

3. EXKURSIONSTAG [Von KRK nach ISTRIEN]: Njivice → Trsat → Vela Draga → Rabac → Labin → Raša → Pićan → Medulin

Kurz nach 08:30 starten wir vom Hotel Jadran in Njivice aus in den 3. Exkursionstag. 15 Minuten später ist der Krčki Most bereits überquert und die Flyschmulde der Bucht von Bakar, das ertrunkene NW-Ende des Vinodol, liegt bald darauf links (westlich) von uns, durch den Bucht-Eingang einen Blick aufs offene Meer (Golf von Rijeka) gewährend, während rechts (östlich) aufgelassene Kulturterrassen die Hänge hochsteigen.



TIPP

Stadtspaziergang in Bakar



Abb. 24: Bucht von Bakar (Foto: Dormann, 19.5.2009)

Der alte Stadtteil (Grad) hat seine mittelalterliche städtebauliche Struktur bewahrt. Die an der höchsten Erhebung des Ortes gelegene Burg wurde in der ersten Hälfte des 16. Jh. errichtet; allmählich wurde sie zur Residenz. Im Stadtteil Primorje liegt die barocke Margaretenkirche aus dem Jahr 1668 mit Gemälden aus dem 17. und 18. Jh. Weitere interessante Gebäude sind: das Pfarrhaus aus dem Jahre 1514, das Hospiz aus dem Jahr 1526, das Bischofspalais mit dem alten Bischofswappen aus dem Jahr 1494, das "Türkische Haus" und das "Römische Haus". – Das in einem 1690 errichteten Gebäude untergebrachte Stadtmuseum beherbergt eine archäologische Sammlung, ein Archiv mit kulturhistorischen Exponaten (u. a. glagolitische Inschriften). (Nach: en.wikipedia.org/wiki/Bakar, 14.6.2009)

Nach dem Fotostopp oberhalb der Bucht von Bakar steuern wir **Trsat** / ital. Tersatto / dt. Tersat, einen Ortsteil von Rijeka an, wo wir zur Burganlage (Kastell) bzw. zur zweitwichtigsten kroatischen Wallfahrtskirche gehen. 135 Meter über dem Meer erhebt sich der Berg Trsat (Tarsa / Trsat bedeutet „Berg“) mit dem Heiligtum Unserer Lieben Frau von Trsat. Vom Zentrum Rijekas gelangt man nach einer guten halben Stunde Fußweg zunächst am Meer entlang und dann über die 561 Stufen der bekannten Trsater Stiege (seit 16. Jh.) hinauf zur Kirche. Sie wurde Ende des 13. Jh. erbaut, im 15. Jh. unter den Frankopanern ausgebaut und durch ein Kloster ergänzt.

Nahe der Kirche wurde, vermutlich auf römischen Gebäuderesten im 13. Jh. durch die Frankopanern, ein Kastell erbaut, das nach zahlreichen Besitzerwechseln im 17. Jh. verfiel. Im 19. Jh. jedoch veranlasste Graf Laval Nugent den Wiederaufbau in historisierendem Stil (mit einem Mausoleum).



Abb. 25: Kirche Unserer Lieben Frau von Trsat
(www.panoramio.com, 14.6.2009)



Abb. 26: Das Kastell von Trsat
(www.appleby.net, 14.6.2009)

[EXKURS: RIJEKA]



Lage:

Die topographische Ungünstigkeit der Stadt durch die beengende Nähe des gebirgigen Hinterlandes erforderte Landgewinnung im Stadtgebiet. Großräumig liegt Rijeka jedoch günstig, an der kürzesten Verbindung vom Pannonischen Becken zur Adria, weil der Kvarner das Land so weit „zurückdrängt“.

Die Karstbarriere bewirkt, dass die Stadt kaum ein eigenes Hinterland hatte und sich daher erst spät – im Wesentlichen seit dem Eisenbahnzeitalter – zu einem überregionalen Zentrum entwickelte und andere Städte überflügelte.



Abb. 27: Die eingeeengte Lage von Rijeka an der Mündung des Flüsschens Reka (oder Rječina, deutsch: Fluss) (Foto: Dormann, 19.5.2009)



Geschichte:

Auf der Grundlage steinzeitlicher Wurzeln und keltischer Wallbauten (1. Hügelbefestigungen) konnte sich eine Siedlung mit Hafen entwickeln. Die Kelten wurden von den Illyrern verdrängt oder haben sich mit ihnen vermischt. Der Stamm der illyrischen Liburner lebte vorwiegend entlang der Küste und baute den Hafen aus, im Hinterland siedelten die Japoden, auf die die Befestigung des Hügels Trsat jenseits des Flusses Rječina zurückgehen soll.

Die Römer führten verschiedene Kriege gegen die Illyrer, dabei eroberten sie die Siedlung um 180 v. Chr. Sie verlagerten die bisherige Siedlung näher an das Meer, an die heutige Stelle der Altstadt.

