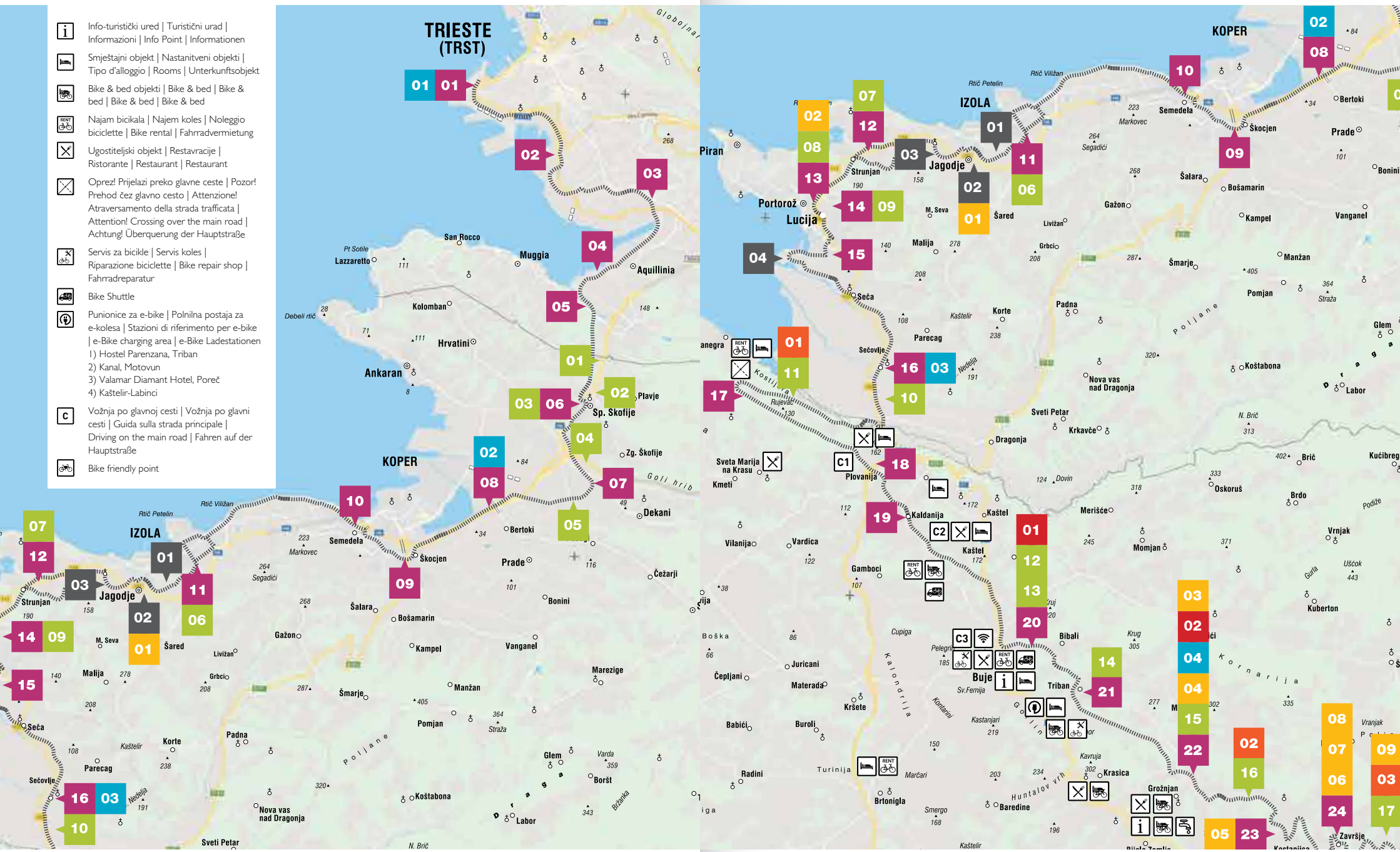
1. Željeznički muzej u Trstu | Željeznički muzej v Trstu | Il Museo Ferroviario di Trieste | Railway Museum in Trieste | Eisenbahnmuseum in Triest
2. Park prirode Škocjanski zatok | Naravni rezervat Škocjanski zatok | Reserva naturale di Val Stagnon | Škocjanski zatok nature reserve | Naturpark Škocjanski zatok
3. Solana - Sečovlje | Piranske soline | Le saline di Pirano | Piran Salt pans | Salinen von Piran
4. Maketa lokomotive u Groznanju | Maketa lokomotive v Groznanju | Replica della locomotiva a Grisignana | Locomotive Model at Groznanj | Eisenbahnmodel in Groznanj
5. Muzej Parenzane - Livade | Muzej Parenzane v Livadah | Il museo della Parenzana a Levade | Parenzana Museum at Livade | Parenzananer 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 | Euphrasian-Basilika in Poreč

