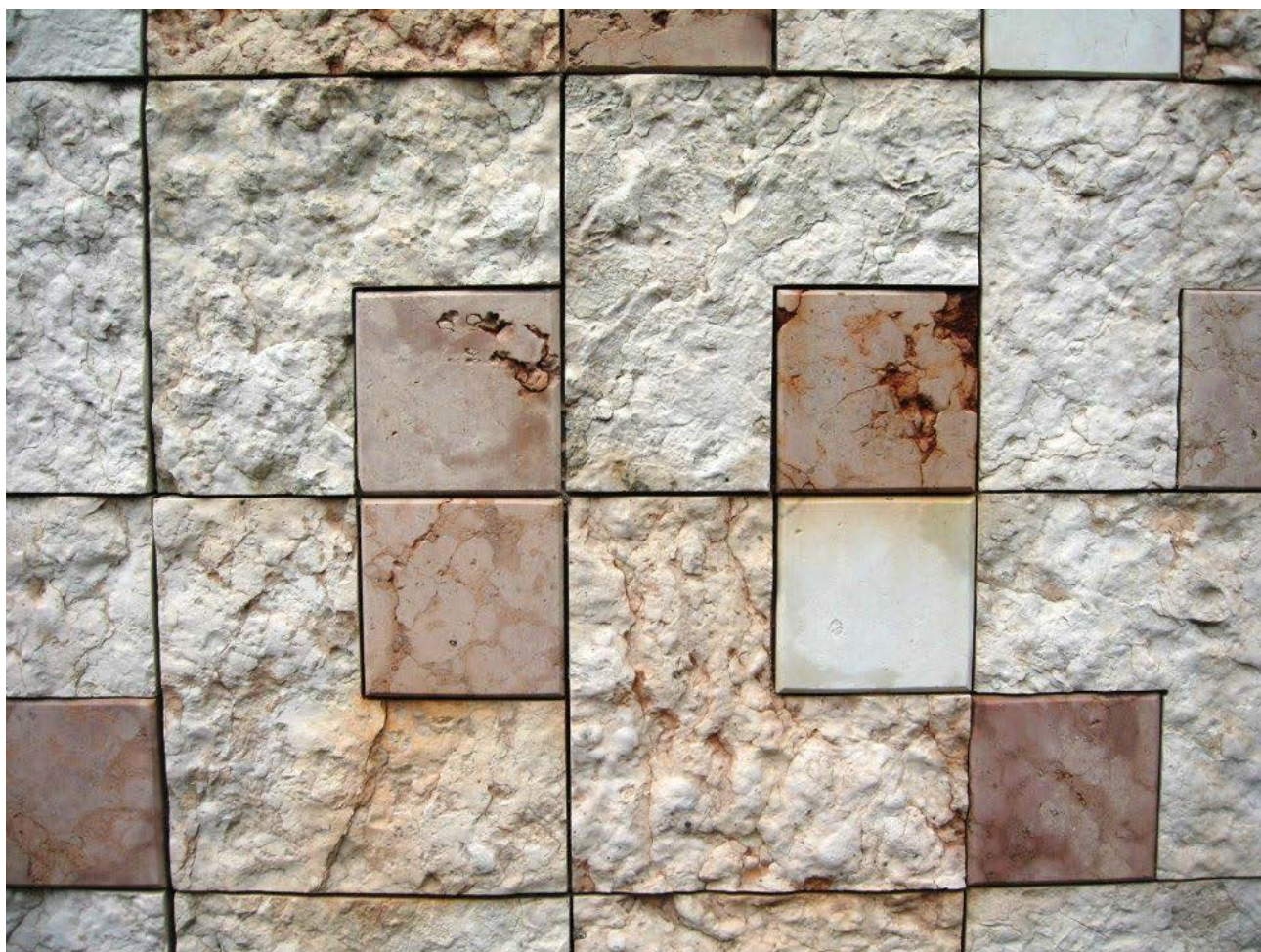


Holon

postdisciplinarnan znanstveno-stručni časopis

3(2):100-225, Zagreb, 2013.



UDK 001

ISSN 1848-3518



HDI
hrvatsko društvo
za integralnost
croatian integral
society

Holon

postdisciplinarian znanstveno-stručni časopis

Holon

postdisciplinary scientific-professional journal

Izdavač / Publisher:



Glavni i odgovorni urednik / Editor-in-Chief: Vanja Borš (Zagreb, HRV)

Uredničko vijeće / Editorial Council: Dana R. Herrera (Moraga, USA), Irfan Hošić (Bihać, BIH), Hajrudin Hromadžić (Zagreb/Rijeka, HRV), Jessie Labov (Columbus, USA), Goranka Lugomer Armano (Zagreb, HRV), Martin Neumann (Koblenz, DEU), Barbara Pabjan (Wrocław, POL), Damir Smiljanić (Novi Sad, SRB), Armano Srblić (Zagreb, HRV)

Znanstveno vijeće / Scientific Council: Juraj Božičević (Zagreb, HRV), Ivan Cifrić (Zagreb, HRV), Želimir Jakšić (Zagreb, HRV), Jasminka Pavelić (Zagreb, HRV), Lino Veljak (Zagreb, HRV), Michael E. Zimmerman (Boulder, USA)

Adresa uredništva / Editor's address: Hrvatsko društvo za integralnost, Križanićeva 9, 10 000 Zagreb, Hrvatska, hdi@hdi.hr

Časopis izlazi dva puta godišnje / The journal is published twice a year

Prilozi objavljeni u časopisu referiraju se, između ostalog, u / The journal is indexed (abstracted), among others, in: CEEOL, DOAJ, Google Scholar, HRČAK, Index Copernicus, Ulrich's Periodicals Directory

Korektura i redaktura / Proofreading and editing: Lovre Čulina

Prijevod na engleski jezik / English language translations: Anja Đorđević

Izrada UDK / UDC codes: Jelena Paurić

Dizajn i prijelom / Design and layout: VB

Fotografija na naslovnici / Photo on the front page: detalj s Castelvecchija (intervencija Carla Scarpe) u Veroni (autorica / author: Silva Kalčić)

Bez obzira na to što podržavamo različitost mišljenja i kritički diskurs ipak želimo istaknuti kako mišljenja i stavovi izneseni od strane autora/ica priloga u časopisu Holon ne moraju nužno biti i stavovi članova/ica uredničkog i znanstvenog vijeća časopisa kao ni Hrvatskog društva za integralnost. Autori/ce su odgovorni/e za sadržaj svojih priloga. / Although we support diversity of opinion and critical discourse, we would nevertheless like to point out that the opinions and attitudes presented by authors of contributions published in Holon do not necessarily reflect those of the members of the journal's Editorial and Scientific Council, nor of the Croatian Integral Society. The authors are solely responsible for the content of their contributions.

Holon

postdisciplinarnan znanstveno-stručni časopis

ISSN 1848-3518

3(2), 2013., STR. 100-225

ZAGREB, PROSINAC 2013.

SADRŽAJ

UVODNA RIJEČ UREDNIKA.....	100
PERCEPCIJE BIKLISTIČKOG PROMETA NA PODRUČJU ZAGREBA: RAZLIKE U ODNOSU NA DOB, ROD I ČLANSTVO U UDRUZI SINDIKAT BIKLISTA.....	106
(Joško Sindik, Vladimir Halgota, Mislav Kirac, Tena Šarić, Marko Gregović)	<i>izvorni znanstveni rad</i>
ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA RUDARSKIH PODUZEĆA (1918.- 1941.): IZVORI HRVATSKOG DRŽAVNOG ARHIVA.....	125
(Siniša Lajnert)	<i>prethodno priopćenje</i>
WEB STRANICE HRVATSKIH LOGISTIČKIH TVRTKI: PREDNOST ILI NEDOSTATAK?.....	158
(Irena Oroz Štancl)	<i>prethodno priopćenje</i>
KULTURNA I DRUŠTVENA DJELATNOST U OPĆINI KOČEVJE 70-IH GODINA 20-OG STOLJEĆA.....	179
(Natalija Mihelčić)	<i>stručni rad</i>

PJESNIČKI KUTAK: JA, PESNIK I LOVAC, PESNICI TRAGIČARI, MOJ GRAD"194

(Dejan Djordjević)

PRIJEVOD: KAKO DJELUJE SOCIJALNA EVOLUCIJA (CHRISTOPHER R. HALLPIKE).....196

(Lovre Čulina)

IZVJEŠTAJ: MEĐUNARODNI INTERDISCIPLINARNI SIMPOZIJ FILOZOFIJA MEDIJA: MEDIJI I JAVNOST (FILOZOFSKI, KOMUNIKOLOŠKI, KULTUROLOŠKI, ARTISTIČKI, TEHNIČKI I POLITIČKI ASPEKTI MEDIJSKOG OBLIKOVANJA JAVNOSTI), 15.-17. 11. 2013., DUBROVNIK223

(Iva Paska)

Holon

postdisciplinary scientific-professional journal

ISSN 1848-3518

3(2), 2013, 100-225 PP

ZAGREB, DECEMBER 2013

CONTENTS

EDITOR'S FOREWORD.....100

PERCEPTIONS TOWARD CYCLING IN ZAGREB AREA: DIFFERENCES CONCERNING AGE, GENDER AND MEMBERSHIP IN THE ASSOCIATION "TRADE UNION OF CYCLISTS".....106

(Joško Sindik, Vladimir Halgota, Mislav Kirac, Tena Šarić, Marko Gregović) *original scientific paper*

RAILWAY INFRASTRUCTURE OF MINING COMPANIES (1918-1941): SOURCES OF THE CROATIAN STATE ARCHIVES.....125

(Siniša Lajnert) *preliminary report*

CROATIAN LOGISTICS COMPANIES WEBSITES: ADVANTAGE OR DISADVANTAGE?.....158

(Irena Oroz Štancl) *preliminary report*

CULTURAL AND SOCIAL ACTIVITY IN THE MUNICIPALITY OF KOČEVJE DURING THE 1970s.....179

(Natalija Mihelčić) *professional paper*

POETRY CORNER: I, THE POET AND THE HUNTER, TRAGIC POETS, MY CITY"194

(Dejan Djordjević)

TRANSLATION: HOW SOCIAL EVOLUTION WORKS (CHRISTOPHER R. HALLPIKE).....196

(Lovre Čulina)

REPORT: THE INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SYMPOSIUM OF THE PHILOSOPHY OF MEDIA: MEDIA AND PUBLIC (PHILOSOPHICAL, COMMUNICATIONAL, CULTURAL, ARTISTIC, TECHNICAL, AND POLITICAL ASPECTS OF MODELING/SHAPING THE PUBLIC THROUGH THE MEDIA), 15-17 NOVEMBER 2013, DUBROVNIK.....223

(Iva Paska)

Uvodna riječ urednika

Poštovani čitateljice i čitatelji, objavom ovog broja navršavamo godinu dana od kada smo *Holon* preobrazili u znanstveno-stručni časopis, odnosno od kada smo uveli i anonimnu recenziju radova. U tom kontekstu, nadamo se da smo barem malo uspjeli opravdati vaša očekivanja i povjerenje. Naravno, i dalje ćemo težiti povećanju kvalitete našeg časopisa, a kako bi to postigli neophodni su nam i vaši kvalitetni prilozi. U svakom slučaju, osim što se zahvaljujem svim dosadašnjim autorima/icama priloga, prilika je zahvaliti se i ekspertima/kinjama što su nam svojim nesebičnim i kvalitetnim ekspertizama pomogli u uspostavljanju kvalitete *Holona*, ali i svima ostalima što su nam pomagali.

Također, najavljujem kako ćemo od sljedeće godine nastojati barem jednom godišnje objavljivati i tematski broj, odnosno, broj u kojem ćemo, uz ostale radove, objavljivati i radove što će obrađivati konkretne ili aktualne teme. Tako, s obzirom na to da će se 2014. navršiti trideset godina od njegove smrti, tema drugog broja (kraj prosinca) sljedeće godine biti će Michel Foucault. Uz to što ćemo i sami pokušati osigurati priloge uglednih poznavatelja/ica Foucaultova stvaralaštva, svi koji smatraju da mogu pridonijeti kvalitetnom obrađivanju navedene teme pozvani su da nam se priključe sa svojim priložima.

Što se tiče sadržaja broja što je pred vama, dr. sc. Joško Sindik i članovi zagrebačke udruge Sindikat biciklista Vladimir Halgota, Mislav Kirac, Tena Šarić i Marko Gregović prilažu istraživački rad¹ o biciklističkoj problematici grada Zagreba. Vjerujem kako rad, o ovoj u Hrvatskoj zapostavljenoj temi, može pridonijeti osvješćivanju urbanističkog odnosa prema biciklizmu, kao i potaknuti na veće aktualiziranje potrebe za poboljšanjem uvjeta biciklističkog prometa u našoj metropoli. U svakom slučaju, biciklizam i bicikl (kao prometalo usklađeno s principima održivog razvitka) značajna su tema urbane antropologije tako da ne

¹ Autori navode kako se radi o najopsežnijem istraživanju biciklističke problematike u nas.

čudi i popularnost, dijelom utopističkog, eseja *Pohvala biciklu* francuskog antropologa Marca Augéa, što je prije nekoliko godina objavljen i u Hrvatskoj, a kojeg preporučam, ako nikom drugom onda barem, svim ljubiteljima/cama vožnje biciklom. S druge strane, dr. sc. Siniša Lajnert, temeljeći se na istraživanju arhivskih fondova Hrvatskog državnog arhiva, poslao nam je osnovni prikaz željezničke infrastrukture i upravne povijesti rudarskih poduzeća u doba Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, odnosno Kraljevine Jugoslavije, ili, preciznije, za razdoblje od 1918. do 1941. godine. Vjerujem kako ovaj rad može predstavljati zanimljiv izvor informacija ne samo arhivistima/cama nego i stručnjacima/kinjama iz različitih disciplina, odnosno područja (prometa, ekonomije, povijesti, rudarstva itd.). Nadalje, doktorandica Irena Oroz Štancl prilaže rad koji se bavi analizom sadržaja *web* stranica hrvatskih logističkih tvrtki a što isto može predstavljati vrijedan poticaj daljnjem istraživanju ove kod nas očito, također, previše neistraživane tematike. Naposljetku, iz Slovenije nam se pridružila dr. sc. Natalija Mihelčić s prilogom o kulturnom i društvenom životu u općini Kočevje sedamdesetih godina prošlog stoljeća. Smatram kako priloženi rad predstavlja dobro polazište za daljnja detaljnija i kritičkija istraživanja spomenute problematike, primjerice i u kontekstu značenja i uloge kočevskih Nijemaca (a to kao bitnim ističe i jedan od recenzenata ovog rada) što su se na kočevsko područje doselili krajem srednjeg vijeka te u znatnijem broju obitavali do kraja Drugog svjetskog rata.

Nadalje, u Pjesničkom kutku objavljujemo tri pjesme pjesnika Dejana Djordjevića, što nam se javio iz Leskovca u Srbiji. Kolega je Djordjević profesor književnosti, urednik u nakladničkoj kući i književnom časopisu te je autor dviju zbirki pjesama: *Jesam i nisam* i *Ne/pristajanje*. Na Djordjevićevo se pjesništvo, odnosno na pjesme koje u ovom broju objavljujemo, osvrće apsolvant antropologije i filozofije Damir Đirlić, i to sljedećim rečenicama: »*Pjesme Dejana Djordjevića autentična su potraga za smislom pjesništva u svijetu koji se svojih pjesnika odrekao, a s njima i potrage za vlastitim bićem. U gradu pretrpanih ulica i osvojenih krovova (,Moj grad'), ispunjenom do ispraznosti, one traže prostor odakle bi svijet iznova ispunile smislom. Vrijeme banalnih događaja i stalnog odgađanja za budućnost sublimira se u dimu cigarete smotane od dnevnih novina kojim subjekt svoj prostor pjesničkog daha ispunjava čistom tvari događaja za ponovno čaranje svijeta. U ovoj pjesmi stvaralačku prazninu subjekt*

nalazi usred grada, u parku, premještajući je kroz dim u vlastite grudi, dok se u ciklusu „Ja, pesnik i lovac“ ta praznina smješta u neko snovito lovište izvan grada. U toj se tišini subjekt uspijeva pronaći dvostrukim, iza lovačkog nišana i ispred njega, a cjelovitim se budi tek na trenutak i to u potpunom mraku. Kroz slutnju nekog tragičnog događaja skućeni gradski prostor postaje otvoreni prostor puškometa, a cigareta smotana od dnevnih novina žar upotrijebljen u misterioznoj vradžbini u vodenici čiji okreti evociraju otkucaje srca. Taj dim baca užas na obližnje selo, topi lažni spokoj snijega i mijenja zimu u proljeće. Pjesnik je onaj koji u tišini vrši tu alkemiju, on je tragičar njezine uzaludnosti. Naposljetku, pjesma „Pesnici tragičari“ kratko je upozorenje svijetu u kojem nestaje mjesta za pjesnike jer svijet bez tragičara tragičan je svijet.«

U kontekstu našeg već ustaljenog objavljivanja prijevoda vrijednih radova što još nisu prevedeni na hrvatski jezik, student antropologije i filozofije Lovre Čulina prilaže nam svoj prijevod eseja “How Social Evolution Works?” uglednog britansko-kanadskog antropologa Christophera Roberta Hallpikea. Rad je prvotno predstavljen 5. rujna 2007. godine u Glasgowu, i to na 8. konferenciji Europskog sociološkog društva: »Evolucija i sociologija«, dok u *Holonu* objavljujemo prijevod dorađene verzije koja se nalazi u zadnjoj Hallpikeovoj knjizi *On Primitive Society, and other forbidden topics*, i to na stranicama 81 do 103, što je objavljena prije dvije godine u nakladništvu AuthorHousea. Uz to što koristim priliku i na ovaj se način zahvaliti samom autoru na izrazitoj ljubaznosti te dopuštenju objave prijevoda, prilika je ukratko predstaviti ovog kod nas gotovo nepoznatog antropologa te se osvrnuti na samu bit problematike koje se svojim radovima često dotiče.

Dakle, i iz samog je naziva navedene Hallpikeove knjige uočljivo kako postoje teme koje su gotovo tabuizirane unutar suvremenog antropološkog diskursa. Stava sam da je tome tako, velikim dijelom, i zato što se tzv. postmoderni² antropološki establišment podosta teško nosi

² Ovdje nije mjesto za detaljnije obrazlaganje, ali bih svakako naznačio kako u ovom kontekstu naširoko korišten pojam *postmoderno* ne smatram ispravnim jer je, primjerice, i integralni pristup ništa drugo do postmoderni pristup. Dakle, radije bih govorio o nihilističkom, narcističkom, devijantnom, destruktivskom ili sl. postmodernom diskursu.

s pojedinim činjenicama iz vlastite (antropološke) povijesti, odnosno smatram kako možemo govoriti, jungovskim diskursom, o svojevrsnoj Sjeni antropologije. Naime, činjenično je kako je antropologija u svojim počecima dijelom služila, odnosno bila korištena, i za potrebe kolonijalizma³ (npr. britanska je antropologinja Kathleen Gough, u svojim člancima iz 1968., čak naziva djetetom kolonijalizma, dok američko-saudijski antropolog Talal Asad, u uvodniku svoje uredničke knjige *Anthropology and the Colonial Encounter* (1973.), navodi i pojedine krajnje karakterizacije antropologije kao puke sluškinje kolonijalizma), da su postojale određene antropometrijske zablude (npr. uvjerenje o rasnim razlikama temeljeno mjerenjem lubanje i sl.), da je odnos prema Drugima znao biti podosta omalovažavajući itd. Međutim, to su činjenice koje smatram da ne bi trebalo potiskivati i disociirati, »opravdavajući se«, pukim prelaskom u drugu krajnost (pluralizma i relativizma) koja bjesomučno nastoji zapostaviti određene vrijedne teorije, ukinuti sve moguće razlike, rangiranja i sl., ali čak i određene pojmove (tako su neki, za spomenutu tzv. postmodernu antropologiju, od heretičkih pojmova: rasa, primitivno, kulturna evolucija itd.)⁴. Dakle, jasno je da takav pristup postaje isključivost svoje vrste, ali i paradoks, jer je ukidanje svakog rangiranja/vrednovanja (kao, navodno, temeljnog grijeha i uzroka svih problema) ništa drugo do nametanje novog.^{5,6} Uostalom, s druge strane, krajnji su relativizam i pluralizam, što karakteriziraju spomenuti nihilistički postmoderni antropološki diskurs, ništa drugo do puki

³ Naravno, postavlja se pitanje nisu li i današnji/e antropolozi/ginje što su zaposleni/e u korporacijama također u službi svojevrsnog kolonijalizma.