In der Antike wurde die Stadt Tarsatika genannt, vermutlich war bereits zu dieser Zeit die Stadt in 2 Kommunen geteilt: Tarsatica Romana (Rijeka) war die Hafenstadt und Tarsata Liburna (Trsat) die Burgstadt. Die Römer bauten auf dem Tarsata später eine Beobachtungsstation. Heute findet man noch Überreste der römischen Siedlung, unter anderem Ruinen der Thermen, ein römisches Tor, Reste der römischen Stadtmauer sowie Mauerreste römischer Häuser. (Nach: de.wikipedia.org/wiki/Rijeka, 14.6.2009)

Im 7. Jh. wurde der Siedlungsplatz von den Slawen übernommen, die 1. Nennung ist aber erst 1220/1232 nachzuweisen. In der Folgezeit war die Siedlung im Besitz verschiedener Adelsgeschlechter (u. a. der Frankopanen). Die Anerkennung als Freistadt (1599) und Freihafen (1719) bedeutete den Beginn einer etwas dynamischeren Entwicklung:

- 1725: Straßenverbindung über Zagreb nach Wien („Carolina“, nach Karl III.) (Siehe **[EXKURS: VELEBIT-GEBIRGE]**, S.21)
- 1873: Bahnanschluss nach beiden Richtungen

Es folgte eine außerordentlich wechselhafte Besitzgeschichte bis zum Vertrag von Rapallo, als Rijeka 1922 zum „Ausgleich“ der SHS- und Italien-Interessen zur Freistadt erklärt wurde und 1924 an Italien fiel (allerdings ohne Sušak, das dem SHS-Staat zugesprochen wurde). Die Reka wurde Grenze zwischen dem SHS-Staat und Italien.

Für die städtebauliche Entwicklung war jedoch die Zeit der ungarischen Herrschaft entscheidend (im Wesentlichen von Ende 18. bis Anfang 20. Jh.), als Rijeka – in gezielter Konkurrenz zu Triest – zum ungarischen Hafen ausgebaut wurde (Gebäude am Korzo und an der Hafentfront).

Nach der endgültigen Eingliederung Rijekas nach Kroatien (und der Vereinigung von Rijeka und Sušak zu einer Stadt 1948) begann im 2. Jugoslawien ein lebhafter Aufschwung, infolgedessen die Stadt größter Hafen Jugoslawiens und des heutigen Kroatiens wurde.

Bezogen auf die Einwohnerzahl entwickelte sich Rijeka nach Split zur drittgrößten Stadt Kroatiens (2001: 143.395 / 2008: 139.248).



Hafen:

Die Entwicklung des Hafens war besonders unter ungarischer Herrschaft gut, in der Zwischenkriegszeit jedoch stagnierend, denn damals gehörte Rijeka zu Italien und hatte somit kein Hinterland. Nach dem 2. Weltkrieg setzte ein endgültiger Aufschwung durch systematischen Hafen- und Industrieausbau ein (siehe auch oben).

Die Entwicklung der Umschlagszahlen (in Mill. t):

- 1950: 2
- 1970: 9
- 1990: 20 (Koper: 5,5 / Triest 31,3)
- 2004: 2,5 (Rückgang wegen Transformationskrise) (Koper 12,4 / Triest 44,6)

In Hafennähe entwickelte sich eine bedeutende Industriezone, wo es (aus Platzmangel) auch zu einer Aufteilung der Hafenfunktionen auf ein größeres Gebiet kam. So wurde in der Bucht von Bakar eine Raffinerie angelegt (seit 1965, Firma INA) bzw. 1969 auch der Erz- und 1978 der Kohlehafen hierher verlegt. Der Erdölhafen kam in die Bucht von Omišalj (Pipeline ins Landesinnere, siehe dazu auch S. 27), wodurch der Tourismus wegen der als störend empfundenen Optik der Industrieanlagen hier praktisch zum Erliegen kam.

Nach Rijeka orientiert sich unsere Exkursionsroute in westliche Richtung oberhalb von Opatija, dem Hauptort der ehemaligen k.u.k.-Riviera. 1883 wurde hier von der Südbahngesellschaft das 1. Hotel errichtet, 1906 zählte man bereits mehr als 27.000 Kurgäste, mehrheitlich Wintertouristen, die Jänner-Temperaturmittel von +5°C und die geschützte Lage gegen N schätzten. Die besondere Beliebtheit dieses Touristenzentrums strahlte auch auf Crikvenica sowie istrische Städte aus (z. B. 1906 Rovinj, 1909 Portorož, 1910 Poreč). Später in kommunistischer Zeit war hier der so genannte „Sozialtourismus“ aktuell.

Unser Interesse gilt aber weniger dieser einstigen Riviera, sondern vielmehr dem inneren Istrien, das wir nach Durchfahren des Tunnels Učka erreicht haben. Die **Učka** ist ein großes Verkehrshindernis für die Verbindung von Rijeka nach Istrien. Die Straße über den Poklon-Sattel (922 m), der die Gebirge Učka und Čičarija verbindet, wurde schon unter Kaiser Josef II. angelegt. Das Stephanie-Schutzhaus (nach Kronprinzessin Stephanie benannt) war schon 1914 mit dem Auto erreichbar. (Siehe auch TIPP „Ausflugstraße auf den Vojak, die höchste Erhebung des Učka“, S.33.)

