

3 Parenzana – Pot zdravja in prijateljstva: antropološko-geografski pogledi na revitalizacijo poti po nekdanji trasi ozkotirne železnice Trst–Poreč

Alenka Janko Spreizer

Univerza na Primorskem, Fakulteta za humanistične študije,
Titov trg 5, SI – 6000 Koper, Slovenija
alenka.janko.spreizer@fhs.upr.si

1 Uvod

Pot zdravja in prijateljstva je zadnjih nekaj desetletij znana predvsem kot *Parenzana*, ki je predstavljena tudi kot pot treh dežel, Italije, Slovenije in Hrvaške (Brate 2007). Procese vzpostavitve, uveljavljanja, rahlega zatonu ter ponovne oživitve predstavljamo skozi koncept življenjskega cikla tematske poti (Gornik 2015, 13–14; Koderman idr. 2021). Kljub temu da je v slovenskem geografskem prostoru ustaljenejši izraz »pokrajina«, metodološko izhajam iz »antropologije krajine« oz. iz »antropologije prostora in kraja«, kjer se izraz *landscape* v slovenščino prevaja kot krajina, pri čemer sledim konceptualizaciji, kot jo opisuje antropolog in geograf Matej Vranješ (2005; 2008, 16). Vranješ je pojma kulturna in naravna krajina ter različne konceptualizacije družbenega prostora analiziral v socialni in kulturni antropologiji ter humanistični geografiji in »novi kulturni geografiji«. V geografiji je v slovenskem prostoru sicer ustaljenejši izraz pokrajina. V prispevku uporabljam izraz krajina, kadar izhajam iz omenjene antropološke poddiscipline ter antropoloških avtorjev. Na nekaterih mestih sledim sugestijam recenzentov, zato v splošni rabi pišem o pokrajini in s tem upoštevam prevladujočo rabo med geografi, na katero sta opozarjala recenzenta. Prispevek izhaja iz terenskega dela z opazovanjem z udeležbo. Besedilo se delno veže na biografije sogovornikov, s katerimi sem sprva izvedla več spontanih, nestrukturiranih pogovorov, o katerih sem naredila zvočne beležke, pozneje pa sem z nekaterimi izmed sogovornikov posnela poglobljene intervjuje za namen raziskovanja Parenzane kot »sporne dediščine« na območju Istre. Parenzano poj-

mu jemo kot dediščino, povezano z zgodovino Istre kot večkulturnega, večjezikovnega, večnacionalnega polotoka, ki so ga v preteklosti zaznamovale menjave oblasti nekdanjih imperijev in nacionalnih držav. V istrski mikroregiji obstajajo vsaj tri »diskurzivne« regije in tri kulturne definicije, ki Istro opisujejo kot del Mediterana, Srednje Evrope in Balkana. V Istri kot »pluriregionalni regiji« so regionalne identitete dvoumne, pogojne, paradoksne (Baskar 2002, 16) in so predmet prisvajanj na način nacionalizacije. S takšno mikroregijo so povezani številni konflikti med nacionalizmi in težavno pisanje zgodovine, saj v zgodovinskih diskurzih pogosto tekmujoči nacionalizmi niso preseženi, zato lahko govorimo o »sporni dediščini«. V metodološkem smislu poglavje temelji predvsem na antropološkem pristopu k preučevanju poti s tehnikami beleženja zapisov na terenu ob opazovanju ter fotografitranju segmentov današnje Parenzane. Časovno bi lahko bolj usmerjeno in sistematičnejše raziskovalno zanimanje za Parenzano uvrstili v čas od leta 2013 naprej, ko smo s skupino kolegic in kolegov pridobili projekt Etnografije kopenskih in vodnih poti: primerjalna študija (ne)mobilnosti.¹ V okviru tega projekta sem zbrala obsežno fotografsko dokumentacijo, posnela pa sem tudi več poglobljenih intervjujev ter obiskala več muzejev ob trasi. Poleg Muzeja Parenzana v Sloveniji sem obiskala še Muzej Parenzana v Livadah pri Oprtalju na Hrvaškem in muzej Traktor Story v Novi vasi blizu Poreča, prav tako na Hrvaškem. Opravila sem tudi bibliografsko raziskavo o omenjeni ozkotirni železnici, ki sem jo po posameznih delih tudi obiskala. V tem času sem se pogovarjala tudi z različnimi ljubiteljskimi raziskovalci Parenzane; poleg Srečka Gombača sem intervjuvala tudi Tadeja Brateta ter s študenti in študentkami antropologije obiskala bibliotekarsko specialistko Ksenijo Petaros Kmetec, ki je delala v domoznanskem oddelku Mestne knjižnice Piran, ob tem pa je izvajala tudi program za italijansko narodno skupnost. Seznanila nas je z drobno knjižico *La*

1 Projekt Etnografije kopenskih in vodnih poti: primerjalna študija (ne)mobilnosti je bil temeljni raziskovalni projekt, ki ga je med letoma 2014 in 2017 financirala Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije (ARRS), in se je izvajal pod vodstvom antropologinje dr. Nataše Gregorič Bon. Pri projektu so poleg antropologov sodelovali tudi geografi, geodetinja in varstvenica okolja. V ospredju raziskovanja je bilo preučevanje družbenih in simbolnih pomenov kopenskih ter vodnih poti, ki so odraz človekovega gibanja v prostoru in času. Projekt je bil zastavljen kot primerjalna raziskava južne Albanije, Istre in Pomoravja. Osredotočili smo se na preučevanje poti kot naravnih razvrstitev in posegov ljudi v okolje ter poti kot odraz načina življenja ljudi in njihovega vedenja, imaginacije, spominov ter identifikacije.

Parenzana, v kateri so objavljene slike, ki jih je naslikal in izdal Giulio Ruzzier (Ruzzier 2012) v sodelovanju s Samoupravno skupnostjo italijanske narodnosti Piran (Comunità Autogestita della Nazionalità Italiana di Pirano).

Glavni namen mojega dela v letih med 2014 in 2015 je bil raziskati, kako različni subjekti (turistični delavci, amaterski raziskovalci, znanstveniki, obiskovalci in ljudje), ki živijo ob tematski poti Parenzana, vidi-jo pomen te poti in kako se pomen tematske poti oblikuje skozi (ne)gibanje ter (ne)mobilnost v preteklosti, sedanjosti in prihodnosti.

Ker je omenjena pot zanimiva z zgodovinskega, antropološkega ter geografskega vidika pa tudi zato, ker predstavlja eno od poti, ki jo v sedanjosti lokalne skupnosti želijo ponovno predstaviti javnosti, sva jo s kolegico dr. Mojco Poklar izbrali za temo pri predmetu Uporabna družbena geografija v študijskih letih 2020/2021 in 2022/2023. S študenti sva v omenjenih letih načrtovali in izvedli terensko raziskavo po posameznih segmentih Parenzane na območju slovenske Istre, od Kopra vse do meje s Hrvaško, z namenom, da bi s študentkami in študenti zasnovali nove, re-vitalizirane poti ter preko tega oživel interes za Parenzano.

V prvem delu prispevka so ob kratki predstavitvi zgodovine železnice opisane pobude za vzpostavitev tematske poti Parenzana – Pot zdravja in prijateljstva, namenjene kolesarjem in pohodnikom, ki sta jim sledila uveljavljanje in razvijanje kolesarske oz. pohodne poti vse do rahlega zatona pred slabim desetletjem ter tudi nedavne oživitve. V nadaljevanju pojasnjujem svoje raziskovalno zanimanje za Parenzano, ki izhaja iz antropologije krajine oz. antropologije prostora in kraja (Vranješ 2005; 2008; Baskar 2013), razumevanja krajine v gibanju (Bender 2001a), sporne krajine (Bender 2001b) ter etnografije (ne)mobilnosti (Gregorič Bon, Repič in Janko Spreizer 2013) oz. antropologije hoje v antropološkem in etnološkem raziskovanju (Rogelja in Janko Spreizer 2017; Rogelja Caf in Ledinek Lozej 2021; 2023). Sledi opis mojih preteklih raziskovanj, ki se navezujejo na tematsko pot Parenzano in jih lahko umestimo v predstavitev prizadevanj turističnih delavcev ter ljubiteljskih raziskovalcev oz. snovalcev pripovedi o Parenzani v obmorskih mestih v slovenski Istri.

V drugem delu prispevka predstavljam rezultate terenskega dela študentk in študentov univerzitetnega študijskega programa prve stopnje Geografija na Fakulteti za humanistične študije Univerze na Primorskem (UP FHŠ).

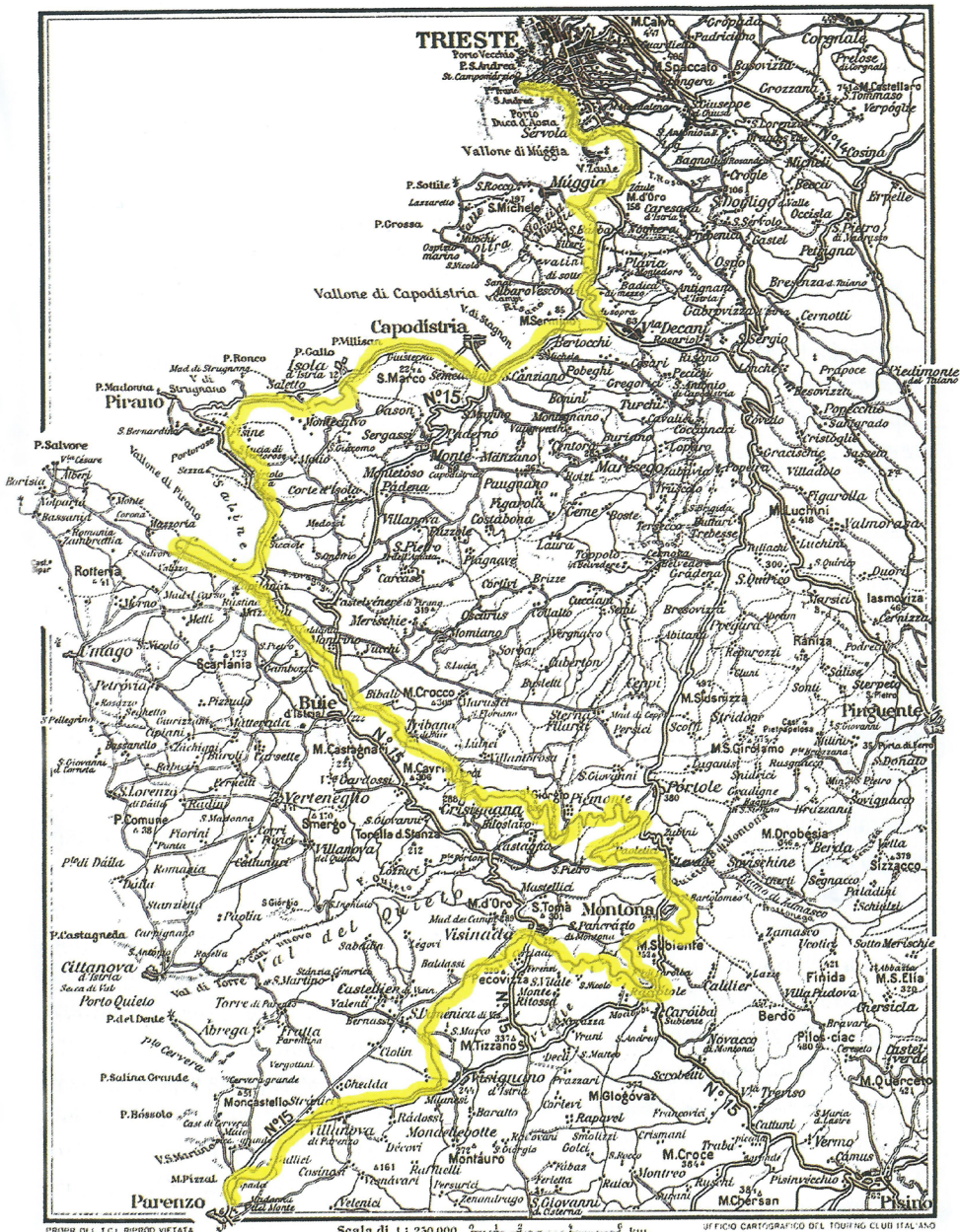
2 Kratka zgodovina železnic v Istri in prizadevanja za vzpostavitev priobalne železnice

Država Avstro-Ogrska je leta 1857 zgradila Južno državno železnico, ki je za svoj izhod na morje izbrala Trst. S prihodom železnice v Trst je mesto doživelo gospodarski razcvet. Po vojaški zmagi Avstrije nad Italijo v bitki pri Visu leta 1866 je avstro-ogrska vojska potrebovala vojaško pristanišče. Za novo poveljniško bazo so vojaški strokovnjaki določili Pulj, ki je nato vzcvetel kot vojaško mesto. Kmalu je postalo jasno, da Pulj potrebuje železniško povezavo. Trasa, ki jo je načrtovala vojska, zgradili pa so jo z državnim denarjem, je tekla od Divače preko Buzeta, Pazina in vse do Pulja, z odcepom iz Kanfanarja do Rovinja. Železnico, ki jo je sestavljal sistem prog od Divače do Pulja in od Kanfanarja do Rovinja, so sprva poimenovali Istrske državne železnice. Za promet je bila proga odprta leta 1876 (Brate 2007, 11–12).

