

PARENZANA

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

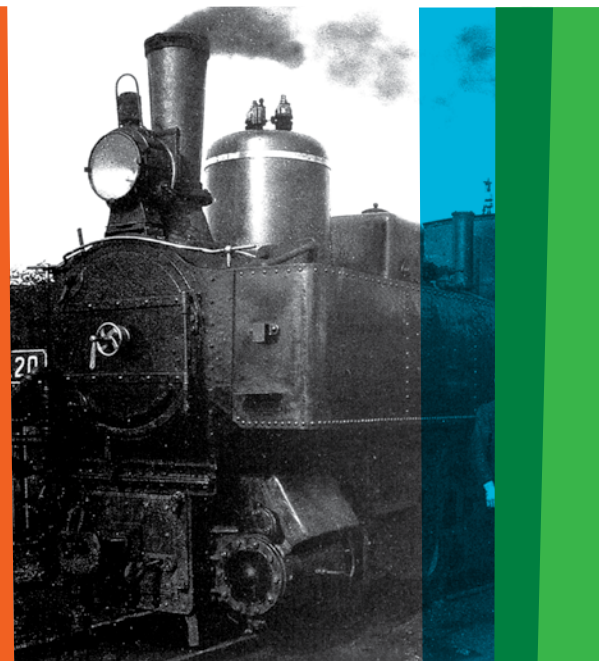


Sadržaj

Vsebina | Contenuto | Contents | Inhalt

- 4 - 13** UVOD | UVOD | INTRODUZIONE | INTRODUCTION | EINLEITUNG
- 14 - 23** POVIJEST PARENZANE | ZGODOVINA PARENZANE | LA STORIA DELLA PARENZANA | HISTORY OF THE PARENZANA RAILWAY | GESCHICHTE DER PARENZANER BAHN
- 25 - 29** PROJEKT PARENZANA | PROJEKT PARENZANA | IL PROGETTO PARENZANA | PROJECT PARENZANA | PROJEKT PARENZANA
- 30 - 31** TUMAČ | LEGENDA | LEGENDA | KEY | ZEICHENERKLÄRUNG
- 32 - 35** KARTE | ZEMLJEVIDI | MAPPE | MAPS | KARTE
- 36 - 45** POSTAJE | POSTAJE | STAZIONI | STATIONS | BAHNSTATIONEN
 POREČ | PARENZO; BUJE | BUIE; MOTOVUN | MONTONA; LIVADE | LEVADE; OPRTALJ | PORTOLE; GROŽNJAN | GRISIGNANA; KOPAR | KOPER | CAPODISTRIA; LUCIJA | LUCIA; IZOLA | ISOLA; TRST | TRIESTE | TRIEST
- 46 - 47** OBJEKTI NA TRASI | EDIFICI SUL TRACCIATO | STRUCTURES ALONG THE ROUTE | OBJEKTE AN DER BAHNTRASSE
- 48 - 55** ZANIMLJIVOSTI | ZANIMIVOSTI | ATTRAZIONI | ATTRACTIONS | ATTRAKTIONEN
 PARENZANA - MUZEJ | MUSEO | MUSEUM (Livade | Levade)
 PARENZANA - MUZEJ | MUSEO | MUSEUM (Izola | Isola)
 ŽELJEZNIČKI MUZEJ | ŽELEZNIŠKI MUZEJ | IL MUSEO FERROVIARIO | RAILWAY MUSEUM | EISENBAHNMUSEUM (Trst | Trieste | Triest)
 MUZEJ SOLI | MUZEJ SOLINARSTVA | IL MUSEO DELLE SALINE | MUSEUM OF SALT MAKING | SALINENMUSEUM (Sečovlje | Sicciole)
 EUFRAZIJEVA BAZILIKA | EVFRAZIJEVA BAZILIKA | BASILICA EUFRASIANA | EUPHRASIAN BASILICA | EUPHRASIUS-BASILICA (Poreč | Parenzo)
 JAMA BAREDINE | BAREDINE CAVE | LA GROTTA DI BAREDINE | BAREDINE HÖHLE (Nova Vas | Villanova)
 ZVJEZDARNICA | ZVEZDARNA | L'OSSERVATORIO ASTRONOMIC | OBSERVATORY | STERNWARTE (Višnjan | Visignano)
 MAKETA LOKOMOTIVE | REPLICA DELLA LOCOMOTIVA | LOCOMOTIVE MODEL | EISENBAHNMODEL (Vižinada | Visinada)

Uvod



Parenzana ili kraće TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro) bila je uskotračna pruga dugačka 123,1 kilometra koja je povezivala 33 istarska mjesta od Trsta do Poreča tako da bi u današnje vrijeme prolazila teritorijem triju država; Italije - 13 km, Slovenije - 32 km i Hrvatske - 78 km.

Pruga je puštena u promet 1. travnja 1902. godine, kada je, usprkos brojnim problemima i odgodama prvi vlak sa željezničke postaje u Buja-

ma krenuo prema Trstu, a u prosincu iste godine i prema Poreču. Pruga je značila život mjestima kroz koja je prolazila: na svom 123 km dugom putu, spori je vlakić svakodnevno puhao i škripao kroz brdovite, reljefno razigrane predjele istarskog krša, prevozeći, uz putnike, sol iz solana Pirana i Sečovlja, maslinovo ulje Bujštine i Motovunštine, voće, povrće, istarski kamen, vapno, drvo, brašno i vino.

Željeznica je ukinuta 1935. i samo je u te 33 godine prometovanja ostavila neizbrisiv pečat na cijeli kraj. Na stotu obljetnicu otvorenja pruge, pokrenuta je inicijativa za svojevrsnu obnovu ove jedinstvene željeznice koja je početkom 20. stoljeća povezivala ljude i narode.

2002. o Parenzani se po prvi put počelo ozbiljno raspravljati i pisati pa je doskora raspisan "Natječaj za izradu projekta krajobrazno-planerske valo-

rizacije uskotračne željeznice Parenzana" u kojem su Istarska županija i Upravni odjel za turizam zajedno sa novoosnovanom "Udrugom za obnovu željeznice Poreč-Kopar-Trst" udarili 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 povezovala 33 istrskih krajev od Trsta do Poreča, tako da bi danes potekala po teritorijih treh držav: Italije - 13 km, Slovenije - 32 km in Hrvaške 78 km.

Proga je bila spuščena v promet 1. aprila 1902, ko je kljub številnim težavam in odlogom prvi vlak iz železniške postaje v Bujah krenil proti Trstu, de-

cembra istega leta pa tudi proti Poreču. Proga je pomenila življenje za kraje, skozi katere je vozila; na svoji 123 km dolgi poti je počasni vlakec vsak dan sopihal in škripal skozi hribovite, reliefno razgibale kraške predele Istre in poleg potnikov prevažal sol iz solin v Piranu in Sečovljah, oljčno olje iz okolice Buj in Motovuna, sadje, zelenjavo, istrski kamen, apno, les, moko in vino.



Železnico so ukinili leta 1935, vendar je kljub samo 33 letom obratovanja zapustila neizbrisen pečat v celotnem območju. Ob stoti obletnici otvoritve proge je prišlo do pobude za svojevrstno obnovitev te edinstvene železnice, ki je v začetku 20. stoletja povezovala ljudi in narode.

Leta 2002 prvič se pričelo resno razpravljati in pisati in tako je bil razpisan "Natečaj za izdelavo projekta krajinsko-na-

črtovalne valorizacije ozkotirne železnice Parenzana", s katerim so Istrska županija in njen Upravni oddelek za turizem ter novoosnovano Združenje za obnovo železnice Poreč-Koper-Trst postavili temelje bodočega projekta "Parenzana- Pot zdravja in prijateljstva".

Introduzione



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

La tratta fu aperta al pubblico il 1 aprile del 1902, quando, nonostante le molte difficoltà

e ritardi, il primo treno partì dalla stazione di Buie in direzione di Trieste e, a dicembre dello stesso anno, anche verso Parenzo. La tratta portava vita ai luoghi attraverso i quali serpeggiava; ogni giorno, lentamente, il trenino percorreva i suoi 123 km sbuffando e scricchiolando attraverso aree montuose e tratti carsici dal rilievo diversificato dell'Istria: oltre i passeggeri, trasportava anche il sale dalle saline di Pirano e di Sicciole, l'olio d'oliva

dalla zona di Buie e Montona, frutta, verdura, pietra carsica, calce, legno, farina e vino.

La ferrovia fu dismessa nel 1935, ma anche se rimase in funzione solo 33 anni, lasciò un segno indelebile in tutto il territorio. In occasione del centenario dell'inaugurazione della ferrovia venne lanciata l'iniziativa per il rinnovo di questa tratta unica nel suo genere, che all'inizio del XX secolo congiungeva persone e popoli.

Nel 2002 si è cominciato seriamente a discutere e scrivere ed è stato pubblicato il "bando per l'elaborazione del progetto di valorizzazione paesaggistica della ferrovia a scartamento ridotto Parenzana" con il quale la Regione Istriana e il suo Assessorato amministrativo per il turismo e la neo costituita Associazione per la ristrutturazione della ferrovia Parenzo-Capodistria-Trieste" hanno posto le basi del futuro progetto "Parenzana - Strada della Salute e dell'amicizia".

Introduction



Parenzana or, in abbreviated form, TPC was a 123.1 km long narrow-gauge railway line, connecting 33 places in Istria, from Trieste to Poreč; today it would therefore pass the territories of three countries: Italy - 13 km, Slovenia - 32 km and Croatia - 78 km.

The railway line was opened on 1 April 1902 when, in spite of many problems and postponements, the first train started from Buje to Trieste; in De-

cember of the same year, also the section from Buje to Poreč was completed. The railroad meant life for the region it ran through; on its 123 km long route, the small, slow train was puffing every day through hilly and diverse karst areas, carrying passengers, salt from the Piran and Sečovlje salt pans, olive oil from Buje and Motovun, fruit, vegetables, Istrian stone, lime, flour and wine.

The railway line was closed in 1935, but although it only operated for 33 years, it has left an indelible stamp on the entire region. At the 100th anniversary of the railway's opening, an initiative arose to restore this unique railway, which was connecting people and nations in the beginning of the 20th century.

In 2002 the first concrete ideas appeared, leading to an invitation to tender for the

elaboration of landscape valorisation/planning project for the Parenzana Railway. Thus the Istria County, its Department for Tourism and the newly established Association for the Reconstruction of the Poreč-Koper-Trieste Railway laid the foundation for the future project designated as "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 Triest bis Poreč miteinander verband. Heute würde sie durch das Gebiet von drei Ländern verlaufen, Italien - 13 km, Slowenien - 32 km und Kroatien - 78 km.

Die Strecke wurde am 1. April 1902 zum Verkehr zugelassen, als trotz zahlreicher Probleme

und Aufschübe von der Bahnstation in Buje der erste Zug nach Triest fuhr und in Dezember des gleichen Jahres auch nach Poreč. Die Bahn lebte in allen Ortschaften, durch die sie fuhr; auf dem 123 km langen Weg schnaufte und knirschte der kleine Zug langsam durch hügelhafte, landschaftlich bewegte Karstgebiete von Istrien und transportierte neben den Fahrgästen auch Salz aus den Salzgärten in Piran und Sečovlje, Olivenöl aus der Umgebung von

Buje und Motovun, Obst, Gemüse, und istrische Produkte wie Stein, Holz, Kalkstein, Mehl und Wein.

Anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der Streckenöffnung wurde die Idee geboren diese einzigartige Bahnstrecke, die Anfang des 20. Jh. Menschen und Nationen miteinander verband, auf eine besondere Art und Weise zu erneuern.

Im Jahr 2002 zum ersten Mal darüber ernsthaft diskutiert

und geschrieben und so wurde kürzlich auch ein "Wettbewerb für das Projekt einer landschaftlich-planerischen Aufwertung der schmalspurigen Parenzaner Eisenbahn" ausgeschrieben. Damit schuf die Gespanschaft Istrien und ihre Abteilung für Fremdenverkehr, sowie der neugegründete Verein für die Erneuerung der Eisenbahn Poreč-Koper-Triest, die Grundlagen für das spätere Projekt "Parenzana - Gesundheits- und Freundschaftsweg".