Kurz nach der Tunnelausfahrt halten wir beim Parkplatz „Vela Draga“ am W-Rand des Učka-Naturparks, von dem aus wir zu dieser „Großen Schlucht“ wandern.

Die **Vela oder Vranjska Draga** ist ein weitläufiges Tal unterhalb der nordwestlichen Hänge der Učka. Seine östlichen Ränder unterhalb des Viadukts direkt am W-Eingang in den Tunnel Učka erheben sich steil in die Höhe, von wo aus sich das Flüsschen Draga durch eine Schlucht bis ins Tal zum Boljunsko Polje hinunterschlingelt. Im Tal dominieren hohe Felsen, von denen sich zwei etwa 100 m hohe Kalksäulen (Šoplja i Čoplja) hervorheben, indem sie ein für Istrien einzigartiges Karstphänomen bilden. Diese Gesteinssäulen sind durch selektive Erosion entstanden, d. h. das Harte blieb stehen und das Weiche wurde abgetragen. Das canyonartige Tal steht seit dem Jahr 1963 unter Naturschutz und ist seit 1999 geomorphologisches Naturdenkmal innerhalb des Učka-Naturparks.

Im Jahr 2004 wurde an seinem Rand ein geologischer Lehrpfad angelegt. Auf zahlreichen Schautafeln stehen entlang dieses Pfades Informationen über das Tal.



Abb. 28: Geomorphologische Schautafel am Vela-Draga-Lehrpfad (Foto: Dormann, 19.5.2009)



Abb. 29: Kalksäulen in der Vela Draga (Foto: Dormann, 19.5.2009)

Die schwer zugänglichen, jedoch als Sportkletterobjekte beliebten Felsformationen der Vela Draga bieten Lebensraum für zahlreiche geschützte Tier- und Pflanzenarten. Unter anderem leben dort die selten gewordenen Alpensegler, Steinadler und Wanderfalken.

Archäologischen Funden in der Höhle Pupčina peč zufolge wurde die Vela Draga bereits seit etwa 12.000 v. Chr. bewohnt. Möglicherweise waren einige der markanten Felsen prähistorische Kultstätten. (Gekürzt nach: www.istra.hr/de/was_machen/natur/naturpark_ucka, 15.6.2009)



TIPP

Ausflugstraße auf den Vojak (1.401 m), die höchste Erhebung der Učka



Abb. 30: Aussichtsturm auf dem Vojak (Učka) (fiveprime.org, 15.6.2009)

Der Aussichtsturm auf dem Vojak, dem höchsten Berg Istriens, bietet bei schönem Wetter einen traumhaften Blick auf die Inselwelt der Kvarner Bucht sowie auf die Küstenorte Opatija und Rijeka bis weit in die slowenischen und italienischen Alpen. Zu erreichen ist er über eine Stichstraße vom Poklon aus (siehe auch S.32).

Während der Fahrt nach Labin und Rabac, wo diesmal Mittagsrast gemacht wird, bleibt nun Zeit, grundlegende geographische Überlegungen über die Halbinsel Istrien anzustellen:

[EXKURS: ISTRILIEN]