Ker je železnica zaobšla kraje ob morju, so si jo prebivalci priobalnih mest prizadevali pripeljati v svoje kraje, vendar je do uresničenja prvih zamisli lokalnih oblasti o gradnji priobalne železnice v Istri oz. istrske lokalne železnice nizkih hitrosti minilo več desetletij (Brate 2007, 16). Dne 8. marca leta 1900 je bila ustanovljena Družba lokalne železnice Trst–Poreč, čez dve leti, 1. aprila 1902, pa je bila ozkotirna proga tudi odprta. Gradnjo so zaznamovali številni konflikti glede poteka trase železnice, cen za odkupovanje zemljišč in varnosti na progi, omejitve glede vzponov in hitrosti ter omejitve glede večjezičnega označevanja v nemškem, italijanskem, slovenskem oz. hrvaškem jeziku (str. 20).

Nekdanja trasa ozkotirne železnice med Trstom in Porečem (Kralj 2002; Brate 2007, 7) ali poreške lokalke (Brate 2007, 7) je s svojimi 123,1 kilometra povezovala 33 krajev, in sicer obalna mesta in kraje Trst, Koper, Izolo, Lucijo ter Poreč s kraji v zaledju Istre (slika 1). Delovala je v obdobju med letoma 1902 in 1935, ko je bilo to ozemlje del Avstrijskega primorja in avstro-ogrske monarhije. Po propadu habsburškega imperija pa je ozemlje pripadlo Kraljevini Italiji.

Ob otvoritvi železniške proge je prihod vlaka na postajo pričakalo le malo ljudi, saj so zaradi datuma mislili, da gre za potegavščino (Brate 2007; Gombač 2022). Proga je bila odprta po številnih težavah in zakasnitvah pa tudi po odprtju je vlak najprej vozil le od Trsta do Buj, ker proga še ni bila v celoti končana. Dokončali so jo do decembra istega leta. Vlak je bil majhen, počasen in za ljudi iz Istre razmeroma drag (Gombač 2022). Skozi gričevnato istrsko pokrajino, skozi kras mimo jame Baredine je par-



Slika 1: Zemljevid nekdanje trase železniške proge Trst–Poreč (vir: Brate 2007, 31)

na lokomotiva vsak dan prevažala potnike in dobrine, kot so bili sol iz solin, olivno olje iz Buj in Motovuna ter sadje, zelenjavo, istrski kamen, apnenec, žita in vino (Ferk 2017, 13). Po 33 letih delovanja se je ozkotirna železniška proga leta 1935 zaprla. Nekaj let za tem so železnico razstavili, prodali ter prepeljali drugam (Brate 2007; Gombač 2022). Interpretacije razlogov za prenehanje delovanja so različne, od fašistične politike preko ekonomske nedonosnosti in neekonomičnosti porabe potovalnega časa glede na stroške do spremembe v načinu prevoza zaradi izgradnje cest oz. vzpostavljanja cestnega prometa (Brate 2007; Gombač 2022). Razširjeno je prepričanje, da naj bi med ladijskim prevozom v Abesinijo vagoni in lokomotive potonili, nekateri pa so prepričani, da so železnico razprodali ter njene lokomotive in vagoni prepeljali na druga območja (Brate 2007, 2015).

V času avstro-ogrske monarhije ter Kraljevine Italije na trasi transverzale (Brate) med istrskim zaledjem in priobalnim območjem med Trstom in Porečem ni bilo državnih meja. Pozneje je bilo ozemlje trase razdeljeno med tri nacionalne države. Ob odprtju nekdanje trase za rekreativni namen (leta 2002) so obiskovalci na državnih mejah sprva morali pokazati potne listine na meji med Italijo in Slovenijo (do leta 2007) ter Slovenijo in Hrvaško (do leta 2023). Od nedavne vključitve Hrvaške v schengensko območje lahko omenjeno pot spet v celoti prekolesarimo ali prehodimo, ne da nam bi bilo treba ob prehodu državnih meja pokazati osebne identifikacijske dokumente.

3 Mobilna etnografska praksa, sporna krajina ter razbiranje Parenzane

Raziskave s področja antropologije krajine Istro predstavljajo kot multikulturno, multietnično in večjezikovno regijo, mejno cono, kjer ljudje oblikujejo številne čiste in hibridne identitete (Baskar 2002; Rogelja in Janko Spreizer 2017, 34). Kulturna geografinja Doreen Massey je kraj opredelila (1994, 5) kot »nefiksni, sporni in mnogoteri«. V podobnem smislu lahko razumemo tudi Barbaro Bender, ki piše (2001a, 76), da krajine raziskovalci nič več ne ločujejo od človeške izkušnje ali pejsaža niti je ne vidijo kot nekaj čisto vizualnega, pač pa je razumevanje krajine zasnovano kot del sveta gibanja, odnosov, spominov in zgodovin. Vpeljava časovne dimenzije v raziskovanje prostorov in krajev je še posebej pomembna za primer poti, ki jo opisujemo. Skozi časovni presek namreč lahko ugotovimo, kakšne so bile spremembe prostora pod različnimi oblastmi, držav-

nimi in lokalnimi politikami, ki so se vpisale v prostor ter se še danes odražajo ob poti.

Barbari Bender se je zdelo pomembno raziskovati »sporno krajino« in se spopasti s politiko krajine. Koncept sporne krajine razumem kot prostor simboličnih ali dejanskih (potencialnih) konfliktov, nasprotujočih si interpretacij zgodovin, različnih političnih interesov in mnogoterih nacionalnih ali lokalnih prilaščanj. Izraz »sporna krajina« zajema tudi kraje, okoli katerih potekajo tekmujoči ter pogosto nasprotujoči si oz. konfliktni politični in družbeno-ekonomski interesi ter diskurzi (Bender 2001a, 2001b; Baskar 2002).

Namen raziskav o spornih krajinah je bil poskušati razumeti, kako ljudje v nenehno spreminjajočem se svetu ustvarjajo občutek kraja in pripadnosti, izgube oz. zanikanja. Upoštevajoč priporočila Barbare Bender sem zbrala pripovedi ljudi ali prebrala njihove potopise, ki govorijo o Parenzani, ki jo lahko preučujemo s pomočjo koncepta spornih krajin ali »krajin v gibanju«, preseljevanja, izgnanstva in vračanja domov (Bender 2001b, 1) ter koncepta »zapletene« oz. »ekstrudirane« zgodovine (Ballinger 2012). Pojem zapletena oz. ekstrudirana zgodovina je bil vpeljan v preučevanje migracij z območja Istre (Ballinger 2012) v kontekstu preučevanja italijanskih beguncev oz. premeščenih oseb po letu 1945, ki so zapustile območje SZ Istre po tem, ko je na tem ozemlju oblast prevzela Jugoslavija s socialistično družbeno ureditvijo. Območje, po katerem je potekala Parenzana, je zaznamovano s »težavno«, »zapleteno« zgodovino z omenjenimi migracijami prebivalstva. Razpravo o slednjih je pogosto spremljal molk o tem težkem obdobju zgodovine, poleg tega pa je bilo migracije treba pojasnjevati v okvirih repatriacije (Ballinger 2012). Šele pred kratkim se je začela razprava, vključujoč vpletene strani, ki so jih omenjeni premiki prebivalstva travmatično zadevali (Hrobat Virloget 2021). Zaradi opisanih razlogov lahko Parenzano opredelimo kot »sporno«, »težavno« dediščino (angl. *contentious heritage*), ki jo zaznamujejo potencialna konfliktnost pri interpretaciji, nelagodje in zelo problematične konstelacije odnosov (Hamm in Schönberger 2021, 30).

Za raziskovanje Parenzane je primeren metodološki pristop etnografije (ne)mobilnosti (Gregorič Bon, Repič in Janko Spreizer 2013), v sklopu katerega hojo opredeljujem kot raziskovalno metodo. Hoje ne pojmem le z gledišča fizične mobilnosti, pač pa kot posebno prakso, ki v povezavi s kraji sproži simbolne pomene, različne spomine, asociacije in giba-

nje ali potovanje skozi imaginarije ter reprezentacije (Rogelja in Janko Spreizer 2017).

Na ta način sem Parenzano raziskovala tudi sama. Pred letom 2017 so ljudje, ki so se gibali med Koprom in Izolo, lahko videli ožjo pot ob morju, ki se je vila nad zabetonirano škarmo. Tedaj so lahko potniki iz avtomobilov, ki so se gnetli po današnji priobalni pešpoti, včasih po polžje počasi, drugič spet hitreje, opazili ožjo pot, ki je tekla onkraj cestnih varovalnih ograj po nasipu nad morjem. Asfaltirana sled je tekla stisnjena med varnostno ograjo avtomobilske ceste in morjem. Črna obloga poti med cesto in morjem se na morski strani umetelno zaključuje s kamnitim robom, ki se nato nadaljuje v kamniti zid. Ta je v preteklosti deloval kot valobran in je viden le, če se spustimo do morske gladine ali ga opazujemo z majhne razdalje na morju. Zid se namreč zelo dobro vidi le, če plujemo z majhnimi plovili ali s supom zelo blizu obale od Semeledele mimo Žusterne in do ovinka, ki so mu rekli *Giro Carroze* (Kralj). Danes temu kraju domačini rečejo »pri Rexu«, izhajajoč iz imena zbombardirane nekdanje transoceanske potniške ladje, na katero so, ob podobnem nelagodju ali zadregi kakor ob Parenzani, ljudje, živeči v teh krajih, vse do današnjih dni ohranjali spomin (Pomorski muzej Piran 2023).² Poti lahko ob morju sledimo vse do Izole in avtokampa Jadranka, ki se nahaja ob zalivu Valižan. Zid, ki se dviga nad morjem do omenjenega kampa, je lepo viden iz nekdanje izolske ladjedelnice, ki je nasledila piransko, v kateri so delali tudi ljudje, ki so obudili in še ohranjajo spomin na Parenzano.