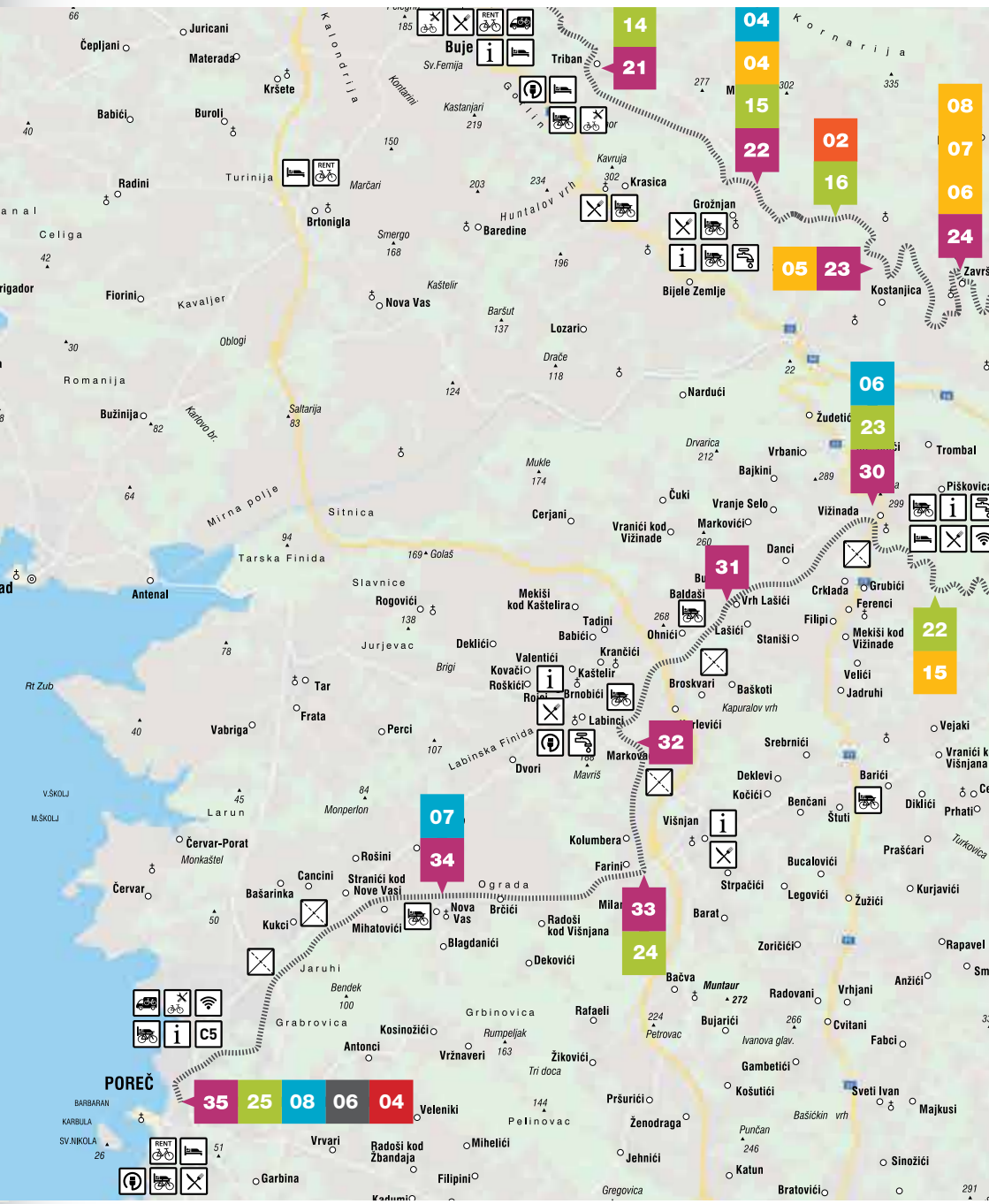
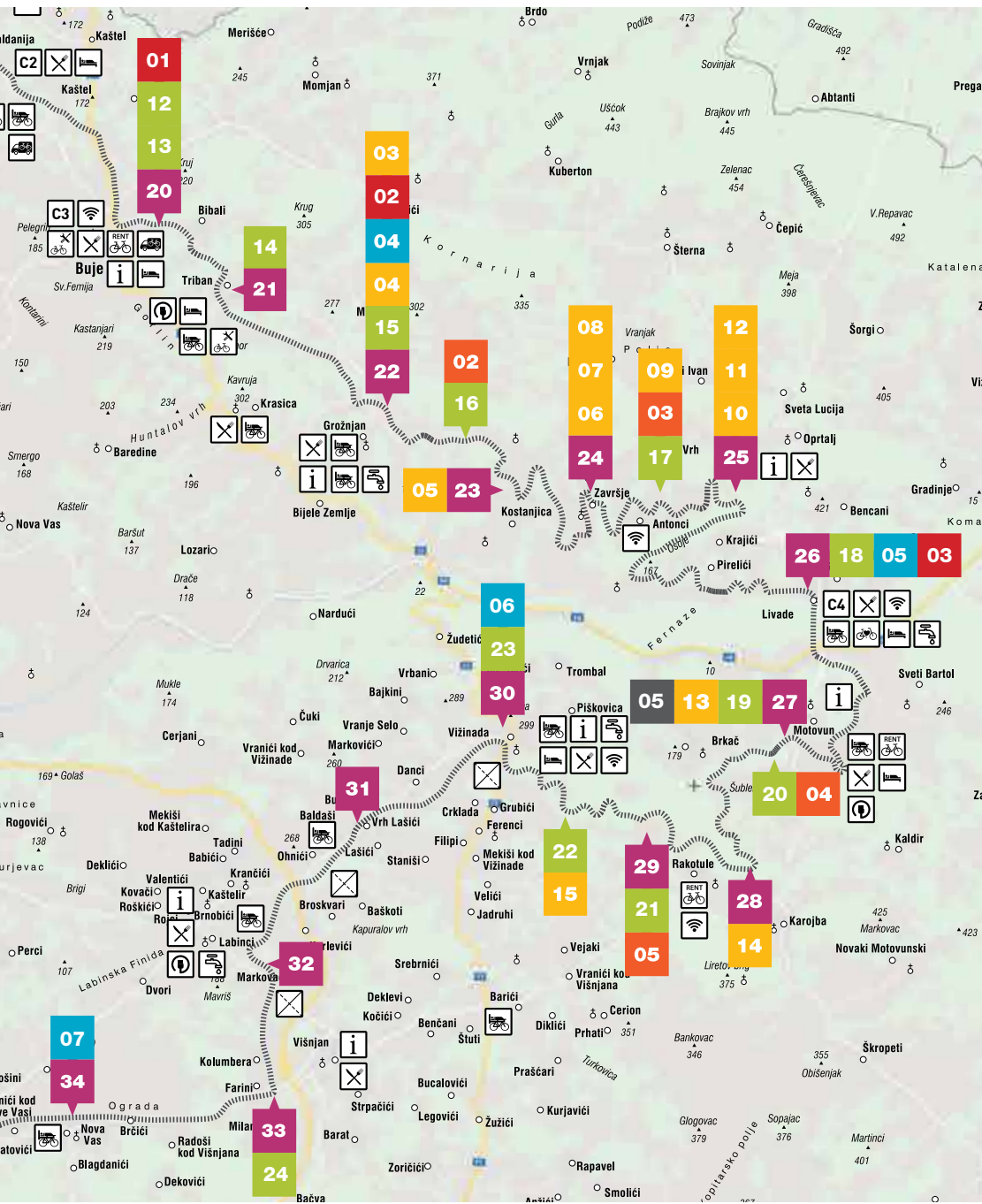