**Landschaftsgliederung:**

- (a) „Südalpin-dinarischer Hochkarst“ zwischen der Adelsberger Pforte und den kroatischen Pässen
- (b) Flyschmulde von Wippach (Vipava) und Reka entlang des Lineaments Vipava – Reka – Bakar – Vinodol – Novi Vinodolski [(a) und (b) liegen außerhalb des historischen Istrien.]
- (c) „Istrischer Hochkarst“ – das „Weiße Istrien“ („Istria Bianca“ / „Bjela Istria“):
- Triester Karst (Kras) wird als Abrasionsfläche aufgefasst,
 - Čičarija steigt nach E an und setzt sich in den Kvarner-Inseln fort.
- (d) „Istrisches Sandsteingebiet“ – das „Graue Istrien“ („Istria Grigia“ / „Siva Istra“): Flyschmulde von W- und Mittel-Istrien umfasst 2 dreieckige Flyschgebiete (von Triest und von Pazin); die N-Begrenzung ist durch das Lineament entlang der S-Seite der Čičarija gegeben.
- (e) „Istrische Platte“ – das „Rote Istrien“ („Istria Rossa“ / „Crvena Istra“): ist eine gehobene und schräg gestellte riesige Pultfläche, seit dem Pliozän durch tief eingeschnittene Täler in selbstständige Abschnitte zerteilt (Bujenser, Parenzoner, Polenser und Albonenser Karst). Die unterirdische Hydrographie dieser Platte ist gekennzeichnet durch Flussschwinden am Rande des Flysch (z. B. bei Buje, Pazin) und gleichmäßige Verteilung im Karstwasserkörper (nachgewiesen etwa durch Untersuchungen an der Fojbaschwinde bei Pazin). (Siehe auch S.42) Die radiale Entwässerung der Platte ist an die Abdachungsverhältnisse angepasst: zum Limski Kanal, zur Raša und besonders nach S-Istrien. Das Charakteristikum dieser Landschaft ist die „Rote Erde“ („Terra Rossa“), verbreitet in allen Hohlformen und besonders in tieferen Lagen der istrischen Platte. Ton- und Eisenreichtum bzw. die Rotfärbung (durch Hämatit / Roteisenstein, Eisenoxid) sind 2 Grundeigenschaften dieses Substrats. Die als Reliktboden aufgefasste Terra Rossa gilt als nicht schwer, wasserdurchlässig und stabil. Erst im Zuge der Verwitterung werden Poren verstopft und die Wasserdurchlässigkeit verringert, was letztlich die Bodenabtragung fördert.
- (f) Istrische Küste:
- Flyschküste: im NW mit breiten Buchten („valloni“) und Flussmündungen (amphibische Salzgärtenzone). Das Vorgebirge dazwischen wurde von der Brandung abgestumpft (z.B. bei Strunjan). Der Ausgleich der Küstenlinie ist im weichen Flysch relativ leicht möglich.
 - Küste der Istrischen Platte: ist eine wenige Meter hohe, gering gegliederte Kliffküste mit seichten Buchten an den Mündungen von Trockentälern. Das Festland setzt sich mit Scoglien (kleine Inseln, meist mit Macchie bedeckt und von Brandungstreifen umgeben) fort. Die Zerstückelung des Landes durch Senkung und Brandung ist in der Ingressionsbucht von Pula schön zu sehen. Der Limski Kanal ist eine Rias-Küste.
 - Kvarnerische Bruchküste: im N der Crna Punta: im S reich gegliedert durch Buchten als Folge des Wegtreibens der Gebirgsäste (z. B. Längsbecken von Rabac und Plomin); im N ist schräg zum Streichen Steilküste entwickelt, die in große Tiefen abtaucht (60 m).
- Das wichtigste Kennzeichen ist (wie in Dalmatien) eine junge Küstensenkung:
- ertrunkene Täler und Dolinen
 - Abtauchen von Würmterrassen (z.B. im Hinterland von Koper)
 - submarine Quellen
 - Strandgerölle in 40 m Tiefe
 - unter Wasser befindliche Römerbauten
 - paläontologische Indizien (Säugetierfunde auf Inseln)

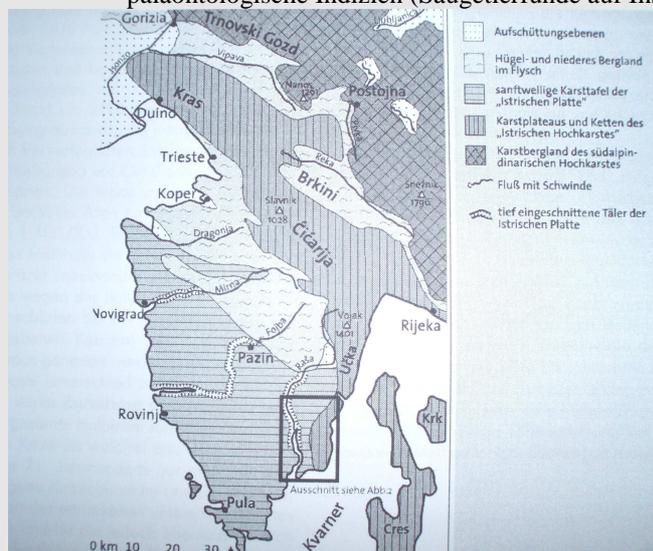


Abb. 31: Landschaftsgliederung von Istrien und seinem Hinterland
(LIEB und ĆEDE 2007)



Historische Grundlagen:

Die wichtigsten Voraussetzungen und Kennzeichen der historischen Entwicklung sind:

- Abgeschlossenheit der Halbinsel vom Hinterland (durch Čičarija)
- Lage im Übergangs- und Grenzbereich vieler Kulturen
- Fehlen einer „natürlich“ gewachsenen Hauptstadt: Ungünstige Verkehrssituation beschränkt die Ausstrahlung der Küstenstädte jeweils nur auf Sektoren der Karstlandschaft.
- Konzentration auf die Küste: Seit der Römerzeit stehen eine hoch entwickelte Küste und ein ärmliches Hinterland in Kontrast zueinander. Ethnische Unterschiede verstärken diese Gegensätze.