Čeprav sem v prvih letih gibanja med Koprom in Izolo pred seboj gledala kolesarsko oz. sprehajalno pot, sem bolj videla morje ob cesti in visok valobran, kakor da bi uvidela, da gre za utrjeni nasip nekdanje trase železnice. To pot, ki so mi jo znanci po naključju predstavili kot kolesarsko in sem jo šele pozneje spoznala kot Parenzano, sem opazovala več let zapored ob različnih letnih časih in z različnih perspektiv: med avtomobilsko ali avtobusno vožnjo iz službe, med hojo in vožnjo s kolesom, med veslanjem s kanujem. Kljub temu vanjo nisem imela globljega uvida, vse dokler nisem srečala domačinov iz Izole, ki so mi skozi svojo prakso in iz-

2 Tako ladja *Rex* kakor tudi Parenzana sodita v čas, ko je na območju Istre in v Italiji vladala fašistična oblast. Ljudje, ki ohranjajo spomin nanjo, omenjajo, da je težavno ohranjati spomin na tovrstno dediščino, ker se lahko tako enega kot drugo zmotno interpretira predvsem kot obeleževanje fašistične dediščine (Gombač; Kralj). *Rex* je bil npr. vojno zaplenjeno premoženje novonastale jugoslovanske države (Pomorski muzej Piran 2023), prav tako pa je Parenzana zapuščina Avstro-Ogrske ter Istranov, ki so s pomočjo železnice lahko trgovali s Trstom.

kušnjo poustvarjalca trase ter ohranjevalca spomina na lokalno železnico omogočili različne uvide v pot, ki jo razumem kot sporno krajino (Bender 2001b).

Oktobra 2014 smo s kolegi v okviru ekskurzije in tedanjega projekta Etnografije poti izvedli sprehod s Srečkom Gombačem, tedanjim upravnikom Muzeja Parenzana. Ta nas je peljal po nekdanji trasi železniške ozkotirne proge Parenzane, od razstavljene lokomotive P-3 mimo izolskega pokopališča in nogometnega stadiona, ki ga nekdanja trasa ozkotirne železnice prečka, do nekdanje železniške postaje Izola in nato naprej čez Livade do tunela Šalet, torej po poti, ki se je razlikovala od novovzpostavljene kolesarske trase.

V naslednjih letih sem pot med Koprom, Izolo, Strunjanom in Portorožem večkrat prehodila sama, ob čemer sem bila nekajkrat tudi priča konfliktom in medsebojnim besednim spopadom med različnimi uporabniki poti, npr. med vozniki motornega kolesa z omejitvijo na 25 km/h in sprehajalci, hitrimi kolesarji ter družinami z majhnimi otroki, kolesarji in rolkarji, zlasti na predelih, kjer je Parenzana ozka, kot npr. v Strunjanski dolini. Parenzano smo raziskovali tudi s študenti antropologije UP FHŠ. Takrat smo pot pričeli s hojo na koprski avtobusni in železniški postaji, kjer smo si ogledali lokomotivo U-37, ki predstavlja spomin na Parenzano. Z avtobusom smo se nato odpeljali do Izole, si ogledali že omenjeno lokomotivo P-3, zaščiteno s paviljonom, in pot nadaljevali po podobni sledi, kot smo jo oktobra leta 2014 prehodili s kolegi in z Gombačem.

Jeseni 2014 sem z avtomobilom sledila trasi od Izole do Poreča. Slovenski del poti sem prehodila oz. prevozila s kolesom od nadvoza nad avtocesto pri Dekanih do Bertokov, mimo vinogradov Vinakoper, čez Rižano, mimo Škocjanskega zatoka in do železniške postaje v Kopru ter ob reki Badaševici do novega podhoda v Semedeli, proti Žusterni in vse do Izole. Pred Žusterno sem na levi strani zagledala tunnel skozi Markovec in kolesarsko stezo, ki so jo speljali ob deteljici nove avtoceste. Naletela sem na informativno tablo v več jezikih, ki je bila postavljena v letih med 2004 in 2006 v okviru projekta EU za vzpostavljanje sosedskega sodelovanja med Slovenijo, Italijo ter Hrvaško.

Preden so marca leta 2017 obalno cesto med Izolo in Koprom zaprli za avtomobilski promet, je gibanje pešcev in kolesarjev v ozkem pasu ob njej, po nekdanji železniški trasi, potekalo z različnim ritmom, ki je bil običajno v obratnem sorazmerju z ritmom prometa na avtomobilski cesti.

V poletnih mesecih je bila Parenzana ob različnih urah in dneh različno zasedena, avtomobilska cesta pa različno prometna. Ko je po obalni cesti še tekel avtomobilski in motorni promet, je lahko včasih poleg njegove gostote, s katero so bili povezani hrup, smrad izpušnih plinov in specifičen vonj razgretga ter preobremenjenega asfalta, dodaten telesni napor predstavljalo tudi premagovanje maestrala, juga ali burje. Pot v vročem poletju je bila lahko prijetnejša zvečer, ko je vročina popustila, vendar so uporabnike poti v mraku ali temi slepili avtomobilski žarometi. Danes gostega avtomobilskega prometa po cesti ob morju ni več, še vedno pa lahko močni vetrovi občasno upočasnjujejo ali poganjajo ljudi in njihove sopotnike, pse. Prometno gnečo na cesti so po letu 2017 zamenjali številni obiskovalci, ki jih je več ob koncih tedna in praznikih, še zlasti ob prvih sončnih in toplih spomladanskih dnevih, ko se na morje pripeljejo še številni domači in tuji turisti.

4 Zbujena iz stoletnega spanja za žlahten namen

Vprašanja, ki so me vodila tekom raziskovanja Parenzane, se osredotočajo na načine, kako je tematska pot kot del istrske pokrajine oblikovana skozi kompleksnost družbenih odnosov, kako je povezana z zgodovino železnice, kako so jo oživili, na kakšen način so se njeni snovalci lotili predstavljanja »sporne«, »težavne« dediščine (Hamm in Schönberger 2021) ter kako pot živi do današnjega časa (Janko Spreizer 2015). Dinamiko vzpostavitve in življenja poti opisujem s pomočjo modela življenjskega cikla tematske poti, ki zajema časovno dimenzijo in govori o oblikovanju poti skozi štiri različne faze, tri prelomne in eno kritično točko, ki pomeni revitalizacijo oz. propad poti (Gornik 2015, 13; Koderman idr. 2021). Vsaki od faz sledi točka v življenjskem ciklusu. Prvi fazi – vzpostavljanju poti – sledi točka vzpostavitve. Ta se nadaljuje v uveljavljanje in točko uveljavitve. Naslednja faza razvoja poti se izteče v točko stagnacije. Zadnja faza modela se imenuje nazadovanje oz. propadanje, ko zanimanje za ohranjanje poti zamre, ali revitalizacija, ko jo po določenem času različne pobude znova oživijo. Četrta faza se konča s kritično točko propadanja ali revitalizacije (Gornik 2015). Mestoma Parenzano predstavljamo kot tematsko pot skozi omenjene faze, ob orisu prizadevanj posameznikov, ki so pripeli k vzpostavitvi poti od začetnih idej do njenega razvoja.

Pot med Trstom in Porečem je bila vzpostavljena oz. obnovljena potem, ko so različni zanesenjaki in ljubiteljski zgodovinarji ter turistični delavci združili moči in idejo po obnovi prenesli odločevalcem v lokal-

nih skupnostih v Izoli ter Kopru (Kralj). Prve ideje o oblikovanju muzeja železnice v Izoli so povezane z neformalno skupino ljudi, ki so sodelovali z Marjanom Kraljem,³ snovalcem idejnega projekta, s katerim je hotel odpreti muzej na mestu otroškega igrišča svojega odraščanja, današnje Birbe, ki leži poleg nekdanje železniške postaje Parenzane, na obrobju starega mestnega jedra Izole. »Tam je bilo planirano, da bi vozil vlak, otroški vlak« (Kralj). Pobudniki so se povezovali z različnimi muzeji v Ljubljani in Trstu ter s posamezniki, ki so v prostem času zbirali vlakce. Nekdaj zaposlen v Mehanotehniki, tovarni igrač, kjer so izdelovali vlakce, je Kralj vodil pogovore s tovarnami, da bi v Izoli naredili muzej železnice in modelov vlakov v stavbi nekdanje postaje Parenzane. Nato so se predstavniki občine odločili, da bi želeli pripeljati turiste v staro mestno jedro, kar se je Kralju zdelo nepojmljivo, saj je bila izolska železniška postaja takrat prazna in na razpolago. Ni jim zmožal »dopovedati, da je to, kar delajo, norost« (Kralj). Po 25 letih aktivnega dela na tem projektu se je utrudil. Sodeloval je z 20 do 30 let starejšimi od sebe, z generacijo svojih staršev. Ko so uvideli popolno nezainteresiranost turističnih organov, občinske uprave, občinske skupnosti itn., so se vsi ti ljudje umaknili.

Ena od spornih točk ob vzpostavitvi poti je vsekakor poimenovanje z imenom Parenzana. Kraljeva teza je, da se vlaki imenujejo po linijskih povezavah, kot se npr. imenuje vlak, ki vozi iz Kopra v Ljubljano ali iz Divače v Pulj. Zanimal je, da bi imel vlak v spominu na preteklost posebno ime (Kralj):

Ko sva z ženo prehodila celo progo, od Milj, tistikrat je bila še meja, samo slovenski del proge, poslikala, pofotografirala vsak podvoz, vsako malenkost, ki je nakazovala na progo, obenem smo pred 30, 40 leti spraševali domačine tudi o imenu. Niti eden od vseh domačinov se ni spomnil, da bi imel kakšno ime. Vedno so rekli, gremo z vlakom v Trst ali a gremo z železnico, a gremo s ferrovia, če so bili italijanskega porekla. Nikoli nobeden ni govoril [o

- 3 Marjan Kralj je med drugim znan kot slikar. Začel je s preslikavanjem razglednic, na katerih je bila upodobljena ladja *Rex* (Orel 2017). Pozneje je njegov brat zasnoval spletno stran o *Rexu* in Parenzani, ki je bila tudi nagrajena (Kralj). Potem so začeli prihajati ljudje, posredovali so zgodbe in informacije, osnovalo se je društvo ljubiteljev *Rexa*. Imel je turistično agencijo *Rex* in namesto izletov v Benetke ponujal izlete v zaledje Istre, Krasa, tržaškega krasa. Odziv je bil izjemen, čeprav ni delal posebne reklame. Ljudje so ga poiskali, ker je imel zanimivo turistično ponudbo. »Če je izdelek dober, če je ponudba dobra, ni pomembno, kje je. Ljudje jo najdejo« (Kralj).

Porečanki, Parenzani]. O Parenzani se je začelo govoriti po tej knjigi Guilia Rosellija ... Vsi so vedeli, da je vozil ta vlak.⁴

Imena Parenzana naj v preteklosti ne bi bilo. Pa vendar Brate omenja (2007, 9), da je bila proga znana tudi kot *Die Parezaner Bahn* (nem.), italijansko ime, *La Parenzana*, pa je bilo omenjeno v okrožnici št. 23 z dne 6. februarja leta 1902. Ime Parenzana naj bi se po mnenjih domačinov uveljavilo šele pozneje (Petaros Kmetec; Kralj), potem ko je Roselli napisal »lepo knjigo *Mia Cara Parenzana*« (Kralj):⁵

Bil je povezan s Porečem [...]. Mia, z mojega kraja, mia cara, moja draga in tako naprej ... No, fantastično knjigo je napisal! Bistvo vsega je, da se je to prišlo. Tudi v Ljubljani, ko sem bil na enem sestanku, so zgodovinarji to neka-ko potrdili.

Vzpostavljanje poti je povzel tudi občinski uslužbenec Bratož, ki je pisal o oživitvi in izgradnji trase. Prve pobude so se začele v poznih 90. letih 20. stoletja, ko so se v občinah Koper, Izola in Piran začeli ukvarjati z oblikovanjem turističnih ter rekreacijskih poti v slovenski Istri. V letih 1997–1998 so za oblikovanje obalne pešpoti intenzivno delali v okviru teh treh slovenskih istrskih občin (s koordinatorskim občin Koper) na projektih Phare CBC. Bratož je zapisal, da je prva znana pobuda za oblikovanje Parenzane prišla iz Društva za zdravo življenje Koper, kjer so projekt tudi poimenovali z imenom Pot zdravja in prijateljstva. Idejni oče projekta je bil Klement Knez (Bratož 2002).