⁴ Podsjećam, navedena se Hallpikeova knjiga zove *On Primitive Society, and other forbidden topics*.

⁵ Unutar filozofskog se diskursa takav paradoks naziva *performativnom kontradikcijom* (vidjeti npr. Apel, Karl-Otto (2001). *The Response of Discourse Ethics to the Moral Challenge of the Human Situation as Such and Especially Today: Mercier Lectures, Louvain-la-Neuve, March 1999*, Leuven: Peeters; Habermas, Jürgen (1987). *The Philosophical Discourse of Modernity*, Cambridge: Cambridge University Press; Habermas, Jürgen (1990). *Moral Consciousness and Communicative Action*, Cambridge: Polity Press i sl.).

⁶ Ovdje je prilika samo kratko navesti još jedan paradoks, očito temeljen na romantiziranju, kojim je dijelom prožeta gotovo cijela povijest antropološke misli (na što ću se vjerujem imati prilike detaljnije osvrnuti u nekom od budućih eseja), a na koji ukazuje, primjerice, i Jacques Derrida 1967. godine u svom klasiku *O gramatologiji*, i to kada se osvrće na Lévi-Straussovo nekritičko idealiziranje onog Drugog, odnosno, konkretno, indijanskog naroda Nambikwara, što onda predstavlja ništa drugo do svojevrsan obrnuti etnocentrizam.

redukcijom, odnosno cjepljanje, a što je oprečno s temeljnim antropološkim insistiranjem na holizmu ili, kako je to među antropološkim velikanima možda najuočljivije kod Malinowskog (vidjeti npr. *A Scientific Theory of Culture and Others Essays* iz 1944. godine), integralizmu. Stoga, zdrava i integralna postmoderna antropologija podjednako uživa u razlikama ali i univerzalnostima, odnosno svojevrsnom jedinstvu u različitosti, te se neisključivo i kritički nastoji baviti svim bitnim antropološkim temama, pa i onim najškakljivijim, odnosno, pronalazi kontekstualnu vrijednost u mnoštvu autentičnih teorija. Upravo je u tom smislu posebice vrijedno beskompromisno djelovanje kolege Hallpikera što ga predstavljamo u ovom broju te se nadam kako ćemo objavom prijevoda spomenutog eseja potaknuti i kritičko preispitivanje određenih dogmi koje su se ukorijenile i kod dijela naše antropološke javnosti.

U svakom slučaju, profesor emeritus i D. Litt. Christopher R. Hallpike oksfordski je student legendarnih Evans-Pritcharda⁷ i Rodneyja Needhama s bogatim etnografskim (Papua Nova Gvineja, Etiopija) i edukacijskim (Sveučilište McMaster, Sveučilište Cambridge) iskustvom, čije uže područje znanstvenog interesa temeljno uključuje: socijalnu evoluciju, moralni razvoj, tzv. primitivnu misao, ratovanje/sukobe itd. Ono što posebice izdvaja ovog znanstvenika njegovo je neprihvatanje antropoloških dogmi, tako da se nastoji realno i neisključivo, odnosno kritički, postaviti naspram pojedinih, gore suštinski donekle naznačenih (prije svega mislim na temu socio-kulturne evolucije, kao i tzv. primitivnu, odnosno divlju misao), najškakljivijih antropoloških tema pri tome koristeći neke od suvremenih antropologa/inja, vrlo često u potpunosti neutemeljeno, kritizirane i zapostavljene pristupe (npr. genetsku epistemologiju legendarnog Jeana Piageta itd.).

I u konačnici, želim navesti kako mi je na Hallpikerevo stvaralaštvo pažnju skrenuo upravo, moj negdašnji student, Lovre Čulina, i to prije otprilike dvije godine. S jedne strane, bijah sretan što sam u Hallpikerevom diskursu prepoznao pojedine elemente vlastitih promišljanja i

⁷ Pada mi na pamet pomisao kako je možda upravo Evans-Pritchardov stalno propitujući i, na svoj način, skeptičan um bio jedan od značajnijih poticaja na izgrađivanje Hallpikereve kritičnosti i antidogmatičnosti u antropološkim promišljanjima.

pristupa (najvećim ih dijelom predajem u kontekstu kolegija Evolucija kulturne svijesti što sam ga (ne bez otpora neznalica!) pokrenuo na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu), dok me, s druge strane, veseli i činjenica kako postoje studenti što se ne ograničavaju samo na literaturu koja im se nudi u sklopu studija, nego i samoinicijativno istražuju.

Posljednji prilog u ovome broju, odnosno izvještaj s međunarodnog interdisciplinarnog simpozija Filozofija medija: Mediji i javnost, što je sredinom studenoga održan u Dubrovniku, prilaže nam sociologinja i ekonomistica Iva Paska.

I naposljetku, uz informaciju kako i ovaj put naslovnicu broja krasí fotografija što je odabrah iz bogate kolekcije naše članice Silve Kalčić, koristim priliku svima zaželjeti sve najbolje u novoj godini.

Vanja Borš

Joško Sindik*

Vladimir Halgota*

Mislav Kirac*

Tena Šarić*

Marko Gregović*

PERCEPCIJE BIKIKLISTIČKOG PROMETA NA PODRUČJU ZAGREBA: RAZLIKE U ODNOSU NA DOB, ROD I ČLANSTVO U UDRUZI SINDIKAT BIKIKLISTA

Sažetak

Prometovanje biciklom danas predstavlja raširen oblik prometovanja, ali uvjeti za vožnju bicikla u Zagrebu, premda unaprijeđeni, još uvijek nisu zadovoljavajući. Cilj ovog istraživanja je bio utvrditi rodne razlike, kao i razlike u percepcijama članova udruge Sindikat biciklista s »tipičnim« zagrebačkim biciklistima, po pitanju različitih čimbenika vezanih uz problematiku vožnje bicikla u Zagrebu. Ispitana je povezanost istih percepcija s dobi sudionika. Ispitano je preko 3.000 članova Udruge i biciklista koji nisu članovi Udruge (»tipični« biciklisti), primjenom prigodno sastavljenog upitnika. Rezultati su pokazali da članovi udruge Sindikat biciklista u prosjeku češće voze bicikl u odnosu na tipične bicikliste u različite svrhe, više su motivirani za češću i sigurniju vožnju bicikla u gradskim uvjetima, u većoj mjeri percipiraju barijere biciklističkog prometovanja, imali su više prometnih nezgoda raznih vrsta te uočavaju nedostatke aktualnih rješenja koje nudi Grad Zagreb. Slične trendove prosječnih rezultata

* Institut za antropologiju, Ljudevita Gaja 32, HR-10 000 Zagreb, josko.sindik@inantro.hr

* Udruga Sindikat biciklista, Ribnjak 3, HR-10 000 Zagreb, vhalgota@gmail.com

* Udruga Sindikat biciklista, Ribnjak 3, HR-10 000 Zagreb, mislav.kirac@gmail.com

* Institut za antropologiju, Ljudevita Gaja 32, HR-10 000 Zagreb, tena.saric@inantro.hr

* Udruga Sindikat biciklista, Ribnjak 3, HR-10 000 Zagreb, marko.gregovic@gmail.com

pokazuju i tipični biciklisti i članovi Udruge. Rodne razlike ukazuju na trend rjeđeg korištenja bicikla kod žena, u odnosu na muškarce, što može biti uvjetovano percipiranom (ne)sigurnošću biciklističkog prometovanja Zagrebom. Povezanost varijabli vezanih uz biciklistički promet s kronološkom dobi sudionika (uz samo jedan izuzetak) nije statistički značajna, što je protumačeno većinskim udjelom mlađih sudionika. Dobiveni rezultati indiciraju potrebu poduzimanja konstruktivnih društvenih akcija za poboljšanje uvjeta za vožnju bicikla u Zagrebu i njegovim prigradskim naseljima.

Ključne riječi: *barijere, biciklistički promet, društvena akcija, promocija biciklističkog prometa, sigurnost, Zagreb*

1. Uvod

Biciklistički promet danas predstavlja raširen oblik prometovanja, koji se proširio iznimno brzo u razvijenim, ali i još uvijek nedovoljno razvijenim zemljama. Vožnja bicikla je odličan način tjelovježbe i stimulator tjelesnog razvoja, posebno kod mlađih ljudi i djece, a u svim dobnim skupinama pomaže u prevenciji kardiovaskularnih bolesti (Garrard, 2003). Suvremeni trendovi u svijetu i u Hrvatskoj podržavaju ideju življenja bez buke i u uvjetima održivog razvoja, što podrazumijeva oživljavanje prometa pješaćenjem, vožnjom bicikla i javnim prijevozom. Istraživanja ukazuju da je korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva i oblika rekreacije sve učestalije u gradovima razvijenih zemalja svijeta, te da pridonosi humanizaciji gradskih prostora i podizanju kvalitete življenja (Lukić, Prelogović i Rihtar, 2011). Bicikl kao prijevozno sredstvo ima pozitivan utjecaj na zdravlje pojedinca, ne onečišćuje okoliš niti stvara buku, a biciklistička infrastruktura zauzima puno manje prostora (Pucher i Buehler, 2008), pa se može smatrati konkurentnim gradskom prijevozu, osobito na malim i srednjim udaljenostima. U Kopenhagenu se čak 37 % svih dnevnih putovanja unutar grada (na posao, na fakultete i u škole) obavlja na biciklima (Gehl, 2010), a u Amsterdamu čak 54 % (Pucher et al., 2010). Povećanje uporabe bicikla rezultanta je više čimbenika: promjene stila života, rasta svijesti pojedinaca o važnosti bicikla, akcija gradske samouprave koja ulaže ili ne ulaže znatna sredstva u infrastrukturu i promociju biciklističkog prometa, te o korištenju bicikla općenito, bez obzira na rod, dob i razinu obrazovanja (Pucher i Buehler, 2008, 2010). Važnu ulogu za poboljšanje uvjeta za biciklistički promet imaju akademske

zajednice i nevladine udruge, državne i/ili gradske vlasti. Slična su (premda nešto skromnija) iskustva u ulozi gradskih vlasti u poboljšanju uvjeta za biciklistički promet i u većim gradovima u Francuskoj, Njemačkoj i Engleskoj (Pooley et al., 2010, 2011).

Rod je česta varijabla koja se pojavljuje u istraživanjima navika i mišljenja biciklista (premda je u hrvatskom jeziku termin *biciklist* korišten prvenstveno u smislu sportskog bavljenja vožnjom bicikla, u ovom će članku termin *biciklist* povremeno služiti kao naziv za »sudionika u biciklističkom prometu«): istraživanja su pokazala da u nekim zemljama žene koriste bicikle u manjoj mjeri od muškaraca (Pucher i Buehler, 2008), te da veći broj žena biciklista ukazuje na potrebu većeg osjećaja sigurnosti vožnje biciklima u određenom gradu (Baker, 2009). Žene znatno rjeđe voze bicikl od muškaraca, posebno u zemljama s niskim udjelom biciklista u ukupnom prometu (Garrard, Rose i Lo, 2008), pa se nastoji pronaći načine da se poveća sudjelovanje žena u biciklističkom prometu i u rekreacijske svrhe (Garrard, 2003; Bonham i Wilson, 2012). U mnogim europskim zemljama, omjer rodova u prometu je puno uravnoteženiji (primjerice, 55 % biciklista u Nizozemskoj su žene (Garrard, Rose i Lo, 2008)). Žene više zaziru od rizika u odnosu na muškarce, pa se rodne razlike u prometovanju biciklom mogu smatrati dobrim indikatorom sigurnosti biciklističke infrastrukture (Baker, 2009). U istraživanju ponašanja mlađih i starijih pješaka i biciklista oba roda, pokazalo se da stariji biciklisti voze opreznije: više uvažavaju pješake na križanjima, semaforima na raskrižjima i više voze biciklističkim stazama nego što su to skloni činiti mlađi sudionici (Bernhoft i Carstensen, 2008). Oprezniji su u nejasnim situacijama u prometu. Razlike u preferencijama i ponašanju starijih biciklista više su povezane s razlikama u zdravstvenom stanju i fizičkim sposobnostima, nego s razlikama u dobi i rodu (Bonham i Suh, 2008). Češće sumnjaju u vlastite sposobnosti, pa su i oprezniji (Bernhoft i Carstensen, 2008). Probleme u vezi vožnje biciklom nalaze u složenim mjestima i u gustom prometu kao i u raskrižjima, kod vožnje biciklom ravno i na lijevim skretanjima (Steffens, Pfeiffer i Schreiber, 1999, u Bernhoft i Carstensen, 2008). Stariji biciklisti često nemaju uvid u prometna zbivanja iza njih te češće imaju problema u manevriranju biciklom. Mlađi korisnici cesta imaju tendenciju da podcjenjuju rizik nesreće za starije korisnike ceste (Bernhoft i Carstensen, 2008).

U Zagrebu i Hrvatskoj biciklistički promet i korištenje bicikla rijetko su bili predmet znanstvenih istraživanja pa čak i teorijskih analiza (Missoni i Kern, 2007; Halgota, 2010; Lukić, Prelogović i Rihtar, 2011). Istraživanje koje se zapravo u značajnoj mjeri podudara s ciljevima našeg istraživanja je ono koje su proveli Lukić, Prelogović i Rihtar (2011). Ispitivanjem studenata Sveučilišta u Zagrebu o korištenju bicikla i ostalim oblicima prometa u Zagrebu, ispitivanjem studenata *biciklista* i *nebiciklista*, pokazalo se da postoje statistički značajne razlike između ove dvije studentske skupine u načinu korištenja bicikla i ostalih prijevoznih sredstava (Lukić, Prelogović i Rihtar, 2011). Njihovo istraživanje je pokazalo da u prosjeku 20,6 % studenata Sveučilišta u Zagrebu koristi bicikle jednom mjesečno minimalno, kao prijevozno sredstvo ili kao oblik rekreacije. Elementi postojeće biciklističke infrastrukture u Zagrebu (biciklističke trake, biciklističke staze i parkirna mjesta) su ocijenjeni kao nisko zadovoljavajući, osobito u centru Zagreba, pa sudionici sugeriraju mjere poboljšanja biciklističke infrastrukture. Nadalje, studenti očekuju niz drugih aktivnosti od strane gradskih vlasti: subvencije za kupnju bicikla te edukaciju svih sudionika u prometu.

Aktivnosti nevladinih organizacija u popularizaciji korištenja bicikla za svakodnevni osobni prijevoz i kao oblik sportske rekreacije (Udruga bicikl i Zelena akcija) sve je uočljivija. U Gradu Zagrebu ali i njegovu okruženju, višestruke inicijative za poboljšanje uvjeta za biciklistički promet daje nevladina udruga Sindikat biciklista (u daljnjem tekstu: SB). Primarni joj je cilj afirmirati vožnju bicikla kao zdrav, ekološki i brz način prijevoza. Štite prava biciklista, promoviraju biciklistički promet i bore se za unapređenje biciklističke infrastrukture. Sve to stavljaju u širi ekološki kontekst, s ciljem da među različitim oblicima kretanja gradom postane dominantan pješački, biciklistički i javni prijevoz. Djeluje putem više sekcija, specijaliziranih za pojedine aspekte ciljeva za koje se SB zalaže. Ciljevi sekcije za infrastrukturu su proširenje biciklističke infrastrukture: izrada funkcionalnog i održivog plana budućih biciklističkih staza u Zagrebu, uz formiranje stavke u proračunu Grada Zagreba namijenjene izgradnji biciklističke infrastrukture, poboljšanje postojećih staza (prekidi, pločnici itd.) s nastojanjem eliminacije »crnih točaka« za bicikliste. Članovi ove sekcije su obavili inspekcije nekoliko ulica s prijedlozima poboljšanja (Vukovarska, Medveščak,

Ksaverska) te su izradili elaborate radi lakšeg pristupanja sanaciji. U tijeku je izrada *on-line* karte za prijave i evidenciju nedostataka u infrastrukturi te crnih točaka za bicikliste (Sekcije, Sindikat biciklista, 2013). Edu sekcija bavi se svim vrstama biciklističke edukacije, s ciljem dizanja svijesti o biciklu kao idealnom i optimalnom prijevoznom sredstvu, čije korištenje ne ovisi o dobi, rodu, društveno-ekonomskom statusu, stupnju obrazovanja, zaposlenju, mjestu stanovanja, a često ni o vremenu. Poštivanje bontona u vožnji te poznavanje prometnih pravila i znakova posebno je bitna stavka, naročito u edukaciji djece i mladih. Festivalska i medijska sekcija brine se za odnose s medijima i javnošću, nastojeći da sva bitna priopćenja vezana uz biciklistički promet stignu na vrijeme na prave adrese. Konačno, članovi *kreativne sekcije* kroz razne kampanje, akcije i rješenja (putem priča, fotografija i video-uradaka i skulptura) pokušavaju pokazati kako bi naši gradovi uistinu trebali izgledati i kako je bicikl sjajno prijevozno sredstvo (Sekcije, Sindikat biciklista, 2013).

Ciljevi ovog istraživanja bili su utvrditi rodne razlike, kao i razlike između članova udruge SB i »tipičnih« zagrebačkih biciklista, u percepcijama različitih čimbenika vezanih uz problematiku vožnje bicikla u Zagrebu: korištenju različitih sredstava i načina sudjelovanja u gradskom prometu; učestalosti, navikama i svrhama korištenja bicikla; doživljenim prometnim nezgodama i uznemiravanjima kao i barijerama biciklističkom prometu te procijenjenim gradskim uvjetima za vožnju bicikla u Zagrebu. Također, utvrdit će se i povezanost ovih čimbenika s kronološkom dobi biciklista. Pretpostavljeno je da će članovi SB, posebno motivirani za pitanja biciklističkog prometovanja, pokazati pozitivnije percepcije u odnosu na potrebu poboljšanja uvjeta za vožnju biciklom, odnosno da će biti kritičniji u odnosu na postojeće uvjete za vožnju bicikla u Zagrebu, u odnosu na »tipične« zagrebačke vozače bicikla. S druge strane, očekuje se postojanje rodni razlika u učestalosti vožnje bicikla, kao i u percipiranoj sigurnosti vožnje bicikla u Zagrebu i užoj okolini, u smjeru rjeđe vožnje biciklom kod žena te veće percipirane nesigurnosti prometovanja biciklom. U istom smjeru očekuje se i povezanost navedenih čimbenika s kronološkom dobi (veća percipirana nesigurnost prometovanja u funkciji dobi, kao i rjeđa vožnja biciklom).