Die Hauptepochen der Geschichte:

- a) Auf die prähistorische Besiedlung durch die Illyrer folgt ein Aufschwung in römischer Zeit. Besonders profitiert hat der Raum Pula in erster Linie von Handel mit Wein und von Schafzucht (siehe S.41).
- b) Während der Völkerwanderung ist die Blüte der Küstenstädte wegen ihrer Abseitslage kaum unterbrochen.
- c) Ab dem 6. Jh. dringen Slawen ein, die Küstenräume bleiben romanisch.
- d) Im Mittelalter entwickelte sich ein Dualismus zwischen venezianischem Einfluss auf die Küstenstädte und habsburgischem im Binnenland um Pazin, wobei der venezianische der wichtigere war. 1382 wurde Triest habsburgisch.
- e) In der Neuzeit setzte Entvölkerung durch wirtschaftlichen Niedergang und Seuchen ein. Es rückte ein buntes Völkergemisch von Hirten nach, die das Kultur- und Waldland übernutzten (z. B. die „Morlaken“, von Venedig geholt, Serben, oder die Tschitschen, von Österreich geholt). Dadurch kam es zu einer starken Ausweitung des slawischen Elementes.
- f) Im 19./20. Jh. wurde Istrien unter Napoleon geeinigt, ab 1815 österreichisch, in der Zwischenkriegszeit italienisch, nach 1954 jugoslawisch und seit dem Zerfall Jugoslawiens (1991) gehört der weitaus größte Teil Istriens zu Kroatien, ein Teil des Nordens zu Slowenien und ein kleiner Landstrich mit den Gemeinden Muggia und San Dorligo della Valle zu Italien. Der kroatische Teil Istriens entspricht – mit Ausnahme des Gebietes um Opatija / Abbazia, das zur Gespanschaft Primorje-Gorski kotar gehört (das alte Liburnien) – der Gespanschaft Istrien (kroatisch Istarska županija). Diese umfasst 2.813 km² mit 206.344 Einwohnern (Volkszählung von 2001). Verwaltungssitz der Gespanschaft Istrien ist die im Landesinneren gelegene Stadt Pazin / Pisino / Mitterburg.



Siedlung – Wirtschaft – Bevölkerung:

- A. Siedlungsform: Generell sind Sammelsiedlungen wichtiger als Einzelsiedlungen (meist Gutshöfe). Dörfer und Städte sind im Flysch kleiner, im Kalk größer, denn wo es Wasser gab, entstand gleich eine größere Siedlung.
 - Typische topographische Lage im Landesinneren ist die Akropolislage auf Berggipfeln oder Spornen (meist mit Kalk- oder Konglomeratbank als Untergrund), an der istrischen Platte auch Plateaurandlage oberhalb der Täler. Diese Siedlungsweise geht wahrscheinlich schon auf die Illyrer zurück. Befestigte Hügel (Schutzfunktion, Vermeidung der feuchten Täler) heißen „castelliere“ oder „gradišće“.
 - Typische topographische Lage an der Küste: Wie überall in Dalmatien so sind auch hier „Buchtstädte“ und „Halbinselstädte“ weithin verbreitet. In W-Istrien bildet Pula als Buchtstadt eine Ausnahme. Meist befinden sich hier Halbinselstädte, die besten Lagen mit doppeltem Hafen, der durch vorgelagerte Inseln geschützt sein soll (Poreč, Rovinj). Typisch ist der große Platz in Hafennähe, von dem ein enges Gassenlabyrinth ausgeht.
- B. Tourismus: Abgesehen vom Sonderfall Opatija und einigen wenigen Orten begann die flächenhafte Tourismusentwicklung erst seit etwa 1950, vorerst mit Inländer-Tourismus, ab 1960 verstärkt auch Ausländer-Tourismus. Damals gab es zahlreiche Gewerkschafts- und Jugendheime, später Hotels und viele Privatzimmer. In den auf die Wende folgenden Jahren zeigt Istrien massive Symptome einer Transformationskrise, besonders in Form eines Rückganges des Touristenaufkommens auf etwa ein Zehntel des Wertes vor der Unabhängigkeit. Wesentlichste Neuerung der jüngsten Zeit (21. Jh.) ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.
 - Beispiel Rovinj: Eine ursprünglich industrielle Ausrichtung (Fisch- und Tabakindustrie) ist längst von einem dominanten tertiären Sektor abgelöst worden. Belebende Auswirkungen sind an Wanderungsgewinnen oder einer günstigen Altersstruktur ablesbar, aber auch in der Landwirtschaft der Umgebung spürbar. Die Nächtigungszahlen haben sich von 1956: 100.000 (ca. 20 % Ausländer) auf 2006: 2.400.000 (ca. 95 % Ausländer) erhöht. In dieser Zeit fand eine starke geographische Ausweitung der Betriebe vom engen Bereich um die Stadt auf einen weiten Küstenstrich (im N bis zum Rand des Limski Kanal) statt.
- C. Bevölkerung (bezogen auf das österreichisch-ungarische Kronland Istrien):
 1910: 1. Kroatisch (40,1 %) – 2.: Italienisch (39,3 %) – 3.: Slowenisch (16,0 %)

2001: 1. Kroatisch (68,1 %) – 2.: Slowenisch (Slowenisch 18,7 %) – 3.: Italienisch (6,0 %)

In Bezug auf die Muttersprache der Wohnbevölkerung ist ein Rückgang der italienischen Sprachgruppe zu Gunsten der kroatischen festzustellen. Die Italianisierungspolitik der Zwischenkriegszeit wurde nach dem 2. Weltkrieg von Umsiedlungsprogrammen für italienische Istrianer abgelöst. Es kam zu einem Exodus von 200.000 Personen.