Sredstva za projekt so pridobili na razpisu Phare CBC (čezmejno sodelovanje med Slovenijo in Italijo) – mali projekti v letu 2001, ker so bili na predhodnem razpisu, leta 1999, neuspešni (Kralj). Oktobra 2000 je 17 županov istrskih občin podpisalo pismo o nameri. Zavezali so se, da bodo zaščitili traso stare železniške proge, jo zavarovali pred vplivi hitre urbanizacije in pristopili k projektu treh dežel. Zapisali so, da bodo Pot zdravja in prijateljstva namenili športu, rekreaciji ter turizmu in ob njej razvijali dejavnosti s področij zgodovine, etnologije in kulture. Župani slovenske in hrvaške Istre ter Furlanije - Julijske krajine so oblikovali projektni

4 Podobno tezo o imenovanju smo zasledili tudi med domoznanskim predavanjem o Parenzani v piranski knjižnici (Petaros Kmetec). Med intervjujem sem Kralju oporekala, da vendarle poznamo vlak, ki se imenuje Kamničan, po končnem cilju potovanja, vendar mi je odvrnil, da gre pač za izjemo, ki jo lahko zanemarimo.

5 Naslov knjige, ki jo omenja Marjan Kralj v intervjuju, je *Draga Parenzana!* Guilia Rosellija, ki je v slovenski jezikovni različici izšla leta 2002. V nadaljevanju poglavja pišem tudi o Rosellijevem prispevku k oblikovanju zgodbe o Parenzani.



Slika 2: Stavba nekdanjega Muzeja Parenzana (fotografija: Alenka Janko Spreizer, 2. 3. 2023)

svet, ki je imel zastopstvo iz vseh dežel, ter se zavezali, da 100. obletnico otvoritve proge Trst–Poreč proslavijo s skupno proslavo in z otvoritvijo trase za kulturne ter rekreacijske namene.

Istega leta je bil odprt tudi Muzej Parenzana v Izoli (slika 2) (Bratož 2002). Za vodenje slednjega je Kralj predlagal Srečka Gombača. Leta 2002, ob stoti obletnici začetka obratovanja železnice, je Radio Koper posnel daljši pogovor z ljubiteljskimi raziskovalci (Knez idr. 2002).

Po zapisu snovalca projektne dokumentacije in upravljavca projekta je projekt dosegel cilj: »Iz stoletnega spanja je zbudil staro opuščeno proggo. Želi jo ohraniti in zavarovati, predvsem pa nameniti za žlahtne namene: zdravju in druženju.« S temi cilji so začetniki »obnavljali in utrjevali vezi med sosedi, kot jih je pred sto leti povezovala železnica od Trsta do Poreča« (Bratož 2002). Zapis iz Bratoževih zaključnih misli ob predstavitvi projekta Pot zdravja in prijateljstva: Parenzana – Porečanka sem parafrazirala in ga preoblikovala v naslov tega podpoglavja (Kralj 2002; Bratož 2002).

Podobno kot Bratož tudi Kralj ohranjanje »čimbolj avtohtone trase« za zanamce vidi kot ključno in pomembno nalogo. Pa vendar so se njegove ideje o ohranitvi avtentične trase z gramozom in ilovico zelo razlikovale od idej izvajalcev projekta, ki so nekaj let za njegovimi prvimi predlogi traso železnice zalili s črno asfaltno podlago (Kralj).

4.1 Uveljavljanje poti Parenzana

Prvemu projektu so sledili še projekti Parenzana I in Parenzana II, financirana iz skladov Evropske unije, ter Parenzana Magic, ki so v naslednjih letih razvijali Parenzano – Pot zdravja in prijateljstva. Parenzana I je od 3. aprila 2006 združila Istrsko županijo, Mestno občino Koper, občini Izolo in Piran ter kolesarsko društvo MTB Istra - Pazin. V projektu Parenzana II so se Istrski županiji pridružile še občine Poreč, Vižinada in Oprtalj ter mesta Buje, Koper in Piran (Ferk 2017, 15–16). Omenjeni projekti so oblikovali današnjo podobo kolesarske/pohodne trase Parenzane in jo umestili na zemljevide ter spletna mesta turistične ponudbe, ki jih najdemo v turističnih informativnih centrih (TIC) priobalnih mest ter na spletnih omrežjih. Parenzana se je po uveljavitvi razvijala naprej.

Danes Pot zdravja in prijateljstva, *Put zdravlja i prijateljstva* ali *Strada della salute e dell'amicizia*⁶ poteka skozi občine Trst, Milje, Devin-Nabrežina, Dolina v Italiji, Koper, Izola, Piran v Sloveniji ter Karojba, Motovun, Višnjan, Grožnjan, Kaštelir-Labinci, Oprtalj, Umag, Vižinada in Poreč na Hrvaškem.⁷

V Sloveniji so s pomočjo projektov rekonstruirali leseni most čez reko Rižano in postavili stekleni paviljon s staro lokomotivo v Izoli. Obnovili so del trase pri tunelu Šalet, ki so ga nekaj let pred tem odprli za del trase Bepijevega pohoda oz. Martinovega teka in z njega odstranili odpadke ter nekdanje gojišče šampinjonov (Orel 2017).

To je bilo vse področje našega otroškega potepanja. Mi smo [pretaknili] vse te vodne vire in te tunele. To smo vse brskali. Naši starši niso vedli za nas, ni bilo ograj. Smo se potepali in smo bili svobodni ... nobenih varovanj, ne [napisov] na lastno odgovornost, nobenih tabel ni bilo. Ali pa zasebna lastnina, to ni obstajalo. Cela Izola je bila naše otroško igrišče. [...] Ta proga je bila tako kvalitetno narejena, vsa odvodnjavanja, od spodaj, še današnji inženirji tega ne znajo ... Jaz sem se najbolj zavzemal, da bi ohranili to progo čimbolj avtohtono. Brez asfaltiranja ... Da bi to progo naredili po vzoru Cersiane v Trstu, ki je tudi vozila iz Trsta v Kozino. Tam so lepo, iz gramoza, pomešanega z glino, ohranili avtohtonost. Mi pa ne. Smo dobili denar iz Evrope, smo zalili vse z asfaltom ... pred tem je bila [pot takšna, kot je] železniška proga, švelerji [železniški pragovi] pa gramoz. Ko je prišel denar, so vse zalili z asfaltom. [Kralj]

Muzej Parenzane v Izoli so dodatno opremili s fotografijami in z dokumenti železnice, načrti različnih železniških prog v avstro-ogrski monarchiji, povezanih v kompleksen sistem infrastrukture za transport vojske, ljudi in dobrin ter stavb železniških postaj. Postavili so maketo proge in predstavili tramvajsko povezavo proge s Piranom. Na asfaltirani trasi so zgradili tudi novo infrastrukturo čez obstoječe ceste, ki jih prečka pot. Pri obratu Lama v Dekanih so postavili nadvoz nad avtocesto. Delno nove odseke poti so naredili na segmentih Bertoki–Koper in v Strunjanu; ti odseki se bodo po načrtih dokončali v prihodnosti. Na relaciji Lucija–Sečovlje–Dragonja pa so traso delno na novo zgradili.

- 6 Ime naj bi bilo izbrano s konsenzom slovenske, hrvaške in italijanske strani (Ferk 2017, 17).
- 7 Parenzana poteka po dvojezičnem območju. Vendar so župani pisma o nameri podpisali v treh jezikih: slovenskem, hrvaškem in italijanskem. Imena krajev v pismu o nameri so napisali v nacionalnih jezikih in ne dvojezično. Navajamo ime-n krajev, zapisana v slovenski jezikovni različici pisma o nameri.

5 Razvijanje zgodovinskih vsebin:

Zamišljena preteklost in imaginarna vožnja s *Parenzana*

Antropolog Keith Basso podrobneje raziskuje pojav antropomorfiziranja prostora in ugotavlja, da ni veliko znanega o tem, kako različne populacije po svetu razumejo kraj, kako ga dojemajo in kako se zavedajo sveta, ki jih obkroža. Opazovalci se, nasprotno, zavedajo, da prostor vsebuje sposobnost sprožanja različnih samorefleksij pri ljudeh (Basso 1996 v Orley 2012, 37). Kraje je Basso preučil v vzajemnem oživljanju oz. navdihovanju med posamezniki in specifičnimi prostori ter jih opredelil kot človeške konstrukcije, ki se jih obuja tako, da tudi v svoji popolni negibnosti izgledajo takšni, kakor da bi utegnili spregovoriti. Toda prostori oživijo samo, kadar jim njihovi obiskovalci dopustijo posredovati njihovo specifično preteklost (Orley 2012, 37) s pomočjo ohranjevalcev spomina oz. posredovalcev zgodb in preteklosti.

Rekonstrukcija trase železnice je povezana z različnimi človeškimi izkušnjami in je pogojena z osebnimi zgodovinami ter spomini, skozi katere spregovorijo tudi kraji (prim. Orley (2012)). Srečko Gombač (2014), eden ključnih sogovornikov, je pojasnil, da je bila Parenzana vedno prisotna v spominih med ljudmi iz tega prostora. Prizadeval si je predvsem za predstavljanje zgodovine železnic. Različni ljudje so dajali različne pobude za njeno vzpostavljanje (oživitev), uveljavljanje in razvoj. Ko so se zaradi različnih interesov in konfliktov z odločevalci v občini ljudje izčrpavali, so se nato čez čas tudi umaknili v zasebnost. Podobno se je tudi Srečko Gombač, ki ga je k upravljanju Muzeja Parenzana povabil Marjan Kralj, sčasoma umaknil zaradi odpovedi podpore za obratovanje muzeja s strani tedanjega župana (Sinisa Rancov 2016).

Pri oblikovanju zgodb o ozkotirni železnici sta imeli po besedah sogovornikov (Gombač; Kralj) veliko vlogo dve knjigi, prevod knjige *Cara Parenzana! - Ferrovia Trieste Parenzo*, ki jo je leta 1987 objavil Giulio Roselli, v slovenski jezik (Roselli 2002) ter knjiga Tadeja Brateta *Parenzana, železnica za vse čase* (2007). *Draga Parenzana!* je izšla kot prevod ob stoletnici začetka gradnje železnice. V teh delih najde bralec natančno rekonstrukcijo zgodovine gradnje železnice iz obdobja avstro-ogrske monarhije. Giulio Roselli (2002) podrobno opisuje odločanje in načrtovanje trase ozkotirne železnice, ki je bilo polno konfliktov, podatke o kompozicijah vlakov, kronologijo procesov pogajanj občinskih oblasti z Dunajem ter načrtovanje trase in njenih alternativnih različic, ki so jih zahtevali predstavniki krajev ob njej. Razgrne več zemljevidov trase z železniškimi zidanimi

objekti in s postajami s tirnimi vozili. Predstavi njeno delovanje do konca prve svetovne vojne in po njej, njen napredek in propad ter razprodažo železnice. Oba objavita tehnične podatke o progi in opisujeta dinamiko pogajanj v procesih načrtovanja ter gradnje železnice med tedanjimi krajevnimi oblastmi in Dunajem, ob prizadevanjih, da bi železnica tekla čim bližje istrskim krajem. Roselli tudi predstavi razgibanost terena in tal ter opiše belo, zeleno ali sivo in rdečo Istro, ki je prav tako vplivala na smeri izgradnje proge.

Nato Roselli pojasnjuje svoje lastno domišljjsko potovanje po Parenzani, ki je polno nostalgije in obžalovanja za izgubljeno domovino, kamor so ga popeljali ohranjeni spomini na njeno pokrajino ter ljudi. Vračanje v preteklost naj bi bralcem zbudilo žive spomine na srečna leta, ki so jih preživel v svoji majhni, izgubljeni domovini (Roselli 2002, 151). Na imaginarnem potovanju podrobno opiše pomikanje po progi s pomočjo nizanja podatkov iz voznega reda, ustavljanja na postajah z doslednim navajanjem krajevnih imen in prevoženih kilometrov proge. Imaginarno potovanje z vlakom je izvedel z namenom ohranjanja spomina, da ljudje ne bodo pozabili imen, krajev, časa in ljudi z vlakca, čigar skromne sledi so se v času pisanja njegovih štirih knjig izgubljale (Roselli 2002).

