

SREDNJA ŠKOLA MATE BLAŽINE LABIN

Maritimna baština Labinštine

ZAVIČAJNI PROJEKT
U ŠKOLSKOJ GODINI

2022.
2023.

Un Saluto da Rabaz

od jedrenjaka do
razvoja turizma

#ZAVIČAJNAPISMENOST

U PROJEKT SU UKLJUČENI UČENICI GIMNAZIJSKIH I EKONOMSKIH SMJEROVA



Zavičajni projekt u školskoj godini 2022. / 2023.

Naziv: Maritimna baština Labinštine - od jedrenjaka do razvoja turizma

Nositelj: Srednja škola Mate Blažine Labin

Voditeljica zavičajnog projekta: Dijana Muškardin

Nastavnici koji su sudjelovali: Olivera Tadić, Orijana Tenčić, Amneris Ružić Fornežar

Učenici koji su sudjelovali: 1.o, 2.o, 2.d, 3.o i 3.f

U projekt su uključeni učenici gimnazijskih i ekonomskih smjerova.

Logo projekta osmislila je i dizajnirala: Darija Bistričić

Opis projekta:

Projekt je zamišljen kao korelacija među različitim i predmetima i smjerovima. Nizom aktivnosti, navedenim u mjesečnom planiranju, učenici su imali prilike istražiti, analizirati i upoznati se s maritimnom baštinom Labinštine. Pomorska orijentacija Labinštine vidljiva je u postojanju male, velike i duge obalne plovidbe krajem 19. stoljeća kao i razvoju ribarstva što je sve dovelo do razvoja gospodarstva te na koncu i razvoja masovnog turizma posebice u 2. polovici 20. stoljeća.

Labinština koja baštini rudarsku identitet je opadanjem proizvodnje ugljena i gašenjem rudarskih okna preorijentirala se na druge djelatnosti, među kojima je osobit naglasak stavljen na razvoj turizma, a Rabac se prirodno nametnuo kao okosnica tog razvoja.

Jesmo li spremni za današnji turizam pitanje je na koje će odgovoriti učenici nakon vrednovanja plaža prema kriterijima međunarodne "Plave zastave" te dati prijedlog valorizacije maritimne labinske baštine osmišljavanjem novih turističkih ponuda te na koncu dramska skupina će scenskim nastupima oživjeti maritimnu baštinu Labinštine.

Cilj nam je međupredmetno sa različitim kreativnim aktivnostima, osmisliti i valorizirati maritimnu baštinu Labinštine. Pratile bismo proces razvoja malih obalnih naselja (Rabac, Plomin) od malih ribarskih mjesta do razvoja turizma te pronađene informacije prikazati javnom izložbom.

Maritimska baština Labinštine

Orijentiranost prostora i stanovnika Labinštine prema moru postoji od razvoja prvih zajednica. U početku skromno ribarenje lokalnog stanovništva pretvorilo se razvijenu trgovinu, brodogradnju i pomorstvo. Počet će se razvijati luke koje su na ovom prostoru postojale još iz antičkih vremena poput Duge Luke, Rapca, Bršice, Krnice, Plomina, Brestove.

Rabac se od malog ribarskog mjesta pretvorio u turističko središte istočne obale Istre. Sir Richard Francis Burton, britanski istraživač i putopisac u Rapcu boravi 1876. godine te opisuje Rabački zaljev kao malu lučicu s pet-šest kuća, jednim svratištem i tek izgrađenim molom. Tada je naime Rabac imao manje od 130 stanovnika, a danas prema posljednjem popisu i podacima iz 2022. godine Rabac broji 1257 stanovnika.

Krajem 19. stoljeća u Rapcu se počinju graditi ljetnikovci, prvi onaj obitelji Prohaska podrijetlom iz Češke te drugi izgrađen 1904. u vlasništvu obitelji Fillinich iz Trsta.



Slika Ljetnikovac obitelji Fillinich



Drveno kupalište

Rabac je svoj turistički razvoj započeo krajem 19. stoljeća kada je otvoren i prvi hotel Quarnero (1889.) što je nagovijestilo početak razvoja turizma. Krajem 1950-ih Rabac je kupalište lokalnog stanovništva i odmaralište rudara, a za početak organiziranog turizma u Rapcu uzima se datum osnivanja Hotelskog poduzeća Rabac 1961. godine.

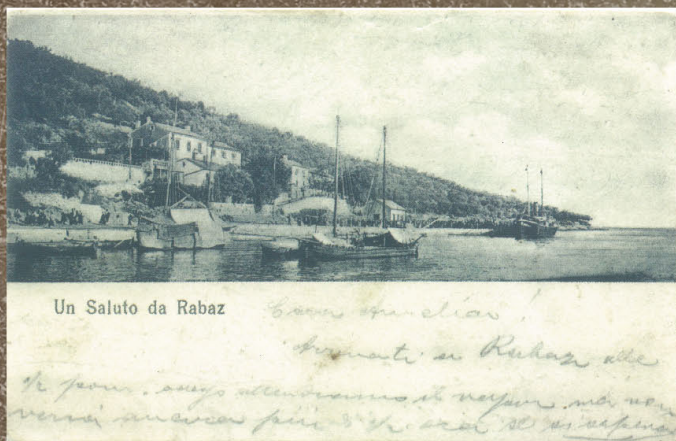


Izvori:

Publikacije Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske
BURTON R. F., Bilješke o Istri, Mathias Flacius, Labin, 2003., p. 138.