Heute ist Istrien eine multiethnische Region mit gutem Minderheitenschutz.

Vom Badeort **Rabac**, einem Stadtteil von **Labin** (italienisch Albona), fahren wir nach der Mittagspause wieder hinauf auf die istrische Platte und machen einen kurzen Spaziergang durch die mittelalterliche Altstadt (Stari Grad) Labins bis zu einem Aussichtspunkt, von dem aus die Wachstumsringe des 3. Stadtteils (der Unterstadt Piedalbona / Podlabin) gut zu überblicken sind: Vom Zentrumshügel nach außen werden die Siedlungsteile immer jünger bzw. „schöner“.



Abb. 32: Labin: Blick auf das mittelalterliche Zentrum und den Stadtteil Rabac an der Küste
(media.thomson.co.uk, 17.6.2009)



Abb. 33: Blick auf das „neue“ Labin (Unterstadt Podlabin)
(www.fotodesign.org, 17.6.2009)

Auffallend ist der Waldreichtum im Umland Labins und auf der gesamten Halbinsel südlich der Stadt. Ein Vergleich des Landschaftswandels in der Region um und südlich von Labin anhand einer älteren Kartierung (KREBS, 1907) mit einer aktuelleren (2005) weist diese Gebiete vor etwa 100 Jahren noch als vorwiegend waldfrei aus (KREBS, 1907: 34,5 % Waldbedeckung auf Istrien). Seither hat eine reale Waldzunahme stattgefunden (heute 50 % Waldanteil), die sowohl durch gezielte Aufforstungsmaßnahmen (meist mit Kiefern) als auch durch Extensivierung der Landnutzung zustande kam. Zeugen des Rückganges der Landwirtschaft sind aufgelassene Klaubsteinmauern (ehemalige Flurbegrenzungen) und Ackerterrassen sowie das letztlich fast vollständige Abkommen der Weidewirtschaft, die KREBS noch als prägende wirtschaftliche Aktivität erwähnt. Heute sind in der Gespanschaft Istrien nur noch 1,5 % der Erwerbstätigen in der Landwirtschaft tätig, im sekundären Sektor 34,7 %.

Wo die jahrhundertelange Überweidung nicht zu vollständiger Bodendegradation geführt hat, kommt nach Aufhören der Beweidung binnen weniger Jahre bis Jahrzehnte submediterraner Buschwald auf. Auf größeren Flächen ist daraus bereits ein Nieder- oder Mittelwald geworden. Damit im Zusammenhang kam es auch zu einer starken Siedlungsregression, die Einzelsiedlungsgebiete stärker betraf als Dörfer.

Für das Regionalzentrum Labin zeigt sich aber ein erhebliches Siedlungswachstum (2001: 7.900 Einwohner). Als Push-Faktor wirkte der seit italienischer Zeit massiv geförderte Kohlebergbau – mit Gründung der Unterstadt (1942) und der Bergarbeiter-Stadt Raša (1936) (siehe S.38). Darüber hinaus wurden noch weitere Maßnahmen im Zuge einer Autarkieorientierten Wirtschaftspolitik des faschistischen Italien getroffen, die der Region erstmals Industrialisierung sowie nennenswerte landwirtschaftliche Intensivierung brachten:

- 1926: Zementfabrik Koromačno (Gemeinde Raša)
- 1932: Trockenlegung des Čepić-Sees (Gemeinde Kršan)
- 1930er-Jahre: Trockenlegung des unteren Raša-Tales (Gemeinde Raša)

In der Nachkriegszeit wurden diese Strukturen unter kommunistischen Vorzeichen weiterentwickelt (z. B. Errichtung des Kohlekraftwerkes Plomin 1970).

Diese Maßnahmen zogen auch eine verbesserte Verkehrserschließung nach sich, trotzdem aber liegt das Gebiet bis heute abseits moderner Hochleistungsverkehrswege. Der moderne Durchzugsverkehr verläuft in Istrien im Wesentlichen über das „Istarski Y“ (Rijeka–Pula / Buje–Pula) abseits dieser Region. Bezüglich Erreichbarkeit vielleicht ein Nachteil, in touristischer Hinsicht aber nicht, denn die zum inneren Kvarner hin orientierte Küste wurde in jugoslawischer Zeit stark umgestaltet. Vor allem das einstige Fischerdorf Rabac wurde zur modernen (geplanten) Fremdenverkehrssiedlung. Außerhalb dieses Küstenabschnittes konnte der Tourismus – abgesehen von einigen Privatzimmer-Vermietern oder einfachen Gastwirtschaften (konobe) – noch nicht richtig Fuß fassen.