Podobe pokrajine, ki so jo lahko občudovali potniki na vlakcu, Roselli (2002, 126) rekonstruira s pomočjo zbranih starih črno-belih fotografij. Urbana pokrajina v okolici Trsta se mu sicer zdi zanimiva zaradi pristaniških naprav, ladjedelnice, jezov, velikih industrijskih objektov in naftnega terminala, a nekako ni prava istrska pokrajina, saj Trst vedno postavi v opozicijo z istrskimi vasmimi. »Prava istrska pokrajina« se po njegovem mnenju začne potem, ko vlak prečka Glinščico, nekdanji mejni potok »med Tržaškim ozemljem, ki je pripadalo avstrijskemu cesarstvu, in ozemljem Beneške republike« (str. 159, 199). Prvič »pravo istrsko pokrajino« naslika, ko vlak zapelje mimo prehoda Rabujez, in potem, ko pusti za sabo Škofije in si utre pot do rižanske ravnine ter ko vlak zapelje po pobočju do vhoda v predor Šalet (str. 162) in se spusti v Strunjansko dolino. Roselli predstavlja intenzivno obdelane njive, vinograde, sadovnjake in oljčnike, na katere gleda med zamišljeno vožnjo z vlakom (str. 199–200).

Rosellijeva pripoved o pokrajini ob Parenzani je oblikovana tudi vizualno: ob opisih niza fotografije krajev in ljudi, ki so živeli ob železnici, jo hodili gledat in fotografirat ali pa so na njej delali. Večina fotografij istrskih krajev in železniških postaj se zdi neizostrena ter zamaknjena, nejasna podoba vizualne reprezentacije pokrajine pa ima simbolni po-

men. Zabrisano preteklost svoje izgubljene domovine avtor oživi s pomočjo pisane besede, s katero oblikuje jasnejše podobe. Njegova pripoved je namreč bistveno pogojena z osebno biografijo. Roselli je bil rojen v Motovunu leta 1912, ki ga je po drugi svetovni vojni zapustil tako kot številni italijansko govoreči prebivalci Istre. Življenja v izgnanstvu in odhoda iz Motovuna, Istre, po interpretaciji Brateta, ki je Rosellija tudi osebno poznal in mu pomagal s posredovanjem nekaterih dokumentov ter informacij, ni mogel preboleti. V otroštvu je vsak večer gledal vlake, ki jih je pozneje ohranjal v spominu s pomočjo zbiranja fotografij in drugih dokumentov ter pisanja knjig (Brate). Od leta 1967 je Roselli objavil štiri knjige o Parenzani. Če parafraziramo Barbaro Bender (2001b), je Rosellijeva pokrajina oblikovana v imaginarnem gibanju in potovanju po spominih na domovino, povezanih z izkušnjo eksodusa, ter z izjemno nostalgijo po krajih, ki jih opisuje na podoživetih vožnji z vlakom (Kralj). Čeprav je pokrajino opisal med zamišljeno vožnjo z vlakom in naj bi šlo za krajino v gibanju (Bender 2001b), je ta zaradi prikazovanja fotografij iz preteklosti statična, časovno zamrznjena in deluje bolj kot krajina negibanja (Gregorič Bon, Repič in Janko Spreizer 2013). Četudi na koncu svoje knjige objavi barvne fotografije krajev, ki so si po razmišljanju Bassa in Emily Orley (Basso 1996 v Orley 2012; Orley 2012) zapomnili, da je skoznje peljala Parenzana, o čemer nam govorijo tudi fotografije ostankov stavb in zidov, Rosellijeva pokrajina deluje ujeto v preteklost: fotografije v knjigi prikazujejo zaraščene in makadamske poti, posnete v trenutkih, ko na njih z izjemo nekaj starejših oseb skorajda ni ljudi. Navidezno brezčasne podobe krajev brez ljudi, ki sicer datirajo v prvo tretjino 20. stoletja, delujejo kot simbol za prazne prostore oz. opominjajo na poznejši eksodus, do katerega je zaradi spleta različnih okoliščin prišlo po koncu druge svetovne vojne. V opisih Parenzano antropomorfizira: vlak je majhen, skromen, čist in prijazen, na njem je nekaj domačega, močno spominja na dom (Roselli 2002, 151). Proga je negibna, zapuščena in brez življenja (str. 139), vlak Parenzane veselo pleše (str. 155). Železnica Trst–Poreč je umrla (str. 139); naslov knjige, *Draga Parenzana!*, zapisan s klicajem, lahko beremo kot pismo izgubljeni ljubljeni ženski ipd. Narativne in vizualne podobe Rosellijeve krajine pri senzibiliziranem bralcu zgolj implicirajo »težavno«, »ekstrudirano« zgodovino tega prostora in sprožijo asociativne povezave med nostalgijo, eksodusom, izpraznjenimi istrskimi mesti ter težavnimi, nepredelanimi zgodovinami Istre (Baskar 2002; Ballinger 2012; Rogelja in Janko Spreizer 2017, 37; Hrobat Virloget 2021).

6 Zaton ali revitalizacija? Skupinska hoja po Parenzani

V zadnjih letih, po zaprtju priobalne ceste za promet spomladi leta 2017 (Sa. J. in T. H. 2017), se je na odseku poti ob morju obisk, podprt s turistično promocijo, močno povečal. Parenzana, pot neposredno ob morju, je postala pretežno namenjena pešcem, obalno cesto pa so si po pasovih delili kolesarji, intervencijska vozila, tamkajšnji stanovalci in lastniki zemljišč. Za del Parenzane med Žusterno in Izolo se je namesto prej uveljavljajočega se imena začelo med ljudmi ter med tedanjimi župani bolj uporabljati ime »obalna cesta« pa tudi »zeleni pas somestij med Koprom in Izolo« oz. »zeleni oaza med Koprom in Izolo« (Sa. J. in T. H. 2017), medtem ko je ime Parenzana za cesto ob morju le redko kdo omenil.⁸ Drugi deli pa so se zdeli v primerjavi s tem nekako v zatonu oz. stagnaciji.⁹ Zaradi omejenih izhodišč smo pri predmetu Uporabna družbena geografija izbrali temo, ki se je nanašala na oživljanje tematske poti Parenzana.

Najprej smo gostili ustanovitelja Društva za dediščino in podeželje Histrion, Srečka Gombača (2022), ki je bil med letoma 2000 in 2016 upravljevalec Muzeja Parenzana in nam je iz prakse ljubiteljskih muzealcev predstavil zgodovino lokalne ozkotirne istrske železnice Parenzana v okviru zgodovine železnic avstro-ogrske države ter istrskih državnih železnic. Predavanja so študentke in študente seznanila z izbranimi koncepti iz antropologije krajine ter antropologije hoje in (ne)mobilnosti. Ker je bil predmet naravnani na praktično delo in uporabne rezultate, smo s študenti po pregledni bibliografski raziskavi o Parenzani v okviru teoretičnega raziskovanja po etapah prehodili nekdanjo traso ozkotirne železnice, da bi z namenom oživitve tematske poti oblikovali dodatno turistično-rekreativno ponudbo, vezano na to »rekreacijsko, zgodovinsko, kulturno in etnološko pot« (Kralj).

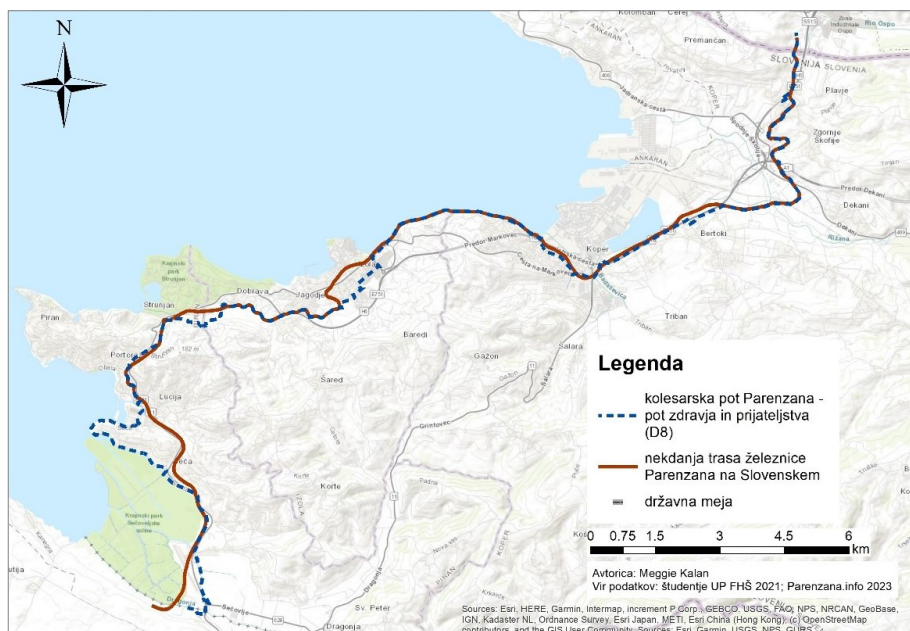
- 8 Eni izmed študentk, Meggie Kalan, je sogovornik, ki se na obalni cesti redno rekreira, povedal, da niti ni vedel, da se opisana trasa imenuje Parenzana. Poleg tega je povedal, da je poznal fizično pot, ni pa poznal zgodovine in imena poti, ker ni nikdar prebral informativnih tabel. »Tista lokomotiva v Izoli je pa zanimiva malemu, meni ne ravno, pa se nikoli nismo vprašali, zakaj stoji tam« (Kalan 2023).
- 9 Med poizvedbami v TIC-ih v Kopru in Izoli glede prihodnjih načrtov s Parenzano sem izvedela, da v bližnji prihodnosti na obeh lokacijah načrtujejo namestitve kolesa, s katerim bi se ob predvajanju vizualnih podob pokrajine virtualno peljali po trasi poti skozi tunele in druge kraje. Posnetka si po večkratnem poizvedovanju nisem mogla ogledati, ker projekcije ob virtualni vožnji s kolesom po trasi v času pisanja tega prispevka še niso bile pripravljene za javnost. Glede drugih informacij o Parenzani so nas na TIC-ih napotili na spletno stran Parenzana.net: <https://www.parenzana.net>.

Študentom in študentkam je bila vnaprej predstavljena tematska usmeritev alternativnih poti, ki bi prispevale k revitalizaciji Parenzane. Lahko so izbirali med ponujenimi naslovi naslednjih tematskih poti: Kulinarična pot s poudarkom na predstavitvi istrske hrane, vina, olja in sadja, Zgodovinsko-arhitekturna pot s poudarkom na zgodovini Parenzane, arheologiji in dediščini, Športno-adrenalinska pot s ciljem povezovanja različnih športnih aktivnosti ob Parenzani, Družinska pot za najmlajše in seniorje ter Pot narave, naravnih vrednot in razgledov.

Pri kolegici dr. Mojci Poklar so študenti spoznali mobilno aplikacijo za terensko popisovanje Mergin Maps¹⁰, ki je namenjena terenskemu popisovanju in urejanju prostorskih podatkov. Na terenu so študenti s pomočjo omenjenega odprtokodnega geografskega informacijskega sistema (GIS) zajemali prostorske podatke, povezane s posamezno alternativno tematsko potjo, tako, da so po svoji presoji izbrali točke, ki so vsebinsko pomembne za njihovo pot. Poleg tega so jim bili v mobilni aplikaciji Mergin Maps na voljo tudi prostorski podatki o poteku stare trase Parenzane, s pomočjo katerih smo na terenu lahko sledili poteku nekdanje trase v prostoru in jo primerjali z novo (slika 3).