Povijest Parenzane

20.09.1876.

Svečano otvorena Istarska željeznica. Željeznica je trebala pridonijeti učinkovitom povezivanju ratne luke Pule s bespućima austrougarskog carstva (koje se protezalo s jedne strane od Lombardije do Ugarske i Galicije, a s druge od Jadrana do velikih srednjeeuropskih rijeka Elbe, Odre i Visle te Dnjestra i Crnoga mora).

07.1877.

Pušten u promet odsjek Trst - Hrpelje. Puštanjem u promet željezničkog odsjeka Trst - Hrpelje razdaljina između Pule i Trsta je smanjena na 130 kilometara.

1886.

Općine su konačno odobrile nacrt za ekonomičnu željeznicu od Trsta do Kopra, na koju bi se naknadno nadovezala linija za Buje, Motovun, Cerovlje, Boljun, Opatiju, Volosko i Matulje. U Matuljima bi se spojila s prugom Južnih željeznica Sv. Petar - Rijeka.

1887.

Odobrena izrada studije o ekonomičnoj željeznici.

06.1889.

Napravljen opći nacrt s troškovima.

03.1893.

Istarski su zastupnici Bertoli i Rizzi pred Parlamentom u Beču zatražili izgradnju željeznice.

02.1894.

Istarski je pokrajinski Sabor gotovo jednoglasno usvojio zakon o izgradnji pruge Trst - Poreč uz mogući produžetak do Kanfanara i odredio koliki su udio zainteresirane općine bile obvezne platiti za kamate i amortizaciju. Ukupno 700.000 forinti, iznos jednak onome koji je odredila Vlada.

ljetu 1895.

Započete stručne studije za izgradnju željeznice.

19.02.1897.

Dekretom zajamčena izgradnja nove željeznice.

16.12.1898.

Usvojen nacrt zakona.

18.04.1900.

Poziv na javni natječaj za Trst - Buje.

01.1901.

Poziv na javni natječaj Buje - Poreč.

potkraj 1901.
i početak 1902.

Četiri sasvim nove lokomotive tipa U (U 20, 21, 22, 23) izašle su iz poznate tvornice Krauss u Linzu i stigle u Trst. Radilo se o strojevima na zasićenu paru, jednostavne ekspanzije, karakterističnog austrijskog oblika, s visokim i četvrtastim spremnicima za vodu i štitnikom za iskre.

09.02.1902.

U 6. broju Amtsblatta, službenom glasilu uprave državnih željeznica u Trstu, objavljena je okružnica broj 23 u kojoj je iznesen službeni pravilnik za dionicu Trst - Buje, čije je skoro otvaranje najavilo povjerenstvo za kolaudaciju. U toj je okružnici prvi put upotrebljen naziv Parenzana, kojim se označavala željeznica Trst - Poreč.

01.04.1902.

Puštena u promet dionica Trst - Buje.

15.12.1902.

Puštena u promet i dionica Buje - Poreč.

15.04.1904.

Otvorena postaja u Portorožu.

19.07.1906.

Otvoren novi kolodvor S. Andrea, Trst.

1911.

Parenzana je dobila tri stroja iz serije P, također izrađene u tvornici Krauss u Linzu i označene kraticama P1, P2 i P3, koji su zamijenili tri lokomotive serije U (U 37, 38 i 40), premještene tada na druge austrijske pruge.

01.07.1924.

Pruga uključena u talijansku mrežu željeznica.

31.08.1935.

Zatvaranje Parenzane - Ministarstvo za komunikacije je u ožujku 1935. godine obznanilo da će pruga biti zatvorena za promet nakon dolaska zadnjeg vlaka u Trst 31. kolovoza 1935.

7.10.1939.

Objavljena je obavijest o javnoj dražbi koja se trebala održati 10.08.1939. radi prodaje sedam dražbenih partija željeznog materijala u opremi i voznog parka ukinute željeznice Trst - Poreč.

Zgodovina Parenzane

20.09.1876.

Svečana otvoritev Istrske železnice. Železnica naj bi prispevala k učinkovitemu povezovanju vojne luke v Pulju z brezpotji avstro-ogrškega cesarstva, ki se je z ene strani raztezalo od Lombardije do Ogrske in Galicije, z druge pa od Jadrana do velikih srednjeevropskih rek Elbe, Odre in Visle ter Dnestra in Črnega morja.

07.1877.

Z otvoritvijo železniškega odseka Trst - Hrpelje se je razdalja med Puljem in Trstom skrajšala na 130 kilometrov.

1886.

Občine so končno odobrile načrt za železnico od Trsta do Kopra, na katero bi se kasneje navezale linije za Buje, Motovun, Cerovlje, Boljun, Opatijo, Volosko in Matulje. V Matuljih bi se spojila s progo Južnih železnic Sv. Peter - Reka.

1887.

Odobrena izdelava študije o ekonomski upravičenosti železnice.

06.1889.

Izdelan splošni načrt s stroškovnikom.

03.1893.

Istrska poslanca Bertoli in Rizzi sta od dunajskega parlamenta zahtevala izgradnjo železnice.

02.1894.

Istrski deželni zbor je skoraj enoglasno sprejel zakon o izgradnji proge Trst - Poreč z možnostjo podaljška do Kanfanarja in določil delež, ki so ga morale zainteresirane občine plačati za obresti in amortizacijo, skupno 700.000 forintov, kar je bilo enako vsoti, ki jo je določila vlada.

Poletje 1895.

Začete strokovne študije za izgradnjo železnice.

19.02.1897.

Izgradnja nove železnice zajamčena z dekretom.

16.12.1898.

Sprejet osnutek zakona.

18.04.1900.

Razpis javnega natečaja za odsek Trst - Buje.

01.1901.

Razpis javnega natečaja za odsek Buje - Poreč.

ob koncu 1901.
in v začetku 1902.

V Trst so prišle štiri popolnoma nove lokomotive tipa U (U 20, 21, 22, 23), izdelane v znani tovarni Krauss v Linzu. To so bili stroji na nasičeno paro, z enostavno ekspanzijo, značilne avstrijske oblike, z visokim štirioglatim rezervoarjem za vodo in lovilec isker.

09.02.1902.

V 6. številki Amtsblatta, uradnega glasila uprave državnih železnic v Trstu, je bila objavljena okrožnica številka 23, ki je vsebovala uradni pravilnik za odsek Trst - Buje, katerega skorajšnje odprtje je objavila kolavdacijska komisija. V tej okrožnici je bilo prvič uporabljeno ime Parenzana, ki je opredeljevalo železnico Trst - Poreč.

01.04.1902.

V promet spuščen odsek Trst - Buje.

15.12.1902.

V promet spuščen odsek Buje - Poreč

15.04.1904.

Otvoritev postaje v Portorožu.

19.07.1906.

Odprt nov kolodvor Sv. Andreja, Trst.

1911.

Parenzana je dobila tri lokomotive serije P, ki so bile tudi izdelane v tovarni Krauss. Označene so bile s kraticami P1, P2 in P3 in zamenjale so tri lokomotive serije U (U 37, 38 in 40), ki so bile premeščene na druge avstrijske proge.

01.07.1924.

Vključitev proge v italijansko železniško omrežje.

31.08.1935.

Zaprtje Parenzane - Ministrstvo za komunikacije je marca 1935 razglasilo, da bo po prihodu zadnjega vlaka v Trst, 31. avgusta 1935, proga zaprta za promet.

7.10.1939.

Objavljeno je bilo obvestilo o javni dražbi, ki bi morala potekati 10 avgusta 1939, za prodajo sedmih partij železnega materiala oz. opreme in voznega parka ukinjene železnice Trst - Poreč.

La storia della Parenzana

20.09.1876.

Solenne inaugurazione della Ferrovia Istriana. La ferrovia avrebbe dovuto contribuire ad un efficiente collegamento del porto militare di Pola, a fronte delle carenti connessioni viarie dell'impero austroungarico, che da una parte si estendeva dalla Lombardia sino all'Ungheria e la Galizia, dall'altra parte dall'Adriatico sino ai grandi fiumi dell'Europa Centrale, Elba, Oder, Wisla, Dniester ed al Mar nero.

07.1877.

Con l'inaugurazione della tratta ferroviaria Trieste-Erpelle la distanza tra Pola e Trieste si ridusse di 130 chilometri.

1886.

I comuni infine approvarono il progetto per la ferrovia che avrebbe congiunto Trieste a Capodistria, alla quale si sarebbero connesse in un secondo momento le linee per Buie, Montona, Ceretto, Bogliuno, Abbazia, Volosca e Mattuglie. A Mattuglie poi avrebbe dovuto ricongiungersi con la linea della Südbahn di San Pietro del Carso - Fiume.

1887.

Approvazione dello studio redatto sull'opportunità economica delle ferrovie.

06.1889.

Elaborazione del progetto generale con le poste dei costi.

03.1893.

I deputati istriani Bertoli e Rizzi pretesero dal Parlamento viennese la costruzione della ferrovia.

02.1894.

L'Assemblea istriana approvò quasi all'unanimità la legge sulla costruzione della tratta Trieste - Parenzo, con il possibile prolungamento sino a Canfanaro, stabilendo anche la quota di partecipazione per un totale di 700.000 fiorini, corrispondente alla somma per tale impresa stanziata dal Governo.

estate 1895.

Inizio degli studi tecnici per la costruzione della ferrovia.

19.02.1897.

Il decreto sancisce la costruzione della nuova ferrovia.

16.12.1898.

Approvazione della bozza di legge.

18.04.1900.

Pubblicazione del bando per la gara d'appalto per la tratta Trieste - Buie.

01.1901.

Pubblicazione del bando per la gara d'appalto per la tratta Buie - Parenzo.

fine del 1901.
ed inizio del 1902.

Arrivano a Trieste quattro locomotive tipo U del tutto nuove (U 20, 21, 22, 23), costruite nel famoso opificio Krauss a Linz. Si trattava di locomotive a vapore saturo, a semplice espansione, dalla caratteristica forma austriaca, con un serbatoio d'acqua maggiorato quadrangolare e munite di parascintille.

09.02.1902.

Nel numero 6 dell'Amtsblatt, la gazzetta ufficiale delle Ferrovie dello Stato di Trieste, fu pubblicata la circolare n. 23, che conteneva il regolamento ufficiale per la tratta Trieste - Buie, della quale la Commissione di Collaudo annunciò anche la prossima inaugurazione. Nella predetta circolare comparve per la prima volta il nome Parenzana, con il quale si definiva la tratta Trieste - Parenzo.

01.04.1902.

Apertura della tratta Trieste - Buie.

15.12.1902.

La tratta Buie - Parenzo aperta al pubblico.

15.04.1904.

Inaugurazione della stazione di Portorose.

19.07.1906.

Apertura della nuova stazione ferroviaria di Sant' Andrea

1911.

La Parenzana si dotò di tre locomotive tipo P, prodotte nelle officine Krauss. Esse erano contrassegnate con la sigla P1, P2 e P3 ed andarono a sostituire le tre locomotive della serie U (U 37, 38 e 40), che furono trasferite su altre linee austriache.

01.07.1924.

Collegamento della tratta alla rete ferroviaria italiana.

31.08.1935.

Il Ministero delle Comunicazioni annunciò a marzo del 1935 l'arrivo dell'ultimo treno a Trieste, il 31 agosto 1935, la tratta fu dismessa.

7.10.1939.

Pubblicazione dell'avviso di asta pubblica, che avrebbe dovuto tenersi il 10 agosto 1939, per la vendita di sette partite di materiale ferroso, di allestimenti e del parco macchine della tratta ferroviaria dismessa Trieste - Parenzo.

History of the Parenzana Railway

20.09.1876.

The idea behind the construction of a new railway line was to establish an effective link between the military port at Pula and the hinterlands of the Austro-Hungarian Empire, stretching on the one side from Lombardy to Hungary and Galicia and, on the other side, from the Adriatic to large Central-European rivers of the Elbe, Odra and Wisla and as far as the Dniester river and the Black Sea.