MILEVOJ M., Pozdrav iz Rapca, Mathias Flacius, Labin, 2005.

Milevoj M., Kartulini z Labinšćine, Mathias Flacius, Labin, 1987.



Zahvaljujemo Marijanu Milevoju na knjigama i fotografijama koje koristimo u ovom projektu.

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimska baština Labinštine

RIBARSKE VJEŠTINE I BAŠTINE

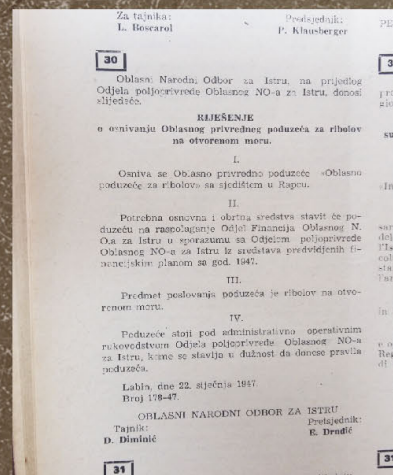
Kao vješti ribari, riba se lovila za prehraniti obitelj, ali i za prodaju. Proučavajući stare fotografije zaključujemo kako su ribari koristili razne vrste mreža te razne male čamce primjerice pasara ili leut. Pasare su bile male drvene brodice koje imaju šiljasti pramac i krmu koja završava ravnim zrcalom za razliku od leuta koje su duže drvene brodice od 8 do 15 metara te su namijenjene profesionalnom ribolovu i prijevozu tereta. Na fotografiji možemo vidjeti ribarenje s mrežama uz plažu.



U Rapcu se održavao i tečaj za krpanje mreža u organizaciji Društva ribara (Conzorzio della pesca). Od 1921. godine Društvo ribara je svake treće godine organiziralo tečaj za krpanje mreža. Fotografija svjedoči o tečaju koji pohađaju mještani 1933. godine.



U službenim novinama i nakon Drugog svjetskog rata vidljiv je kontinuitet bavljenja ribarstvom stanovnika Labinštine. Tako je u trećem broju Službenog lista Oblasnog Narodnog odbora za Istru 1947. godine objavljena vijest o osnivanju ribarskog poduzeća za ribolov sa sjedištem u Rapcu.



Fotografija prikazuje blagoslov ribarskih barki iz 1913. godine

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimna baština Labinštine

BRODARSTVO LABINŠTINE

(1. DIO)

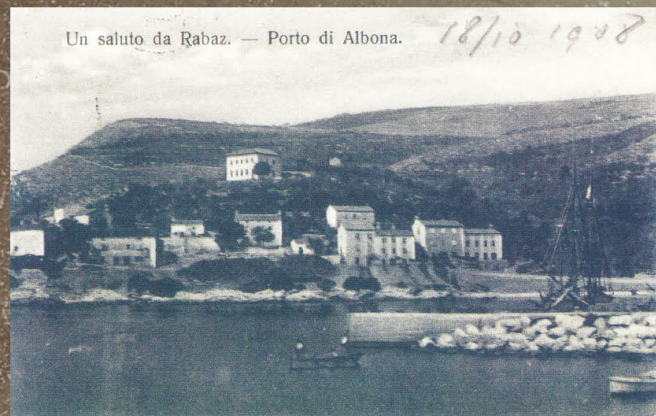
Pomorska orijentacija Labinštine vezuje se i za postojanje trgovačkih jedrenjaka i parobroda i kod dugih i kod kratkih plovidba. Brodarstvo Labinštine vezuje se uz luke Rabac, Trget i Plomin.

Potkraj 19. i početkom 20. stoljeća plovi se po cijelom Jadranu i Sredozemlju. Najčešće se trguje i prevozi ogrjevno drvo, građevinski materijal poput kamena za izgradnju (Krnica), ugljen s Bršice, a kada je 1924. izgrađena Teleferika, postala je specijalizirana luka za prijevoz boksita.

<https://www.jkkvarner.hr/projekti/teleferika-povijest/>



Teleferika



Rabac

U razdoblju od 1879. – 1899. godine prema statističkim podacima vidljivo je da je brodarstvo Rapca poraslo tonažom i brojčanim stanjem posade što govori o sve većoj brodarskoj poduzetnosti same rabačke luke. Godine 1899. zabilježeno je ukupno **20 brodova** s 540 registriranih tona i 58 člana posade u luci Rabac od početnih 10 brodova...

Brodarstvo Trgeta koje prostorno zauzima područje uz raški kanal do Crne punte razvilo se zahvaljujući prijevozu raškog ugljena. Ono je poraslo sa 4 broda i 13 člana posade na **17 brodova** s 384 registarskih tona te 42 člana posade.

Brodarstvo Plomina variralo je u istom razdoblju od **15 do 18 brodova**, ali je poraslo u tonaži na 677 tona te u broju članova posade, u 1899. ih je bilo 42. Plomin je svojom konstantnošću pokazao da i dalje njeguje tradiciju i orijentaciju prema brodarskoj poduzetnosti pa tako će biti i s jedrenjacima velike obalne plovidbe.