Hoj po slovenskem delu Parenzane smo na terenu razdelili v štiri ločene etape, ki so se začele v Kopru, Izoli, Portorožu in Sečovljah. Najprej smo se podali na pot od železniške postaje v Kopru, pred katero stoji z rjo močno načeta lokomotiva U-37 (Ferk 2017, 12), mimo koprskega pokopališča, trgovin Vinakoper in Merkur do nekdanje koprške postaje Parenzane, v kateri danes deluje cvetličarna. Pot smo nadaljevali ob Badaševici do mandrača v Semedeli, kjer so stene slikovito porisane z grafiti, ter skozi podvoz ob mandraču zaobšli poplavljen podvoz, skozi katerega je speljana sedanja trasa Parenzane. Nato smo krenili proti Žusterni in nadaljevali pot do Moleta. Pot ob morju med Žusterno in Izolo smo nekateri prehodili samostojno. Naslednjič smo teren nadaljevali v Izoli, od avtokampa Jadranka, kjer se v zalivu Valižan lepo opazi zasuto morje za namen speljevanja trase do točke, kjer danes stoji paviljon z lokomotivo P-3 (str. 12). Tu smo zapustili obstoječo traso rekreacijske in pohodne poti, ki vodi v industrijsko cono, in s pomočjo aplikacije Mergin Maps skušali slediti črni črti opuščene ozkotirne železnice na zemljevidu. Sled nas je peljala mimo izolskega pokopališča in ograjenega nogometnega stadiona ter drugih igrišč (črta je tekla čeznje) vse do Birbe, danes zamreženega otro-

10 Aplikacija podjetja Lutra Consulting je dostopna na spl. strani: <https://merginmaps.com/>.



Slika 3: Potek stare trase Parenzane in kolesarske poti Parenzana – Pot zdravja in prijateljstva z oznako D6 oz. D8 na območju slovenske Istre (Kalan 2023)

škega igrišča. Tam se nahaja nekdanja izolska železniška postaja. Šli smo skozi park, si ogledali še izvirno betonsko, danes razpadajočo ograjo ter skorajda popolnoma uničeno informativno tablo iz let 2006–2008, na kateri so bile poleg stare fotografije zapisane zanimivosti o zgodovini vlaka in postaje, npr. da je bila leta 1908 nadzidana za eno nadstropje. Mimo sedanjega kulturnega doma, kjer je bila nekoč restavracija za potnike, ki so uporabljali železnico, smo šli po Ulici oktobrske revolucije mimo blokov čez Prešernovo cesto do Livad.

Tam smo s pomočjo GPS-signalov na zemljevidu v aplikaciji Mergin Maps zaznali naš položaj in poiskali stari, še skoraj edini izvirni, neasfaltirani del poti, ki je dobro utrjen, vendar že dodobra zarasel s travo. Obrobljena z grmičjem nas je pot peljala do živimi mejami obraščenih vrtov, kjer Izolani iz blokovega naselja gojijo zelenjavo. Strmo smo gledali pod noge, sledili kamniti in ilovnati progi ter to pot primerjali s črto na zemljevidu aplikacije Mergin Maps.

Ker smo bili seznanjeni z vstopno točko na staro pot že od prejšnjih raziskovanj Parenzane, je s Prešernove ceste ni bilo težko najti. Zavili



Slika 4: Hoja po kamnih in ilovici stare železniške trase Trst–Poreč na Livadah, Izola (fotografija: Alenka Janko Spreizer, 31. 5. 2023)

smo med vrtove na zaraslo pot, ki še danes poteka v obliki črke S, in se spomnili Gombačeve ter Kraljeve razlage, da je ovinkasto obliko narekoval strm vzpon do tunela Šalet, kjer so morali kurjači nekoč pošteno naložiti peči, da je lokomotiva lahko premagala vzpon (Gombač; Kralj) (slika 4).

Na levi strani smo za seboj pustili blokovsko naselje, Univerzitetni kampus Livade in center Innorenew CoE, za nami so ostali še vrtovi in nekaj blokov na desni strani, in nadaljevali pot, ki se rahlo vzpenja. Slednjič smo prišli do ene od cest – vse se imenujejo Livade – in spet smo zavili desno v hrib ter šli do Južne ceste.

Po prečkanju Južne ceste smo vstopili na današnjo pot in ji sledili med oljčniki, sadovnjaki ter njivami, dokler, še vedno v Livadah, nismo prišli do živobarvne table s podobami kolesarjev, sprehajalcev s psi, tekačev in traktoristov (slika 5).

Trojezična informativna tabla v slovenskem, italijanskem in angleškem jeziku pojasnjuje pravila obnašanja na poti. Na njej ni napisa celotnega imena, Parenzana – Pot zdravja in prijateljstva, pač pa le poslove-



Slika 5: Tabla s pravili obnašanja na Parenzani (fotografija: Alenka Janko Spreizer, 31. 5. 2023)



Slika 6: Telovadna orodja v Jagodju nad Izolo (fotografija: Alenka Janko Spreizer, 31. 5. 2023)

njeni zapis Parencana oz. Parenzana v italijanščini. Na tabli so ob slikah objavljena pravila vedenja. Ob besednih in slikovnih opozorilih – »Bodi strpen«, »Drži se desne«, »Pazi na hitrost in soudeležence«, »Pse na vrvice« – se nasmejimo ob dejstvu, da drugi del imena ni zapisan. V zadnji vrstici sličice nadomestijo nekakšni prometni znaki na modri podlagi, ki sporočajo: različni uporabniki naj medsebojno pazijo drug na drugega – hitri in zagnani kolesarji na pešce, vozniki traktorjev naj bodo pozorni na rekreativce. Vsi naj čuvajo naravo in bodo prijazni drug do drugega. Opozorila nas vodijo k vprašanju, ali zna biti Pot zdravja in prijateljstva občasno polna slabe volje, »hude krvi« in jeze. Gre potemtakem še vedno za pot zdravja in prijateljstva? To vprašanje sem si zastavila sama, ob tem, ko sem se spomnila na naključne komentarje znancev o problemih ob Parenzani, od poročil o neprijetnih srečanjih različnih uporabnikov do negodovanja in jeze domačinov, ki jim ob tej rekreativni, kulturnozgodovinski poti obiskovalci »rabutajo« sadje s sadovnjakov in vrtov, vse do hvaljenja obiskovalcev, da je sadje pri roki in se na sprehodu pošteno naješ. K pomisleku, da je pot morda konfliktna, nas vodijo tudi objave na

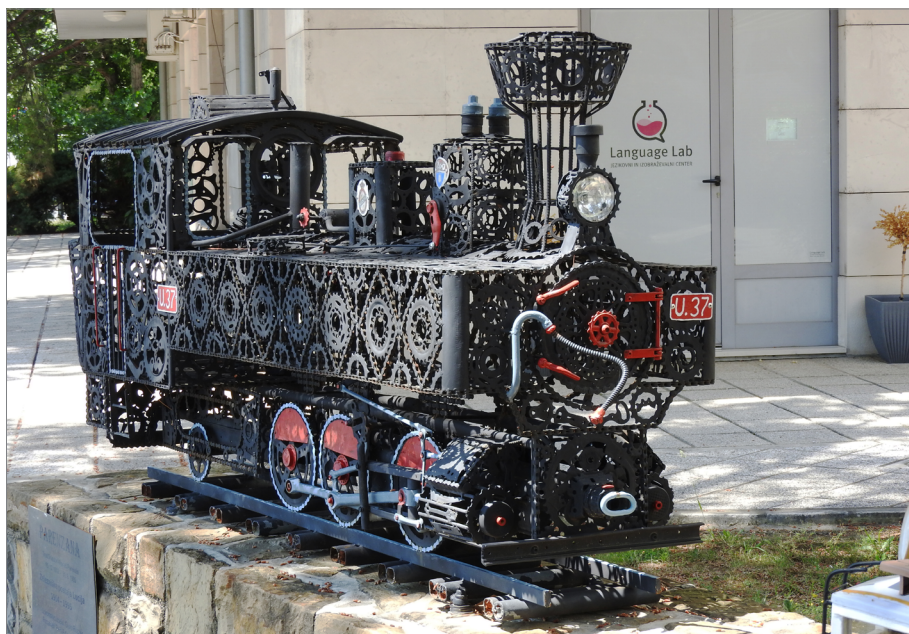
spletnih straneh, ki pozivajo k pravilnemu gibanju po Parenzani in upoštevanju pravil obnašanja, previdnosti ter strpnosti do drugih uporabnikov (Mestna občina Koper 2021).

Nadaljevali smo s hojo po poti do tunela Šalet, preden pa smo vstopili vanj, smo se ponovno razgibali še ob telovadnih orodjih (slika 6)

Nekoliko upehani smo se razgledali po Strunjanski dolini. Odločili smo se nadaljevati pot do Strunjana, saj so sopotniki rekli, da je bolje iti naprej, kakor pa se vračati po isti poti v Izolo. Skrajšali smo si pot in prečkali Strunjansko cesto proti Portorožu, kjer raste Pinijev drevored. Šli smo skozi Strunjan do spomenika z dvojezičnimi napisi, posvečenega ustreljenim otrokom, padlim pod kroglami fašističnih vojakov, ki so 19. 3. 1921 streljali z vlaka Parenzana (Brate), in drugim strunjanskim žrtvam fašizma ter narodnoosvobodilne borbe. Na spomeniku, ki so ga prebivalci Strunjana postavili 19. 5. 1946 »V večni spomin svojim padlim za svobodo« je zapis tudi v italijanskem jeziku: »Strugnano ricorda i suoi gloriosi caduti per la liberta«. Ob straneh spomenika je zapisano, enkrat v slovenskem, drugič v italijanskem jeziku, posvetilo padlima otrokoma: »Padli pod fašističnimi kroglami Brajko Renato 19. 3. 1921«, na drugi strani pa v italijanskem jeziku: »Caduti sotto il piombo fascista Bartole Domenico 19. 3. 1921«. Obiskovalci smo se spraševali, zakaj je pod vsakim nacionalnim jezikom zapisano ime le enega izmed otrok in ne obe imeni? Napis implicira, da so bile žrtve fašizma tako med italijansko kakor tudi slovensko govorečimi prebivalci Strunjana. Spomnila sem se tudi pripombe iz intervjuja z Bratetom, da je fašistična zgodovina v povezavi s Parenzano največkrat zamolčana. To drži tudi za predstavitev te poti, ki podatek o fašističnih žrtvah večinoma izpušča ali ga omenja z velikim nelagodjem.

V Portorožu smo hodili po trasi nekdanje železnice. Šli smo nad Avditorijem skozi naselje mondenih vil – nekdo od študentov je pripomnil, da smo tukaj na Beverly Hillsu – in pod podvozom s trojnimi oboiki. Da gre ponovno za objekt ob trasi Parenzane, so nas spomnile informativne table. Nadaljevali smo po sledi stare trase Parenzane, izrisane v aplikaciji Mergin Maps, do Lucije, kjer na mestu nekdanje železniške postaje opazimo maketo. Tukaj stoji velik rumen blok, ob njem pa je že dobera zbledela informativna tabla z vsebinami o postaji. Ob njej se nahaja na zid postavljena maketa, ki je delo slikarja in modelarja Giulia Ruzzierja (slika 7).

Namesto da bi sledili sledi stare trase Parenzane, ki izgine v gozdčku na hribu nad domom starejših občanov, smo se odpravili do kampa



Slika 7: Model lokomotive U-37, ki ga je izdelal Giulio Ruzzier, postavljen leta 2016 v Luciji (fotografija: Alenka Janko Spreizer, 8. 6. 2023)

Lucija. Pred njim smo naleteli na informativno tablo s prvotnim logotipom za rekreativno, kulturno-etnološko in zgodovinsko pot, za njo pa stoji nova tabla, ki je zaščitni znak za sedanjo Parenzana (Parenzana.net b. l.). Stare table so si sposojale fotografije iz fotografskih arhivov oz. iz Rosellijeve knjige. Ob podobah na fotografijah iz časa delovanja proge so bili na tablah podatki o objektu, risbe tlorisa načrta, zemljevid Istre s potekom proge, informacije o tipih stavb oz. postaj, oddaljenosti objekta od prve, vstopne postaje, merjeno od Trsta proti Sloveniji (oz. Hrvaški). Bile so trojezične in s poenotenim črnim logotipom na rumeni podlagi, ki je ponazarjal lokomotivo. Nove table so precej večje in prikazujejo velik zemljevid celotne slovenske trase, od Škofij do Sečovelj, imena ter točke vseh postaj, oznako točke, na kateri se nahaja tabla, kratko zanimivost o nekdanji železniški progi, podatke o muzejih, poleg logotipa živopisnih, zeleno, modro, rdeče nakazanih železniških tračnic ob imenu proge. Zdi se, da se je zgodovina odmaknila drugim, »zanimivejšim« vsebinam.