07.1877.

With the opening of the Trieste-Hrpelje section, the distance between Pula and Trieste reduced to 130 kilometres.

1886.

The municipalities finally approved the plan for a rail line from Trieste to Koper, to which the lines for Buje, Motovun, Cerovlje, Boljun, Opatija, Volosko and Matulji would be subsequently connected. At Matulji, the new railway would join the Southern Railway line from Sv. Petar to Rijeka.

1887.

Elaboration of a study on the economic viability of the railway.

06.1889.

Drawing up a general plan and a bill of costs.

03.1893.

Istrian deputies, Bertoli in Rizzi, requested the Parliament in Vienna to construct the railway.

02.1894.

The Istrian Provincial Parliament almost unanimously adopted the law on the construction of the Trieste-Poreč railway, with possible extension to Kanfanar, and determined the amount to be contributed by the municipalities for the payment of interest and depreciation, a total of 700,000 forints, which equalled the amount determined by the government.

summer 1895.

Preparation of technical studies for the construction of the railway.

19.02.1897.

Construction of the new railway guaranteed by a decree.

16.12.1898.

Adoption of a draft law.

18.04.1900.

Public tender for the construction of the rail section between Trieste and Buje.

01.1901.

Public tender for the construction of the rail section between Buje and Poreč.

End 1901
beginning 1902

Four brand new locomotives of the U-series (U 20, 21, 22, 23) arrived to Trieste. They were built by a recognised factory Krauss from Linz. The locomotives had saturated-steam engines, with simple expansion and they were of a typical Austrian design, with a tall rectangular water tank and a spark arrester.

09.02.1902.

In Amtsblatt No. 6, the official journal of the State Railways Administration in Trieste, a Circular No. 23 was published, containing the regulations for the Trieste-Buje section, which forthcoming opening was announced by the technical inspection commission. In this Circular, the name Parenzana was used for the first time, denoting the Trieste-Poreč railway.

01.04.1902.

Opening of the railway section between Trieste and Buje.

15.12.1902.

Opening of the railway section between Buje and Poreč.

15.04.1904.

Inauguration of the railway station at Portorož.

19.07.1906.

Opening of the new Sant'Andrea Station in Trieste.

1911.

Parenzana got three locomotives of the P-series, also built by the Krauss factory. The locomotives were designated as P1, P2 and P3 and they replaced the U-series locomotives (U 37, 38 and 40), which were transferred to other Austrian lines.

01.07.1924.

Incorporation of the railway line into the Italian railway network.

31.08.1935.

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

7.10.1939.

A notice of public auction was published, which was planned to take place on 10 August 1939, for the sale of seven lots of iron material, equipment and rolling stock of the discontinued railway line.

Geschichte der Parenzaner Bahn

20.09.1876.

Feierliche Öffnung der istrischen Bahn. Die Eisenbahn sollte zur effizienten Verbindung des Kriegshafens in Pula mit dem unwegsamen Gelände des Österreich-Ungarn Kaiserreiches, das sich auf der einen Seite von der Lombardei bis Ungarn und Galizien, auf der anderen Seite von der Adria bis zu den großen mitteleuropäischen Flüssen Elbe, Oder und Weichsel, sowie bis Dnister und dem Schwarzen Meer erstreckt, beitragen.

07.1877.

Mit der Öffnung des Bahnabschnittes Triest - Hrpolje verkürzte sich die Entfernung zwischen Pula und Triest auf 130 Kilometer.

1886.

Die Gemeinden haben endlich den Bauplan für die Eisenbahn von Triest bis Koper bewilligt. Auf diese Bahnstrecke sollen später Anbindungen für Buje, Motovun, Cerovlje, Boljun, Opatija, Volosko und Matulje folgen. In Matulje sollte eine Verbindung mit der Bahnstrecke St. Peter - Rijeka gebaut werden.

1887.

Bewilligung der Studie über die Wirtschaftlichkeit der Bahn.

06.1889.

Ausgearbeiteter allgemeiner Plan mit Kostenverzeichnis.

03.1893.

Die istrischen Abgeordneten Bertoli und Rizzi haben am Wiener Parlament den Eisenbahnbau verlangt.

02.1894.

Der istrische Landtag verabschiedet das Baugesetz für die Strecke Triest - Poreč fast einstimmig, mit der Verlängerungsmöglichkeit nach Kanfanar, und bestimmte den von den interessierten Gemeinden als Zinsen und Amortisierungskosten zu bezahlenden Anteil, insgesamt 700.000 Forint, was mit der vom Staat bestimmten Summe übereinstimmte.

sommer 1895.

Beginn von Fachstudien für Bahnbau.

19.02.1897.

Bau der neuen Eisenbahn gewährleistet mit Dekret.

16.12.1898.

Gesetzesentwurf wird verabschiedet.

18.04.1900.

Öffentliche Ausschreibung für den Abschnitt Triest - Buje.

01.1901.

Öffentliche Ausschreibung für den Abschnitt Buje - Poreč.

Ende 1901
und Anfang 1902.

Vier vollkommen neue Lokomotiven der Reihe U (U 20, 21, 22, 23) aus dem renommierten Werk Krauss in Linz, kamen nach Triest. Das waren Satteldampfmaschinen mit einfacher Expansion und den für Österreich typischen Formen, mit einem hohen viereckigen Wasserreservoir und einem Funkenfänger.

09.02.1902.

In der 6. Ausgabe des Amtsblattes, dem offiziellen Blatt der staatlichen Eisenbahnverwaltung in Triest, wurde das Rundschreiben Nr. 23 veröffentlicht, in dem die offizielle Ordnung für den Abschnitt Triest - Buje, dessen baldige Öffnung von der Kollaudierungskommission veröffentlicht wurde, enthalten war. In diesem Rundschreiben wurde für die Eisenbahn Triest - Poreč (Parenzo) zum ersten Mal der Name Parenzaner erwähnt.

01.04.1902.

Inbetriebnahme des Abschnittes Triest - Buje.

15.12.1902.

Inbetriebnahme des Abschnittes Buje - Poreč.

15.04.1904.

Eröffnung der Bahnstation in Portorož.

19.07.1906.

Eröffnung des neuen Bahnhofes St. Andrä, Triest.

1911.

Die Parenzaner Bahn bekam drei Lokomotiven der Reihe P, die ebenfalls im Werk Krauss produziert wurden. Sie waren gekennzeichnet mit den Kürzeln P1, P2 sowie P3 und sie sollten drei Lokomotiven der Reihe U (U 37, 38 und 40) ersetzen, die auf anderen österreichischen Strecken zum Einsatz kamen.

01.07.1924.

Einbindung der Strecke ins italienische Bahnnetz.

31.08.1935.

Schließung der Parenzaner Bahn. Das Kommunikationsministerium ließ im März 1935 verlauten, dass nach der Einfahrt des letzten Zuges in Triest am 31. August 1935 die Strecke für den Verkehr geschlossen wird.

7.10.1939.

Die Mitteilung über die öffentliche Versteigerung von sieben Partien Eisenmaterials bzw. der Ausrüstung sowie des Fuhrparks der stillgelegten Eisenbahn Triest - Poreč, die am 10. August 1939 stattfinden sollte, wird veröffentlicht.



Projekt Parenzana

Implementacija PARENZANE I započela je 03. travnja 2006. godine a okončana 03. lipnja 2008. godine. Glavni cilj projekta Parenzane I bio je revitalizacija trase nekadašnje željezničke pruge Parenzane, integriranje turističke ponude i dugoročna prekogranična suradnja. Ciljevi su realizirani osposobljavanjem 60-tak kilometara trase stare željezničke pruge koja do sada nije bila u funkciji, na području općina Vižinada, Karojba, Motovun, Oprtalj, Grožnjan, te gradova Buje i Umaga, te njenom prenamjenom u biciklističku i pješačku stazu. Istovremeno, slovenski partner osposobio je 20-tak kilometara trase na području Republike Slovenije.

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 projektu Parenzana II obnavlja se dionica Vižinada-Poreč, dionica Lama-Dekani i most u Livadama a postavlja se i maketa lokomotive Parenzane u prirodnoj veličini u Vižinadi. Izrađuju se i postavljaju replike miljokaza, višejezične info-signalizacijske table i tematske table, izrađuju se odmorišta. Osposobljavaju se 4 bike vodiča, uspostavljaju se info-bike točke te info-kiosci s ciljem pružanja info&servisnih informacija.

U sklopu projekta proširen je i obnovljen multimedijalni muzej Parenzane u Livadama, koji se nalazi uz samu trasu.



Partneri:

PARENZANA I

Vodeći partner: 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

Projekt Parenzana



Izvajanje projekta PARENZANA I je pričelo 3. aprila 2006 in se zaključilo 3. junija 2008. Glavni cilji so bili revitalizacija nekdanje železniške proge Parenzane, integracija turistične ponudbe in dolgoročno čezmejno sodelovanje. Cilji so bili doseženi z ureditvijo približno 60-ih kilometrov trase stare železniške proge, ki do takrat ni bila v uporabi, na območju občin Vižinada, Karojba, Motovun, Oprtalj in Grožnjan ter mest Buje in Umag. Trasa je bila preurejena v kolesarsko stezo in pešpot. Hkrati je slovenski partner usposobil 20 kilometrov trase na območju Republike Slovenije.

Leta 2009 je bilo prijavljeno in odobreno nadaljevanje projekta v okviru Programa IPA CBC SI-HR 2007-2013 z nazivom PARENZANA II - Ponovna ožvitev Poti zdravja in prijateljstva. V projektu PARENZANA II sta bila obnovljena odseka Vižinada-Poreč in Lama-Dekani, most v Livadah in postavljena je bila maketa lokomotive Parenzane v naravni velikosti v Vižinadi. Izdelujejo in postavljajo se kopije milnikov, večjezične informativno-označevalne in tematske table in urejajo se počivališča. Usposobljeni so bili štirje kolesarski vodiči, vzpostavljajo se info-bike točke in info-kioski za nudenje informacij in storitev. V okviru projekta je bil obnovljen in razširjen multimedijški muzej Parenzane v Livadah, ki se nahaja tik ob trasi.

Partnerji:

PARENZANA I

Vodilni partner: 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

Il progetto Parenzana

L'esecuzione del progetto PARENZANA I ha avuto inizio il 3 aprile del 2006 e si è conclusa il 3 giugno 2008. Gli obiettivi principali del progetto erano la rivitalizzazione dell'ex tratta ferroviaria Parenzana, l'integrazione dell'offerta turistica e la cooperazione transfrontaliera a lungo termine. Gli obiettivi sono stati raggiunti con la sistemazione di ca. 60 chilometri dell'ex tratta ferroviaria che allora non era in uso, e che si snodava sul territorio dei comuni di Visinada, Coroiba, Montona, Portole e Grisignana, nonché delle città di Buie e Umago. Il tracciato è stato sistemato e trasformato in pista ciclabile e sentiero. Al contempo, il partner sloveno ha risistemato 20 chilometri di tratta sul territorio della Repubblica di Slovenia.

Nel 2009 è stata predisposta ed approvata la prosecuzione del progetto nell'ambito del Programma IPA CBC SI-HR 2007-2013 recante il nome PARENZANA II - Rivitalizzazione della Strada della salute e dell'amicizia. Nel progetto PARENZANA II sono stati risistemati i tratti Visinada-Parenzo e Lama-Villa Decani, il ponte a Levade e posizionato il modello della locomotiva della Parenzana in grandezza naturale a Visinada. Sono in corso di elaborazione e posizionamento le repliche dei cippi, le tabelle tematiche informative e distintive plurilingui e la sistemazione di zone di sosta. Quattro persone sono state abilitate quali guide del turismo ciclistico; sono in corso di apposizione punti info-bike e info-chioschi per offrire informazioni e servizi. Nell'ambito del progetto è stato rinnovato ed ampliato il museo multimediale della Parenzana a Levade, che si trova proprio sulla tratta.