ODMORIŠTA | POČIVALIŠČA | STAZIONI DI SOSTA | REST STOPS | RASTPLÄTZE

1. Škofije 1 | Scoffie 1
2. Škofije 2 | Scoffie 2
3. Škofije 3 | Scoffie 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. Groznanj | 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 | Nastanitveni objekti | Tipo d'alloggio | Rooms | Unterkunftsobjekt
-  Bike & bed objekti | Bike & bed | Bike & bed | Bike & bed | Bike & bed | Bike & bed
-  Najam bicikala | Najem koles | Noleggio biciclette | Bike rental | Fahrradvermietung
-  Ugostiteljski objekt | Restavracije | Ristorante | Restaurant | Restaurant
-  Opres! 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 | Polnina 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







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 ter remizo za shranjevanje lokomotiv je bila najveća na celotni Parenzani. Postajna stavba je ohranjena v skoraj prvotni obliki. Evfrazijeva bazilika v Poreču je eden izmed najbolje ohranjenih spomenikov zgodnje bizantinske umetnosti v Sredozemlju. Leta 1997 je UNESCO Evfrazijevo baziliko 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, e successivamente anche con la rimessa per le locomotive 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 di tutto il Mediterraneo, risalente al primo periodo bizantino: la Basilica Eufrasiana, dal 1997 inserita nell'elenco del patrimonio culturale mondiale UNESCO.

The Poreč Railway Station at Pical with five tracks, a first category building, warehouses, a railway house, a turntable and a depot for locomotives, was the biggest station of the Parenzana Railway. The station building has been preserved almost in its original shape. Poreč is the town of the Euphrasian Basilica, the best preserved and most beautiful example of Early Byzantine art in the Mediterranean, included in the UNESCO's World Heritage List in 1997.

Die Bahnstation an 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. In Poreč befindet sich auch Euphrasius-Basilika, die zu den am besten erhaltenen



Denkmälern der frühbyzantinischen Kunst im Mittelmeerraum gehört. Der Gebäudekomplex von Euphrasius-Basilika ist ein Denkmal, das 1997 mit dem Eintrag auf die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes bestätigt wurde.



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, visećim zastorima i podzemnim jezercima. U njoj možete vidjeti i čovječju ribicu, endemsku vrstu dinaridskog krša te prozirne špiljske račiće 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 potekala skozi Novo Vas. V Novi Vasi se nahaja geomorfološki naravni spomenik - jama Baredine. Jama ima pet dvoran, okrašenih z jamskimi okrasi: stalaktiti, stalagniti, 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 un monumento geomorfologico

naturale: la grotta di Baredine. La grotta ha cinque sale piene di magnifiche decorazioni naturali: stalattiti, stalagmiti, laghetti sotterranei e concrezioni a forma di tenda. È possibile scorgervi anche il proteo, una specie endemica del Carso dinarico, piccoli granchietti trasparenti e insetti. L'ex stazione della Parenzana si trova nelle vicinanze della grotta. Il treno percorreva il tratto da Parenzo a Villanova in 19 minuti.