Nato smo nadaljevali pot ob Kanalu svetega Jerneja. Na koncu smo se okrepčali s čajem v pivnici Stazione Parenzana, ki nas je s svojim ime-

nom in kamnito zasnovano zgradbo spomnila, da je tod mimo vozila železnica. Slednjič smo se odpeljali z avtobusom do Portoroža in naprej v Koper.

Naša zadnja etapa prehojene poti je bila od Sečovelj prek meje na Hrvaško, do zavoja ob Sečoveljskih solinah proti Kanegri. Ogledali smo si zgradbo opuščenega rudnika črnega premoga, ki je imel ravno tako manjšo železnico, danes nahajajočo se pod gladino morja, ter obnovljeno stavbo nekdanje postaje v Sečovljah, ki je bila dolga leta v lasti podjetja Telekom Slovenije, d. d., in propadala. Govorili smo o dolgotrajnih prizadevanjih ljudi na tem območju, ki so uspeli to stavbo kot sporno kulturno dediščino ohraniti pred razkrojem, saj tedanji lastnik ni ničesar ukrenil, da bi preprečil propadanje strehe in stavbe. Zgradba je danes res lično obnovljena, vendar prazna sameva in čaka, da ji bodo turistični delavci na tem območju navdahnili nove vsebine, povezane s Parenzano in solinami. Po sečoveljski ravnini smo sledili trasi, ki jo tukaj prekrijejo druge kolesarske poti: K6 Po Dolini reke Dragonje in K14 Po Korteški strmini. Čez mejo na Hrvaško pelje le Parenzana, ostale poti pa pred državno mejo zavijejo v smer naselja Dragonja.

Študenti so po fotografiranju in vpisovanju točk v mobilno aplikacijo Mergin Maps poiskali opise izbranih točk v literaturi ter o alternativnih poteh naredili intervjuje s sogovorniki, poznavalci vsebin ali potencialnimi uporabniki. Izdelali so predstavitev naslednjih tematskih poti po svojem izboru: *Alternativna tematska pot ob Parenzani – pot za najmlajše*, *Pot kulturne dediščine*, *Naravoslovna učna pot: naravne vrednote, naravni parki in razgledi ob Parenzani*, *Športno-kondicijska tematska pot s povezovanjem med športnimi objekti, fitnes napravami ob poti in z namestitvami za športnike*, *Pot za gorsko kolesarjenje z vzponi in s stezami*, ki so blizu Parenzane, *Oljčna pot*, ki je povezovala oljkarje in torklje ob trasi ter *Pot solin*, ki opisuje solinarski muzej, parke s solinami in nekdanje lokacije v preteklosti delujočih solin. Študentke in študenti so izdelali dobre osnutke poti z zemljevidi, ki so bili opremljeni z merilom in legendo. Popravki oddanih zemljevidov in vsebinski opisi bi zahtevali več dodatnega dela za objavo, zato jih na tem mestu ne predstavljamo. Vsekakor so oblikovali dobre ideje, ki bi jih morda veljalo v prihodnje predstaviti javnosti.

7 Sklep: mnogotere rabe poti Parenzana

Parenzano uporabljajo različni ljudje za različne namene: kot kolesarsko progo, progo za tek ali lokalni prevoz, cesto za sprehod ali zgolj daljši in krajši postanek med športno aktivnostjo. Namenjena je različnim kolesarjem, sprehajalcem, ki hodijo ob morju po poti med priobalnimi kraji, domačinom, ki gredo po opravkih, turistom, ki gredo na plažo in se nato namestijo ob poti ob morju ter na skalnati obali, sprehajalcem psov, ki peljejo svoje ljubljence na zrak, staršem z otroki in vozički, tekačem, ljudem, ki se vozijo z rolerji, rolkami ali trenirajo nordijsko hojo, ter ribičem, ki z obale lovijo ribe s palico.

Pogosto so med tako različnimi uporabniki rabe te poti morda konfliktne, kar dajejo slutiti naključno zbrane informacije in opažanja s terena, nameščene table s pravili obnašanja ter občinska opozorila o skupni rabi zelenih površin ob morju, zlasti o rabi Parenzane (Mestna občina Koper 2021). Ljudje, ki so lastniki zemljišč ob trasi, Parenzano uporabljajo za vsakodnevni prevoz do doma, sadovnjakov in vinogradov, nekateri traso uporabljajo kot pot do dela/slужbe, za lokalni prevoz in kot infrastrukturo za vsakdanje gibanje ali rekreacijo. Potencialni konflikti izhajajo tudi iz rabe različnih uporabnikov, ki po poti potujejo z različnimi hitrostmi, zlasti še adrenalinski kolesarji, sprehajalci s psi ali brez na krajšem sprehodu v okolici doma, družine z majhnimi otroki, ki si nabirajo kolesarske izkušnje ali še uporabljajo poganjalčka, ljudje s palicami za nordijsko hojo, mopedisti ter domačini na poti do svojih njiv, olčnikov ali sadovnjakov, ki se peljejo z avtom ali s traktorjem.

Danes so nekateri deli poti zastopani kot slikoviti deli istrske pokrajine v turistični ponudbi, ki je vezana predvsem na kolesarski turizem in pohodništvo. Z neenakimi vizijami in nesoglasji je bila Parenzana zaznamovana že od izgradnje ozkotirne priobalne istrske železnice v preteklosti. Podobno lahko ugotovimo, da nesoglasja in napetosti zaznamujejo tudi vzpostavljanje poti in Muzej Parenzana, ki so ga želeli snovalci postaviti v poslopju nekdanje železniške postaje v Izoli, občinski uslužbenci pa so se raje odločili za ustanovitev muzeja v starem mestnem jedru (Kralj). Po šestnajstih letih je bil muzej zaradi nesoglasja tedanjega župana z upravljavcem obsojen na zapiranje. Nekdanji Muzej Parenzana, kjer so bili razstavljeni maketa proge, modeli vlakcev, proizvedeni v nekdanji tovarni Mehanotehnika Izola, model tramvaja iz Pirana, stare fotografije nekdanjih železniških postaj, viaduktov in mostov, je bil konec leta 2016 ukinjen in spremenjen v muzej Izolana – hiša morja. Nekdanji upravnik

muzeja Srečko Gombač je pripovedoval o Parenzani kot tehniški in kulturni dediščini ter lokalni zgodovini transporta ljudi in dobrin, ki so jih ljudje proizvajali. Njegovo vodenje po ljubiteljskem muzeju je bilo polno kulturnozgodovinskih anekdot iz preteklega življenja ob lokalni železnici, ki se niso izogibale sporni dediščini (Hamm in Schönberger 2021, 30) in zapleteni oz. težavni, »ekstrudirani« zgodovini (Ballinger 2012), ki je povezana z eksodusom. Danes je v tem muzeju razstavljena zelo okrnjena zbirka dokumentov in eksponatov o Parenzani, ki vsebuje železniške tire, gramoz in maketo ter nekaj zgodovinskih podatkov o železnici. Vodenje po muzeju izvaja oseba, ki je usposobljena za turističnega vodnika in se ne dotika težavne, zapletene zgodovine. V Regionalnem razvojnem programu obalno-kraške regije za obdobje 2021–2027 se je poleg dokončanja celotne poti Parenzana ter njenega umeščanja v širšo mrežo kolesarskih ter rekreativnih poti načrtovalo tudi oblikovanje Tehničnega muzeja Parenzana oz. umestitev eksponatov in drugih artefaktov v hišo Izolano (Regionalno razvojni center Koper 2022, 176, 186), kar je bilo doslej izvedeno le v manjšem obsegu, če primerjamo obstoječo in staro zbirko.

Vrnimo se k tezi Emily Orley (2012), da kraji spregovorijo skozi spomine in zgodbe ljudi, ki pripovedujejo o preteklosti. Ljudje, ki so ohranjali spomin na zgodovino železnice s pomočjo dela v Muzeju Parenzana (Gombač 2022), preslikavanja fotografij starih železniških postaj (Ruzzier 2012) ali objavljanih preslikanih razglednic (Ruzzier 2012), so različno govorili o sporni zgodovini. Italijansko govoreči (nekdanji) prebivalci Istre so se spominjali vlakca z navezavo na izgubljeno domovino in »pozabljeno zgodovino« oz. zamegljenih povesti, ki so sodile »v skupne korenine« (Ruzzier 2012). Tisti, ki so ostali, so preteklost Parenzane oživljali z mislimi na prihodnost. Tako je npr. nedavno preminuli Giulio Ruzzier kraj porušene postaje v Luciji oživel tako, da je kolo, na katerem vozijo zadihani potniki sodobnega časa, združil s podobami nekdanjega parnega vlaka, z izdelano maketo lokomotive in vagona, ki ga sestavljajo deli starih koles. Tako je s kolesarjenjem in z novimi vsebinami na Poti zdravja in prijateljstva povezal zamolčano, sporno zgodovino ter sodobnost s prihodnostjo.

Ker smo razpolagali z obsežnim gradivom, zbranim v letih 2014–2016, smo lahko preverjali spremembe, ki so nastale ob poti. V preteklosti so si po različnih občinah prizadevali za zadržano ohranjanje zgodovinskega spomina na železnico, saj je po interpretacijah mnogih predstavljala tudi simbol fašizma, čeprav so jo zgradili v času avstro-ogrske monarhije. Opomnike na fašistično zgodovino, ki je zaznamovala te kraje, lahko naj-

demo npr. v Strunjanu z obnovljenim spomenikom in objavo imen otrok, ki so leta 1921 padli pod fašističnimi krogli in za katere v literaturi najdemo pojasnilo, da so jih ustrelili fašisti, ki so se peljali z malim vlakom (Brate 2007, 68). Naletimo tudi na tezo, da je prav fašizem z raznarodovalno politiko prispeval k ukinitvi Parenzane, ki je dajala kruh ljudem v teh krajih, zato da bi jim še bolj otežil življenje v slabih ekonomskih pogojih in da bi jih kaznoval za nepokorščino (str. 99).

Ko smo s študentkami in študenti obhodili skoraj celotno traso (z izjemo poti po Rižanski dolini od Škofij do Kopra), smo opazili nekakšno ritmično pojavljanje postavitve fitnes točk s telovadnimi orodji, ki si sledijo nad Livadami in v Jagodju, na postaji ob izhodu iz tunela Šalet, kjer se odpre pogled na Strunjansko dolino, pod Formo vivo v Portorožu, do točke v Sečovljah na poti, ki se pokriva s potjo D6 oz. D8. Ob vnašanju uredniških pripomb sem ugotovila, da se za Parenzano – Pot zdravja in prijateljstva v Sloveniji uporablja neenotno označevanje. V rabi sta oznaki D6 in D8. Oznaka Parenzane kot D6 se pojavi v Izoli (»Parenzana – pot zdravja in prijateljstva« b. l.) in v Kopru (»Pot zdravja in prijateljstva – Parenzana (D6)« b. l.) ter na informativnih tablah vse do meje s Hrvaško, medtem ko je celotna trasa na kolesarskih kartah in na uradni strani Parenzane označena z oznako D8 (Parenzana.net b. l.; Parenzana.info b. l.). Zanimivo je, da je v *Regionalnem razvojnem programu obalno-kraške regije za obdobje 2021–2027* načrtovano dokončanje celotne državne kolesarske poti Parenzana, ki se bo prekrivala s potjo D7: »V okviru zasnove državnega kolesarskega omrežja je potek kolesarske poti pod oznako D7 predviden po trasi bivše železnice Trst–Poreč oz. njeni bližini« (Regionalno razvojni center Koper 2022, 186).