Partner:

PARENZANA I

Lead partner: Regione Istriana e Comune Città di Capodistria

Partner: Comune di Isola, Comune di Pirano, Club ciclistico MTB Istra - Pazin

PARENZANA II

Lead partner: Regione Istriana

Partner: Città di Parenzo, Comune di Visinada, Comune di Portole, Città di Buie, Comune Città di Capodistria, Comune di Isola, Comune di Pirano

Project Parenzana



The implementation of the PARENZANA I Project started on 3 April 2006 and concluded on 3 June 2008. The main objectives of PARENZANA I Project were to revitalise the former railway line, integrate tourism resources and establish long-term cross-border cooperation. The objectives were attained through the arrangement of about 60 kilometres of the old railway alignment, which until then had not been in use, in the areas of the municipalities of Vižinada, Karojba, Motovun, Opatlj and Grožnjan, and in the areas of the towns of Buje and Umag. The route was converted into a bicycle path and hiking trail. During the same time, the Slovenian partner restored about 20 kilometres of the route in the territory of the Republic of Slovenia.

In 2009, the continuation of the project was proposed and approved within the framework of the IPA CBC Operational Programme SI-HR 2007-2013, designated as PARENZANA II - Revitalisation of the Route of Health and Friendship. Within the PARENZANA II Project, two railway route sections have been restored, namely the sections from Vižinada to Poreč and from Lama to Dekani; a bridge rebuilt at Livade and a full-size locomotive model made and exhibited at Vižinada. Copies of milestones are being produced and positioned, multilingual information, signalling and thematic boards placed and rest areas arranged along the bicycle path. Four bike rangers have been trained, and bike information points and information kiosks, offering information and services, have been established. Moreover, the Parenzana multimedia museum, located right next to the route at Livade, has been restructured and enlarged.

Partners:

PARENZANA I

Leading Partners: Istria County and Municipality of Koper

Partners: Municipality of Izola, Municipality of Piran, MTB Club Istra - Pazin

PARENZANA II

Leading Partner: Istria County

Partners: Town of Poreč, Municipality of Vižinada, Municipality of Opatlj,

Town of Buje, Municipality of Koper, Municipality of Izola, Municipality of Piran

Projekt Parenzana

Das Projekt PARENZANA I verlief vom 3. April 2006 bis zum 2. Juni 2008. Die Hauptziele des Projektes PARENZANA I waren die Wiederbelebung der ehemaligen Parenzauer Bahnstrecke, Integration des touristischen Angebotes und eine langfristige grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Diese Ziele wurden erreicht mit der Errichtung von ungefähr 60 km der alten Eisenbahntrasse auf dem Gebiet der Gemeinden Vižinada, Karojba, Motovun, Opatlj und Grožnjan, sowie der Städte Buje und Umag, die bis dahin nicht benutzt wurde. Die Eisenbahntrasse wurde in einen Fahrrad- und Fußgängerweg umgewandelt. Gleichzeitig machte der slowenische Partner dasselbe mit den 20 km der Strecke auf dem Gebiet der Republik Slowenien.

Im Jahr 2009 wurde im Rahmen des Programms IPA CBC SI-HR 2007-2013 die Weiterführung des Projektes PARENZANA II - Wiederbelebung des Gesundheits- und Freundschaftsweges angemeldet und bewilligt. Im Projekt PARENZANA II wurden die Abschnitte Vižinada-Poreč und Lama-Dekani, sowie die Brücke in Livade erneuert und es wurde ein Modell einer Parenzauer Lokomotive in Naturgröße in Vižinada aufgestellt. Es werden Kopien von Meilensteinen her- und aufgestellt, mehrsprachige Informations- und Themenschilder vorgestellt und Rastplätze hergerichtet. Es wurden vier Fahrradfahrer ausgebildet und darüber hinaus werden Fahrrad-Infopunkte und Informationsbuden aufgestellt, wo Informationen und Dienstleistungen angeboten werden. Im Rahmen des Projektes wurde das Multimedia-Museum der Parenzauer Bahn direkt an der Bahntrasse in Livade erneuert und erweitert.



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: Gemeinde Poreč, Gemeinde Vižinada, Gemeinde Opatlj, Stadt Buje, Stadtgemeinde Koper, Gemeinde Izola, Gemeinde Piran



PARENZANA



ZANIMLJIVOSTI | ZANIMIVOSTI |
ATTRAZIONI | ATTRACTIONS |
ATTRAKTIONEN

1. Jama Baredine | Jama Baredine |
La grotta di Baredine |
Baredine Cave | Baredine Höhle
2. Eufrazijeva Bazilika u Poreču |
Evfracijeva bazilika v Poreču |
Basilica Eufrasiana a Parenzo |
Euphrasian Basilica at Poreč |
Euphrasian-Basilika in Poreč
3. Solana - Sečovlje | Piranske soline |
Le saline di Pirano | Piran Saltpans |
Salinen von Piran
4. Željeznički muzej u Trstu |
Železniški muzej v Trstu |
Il Museo Ferroviario di Trieste |
Railway Museum in Trieste |
Eisenbahnmuseum in Triest
5. Muzej Parenzane - Livade |
Muzej Parenzane v Livadah |
Il museo della Parenzana a Levade |
Parenzana Museum at Livade |
Parenzaner Museum in Livade
6. Maketa lokomotive - Vižinada |
Maketa lokomotive v Vižinadi |
Replica della locomotiva a Visinada |
Locomotive Model at Vižinada |
Eisenbahnmodel in Vižinada

TUNEL | GALLERIA | TUNNEL | TUNNEL

9. Motovun | Montona

VIJADUKT | VIJADUKT | VIADOTTO |
VIADUCT | TALBRÜCKE

10. Sabadin



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



VIDIKOVCI | RAZGLEDNE TOČKE |
PUNTI PANORAMICI | LOOKOUTS |
AUSSICHTSPUNKTE



POSTAJE | POSTAJE | STAZIONI |
STATIONS | BAHNSTATIONEN

1. Trst | Trieste
2. Servola
3. Monte Castiglione
4. Žavlje | Zaulle (Aquilina)
5. Milje | Muggia
6. Škofije | Scoffie - Albaro Vescovà
7. Dekani | Villa Decani
8. Lazaret | Lazzaretto - Risano
9. Kopar | Capodistria
10. Smedela | Semedella
11. Izola | Isola d'Istria
12. Strunjan | Strignano
13. Portorož / Piran | Portorose / Pirano
14. Lucija | Lucia
15. Sv. Bartolomej / Paderno | San Bortolo
16. Sečovlje | Sicciole
17. Savudrija | Salvore
18. Markovac-Mažurija | Mazzoria (Markovaz)
19. Kaldanija | Caldanina
20. Buje | Buie
21. Triban | Tribano
22. Grožnjan | Grisignana
23. Kostanjica | Castagna
24. Završje | Piemonte D'Istria
25. Oprtali | Portole
26. Livade | Bagni San Stefano - Levade
27. Motovun | Montona
28. Karoiba | Caroiba
29. Rakotule | Raccotole
30. Vižinada | Visinada
31. Baldaši | Baldassi
32. Labinci | Santa Domenica
33. Višnjani | Visignano
34. Nova Vas | Villanova di Parenzo
35. Poreč | Parenzo



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

TUNEL | GALLERIA | TUNNEL | TUNNEL

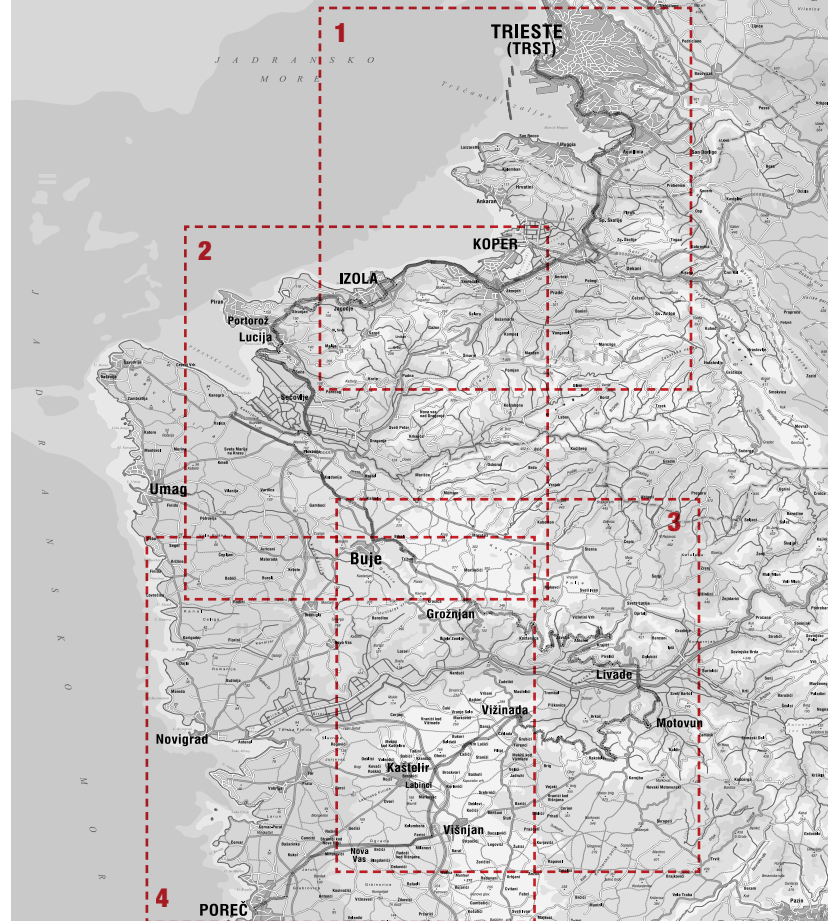
1. Lucan | Luzzan
2. Kalcini | Calcini
3. Kostanjica | Castagna
4. Završje 1 | Piemonte 1
5. Završje 2 | Piemonte 2
6. Freski | Freschi