2. Metoda

2.1. Sudionici i postupak prikupljanja podataka

Istraživanje je provedeno u statističkom naselju Zagreb. Zagreb ima prema popisu iz 2011. broj od 688.183 stanovnika i preko 220 kilometara biciklističkih staza (Biciklistička karta Zagreba, 2011). Istraživanje je uključilo kombinaciju namjernog, ali vjerojatno u značajnoj mjeri reprezentativnog uzorka članova udruge SB (N=1259) te uzorka snježne grude »tipičnih« biciklista, tj. ljudi koji koriste bicikl, ali nisu članovi SB (N= 1831). Naime, u vrijeme provođenja istraživanja, uzorak je obuhvatio zapravo velik dio populacije članova udruge SB koja je u to vrijeme brojala oko 1.800 članova (odaziv oko 70 %). Dob sudionika bila je sljedeća: manje od 18 godina (46 ili 1,6 %), 18-24 godine (619 ili 20 %), 25-34 godine (1.535 ili 49,6 %), 35-44 godine (654 ili 21,2 %), 45-54 godine (186 ili 6 %), 55-64 godine (43 ili 1,4 %), 65 i više godina (5 ili 0,2 %). Od svih sudionika, bilo je ukupno 1.643 muškaraca i 1.428 žena. Prije istraživanja, sudionici su bili obaviješteni o općoj svrsi istraživanja (percepcije prometovanja biciklom u Zagrebu), ali na način da im se ne sugeriraju poželjni odgovori. Naglašena je dobrovoljnost sudjelovanja i mogućnost prekida ispunjavanja upitnika u bilo kojem trenutku. Sudionici su ispunjavali upitnike putem *on-line* ankete izložene na mrežnim stranicama SB (<http://sindikaticiklista.hr/>), tijekom 2012. godine, nakon što su elektronskom poštom dobili ponudu za sudjelovanje u istraživanju. Drugim riječima, članovi SB su kontaktirani i upućeni na dobrovoljno ispunjavanje *on-line* ankete, dok su članovi SB ciljano kontaktirali po dvojicu »tipičnih« biciklista koje su poznavali osobno, uputivši ih da, sukladno njihovim mogućnostima, ispune *on-line* anketu (odaziv se može procijeniti na oko 50 %). Prema kriteriju koji su koristili Lukić, Prelogović i Rihtar (2011) u izboru sudionika vlastitog istraživanja, sudionici koji nisu članovi udruge SB a voze svoje bicikle najmanje jednom mjesečno u prosjeku (osim eventualno u hladnijem razdoblju godine), bilo kao prijevozno sredstvo ili u rekreacijske svrhe, smatrani su »tipičnim« biciklistima. Ovaj kriterij primijenjen je i pri formiranju uzorka snježne grude »tipičnih« biciklista u ovom istraživanju.

2.2. Metode statističke obrade

Upitnik *Biciklistička anketa Sindikata biciklista* koji su sastavili članovi udruge SB sadrži niz tematskih skupina pitanja s ordinalnim skalama procjene, dok su dva pitanja binarnog tipa (Da/Ne). Sadržaj pitanja i ljestvice procjene mogu se vidjeti u *tablicama 1* do *4*. U svrhu utvrđivanja razlika, za obje nezavisne varijable (rod i članstvo u udruzi SB), korišten je Mann-Whitneyjev U test¹, dok je za dvije varijable binarnog tipa korišten Fisherov exact test². Za utvrđivanje povezanosti s varijablom kronološke dobi sudionika korišten je Spearmanov koeficijent rang-korelacije³. Sve analize provedene su primjenom SPSS-a⁴ 18.0.

3. Rezultati

U *tablici 1* prikazane su rodne razlike, te razlike u odnosu na članstvo u Sindikatu biciklista za varijable različitih sredstava sudjelovanja u gradskom prometu Zagreba. Statistički značajne razlike u odnosu na članstvo nisu pronađene samo za vlak i ostala sredstva prometovanja, dok su najizrazitije razlike u odnosu na učestalost vožnje bicikla. Među statistički značajnim razlikama, u prosjeku češće korištenje bicikla prisutno je kod članova SB, dok u svim ostalim slučajevima veće tipične vrijednosti imaju biciklisti koji nisu članovi SB. Među rodnim razlikama, uočljivo je da žene u prosjeku češće pješake, češće se voze ZET-om ili drugim tvrtkama autobusnog prijevoza, dok se muškarci u prosjeku češće voze biciklom, automobilom ili motociklom te ostalim oblicima prijevoza.

¹ Neparometrijski test razlika između dva nezavisna uzorka utemeljen na usporedbi rangova, tj. na varijablama ordinalnog tipa.

² Neparometrijski test razlika između dva nezavisna uzorka utemeljen na kategorijalnim/nominalnim podacima (2 x 2 kategorije).

³ Neparometrijski test povezanosti između dva skupa varijabli ordinalnog tipa; odnosno, jednostavnije: mjera sukladnosti u variranju rangova dvaju skupova varijabli.

⁴ Engl. *Statistical package for the social sciences*: Statistički programski paket za društvene znanosti.

Tablica 1. Razlike u korištenju različitih sredstava sudjelovanja u gradskom prometu Zagreba

Varijabla - sudjelovanje u prometu (raspon: 0=nikada – 4=redovito)	Rod	Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test	Član SB	Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test
pješak	muškarci	3 (1320,29)	834693,0**	Ne	3 (1541,72)	1019908,5**
	žene	3 (1693,29)		Da	3 (1447,24)	
biciklom	muškarci	3 (1541,48)	1061594,0**	Ne	3 (1357,23)	830350,5**
	žene	3 (1459,29)		Da	4 (1733,94)	
automobilom/motociklom	muškarci	2 (1548,62)	887102,5**	Ne	2 (1498,32)	953841,0**
	žene	2 (1332,52)		Da	2 (1399,59)	
ZET-om i/ili drugim tvrtkama autobusnog prijevoza	muškarci	1 (1292,67)	807276,5**	Ne	2 (1497,68)	948363,0**
	žene	2 (1621,39)		Da	1 (1393,84)	
Vlakom	muškarci	0 (1327,17)	871668,5	Ne	0 (1343,54)	864072,5
	žene	0 (1376,74)		Da	0 (1375,67)	
Ostalo	muškarci	0 (1067,00)	517839,5*	Ne	0 (1038,20)	511197,0
	žene	0 (1024,43)		Da	0 (1073,08)	

Legenda: ** $p < 0,01$ * $p < 0,05$

U tablici 2 je uočljivo da su članovi SB u prosjeku češće vozili bicikl tijekom 2012. godine te prevaljivali veće tjedne udaljenosti biciklom, dok u najčešćim dnevnim udaljenostima razlike nisu statistički značajne, u odnosu na tipične bicikliste. Nadalje, članovi SB statistički značajno češće koriste bicikl u sve navedene svrhe, u odnosu na tipične bicikliste. Konačno, biciklisti koji su članovi SB skloniji su kombinirati sredstva prijevoza s prigradskim vlakom, ako bi im to bilo omogućeno. Među rodnim razlikama, uočljivo je da žene u prosjeku češće koriste bicikl u svrhu odlaska na posao, na fakultet/u školu, i u kupovinu, dok se muškarci prosječno češće voze biciklom u svrhu sporta/rekreacije/izleta. Po svim pokazateljima učestalosti i trajanja vožnje bicikla, muškarci u većoj mjeri koriste biciklističko prometovanje. Također, muškarci češće kombiniraju bicikl s drugim oblicima prijevoza i češće bi kombinirali prijevoz biciklom s vlakom, kada bi im to bilo omogućeno.

Tablica 2. Razlike u učestalosti, navikama i svrhama korištenja bicikla u gradskom prometu Zagreba

Varijabla - svrhe korištenja bicikla (raspon: 0=nikada – 4=praktički svakodnevno)	Rod	Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test	Član SB	Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test
Svrha vožnje - odlazak na posao	muškarci	3 (1213,15)	721423,5*	Ne	3 (1179,32)	676718,0**
	žene	3 (1270,37)		Da	4 (1330,47)	
Svrha vožnje - odlazak u školu, fakultet...	muškarci	1 (952,82)	432302,5**	Ne	2 (1005,84)	493079,5**
	žene	3 (1119,86)		Da	2 (1065,74)	
Svrha vožnje - odlazak u kupovinu	muškarci	2 (1145,75)	632958,0**	Ne	2 (1150,50)	639825,5**
	žene	3 (1344,27)		Da	3 (1354,28)	
Svrha vožnje - sport, rekreaciju, izlete	muškarci	3 (1357,68)	749805,0**	Ne	3 (1281,13)	806981,0*
	žene	2 (1227,44)		Da	3 (1341,04)	
Svrha vožnje - ostale svrhe	muškarci	3 (1121,72)	613290,5	Ne	2 (1074,24)	557789,0*
	žene	3 (1170,89)		Da	3 (1246,07)	
Koliko ste često tijekom 2012. godine vozili bicikl? (0=niti jednom – 4=dnevno)	muškarci	3 (1599,75)	1065249,0**	Ne	3 (1380,56)	851057,0**
	žene	3 (1460,50)		Da	4 (1781,95)	
Najčešća dnevna udaljenost (0=1-4 km – 4= više od 10 km)	muškarci	2 (1625,36)	1023385,5**	Ne	2 (1541,98)	1146173,5
	žene	2 (1431,16)		Da	2 (1546,94)	
Tjedna udaljenost (0=manje od 20 km – 2= više od 70 km)	muškarci	1 (1461,13)	680787,0**	Ne	1 (1302,13)	832433,5**
	žene	1 (1167,43)		Da	2 (1385,18)	
Varijable - kombinacija korištenja bicikla	Rod	Da (%)	Fisherov Exact test (p)	Član SB	Da (%)	Fisherov Exact test (p)
Biste li kombinirali vožnju bicikla kada bi prigradski vlakovi omogućili jednostavni unos bicikla? (1=da, 0=ne)	muškarci	1281 (78 %)	0,00**	Ne	1082 (74 %)	0,00**
	žene	1192 (83 %)		Da	960 (81 %)	
Kombinirate li vožnju bicikla s ostalim vrstama prijevoza u jednom putovanju (HŽ, ZET)? (1=da, 0=ne)	muškarci	327 (20 %)	0,00**	Ne	197 (14 %)	0,148
	žene	471 (33 %)		Da	185 (16 %)	

Legenda: ** $p < 0,01$ * $p < 0,05$

U tablici 3 je uočljivo kako su članovi SB u prosjeku češće imali prometne nesreće s motornim vozilom dok su upravljali biciklom, s drugim biciklistima, češće im je ukraden bicikl i češće su uznemiravani tijekom vožnje od strane vozača motornih vozila, u odnosu na tipične bicikliste.

Percepcije biciklističkog prometa...

Među rodnim razlikama, uočljivo je da su žene statistički značajno rjeđe imale prometne nesreće s motornim vozilom tijekom upravljanja biciklom, ali su u prosjeku češće doživljavale nezgode naleta bicikla na njih dok su bile pješaci te su češće znale naletjeti na pješaka tijekom upravljanja biciklom. Među barijerama biciklističkog prometa, članovi SB u prosjeku češće imaju osjećaj nesigurnosti zbog motornih vozila i rjeđe smatraju da ne znaju voziti bicikl (nije riječ u potpunom neumijeću vožnje, već o subjektivnom osjećaju o vlastitoj spretnosti vožnje). Rodne razlike ukazuju da žene u većoj mjeri percipiraju nepovezane ili nepostojeće biciklističke staze/trake, kao što imaju i veći osjećaj nesigurnosti zbog motornih vozila tijekom prometovanja biciklom po gradu.

Tablica 3. Razlike u doživljenim prometnim nezgodama i uznemiravanjima te barijerama biciklističkog prometa u Zagrebu

Varijabla - prometne nezgode u 3 godine (raspon: 0=nikada – 3=3 i više puta)		Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test	Član SB	Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test
Prometna nesreća s motornim vozilom dok ste upravljali biciklom	muškarci	0 (1533,13)	1086381,5**	Ne	0 (1484,33)	1051521,5**
	žene	0 (1476,13)		Da	0 (1559,80)	
Nalet na pješaka dok ste upravljali biciklom	muškarci	0 (1428,02)	998808,0**	Ne	0 (1509,08)	1090656,0*
	žene	0 (1633,12)		Da	0 (1566,58)	
Prometna nesreća s drugim biciklistom dok ste upravljali biciklom	muškarci	0 (1501,66)	1119680,5	Ne	0 (1501,61)	1080795,0*
	žene	0 (1529,27)		Da	0 (1555,29)	
Nalet biciklista dok ste bili pješak	muškarci	0 (1376,56)	916534,0**	Ne	0 (1540,31)	1094177,0
	žene	0 (1676,51)		Da	0 (1502,69)	
Prometna nesreća s drugim biciklistom dok ste upravljali motornim vozilom	muškarci	0 (1498,58)	1112080,0	Ne	0 (1499,56)	1082711,0
	žene	0 (1495,19)		Da	0 (1515,38)	
Uznemiravanje (trubljenje, psovanje, namjerna opasna vožnja...) od strane vozača motornog vozila	muškarci	3 (1537,96)	1142937,0	Ne	2 (1425,60)	937883,0**
	žene	2 (1515,45)		Da	3 (1697,49)	
Ukraden mi je bicikl	muškarci	0 (1498,17)	1115527,0	Ne	0 (1487,30)	1055617,5**
	žene	0 (1512,83)		Da	0 (1552,07)	

Varijabla - barijere biciklističkom prometu (raspon: 0=nimalo ne utječe – 2=izrazito utječe)		Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test	Član SB	Medijan (prosječni rang)	Mann Whitney U test
--	--	--------------------------	---------------------	---------	--------------------------	---------------------

Percepcije biciklističkog prometa...

Nepovezane ili nepostojeće biciklističke staze/trake	muškarci	1 (175,81)	15161,0**	Ne	1 (194,73)	7647,5
	žene	1 (211,56)		Da	1 (216,55)	
Osjećaj nesigurnosti zbog motornih vozila	muškarci	1 (161,25)	12897,5**	Ne	1 (194,03)	7103,0*
	žene	2 (222,20)		Da	2 (229,44)	
Udaljenost do odredišta	muškarci	1 (193,22)	17859,5	Ne	1 (198,74)	8566,0
	žene	1 (201,09)		Da	1 (196,82)	
Vremenski uvjeti	muškarci	1 (195,11)	18112,5	Ne	1 (199,86)	7983,0
	žene	1 (199,03)		Da	1 (185,16)	
Brdovit teren	muškarci	0 (189,69)	17241,0	Ne	0 (198,59)	8031,0
	žene	0 (201,66)		Da	0 (186,12)	
Nepostojanje tuševa/svlačionica na odredištu	muškarci	1 (205,84)	17007,0	Ne	1 (193,58)	7402,0
	žene	0 (191,36)		Da	1 (220,46)	
Nemam bicikl	muškarci	0 (183,29)	16029,0	Ne	0 (192,62)	7352,0
	žene	0 (195,79)		Da	0 (183,33)	
Nemam društvo za vožnju	muškarci	0 (200,68)	17112,0	Ne	0 (195,61)	7977,0
	žene	0 (191,40)		Da	0 (190,69)	

Legenda: ** $p < 0,01$ * $p < 0,05$ (Napomena: na blok pitanja o barijerama biciklističkom prometu odgovorilo je samo 396 sudionika)

U pogledu gradskih uvjeta za vožnju bicikla u Zagrebu, vidjeti *tablicu 4*, članovi SB smatraju da bi smanjenje broja parkirališnih mjesta pomoglo biciklistima, da bi se biciklističke staze trebale graditi oduzimanjem prostora motornim vozilima (a ne pješacima), da se biciklističke staze loše održavaju, te da grad ne troši dovoljno novca za potrebe biciklista. Rodne razlike ukazuju da žene u većoj mjeri percipiraju nepovezane ili nepostojeće biciklističke staze/trake, kao što imaju i veći osjećaj nesigurnosti zbog motornih vozila tijekom prometovanja biciklom po gradu. Rodne razlike u odnosu na postavljena pitanja u ovom slučaju nisu pronađene.

Tablica 4. Razlike u procijenjenim gradskim uvjetima za vožnju bicikla u Zagrebu

Varijabla - gradski uvjeti vožnje bicikla		Medijan	Mann		Medijan	Mann
(raspon: 0=uopće se ne slažem - 4=potpuno se slažem)	Rod	(prosječni rang)	Whitney U test	Član SB	(prosječni rang)	Whitney U test
Grad ne troši dovoljno novca za potrebe biciklista	muškarci	4 (1362,19)	922165,0	Ne	4 (1321,61)	835439,0**
	žene	4 (1387,42)		Da	4 (1465,45)	
Opravdano je na određenim lokacijama	muškarci	4 (1338,14)		Ne	4 (1287,53)	

Percepcije biciklističkog prometa...

smanjiti broj parkirališnih mjesta u centru grada za poboljšanje uvjeta za bicikliste i pješake			888208,5			787326,5**
	žene	4 (1377,63)		Da	4 (1468,24)	
Zagrebačke biciklističke staze trebaju se graditi prvenstveno oduzimanjem prostora motornom prometu, a ne pješacima	muškarci	4 (1296,07)	833048,0	Ne	4 (1248,46)	735761,5**
	žene	4 (1345,23)		Da	4 (1434,75)	
Zagrebačke biciklističke staze se loše održavaju	muškarci	4 (1308,51)	850737,0	Ne	4 (1264,02)	761125,0**
	žene	4 (1326,72)		Da	4 (1409,15)	

Legenda: ** $p < 0,01$ * $p < 0,05$

U tablici 5 je uočljivo da je, suprotno očekivanjima istraživača, pronađena samo jedna statistički značajna povezanost s dobi sudionika, i to negativna povezanost dobi s nepostojanjem tuševa / svlačionica na odredištu. Međutim, ova je korelacija s obzirom na svoju vrijednost, premda statistički značajna, zapravo vrlo niska.

Tablica 5. Povezanost dobi sudionika sa svim varijablama povezanim s vožnjom bicikla u Zagrebu

Čestina vožnje bicikla 2012.	Najčešća udaljenost	Tjedna udaljenost	Svrha - posao	Svrha - škola, fakultet	Svrha - kupovina	Svrha - sport, rekreacija, izleti	Svrha - ostale
,012	,017	-,014	,015	-,041	-,017	-,013	-,026
Sudjelovanje u prometu - pješak	Sudjelovanje u prometu - bicikl	Sudjelovanje u prometu - automobil, motocikl	Sudjelovanje u prometu - ZET, autobus	Sudjelovanje u prometu - vlak	Prometna nesreća - nalet motorno vozilo/bicikl	Nalet na pješaka - bicikl	Prometna nesreća - biciklist/bicikl
-,030	,000	,014	-,024	-,034	,018	-,006	,004
Nalet biciklista - dok ste pješak	Prometna nesreća - biciklist / motorno vozilo	Uznemiravanje, trubljenje...	Ukraden bicikl	Nepovezane biciklističke staze	Nesigurnost motorna vozila	Udaljenost do odredišta	Vremenski uvjeti
-,020	-,018	-,013	-,012	-,061	,001	,021	-,027

Percepcije biciklističkog prometa...

Brdovit teren	Nepostojanje tuševa/svlači- onica na odredištu	Nemam bicikl	Nemam društvo za vožnju	Grad ne troši dovoljno novca	Opravdano je na određenim lokacijama smanjiti broj parkirališnih mjest	Biciklističke staze graditi smanjenjem motornog prometa	Biciklističke se staze loše održavaju
-,018	-,128*	,012	-,024	-,026	-,005	,002	-,012

Legenda: $p < 0,05$ (2-smjerna)

4. Rasprava i zaključci

Glavni rezultati istraživanja nedvosmisleno podržavaju inicijalnu hipotezu: članovi udruge SB u prosjeku češće voze bicikl u odnosu na tipične bicikliste u različite svrhe i prevaljuju veće udaljenosti biciklom, a sama činjenica članstva u ovoj udruzi ukazuje na njihovu veću motiviranost za češću i sigurniju vožnju bicikla u gradskim uvjetima. Članovi SB u većoj mjeri percipiraju barijere vožnji bicikla, imali su više neugodnosti i prometnih nesreća tijekom prometovanja biciklom po gradu Zagrebu te uočavaju nedostatke aktualnih rješenja koje nudi Grad Zagreb te daju jasnije smjernice za potrebne društveno-političke akcije koje bi bile potrebne da se problemi prometovanja biciklom u Zagrebu djelotvorno i dugoročno riješe. Međutim, značajan je nalaz da su slični trendovi pronađeni i kod tipičnih biciklista i kod članova SB, što se očituje u apsolutnim vrijednostima aritmetičkih sredina, i za barijere prometovanja biciklom, prometne nezgode, potrebne akcije koje bi gradska uprava mogla ili trebala poduzeti sa svrhom konstruktivnog rješavanja problema vožnje bicikla u Zagrebu. Zapravo do sličnih zaključaka vezanih uz zagrebačke uvjete za vožnju biciklom dolaze i Lukić, Prelogović i Rihtar (2011), u istraživanju studenata biciklista i nebiciklista. Naime, njihovo istraživanje je pokazalo da trend povećanja uporabe bicikla slijedi iz niza čimbenika: promjena stila života, rasta svijesti pojedinaca o važnosti bicikla, akcija gradske lokalne samouprave koja ulaže znatna sredstva u infrastrukturu i promociju korištenja bicikla, bez obzira na rod, dob i razinu obrazovanja. Sukladno ovom tumačenju, nije neočekivano da ni u ovom istraživanju nije pronađena povezanost između dobi i različitih skupina čimbenika vezanih uz percepciju biciklističkog prometa u Zagrebu. Naime, u istraživanju nije korišten

slučajni uzorak biciklista (bez obzira na članstvo u SB), pa su većinu sudionika/ica činili zapravo mlađi sudionici (dobna skupina 25-34 godine), ali i posebno motivirani sudionici koji aktivno voze bicikl dulji niz godina koji u velikoj mjeri mogu dijeliti stavove mlađih sudionika. S druge strane, pronađen je veći broj rodnih razlika koji potvrđuju inicijalnu hipotezu o rjeđoj vožnji bicikla kod žena, ali i većoj percipiranoj nesigurnosti prometovanja biciklom (Pucher i Buehler, 2008, 2010; Garrard, Rose i Lo, 2008) koja potencijalno reflektira još uvijek nedovoljnu razvijenost biciklističke infrastrukture (Baker, 2009).