Ob propadanju in umikanju starih informativnih tabel z zgodovinskimi podatki ter ob preminulosti oz. umiku nekaterih ljudi iz javnosti je očitno, da se vse manj ukvarja z ohranjanjem zgodovinskega spomina na Parenzano. Zdi se, da je potem, ko je bil Muzej Parenzana zaprt, ohranjanje etnoloških in zgodovinskih vidikov poti Parenzana postavljeno na stranski tir, o njeni zgodovini pa lahko preberemo le še v knjižnici ali na spletu. Vse tako kaže, da bodo doživetja ob kolesarjenju in hoji po trasi nekdanje železnice v prihodnosti nadomestila oz. prevladala nad vsebino s področja zgodovine, etnologije ter kulture. K temu sklepu nas vodijo tudi načrti TIC-ov v Kopru in Izoli, ki načrtujejo virtualno kolesarjenje. Nenazadnje nas k potrjevanju teze o umikanju zgodovine iz ponovno oživiljenih oz. alternativnih poti ob Parenzani vodijo izdelki naših

študentov geografije, ki jih težavna interpretacija zgodovine ozkotirne železnice niti ni zanimala.

8 Literatura in viri

- Ballinger, Pamela. 2012. »Entangled or 'Extruded Histories'? Displacement, National Refugees, and Repatriation after the Second World War.« *Journal of Refugees Studies* 23 (3): 366–386.
- Baskar, Bojan. 2002. *Dvoumni Mediteran: študije o regionalnem prekrivanju na vzhodnojadranskem območju*. Koper: Zgodovinsko društvo za južno Primorsko in Znanstveno-raziskovalno središče Republike Slovenije.
- Baskar, Bojan. 2013. »Kako geografi, antropologi in literarni teoretiki pripovedujejo o prostorskem obratu.« *Primerjalna književnost* 36 (2): 27–42.
- Basso, Keith H. 1996. »Wisdom Sits in Places: Notes on a Western Apache Landscape.« V *Sense of Place*, uredila Steven Feld in Keith H. Basso, 53–90. Santa Fe, NM: School of American Research Press.
- Bender, Barbara. 2001a. »Landscapes on-the-Move.« *Journal of Social Archeology* 1 (1): 75–89.
- Bender, Barbara. 2001b. »Introduction.« V *Contested Landscapes: Movement, Exile and Place*, uredili Barbara Bender in Margot Winer, 1–18. Oxford in New York: Berg.
- Brate, Tadej. 2007. *Parenzana: železnica za vse čase*. Ljubljana: Kmečki glas.
- Bratož, Drago. 2002. »Pot zdravja in prijateljstva. Porečanka, Parenzana.« <https://sites.google.com/site/rexmarjankralj/ozkotirna-zeleznica/pot-prijateljstva>.
- Knez, Klement, Marjan Kralj, Marino Mahnič, Emil Zonta, Josip Mihelič, Drago Bratož in Mitja Jazbec. 2002. »Portret: 100 let istrske železnice.« *Radio Koper, Oddaja Portret*, 31. marec.
- Ferk, Janko. 2017. *Parenzana: po poti stare železnice od Trsta do Poreča*. Ljubljana: Sidarta.
- Gombač, Srečko. 2022. »Vlak Parenzana skozi naše kraje.« Neobjavljeno gradivo za študente pri predmetu Uporabna družbena geografija, Univerza na Primorskem.

- Gornik, Barbara. 2015. »Revitalizacija in nadgradnja tematske poti: Primer Urbanove poti v občini Metlika.« Zaključna seminarska naloga, Univerza v Ljubljani.
- Gregorič Bon, Nataša, Jaka Repič in Alenka Janko Spreizer. 2013. *(Ne)gibanje in vzpostavljanje kraja*. Ljubljana: Založba ZRC.
- Hamm, Marion, in Klaus Schönberger. 2021. »A Critical Companion: On Contentious Heritages and the Arts, Democracy and European Imagination.« V *Contentious Cultural Heritages and Arts: A Critical Companion*, uredila Marion Hamm in Klaus Schönberger, 27–43. Celovec: Wieser.
- Hrobat Virloget, Katja. 2021. *V tišini spomina: »eksodus« in Istra*. Koper: Založba Univerze na Primorskem.
- Janko Spreizer, Alenka. 2015. »The Parenzana: Narrations on Former Railway Trace.« V *International Interdisciplinary Conference Movements, Narratives & Landscapes, University of Zadar, Croatia, 5th-7th Junij 2015*, 45–46. Zadar: University of Zadar.
- Kalan, Meggie. 2023. »Alternativna tematska pot ob Parenzani – pot za najmlajše.« Neobjavljena seminarska naloga, Univerza na Primorskem.
- Koderman, Miha, Valentina Brečko Grubar, Mojca Poklar in Branka Razpet. 2021. »Osnovanje predlogov tematskih poti po Kraškem robu.« V *Geografsko raziskovanje slovenske Istre 1*, uredil Gregor Kovačič, 173–196. Koper: Založba Univerze na Primorskem.
- Kralj, Marjan. 2002. »Ob stoletnici. Ozkotirna železnica. Proga Trst – Sečovelje – Poreč.« <https://sites.google.com/site/rexmarjankralj/ozkotirna-zeleznica/stoletnica>.
- Massey, Doreen. 1994. *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity.
- Mestna občina Koper. 2021. »S skupnimi močmi poskrbimo za našo varnost.« Mestna občina Koper, 27. maj. <https://www.koper.si/86153/>.
- Orel, Ksenija. 2017. »Zanimivi Izolani: Marjan Kralj.« Kamra, 13. november. <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/zanimivi-izolani-marjan-kralj/>.
- Orley, Emily. 2012. »Places Remember Events: Towards an Ethic of Encounters.« V *Liminal Landscapes: Travel, Experience and Spaces In-between*, uredila Hazel Andrews in Les Roberts, 36–49. London in New York: Routledge.

- Parenzana.info. B. l. »Kolesarska pot od Trsta do Poreča.« <https://www.parenzana.info/>.
- Parenzana.net. B. l. <https://www.parenzana.net>.
- »Parenzana – pot zdravja in prijateljstva.« B. l. Visit Izola. <https://www.visitizola.com/dozivetja/parenzana-pot-zdravja-in-prijateljstva>.
- PomorskimuzejPiran.2023.»HvalaIzola,GrazieIsola!«*Facebook*,24.februar. <https://www.facebook.com/profile/100000001845928/search/?q=Predstavitev%20monografije%20Rex%20%E2%80%93%20Mit%20iz%20plitvine>.
- »Pot zdravja in prijateljstva – Parenzana (D6).« Zavod za mladino, kulturo in turizem Koper. <https://visitskoper.si/dozivetja/pot-zdravja-in-prijateljstva-parenzana-d8/>.
- Regionalno razvojni center Koper. 2022. *Regionalni razvojni program obalno-kraške regije za obdobje 2021–2027*. Koper: Regionalni razvojni center Koper – Centro regionale di sviluppo Capodistria in RRA Obalno-Kraške regije – RRA Istra-Brkini-Kras.
- Rogelja, Nataša, in Alenka Janko Spreizer. 2017. *Fish on the Move: Fishing between Discourses and Borders in the Northern Adriatic*. Cham: Springer.
- Rogelja Caf, Nataša, in Špela Ledinek Lozej. 2021. »Hodim, pišem, raziskujem: Refleksija hoje in pisanja v etnološkem in antropološkem raziskovanju.« *Etnolog* 31:67–86.
- Rogelja Caf, Nataša, in Špela Ledinek Lozej. 2023. *Hodopisi: zbirka etnografskih esejev z metodološkimi premisleki o hoji in pisanju*. Ljubljana: Založba ZRC.
- Roselli, Guilio. 2002. *Draga Parenzana! Spomini, slike in dokumenti železniški progi Trst - Poreč*. Prevedle Devana Jovan, Nataša Logar, Fedra Paclich. Trst: B. Fachin.
- Ruzzier, Giulio. 2012. *La Parenzana; dipinti / slike*. Besedilo Alberto Pucer in Kristijan Knez. Piran: Comunità Autogestita della Nazionalità Italiana di Pirano –Samoupravna skupnost italijanske narodnosti Piran.
- Sa. J. in T. H. 2017. »Foto: Obalna cesta se je dokončno zaprla za promet in bila simbolno predana ljudem.« MMC RTV Slovenija, 20. marec. <https://www.rtvsllo.si/lokalne-novice/foto-obalna-cesta-se-je-dokoncno-zaprla-za-promet-in-bila-simbolno-predana-ljudem/417734>.

Sinisa Rancov. 2006. »Muzej Parenzana v Izoli so prisilno zaprli.« Video na YouTubeu, 5:09. 17. december. <http://www.youtube.com/watch?v=hvBiLu85xnk>.

Vranješ, Matej. 2005. »Zelena puščava: kulturna krajina iz 'domaćinskega zornega kota'.« *Etnolog* 15:281–301.

Vranješ, Matej. 2008. *Prostor, teritorij, kraj: produkcije lokalnosti v Trenti in na Soči*. Koper: Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče, Založba Annales in Zgodovinsko društvo za južno Primorsko.

Seznam intervjuvancev

Tadej Brate, slovenski strokovnjak za varstvo tehnične dediščine, industrijski arheolog in publicist v Ljubljani. Intervjuvan leta 2015.

Srečko Gombač, diplomirani ekonomist, turistični delavec in ljubiteljski raziskovalec tehnične dediščine ter zgodovine primorskih krajev in ljudi. Intervjuvan leta 2014.

Ksenija Petaros Kmetec, bibliotekarka v Piranu. Intervjuvana leta 2014.

Marjan Kralj, učitelj telesne vzgoje, turistični delavec, slikar v Izoli. Intervjuvan leta 2023.

Parenzana – Pot zdravja in prijateljstva: antropološko-geografski pogledi na revitalizacijo poti po nekdanji trasi ozkotirne železnice Trst–Poreč

Prispevek osvetljuje življenjski cikel *Parenzane*, tematske poti, ki poteka po nekdanji trasi ozkotirne železnice Trst–Poreč preko Italije, Slovenije in Hrvaške. Metodologija izhaja iz antropološkega preučevanja krajine, mobilne etnografske prakse ter kartiranja s pomočjo geografskih informacijskih sistemov. Po orisu zgodovine Parenzane so predstavljene pobude za ohranjanje trase nekdanje železnice in ustanovitve muzeja ter prizadevanja različnih turističnih iniciativ za vzpostavitev *Poti zdravja in prijateljstva*. Po upadu dejavnosti v lokalni turistični ponudbi sledijo nedavne oživitve poti z novimi pomeni. S študenti geografije smo v sklopu terenskih vaj za namen revitalizacije oblikovali različne tematske poti, da bi potencialnim obiskovalcem Parenzano predstavili z osveženimi vsebinami.

Ključne besede: tematska pot Parenzana, antropologija krajine, raziskovalna metoda hoje, dediščina, geografija

**Parenzana – The Route of Health and Friendship:
Anthropological-Geographic Views on the Revitalization of the
Path along the Former Narrow-Gauge Railroad Trieste–Poreč**

The contribution highlights the life cycle of *Parenzana*, a thematic path that runs along the former route of the Trieste–Poreč narrow-gauge railroad through Italy, Slovenia and Croatia. The methodology is based on anthropological landscape studies, mobile ethnographic practice, and mapping with Geographical Information Systems. After a brief outline of the history of the Parenzana, the initiatives for the preservation of the route of the former railway and the creation of a museum are presented, as well as the efforts of various tourist initiatives to create a recreational walking and cycling route, the *Route of Health and Friendship*. After the decline of activities in the local tourism offer, a revival is now taking place with new intentions. For the revival, together with geography students, we have designed different thematic paths, some of which are related to Parenzana, to present this route to potential visitors with refreshed content.

Keywords: thematic route Parenzana, anthropology of landscape, walking as a research method, heritage, geography