VIJADUKT | VIJADUKT | VIADOTTO |
VIADUCT | TALBRÜCKE

7. Oprtali | Portole

MOST | MOST | PONTE | BRIDGE | BRÜCKE

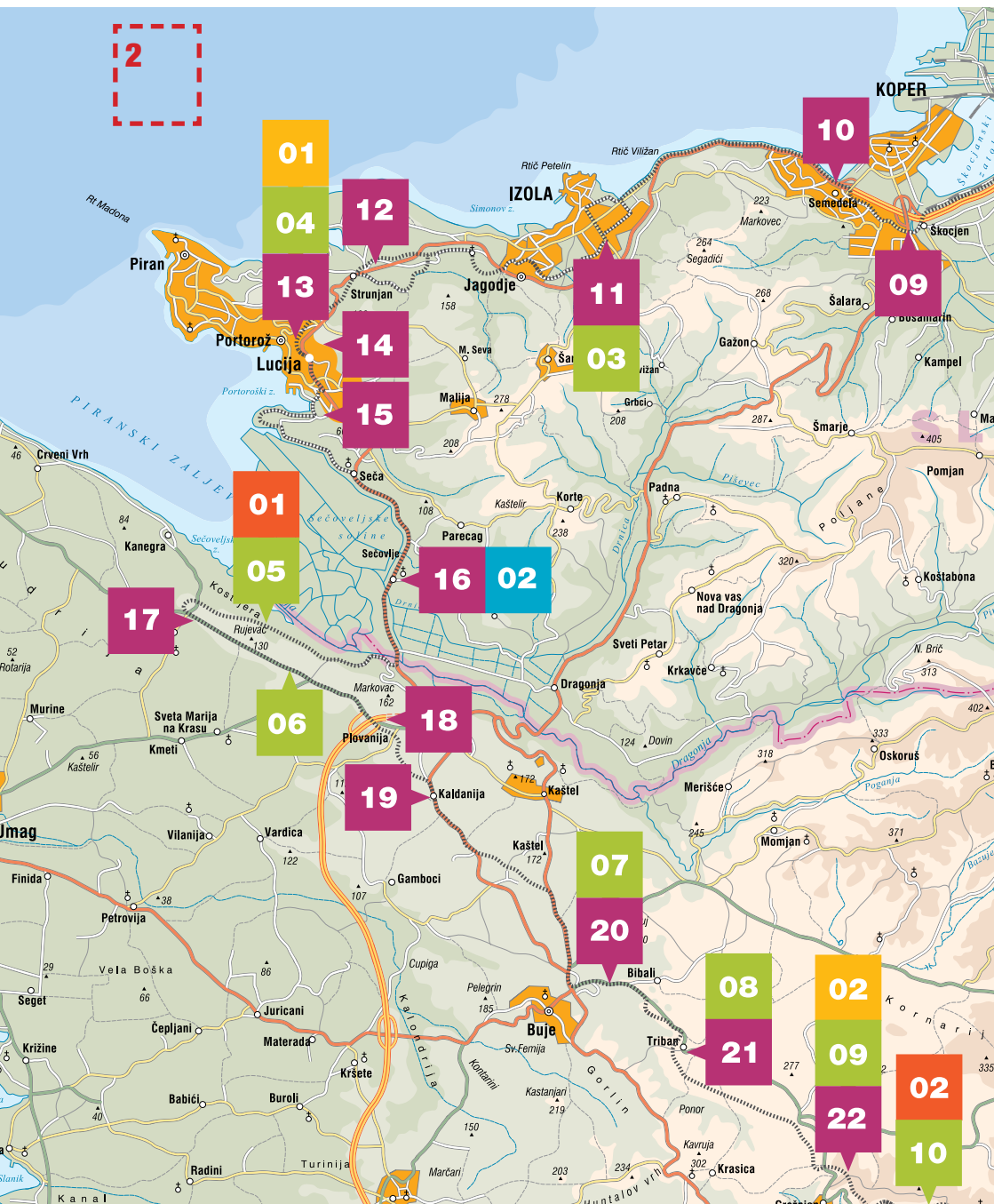
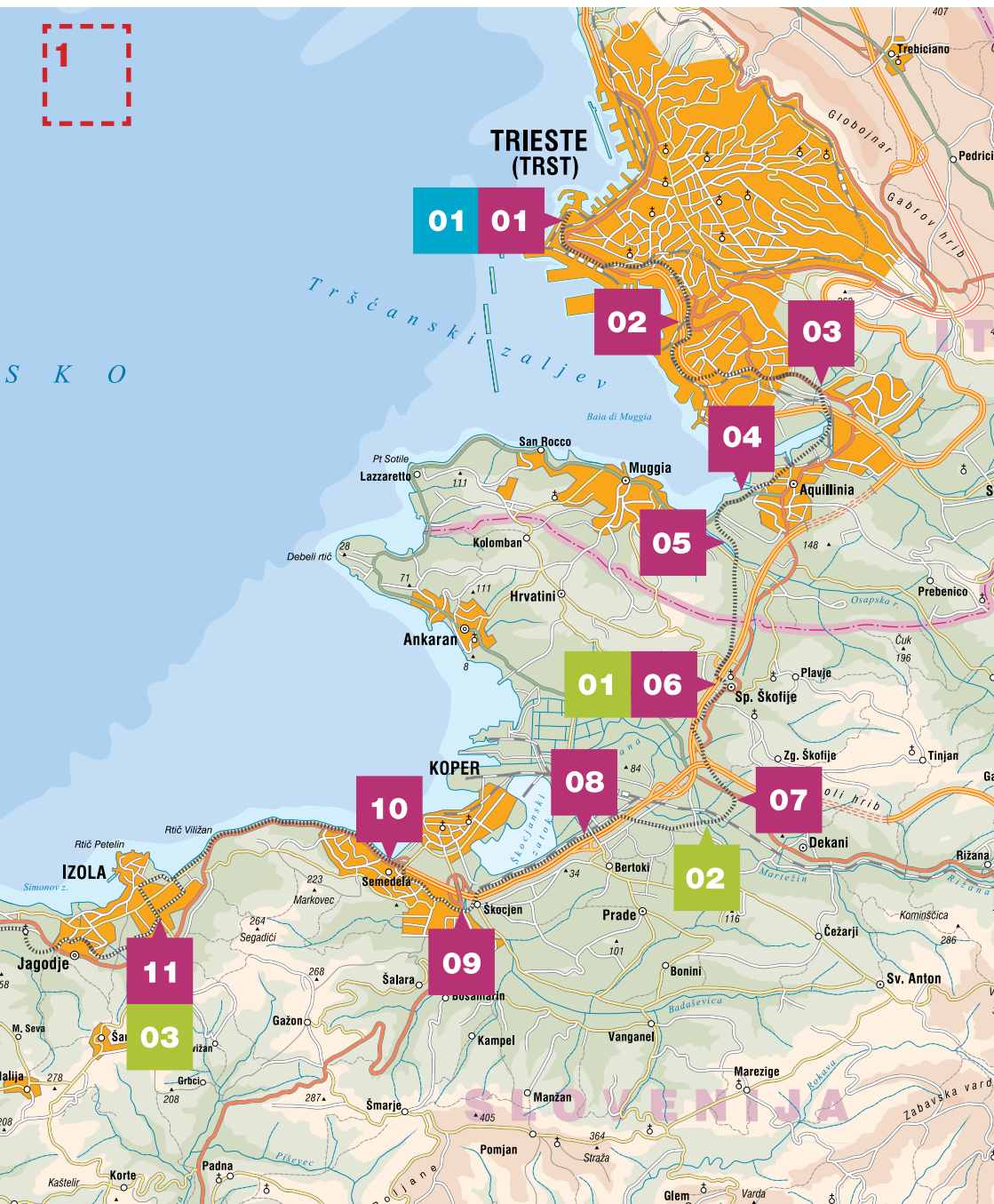
8. Livade | Levade



TUMAČ

LEGENDA | LEGENDA | KEY | ZEICHENERKLÄRUNG

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | autocesta avtocesta autostrada
motorway Autobahn | | nerazvrstana cesta nekategorizirana cesta
strada non specificata non-categorized road
nicht klassifizierte Straße |
| | autocesta u izgradnji avtocesta v gradnji
autostrada in costruzione motorway
under construction Autobahn im Bau | | željeznička pruga železniška proga
ferrovia railway line Bahnstrecke |
| | državna cesta državna cesta strada
statale state road Landesstraße | | državna granica državna meja confine
di stato state border Staatsgrenze |
| | županijska cesta regionalna cesta strada
regionale regional road Regionalstraße | | visinska kota višinska kota quota
elevation Höhenpunkt |
| | lokalna cesta lokalna cesta strada
locale local road Gemeindestraße | | crkva cerkev chiesa church Kirche |
| | put, staza pot, steza sentiero path Weg | | PARENZANA |







PARENZANA

Poreč | Parenzo

Osim u Poreču, putničke zgrade prve kategorije izgrađene su još na samo dvije druge postaje, u Kopru i Luciji. Postaja u Poreču bila je zamišljena poput buduće početne stanice ogranka Poreč-Kanfanar i još jednog kratkog ogranka, gdje je planirana izgradnja i postaje za izravan ukrcaj robe s vlaka na parobrode i obratno. Zato je porečka stanica bila veća od tršćanske i također izgrađena poput tranzitne postaje. Svi su objekti na postaji u Poreču očuvani u savršenom stanju, a danas se koriste u druge svrhe.

Poleg Poreča sta bili potniški zgradbi prve kategorije zgrajeni samo še na dveh drugih postajah v Kopru in Luciji. Postaja v Poreču je bila zamišljena kot bodoča začetna postaja stranske proge Poreč-Kanfanar in še ene krajshe stranske proge, kjer je bila načrtovana gradnja postaje za vkrcavanje blaga na parnike in obratno. Zato je bila poreška postaja večja od tržaške iz zgrajena tudi kot tranzitna postaja. Vsi objekti na postaji v Poreču so ohranjeni v odličnem stanju, vendar jih danes uporabljajo v drugačne namene.

Oltre a quella di Parenzo, all'epoca vi furono soltanto altre due stazioni passeggeri di prima categoria; a Capodistria e a Lucia. La stazione di Parenzo fu progettata quale futura stazione iniziale della tratta secondaria Parenzo Canfanaro, ed ancora di un'altra breve tratta, dove si progettava la costruzione della stazione di carico e scarico diretto delle merci sui piroscafi a vapore. Per tale motivo, la stazione di Parenzo, adibita quale punto di transito, era più grande di quella di Trieste. Tutti gli edifici della stazione di Parenzo si sono conservati ottimamente, ma oggi vengono utilizzati per scopi diversi.

In addition to Poreč, passenger buildings of the first class were also built at Koper and Lucija. The station at Poreč was conceived as a future initial station of the Poreč-Kanfanar railway line, and another shorter line, where a station was planned for the embarkation of goods and passengers on steamboats and vice versa. For this reason the Poreč train station was larger than the one at Trieste and it was constructed as a transit station. All facilities are in excellent condition, but used for other purposes.

Auser in Poreč gab es noch in Koper und Lucija Bahngebäude der ersten Kategorie. Die Bahnstation in Poreč war als die zukünftige Anfangsstation der Nebenstrecke u Poreč - Kanfanar und noch einer weiteren kurzen Nebenstrecke, für die der Bau einer Station zum Auf- und Abladen von Dampfzügen vorgesehen. Deshalb war auch die Station in Poreč grösser als die in Triest. Darüber hinaus war sie auch als eine Transitstation geplant. Alle Gebäude entsprechen ihrem ursprünglichen Zustand, sie werden heute jedoch zu anderen Zwecken genutzt.



Buje | Buie

Postaja u Bujama bila je početna postaja vlakova za Trst i Poreč te sjedište pričuvnog osoblja koje je bilo nadležno za cijelu prugu. Služila je također kao spremište rezervnih lokomotiva i onih u službi te kao remiza vozila za pružanje pomoći. Pored toga, imala je radionice za reviziju lokomotiva i vagona te veliki snop tranzitnih i zaustavnih kolosijeka. Unatoč velikoj važnosti postaje, putnička je zgrada bila druge kategorije, a 1908. godine ipak je nadograđen još jedan kat za smještaj ureda. Vlak se u Bujama zaustavljao 10 minuta. Objekti su i danas u dobrom stanju.

Postaja v Bujah je bila začetna postaja vlakov za Trst in Poreč in sedež osebja, ki je bilo odgovorno za celo progo. Služila je kot remiza rezervnih in delujočih lokomotiv ter drugih pomožnih železniških vozil. Na postaji so bile tudi delavnice za popravila lokomotiv in vagonov ter niz tranzitnih in odstavnih tirov. Kljub pomembnosti te postaje je bila potniška stavba druge kategorije. Leta 1908 pa so jo celo dvignili za eno nadstropje, kamor so namestili urade. Vlak se je v Bujah zaustavljao deset minut. Objekti bujske postaje so še danes v dobrem stanju.

La stazione di Buie fungeva da punto di partenza dei treni che partivano alla volta di Trieste o Parenzo, nonché sede del personale responsabile di tutta la tratta. Serviva da magazzino delle locomotive in funzione e di ricambio e di altri veicoli ferroviari ausiliari. La stazione comprendeva cantieri per la riparazione di locomotive e vagoni, e una serie di binari di transito e di servizio. Nonostante l'importanza di questa stazione, l'edificio per i passeggeri era di seconda categoria. Nel 1908 invece fu sopraelevata di un piano, dove presero posto anche gli uffici. Il treno sostava a Buie per dieci minuti. Gli edifici della stazione di Buie ancor oggi sono in un buon stato di conservazione.

The station at Buje was the initial station of the trains for Trieste and Poreč, and the headquarters of the personnel responsible for the operation and maintenance of the entire line. It served as a depot for spare and operating locomotives and other rolling stock. The station also had repair workshops for locomotives and wagons, and an array of passing and stabling tracks. Despite the importance of this station, the passenger building was of the second class. However, in 1908 the building was raised by one storey to accommodate offices.



Trains stopped for ten minutes at Buje. The facilities of the station are still in good condition.