Jedna od pomorskih plemićkih obitelji koja prednjači je svakako i obitelj Tonetti. **Josip Tonetti** bio je vlasnik **brikšunera Postum** još 1899. godine u brodogradilištu u Malom Lošinju. Jedrenjaci koje spominje pomorski godišnjak, a u vlasništvu su obitelji Tonetti jesu i **Rosina** i **Franceska T. Bark Rosina** imala je 620 tona nosivosti te je sagrađena u Malom Lošinju 1868. godine. Bark Rosina bio je u vlasništvu Giovannija Tonettija, a kapetan na brodu bio je Giuseppe Tonetti Floriano.

Izvor:
R. F. BARBALIĆ, Brodarstvo Istre u doba propadanja jedrenjaka i stvaranja parobrodarstva, Pula, 1971.

Annuario Marittimo, Österreich Seebehörde, Papsch, 1857- 1876.

MILEVOJ M., Pozdrav iz Rapca, Mathias Flacius, Labin, 2005.

Milevoj M., Kartulini z Labinšćine, Mathias Flacius, Labin, 1987.

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritična baština Labinštine

BRODARSTVO LABINŠTINE

(2. DIO)

Rabački jedrenjaci također su bili prepoznatljivi u luci. Neki od poznatih jedrenjaka bili su **goleta** Viola u vlasništvu Dinka Kosa, Monda Faragune, Ivana Škopca i još nekih manjinskog udjela vlasnika, goleta Silo u vlasništvu tri brata Škopac. U rabačkoj luci mogli su se naći i **trabakuli** također braće Škopac pod nazivom Dopride, Eridono, Galeggiante. Također vlasnici Josip Faraguna i Zamarija Blažina posjedovali su trabakul Egidio.



Luka Plomin Porinuće broda u more – Tonetti, 1923.



Motorni jedrenjak Viola



Rabac



Rabac

Izvor:
R. F. BARBALIĆ, Brodarstvo Istre u doba propadanja jedrenjaka i stvaranja parobrodarstva, Pula, 1971.
Annuario Marittimo, Österreich Seebehörde, Papsch, 1857- 1876.
MILEVOJ M., Pozdrav iz Rapca, Mathias Flacius, Labin, 2005.
Milevoj M., Kartulini z Labinšćine, Mathias Flacius, Labin, 1987.

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimna baština Labinjštine

POMORSKA INFRASTRUKTURA

Za razvoj pomorstva u Rapcu važno je bilo izgraditi potrebnu lučku (pomorsku) infrastrukturu. Tako postoji podatak da su državne vlasti uložile u vrijednosti 684,550 forinti za izgradnju obale Austrijskog primorja u 1867. godini. Među popisom financiranih radova bio je i završetak izgradnje obale i pristaništa u Rapcu. Ulaganje u pomorsku infrastrukturu ulagalo se prema podacima i 70-ih godina 19. stoljeća. (Izvor, AM 1867.-stranica 193.)

Prema državnim financiranim projektima podatci svjedoče da se radilo i na infrastrukturi same luke Rabac i Plomin. Tako je u Plominu radilo se na izgradnji nasipa uz obalu kako bi se preusmjerila voda u Plominskom kanalu, dok se u Rapcu nastavljaju radovi na općinskoj cesti. (1870.) Do 1874. godine bila je sagrađena i riva u Plominu.

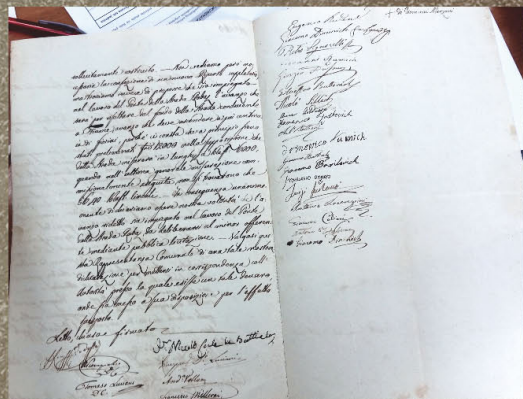
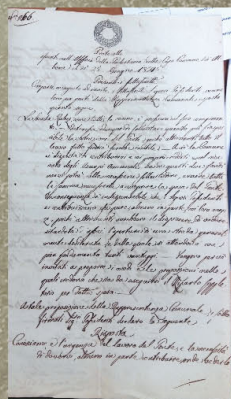


Riva u Rapcu

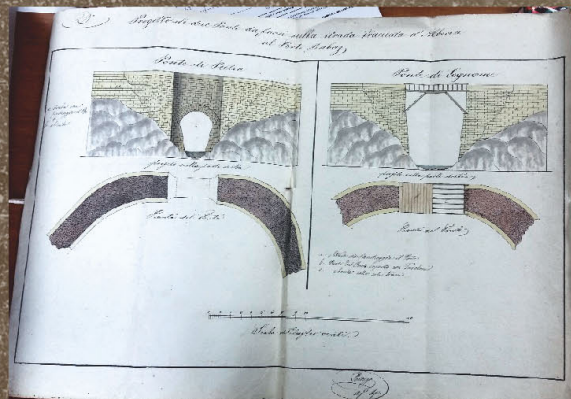
CESTA I MOST ZA RABAC

Nakon što se sagrađila cesta za Rabac, na jednoj sjednici labinskih vlasti 1845. godine na kojoj su prisustvovali i lokalni zemljoposjednici razgovaralo se o načinu prikupljanja financijskih sredstava za izgradnju mosta. Kao odgovor zemljoposjednika bio je da se za izgradnju mosta koriste financijska sredstva dobivena za cestu prema Rijeci. Jednoglasno su zemljoposjednici usuglasili se i potvrdili svojim potpisom kako je višak dobiven za gradnju ceste prema Rijeci svakako iskoristiv za radove na mostu prema Rapcu, a same radove može odraditi najpovoljniji ponuditelj na javnom natječaju.