Sustavan projekt koji daje dobar primjer je onaj iz Sydneya i pripadne regije (Research into Barriers to Cycling in New South Wales, 2009) koji na temelju rezultata istraživanja navodi i motivatore i učinkovite inicijative biciklističkog prometa. Koristeći Ajzenovu (1991) teoriju razložne akcije⁵, autori projekta smatraju da ključne barijere istovremeno predstavljaju i izazove za motiviranje za vožnju bicikla. Postoji potreba za povećanjem sigurnosti kroz izgradnju konstruktivne infrastrukture, posebno jasno odvojenih biciklističkih staza, objekata za skladištenje bicikla na radnim mjestima. Za veće motiviranje ljudi da koriste bicikl potrebno je ljude potaknuti da više misle o prednostima, nego nedostacima biciklističkog prometa, ali i određeni financijski poticaji mogli bi također koristiti u ovom smjeru (Research into Barriers to Cycling in New South Wales, 2009).

Kao bitnu prednost ovog istraživanja moglo bi se istaknuti činjenicu da je riječ zasigurno po obuhvatu sudionika najopsežnijem istraživanju koje je do sada u Hrvatskoj provedeno po pitanju problematike biciklističkog prometa i uvjeta za vožnju bicikla u velegradskoj urbanoj sredini, a koje je obuhvatilo više od 3.000 sudionika koji su svi od reda biciklisti različitih dobnih skupina, zanimanja, roda i drugih karakteristika. Nadalje, istraživanje je pokazalo da empirijski pristup ovakvoj problematici može produktivno doprinijeti definiranju programa rada SB, ali i evaluaciji postignutih ciljeva, kao što su primjerice projekti provedeni u

⁵ Teorija razložne akcije (Ajzen i Fishbein, 1980, prema Ajzen, 1991) ukazuje da je proksimalni uzrok ponašanja zapravo ponašajna namjera, tj. svjesna odluka pojedinca da se angažira u određenom ponašanju. Dvije su glavne odrednice ponašajne namjere stavovi prema određenom ponašanju i pojedinčeve subjektivne norme.

Engleskoj (Jones et al., 2012). Smatramo da se znanstveni značaj istraživanja ogleda prvenstveno u činjenici da su utvrđene rodne razlike i nepostojanje dobnih trendova navika vožnje bicikla i percepcije čimbenika vezanih uz vožnju bicikla u statističkom naselju Zagreb. Dok nepostojanje dobnih trendova vjerojatno u većoj mjeri reflektira odabrani uzorak sudionika (vjerojatno iznadprosječno motiviranih za kvalitetnije reguliranje pitanja biciklističkog prometa u Zagrebu), utvrđene rodne razlike zapravo su u skladu sa svjetskim trendovima (Pucher i Buehler, 2008; 2010; Garrard, Rose i Lo, 2008).

Nedostatak istraživanja je nešto manja reprezentativnost uzorka snježne grude⁶ kojim su birani tipični biciklisti. Također, dio pitanja mogao je biti pogodnije (kvalitetnije) formuliran i preciznije tematski grupiran (poželjno s jedinstvenim skalama procjene) što bi nedvojbeno doprinijelo boljim metrijskim karakteristikama, ali i jasnijim zaključcima istraživanja. Na skupinu pitanja o barijerama biciklizma odgovorio je manji broj sudionika pa je u pogledu ove skupine pitanja mogućnost generalizacije posebno vrlo mala.

Dobiveni rezultati indiciraju potrebu poduzimanja konstruktivnih društvenih akcija za poboljšanje uvjeta za vožnju bicikla u Zagrebu i prigradskim naseljima. Odsustvo očekivane povezanosti čimbenika vezanih uz vožnju bicikla u Zagrebu i kronološke dobi sudionika može se protumačiti pozitivnom selekcioniranošću sudionika osobno motiviranih po pitanju problematike biciklističkog prometa, ali i pretežno mlađih sudionika koji sačinjavaju oba subuzorka (članovi i nečlanovi SB). Podržana je i hipoteza o rodnim razlikama: žene rjeđe voze bicikl i osjećaju se nesigurnije prilikom vožnje bicikla, što može dodatno ukazati na potrebu povećanja sigurnosti biciklističke infrastrukture u Gradu Zagrebu i njegovu okruženju. Isto tako, rezultati istraživanja imaju izrazitu mogućnost praktične primjene u svrhu davanja smjernica za poduzimanje konstruktivnih društvenih akcija, ne samo za poboljšanje uvjeta za biciklistički promet već i općenito u smjeru promicanja svijesti o

⁶ Uzorak snježne grude je neprobabilistički uzorak čiji je glavni nedostatak manja reprezentativnost. Princip odabira članova uzorka svodi se na odabir početnog malog uzorka poznatih članova određene specifične populacije koji u suradnji s istraživačima uključuju njima poznate nove članove iste specifične populacije.

održivom razvoju gradova i zdravim stilovima življenja. Ovakve društvene akcije mogle bi doprinijeti razvijanju i povećanju sigurnosti infrastrukture biciklističkog prometovanja a ujedno i povećanju broja biciklistica u prometovanju (Garrard, 2003; Bonham, i Wilson, 2012).

Literatura:

Ajzen, Icek (1991). The Theory of Planned Behaviour, *Organisational Behaviour and Human Decision Processes*, (50):179-211

Baker, Linda (2009). How to Get More Bicyclists on the Road: To Boost Urban Cycling, Figure out What Women Want, *Scientific American*, October 16, 2009, <http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=getting-more-bicyclists-on-the-road>, (25.10.2013.)

Bernhoft, Marie Inger; Carstensen, Gitte (2008). Preferences and behaviour of pedestrians and cyclists by age and gender, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11 (2):83–95

Biciklistička karta Zagreba (2011). *Delegacije Europske unije u Republici Hrvatskoj*, http://www.delhrv.ec.europa.eu/files/file/articles-euic_bicikl_2011_optimizirana-1316721978.pdf, (25.11.2013.)

Bonham, Jennifer; Suh, Jungho (2008). Pedalling the city: intra-urban differences in cycling for the journey-to-work, *Road & Transport Research: A Journal of Australian and New Zealand Research and Practice*, 17 (4):25-40

Bonham, Jennifer; Wilson, Anne (2012). Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling, *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(4):195-213

Buehler, Ralph; Pucher, John (2010). Cycling to Sustainability in Amsterdam, *Sustain, A Journal of Environmental and Sustainability Issues*, (21):36-40

Garrard, Jan (2003). Healthy revolutions: promoting cycling among women, *Health Promotion Journal of Australia*, 14 (3):213-215.

Garrard, Jan; Rose, Geoffrey; Lo, Sing Kai (2008). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure, *Preventive Medicine*, 46 (1):55-59

Gehl, Jan (2010). *Cities for People*, Washington: Island Press

Halgota, Vladimir (2010). Planiranje gradskog prometa: javni bicikli kao dio prometnog identiteta Zagreba, *Diskrepancija*, 10 (14-15):61-71

Jones, Tim; Pooley, G. Colin; Scheldeman, Griet; Horton, Dave; Tight, Miles; Mullen, Caroline; Jopson, Ann; Whiteing, Anthony (2012). Moving around the city: discourses on walking and cycling in English urban areas, *Environment and Planning A* (in press)

Lukić, Aleksandar; Prelogović, Vedran; Rihtar, Stanko (2011). Planning a More Humane City: Student Expectations Concerning Bicycle Use and Transportation in Zagreb, *Hrvatski geografski glasnik*, 73 (1):111-132

Missoni, Eduard; Kern, Josipa (2007). Schoolchildren and Bicycle Helmet Use in Croatia, *Društvena istraživanja*, 16 (3):577-587

Pooley, Colin; Horton, Dave; Scheldeman, Griet; Harrison, Richard (2010). Shaping the city for walking and cycling: a case study of Lancaster (UK), *Built Environment*, 36 (4):448-461

Pooley, Colin; Horton, Dave; Scheldeman, Griet; Tight, Miles; Harwatt, Helen; Jopson, Ann; Jones, Tim; Chisholm, Alison (2011). Household decision-making for everyday travel: a case study of walking and cycling in Lancaster (UK), *Journal of Transport Geography* 19 (6):1601-1607

Pucher, John; Buehler Ralph (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany, *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 28 (4):495-528

Pucher, John; Buehler Ralph (2010). Walking and Cycling for Healthy Cities. *Built Environment*, 36 (4):391-414

Research into Barriers to Cycling in NSW (2009). Sydney: AMR Interactive Contacts, *New South Wales Government: Premier's Council for Active Living*,

http://www.pcal.nsw.gov.au/data/assets/pdf_file/0004/90904/Barriers_to_cycling_in_NS_W_study.pdf, (12. 5. 2012.)

Sekcije, *Sindikata biciklista* (2013). <http://sindikatabiciklista.hr/sindikata/>, (12. 4. 2013.)

Joško Sindik*

Vladimir Halgota*

Mislav Kirac*

Tena Šarić*

Marko Gregović*

**PERCEPTIONS TOWARD CYCLING IN ZAGREB AREA: DIFFERENCES
CONCERNING AGE, GENDER AND MEMBERSHIP IN THE ASSOCIATION “TRADE
UNION OF CYCLISTS”**

Abstract

Bicycle riding today is a widespread form of traffic, but the conditions for cycling in Zagreb, although improved, are still not satisfactory. The aim of this study was to determine gender differences along with differences in the perceptions of members of the association of Cyclists trade union with a “typical” Zagreb cyclist, in terms of various factors relating to the problems of cycling in Zagreb. The correlation between these perceptions and the age of the participants was studied. Over 3000 members of the association as well as cyclists who are not members of the association (“typical” cyclist) were interviewed using conveniently assembled questionnaire. Results show that the members of the association bicycle on average more often and for various purposes compared to typical cyclists and are more motivated for more frequent and safer cycling in urban conditions, perceive more barriers to cycling, have more accidents of various types and see disadvantages of the current

* Institute for anthropological research, Ljudevita Gaja 32, HR-10 000 Zagreb, josko.sindik@inantro.hr

* Trade union of cyclists, Ribnjak 3, HR-10 000 Zagreb, vhalgota@gmail.com

* Trade union of cyclists, Ribnjak 3, HR-10 000 Zagreb, mislav.kirac@gmail.com

* Institute for anthropological research, Ljudevita Gaja 32, HR-10 000 Zagreb, tena.saric@inantro.hr

* Trade union of cyclists, Ribnjak 3, HR-10 000 Zagreb, marko.gregovic@gmail.com

Percepcije biciklističkog prometa...

solutions offered by the City of Zagreb as more serious. Both the typical cyclists and the members of the association show similar trends in average results. Gender differences indicate the trend of rarer use of bicycles for women, as compared to men, which can be influenced by perceived (un)certainly of the bicycle traffic in Zagreb. The relationship between variables related to cycling with chronological age of the participants (with only one exception) was not found to be statistically significant, which is most likely due to the fact that a majority share of the participants are of a younger age. The results obtained in this study indicate a need for taking constructive social action to improve conditions for cycling in Zagreb and suburban areas.

Key words: *barriers, cycle traffic, social action, promoting cycling, safety, Zagreb*

Siniša Lajnert*

ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA RUDARSKIH PODUZEĆA (1918.-1941.): IZVORI HRVATSKOG DRŽAVNOG ARHIVA

Sažetak

Istraživanje o željezničkoj infrastrukturi rudarskih poduzeća temelji se isključivo na proučavanju arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. U članku je obuhvaćen period Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca/Jugoslavije (1918.-1941.). Osim željezničke infrastrukture rudarskih poduzeća, u članku je, u skladu s elementima Međunarodne arhivističke norme ISAAR (CPF), prikazana i njihova upravna povijest. Od mnogobrojnih tada postojećih rudarskih poduzeća i njihove željezničke infrastrukture u ovom radu detaljnije je obrađeno njih 9, i to: 1) Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d., Zagreb, 2) Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d., Zagreb, 3) Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d., Zagreb, 4) Golubovečki ugljenici d.d., Zagreb, 5) Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena, Zagreb, 6) Mirna ugljenokopno d.d., Zagreb, 7) Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d., Zagreb, 8) Udruženi rudnici i talionice a.d., Zagreb i 9) Ugljenik Peklenica, Karlo Vargazon k.d., Mursko Središće. Rudarska industrija bila je jedna od najjačih industrija u Kraljevini SHS/Jugoslaviji i po broju i po kapitalu, a i po raznovrsnosti proizvodnje. Zbog toga je od velikog značaja bila nabava i kvalitetne željezničke infrastrukture, bez koje se razvitak privrede, odnosno eksploatacija rudnika nije mogla ni zamisliti.

Ključne riječi: *industrijske željeznice, lokomotive, vagoni, rudarska poduzeća, period Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca/Jugoslavija*

* Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, HR-10 000 Zagreb, slajnert@arhiv.hr

1. Uvod

Istraživanje o željezničkoj infrastrukturi rudarskih poduzeća (1918.-1941.) temelji se isključivo na proučavanju arhivskoga gradiva¹ koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Arhivski fondovi korišteni u ovome radu su: fond br. 128. Povjereništvo Ministarstva šuma i ruda Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u Zagrebu – Zagreb (1920.-1921.), fond br. 136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb (1918.-1941.), fond br. 152. Savska financijska direkcija u Zagrebu – Zagreb (1929.-1939.), fond br. 163. Banovina Hrvatska. Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb (1939.-1941.), fond br. 258. Rudarsko glavarstvo u Zagrebu – Zagreb (1936.-1945.), fond br. 529. Hrvatska državna banka Zagreb (1941.-1951.), fond br. 570. Prva hrvatska štedionica Zagreb (1846.-1949.) i fond br. 597. Industrijska komora (Industrijska komora Zagreb 1938.-1941., Veleobrtna komora Zagreb 1941.-1945., Industrijska komora Zagreb 1945.-1948.) – Zagreb (1938.-1948.).

Cilj je ovog članka, kroz zadanu temu, objediniti povijest institucija kao sastavnog dijela arhivistike i povijest tehnologije transporta kao dijela prometne znanosti. Povijest razvoja tehnologije transporta, a posebice prijevoznih sredstava rudarskih poduzeća na našim prostorima uglavnom je nepoznanica. Ovim člankom željelo se, po prvi puta, prikazati stanje željezničke infrastrukture (lokomotive, vagoni, pruge i sl.) rudarskih poduzeća na našim prostorima u periodu od 1918. do 1941. godine, i to kroz tehničko-tehnološku prizmu. Od željezničke infrastrukture, naglasak je prvenstveno stavljen na prijevozna sredstva, odnosno na prikaz lokomotiva. Osim željezničke infrastrukture rudarskih poduzeća, u članku je, u skladu s elementima Međunarodne arhivističke norme ISAAR (CPF)², prikazana i njihova

¹ Arhivsko su gradivo zapisi ili dokumenti koji su nastali djelovanjem pravnih ili fizičkih osoba u obavljanju njihove djelatnosti, a od trajnog su značenja za kulturu, povijest i druge znanosti, bez obzira na mjesto i vrijeme njihova nastanka, neovisno o obliku i tvarnom nosaču na kojem su sačuvani (Zakon o arhivskom gradivu i arhivima, Narodne novine 105/1997).

² Međunarodna norma arhivističkoga normiranoga zapisa za pravne i fizičke osobe te obitelji (engl. *International Standard Archival Authority Record for Corporate Bodies, Persons and Families* ISSAR (CPF)) daje naputke za izradu arhivističkih normiranih zapisa za pravne, fizičke osobe i obitelji povezane sa stvaranjem i upravljanjem arhivskim gradivom. Osnovni cilj ove norme je utvrditi opća pravila za normizaciju arhivističkoga

upravna povijest (izvorno gradivo i nazivlje, naziv institucije, vrijeme i mjesto njenog osnivanja i djelovanja, sjedište djelatnosti, pravni položaj, stvarna i teritorijalna nadležnost, svrha, funkcije i područje djelatnosti). Riječ je o suvremenoj arhivističkoj metodologiji za opis neke institucije. Upravna povijest (historijati) prikazani u ovome članku prvenstveno su namijenjeni arhivistima u državnim arhivima u Hrvatskoj kao pomoć pri sređivanju sačuvanog arhivskog i registraturnoga gradiva rudarskih poduzeća i pisanju obavijesnih pomagala (inventara). Također, navedeni historijati poslužiti će sadašnjim i budućim korisnicima navedenog arhivskog gradiva.

2. Tijela uprave zadužena za rudarska poduzeća

Po završetku Prvog svjetskog rata nastao je u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca preokret u privredi. Uzrok je tome u prvom redu bila stagnacija, sputanost privrede za vrijeme rata, zbog koje se pojavila nestašica najpotrebnijih materijala i robe u javnom i privatnom gazdinstvu. Navedenu nestašicu hitno je trebalo ukloniti, što je i učinjeno. Pozitivan preokret u poslijeratnoj privredi nastao je dijelom i zbog naglog priljeva nove radne snage oslobođene od ratnih obaveza i željne zarade. Taj polet naročito se pokazao u eksploataciji šuma i ruda, u proizvodnji traženog gorivog i građevnog drveta i ugljena za pogon tvornica i željeznica koje su bile lišene rezervi. No preporod je nastao i u raznim granama industrije, kao npr. šećeranama, paromlinovima itd. Da bi se tom naglom preokretu udovoljilo bilo je potrebno, u prvome redu, nabaviti prometna sredstva, izgraditi željeznice bez kojih se tada razvitak privrede, eksploatacija šuma i rudnika, zdrava industrija nije dala ni zamisliti. Trebalo je dakle žurno podići nove industrijske željeznice, a postojeće i zanemarene obnoviti. Za gradnju željeznica potrebna je bila koncesija od strane tijela uprave. Kao primjer navodim podatak da je od sloma Austro-Ugarske Monarhije pa sve do godine 1923. komisija određena od strane tijela uprave obavila preko 50 uviđaja (administrativnih, tehničko-redarstvenih, te kolaudacijskih ophoda) na dužini raznih industrijskih željeznica od preko 200 kilometara (Nikolić, 1927).

opisa stvaratelja arhivskoga gradiva (njegova točna identifikacija) i konteksta nastanka navedenog gradiva (ISAAR (CPF), 1999, 2006).