Die Bahnstation in Buje war die Anfangsstation für Züge nach Triest und Poreč und Sitz des für die gesamte Strecke zuständigen Bahnpersonals. Sie diente als Fahrzeughalle und als Ort für erste Hilfe. An der Station befanden sich auch Reparaturwerkstätten für Lokomotiven und Wagen, sowie auch Transit- und Abstellgleise. Trotz der Bedeutung dieser Bahnstation gehörte das Empfangsgebäude für Fahrgäste zur zweiten Kategorie und im Jahr 1908 wurde das Gebäude sogar um ein Stockwerk erweitert und dort Büros eingerichtet. Der Zug hielt in Buje für 10 Minuten an. Die Gebäude der Bahnstation sind heute noch in sehr guter Verfassung.



PARENZANA

Motovun | Montona

Postaja u Motovunu bila je zgrada druge kategorije, obložena blokovima vapnenca nepravilnih linija. Postavljena je gotovo na pola puta do gradske jezgre što se uzdiže na vrhu brijega. Bila je opremljena jednim preticajnim i jednim zaustavnim kolosijekom. Za vrijeme austrijske uprave imala je funkciju ranžirne postaje za prve jutarnje i posljednje večernje vlakove koji su dulje stajali. Postaja u Motovunu nastanjena je i vrlo dobro očuvana, kao i svi njeni dijelovi.

Postaja v Motovunu je bila zgradba drugoga reda, obložena z apnenčastimi bloki nepravilnih oblik. Stoji na pol poti do središća mesta, ki se dviguje na vrhu brega. Opremljena je bila s prehitevalnim in odstavnim tirom. V času avstrijske uprave je imela funkcijo ranžirne postaje za prve jutranje in zadnje večerne vlake, ki so stali dlje časa. Postaja v Motovunu je naseljena in zelo dobro ohranjena, kako tudi vsi njeni deli.



La stazione di Montona era di seconda categoria, rivestita con blocchi di pietra calcarea dalle forme irregolari, si trova a metà della strada che porta nel centro città e si erge in cima alla sponda. La stazione disponeva di un binario di sorpasso ed uno morto. Durante l'Impero austriaco svolse la funzione di stazione di smistamento per i primi treni della mattina e gli ultimi della sera, che si fermavano più a lungo. La stazione di Montona è abitata e ben conservata, così come tutte le sue parti.

The station at Motovun was of the second class. The station building, coated in irregularly shaped limestone blocks, was located halfway to the centre of the town which rises on the top of the hill. The station was equipped with a passing and stabling track. Under Austrian administration, it was a marshalling yard station for the first morning and the last evening trains. The station building is inhabited and very well preserved.

Die Station in Motovun hatte ein Gebäude der zweiten Kategorie mit Kalkstein verkleidet und mit unregelmäßigen Formen. Sie stand auf dem halben Weg zum Stadtzentrum, das sich auf dem Berg erstreckt. Sie hatte je einen Überhol- und Abstellgleis. Unter der österreichischen Verwaltung hatte sie die Funktion eines Rangierbahnhofs für die ersten Morgen- und die letzten Abendzüge. Die Bahnstation in Motovun ist bewohnt und insgesamt sehr gut erhalten.



PARENZANA

Livade | Levade

Postaja u Livadama nekoliko je godina zaredom imala kućicu s nadstrešnicom, koja je 1908. godine rekonstruirana u nešto drukčijem obliku u odnosu na ostale, a mogu se vidjeti dobro očuvani i drugi objekti izvornog oblika, s iznimkom vodostanice za opskrbu lokomotiva.

Postaja v Livadah je nekaj let imela hišico z nadstreškom, leta 1908 pa so jo rekonstruirali nekoliko drugače kot ostale postaje, vendar so vidni dobro ohranjeni drugi objekti v izvorni obliki, razen razen vodne postaje za oskrbo lokomotiv.

La stazione di Levade, per alcuni anni disponeva di una casetta con pensilina, nel 1908 fu leggermente modificata, distinguendosi così dalle altre stazioni. Appena presso la stazione di Levade potrete vedere le strutture ben conservate nella loro veste originale, ad eccezione della torre idrica per il rifornimento delle locomotive.

For some years the station at Livade had only a shed for passengers, but later (1908.) it was reconstructed somehow differently than other stations. Only at this station it is possible to see well preserved facilities in a truly original form, except the water station for the supply of locomotives.

Die Station in Livade hatte einige Jahre lang ein Häuschen mit Vordach, im Jahr 1908 wurde sie jedoch etwas verändert im Gegensatz zu den anderen Stationen. Dort kann man gut erhaltene Bahnobjekte in ihrer Ursprungsform bewundern, ausser der Wasserstation für die Versorgung von Lokomotiven.





PARENZANA

Oprtalj | Portole



Postaja je bila postavljena ispred naselja Grimaldi, a obuhvaćala je kućicu s nadstrešnicom i maleno robno skladište koje je opsluživalo kratak zauzastavni kolosijek. Otuda strma cesta duga gotovo tri kilometra vodi do Oprtlja. Danas nema traga nekadašnjoj postaji, izuzev očišćene travnate površine.

Postaja je stala pred naseljem Grimaldi in imela je hišico z nadstreškom in majhno skladišče, ki je oskrbovalo odstavni tir. Od tu strma, skoraj tri kilometre dolga cesta vodi do Oprtlja, ki se ponosno dviga na levi strani. Danes o nekdanji postaji ni sledi, ostala je samo očiščena travnata površina.

La stazione si trovava davanti al paese di Grimaldi ed era dotata di casetta con pensilina, nonché di un piccolo magazzino che approvvigionava il binario morto. Da qui una strada ripida di quasi tre chilometri conduce sino a Portole, che si erge orgogliosa sulla sinistra. Oggi dell'ex stazione non esiste più alcuna traccia; è rimasto solo un aperto piano erboso.

The station was located before the settlement of Grimaldi. It had a shed, small warehouse and stabling track. From here a steep, almost three kilometres long road, leads to Oprtlj. There is no trace of the station today, only a grassy clearing remained there.

Die Station befand sich vor dem Ort Grimaldi und war mit einem Häuschen, einem Vordach und einem kleinen Lagerhaus für die Versorgung des Abstellgleises, ausgestattet. Ein Steiler, fast drei Kilometer langer Weg führt ab hier zum Ort Oprtlj. Heute ist von der ehemaligen Bahnstation nichts mehr zu sehen, es blieb nur eine Rasenfläche.



PARENZANA

Grožnjan | Grisignana

Postaja u Grožnjanu, danas u solidnom stanju, uzdiže se na malenoj zaravni u blizini Vrh Roman. Ispred postaje uzdizao se rub visoravni na kojoj je izgrađen sjeverni dio Grožnjana; visoki čempresi gradskog groblja i elegantni vrh zvonika župne crkve obilježavali su krajolik koji bi se nakon izlaska iz tunela Kalcini ukazao putnicima Parenzane.

Postaja v Grožnjanu, ki je danes v dobro ohranjenem stanju, stoji na majhni ravnini v bližini Vrh Roman. Pred postajo se dviga rob planote, na kateri je bil zgrajen severni del Grožnjana; visoke ciprese na mestnem pokopališču in elegantni vrh zvonika župnijske cerkve zaznamujejo pokrajino, ki se je po izhodu iz tunela Kalcini.

La stazione di Grisignana si trova sopra un piccolo altipiano nei pressi del Monte Roman. Dinanzi alla stazione si erge il ciglio dell'altipiano, sul quale è stata costruita la parte settentrionale di Grisignana; gli alti cipressi del cimitero cittadino e l'elegante cima della chiesa parrocchiale caratterizzano il paesaggio, che si apriva ai passeggeri sulla Parenzana all'uscita dal tunnel Calcini.

The Grožnjan station is placed on a small plateau near the Vrh Roman hill. In front of the station, there rises the edge of a plateau where the northern part of Grožnjan was built; tall cypresses in the cemetery and the elegant top of the parish church belfry characterise the landscape, which came into sight of the passengers of the Parenzana train at the exit from the Kalcini tunnel.



Die Station in Grožnjan, die in einem guten Zustand ist, steht auf einer kleinen Ebene in der Nähe des Ortes Vrh Romana. Vor der Bahnstation erhebt sich der Rand einer Hochebene, auf der der nördliche Teil von Grožnjan gebaut wurde, mit hohen Zypressen auf dem Stadtfriedhof und der eleganten Spitze des zur Pfarrkirche gehörenden Glockenturms. Dieser Blick eröffnete sich den Fahrgästen der Parenzananer Bahn gleich nach der Ausfahrt aus dem Kalcina Tunnel.



PARENZANA

Kopar | Koper | Capodistria

Putničke zgrade prve kategorije izgrađene su još na samo dvije druge postaje, u Poreču i Luciji. Za prometovanje vlakova, grijanje putničkih zgrada i drugih objekata na postajama u Kopru, Sečovlju, Bujama, Livadama i Poreču postojala su posebna spremišta ugljena. Na postajama u Kopru i Livadama postavljene su parne vodostanice za potiskivanje vode u spremišta iz kojih je voda otjecala u vodotornjeve. Nekadašnja prijemna zgrada postaje je i danas u dosta dobrom stanju, a nalazi se pored gradskog groblja.

Potniška zgrada prve kategorije so zgarjene samo še na dveh postajah, v Poreču in Luciji. Za obratovanje vlakov, gretje potniških poslopij in drugih objektov so na postajah v Kopru, Sečovljah, Bujah, Livadah in v Poreču obstajala posebna skladišča za premog. Na postajah v Kopru in Livadah so bile postavljene parne vodne postaje za potiskanje vode v rezervoarje, iz katerih je voda odtekala v vodne stolpe. Nekdanja sprejemna zgrada postaje v Kopru je danes v dokaj dobrem stanju, nahaja pa se poleg mestnega pokopališča.

Oltre a quella di Capodistria, all'epoca vi furono soltanto altre due stazioni passeggeri di prima categoria; a Parenzo e a Lucia. Per alimentare i treni, il riscaldamento delle strutture destinate ai passeggeri e le altre strutture presso le stazioni di Capodistria, Sicciole, Buie, Levade e Parenzo, venivano utilizzati dei depositi di carbone (le c.d. Carboniere). Presso le stazioni di Capodistria e di Levade erano state predisposte delle torri d'acqua (piezometriche) per approvvigionare le colonne di rifornimento idrico. L'ex struttura di accoglienza della stazione di Capodistria, collocata nei pressi del cimitero cittadino, oggi si trova in uno stato alquanto buono.

In addition to Kopar, passenger buildings of the first class were also built at Poreč and Lucija. For the operation of trains and heating of passenger buildings and other facilities, there were special coal storage silos at the stations at Koper, Sečovlje, Buje, Livade and Poreč. The Koper and Livade stations had steam water stations for pushing water into tanks, from where the water drained into water towers. The former passenger building at Koper is in a quite good condition, located next to the town cemetery.

Empfangsgebäude der ersten Kategorie. Für den Zugbetrieb, die Beheizung von Empfangsgebäuden und anderen Objekten, gab es an den Bahnstationen in Koper, Sečovlje, Buje, Livade und Poreč spezielle Kohlelageräume. An den Stationen in Koper und Livade waren Wasserdampfstationen aufgestellt, mit denen das Wasser in die Reservoirs gedruckt wurde und von da in die Wassertürme floss. Das ehemalige Empfangsgebäude der Bahnstation in Koper befindet sich neben dem städtischen Friedhof und ist heute immer noch in einem ziemlich guten Zustand.



PARENZANA

Lucija | Lucia

Osim u Luciji, putničke zgrade prve kategorije izgrađene su još na samo dvije druge postaje, u Poreču i Kopru. U prosincu 1911. godine Ministarstvo je željeznica konačno odobrilo izgradnju spojne pruge između Pirana i Lucije, ali električnim tramvajem koji je prometovao po uskotračnom kolosijeku, poput onog na Parenzani, iako s njome nije imao nikakve veze, stoga ni jedno vozilo s Parenzane nije moglo biti korišteno na tramvajskoj liniji namijenjenoj prijevozu putnika. Postaja u Luciji danas više ne postoji.