Za izgradnju mosta postojao je nacrt koji prikazuje most izgrađen od drvene građe i most izgrađen od kamena.



Slika s potpisima labinskog dogovora oko gradnje mosta (HR-DAPA-25, Kotarski komesarijat u Labinu, 1814/1849 [1850])



Slika izgradnje mosta (HR-DAPA-25, Kotarski komesarijat u Labinu, 1814/1849 [1850])

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimska baština Labinštine

LABINJANI KAO VJEŠTI POMORCI

Analizirajući broj pomoraca koji plove na brodovima Austrijskog Lloydja, kao izvor koristio se Annuario Marittimo, godišnjak koji daje informacije za vrijeme koje je izlazio od 1848. do 1913. godine.

Kvalifikacija	Istra	Dalmacija	1870.	Ukupno:
kapetan duge plovidbe	474	302	776	
poručnik trgovačke mornarice	350	164	514	
kadeta	38	39	77	
upravitelja velike obalne plovidbe	31	66	97	
upravitelja male obalne plovidbe	37	89	126	
brodskih vođa	215	195	410	
mornara	4065	10953	1 965 233	
mladića palube	896	1177	2073	
malih	798	848	1646	
sobara i konobari	337	225	562	
kuhara	25	42	67	
liječnika	1	-	1	
strojara	45	8	53	
ložača i ugljenara	217	910	1127	



Tablica 1. Statistika zaposlenih pomorca po teritorijalnom području za Austro-Ugarsku

Radeći za Lloyd, naši se pomorci nisu morali iseljavati u prekomorske zemlje, a ujedno nisu u većim gradovima radili za nisku i nedovoljnu plaću. Izvješće je potvrdilo visoke brojke zaposlenih pomoraca upravo u zanimanju mornara, malih od palube, sobara i konobara. S obzirom na to da su većinom bili bez škole i bez zanata, lako su dobivali posao na brodu radeći teške poslove kao crno ili bijelo osoblje broda. Osim na poslovima mornara visoko su zastupljeni i u poslovima ložača i ugljenara. Rastom parobrodarstva povećavat će se i broj hrvatskih kapetana na parobrodima. Mnogi od brojnih istarskih i dalmatinskih kapetana i časnika nakon plovidbe i rada na jedrenjacima posao će naći na parobrodima pa tako i parobrodima Austrijskog Lloydja. Posljedica nestajanja prekooceanskih jedrenjaka dovest će do osnivanja u Trstu i prvih pomorskih parobrodarskih kompanija. Primjerice, ne samo u Trstu, nego i na cijelom Jadranu najkonkurentniji je svakako Lloyd Austriaco, ali postoji i niz manjih poput privatne brodarke kuće Cosulich, Tripcovich, Gerolimich i Martinolich. U Rijeci se u isto vrijeme osniva brodaraka kuća Ungaro – Croata i Adria.

TRBUHOM ZA KRUKOM

Carpathia je brod britanskoga broдача Cunard Linea koji je u povijesti ostao zapamćen po pothvatu spašavanja brodolomaca s Titanica, putničkoga broda koji je u noći 14./15. travnja 1912. potonuo u Atlantskom oceanu. Od 1903. Carpathia je plovila na prekooceanskoj liniji Rijeka – New York i ponajviše služila za prijevoz iseljenika, a na njoj su bili zaposleni brojni hrvatski pomorci, posebice s područja Istre i Kvarnera.

Analizom popisa Cunard Linea za brod Carpathia, utvrđeno je da su pomorci s Labinštine radili na poslovima konobara, ložača i podmazivača s mjesečnom plaćom od 76 do 127 kruna. Od 30 dosad poznatih pomoraca s područja Istre, prema zaduženjima na brodu je bilo 10 konobara, 10 ložača, 4 podmazivača, 1 mali od palube, 2 mornara, 1 pomoćnik u bolnici, 1 skladištar strojarnice i 1 drugi kuhar. Bili su dobri poznavatelji stranih jezika te su često obavljali i posao prevoditelja, o čemu svjedoče i izjave obitelji. Njihovo dodatno zaduženje u prevođenju bio je i dodatni dobro plaćen posao u iznosu od još jedne plaće. Prema cijeni karte te izjavama obitelji utvrđeno je kako su dvije njihove plaće bila dostatne za jednu kartu i prijevoz jedne osobe iz Europe u Ameriku. Nekima je taj brod bio i karta za odlazak u bolji život. Analizom popisa utvrđeno je i 20 pomoraca s područja Istre i Kvarnera koji su 1912. ploveći na brodu Carpathia dezertirali i ostali u New Yorku.