Rudarsko satništvo³ za Hrvatsku, Slavoniju, Međumurje, otok Krk i Kastav, sa sjedištem u Zagrebu, služilo je kao rudarsko-redarstvena oblast za nadzor (da se rudarska poduzeća na području Hrvatske i Slavonije pridržavaju Općeg rudarskog zakona) (Zemaljsko-vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju 1854., 1854)⁴, te se brinulo za općeniti napredak rudarstva na tome području. Djelokrug Rudarskog satništva određen je propisima Općeg rudarskog zakona od 23. svibnja 1854. koji je u novostvorenoj državi, nadopunjen naredbama, ostao i dalje na snazi. Kao vrhovna rudarska vlast postojalo je Ministarstvo šuma i rudnika u Beogradu s Generalnom rudarskom direkcijom kojoj je bilo podređeno i ovo Rudarsko satništvo. Na području tog Rudarskog satništva rudnih polja bilo je u ukupnoj površini od 196,078.661,5 m², od toga je otpadalo na zlato, srebro i bakar 184.484,1 m², na željezo 12,887.521 m², na ugljen 169,763.831,6 m², na druge rude 12,882.824,8 m². Godine 1922. bilo je 30.269 samorova. Početkom dvadesetih godina 20. stoljeća Rudarsko satništvo u

³ Rudarsko satništvo u Zagrebu osnovano je Obznanom Ministarstva financija od 24. svibnja 1859. (Zemaljsko-vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju 1859., 1859), temeljem koje je postojeći Rudarski komesarijat u Zagrebu, koji je bio podređen Rudarskom satništvu u Ljubljani, podignut na nivo samostalnog Rudarskog satništva za Hrvatsku, Slavoniju i Hrvatsko-slavonsku vojničku krajinu. Započelo je s radom 30. lipnja 1859., a djelovalo do godine 1936. kada je preustrojeno u Rudarsko glavarstvo u Zagrebu (Uredba o organizaciji Ministarstva šuma i rudnika i područnih ustanova i o upravi državnim šumama i državnim rudarskim preduzećima, Službene novine Kraljevine Jugoslavije 99/1936).

⁴ Car Franjo Josip izdao je 23. svibnja 1854. Opći rudarski zakon. Navedeni zakon bio je obvezatan za sve krunovine Carstva, a stupio je na snagu 1. studenoga 1854. Temeljem čl. 131. navedenog zakona posjednicima rudnika dano je pravo da mogu graditi mostove i željeznice po kojima su ljudi i životinje mogli dolaziti i odlaziti, i po kojima su se rudničke potrepštine i proizvodi donosili i odnosili, zatim da mogu napraviti mjesta gdje se istovarivala ruda izvezena iz rudnika. Temeljem čl. 133. posjednici rudnika koji su htjeli na površini zemlje graditi mostove, željeznice i druge gradnje, trebali su ishoditi od političke vlasti propisanu dozvolu za građenje i objaviti rudarskoj vlasti, čim je gradnja bila dovršena. Ako je posjednik rudnika namjeravao »u dolu« podignuti takvih strojeva (makinah), koji se nisu tjerali ljudskom snagom, trebao je to, prije nego ih je podignuo, prijaviti rudarskoj vlasti. Temeljem čl. 138. dioničarsko društvo za iskapanje ruda bilo je društvo u kojem je svaki dioničar jamčio samo svojim dijelom što ga je imao u zajedničkoj imovini, kako za prinose potrebne za obavljanje posla (doplate), tako i za svekolike dužnosti preuzete u ime društva prema trećim osobama (Zemaljsko-vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju 1854., 1854). Opći rudarski zakon važio je u Hrvatskoj sve do kraja Drugog svjetskog rata (Šebečić, 1994).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

Zagrebu sastojalo se od sljedećih osoba: inž. Dragutin Raukar, rudarski satnik (šef ureda); Ladislav Meszaros, rudarski nadsavjetnik i Mirko Vrban, rudarski nadzornik. Broj rudarskih poduzeća, koja su imala redovitu produkciju, kao i onih koja su obavljala završne radnje prije otvorenja, iznosio je 45. Tu nisu bili ubrojani radovi oko istraživanja provedenih na pojedinim samorovima, a koji su se postepeno razvijali do rudnih polja. Za područje Dalmacije bilo je nadležno Rudarsko satništvo za Dalmaciju sa sjedištem u Splitu, a rudarski satnik bio je inž. Igor Čepulić (Manakin, 1924).

Temeljem Uredbe o organizaciji Ministarstva šuma i rudnika i područnih ustanova i o upravi državnim šumama i državnim rudarskim preduzećima od 23. travnja 1936., vrhovnu rudarsku nadzornu vlast vršio je ministar šuma i rudnika putem rudarskih glavarstava i njihovih inspekcija. Rudarsko satništvo u Zagrebu preustrojeno je u Rudarsko glavarstvo, dok je u Splitu postojala Rudarska inspekcija. Rudarska glavarstva bila su rudarske vlasti prvog stupnja, a dijelila su se na referate: za rudarska prava i katastar, nadzorno tehnički, za socijalno osiguranje i zaštitu rudarskog i topioničkog osoblja i za regalne danke i arhivu. Rudarske inspekcije bile su eksponirani organi nadležnih rudarskih glavarstava (Uredba o organizaciji Ministarstva šuma i rudnika i područnih ustanova i o upravi državnim šumama i državnim rudarskim preduzećima, Službene novine Kraljevine Jugoslavije 99/1936).

3. Rudarska poduzeća i njihova željeznička infrastruktura

3.1. Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d., Zagreb

Prema osnovnim podacima od 20. studenoga 1934., poduzeće Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno dioničko društvo protokolirano je 21. kolovoza 1920. kod Kr. sudbenog stola u Zagrebu pod brojem 170/23676. Rovnu dozvolu izdalo je 27. rujna 1920. Kr. rudarsko satništvo u Splitu pod brojem 478/1920. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu, Palmotićeve ulica 56. Poslovna društvena uprava bila je u Drnišu, srez⁵ Knin, Banovina Primorska. Vlasnici društva bili su Beočinska fabrika cementa a.d., Beočin Jugoslavija i drugi manji dioničari.

⁵ Srez je u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca/Jugoslaviji bio službeni naziv za nižu upravno-teritorijalnu jedinicu mjesne samouprave koja je obuhvaćala nekoliko općina. Hrvatska inačica za srez je kotar.

Željeznička infrastruktura rudarskih...

Poduzeće je osnovano 1920. kada je započelo s istražnim radovima te su na podlozi i rezultatu tih istraživanja godine 1927. uređeni rudnici sa strojevima za proizvodnju od 50.000-60.000 tona boksita godišnje. Rudnici boksita nalazili su se u mjestima Drniš i Oklaj, srez Knin, Banovina Primorska, rudnik ugljena (lignita) nalazio se u Drvaru, srez Bosanski Petrovac, Banovina Vrbaska (Hrvatski državni arhiv 597, Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb). Prema Pravilima poduzeća Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d., Zagreb od 23. srpnja 1920., u poslovni djelokrug društva spadala je i gradnja potrebitih željeznica i eksploatacija istih (Hrvatski državni arhiv 163, Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb).

Za rudnike boksita u Drnišu i Oklaju najbliži je željeznički kolodvor bio Drniš od kojega su rudnici u Drnišu bili udaljeni 5, 7 i 9 kilometara, dok su rudnici u Oklaju bili udaljeni od tog kolodvora 18 do 20 kilometara. Ovi boksitni rudnici gravitirali su na industrijsku prugu Drniš-Velušić, vlasnika Ugljeničke družbe »Dalmacija«. Boksitni rudnici u Drnišu nalazili su se neposredno uz navedenu industrijsku prugu, dok su boksitni rudnici u Oklaju bili udaljeni od industrijske pruge 6-10 kilometara. Sama industrijska pruga, koja se odvajala od glavne državne pruge u kolodvoru Drniš, imala je duljinu 12 kilometara. Najbliže pristanište za sve boksitne rudnike bilo je pristanište u Šibeniku od kojeg su rudnici bili udaljeni 69 kilometara. Najbliži željeznički kolodvor za uglj bio je Drvar, udaljen od rudnika oko 2 kilometra. Polovina ugibališta na industrijskom kolosijeku Drniš-Velušić nije bila vlasništvo poduzeća jer je bilo izgrađeno u zajednici s poduzećem Kontinentalno d.d. Drniš. Na dan 20. studenoga 1934. ruda u rudniku boksita u Drnišu vadila se samo na sjevernom rudniku iz grupe jama broj 22 u Trbounju, i to pomoću okomitog okna. Ruda je na površinu dolazila u kabalima 900 kg čiste mase, te je pomoću uskotračne industrijske željeznice (kolosijeka širine 600 mm) ukrcavana na km 9.8⁶ u normalne željezničke vagone. Sve dizalice od kojih su se dvije nalazile

⁶ Broj označava kilometarski položaj na pruzi. Riječ je o načinu označavanja udaljenosti neke točke (objekta) u željezničkom prometu računajući od početne točke pruge (kolodvora) prema završnoj točki (kolodvoru). Sastoji se od dva broja koja razdvaja točka. Prvi broj označava udaljenost u kilometrima, a drugi udaljenost u metrima. U ovom slučaju km 9.8 pruge Drniš-Velušić označava točku (objekt) koja se nalazi na 9 kilometara i 8 metara

Željeznička infrastruktura rudarskih...

na površini, a tri u jami, tjerane su električnim motorima. Ugljenokop mrkog ugljena u Drvaru bio je 1. travnja 1932. potpuno obustavljen i potopljen. Između ostaloga, tamo se nalazio i jedan lokomobil s 33.988 m² zagrjevne površine (Hrvatski državni arhiv 597, Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb).

Godine 1935. od sirovina (polufabrikata) koje su služile kao pomoćno sredstvo proizvodnje, poduzeće Adria bauxit d.d. nabavilo je dijelove za motor na upojni plin i za lokomotive na naftu u vrijednosti od 8.284,00 dinara⁷ od poduzeća *Himbold Deutz Motoren A.G. Köln*, i to preko njezinog jugoslavenskog zastupstva u Zagrebu, dvije električne dizalice za pretovarište rudače iz vagoneta u željezničke vagone u vrijednosti od 47.700,00 dinara iz Njemačke (preko jugoslavenskog zastupstva u Zagrebu), dvije lokomotive na naftu za transport rudače u vrijednosti od 300.000,00 dinara od poduzeća *Humbold Deutz Motoren A.G. Köln*, i to preko jugoslavenskog zastupstva u Zagrebu (Hrvatski državni arhiv 597, Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb). Tijekom 1935. stvarno je uloženi kapital u strojarska postrojenja u Drnišu, i to u: naprave za izvoz iz rova i utovar u vagonete na rudniku Foča u Oklaju (292.404,61 dinara) i naprave za pretovar iz vagoneta u željezničke vagone s električnim dizalicama u Drnišu (205.000,96 dinara). Ostale investicije tijekom 1935. bile su: izgradnja 9 km rudničke industrijske pruge (kolosijeka širine 760 mm) od rudnika u Drnišu do rudnika Foča u Oklaju (1.357.738. - dinara), nabavljeno je za prijevoz rudače na predstojećoj

udaljenosti od Drniša prema Velušiću. Zahvaljujem dr. sc. Alojzu Brkiću, Tomi Bačiću, Gordanu Ileniću i Danijeli Marjanić za sva stručna terminološka pojašnjenja.

⁷ Zakonom o novcu Kraljevine Jugoslavije od 11. svibnja 1931. preciziralo se da je novčana jedinica u Kraljevini dinar (D). Vrijednost dinara odgovarala je vrijednosti težine 26,5 miligrama čistog zlata (Zakon o novcu Kraljevine Jugoslavije, Službene novine Kraljevine Jugoslavije 107/1931). Usporedbe radi, tečaj dinara koji je 25. prosinca 1923. odredio ministar financija, a koji je važio od 1. do 31. siječnja 1924., bio je sljedeći: 1 engleska funta = D 385. - , 1 američki dolar = D 88. - , 100 francuskih franaka = D 460. - , 100 švicarskih franaka = D 1.545. - , 100 talijanskih lira = D 383. - , 100 austrijskih kruna = D 0.124 (NN 1/1924). Tečaj dinara za mjesec ožujak 1941., koji je objavio ministar financija 28. veljače 1941., bio je sljedeći: 1 engleska funta = D 217,50, 1 američki dolar = D 55. - , 100 francuskih franaka = D 119. - , 100 švicarskih franaka = D 1.276. - , 100 talijanskih lira = D 228,80, 1 njemačka marka = D 17,82, 1 kanadski dolar = D 54. - (Narodne novine, 57/1941).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

pruzi: 2 lokomotive na sirovo ulje tipa *Deutz*, 40 KS svaka (300.000,00 dinara), 60 transportnih vagoneta od po 2 tone sadržine (246.000. - dinara). Godine 1936. došlo je do naknadnih troškova kod izgradnje rudničke industrijske pruge u Drnišu do rudnika Foča u Oklaju, i to za zauzeto zemljište (67.436,65 dinara) (Hrvatski državni arhiv 597, Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb).

Prema podacima poduzeća Adria bauxit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, poslovna direkcija u Splitu, Wilsonova obala 35, od 18. veljače 1939., proizvedeni boksit otpremao se s pojedinih rudnika autom i vlastitom industrijskom željeznicom do industrijske pruge Drniš-Velušić, a zatim državnom željeznicom do određenog mjesta u tuzemstvu odnosno do najbliže luke na moru za izvoz u inozemstvo (Njemačku) (Hrvatski državni arhiv 597, Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb).

3.2. Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d., Zagreb

Prema osnovnim podacima od 23. studenoga 1934., poduzeće Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb protokolirano je 5. srpnja 1929. kod Kr. sudbenog stola kao trgovačkog suda u Zagrebu pod brojem 49.040 gr.R 2.157. Dozvolu za rad izdalo je Kr. rudarsko satništvo u Splitu godine 1928. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu, Ilica 25. Pored vodstva u Zagrebu postojalo je još glavno vodstvo u Zürichu (Švicarska). Poduzeće je osnovano 1928. u svrhu iskorištavanja vlastitih boksitnih nalazišta i onih koja su bila u vlasništvu poduzeća Aluminijski d.d. u Splitu. Rudnik se nalazio u selu Trbounje, na brežuljku Kalun u općini Drniš, srez Kninski, Banovina Primorska (Hrvatski državni arhiv 597, Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d., Zagreb). Rudniku je bio najbliži željeznički kolodvor Drniš, od kojega je rudnik bio udaljen 8,2 km. Bio je vezan s kolodvorom s industrijskim kolosijekom koji je bio vlasništvo Ugljениčkog društva Monte Promina u Siveriću. Najbliže pristanište bilo je u Šibeniku a koje je od Drniša bilo udaljeno 32 km. Poduzeće je posjedovalo stovarište u Splitu, a zatraženo je i stovarište u Šibeniku. Adresa stovarišta bila je: Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d., Prometna uprava Drniš. Između ostalog, poduzeće je investiralo svoj kapital u glavnu površinsku izvoznu

Željeznička infrastruktura rudarskih...

prugu, spuštaljke, utovarni most i suvlasništvo skretnice na industrijskom kolosijeku Drniš-Velušić. Za prijevoz rudače, poduzeće je imalo 155 jamskih kolica. Prema podacima poduzeća od 6. veljače 1939., proizvodi su se otpremali državnom željeznicom i vodenim putem (Hrvatski državni arhiv 597, Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb).

3.3. Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d., Zagreb

Prema osnovnim podacima od 22. studenoga 1934., poduzeće Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb protokolirano je 19. srpnja 1922. kod Kr. sudbenog stola kao trgovačkog suda u Zagrebu pod brojem 27.615 gr.R. 857/1922. Dozvolu za rad izdalo je Rudarsko satništvo Sarajevo pod brojem 1.685/1922. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu, Margaretska ulica br. 1 (u palači Prve hrvatske štedionice). Tehnička i pogonska uprava bila je u Lješljanima, pošta Dobrljin, srez Bosanski Novi, Vrbaska banovina. Vlasnik poduzeća bila je Prva hrvatska štedionica koja je bila jedini vlasnik svih dionica. Poduzeće je osnovano 1922. Od godine 1912. manji poduzetnici vršili su istraživanja ugljenosnih slojeva do godine 1914. Za vrijeme Prvog svjetskog rata rudnik u Lješljanima eksploatirao je vojni erar⁸. Prethodnica poduzeća bilo je poduzeće Bosansko dioničarsko društvo za industriju ugljena UNA, a godine 1922. rudnik dolazi u ruke poduzeća Doberlin. Rudnik se nalazio u selu Lješljanima, a razvrstavašite (separacija) i električna centrala u Dobrljinu. Rudnik u Lješljanima bio je vezan žičarom sa željezničkim kolodvorom u Dobrljinu, od kojega je bio udaljen 7,8 km zračne linije. U Dobrljinu kao utovarnom željezničkom kolodvoru nalazila se suha separacija ugljena (razvrstalište) željezne konstrukcije kapaciteta od 8 vagona ugljena kod 8-satnog rada. Separaciju je spajao sa željezničkim kolodvorom normalni industrijski kolosijek. Prijevozna sredstva: za prijevoz žičarom služilo je 80 aparata, te 120 jamskih kolica za izvažanje ugljena

⁸ Erar (lat. *aes, aeris*: mjed, bakar, novac; plaća) državna blagajna; mjesto kamo pritječu novci s područja države; naziv za pojedina vrela državnih prihoda i rashoda, npr. željeznički erar, carinski erar, poštanski erar, vojni erar. Također, erar (fisk (lat. *fiscus*)) označava pravnu osobu koja je nosilac imovinskih prava države i koji je zastupa u svim njenim imovinskim odnosima građanskog prava pod koje država potpada kao obična građanska osoba i odgovara redovitim sudovima (Klaić, 2001).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

iz rova. Za ostale potrebe služilo je 3 konja (Hrvatski državni arhiv 597, Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb).

Prema podacima od 30. siječnja 1935., poduzeće je nabavilo 1.000 m punog užeta za žičaru 36 m/m i 2.000 m teglećeg ili poteznog užeta koji je nabavljen od Tvornice *Felten & Quilleaume* u Beču, Austrija, za 109.000,00 dinara (Hrvatski državni arhiv 597, Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb).

Dana 10. studenoga 1937. zaključen je Ugovor br. 40.249/1935. između državnog Erara Kraljevine Jugoslavije (Direkcija Zagreb Jugoslavenkih državnih željeznica) i poduzeća Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb i to o eksploataciji industrijskog normalnog kolosijeka koji se odvajao u km 25.709 pruge⁹ Sunja-Banja Luka grad, na kolodvoru Dobrljin, a koji je djelomično ležao na željezničkom zemljištu i vodio do žičare navedene firme. Državni erar Kraljevine Jugoslavije (Direkcija Zagreb JDŽ) dozvolio je uporabu svoga zemljišta potrebnu za navedeni industrijski normalni kolosijek te je dozvolio vezu toga kolosijeka u km 25,709 pruge Sunja-Banja Luka na kolodvoru Dobrljin, i to na temelju građevne dozvole izdane rješenjem No. 6.277 iz godine 1911. bivšeg K. u. K. Militerbahn Banjaluka-Dobrljin firmi Bosansko ugljenokopno d.d. Una Dobrljin. Ugovor je sklopljen na 20 godina i važio je od 1. rujna 1933., tj. od dana kada je prestao važiti ugovor br. 6.277 iz godine 1911. (Hrvatski državni arhiv 570, Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb).

Prema izvršnim odredbama za vršenje službe na industrijskom kolosijeku poduzeća Doberlin na kolodvoru Dobrljin br. 40.249/1935., od 10. studenoga 1937., industrijski kolosijek odvajao se iz prvog kolosijeka stanice Dobrljin u km 25,709 pruge Sunja-Banja Luka Grad, te je vodio do žičare gore navedenog poduzeća. Kolosijek se odvajao skretnicom u dva kraka koji su završavali odbojnicima kao krnji kolosijeci. Na glavnom industrijskom kolosijeku

⁹ Kilometarski položaj na pruzi. U ovom slučaju km 25.709 pruge Sunja-Banja Luka označava točku odvajanja industrijskog normalnog kolosijeka od navedene pruge koja se nalazi na 25 kilometara i 709 metara udaljenosti od Sunje prema Banja Luci.

Željeznička infrastruktura rudarskih...

nalazila se separacija za utovar ugljena. Udaljenost od sredine prijamne zgrade kolodvora Dobrljin do odvojne skretnice industrijskog kolosijeka iznosila je 203 metra, dok je udaljenost od odvojne skretnice industrijskog kolosijeka do kraja glavnog kolosijeka iznosila 234 metra. Duljina drugog (sporednog) kolosijeka iznosila je 165 metara (Hrvatski državni arhiv 570, Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb).