Poleg Lucije sta bili potniški zgradbi prve kategorije zgrajeni samo še Kopru in Poreču. Decembra 1911, je Ministrstvo za železnice končno odobrilo gradnjo povezovalne proge med Piranom in Lucijo, vendar z električnim tramvajem, ki je vozil po podobni ozkotirni progi kot Parenzana, čeprav z njo ni imel nikakršne zveze in zato se nobeno vozilo Parenzane ni moglo uporabiti na tramvajski progi, ki je bila namenjena izključno prevozu potnikov. Postaje v Luciji danes ni več.



Oltre a quella di Lucia, all'epoca vi furono soltanto altre due stazioni passeggeri di prima categoria; a Capodistria e a Parenzo. Nel dicembre del 1911 il Ministero delle Ferrovie approvò infine la costruzione della tratta di collegamento tra Pirano e Lucia, ma con un tram elettrico, che viaggiava su un tracciato a scartamento ridotto simile alla Parenzana, anche se con essa non aveva nessun collegamento e per tale motivo nessuna vettura della Parenzana poteva essere utilizzata sul tracciato del tram, dedicato unicamente al trasporto di persone. La stazione a Lucia oggi non esiste più.

In addition to Lucija, passenger buildings of the first class were also built at Koper and Poreč. In December 1911, The Ministry of Railways finally approved construction of a line connecting Piran and Lucija; however, it was by an electric tramway, running on a similar narrow-gauge track as Parenzana. But none of the Parenzana vehicles could be used on the tramway line, which was intended only for passenger transport. The station at Lucija does not exist any more.

Auser in Lucija gab es lediglich noch in Koper und Poreč Bahngeläude der ersten Kategorie. In Dezember 1911 hat das Eisenbahnministerium endlich den Bau einer Verbindung zwischen Piran und Lucija genehmigt, jedoch für eine Strassenbahn, die über eine ähnliche Schmalspurstrecke wie die Parenzananer Bahn fuhr, obwohl es zwischen den beiden keinerlei Verbindung gab und deshalb auch keins der Parenzananer Wagen auf der Strassenbahnstrecke fahren konnte, die ausschließlich für die Beförderung von Personen vorgesehen war. Die Station in Lucija gibt es heute nicht mehr.



P A R E N Z A N A

Izola | Isola

Željeznička postaja u Izoli pripadala je drugoj kategoriji postaja. Naknadno je putnička zgrada (1908. godine) podignuta za jedan kat. Glavna zgrada je odlično očuvana sve do danas, kao i dio pratećih objekata.

Željeznička postaja v Izoli priprada drugi kategoriji. Leta 1908 so postajo dvignili za eno nadstropje. Glavna stavba je odlično ohranjena vse do danes, kakor tudi del pomožnih objektov.

La stazione ferroviaria di Isola era di seconda categoria. Nel 1908 la stazione fu elevata di un piano. L'edificio principale s'è conservato ottimamente sino ad oggi, come anche la maggior parte degli altri edifici ausiliari.

The station at Izola was of the second class. In 1908, the house was raised by one storey. The main building, as well as some auxiliary facilities, are very well preserved.

Die Bahnstation in Izola gehörte zu den Stationen der zweiten Kategorie. 1908 wurde ein Stockwerk dazu gebaut.

Das Hauptgebäude ist bis zum heutigen Tag hervorragend erhalten, ebenso wie ein Teil der Nebenobjekte.

Trst | Trieste | Triest

Polazna je postaja u Trstu bila S. Andrea, koja se nalazila na pruži Trst-Hrpelje. Vezu između putničkog prometa na toj liniji i onog na Parenzani označavala je znakovita prijamna zgrada za putnike, čija je središnja točka predstavljala početnu točku za kilometražu Parenzane. Za potrebe ostalog prometa, osim snopa tračnica dugog 625 metara s osam skretanja, podignuto je robno skladište s odgovarajućom rampom i prostorom s nadstrešnicom za pretovar, pomična platforma, remiza za lokomotive s radionicom i ložićka jama s vodotoranjem. Dvije godine nakon predaje prometu Parenzane, cjelokupno je područje S. Andree korjenito izmijenjeno radi izgradnje nove luke u Trstu i novog kolodvora S. Andrea, koji je ubrzo nakon toga opet mijenjao ime postavši kolodvor Trst (austrijskih) državnih željeznica, a nakon vraćanja Trsta Italiji dat mu je naziv Campo Marzio (Marsovo polje). Postaja Parenzane u Trstu porušena je odmah nakon zatvaranja pruge. Ostala je stajati, gotovo neizmijenjena, prijamna zgrada za putnike Državnih željeznica, sa svojim širokim predvorjem.

Začetna postaja Sv. Andreja je bila v Trstu, nahajala pa se je na progi Trst-Hrpelje. Povezavo med potniškim prometom na

tej liniji in tistim v Parenzani, je povezovala značilna sprejemna zgradba za potnike, katere središče je predstavljalo tudi začetno točko kilometrske razdalje Parenzane. Za potrebe ostalega prometa je bilo poleg 625 metrov dolgega niza tračnic z osmimi kretnicami zgrajeno še blagovno skladišče z rampo in nadstreškom za pretovar, pomična platforma, remiza za lokomotive z delavnico ter kurilnica z vodnim stolpom. Dve leti po predaji prometa Parenzane se je območje Sv. Andreja korenito spremenilo zaradi izgradnje novega pristanišča v Trstu in novega kolodvora Sv. Andreja, ki so ga avstrijske državne železnice kmalu preimenovali v Državni kolodvor Trst, po vrnitvi Trsta Italiji pa so mu nadeli ime Campo Marzio (Marsovo polje). Postaja Parenzane v Trstu je bila porušena takoj po zaprtju proge. Skoraj nespremenjena je ostala le zgradba za potnike državnih železnic s svojim širokim predvorjem.

La prima stazione che s'incontrava a Trieste era quella di Sant'Andrea, sulla tratta Trieste - Erpelle. Punto di connessione del trasporto passeggeri di questa tratta e della Parenzana era rappresentato dalla tipica struttura di accoglienza, centro della quale era anche il punto iniziale



per il computo della distanza in chilometri della Parenzana stessa. Per le necessità di altri tipi di trasporto, oltre ai 625 metri di binari con otto scambi, fu costruito anche un magazzino merci con una rampa e una pensilina per il trasbordo, una piattaforma girevole, una rimessa per locomotive con officina ed un deposito di carbone, con colonna idrica. Due anni dopo l'apertura della Parenzana, l'area di Sant'Andrea subì profonde modifiche in seguito alla costruzione del nuovo porto di Trieste e la nuova stazione di Sant'Andrea che le Ferrovie Austriache avrebbero presto rinominato in Trieste Stazione dello Stato; dopo l'annessione di Trieste all'Italia, fu rinominata „Trieste Campo Marzio“. La stazione della Parenzana a Trieste fu demolita immediatamente dopo la chiusura della tratta. Quasi invariato rimase l'edificio passeggeri con l'ampio portico.

The initial Sant'Andrea train station was in Trieste, on the Trieste-Hrpelje railway line. The connection point between this line and the Parenzana railway was a typical building for passengers, which location also represented the starting point for measuring the kilometre distance of Parenzana. In addition to 625 metres long array of tracks with eight switches, the station infrastructure consisted of a goods warehouse with a ramp and jutting roof for loading and unloading of cargo, a turntable, a shed for locomotives with a repair workshop and a boiler room with a water tower. Two years after the opening of the Parenzana Railway, the Sant'Andrea area changed radically due to the construction of a new port in Trieste and the new Sant'Andrea station, which the Austrian State Railways renamed as Trieste State Railway Station. When Trieste was returned to Italy, the station was designated as Campo Marzio. The Parenzana station in Trieste was demolished immediately after closure of the railway line. The only facility that remained almost unchanged is the passenger building, with a large lobby.

Die Anfangsstation St. Andrea befand sich in Triest an der Strecke Triest Hrpelje. Die Verbindung des Personenverkehrs zwischen dieser Strecke und der Parenzaner Bahn war ein typisches Empfangsgebäude für Fahrgäste, dessen Mittelpunkt auch den Anfangspunkt für die Angabe der Entfernungen der Parenzaner Bahn darstellt. Für die Bedürfnisse des restlichen Verkehrs wurden neben den 625 m Schienen mit acht Weichen auch noch ein Warenlager mit Rampe und einem Vordach für das Umladen, eine bewegliche Plattform, eine Lokomotiven-Remise einschliesslich der Werkstatt, sowie ein Heizraum mit einem Wasserturm, eingerichtet. Zwei Jahre nachdem die Parenzaner Bahn für den Verkehr freigegeben wurde hat sich das Areal um St. Andrea wegen dem Bau eines Hafens in Triest und eines Bahnhofes in St. Andrea, der von den Österreichischen Staatsbahnen bald zum Staatsbahnhof umbenannt wurde und nach der Rückgabe von Triest an Italien den Namen Campo Marzio bekam, grundlegend verändert. Die Parenzaner Station in Triest wurde gleich nach der Schließung der Strecke abgerissen. Lediglich das Empfangsgebäude für Fahrgäste mit der breiten Vorhalle blieb als einziges fast unverändert.



P A R E N Z A N A



Objekti na trasi

Edifici sul tracciato

Structures along the route

Objekte an der Bahntrasse



Duž trase prokopano je devet tunela ukupne dužine 1.530 metara. Izgrađeno je 16 mostova po prečnog presjeka iznad 5 metara, što je ukupno 192 metra, i šest vijadukata.

Vzdolž trase je izkopanih devet tunelov v skupni dolžini 1.530 metrov. Zgrajenih je bilo 16 mostov s povprečno dolžino nad 5 metrov, oziroma skupno 192 metrov, in šest vijaduktov.

Lungo la tratta furono scavati nove tunnel per una lunghezza totale di 1.530 metri. In tutto furono costruiti 16 ponti di una lunghezza media di 5 metri, per un totale di 192 metri e sei viadotti.

There were nine tunnels dug out along the route with the overall length of 1.530 metres. 16 bridges of modest dimensions were constructed. Their average length was little above 5 metres and the overall length was 192 metres. There are also six viaducts.

Entlang der Trasse gibt es neun Tunnel mit einer Gesamtlänge von 1.530 m. Es wurden 16 Brücken mit einer Durchschnittslänge von 5 m, bzw. insgesamt 192 m gebaut. Darüber hinaus gibt es sechs Talbrücken.



Najzanimljiviji objekti:
Najbolj zanimivi objekti:
Edifici più interessanti:
Most interesting structures:
Die interessantesten Objekte:

Tunel | Tunnel | Galleria | Tunnel | Tunnel

Motovun | Montona - 222 m

Kalcini | Calcini - 178,7 m

Freski | Freschi - 146 m

Lucan | Luzzan - 544 m

Most | Most | Ponte | Bridge | Brücke

Livade | Levade - 11,3 m

Vijadukt | Vijadukt | Viadotto | Viaduct | Talbrücke

Oprtalj | Portole

dužina | dolžina | lunghezza | length | Länge: 75,2 m

visina | višina | altezza | height | Höhe: 25 m

Sabadin

dužina | dolžina | lunghezza | length | Länge: 64 m

visina | višina | altezza | height | Höhe: 20 m



Parenzana – Muzej | Museo | Museum Livade | Levade



52427 Livade | Levade
Hrvatska | Croatia
T: +385 52 644-150

U sklopu muzeja izloženi su predmeti, dokumenti, fotografije, stare razglednice, miljokazi - drugim riječima sve vezano uz vrijeme prometovanja vlaka Parenzanom od 1902. do 1935. godine.

V muzeju so razstavljeni predmeti, dokumenti, fotografije, stare razglednice, miljniki oziroma vse povezano z obdobjem obratovanja vlaka Parenzane od leta 1902 do 1935.

Nel museo sono esposti oggetti, documenti, fotografie, vecchie cartoline, cippi e tutto ciò che era connesso con il funzionamento del treno della Parenzana dal 1902 al 1935.