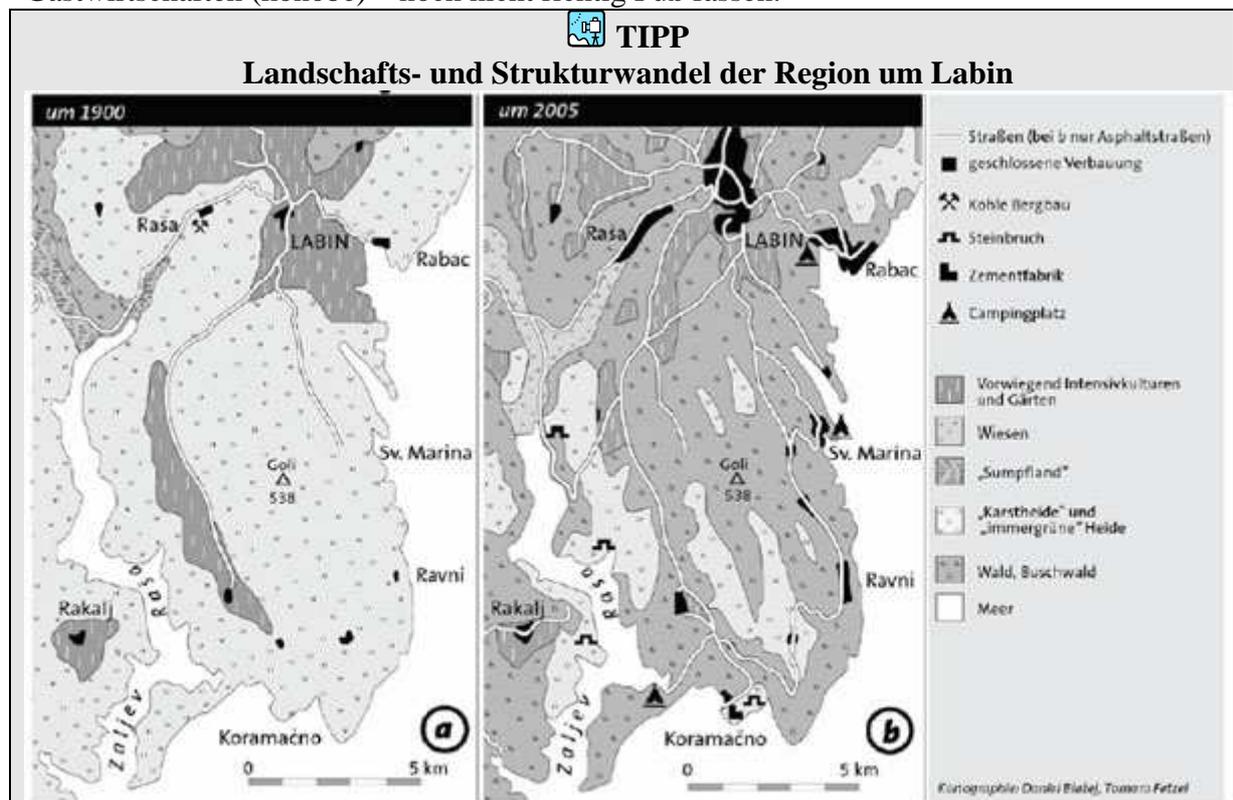


Abb. 34: Landschaftswandel in der Region um und südlich von Labin zwischen etwa 1900 und 2005

(www.kfunigraz.ac.at/geowww/geo/neu/index.php?, 30.8.2009)

Über den Landschafts- und Strukturwandel der Region um Labin sind detaillierte Informationen mitsamt Anregungen zu Exkursionen dorthin auf der Website des Institutes für Geographie und Raumforschung der Universität Graz unter www.uni-graz.at/geowww/istrien/ zu finden!

Nur ca. 5 Kilometer südwestlich von Labin befindet sich unser nächster Haltepunkt: die ehemalige Bergarbeiter-Stadt **Raša** (siehe auch S.37).

Die jüngste Stadt Istriens wurde **1936** auf Basis großer Kohlevorkommen vom Architekten Gustavo Pulitzer Finali geplant und erbaut. Die faschistische Bausubstanz mit Bergbausymbolik aus dieser Zeit ist bis heute erhalten geblieben. Besonders deutlich wird dieser Symbolisierungswille am Beispiel der Kirche der Stadt, deren Dach einen umgedrehten Grubenhunt darstellen will. **1966** wurde der Bergbau wegen mangelnder Rentabilität eingestellt. Da alles auf den Abbau von Kohle ausgerichtet war, gestaltete sich die weitere Entwicklung von Raša sehr schwierig. Einzige erwähnenswerte Produktionszweige sind eine kleine Töpferei im Stadtzentrum und die Agrarwirtschaft. Daher arbeitet ein Großteil der Erwerbstätigen von Raša in Labin oder **Rabac**. Eine Eisenbahnlinie (nur sporadischer Güterverkehr) verbindet seit 1951 den Hafen von Raša mit dem Knotenpunkt **Lupoglav** an der Strecke (**Divača**) – **Buzet** – **Pula**. (Geändert und gekürzt nach: de.wikipedia.org/wiki/Rasa, 18.6.2009)



Abb. 35: Kirche von Raša (mit faschistischer Bergbausymbolik)

(www.adriaforum.com, 18.6.2009)



Abb. 36: Stadttor (links) und Municipio (rechts) von Raša in typisch faschistischem Städtebaustil

(Foto: Dormann, 19.5.2009)