On its way to Poreč, Parenzana goes past the village of Nova Vas. The village hides a geomorphological natural monument - the Baredine Cave. The cave has five halls, richly adorned with stalactites, stalagmites, hanging 'curtains' and small underground lakes. This is a home to the olm, also known as the "human fish", an endemic species of the Dinaric karst, as well as to 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 Parenzana am Ort Nova Vas vorbei. In Nova Vas befindet sich ein natürliches geo-



morphologisches Denkmal - die Grotte Baredine. In ihr finden wir fünf Saale, 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 von Parenzana befand sich in der Nähe der Grotte. Die Fahrzeit von Nova Vas nach Poreč betrug 19 Minuten.



Višnjan | Visignano

Zgrada postaje Višnjan, skutrena „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!

Stavba postaje v Višnjanu, stisnjena »pod pazduhu« modernega istrskega ipsilona, je ohranjena v skoraj prvotni obliki. Višnjan je danes najbolj znan 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 la moderna Ipsilon Istriana, 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, 'huddled up' under the modern motorway called the Istrian Y, has been preserved almost in its original form. Today, Višnjan is best



known for its unique observatory, which is among the twelve most productive ones in the world for the number of asteroids discovered.

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



Vižinada | Visinada



Vižinada je imala postaju 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.

Tudi Vižinada je imela železniško postajo druge kategorije, ki je danes lepo ohranjena zasebna hiša. Ob cesti v bližini postaje je postavljena maketa lokomotive U20 v naravni velikosti. Z zadnje strani se po stopnicah lahko povzpemo na mesto

strojevodje 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, che oggi risulta trasformata in abitazione privata. Nelle vicinanze della stazione lungo la strada si 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 second category station building, which is now a well-preserved private house. Close to the station there is a model of the U20 locomotive in natural size. From the rear side of the locomotive it is possible to climb up to the engine driver's seat and imagine these small and agile locomotives mastering sharp and steep curves on the winding section of the line from Buje to Poreč.

Der Ort bekam eine Bahnstation mit einem Stationsgebäude der zweiten Kategorie, das heute als erhaltenes Wohnhaus an 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 Buje und Vižinada meisterte.



Rakotule | Raccotole

Na postaji se nalazila kućica s nadstrešnicom i kratki utovarni kolosijek koji je zbog slabe trgovine uklonjen. Danas se tu nalaze odmorište i vidikovac odakle se pruža predivan pogled na dolinu rijeke Mirne i srednjovjekovne istarske gradiće na vrhovima brežuljaka.

Na postaji je bila hišica z nadstreškom in kratak nakladalni tir, ki so ga zaradi slabe trgovine umaknili. Danes je tukaj počivališče z razgledno točko in čudovitim razgledom na dolino reke Mirne in srednjeveška istrska mesta na vrhovih hribov.

La stazione aveva una casetta con la tettoia ed un breve binario di carico che, fu presto rimosso a causa del commercio languente. Oggi qui c'è un'area di sosta e un belvedere da cui si gode una bellissima vista sulla valle del fiume Quieto e sulle città istriane medievali in cima alle colline.

The station at Rakotule had a small house with a canopy and a short loading track. The track was soon removed due to poor trade. Nowadays there is a Rest area and an Observation deck with beautiful panoramic views of the Mirna river



valley and old Istrian medieval towns scattered across surrounding hilltops.

An dieser Station befand sich ein kleines Häuschen mit Vordach und ein kurzer Ladegleis. Heute gibt es einen Rastplatz und einen Aussichtspunkt, von dem aus man einen schönen Blick auf das Tal des Flusses Mirna und die mittelalterlichen istrischen Städte auf den Gipfeln der Hügel hat.



Motovun | Montona

Zgrada motovunske postaje jedina je na Parenzani izgrađena od nepravilno oblikovanih blokova vapnenca. 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 blizini postaje sta dve znani gostilni, v katerih se ustavijo potniki. Zanimivo je, da je Motovun imel podzemno železnico že na začetku 20. stoletja, saj je na poti v Poreč vlak vozil 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 con blocchi calcarei irregolari. Nelle vicinanze della stazione erano famose due trattorie. È 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 sottostante l'abitato di



Canal la quale, con i suoi 222 metri, è la galleria più lunga del tratto croato della Parenzana.

The building of the Motovun Railway Station is the only one built from irregularly shaped blocks of limestone. Near the station there were two well-known inns. It is interesting that Motovun had a 'subway' as early as at the beginning of the 20th century. The train on its way to Poreč passed through a tunnel under the Kanal settlement, which with its 222 metres is the longest one on the Croatian side of the route.

Das Stationsgebäude in Motovun ist einziges aus unregelmäßig geformten Kalksteinblöcken

gebautes Gebäude. 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 Kanalfuhr. Mit seinen 222 Metern ist das der längste Tunnel auf dem kroatischen Streckenabschnitt von Parenzana.