#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritima baština Labinštine

PAROBRODARSKA LINIJA

(1. DIO)

Austrijski Lloyd je tijekom 19. stoljeća otvorio prvu pomorsku parobrodarsku liniju cijelom istočnom obalom Jadrana, tako zvana linija Trst- Kotor 1938. godine. Nakon Austrijskog Lloyd na Jadranu se pojavljuju i druge parobrodarske linije koje održavaju redoviti plovne putove. Tako se iz Trsta moglo stići i do Rapca. Pomorska ruta omogućavala je uplovljavanje u luke Trst- Piran- Umag- Novigrad- Poreč- Rovinj- Fažana- Pula- Rabac- Mošćenice- Ika- Rijeka. Godine 1872. od lipnja do kolovoza redovito je vozila pomorska linija. Razvoj i održavanje brodskih linija koje su povezivale Istru, Kvarner i Dalmaciju predstavljaju veliku prekretnicu u povijesti turizma i putovanja Jadranom.

Iz Trsta do Rapca mogli ste kao putnik kupiti kartu za I., II. i III. razred bez hrane i kreveta u rasponu cijene od 5-2 fiorina. Dok je primjerice karta koja uključuje i ležaj na brodu iznosila do Rapca 50 fiorina. Tako je 1972. godine bilo sveukupno 68 putnika u sva tri razreda koji su putovali i iskricali se u Rapcu.

APPENDICE.

Tariffa-Passeggieri ed itinerario
della
Navigazione a Vapore del Lloyd Austriaco

Italia	Colfa Linea N.°	Prezzo di passaggio da Trieste				Prezzo del letto		
		Classe						
		Compresso vitto e letto	2 letti vano accorciati	senza vitto e letto	senza vitto e letto			
Austria	III	13	10	6	-			
Brisolati	III	46	33	19				
Ravenna	X	Senza vitto e letto				-		
Venezia	IX	6	4	3	5			
Istria e Croazia								
da Trieste per								
Arbe	VIII e M.	10	30	7	20	3	80	75
Biena Nuova	VIII	9	20	3	10	1	35	75
Cherso	VII e VIII	5	60	5	80	1	80	50
Cittanova	VII e VIII	2	61	1	80	1	80	35
Fažana	"	4	2	80	1	50	35	50
Fiume	"	6	4	20	2	10	50	50
Ika	VIII	6	20	4	10	2	20	50
Mališka	VII	5	90	4	10	2	50	50
Moschenizza	VIII	6	4	4	2	10	50	50
Novi	VIII e M.	7	60	5	10	2	60	75
Pacentro	VI, VII e VIII	2	90	2	1	1	35	35
Pirano	"	1	30	1	90	1	50	35
Fola	"	4	20	2	40	1	70	35
Portorož	IV, V, VI, VII e VIII	6	50	4	40	2	30	50
Rabaz	VIII	5	80	3	30	2	3	50
Rovigno	VI, VII e VIII	5	60	2	40	1	30	35
Segna	VII, VIII e M.	8	80	6	1	3	75	75
Sestee	VII	7	80	5	10	2	80	75
Umag	VII e VIII	1	30	1	20	1	70	35
Valcašione	VIII e M.	12	50	8	80	4	50	75



TURISTIČKI VODIČ

Ubrzo Austrijsko Lloyd u svrhu razvoja turizma izdaje i 1901. godine službeni turistički vodič za zemlje koje se mogu posjetiti putovanjem na Lloydovim brodovima. Jedan od itinerara vezuje se za Istru i Kvarner, a napisao ga je Giuseppe Stradner. Za područje Plomina i Rapca koristi se izraz za Kvarner „ quale i Romani diedero al Quarnero il nome gli Sinus Flanaticus...“ Flanatički zaljev (sinus Flanaticus), naziv koji nastaje od naziva plemenske zajednice Flanonaca i naselja Flanone (danas Plomin), a odnosi se na sjeveroistočni dio Liburnskog zaljeva.

(AM, 1872)

(Izvor: Il Lloyd austriaco ed i paesi dei suoi itinerari: manuale ufficiale di viaggio: Istria, Dalmazia, Erzegovina e Bosnia, Vienna: Rohrer, 1901.)

Numero	NOME	POSIZIONE	FUOCO	Portata in miglia m.	Apparato	Numero	Elevazione del fuoco	Altezza del faro	Latitudine T.	Longitudine L.	Attivato nell'anno	Particolari del faro ed altre annotazioni
417	Cherso, porto.	Sulla punta <i>Rotonda del Molino</i> .	Fisso	3 R.		417	2.2	1.3	44° 58'	14° 24'	1854	Sopra un palo bianco. Questo fuoco non viene acceso che quando si attendono dei battelli a vapore del Lloyd.
418	Rabaz, porto.	Sulla punta <i>S. Andrea</i> .	Fisso, bianco	10 L.		418	12.6	.	45 4	14 10	1871	Candelabro di ferro verde isolato e distante circa 8 metri dalla casa del guardiano. Il fuoco illumina un arco dell'orizzonte di 180°.
419	Prestenisee, punta.	Sulla punta in <i>Ostro di Faresina</i> , isola di Cherso.	Fisso, bianco con lampi rossi ogni 3 ^m	11 L.	5	419	17.1	.	45 7	14 16	1871	Edificio in muratura. Il fuoco illumina un arco dell'orizzonte di 215°.
420	Glavina, punta.	Sulla punta, in <i>T.</i> dell'isola di Cherso.				420	.	.	45 18	14 22	.	Da progettarsi.