The museum collection comprises documents, photographs, old postcards, milestones and various objects related to the operation of the Parenzana Railway from 1902 to 1935.

Im Museum gab es Gegenstände, Dokumente, Fotografien, alte Postkarten, Meilensteine und überhaupt alles, was mit der Zeit des Parenzaner Bahnbetriebes zwischen 1902 und 1935 zu tun hatte.



Parenzana – Muzej | Museo | Museum Izola | Isola



Ulica Alme Vivode 3
6310 Izola | Isola,
Slovenija | Slovenia
T: +386 5 641 73 57

Parenzana muzej otvoren je 2000. godine, a nalazi se u samom središtu Izole. U muzeju se mogu vidjeti fotografije i drugi dokumenti vezani uz prugu, unikatne željezničke makete i velika karta Parenzane.

Muzej je bil odprt leta 2000, nahaja pa se v samem središču Izole. V muzeju si lahko ogledate fotografije in druge dokumente, povezane s progo, unikatne železniške makete in velik zemljevid Parenzane.

Il museo è stato inaugurato nel 2000 e si trova nel centro di Isola. Il museo ospita una ricca raccolta di immagini storiche e altri documenti che illustrano la ferrovia, le repliche uniche

delle locomotive, nonché una grande mappa geografica della Parenzana.

The museum was opened in 2000. It is situated in the old town centre. The museum collection includes photographs and documents about the railway, unique railway models and a large map of the Parenzana route.

Das Museum wurde im Jahr 2000 eröffnet und befindet sich im Zentrum von Isola. Darin können Sie Fotografien und andere Dokumente besichtigen, ebenso wie Einzelstücke von Eisenbahnmodellen und eine grosse Landkarte der Parenzner Strecke.



PARENZANA

Željeznički muzej | Železniški muzej | Il Museo Ferroviario
Railway Museum | Eisenbahnmuseum

Trst | Trieste | Triest



Via Giulio Cesare 1,
34123 Trst | Trieste | Triest,
Italia | Italy
T: +39 403794185

www.museoferroviariotrieste.it

Na prostoru nekadašnje posljednje stanice uskotračne pruge Parenzane u Trstu, Campo Marzio (ex St. Andrea), osnovan je Željeznički muzej. Muzej je osnovala skupina entuzijasta i željezničkih radnika 1975. godine s ciljem okupljanja zaljubljenika u željeznice.

Železnički muzej stoji na prostoru nekdanje prve postaje ozkotirne proge Parenzane v Trstu, Campo Marzio (nekdanja Sv. Andreja). Muzej je ustanovila skupina entuziastov in železniških delavcev leta 1975, da bi se v njem lahko srečevali ljubitelji železnice.

Il Museo Ferroviario si trova a Trieste, in Campo Marzio, nel luogo di quella che fu la prima stazione della ferrovia a scartamento ridotto della Parenzana, ex stazione ferroviaria di Sant'Andrea. Il museo fu fondato nel 1975 da un gruppo

di amatori ed ex ferrovieri, con lo scopo di creare un luogo d'incontro per gli amanti della ferrovia.

The Railway Museum is located on the site of the former station of the Parenzana narrow-gauge railway, on the Campo Marzio in Trieste. The museum was founded by a group of enthusiasts and railway workers in 1975, primarily to serve as a meeting place for railway fans.

Das Eisenbahnmuseum steht an der Stelle der ehemaligen ersten Station der schmalspurigen Parenzaner Eisenbahn in Triest, auf dem Platz Campo Marzio, dem ehemaligen Bahnhof St. Andra. Das Museum wurde 1975 von einer Gruppe von Enthusiasten und Bahnangestellter ins Leben gerufen worden, um einen Treffpunkt für Eisenbahnliebhaber zu erschaffen.



PARENZANA

Muzej Soli | Muzej solinarstva | Il Museo delle saline |
Museum of Salt Making | Salinenmuseum

Sečovlje | Sicciole



Seča 115
6320 Portorož
Slovenija | Slovenia
T: +386 5 671 0040

Muzej se nalazi na mjestu nekadašnje solane u Sečovlju. Predmeti, fotografije i tekstovi koji čine zbirku ilustriraju radni i životni okoliš stvaratelja soli.

Muzej se nahaja v opuščnem predelu Sečoveljskih solin. Predmeti, fotografije in dokumenti, ki sestavljajo zbirko, prikazujejo delovno in bivalno okolje solinarjev.

Il museo si trova nella parte abbandonata delle saline di Sicciole. Gli oggetti, le fotografie e i documenti che compongono la raccolta, rappresentano l'ambiente lavorativo e abitativo dei salinai.

The museum is located in the abandoned area of the Sečovlje Salt pans. The artefacts, photographs and texts which form the collection, illustrate the working and living environment of salt makers.

Das Museum befindet sich im verlassenen Teil der Salinen von Sečovlje. Die zur Sammlung gehörenden Gegenstände, Fotografien und Dokumente zeigen die Lebens- und Wohnumgebung der Salzwerker.



Eufrazijeva Bazilika

Evfrazijeva bazilika | Basilica Eufrasiana | Euphrasian Basilica | Euphrasius-Basilika

Poreč | Parenzo



Eufrazijeva bazilika (Eufrazijana) u Poreču jedan je od najljepše sačuvanih spomenika ranobizantske umjetnosti na Sredozemlju. Kompleks Eufrazijeve bazilike predstavlja i svjetski značajan povijesni spomenik što je 1997. godine potvrdio i UNESCO, uvrštenjem u svjetsku kulturnu baštinu.

Evfrazijeva bazilika (Eufrazijana) v Poreču spada med najlepše ohranjene spomenike zgodnjbizantinske umetnosti v Sredozemlju. Kompleks Eufrazijeve bazilike je svetovno pomemben zgodovinski in kulturni spomenik, kar je potrdil tudi UNESCO, ki ga je leta 1997 uvrstil na seznam svetovne kulturne dediščine.

La Basilica Eufrasiana di Parenzo è uno dei monumenti più belli e meglio conservati del primo periodo bizantino su tutto il comprensorio Mediterraneo. Il complesso della basilica Eufrasiana è un monumento storico culturale di rilevante importanza mondiale, fatto confermato anche dall'UNESCO, che nel 1997 l'ha inserito nell'elenco del patrimonio culturale mondiale.

The Euphrasian Basilica in Poreč is probably the best preserved and most beautiful example of early Byzantine art in the Mediterranean. The Euphrasiana is a historical and cultural monument of global significance, also recognised by UNESCO that inscribed it on the World Heritage List.

Die Euphrasius-Basilika in Poreč gehört zu den am besten erhaltenen Denkmälern der frühbyzantinischen Kunst im Mittelmeerraum. Der Gebäudekomplex der Euphrasius-Basilika ist ein überaus wichtiges historisches und kulturelles Denkmal, was auch 1997 mit dem Eintrag auf die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes bestätigt wurde.



Jama Baredine

Baredine Cave | La grotta di Baredine | Baredine Höhle

Nova Vas | Villanova



Jama Baredine, geomorfološki spomenik prirode i prvi speleološki lokalitet Istre ureden za turističku namjenu, za posjete otvoren od 1995. godine. Nalazi se kraj mjesta Nova Vas, između Poreča, Višnjana i Tara. Ova spilja riznica je stalagmita i stalaktita, podzemnih skulptura realiziranih strpljivim radom vode vjekovima.

Jama Baredine, geomorfološki naravni spomenik, je prvo speleološko območje v Istri, ki so ga uredili za obiskovalce. Jama je bila odprta leta 1995. Nahaja se pri naselju Nova Vas, med Porečem, Višnjanom in Tarom. Jama je zakladnica stalagmitov, stalaktitov in podzemnih skulptur, ki jih je veke dolgo potrpežljivo ustvarjala voda.

La grotta di Baredine, un monumento naturale geomorfologico, è la prima area speleologica in Istria aperta alla vista del pubblico. La grotta, inaugurata nel 1995, si trova a Villanova tra Parenzo, Visignano e Vabriga (Abrega). La grotta è una vera camera del tesoro, ornata da stalattiti, stalagmiti e sculture sotterranee, creati nei secoli dal paziente lavoro dell'acqua.

The Baredine Cave at Nova Vas is a geomorphologic natural monument and the first speleological site in Istria arranged for visitors. The cave was opened in 1995. It is situated close to the village of Nova Vas and in the vicinity of Poreč, Višnja and Tar. The cave abounds in stalactites, stalagmites and limestone sculptures that water patiently sculpted through ages.

Die Baredine Höhle, ein geomorphologisches Naturdenkmal, war das erste für Besucher zugängliche speleologische Gebiet in Istrien. Die Höhle wurde 1995 für Besucher geöffnet. Sie befindet sich bei der Siedlung Nova Vas, zwischen Poreč, Višnja und Tar. Die Höhle ist eine Goldgrube an Stalagmiten, Stalagtiten und unterirdischen Skulpturen, die Jahrhunderte lang geduldig vom Wasser geformt wurden.



Zvezdarnica

Zvezdarna | L'osservatorio astronomico | Observatory | Sternwarte
Višnjan | Visignano



Zvezdarnica Višnjan, atipična zvezdarnica smještena na tavanskom prostoru, usred malog istarskog gradića Višnjana. Zvezdarnica Višnjan je po broju otkrivenih asteroida jedna od dvanaest najproduktivnijih zvezdarnica svijeta svih vremena.

Zvezdarna Višnjan, nenavadni astronomski observatorij, se nahaja na podstrešju zgradbe sredi istrskega mesteca Višnjan. Zvezdarna Višnjan je po številu odkritih asteroidov med dvanajstimi najuspešnejšimi observatoriji na svetu.

L'osservatorio astronomico di Visignano, unico nel suo genere, si trova nel sottotetto di un edificio nel centro della cittadina istriana di Visignano. L'osservatorio di Visignano è tra i dodici più produttivi del mondo per il numero di asteroidi scoperti.

The Višnjan Observatory is an exceptional astronomic observatory located in the attic of a house in the centre of the small town of Višnjan. Later on, the Observatory distinguished itself by astronomic measurements and the number of discovered asteroids, for which it is ranked among the world's most successful twelve observatories.

Die Sternwarte in Višnjan ist ein ungewöhnliches astronomisches Observatorium, das sich im Dachgeschoss eines Gebäudes mitten im istrischen Städtchen Višnjan befindet. Die Sternwarte Višnjan ist nach der Anzahl entdeckter Asteroiden unter den zwölf erfolgreichsten Observatorien der Welt.

Maketa lokomotive

Replica della locomotiva | Locomotive Model | Eisenbahnmodell
Vižinada | Visinada



Replica lokomotive u prirodnoj veličini teška je oko dvije tone, visoka tri i duga sedam metara i osmišljena da oblikom predstavlja lokomotivu U20, model koji je u upotrebi bio u vrijeme prometovanja Parenzanom.

Maketa lokomotive v naravni velikosti težka je okoli dve toni, visoka je tri in dolga sedem metrov, predstavlja pa lokomotivo U20, model, ki so ga uporabljali v času obratovanja proge Parenzana.

La replica pesa circa due tonnellate, è alta tre metri e lunga sette, e rappresenta la locomotiva U20, il modello che all'epoca veniva utilizzato sul tracciato ferroviario della Parenzana.

A full-size model of the locomotive weighs two tons and it is three metres high, and seven metres long. The model represents the U20 locomotive, which was used on the Parenzana Railway.

Das Modell einer Lokomotive wiegt rund zwei Tonnen, ist 3 m hoch und 7 m lang. Dabei handelt es sich um ein Modell der Lokomotive U20, die tatsächlich auf der Parenzaner Strecke fuhr.



INSTRUMENT ZA PREDPRISTOPNO POMOĆ
INSTRUMENT PRETPRISTUPNE POMOĆI



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

Naložba v vašo prihodnost
Operaciju delno financira Evropska unija
Instrument za predpristopno pomoć



Ulaganje u vašu budućnost
Operaciju djelomično financira Europska unija
Instrument pretpristupne pomoći