Livade | Levade

Na postaji u Livadama utovarali su se drvo, vino i obrađeni kamen s krasa 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 nalaaganju lesa, vina in obdelanega kraškega kamna iz kamnoloma v Sv. Stjepanu. Pomembno vlogo v življenju Parenzane je igrala prijazna gospa Bertossa, nekdanja upraviteljica bifeja na železniški postaji, ki je za nekaj centimov potnikom ponujala malico. Danes je v Livadah majhen Muzej

Parenzane, v katerem se s pomočjo fotografij, dokumentov in interaktivnega zemljevida lahko seznanimo s traso Parenzane. 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 provenienti dalla cava di Santo Stefano. Un ruolo molto importante era rivestito dalla gentile signora Bertossa, che offriva il pranzo per pochi centesimi. Oggi a Levade si trova il Museo della Parenzana con fotografie, documenti, oggetti e una mappa interattiva che permettono di conoscere meglio la Parenzana.

The railway station was intended for loading wood, wine and worked stone from the quarry of St. Stjepan. During the operation of Parenzana, an important role was played by Ms Bertossa, a nice lady who sold snacks to passengers for few centimes. Today there is a small museum in Livade, where visitors can learn about the entire route through photographs, documents and an interactive map.

Die Bahnstation, die für die Beladung des Bau- und Heizholzes, Weines und Karststeines aus dem Steinbruch Sv. Stjepan genutzt wurden. Eine wichtige Person für Parenzana war eine nette Dame - 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 erkennen.



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 Grimalda, na tehnično najbolj zahtevnem odseku proge, kjer trasa prodira najgloblje v istrsko divjino. Na postaji je stala hišica z nadstreškom, majhno skladišče in kratek odstavní tir. Danes ni sledu o nekdanji postaji, 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 più impervie dell'Istria. 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, tuttavia nelle vi-

cinanze si trova l'imponente viadotto a sei archi che oltrepassa la Valle dei Mulini.

The Oprtalj Railway Station was located beneath a small village of Grimaldi on the most technically challenging section of the route that goes furthest into the Istrian wilderness. The station had a small house with a canopy, a small warehouse and a short stabling track. Today there is no trace of the former station, which was located near the impressive viaduct with six arches, bridging the Mlinska valley.

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 Mlinska dolina überquert.





Završje | Piemonte

Na postaji se nalazila kućica s nadstrešnicom za putnike i kratkim zaustavnim kolosjekom. Osim plodova s obradenih 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 kamni blokovi koji su nekada bili miljokazi uz prugu.



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

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 vaniva caricato anche pellame bovino conciato per la produzione di calzature. La struttura ormai in rovina dell'ex centro sociale, costruito al posto dell'ex stazione, cela ancora le tracce della

Parenzana; i blocchi di pietra usati per la costruzione sono le vecchie pietre miliari che segnavano il tracciato.

The station had a house with a canopy for passengers and a short stabling track. In addition to the produce from cultivated fields, olive groves and orchards, this was also a loading point for tanned bovine skin used for making shoes. A decaying building of the old community centre, built on the site of the former railway station, hides the traces of Parenzana: the built-in stone blocks that once were mileposts 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, Olivenhainen 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 von Parenzana: die eingebauten Steinblöcke, die einst als Meilensteine an der Bahnstrecke gedient haben.



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 čekaonica, a u uslužnoj su zgradi bile nusprostorije za putnike i osoblje, glačona, 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 nahajala v kraju Stanica, med tuneloma Kalcini in Sv. Vid. Stavba postaje druge kategorije, v kateri je nekoč stanovala družina načelnika postaje, je dobro ohranjena, danes pa tukaj živijo drugi najemniki. V predverju je bila urejena čakalnica z udobnimi klopmi, v ostalih prostorih pa so bile sanitarije za potnike in osebe, 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, karakteristično vozilo podobno kolesu s štirimi kolesi, ki so ga za pregled proge uporabljali nadzorniki.

La stazione di Grisignana si trovava nella località di Stanica, tra le gallerie di Kalcini e San Vito. L'edificio della stazione di seconda categoria, ben conservato, nel passato ospitava la famiglia del capostazione, mentre oggi vi abitano altri inquilini. L'atrio ospitava una sala d'attesa, mentre nell'edificio di servizio 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 dagli addetti all'ispezione dei binari.

The Grožnjan Railway Station is located at the hamlet of Stanica between the Kalcini and St. Vid Tunnels. The second category station building, once occupied by the stationmaster's family and today by other tenants, has been well preserved. The waiting room was in the lobby, and there were also rest rooms for passengers and staff, a laundry room, a storage room and a room for domestic animals. The station also had a warehouse in which, in addition to spare parts and tools for track maintenance, they kept a railbike, a typical railway vehicle resem-

bling a bicycle with four wheels, used by supervisors to inspect the track.

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 bogat vinorodni kraj in je prevažala istrska vina na svetovne trge. Tako je bilo na postaji Triban, poleg nadstreška za potnike, tudi skladišče z rampo za nakladanje vina, grožnja 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 ciclomatori e sportivi.

Parenzana was also known as a “wine railway”, because it was passing through the rich wine-growing region and transporting Istrian wine towards world markets. Thus, in addition to the canopy for passengers, the station had a warehouse and a ramp for loading wine, grapes and other agricultural products. In 2015, the old school in Triban was 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 wurde in der alten Schule von Triban eine Unterkunft für Radfahrer und Sportler eröffnet.