#ZAVIČAJNAPISMENOST

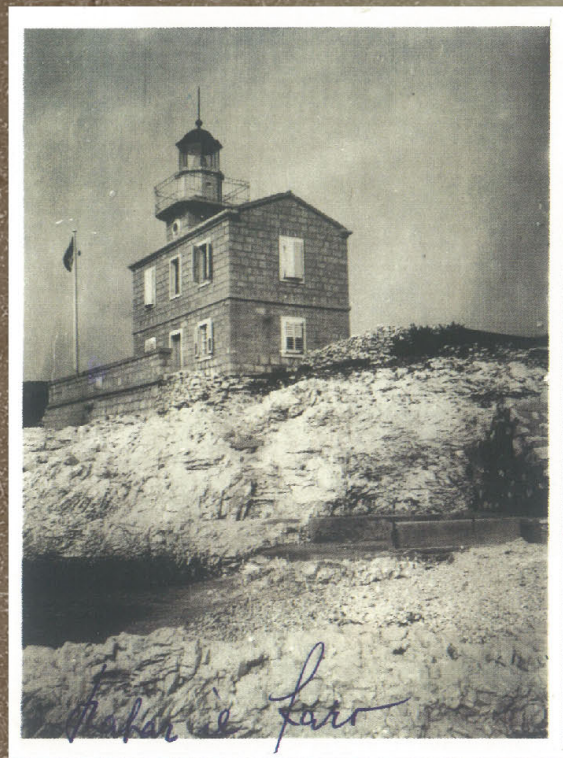
Maritimna baština Labinstine

PAROBRODARSKA LINIJA

[2. DIO]

SVJETIONIK U RAPCU

Od 1871. godine na punti Santa Andrea postavljen je i zeleni svjetionik koji je bio visok 8,6 metara, a vidljiv na 10 milja od obale. Od ostale pomorske signalizacije spominje se i na ulazu u samu luku jedna bova gdje je dubina mora 24.5 metara. (AM 1876.: 79,20, 124,)



SPAŠAVANJE BRODA OD BRODOLOMA

Pomorska vlast sa sjedištem u Trstu za Austrijsko primorje izdala je zahvalu 1871. godine i to preko svog državnog lučkog agenta u Rapcu Giuseppe Gandinija koji je predao zahvalu mornarima registriranim pod luku Rabac Giovanniju Cnapichu i Martinu Blasina te lokalnim stanovnicima iz Rapca Domenicu Faraguni i Matteu Scopazu za dobrovoljno i uspješno pružanje pomoći austrougarskom brodu "Trident", koji je stigao iz Ancone na odmor u Rapcu. Naime brod je pred sam ulaz u luku Rabac zbog jake oluje zamalo doživio brodolom, ali je uspješno privezan u luku Rabac zahvaljujući navedenim mornarima 16. listopada 1870. godine. (AM 1871.)

Nakon Drugog svjetskog rata i povlačenja Nijemaca, naselje ostaje opustošeno i razrušeno. Prilikom povlačenja ljetnikovci obitelji Prohaska i Villinich su uništeni srušen svjetionik te oštećen most na cesti Labin – Rabac. Novi je most svečano otvorenim 13. srpnja 1947. godine te ponovno oživio promet s lukom Rabac.


(Izvor: MILEVOJ M., Do socijalizma i natrag. Labinska novinska kronika 1945.-90., Labinska komuna, Labin, 1991., p. 113.)

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimna baština Labinštine

USPOSTAVA TRAJEKTNE LINIJE

U Rijeci je 20. siječnja 1947. osnovana i Jadrolinija (Jadranska linijska plovidba) za prijevoz putnika i robe na redovitoj malo obalnoj plovidbi. Potreba za povezivanjem kopna i otoka utjecala je na otvaranje redovitih plovidbenih ruta. Jedan od prvih trajekata krenuo je s područja Kvarnera iz Rijeke, gdje je trajekt Bodulka 12. travnja 1959. počeo održavati vezu Crikvenica Šilo na otoku Krku. Još 1929. godine razmišljalo se o povezivanju otoka Cresa s Plominom, ali je zbog Drugog svjetskog rata to bilo onemogućeno. Lošinjska je plovidba organizirala zbog potreba stanovnika 1960. godine probno putovanje drvenog motornog broda Vanga na ruti Cres – Rabac i tako se otvorila nova linija na povezivanju Istre s kvarnerskim otocima. Radilo se o sezonskoj plovidbenoj liniji od svibnja do rujna tijekom godine. Tijekom 1961. godine podatci svjedoče o broju od 10 044 prevezenih putnika na Cres, 515 teretnih vozila, 26 autobusa i 2 881 osobnim vozilom, a sama vožnja je trajala cca 50 minuta. Do 1965. godine otvorene su i mnoge nove trajektne pruge u organizaciji Jadrolinije, a jedna od njih bila je i relacija Rabac- Cres koja prelazi u ruke Jadrolinije od 1965. do 1968. godina. Nakon izgradnje trajektnog pristaništa u Brestovi 1969. godine, Jadrolinija uspostavlja na tom području liniju Brestova- Porozina koja je aktivna do današnjeg dana.