Prema podacima poduzeća od 20. travnja 1939., od rudnika u Devetacima i Lješljanima prevožen je ugljen na separaciju i ekspediciju oko 9,5 km žičarom. Separacija i ekspedicija nalazila se na vlastitom industrijskom kolosijeku željezničkog kolodvora normalne pruge Dobrljin (Hrvatski državni arhiv 597, Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb).

3.4. Golubovečki ugljenici d.d., Zagreb

Prema podacima iz godine 1907., Golubovečki ugljenici (*Golubovecer Glanzkohlenbergbau-Actiengesellschaft*) sa sjedištem u Golubovcu, prije u Budimpešti, osnovani su godine 1894. (Compass, 1906).

Prema evidenciji industrijskih poduzeća od 24. studenoga 1934., poduzeće Golubovečki ugljenici d.d. Zagreb protokolirano je odlukom Kr. sudbenog stola u Zagrebu br. 74.407 gr. od 3. listopada 1932. Pogon poduzeća nalazio se u Golubovcu (Zlata, Savska banovina) kraj Varaždina. Vodstvo poduzeća nalazilo se u Zagrebu, Nikolićeva ulica br. 7. Poduzeće je bilo vlasništvo Ernesta Grünwalda, Otona Šika i Otona Polaka iz Zagreba. Ugljenici su bili u eksploataciji već nekoliko desetljeća pod raznim nazivima i vlasnicima. Pogon je ležao na željezničkom kolodvoru Golubovec kod Varaždina. Vrijednost zgrada, strojarskih postrojenja i ostalog (rudnička željeznica i izvozna postrojenja) službeno je procijenjena na oko 22,000.000,00 dinara. Poduzeće je raspolagalo rudničkom željeznicom i s kolnim parkom od 150 jamskih kolica, 8 konja, tri teretna kola, jedan fijaker, jedan polufijaker i dvije saonice. Proizvodi su iz tvornice otpremeni državnom željeznicom, automobilima, te kolima pojedinih potrošača (Hrvatski državni arhiv 597, Golubovečki ugljenici d.d. Zagreb).

3.5. Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena Zagreb

Staro-golubovečki ugljenik svijetlog ugljena spadao je u kompleks ugljenog pojasa koji se protezao od Pregrade do Zajezde. Povijest toga ugljenika tipična je za gotovo svako rudarsko poduzeće kod nas. Prvi eksploatatori bili su domaći ljudi koji su se, otkrivši navedeno »crno zlato«, primili svojim primitivnim tehničkim i ograničenim materijalnim sredstvima na njegovo iskorištavanje. Za njima su došli ozbiljniji poduzetnici. Oko 1897. jedna belgijska grupa postavlja instalacije za dugogodišnju eksploataciju. Poduzeće je radilo do Prvog svjetskog rata kada je proizvodnja ponovo prekinuta. Iza toga ugljenik prolazi kroz više ruku, dok ga 1938. nije kupio Nikola Momčilović iz Beograda i to od Riste Daskalovića (Hrvatski državni arhiv 529, Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena Zagreb).

Staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena, Rudarsko udruženje u Zagrebu osnovano je na temelju ustanove članka 138. Općeg rudarskog zakona iz 1854. kao društvo za vođenje rudarskih pogona i jednakim obavezama svih članova udruženja u razmjeru broja kuksova koje su posjedovali (Hrvatski državni arhiv 529, Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena Zagreb).

Prema podacima od 22. rujna 1939., Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog uglja imali su industrijsku prugu koja je procijenjena na 535.000,00 dinara. Pruga se sastojala od ukupno 6.590 metara kolosijeka za prugu i jamu (Hrvatski državni arhiv 152, Rudarsko udruženje staro-golubovečkih ugljenika svijetlog uglja Stari Golubovec).

Zaključenom bilancom na dan 30. rujna 1939., industrijski kolosijek poduzeća (industrijska pruga do kolodvora, kolosiječni materijal i utovarna rampa) procijenjen je na 922.110,69 dinara. Prema statističkim podacima poduzeća od 24. siječnja 1940., staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena, Rudarsko udruženje Zagreb, osnovano je 26. siječnja 1937. Protokolirano je kod Kr. rudarskog glavarstva u Zagrebu pod brojem 349/1937.¹⁰ Sjedište

¹⁰ Prema potvrdi Rudarskog glavarstva u Zagrebu od 3. studenoga 1939., vidljivo je da je u udružbeničkoj knjizi ovoga Rudarskog glavarstva (tom IV, pag 52) na temelju pravomoćne odluke istoga Glavarstva br. 7234 od 30.

Željeznička infrastruktura rudarskih...

poduzeća bilo je u Starom Golubovcu. Predsjednik i glavni poslovni direktor bio je Nikola Momčilović, trgovac. Majoritet dionica (90 %) nalazio se u rukama Nikole Momčilovića, predsjednika Udruženja. Rudnik Stari Golubovec (općina Lobar, srez Zlatar, Banovina Hrvatska) imao je vlastitu industrijsku prugu od rudnika do željezničkog kolodvora Golubovec (udaljenost oko 5,5 kilometara). Sirovine su bile udaljene od rudnika: jamsko drvo na 20 kilometara, a pogonski materijal 60 kilometara (Hrvatski državni arhiv 529, Rudarsko udruženje Staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena Zagreb).

Prema podacima od 18. siječnja 1940., poduzeće je posjedovalo 11 rudnih polja, a na rovnoj dozvoli imalo je prijavljenih 202 samorova temeljem Uvjerenja Rudarskog glavarstva u Zagrebu. Produkcija Starog Golubovca dostizala je oko 2.000 tona ugljena mjesečno. Ugljenik je zapošljavao 250 do 300 radnika i namještenika. Poduzeće je za budžetsku godinu 1939./1940. imalo ugovor s državnim željeznicama za dobavu 200 vagona ugljena mjesečno (Hrvatski državni arhiv 529, Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena Zagreb).

Dana 6. svibnja 1940. Rudarsko udruženje staro-golubovečkih ugljenika svijetlog ugljena Zagreb poslalo je filijali Narodne banke Kraljevine Jugoslavije u Zagrebu dopis s izvješćem Upravnog odbora, odnosno ravnatelja Udruženja Andrije Liebera, za rad u 1939. godini. Temeljem navedenog izvješća vidljivo je da je industrijska pruga temeljito popravljena i osposobljena za lokomotivsku službu izmjenom jačih šina. Nabavljene su i tri lokomotive sustava dizel, čija je vrijednost u računu bilance poduzeća za poslovnu 1939. godinu prikazana u aktivi (imovina) pod stavkom »Uređaji« u iznosu od 1.780.604,39 dinara. Sama industrijska pruga tada je predstavljala neto vrijednost od 1.075.561,82 dinara (Hrvatski državni arhiv 529, Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena Zagreb).

studenoga 1936. upisano kao Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena, rudarsko udruženje sa sjedištem u Zagrebu. Pravila Rudarskog udruženja potvrđena su od Kr. rudarskog glavarstva u Zagrebu pod brojem 349/37 (Hrvatski državni arhiv 529, Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena Zagreb).

3.6. Mirna ugljenokopno d.d., Zagreb

Poduzeće Mirna, ugljenokopno d.d. Zagreb protokolirano je 20. veljače 1919. (Compass, 1940). Prema podacima od 24. ožujka 1939., poduzeće Mirna ugljenokopno d.d. Zagreb, Ilica 31, posjedovalo je rudnik mrkog ugljena Radoboj (srez Krapina) i rudnik lignita Bregi podravski. Između ostaloga, poduzeće je uvezlo i 17.950 kg tračnica i 6.080 komada pragova. Ugljen se otpremao iz rudnika Radoboj žičarom do željezničkog kolodvora, i dalje, državnom željeznicom, a iz ugljenika Bregi industrijskom željeznicom do kolodvora Bregi, i dalje, državnom željeznicom (Hrvatski državni arhiv 597, Mirna ugljenokopno d.d. Zagreb).

Na dan 31. prosinca 1939., brojno stanje industrijskih i šumskih željeznica kolosijeka 760 mm poduzeća Mirna d.d. Bregi bilo je sljedeće: 3 lokomotive, brojevi serije: 162, 5583 i 9866 (Hrvatski državni arhiv 136, pov.ur.br. 52/1941)

Mirna, ugljenokopno d.d. Zagreb imala je 17. travnja 1940. na ugljeniku Bregi sljedeće lokomotive: 1) *Maschinenfabrik A.G. c/600 R III c 318*, kotao broj 162, vučna snaga 1.350 kg, 2) *Lokomotivfabrik Sigel Wienerneustadt R III c 204*, kotao broj 5.583, vučna snaga 1.390 kg, 3) *A. Borsig Berlin-Tegel*, broj 1.268, kotao broj 9866, vučna snaga 1.740 kg (Hrvatski državni arhiv 136, pov.ur.br. 52/1941).

Tablica 1. *Prema pregledu lokomotiva kolosijeka 600 mm na dan 31. prosinca 1940., stanje privatnih lokomotiva kod poduzeća Mirna ugljenokopno d.d. Bregi*¹¹ (Hrvatski državni arhiv 136, pov.ur.br. 52/1941):

Broj serije lokomotive	Svega lokomotiva te serije	Vrsta lokomotive	Vezanih osovina	Pritisak po kotaču (tona)	Brzina (km/h)	Vučna snaga (u tonama)	Starost (godina u radu)

¹¹ Osim navedenih lokomotiva kolosijeka 600 mm, Mirna ugljenokopno d.d. Bregi imalo je još dvije lokomotive serije 204 i 318 s 3 vezane osovine brzine 15 km/h a starosti 22 godine (Hrvatski državni arhiv 136, pov.ur.br. 52/1941).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

162	1	teretna	3	1,7	15	1,8	22
5583	1	teretna	3	3,2	15	1,6	22
9866	1	teretna	4	1,5	15	2,4	23

Prema procjeni strojeva i uređaja ugljenika Bregi, iz siječnja 1941., i procjeni zgrada ugljenika Bregi, iz travnja 1941., stanje željezničke infrastrukture bilo je sljedeće (Hrvatski državni arhiv 258, Procjena strojeva i uređaja ugljenika Bregi iz siječnja 1941. i zgrada iz travnja 1941.):

a) *Rajon Glogovac rudnik:*

Lokomotivska remiza (masivna prizemna zgrada, pokrita crijepom; nalazila se na slobodnom prostoru, površine 39 m²; objekt je sagrađen godine 1926.)

b) *Rajon Bregi:*

Jedna mostna vaga za uskotračni kolosijek (600 mm) za 5.000 kg; jedna benzinska lokomotiva za uskotračni kolosijek, 600 mm, tvornice *Langen & Wolf*, oko 12 KS (vrijednost 30.000,00 dinara) koja je bila uskladištena u spremištu. Ložionica s 14 metara uskotračnog kolosijeka 600 mm (masivna prizemna zgrada, pokrita crijepom, površine 81 m²; sagrađena 1926. godine). Mostna vaga za samoistovarače za uskotračni kolosijek (600 mm), tvornice *Wiesner*, Chrudim, za 4.999 kg (kućica za vagu bila je slobodno stojeći objekt od drveta s krovom pokriven crijepom; površina objekta s pretkrovom bila je 13 m²; objekt je sagrađen godine 1926.). Industrijska pruga s kolosijekom širine 600 mm vodila je od željezničkog kolodvora Bregi do rudnika Glogovac, kao i do raznih objekata ugljenika. Bile su ugrađene tračnice s težinama 7, 9 i 12 kg/tm, i to: kolosijek s tračnicama od 7 kg/m (524,3 m): skladište jamske građe (89,3 m), prema el. centrali (48 m), depo uglja (34 m), istovar pijeska (139 m), donji jalovnjak od mosta (55,6 m), na jalovnjaku (158,4 m). Kolosijek s tračnicama od 9 kg/m (4.959,1 m): pruga Bregi-Gjuro polje (3.422 m), od ložionice na pijesak i na skladište drva (515 m), ogranak na ložionu (102,5 m), ogranak kraj vage (113 m), ogranak na rampi (92 m), ogranak ispod separacije (351 m), rezerva ispod separacije (35 m), nad separacijom (47,9 m), od početka do kraja mosta (43,3 m), prema samskoj kući (170,4 m), po uspinjači (67 m). Kolosijek s tračnicama od 12 kg/m. Na pruzi Bregi-Gjuro polje (1.300 m). Skretnice su bile

Željeznička infrastruktura rudarskih...

izvedene po raznim sustavima. Broj skretnica bio je sljedeći (43 komada): nad separacijom: 14 komada, nad separacijom, križište: 1 komad, pod separacijom: 7 komada, na jalovnjaku: 1 komad, ogranci kod I. O. Gj.¹²: 4 komada, na glavnoj pruzi kod separacije: 3 komada, u rajonu Bregi: 13 komada. 50 vagoneta (željeznih) s po 2 osovine, razmak uskotračnog kolosijeka 600 mm, s uređajem za samoistovarivanje. Tri uskotračne lokomotive, i to: 1) jedna tender lokomotiva, tvornice *Borsig*, Berlin-Tegel, broj: 1268, broj parnog kotla: 9866, godina 1917., za 15 atm, totalna ogrjevna površina: 18,5 m², kotao: 2715/680 Ø mm, 11-18 mm, 43 dimnih cijevi po 44/39 Ø mm, 2.800 mm, roštiljna površina: 0,43 m², lokomotiva je radila sa zasićenom parom, cilindri su bili u bliznom rasporedu (*Zwillingslokomotive*), promjer cilindra: 240 Ø mm, hod: 240 Ø mm, *Stephenson* kormilo, maksimalna brzina: 20 km/h, 4 vezane osovine, težina prazne lokomotive: 9,6 tona, adheziiona i težina u službi: 12 tona. 2) jedna tender lokomotiva, tvornice *Siegl*, Wiener-Neustadt, broj: R III C 204, broj kotla: 5583, godina 1918., 12 atmosfera, totalna ogrjevna površina: 16,4 m², kotao: 2018/740 Ø, 10, 5-18 mm, 56 dimnih cijevi 37/41.5 Ø, 2.000 mm, roštiljna površina 0,37 m², lokomotiva je radila sa zasićenom parom, cilindri su bili u bliznom rasporedu, promjeri cilindra: 260 Ø mm, hod: 300 mm, *Stephenson* kormilo, maksimalna brzina vožnje 20 km/sat, s 3 vezane osovine, težina prazne lokomotive: 7,2 tone, adheziiona i težina u službi: 10,5 tona. 3) Jedna tender lokomotiva, tvornice *Breitfeld-Danek*, Blansko, godina 1918., broj lokomotive: 162, broj kotla: 231325, tipa R III c 318, totalna ogrjevna površina ukupno: 19,32 m², kotao 1900/780 Ø mm, 10-18 mm, 69 dimnih cijevi 37/41.5 Ø, 1.956 mm, roštiljna površina: 0,46 m², lokomotiva je radila sa zasićenom parom, cilindri su bili u bliznom rasporedu, promjeri cilindra: 223 Ø mm, hod: 340 mm, *Heusinger* kormilo, maksimalna brzina vožnje: 20 km/h, s 3 vezane osovine, težina prazne lokomotive: 7,9 tona, adheziiona i težina u službi: 10,5 tona.

Prema procjeni strojeva i uređaja ugljenika Radoboj iz siječnja 1941. i procjeni zgrada ugljenika Radoboj iz siječnja-veljače 1941., stanje željezničke infrastrukture bilo je sljedeće

¹² Nerazriješena kratica (Istočni ili I. ogranak Gjuro polje?).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

(Hrvatski državni arhiv 258, Procjena strojeva i uređaja ugljenika Radoboj iz siječnja 1941. i zgrada iz siječnja-veljače 1941.):

a) Rajon Radoboj:

dva uskotračna kolosijeka (500 mm) po 43 metra duljine pred rovom VI. 90 metara uskotračnog kolosijeka (500 mm širine) kod pokrivenog mosta. 13 metara uskotračnog kolosijeka (500 mm), godina 1940., na drvenom mostu za jalovnjak. Utovarna stanica žičare tvornice *Seilbahn-Aktien Gesellschaft*, Wien, godina 1923. Sastojala se iz: 2 željezne konstrukcije za automatsko ukapčanje vagoneta za vlačno uže (*Zugseil*) i za otkapčanje, 1 konopnica (*Seilscheibe*) 2.000 \varnothing mm s 1 utorom za 14 \varnothing mm čeličnog užeta, 1 uteg iz betona za napinjanje čeličnog vlačnog užeta 900 \varnothing /1.700 mm, s 2 kotura i čeličnim užetom, 35 metara šina vodilica za vagonete žične željeznice 130 mm visokih poduprte s 8 visećih podupirača (*Hängestützen*) iz lijevanog željeza H=350 mm, 38 metara šina vodilica 200 mm visokih s 2 viseća podupirača H=560 mm i na drvenim konzolama ispod separacije. Utovarna stanica žičare imala je konstrukciju iz drva, a pokrov od crijepa. Površina je bila 204 m². Stanica je bila sagrađena godine 1922. Separacija: uređaj za pokretanje vagoneta (*Förderwagen-Wippe*) iz prof. željeza, 1.950 \varnothing mm i 2.100 mm širok, 16 metara uskotračnog kolosijeka (500 mm). Bunker: 16 metara šina za vagonete žične željeznice 130 mm visokih poduprte s drvenim konzolama. Kovačnica žične željeznice bila je slobodno stojeća prizemna zgrada, podgrađa od drveta, a pokrov od crijepa, površine 32 m², starosti oko 10 godina.

b) Rajon kutne stanice:

Kutna stanica žičare: 4 željezne konstrukcije za automatsko ukapčanje i iskapčanje vagoneta na vlačno uže, 2 uređaja za napinjanje užeta za 27 \varnothing i 14 \varnothing mm, 4 utega iz betona s željeznim armaturama i čeličnim konopcima, 51 metar šina vodilica za vagonete žične željeznice 130 mm visokih s 9 podupirača, 35 metara vodilica 200 mm visokih s 12 podupirača. Kutna stanica bila je slobodno stojeća zgrada s površinom od 327 m², podgrađa od drveta, pokrova od crijepa. Objekt je bio sagrađen godine 1922.

c) *Rajon Krapina:*

Žičara u Krapini: završna stanica žičare tvornice *Seilbahn-Aktiengesellschaft*, Wien, godina 1923., ponovljena godine 1939., 2 željezne konstrukcije za automatsko ukapčanje i iskapčanje vagoneta na vlačno uže (*Zugseil*), duljina konstrukcije 6 metara, 1 uređaj za napinjanje čeličnih užeta, 1 uteg za napinjanje iz betona 1.570 Ø 1.500 mm, 1 uteg za napinjanje 1.800 Ø/1.020 mm s armaturama iz željeza, te s čeličnim užetom, 1 detto 600 Ø/3.000 mm valjak iz željeznog lima ispunjen betonom i kamenjem, 41 metar šina vodilica za vagonete žične željeznice 130 mm visokih, poduprte s visećim podupiračima 13 komada, s H=350 mm, 4 metra šina vodilica 200 mm, s 3 visećih podupirača H=560 mm, 2 željezna vagona za Bremsberg, širina kolosijeka 1.600 mm iz prof. željeza s 2 para kotača 470 Ø mm. Stanica žičare u Krapini imala je površinu od 191 m², podgrađa drvo, pokrov crijep. Objekt je nakon požara godine 1939. nanovo izgrađen. Most žičare: 37 metara vodilica za vagonete žične željeznice 130 mm visokih, 16 visećih podupirača H=350 mm, 6 metara šina vodilica 200 mm visokih, te 2 viseća podupirača H=560. Ova zgrada služila je za spoj stajice žičare sa zgradom bunkera na željezničkoj pruzi. Podgrađa je bila od drveta, a pokrov od crijepa. Visina poda bila je oko 9 metara iznad terena. Površina objekta bila je 133 m². Objekt je sagrađen godine 1939. nakon požara. Bunker za ugalj: 61 metar šina vodilica za vagonete žične željeznice 130 mm visokih, 21 visećih podupirača H=130 mm, 4 metra vodilica 200 mm visokih s 1 visećim podupiračem H=560 mm. Zgrada je bila površine 182 m² i sagrađena je nakon požara godine 1939. Vagonska vaga: mostna vaga za normalni kolosijek, tvornice *Franz Wiesner*, Chrudim, godina 1939., sposobnost vaganja: 40.000 kg s aparatom za tiskanje vagane težine. Vagonska vaga nalazila se u slobodno stojećoj masivnoj prizemnici, pokrita crijepom, površine 7 m². Objekt je sagrađen godine 1939.

d) *Rajon oko konzuma u Radoboju:*

Žičara tvornice *Seilbahn-Gesellschaft*, Wien, godina 1923., duljina pruge: 4.500 metara, radna sposobnost: 20 t/sat, brzina vožnje: 1,8 m/sek. Žičara je imala utovarnu stanicu kod ugljenokopa u Radoboju, te kutnu stanicu nedaleko mjesta Radoboja, dok se završna stanica nalazila kraj pruge na željezničkom kolodvoru u Krapini. Osim posebno navedenih objekata

Željeznička infrastruktura rudarskih...