PARENZANA

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 vlak u međuvremenu 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.

Željeznička postaja v Bujah, z velikim snopom prehodnih in odstavnih tirov, je bila najpomembnejša na celi Parenzani. 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 bifeju na postaji, medtem pa je vlakec hitro zamenjal lokomotivo in osebje. Kljub veliki pomembnosti postaje, je bila na njej prvotno zgrajena le stavba druge kategorije. Šele v letu 1908 je bilo dozidano še eno nadstropje za pisarne. Dobro ohranjeno poslopje je danes stanovanjska hiša.

La stazione ferroviaria di Buie era la più importante di tutta 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 officine per la manutenzione di locomotive e vagoni. A Buie si trovava anche la sede del personale deputato alla manutenzione di tutta la tratta. Durante una sosta di dieci minuti la locomotiva di tipo P, più potente, veniva sostituita da una locomotiva meno potente ma più agile, di tipo U, che era più adatta ad affrontare le numerose curve a gomito, così frequenti tra Buie e Parenzo. I passeggeri potevano approfittare della lunga sosta per rifocillarsi nel piccolo buffet della



stazione mentre si procedeva, in tutta fretta, alla sostituzione della locomotiva e del personale. Nonostante il traffico intenso, inizialmente la stazione era di seconda categoria ed appena nel 1908 vi si aggiunse ancora un piano. L'edificio, ben conservato, oggi è diventato un edificio residenziale.

The station at Buje was the most important one on the Parenzana railway line, with many transition and stabling tracks. The station had a depot, a warehouse for spare locomotives and a workshop for the maintenance of locomotives and wagons. The Buje Railway Station was also where the staff responsible for the maintenance of the entire railway line were



P A R E N Z A N A

based. During a ten-minute stopover, a powerful P class locomotive would be replaced by a weaker but more agile U class locomotive, which was more adaptable to sharp curves on the section from Buje to Poreč. During the stopover, passengers would take some refreshment 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, another floor was added to it. The well-preserved structure is now a residential building.

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 gesamten Strecke verantwortlich war. Während dem zehninütigen 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.

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 di Valizza veniva utilizzata da abitanti di numerosi paesi da Salvore sino ad Umago. Il piccolo e armonioso edificio della stazione ferroviaria espone tutt'oggi l'unico cartello originale con il nome della stazione: *Salvore*.

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

The only original board with the name of the station - Salvore can still be seen on the small but neat station building.

Die Bewohner von zahlreichen Ortschaften von Savudrija bis Umag gravitierten zur Bahnstation in Valica. Am kleinen Stationsareal steht immer noch die Originaltafel mit dem Stationsnamen - Salvore.



P A R E N Z A N A

Postaje Trst, Kopar, Izola, Portorož, Sečovlje | 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 Sečovlje. 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 Sečovlje, kjer so najs severnejše aktivne soline v Sredozemlju. V Izoli je v steklenem paviljonu razstavljena originalna lokomotiva P3.

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 vetro, mentre le saline di Sicciole sono le saline più settentrionali del Mediterraneo ancora in funzione.

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 Sečovlje. An original locomotive P3 is exhibited in a glass pavilion in Izola, while the Sečovlje 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 Sečovlje. In Izola ist die Originallokomotive P3 im Glaspavillon ausgestellt und Salinen von Sečovlje ist die nördlichste aktive Saline im Mittelmeerraum.



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 miljokaza, 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 biciklijadu, 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 (mostovi, kopije milnikov, večjezične informativne table, počivališč) in obnovljen multimedijski muzej Parenzane v Livadah.

PARENZANA III - Parenzana Magic
Leta 2014, v okviru Programa IPA Slovenija-Hrvaška 2007-2013, se je projekt 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 il 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 denominato PARENZANA II - Rivitalizzazione del Sentiero della salute e dell'amicizia. Nell'ambito del progetto sono stati ristrutturati diverse sezioni della tratta ferroviaria (ponti, riproduzioni delle pietre miliari, tabelle informative in diverse lingue, aree di sosta) ed è anche 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 Pro-

gramma Operativo Slovenia-Croazia 2007-2013. Gli obiettivi del progetto sono in particolare le destinazioni turistiche della Parenzana con il collegamento dell'esistente offerta che unisce bellezze naturali, patrimonio culturale e tecnico in un prodotto turistico integrato 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, trasformato poi in una struttura di alloggio per ciclisti e sportivi. Anche il tracciato Parenzo-Vraniči è stato sistemato, ristrutturato e trasformato in aree di allenamento all'aperto (Montona, Parenzo, Isola e Pirano), con la realizzazione di aree di sosta con tabelle informative, la creazione di tre pacchetti per ciclisti a percorrenza autonoma e il completamento e l'arricchimento dei musei della Parenzana di Levade e Isola. Oltre alle gare ciclistiche transfrontaliere ormai abituali, nell'ambito del 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: Comune di Parenzo, Comune di Visinada, Comune di Portole, Città di Buie, Comune 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 "Parenzana - the Route of Health and Friendship" was launched on 3 April 2006 and completed on 3 June 2008. The main objectives of the project were to revitalise the former Parenzana railway, create an integrated tourist offer and achieve long-term cross-border cooperation.