Wir verlassen Raša in nordöstlicher Richtung, fahren wieder an Labin und Strmac vorbei nach Kršan, weiter in Richtung W (Pazin) über Raša-Bahn und Raša-Tal. Nach einer Fahrzeit von etwas mehr als einer halben Stunde halten wir vor dem römischen Stadttor von **Piĉan**, einem dieser typischen inneristrischen Orte in Hügellage mit mittelalterlichem Stadtbild. Durch ein gut erhaltenes Stadttor, hinter dem ein 48m hoher Campanile (der 5.-höchste in Istrien) aufragt, gelangen wir in den Ort. Viele Häuser sind heute verfallen und verlassen. Einige Gebäude, u. a. das Bürgermeisteramt und die Kirche, präsentieren sich jedoch in gutem Zustand. Piĉan ist ein ehemaliger Bischofssitz. Wohl deshalb wurde die prächtige Barockkirche aus dem 18. Jahrhundert so hervorragend restauriert.

Von einem hervorragenden Panoramaplatz am Rande des Städtchens blicken wir nach E über extensiv genutzte und z. T. bewaldete Flysch-Hügel, gefolgt vom intensiv bewirtschafteten Čepiĉko polje, das durch randliche Korrosion gegen SE wächst, überragt von der Uĉka im Hintergrund (vergleiche Abb. 38, unten).

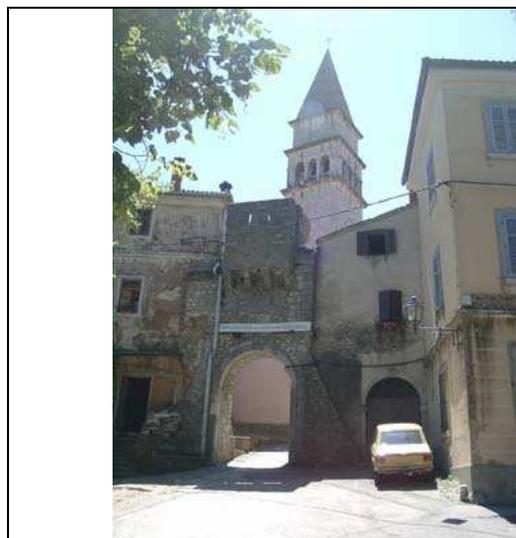


Abb. 37: Römisches Stadttor und Campanile in Piĉan (www.istrien-virtuell.de, 18.6.2009)



Abb. 38: Blick von Piĉan in Richtung E: im Vordergrund extensiv genutzte Flysch-Hügel; im Mittelgrund intensiv genutzte Streifenfluren und Industriebetrieb im Čepiĉko polje; im Hintergrund das Uĉka-Gebirge (Foto: Dormann, 19.5.2009)

Von Piĉan aus fahren wir nicht direkt auf die Autobahn (Auffahrt Pazin), den rechten Ast des „Istarski Y“, sondern in Richtung SW durch die Dörfer Kukurini, Sveti Katarina und Milotski Breg zur Autobahn-Auffahrt bei Žminj. Sind bei Piĉan noch Erosions-Racheln im Flysch zu sehen, überwindet die Straße nach der Abzweigung nach Kukurini den Anstieg auf die hier 380m hohe „Istrische Kalkplatte“. Bei Kukurini noch mit braun gefärbter Erde bedeckt, zeigt

sich bei Miletski Breg schon die typische rote Erde, auch auf kleinen Nutzungsflächen (z. B. in Dolinen).

Während der Fahrt auf der Autobahn begleitet uns ein kilometerlanger Aufschluss der „Istrischen Platte“. So ist zu erkennen, dass diese Platte nicht gefaltet, sondern nur schräg gestellt ist. Ihre dünne Bodenschicht ist meist Terra Rossa, ein tertiäres Klimarelikt. Zu Abtragung kommt es wegen des flachwelligen Terrains nur in geringem Ausmaß.

Hin und wieder sieht man „Kazuni“ (Singular „Kazun“), die es angeblich noch zu hunderten auf Istrien gibt, in runder, selten quadratischer Form. Diese uralten Hirtenhäuschen gaben Schutz bei Gewitter oder Regen im Sommer. Die nur vom Kopfstein stabilisierte freitragende Dachkonstruktion aus den Feldsteinplatten ist regendicht.



Abb. 39: Kazun auf Istrien
(www.istrienferienwohnung.de, 19.6.2009)

Nun ist auch der Zielort des 3. Exkursionstages, **Medulin**, erreicht. Mit knapp unter 1,7 Mill. Übernachtungen, davon 97% Ausländer (2006), liegt Medulin in Istrien an 4. Stelle nach

- Poreč (4,7 Mill.)
- Rovinj (2,4 Mill.)
- Umag (1,7 Mill.)

Zum Vergleich:

- Σ Istrien (17 Mill.)
- Σ Kroatien (53 Mill.)
- Σ Slowenien (7 Mill.)
- Σ Österreich (120 Mill.)
- Σ Steiermark (9 Mill.)

Gegen 19 Uhr können wir unsere Zimmer im „Hotel Medulin“ beziehen.