žičara je imala još i sljedeće iz drva izvedene zgrade: 45 stupova s visinama od 3,5 m-18,9 m, jedan stup sa zaštitnim mostom i jedan zaštitni most. 71 jamskih vagoneta za ugljen za uskotračni kolosijek s 2 osovine, s 2 para kotača, s drvenim postoljem, s ležajevima iz bronce, s drvenim sandukom 1.500/900 mm, 1.000 mm visokim, 36 detto za jalovnjak, 5 kolica za prijevoz jamskog drva.

3.7. Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d., Zagreb

Prema podacima od 20. studenoga 1934., poduzeće Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb¹³ protokolirano je 26. rujna 1918. kod Kr. sudbenog stola u Zagrebu pod brojem 20.892 prigodom prijenosa sjedišta društva iz Bjelovara u Zagreb. Dozvolu za rad izdalo je Kr. rudarsko satništvo u Zagrebu pod brojem 53.360 godine 1904. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu, Kraljice Marije ulica br. 32. Poduzeće je osnovano 1904. od strane raznih manjih poduzetnika koji su počeli u ovim krajevima s rudarskim radnjama već krajem 19. stoljeća. Tada je poduzeće radilo u Bilogori u općini Pitomača, srez Đurđevac, Savska banovina. Sam rudnik bio je oko 12 km udaljen od željezničkog kolodvora Pitomača, te je istim bio vezan vlastitom industrijskom prugom (760 mm). Rudnik je ležao na državnom šumskom terenu, koji je uzet u zakup od Kr. Direkcije šuma u Zagrebu. Od prijevoznih sredstava značajnih za ovaj rad poduzeće je imalo dvije parne lokomotive od 50 KS, jednu parnu lokomotivu od 30 KS, 35 željezničkih vagona za prijevoz ugljena s ukupno 153 tone sadržine, 124 jamskih kolica za izvažanje ugljena s ukupno 345 tona sadržine, 9 konja za izvoz drva iz kupljenih šuma, 5 kompletiranih kola za izvoz rudnog drva iz šuma, 11 vagona za prijevoz rudnog drva s 35 m³ prijevozne mogućnosti, dva vagona za prijevoz oko 50 osoba, troja kolica za održavanje

¹³ Pitomačko-črešnjevački ugljenici su društvo osnovano 1897. godine i to nazivom: Trojstvanski ugljenici dioničarsko društvo. Prema zaključku glavne skupštine od 20. ožujka 1906. navedeno je društvo promijenilo naziv u Pitomačko-črešnjevački ugljenici (Hrvatski državni arhiv 163, Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb). Prema službenom shematizmu iz 1907., Trojstvanski ugljenici dioničarsko društvo (*Trojstvoer Kohlenwerke-Aktiengesellschaft*), Bjelovar, osnovano je godine 1898., dok je kasnije preimenovano u Pitomačko-črešnjevačke ugljenike d.d. (Compass, 1906).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

pruge, jednu motornu drezinu¹⁴ 3 i pol KS za 6 osoba, jednu ručnu drezinu za 6 osoba. Vrijednost 153.655 m³ pragova za željeznicu koji su kupljeni u zemlji iznosila je 23.160,75 dinara (Hrvatski državni arhiv 597, Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb).

Prema podacima od 1. lipnja 1938., ugljenik je posjedovao 194 samorova i 14 rudnih polja. Nalazio se u Bilogori kraj Pitomače, 12 kilometra udaljen od utovarne stanice s kojom je bio spojen s vlastitom industrijskom prugom (760 mm). Sveukupna dužina željeznice iznašala je 16 kilometara. Ugljenik je posjedovao dvije parne lokomotive. Jamska željeznica bila je duga 3.000 m (širina 0,50 m). Glavni kupac ugljena bile su državne željeznice s kojima je postojao ugovor za dobavu 1.850 tona ugljena mjesečno. Cijeli kapital bio je u domaćim rukama, odnosno u posjedu obitelji Lavoslava Singera (Hrvatski državni arhiv 529, Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb).

Tablica 2. *Prema pregledu lokomotiva kolosijeka 760 mm na dan 31. prosinca 1940., stanje poduzeća Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Pitomača (Hrvatski državni arhiv 136, pov.ur.br. 52/1941):*

Broj serije lokomotive	Svega lokomotiva te serije	Vrsta lokomotive	Vezanih osovina	Pritisak po kotaču (tona)	Brzina (km/h)	Vučna snaga (u tonama)	Starost (godina u radu)
1220	1	teretna	3	1,9	20	2,1	19
2831	1	teretna	3	1,6	20	1,9	22

3.8. Udruženi rudnici i talionice a.d., Zagreb

Prema osnovnim podacima od 21. prosinca 1934., poduzeće Udruženi rudnici i talionice a.d. Zagreb protokolirano je godine 1923. kod Kr. sudbenog stola u Zagrebu pod brojem 52.339 Gr. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu, Račkoga ulica br. 8. Poduzeće je imalo sljedeće

¹⁴ Drezina je svako lagano željezničko vozilo, koje voze mehaničari ili ophodari pruge, a koje je opremljeno za prijevoz osoblja ili materijala povezanog s poslovima održavanja željezničkih pruga ili njihovog pregleda. Postoje razne vrste drezina: od željezničkog bicikla do teških motornih drezina (TMD).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

ugljenike: Konjščina (Zlatarski srez, Savska banovina), Poljanica (Zlatarski srez, Savska banovina), Budinščina (Zlatarski srez, Savska banovina), Ivanopolje (Novomarofski srez, Savska banovina) i Beletinec (Varaždinski srez, Savska banovina). Poduzeće je osnovano 1923. spajanjem Zagorskog ugljениčkog d.d.-a i Concordia rudarskog d.d.-a (Hrvatski državni arhiv 597, Udruženi rudnici i talionice a.d. Zagreb).

Najbliži željeznički kolodvor bio je udaljen od navedenih ugljenika za ugljenik (Hrvatski državni arhiv 597, Udruženi rudnici i talionice a.d. Zagreb):

- Konjščina - Konjščina udaljena 8 kilometra
- Poljanica - Zlatar Bistrica udaljena 1,5 kilometar
- Budinščina - Budinščina udaljena 4,8 kilometra
- Ivanopolje - Novi Marof udaljen 6 kilometra
- Beletinec - stajalište Krušljevac udaljen 3 kilometra.

Od prijevoznih sredstava rudnik Konjščina imao je parnu lokomotivu normalnog kolosijeka i jamska kolica uskog kolosijeka 600 mm. Isto tako, rudnik Konjščina imao je i remizu za lokomotive (mogle su stati dvije lokomotive). Rudnik Poljanica od 1927. godine nije bio u pogonu. Isto tako, rudnik je imao industrijski kolosijek normalne širine do kolodvora Zlatar Bistrica. Od prijevoznih sredstava rudnik Budinščina imao je dvoja kola i 200 jamskih kolica uskog kolosijeka (600 mm). Isto tako, rudnik je bio udaljen 4,8 km od željezničkog kolodvora Budinščina i bio je vezan s istom uskotračnom prugom od 600 mm kolosijeka na konjsku vuču. Prema podacima od 28. ožujka 1939., proizvodi iz ugljenika Budinščina otpremeni su do državnog željezničkog kolodvora Budinščina s vlastitom normalnom industrijskom željeznicom dugom oko 5.300 metara. Od prijevoznih sredstava rudnik Ivanopolje imao je 4 kola, 60 *kipphunta*¹⁵ i 120 jamskih kolica uskog kolosijeka (600 mm). Vađenje ugljena vršeno je u tri rova: Zubau, Vladimir i Zajc, koji su bili vezani na upravno sjedište u Ivanovompolju

¹⁵ *Kipphunt* je rudarski vagonet za prijevoz tereta kojem se tovarni prostor može preokretati radi lakšeg istovara (kiper).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

uskotračnom prugom kolosijeka 500 mm (Hrvatski državni arhiv 597, Udruženi rudnici i talionice a.d. Zagreb). Godine 1939. Rudnik Beletinec imao je 315 m kolosijeka u jami širine 600 mm, 40 m kolosijeka na površini širine 600 mm, 22 vagoneta, 3 kola i 6 konja (Hrvatski državni arhiv 258, Rudarska i topionička statistika za godinu 1939.).

Tablica 3. *Prema pregledu lokomotiva normalnog kolosijeka na dan 31. prosinca 1940., stanje privatnih lokomotiva kod poduzeća Udruženi rudnici i talionice Budinščina (Hrvatski državni arhiv 136, pov.ur.br. 52/1941):*

Broj serije lokomotive	Svega lokomotiva te serije	Vrsta lokomotive	Vezanih osovina	Pritisak po kotaču (tona)	Brzina (km/h)	Vučna snaga (u tonama)	Starost (godina u radu)
3092	1	za vlakove	2	5,5	40	2,0	20
11341	1	za vlakove	2	5,5	40	2,0	28

3.9. Ugljenik Peklenica, Karlo Vargazon k.d., Mursko Središće¹⁶

Ekspozitura Somborskog kr. okružnog suda u Čakovcu otvorila je 13. svibnja 1932. stečaj nad imovinom dužnika Ugljenika Peklenica Karla Vargazona k.d. (Hrvatski državni arhiv 597, Ugljenik Peklenica, Karlo Vargazon k.d. Mursko Središće).

Na dan 21. siječnja 1939. Ugljenik Peklenica (u stečaju) imao je dvije parne lokomotive od 20 KS i 15 KS. Iz jame je ugljen dopreman vlastitom industrijskom željeznicom (dužina oko 2.500 m) do željezničkog kolodvora Mursko Središće, a odatle dalje željeznicom (Hrvatski državni arhiv 597, Ugljenik Peklenica, Karlo Vargazon k.d. Mursko Središće).

¹⁶ Značajniju industrijsku eksploataciju ugljena otvorenim kopom započeo je godine 1919. čakovečki poduzetnik Karlo Vargazon u Peklenici takozvanim dnevnim kopom. Ugljen se na željezničku postaju u Murskom Središću prvo vozio konjskom zapregom, a u jesen godine 1919. započela je gradnja uskotračne industrijske pruge. Vagonete su prvo na postaju gurali radnici, potom ih vukli konji, zatim su nabavljene dvije električne drezine, a krajem godine 1921. promet je uspostavljen parnim lokomotivama (Kalšan, 2006).

Tablica 4. *Prema pregledu lokomotiva kolosijeka 600 mm na dan 31. prosinca 1940., stanje privatnih lokomotiva kod poduzeća Ugljenik Peklenica Mursko Središće (Hrvatski državni arhiv 136, pov.ur.br. 52/1941):*

Broj serije lokomotive	Svega lokomotiva te serije	Vrsta lokomotive	Vezanih osovina	Pritisak po kotaču (tona)	Brzina (km/h)	Vučna snaga (u tonama)	Starost (godina u radu)
8075	1	teretna	2	1,5	15	1,0	29
3891	1	teretna	2	1,7	15	1,1	25
5577	1	teretna	3	1,6	15	1,7	22

4. Službena rudarska statistika

4.1. Statistika rudarskih željeznica na području Kraljevine Jugoslavije

Odjeljenje za vrhovni rudarski nadzor Ministarstva šuma i rudnika izdalo je godine 1939. rudarsku i topioničku statistiku za godinu 1935. Stanje rudarskih željeznica na prostoru Kraljevine Jugoslavije bilo je sljedeće (Ministarstvo šuma i rudnika Kraljevine Jugoslavije, 1939:23-24):¹⁷

Parne lokomotive (broj): ukupno 188, i to: 113 (ugljen), 4 (bitumen), 30 (metalne rude), 38 (topionice), 3 (ostali proizvodi koji su bili pod nadzorom rudarskih vlasti). *Benzinske lokomotive u jami (broj):* ukupno 35 (ugljen). *Benzinske lokomotive na površini (broj):* ukupno 30, i to: 19 (ugljen) i 11 (metalne rude). *Električne lokomotive u jami (broj):* ukupno 46, i to: 23 (ugljen) i 23 (metalne rude). *Električne lokomotive na površini (broj):* ukupno 15, i to: 13

¹⁷ U ovaj pregled unijeti su podaci samo za aktivna rudarska i topionička poduzeća. Podaci za važnija postrojenja iznijeti su po skupinama, i to: ugljen (za kameni ugljen, mrki ugljen, lignit i briket od uglja), bitumen (za asfaltni kamen, zemni plin i zemno ulje), metalne rude (za željeznu rudu, mangansku rudu, kromnu rudu, boksit, pirit, bakarnu rudu, olovno-cinkanu rudu, molibdenovu rudu i antimonsku rudu), kopovi (za magnezit, mramor, slanu vodu i mlinsko kamenje – ovi proizvodi bili su pod nadzorom rudarskih vlasti samo na teritoriju predratne Kraljevine Srbije – Odjeljenje za rudarstvo Beograd), topionice (za sirovo željezo, lijevanu željeznu robu, zlato, sirovi bakar, sirovo i rafinirano olovo, srebro, sirovi cink, cinkovu prašinu i antimon regulus), solane (za sol), ostali proizvodi (za cement portland) (Ministarstvo šuma i rudnika Kraljevine Jugoslavije, 1939).

Željeznička infrastruktura rudarskih...

(ugljen) i 2 (metalne rude). *Žičare (žičane željeznice) (dužina u metrima)*: ukupno 177.610, i to: 121.573 (ugljen), 32.927 (metalne rude), 8.150 metara (kopovi), 5.410 (topionice) i 9.550 (ostali proizvodi koji su bili pod nadzorom rudarskih vlasti). *Kolosijeci za vuču lokomotivom u jami (dužina u metrima)*: ukupno 80.362, i to: 37.637 (ugljen) i 42.725 (metalne rude). *Kolosijeci za vuču lokomotivom na površini (dužina u metrima)*: ukupno 336.431, i to: 187.774 (ugljen), 55.185 (metalne rude), 83.972 (topionice) i 9.500 (ostali proizvodi koji su bili pod nadzorom rudarskih vlasti). *Kolosijeci za vuču žicom za ranžiranje u jami (dužina u metrima)*: ukupno 12.581, i to: 11.821 (ugljen) i 760 (metalne rude). *Kolosijeci za vuču žicom za ranžiranje na površini (dužina u metrima)*: ukupno: 15.023, i to: 13.943 (ugljen), 750 (metalne rude) i 330 (topionice). *Kolosijeci za vuču konjskom snagom u jami (dužina u metrima)*: ukupno 59.017, i to: 39.119 (ugljen) i 19.898 (metalne rude). *Kolosijeci za vuču konjskom snagom na površini (dužina u metrima)*: ukupno 55.164, i to: 48.423 (ugljen), 3.981 (metalne rude), 1.500 (kopovi), 550 (topionice) i 710 (solane). *Ostali kolosijeci za vuču u jami (dužina u metrima)*: ukupno 335.096, i to: 240.687 (ugljen), 485 (bitumen), 85.109 (metalne rude), 1.837 (kopovi) i 6.978 (topionice). *Ostali kolosijeci za vuču na površini (dužina u metrima)*: ukupno 155.990, i to: 81.609 (ugljen), 1.875 (bitumen), 57.670 (metalne rude), 3.258 (kopovi), 8.924 (topionice), 1.854 (solane) i 800 (ostali proizvodi koji su bili pod nadzorom rudarskih vlasti).

4.2. Statistika rudarskih željeznica na području nadležnosti Rudarskog glavarstva u Zagrebu

Prema rudarskoj i topioničkoj statistici Rudarskog glavarstva Zagreb, stanje je godine 1939. bilo sljedeće (Hrvatski državni arhiv 258, Rudarska i topionička statistika za godinu 1939):

I Mrki ugljen:

1) *Državni rudnik Vrdnik*: broj električnih lokomotiva na površini: 5; mehanički uređaji za vuču u hodnicima (beskrajno uže ili lanac): 3, izvozne dužine 770 m; kolosijeci za vuču lokomotivom (na površini): 2.800 m, širina kolosijeka 1.435 mm i 700 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 4.000 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini):

Željeznička infrastruktura rudarskih...

1.200 m, širina kolosijeka: 500 mm; broj konja: 12; broj volova: 2; broj vagona: 2; ukupan sadržaj vagona (u tonama): 20; broj vagoneta: 420, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 252; broj kola: 5, ukupan sadržaj kola (u tonama): 5

2) Privatni rudnici:

Rudnik Beletinec: ostali kolosijeci za vuču (u jami): 315 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 40 m, širina kolosijeka: 600 mm, broj konja: 6; broj vagoneta: 22, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 10; broj kola: 3, ukupan sadržaj kola (u tonama): 4,5

Rudnik Budinščina: broj parnih lokomotiva: 2; kolosijeci za vuču lokomotivom (na površini): 5.100 m, širina kolosijeka: 1.435 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (u jami): 800 m, širina kolosijeka: 600 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 350 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 2.800 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 390 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj konja: 11; broj vagoneta: 320, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 160; broj kola: 1, ukupan sadržaj kola (u tonama): 2

Rudnik Golubovec Novi: kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 500 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 4.474 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.677 m, širina kolosijeka: 500 mm; broj konja: 6; broj vagoneta: 227, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 102,15; broj kola: 3, ukupan sadržaj kola (u tonama): 3

Rudnik Golubovec Stari: broj benzinskih lokomotiva (na površini): 3; kolosijeci za vuču lokomotivom (na površini): 4.800 m, širina kolosijeka: 600 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 700 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 2.800 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.100 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj konja: 3; broj vagoneta: 215, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 160

Rudnik Ivanopolje Br. Schwarz: kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 150 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 500 m, širina kolosijeka: 500 mm;

Željeznička infrastruktura rudarskih...

ostali kolosijeci za vuču (na površini): 50 m, širina kolosijeka: 500 mm; broj vagoneta: 16, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 8; broj kola: 6, ukupan sadržaj kola (u tonama): 18

Rudnik Marija Završje: ostali kolosijeci za vuču (u jami): 1.000 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.500 m, širina kolosijeka: 500 mm; broj vagoneta: 25, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 10

Rudnik Radoboj (Mirna): žičare: 4.800 m; kolosijeci za vuču konjskom snagom (u jami): 2.010 m, širina kolosijeka: 500 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 60 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 1.729,10 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 130 m, širina kolosijeka: 500 mm; broj konja: 7; broj vagona: 48, ukupni sadržaj vagona (u tonama): 26,40; broj vagoneta: 115, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 92; broj kola: 2, ukupan sadržaj kola (u tonama): 2

Rudnik Straža: žičare: 1.655 m; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 580 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 800 i 3.160 m, širina kolosijeka: 600 mm i 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 80 i 240 m, širina kolosijeka: 600 mm i 500 mm; broj konja: 2; broj vagoneta: 35, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 21; broj kola: 1, ukupan sadržaj kola (u tonama): 1,5

Rudnik Sv. Martin (Jurograd): ostali kolosijeci za vuču (u jami): 2.135 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 589 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj vagoneta: 30, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 18.