PARENZANA II - Revitalisation of the Route of Health and Friendship
In 2009, the continuation of the project was approved under the programme IPA CBC SI-HR 2007-2013, entitled PARENZANA II - Revitalisation of the Route of Health and Friendship. As part of the project, the sections of the route continued to be developed (bridges, rest areas, replicas of mileposts, multilingual information boards) and the multimedia Parenzana Museum in Livade was renovated.

PARENZANA III - Parenzana Magic
The implementation of the project Parenzana Magic started in 2014,

within the programme IPA Slovenia-Croatia 2007-2013. The principal objectives of the project were to create the tourist destination Parenzana by integrating the existing natural, cultural and technical heritage into an overall tourist product and improve the cycling infrastructure in order for Parenzana to become a cultural and sports destination. Within the project, the former school in Triban was renovated and turned into a hostel for cyclists and sportsmen. Moreover, the Poreč-Vranci section was cleared and restored, several outdoor workout spots were set up (at Motovun, Poreč, Izola and Piran), as well as several rest areas with information boards, three self-guided cycling packages were prepared and the Parenzana Museums at Livade and Izola were upgraded visually and in terms of content. In addition to the traditional cross-border cycling event, two more were added within this project: the cross-border marathon Wine Run and the Parenzana Day - History on Site.

Partners:

PARENZANA I

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

PARENZANA II

Leading Partner: Istria County | Partners: Town of Poreč, Municipality of Vižinada, Municipality of Opatalj, 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 Projekt Parenzana - Weg der Gesundheit und Freundschaft begann am 3. April 2006 und endete am 3. Juni 2008. Hauptziele des Projektes waren die Belegung 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
Im Jahr 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 Jahr 2014 wurde im Rahmen des Programms IPA CBC SI-HR 2007-2013 das Projekt, unter dem Namen Parenzana

Magic fortgeführt. Das Projekt hat vor allem das Ziel Parenzana als ein touristisches Reiseziel aufzustellen, wobei sie in das bestehende Angebot im Rahmen des natürlichen, kulturellem und technischem Erbe eingespannt und als ein ganzheitliches touristisches Produkt angeboten wird. Darüber hinaus soll die Infrastruktur für Radfahrer verbessert werden, um 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 Parenzana im Rahmen dieses Projektes noch zwei weitere Veranstaltungen: den grenzüberschreitenden Marathon Wine Run und den 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 Opatalj, 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 2016.-2020.

Upravni odjel za turizam Istarske županije zajedno s partnerima na trasi (gradovi Buje, Poreč, Umag, općine Grožnjan, Karojba, Kaštelir-Labinci, Motovun, Oprtalj, Višnjan, Vižinada) održava i uređuje Parenzanu s ciljem sustavnog upravljanja, održavanja i uređenja trase. U razdoblju 2016.-2020. postavljena su 4 brojača bicikala kako bi mogli pratiti prolasku Parenzanom, novi vidikovac u Brkaču sa pogledom na Motovun, radi sigurnosti korisnika osvijetljeni su tuneli Freski, Kostanjica i Kalcini rasvjetom na solarno napajanje, postavljeni su dodatni smjerokazi, table-obavijesti, zaštitna ograda na mostu Grožnjan i nadvožnjaku kod Pirelići. U suradnji s tvrtkom Hrvatske šume d.o.o. posadili smo 3 sadnice stabala na odmorištima Parenzane. Uz sufinanciranje Ministarstva turizma proveli smo 2 projekta, „Parenzana - biciklistički put“ i „Uređenje i opremanje Parenzane“, u okviru kojih smo postavili novo odmorište u Bujama i nadopunili 3 postojeća odmorišta s dodatnim sadržajima (brojač bicikala, servisna stanica, tabla s kartom, ležaljka za odmor) te postavili besplatan Wi-Fi, vertikalnu i horizontalnu prometnu signalizaciju, smjerokaze, kame-nite miljokaze i table s kartom.

PARENZANA 2016-2020

Upravni oddelek za turizam Istarske županije skupaj s partnerji na progi (mesta Buje, Poreč, Umag, občine Grožnjan, Karojba, Kaštelir-Labinci, Motovun, Oprtalj, Višnjan, Vižinada) vzdržuje in ureja Parenzano z namenom sistematičnega upravljanja, vzdrževanje in urejanja poti. V obdobju 2016-2020 so bili nameščeni 4 števeci koles za nadzor prehodov po Parenzani in nov razglednik v Brkaču s pogledom na Motovun, zaradi varnosti uporabnikov pa so bili predori Freski, Kostanjica in Kalcini osvetljeni s razsvetljavo na sončno energijo, so bili postavljeni dodatni smerokazi in znaki z obvestili ter zaščitna ograja na Grožnjanskem mostu in nadvozu pri Pireličih. V sodelovanju s podjetjem Hrvatske šume d.o.o. na počivališčih Parenzana smo posadili 3 sadike dreves. S sofinanciranjem Ministrstva za turizem smo izvedli 2 projekta, „Parenzana - kolesarska steza“ in „Urejanje in opremljanje Parenzane“, v okviru katerih smo uredili novo počivališče v Bujah in 3 obstoječa počivališča dopolnili z dodatnimi objekti (števec koles, servisna postaja, tabla z zemljevidi, ležalnik) in nastavili brezplačen Wi-Fi, navpično in vodoravne prometno signalizacijo, smerokaze, kamnite mejnike in table z zemljevidom.