TRAJEKT „VANGA“
RABAC – CRES
28. IV – 30. IX 1963.

Svakog dana				Svakog dana			
28. IV - 31. V 15. IX - 30. IX	1. VI - 14. IX			1. VI - 14. IX	28. IV - 31. V 15. IX - 30. IX		
7,— 8:45	7,— 8:45	16,— 17:45	Rabac Cres	10:45 9,—	19:45 18,—	17:45 16,—	

Jadrolinijski letak 1963.
za liniju Rabac - Cres

TRAJEKT VANGA

Godine 1964. kupljen je za potrebe Jadrolinije i motorni trajekt male obalne plovidbe – drvena gradnja Vanga koja nakon 1985. godine mijenja i vlasnika i namjenu i ime u KORMAT. Stroj je izrađen u Njemačkoj, Maschinenbau Augsburg Nürnberg sa sljedećim mjerama: duljina broda 35 metara, širina 8,65 metara i visina 2,08 metara. Trajekt se kretao se brzinom od 7 čvorova, a mogao prevoziti 18 vozila i 170 putnika. Sudbina trajekta bila je okončana 2001. godine kad je rasporemljen u Vozu na otoku Krku. Te uskoro napušten biva potopljen uz obalu. Godine 2005. tijekom studenog i prosinca uklonjena je podrtina po nalogu Lučke kapetanije Rijeka.



brod Vanga



brod Liburnija

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimna baština Labinštine

TURISTIČKI BRODOVI I PRIJEVOZ PUTNIKA

(1. DIO)

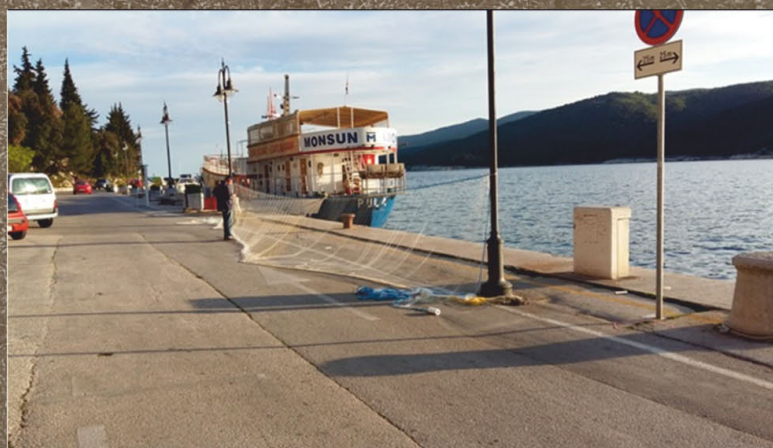
Osim trajektne linije javiti će se i brojni turistički brodovi koji će prevoziti putnike. U rabačku luku redovito uplovljava izletnički brod Liburnia. A Rabac će se povezati i sa drugim turističkim destinacijama poput Opatije i Pule.

BROD MONSUN Rabac

Brod Monsun izgrađen je 1954. godine u Splitu. U početku je služio Jugoslavenskoj mornarici kao brod za prijevoz raznog tereta. Nakon toga je prodan gospodinu Eteroviću koji ga je pretvorio u mali tanker za prijevoz vina duž Jugoslavenske obale.

Godine 1978. hotelska kuća Rabac kupila je brod i preinačila ga u turistički brod koji je kao takav radio do 1995. godine. Tijekom Domovinskog rata, zbog velikih troškova održavanja broda, hotelska kuća Rabac je prodala brod gospodinu Nenadu Periću i njegovom partneru Serđu Župićiću. Od tada brod posluje kao izletnički brod u Rapcu. Prijašnja nosivost broda iznosila je 130 tona. Nakon što je pretvoren u putnički brod mogao je prevoziti 190 putnika. Danas brod ima dozvolu za prijevoz 170 putnika.

Monsun je danas brod kojim se isključivo organiziraju turistički izleti na otok Cres. U cijenu izleta uključena je hrana, piće i zabava na brodu (nezaobilazna svirka na harmonici). Izleti se organiziraju u periodu od 01.04. do 31.10.



#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritična baština Labinštine

TURISTIČKI BRODOVI I PRIJEVOZ PUTNIKA

[2. DIO]



BROD FLIPER Rabac

Brod je izgrađen 1990. godine u Španjolskoj. Gospodin Nenad Perić je brod kupio 2007. godine. Brod Fliper je prvenstveno namijenjen panoramskom razgledavanju Rapca te turističkim izletima do Plave spilje na otoku Cresu koji se obično organiziraju od 15.06. do 15.09. kada je more toplije.



Izvori:
Marijan Milevoj, Rabac- Pozdrav iz Rapca, Mathias Flacius, 2005.
Milevoj M., Kartulini z Labinšćine, Mathias Flacius, Labin, 1987. Zahvaljujemo se Marijanu Milevoju na ukazanoj pomoći.
Gordana Tudor, Prvi trajekti na hrvatskom Jadranu, Hrvatski pomorski muzej, Split 2014.
Arhiva Jadrolinije. Zahvaljujemo se Jadroliniji Rijeka na ustupljenim materijalima, informacijama i susretljivosti.