PARENZANA 2016-2020

L'Assessorato al Turismo della Regione Istriana, insieme ai partner coinvolti (le città di Buie, Parenzo, Umago e i comuni di Grisignana, Caroi-ba, Castellier-S. Domenica, Montona, Portole, Visignano, Visinada), si occupa della manutenzione e del recupero della Parenzana con l'obiettivo di sistematizzare la gestione, la manutenzione e il recupero del tracciato. Nel periodo 2016-2020 sono stati installati 4 contatori di biciclette per il monitoraggio del transito lungo la Parenzana, a San Pancrazio di Montona è stato realizzato un nuovo belvedere con vista su Montona, mentre le gallerie Freschi, Castagna e Kalcini sono state dotate di un impianto di illuminazione ad energia solare per la sicurezza degli utenti e inoltre sono stati installati ulteriori cartelli indicatori, pannelli informativi e una barriera di sicurezza sul ponte di Grisignana e sul cavalcavia presso Pirelici. In collaborazione con l'azienda Hrvatske šume d.o.o. abbiamo messo a dimora 3 arboscetti in corrispondenza delle aree di sosta della Parenzana. Grazie al cofinanziamento del Ministero del Turismo abbiamo attuato 2 progetti, „La Parenzana - percorso ciclistico“ e „Recupero e valorizzazione della Parenzana“, nell'ambito dei quali abbiamo realizzato una nuova area di sosta a Buie e dotato le 3 aree esistenti di contenuti aggiuntivi

(un contatore di biciclette, una stazione di servizio, un pannello con planimetria, una sedia a sdraio), installando anche un impianto Wi-Fi, la segnaletica stradale verticale e orizzontale, i cartelli indicatori, le pietre miliari e i pannelli con planimetria.

PARENZANA 2016-2020

The Administrative Department for Tourism of the Istrian County together with the partners along the route (towns of Buje, Poreč, Umag, municipalities of Grožnjan, Karojba, Kaštelir-Labinci, Motovun, Oprtalj, Višnjan and Vižinada) has been maintaining and developing Parenzana with the aim to achieve systematic management, maintenance and development of the route. In the period from 2016 to 2020, 4 bicycle counters were installed to monitor the number of passing bicycles, a new lookout post was set up in Brkač with the view of Motovun, the Freski, Kostanjica and Kalcini tunnels were illuminated with solar lighting for safety purposes, additional signposts and information boards were put up, as well as protective fence on the Grožnjan bridge and the overpass near Pirelici. In cooperation with the company Hrvatske šume d.o.o. we planted 3 trees at the Parenzana rest areas. We carried out 2 projects co-financed by the Ministry of Tourism, „Parenzana - Bike Trail“ and „Developing and Equipping

the Parenzana Trail“, within which we set up a new rest area in Buje and equipped the three existing rest areas with additional facilities (bicycle counter, service station, map board, rest chair). We also set up free Wi-Fi hotspots, vertical and horizontal traffic signals, signposts, stone mileposts and map boards.

PARENZANA 2016-2020

Die Verwaltungsabteilung für Tourismus der Gespanschaft Istrien pflegt und wartet Parenzana zusammen mit Partnern auf der Strecke (Städte Buje, Poreč, Umag, Gemeinden Grožnjan, Karojba, Kaštelir-Labinci, Motovun, Oprtalj, Višnjan, Vižinada), mit dem Ziel die Strecke systematisch zu verwalten, zu warten und zu gestalten. Im Zeitraum 2016-2020 wurden Fahrradähler zur Überwachung der Durchfahrten durch Parenzana aufgestellt, ein neuer Aussichtspunkt in Brkač mit Blick auf Motovun errichtet, zur Sicherheit der Fahrer wurden Fresken-Tunnel, Kostanjica und Kalcini mit Solarbeleuchtung beleuchtet, zusätzliche Wegweiser, Informationstafeln, Schutzzaun auf der Brücke Grožnjan und der Überführung bei Pirelici aufgestellt. In Zusammenarbeit mit der Firma Hrvatske šume d.o.o. haben wir auf den Rastplätzen von Parenzana 3 Baumsetzlinge gepflanzt. Mit der Kofinanzierung des Tourismusministeriums haben wir 2

Projekte durchgeführt, Parenzana - Radweg“ und „Einrichtung und Ausstattung von Parenzana“, innerhalb derer wir einen neuen Rastplatz in Buje eingerichtet und 3 bestehende Rastplätze mit zusätzlichen Einrichtungen (Fahrradzähler, Reparaturstelle, Kartentafel, Liegestuhl) ergänzt haben und kostenloses WLAN, vertikale und horizontale Ampeln, Wegweiser, Steinmeilensteine und Kartentafeln aufgestellt haben.



ISTARSKA REGIONE
ZUPANIJA ISTRIANA
UPRAVNI ODJEL ZA TURIZAM



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