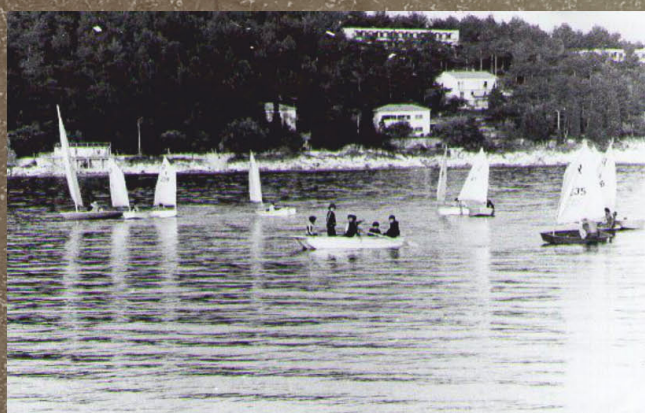
Zahvaljujemo gospodinu Nenadu Periću na informacijama i razgovoru; s g. Perićem je razgovarao Toni Hrvatin, 2.D razred.

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimna baština Labinjštine

JEDRILIČARSKI KLUB "KVARNER" RABAC

Jedriličarski klub Kvarner Rabac osnovan je 1973. Glavni inistrator je bio Petar Rubinić koji je bio zaposlenik Kvarnerplastike, pa je ona dala klubu prve plastične barke, prostore isl. Suosnivači su bili Done Zupčić, Mario Bužinić te pokojni Rino Škopac. 1976. organizirao prvo prvenstvo Jugoslavije za kadete. U predratnim godinama polako počinje zatišje kluba do 1997. kada opet počinju ozbiljnije aktivnosti koje su među ostalima pokrenuli Nenad Borić i Mauricio Batelić. „Rabačka regata" održavala se svakog rujna otkako je klub osnovan (osim u godinama „zatišja") koja je danas ujedno i kvalifikacijska regata za reprezentacijsku ljestvicu klase optimist. Dok regata za krstaše se održava proteklih 17 godina. David Medančić 2013. je bio 2. državnom prvenstvu za klasu optimist, dok je Antonio Milevoj u klasi Laser 4,7. iste godine klub je osvojio ekipno prvenstvo RH. Danas klub i dalje postoji na istom mjestu u Autokampu „Maslinica" te slavi 50-u obljetnicu osnutka.



Izvori: Arhiva Jedriličarskog kluba Rabac
Autor: Diego Merlin

#ZAVIČAJNAPISMENOST

Maritimna baština Labinštine

ZADOVOLJAVAJU LI NAŠE PLAŽE KRITERIJE „PLAVE ZASTAVE“?

“Plava zastava” je međunarodna ekološka nagrada, projekt zaštite mora i priobalja međunarodne zaklade za odgoj i obrazovanje za okoliš (FEE) koji se svake godine provodi u Europi i ostalim dijelovima svijeta. Ciljeve kojima teži program „PLAVE ZASTAVE” mogu se uvjetno podijeliti na kratkoročne i dugoročne.

Kratkoročni ciljevi žele čim prije uspostaviti standarde Plave zastave kako bi se destinacija učinila privlačnijom i kako bi čim prije profunkcionirala nacionalna i europska pravno-obvezujuća dimenzija odgovornog upravljanja plažama i marinama.

Dugoročnim ciljevima želi se princip održivog i uravnoteženog razvitka kao mentalnu kategoriju ugraditi u svijest svih koji obalni pojas i more koriste na bilo koji način, a prije svih mjesnog stanovništva, zaposlenih u marinama i objektima plaža, te turista i gostiju. Rabac od 2002. godine ima na pojedinim plažama EKO-markicu "Plava zastava".

The image shows a detailed checklist for the Blue Flag award, titled "KRITERIJI ZA DOBIVANJE PLAVE ZASTAVE". It lists various criteria under different categories, such as "1.1. Općeniti kriteriji", "1.2. Kriteriji za održivost", "1.3. Kriteriji za sigurnost", "1.4. Kriteriji za održivost", "1.5. Kriteriji za održivost", "1.6. Kriteriji za održivost", "1.7. Kriteriji za održivost", "1.8. Kriteriji za održivost", "1.9. Kriteriji za održivost", "1.10. Kriteriji za održivost". The checklist is organized into columns for "Kriterij", "Opis", and "Dobiveno".

Provedenim istraživanjem utvrđeno je zadovoljavaju li odabrane plaže, 4 plaže u Rapcu, 5 plaža u Raši i 1 plaža u Plomin Luci, visoke kriterije koje propisuje program za dobivanje „plave zastave”.

Također željeli smo saznati i što nedostaje plažama Labinštine kako bi udovoljile navedenim kriterijima. Iz rezultata rada može se zaključiti da bi „PLAVA ZASTAVA” uz potrebna ulaganja osim na plažama Rapca mogla vijoriti i na ostalim plažama na području Labinštine. Kako živimo na području izrazito turistički orijentiranom nameće se zaključak da je održivi turizam imperativ budućnosti naše regije, a zaštita okoliša njegov je bitan dio. To obvezuje lokalnu upravu na veći angažman kako bi se postigli ciljevi održivog turizma.



#ZAVIČAJNAPISMENOST