II Lignit:

Rudnik Bili Brig: kolosijeci za vuču konjskom snagom (u jami): 875 m, širina kolosijeka: 600 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 26 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj konja: 1; broj vagoneta: 5, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 2

Bregi: broj parnih lokomotiva 3; kolosijeci za vuču lokomotivom (na površini): 4.600 m, širina kolosijeka: 600 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (u jami): 860 m, širina kolosijeka: 600 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 175 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 4.107 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 384 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj konja: 3; broj vagona: 50, ukupni sadržaj

Željeznička infrastruktura rudarskih...

vagona (u tonama): 150; broj vagoneta: 126, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 630; broj kola: 11, ukupan sadržaj kola (u tonama): 6,50

Rudnik Carevdar: kolosijeci za vuču konjskom snagom (u jami): 850 m, širina kolosijeka: 500 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 1.400 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 1.100 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 100 m, širina kolosijeka: 500 mm; broj vagoneta: 39, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 2,1.

4.3. Statistika rudarskih željeznica na području nadležnosti Rudarskog glavarstva u Mostaru

Temeljem Uredbe o Banovini Hrvatskoj (Uredba o Banovini Hrvatskoj, Sl. novine 194/1939) donesenoj 26. kolovoza 1939., Mostar je potpao pod navedenu Banovinu. Iz toga razloga, u knjizi se spominje Rudarsko glavarstvo Mostar sa svojom rudarskom statistikom iz godine 1940. (Hrvatski državni arhiv 258, Rudarska i topionička statistika za godinu 1940.):

I Mrki ugljen:

Državni rudnik Mostar: broj parnih lokomotiva: 1; mehanički uređaji za vuču u hodnicima (beskrajno uža ili lanac): 1+1, izvozne dužine 170 i 360 m; kolosijeci za vuču žicom za ranžiranje (na površini): 208 m, širina kolosijeka: 760 mm; kolosijeci za vuču konjskom snagom (na površini): 400 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 3.770 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.273, 305 i 28 m, širina kolosijeka: 600 mm, 500 mm i 450 mm; broj konja: 9; broj vagona: 5, ukupni sadržaj vagona (u tonama): 50; broj vagoneta: 149, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 119,2; broj kola: 8, ukupan sadržaj kola (u tonama): 13

Rudarsko i industrijsko d.d. opskrba Dalm. ugljem Split: mehanički uređaji za vuču u hodnicima (beskrajno uža ili lanac): 1+1, izvozne dužine 380 i 30 m; ostali kolosijeci za vuču (u jami): 537 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.512 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj vagoneta: 2 i 16, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 1 i 12

Željeznička infrastruktura rudarskih...II *Boksitna ruda:*

Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb (Mostar): ostali kolosijeci za vuču (u jami): 360 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.150 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj vagoneta: 48, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 57,6

Dalmatia bauxit d.s.o.j. Split: ostali kolosijeci za vuču (u jami): 702 m, širina kolosijeka: 600 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.078 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj vagoneta: 37, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 44

Ugrovača rud. d.d. Zagreb (Mostar): ostali kolosijeci za vuču (na površini): 1.300 m, širina kolosijeka: 600 mm; broj vagoneta: 36, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 36

III *Ruda pirit:*

*Trosnik Mines Ltd. rudnik Bakovići*¹⁸: ostali kolosijeci za vuču (u jami): 2.338 m, širina kolosijeka: 500 mm; ostali kolosijeci za vuču (na površini): 699,5 m, širina kolosijeka: 500 mm; broj vagoneta: 28, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 42

5. Zaključak

Podaci preuzeti iz arhivskih izvora Hrvatskog državnog arhiva, koji prikazuju upravnu povijest i željezničku infrastrukturu rudarskih poduzeća u periodu od 1918.-1941., izuzetno su obimni, no nalaze se u svega nekoliko arhivskih fondova. Jedan od razloga za navedenu sačuvanost je onodobna stroga centralizacija gospodarskih funkcija, tako da se svi potrebni predmetni podaci mogu pronaći u arhivskom gradivu nadležnih državnih tijela, kao npr. Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb, koja je bila nadležna za rješenja o izdavanju građevinske i uporabne dozvole za industrijske pruge, pa tako i rudarske. Također, bila je nadležna i za nadzor nad građenjem, održavanjem i eksploatacijom u pogledu pravilnog i propisnog vršenja željezničke službe na industrijskim prugama. Jedan od najznačajnijih arhivskih fondova za izučavanje željezničke infrastrukture rudarskih poduzeća je i Industrijska komora – Zagreb. Taj fond sadrži osnovne podatke (historijate) o svim

¹⁸ Riječ je o poduzeću Trošnik rudnici Ltd, London.

Željeznička infrastruktura rudarskih...

najznačajnijim industrijskim poduzećima na našem prostoru u periodu 1938. do 1948. godine, pa i o njihovoj željezničkoj infrastrukturi. Zahvaljujući navedenoj sačuvanosti predmetnog arhivskog gradiva omogućen je prilično detaljan prikaz upravne povijesti rudarskih poduzeća, kao i njihove željezničke infrastrukture, a time je u potpunosti ispunjen cilj ovoga rada.

Nažalost, kod ostalih državnih arhiva u Hrvatskoj stvar je znatno drugačija. Od devet rudarskih poduzeća prikazanih u ovome radu samo se u jednom arhivu nalazi sačuvano predmetno arhivsko gradivo, i to jednog poduzeća iz razdoblja 1918. do 1941. godine. Riječ je o Sabirnom arhivskom centru u Krapini Državnog arhiva u Varaždinu kod kojeg se, pod rednim brojem fonda HR-DAVŽ-SCKR 766, nalazi gradivo poduzeća Mirna ugljenokopno d.d. Zagreb-Ugljenik Radoboj (1925-1945). Nažalost, riječ je o svega 0,30 d/m¹⁹ gradiva (matična knjiga zaposlenika, očevidnik nadzornog osoblja, radne liste, jamska karta i evidencija mjerenja II. horizonta). Time ovaj rad, s gledišta arhivistike i povijesti tehnologije transporta, postaje još značajniji.

Ovo je prvi rad koji prikazuje stanje željezničke infrastrukture rudarskih poduzeća na našim prostorima u razdoblju od 1918. do 1941., i to kroz tehničko-tehnološku prizmu. Ovakva otkrića otvaraju sve novija polja istraživanja povijesti tehnologije transporta. Osim mnogobrojnih industrijskih željeznica rudarskih poduzeća koje tek treba proučiti, potrebno je detaljno istražiti željezničku infrastrukturu i ostalih industrijskih poduzeća: šumskih, građevnih, poljoprivrednih, prehrambenih, kemijskih, električnih i sl. a što se, u stručnim krugovima, naziva »željezničkom arheologijom«.

Na kraju, treba naglasiti da je rudarska industrija bila jedna od najjačih industrija u Kraljevini SHS/Jugoslaviji, i po broju i po kapitalu, ali i po raznovrsnosti proizvodnje. Zbog toga je od primarnog značaja bila nabava i kvalitetne željezničke infrastrukture bez koje se tada razvitak

¹⁹ Jedinica d/m označava dužne metre i koristi se u arhivistici za iskazivanje količine arhivskoga gradiva.

Željeznička infrastruktura rudarskih...

privrede, odnosno eksploatacija rudnika, nije mogla ni zamisliti. Trebalo je dakle žurno podići nove industrijske željeznice, a postojeće i zanemarene obnoviti. Za gradnju željeznica potrebna je bila koncesija od strane tijela uprave. Tako je, primjerice, od sloma Austro-Ugarske Monarhije pa sve do godine 1923. komisija određena od strane tijela uprave obavila preko 50 uviđaja (administrativnih, tehničko-redarstvenih, te kolaudacijskih ophoda) na dužini raznih industrijskih željeznica od preko 200 kilometara.

Literatura:

Compass, Finanzielles Jahrbuch 1907., Oesterreich – Ungarn. (1906). XL., Band II., Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler,

Compass, Finanzielles Jahrbuch 1940., Jugoslavien. (1940). LXXIII., Wien: Compassverlag
Hrvatski državni arhiv 136. *Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb (1918.-1941.)*, predmet pov.ur.br. 52/1941., kut. br. 104.

Hrvatski državni arhiv 152. *Savska financijska direkcija u Zagrebu – Zagreb (1929.-1939.)*, dosje: Rudarsko udruženje staro-golubovečkih ugljenika svijetlog uglja Stari Golubovec
Hrvatski državni arhiv 163. *Banovina Hrvatska. Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb (1939.-1941.)*

a) dosje: Adria bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb, kut. br. 87.

b) dosje: Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb, kut. br. 97.

Hrvatski državni arhiv 258. *Rudarsko glavarstvo u Zagrebu – Zagreb (1936.-1945.)*

a) Obrazac V., (Nedovršena) Rudarska i topionička statistika za godinu 1939.

b) Obrazac V., Rudarska i topionička statistika za godinu 1940.

c) Procjena strojeva i uređaja tvrtke Mirna ugljenokopno d.d., ugljenik Bregi iz siječnja 1941. i Procjena zgrada ugljenika Bregi izvršena u travnju 1941.

d) Procjena strojeva i uređaja tvrtke Mirna ugljenokopno d.d., ugljenokop Radoboj iz siječnja 1941. i Procjena zgrada ugljenika Radoboj izvršena u siječnju-veljači 1941.

Hrvatski državni arhiv 529. *Hrvatska državna banka (1941.-1951.)*

a) dosje: Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb, sv. br. 1431

Željeznička infrastruktura rudarskih...

b) dosje: Rudarsko udruženje staro-golubovečki ugljenici svijetlog ugljena, Zagreb, sv. br. 1434/I.

Hrvatski državni arhiv 570. *Prva hrvatska štedionica Zagreb (1846.-1949.)*, dosje firme Doberlin d.d. Zagreb, br. 1851

Hrvatski državni arhiv 597. *Industrijska komora (Industrijska komora Zagreb 1938.-1941., Veleobrtna komora Zagreb 1941.-1945., Industrijska komora Zagreb 1945.-1948.) – Zagreb (1938.-1948.)*

a) dosje: Adria bauksit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, kut. br. 10

b) dosje: Doberlin ugljenokopno i rudarsko d.d. Zagreb, kut. br. 10

c) dosje: Golubovečki ugljenici d.d. Zagreb, kut. br. 10

d) dosje: Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb, kut. br. 10

e) dosje: Mirna ugljenokopno d.d. Zagreb, kut. br. 10

f) dosje: Pitomačko-črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb, kut. br. 10

g) dosje: Udruženi rudnici i talionice a.d. Zagreb, kut. br. 10

h) dosje: Ugljenik Peklenica, Karlo Vargazon k.d. Mursko Središće, kut. br. 10

ISAAR (CPF), Međunarodna norma arhivističkoga normiranoga zapisa za pravne i fizičke osobe te obitelji (1999), Zagreb: Međunarodno arhivsko vijeće

ISAAR (CPF), Međunarodna norma arhivističkoga normiranoga zapisa za pravne i fizičke osobe te obitelji (Drugo izdanje) (2006), Zagreb: Hrvatski državni arhiv

Kalšan, Vladimir (2006). *Međimurska povijest*, Čakovec: Vlastita naklada

Klaić, Bratoljub (2001). *erar, fisk*, Rječnik stranih riječi, Zagreb: Nakladni zavod Matice Hrvatske, str. 386, 432

Manakin, Viktor (ur.) (1924). *Almanah, Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca 1924.-1925.*, Sv. 2., dio IV. i V., Zagreb: Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d.

Ministarstvo šuma i rudnika Kraljevine Jugoslavije (1939). *Rudarska i topionička statistika Kraljevine Jugoslavije za 1935. godinu*, Sarajevo: Ministarstvo šuma i rudnika Kraljevine Jugoslavije

Narodne novine, br. 1/1924.

Narodne novine, br. 57/1941.

Nikolić, Kosta (1927). *Privredne željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, Zagreb: Tisak Zaklade Tiskare Narodnih novina

Šebečić, Berislav (1994). Rudarsko pravo nekad i sad u Hrvatskoj, *Rudarsko-geološko-naftni zbornik, 6*, Zagreb: Rudarsko-geološko-naftni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 141-150

Uredba o Banovini Hrvatskoj, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 194/1939.

Uredba o organizaciji Ministarstva šuma i rudnika i područnih ustanova i o upravi državnim šumama i državnim rudarskim preduzećima, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 99/1936.

Zakon o arhivskom gradivu i arhivima, *Narodne novine. Službeni list Republike Hrvatske*, br.105/1997.

Zakon o novcu Kraljevine Jugoslavije, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 107/1931.

Zemaljsko-vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju 1854., I. razdiel, komad XXI. (1854).

Zagreb: Narodna tiskarnica dra. Ljudevita Gaja

Zemaljsko-vladni list za kraljevine Hérvatsku i Slavoniju 1859., razdiel pérví, komad XI. (1859).

Zagreb: Narodna tiskarna dra. Ljudevita Gaja

Siniša Lajnert*

RAILWAY INFRASTRUCTURE OF MINING COMPANIES (1918-1941): SOURCES OF THE CROATIAN STATE ARCHIVES

Abstract

Research on railway infrastructure of mining companies is based solely on the study of archive material located in the Croatian State Archives. The article includes the period of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes / Yugoslavia (1918-1941). In addition to the railway infrastructure of the

* Croatian state archives, Marulićev trg 21, HR-10 000 Zagreb, slajnert@arhiv.hr

Željeznička infrastruktura rudarskih...

mining companies, in accordance with the elements of international archival standards ISAAR (CPF), the article delineates their administrative history. Among the many existing mining companies and their railway infrastructure, nine are presented in greater detail, as follows: 1) Adria-Bauxit, mining and industrial PLC, Zagreb, 2) Continental bauksit mining and industrial PLC, Zagreb, 3) Doberlin coal-mining PLC, Zagreb, 4) Golubovečki coalmines PLC, Zagreb, 5) Mining Association of staro-golubovečki light coalmines Zagreb, 6) Mirna coalmining PLC, Zagreb, 7) Pitomačko-črešnjevački coalmines PLC, Zagreb, 8) United mines and smelters JSC, Zagreb and 9) Coalmine Peklenica, Karlo Vargazon LP, Mursko Središće. The mining industry was one of the strongest industries in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes / Yugoslavia, both in number and in capital, as well as by the diversity of production. The procurement and a high quality of railway infrastructure, without which the development of the economy and the exploitation of the mines could not have been imagined was, therefore, of great importance.

Key words: *industrial railways, locomotives, wagons, mining companies, period of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes / Yugoslavia*

Irena Oroz Štancl*

WEB STRANICE HRVATSKIH LOGISTIČKIH TVRTKI: PREDNOST ILI NEDOSTATAK?

Sažetak

Na temelju postojećih spoznaja o prednostima internetskog marketinga provedena je analiza sadržaja web stranica hrvatskih logističkih tvrtki čiji je osnovni cilj utvrditi postojeću razinu kvalitete web stranica odabranih tvrtki kroz odgovore na pitanja o identitetu tvrtke i promociji, uslugama, sadržaju, korisnosti, upravljanju, održavanju i lokaciji web stranica hrvatskih logističkih tvrtki. Prema saznanjima autorice do sada nije bilo prethodnih istraživanja aktivnosti internetskog marketinga te njegove zastupljenosti u marketinškoj strategiji hrvatskih logističkih tvrtki, stoga je svrha rada doprinijeti postojećim spoznajama.

Ključne riječi: *logistika, logističke tvrtke, web stranice, analiza sadržaja, internetski marketing*

1. Uvod

Temeljna je zadaća logističkih aktivnosti pružanje potpore razvoju gospodarstva i društva. Riječima Zelenike i dr. (2009:394) »karakteristike gospodarske strukture i potencijal rasta i razvoja temeljna su poluga razvoja logističkih aktivnosti, ali i obrnuto, logistika stvara i unapređuje uvjete poslovanja u svim gospodarskim sektorima«.

Promjene unutar logistike posljedica su tržišnih trendova. Brzina svladavanja prostorno-vremenske dimenzije i stupanj udovoljenja potrebama potrošača ključni su elementi konkurentske prednosti tvrtki. Skraćivanje životnog ciklusa proizvoda, sve zahtjevniji

* Laneris d.o.o., Slavka Kolara 72, HR-10 410 Velika Gorica, irena.stancl@laneris.hr

potrošači, skraćivanje vremena potrebnog za dostavu proizvoda, pojava i upotreba novih tehnologija, globalizacija, jačanje konkurencije, rast elektroničke trgovine i *outsourcing* nametnuli su nužnost suradnje, komunikacije i partnerstva u opskrbnom lancu kao uvjete očuvanja profitabilnosti tvrtke (Renko i dr., 2009).

U suvremenim uvjetima poslovanja marketing predstavlja jedan od ključnih čimbenika konkurentnosti i uspješnog poslovnog rezultata gospodarskih subjekata. Kotler i dr. (2008) navode »Marketing je društveni i menadžerski proces kroz koji pojedinci i grupe, stvarajući i razmjenjujući proizvode i vrijednosti s drugima, dolaze do onoga što žele i što trebaju«. Razvoj informacijskih i komunikacijskih tehnologija, posebno interneta, dovodi do promjena u načinu poslovanja, omogućava predstavljanje poslovne organizacije, odnosno njezinih usluga i proizvoda, širokom krugu potencijalnih korisnika. U suvremenim uvjetima poslovanja internetski marketing postaje neizostavan faktor i preduvjet poslovnog uspjeha tvrtke. Postavljanjem vlastite komercijalne *web* stranice tvrtka postaje sastavnim dijelom »...složenog, dinamičkog i stohastičkog logističkog sustava, koji čine sljedeći najvažniji podsustavi: megalogistika, globalna logistika, makro-mikro-metalogistika, ekstra-, inter-, intralogistika, servisna logistika, informacijska logistika, menadžment logistika, primarna logistika, sekundarna logistika, tercijarna logistika, kvartarna logistika, kvintarna logistika, povratna logistika i logistika održivog razvoja.« (Zelenika i dr., 2002:291).

Na temelju postojećih spoznaja o prednostima internetskog marketinga provedena je analiza sadržaja *web* stranica hrvatskih logističkih tvrtki. Osnovni je cilj analize sadržaja utvrditi postojeću razinu kvalitete *web* stranica hrvatskih logističkih tvrtki kroz odgovore na pitanja o identitetu tvrtke i promociji, uslugama, sadržaju, korisnosti, upravljanju, održavanju i lokaciji *web* stranica hrvatskih logističkih tvrtki. Prema saznanjima autorice do sada nije bilo prethodnih istraživanja aktivnosti internetskog marketinga te njegove zastupljenosti u marketinškoj strategiji hrvatskih logističkih tvrtki, stoga je svrha rada doprinijeti postojećim spoznajama.

2. Internetski marketing logističkih tvrtki

Logistika kao znanost o upravljanju potječe iz SAD-a, a postupno su je preuzela sva razvijena gospodarstva. Godine 1991. Vijeće za logističko poslovanje logistiku je definiralo kao »...proces planiranja, implementacije i provjere uspješnosti stvarnog tijeka i skladištenja robe, usluga i odgovarajućih informacija od mjesta polaska do mjesta potrošnje, a sve u skladu sa zahtjevima kupca.« (Renko i dr., 2009:156). U praktičnom i znanstvenom smislu prevladava shvaćanje logistike kao pojma vezanog uz tokove sredstava i pripadajućih informacija, pri čemu se kao infrastruktura koriste mreža i uređaji koji služe za protok dobara, energije, informacija i znanja (Zekić, 2001). Zadatak logistike je koordiniranje znanja i aktivnosti vođenja procesa tijeka dobara i informacija od izvora do krajnjeg korisnika, a svrha stalno usavršavanje protoka dobara i informacija u cilju osiguranja optimalnog postizanja ciljeva sustava kao cjeline (Zekić, 2001).

Logistika kao znanost predstavlja skup multidisciplinarnih i interdisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti planiranja, organiziranja, upravljanja i kontroliranja tokova materijala, informacija, energije i osoba u sustavima s ciljem optimizacije tih tokova i ostvarenje optimalnog ekonomskog efekta. S druge strane, logistika kao poslovna funkcija obuhvaća sve djelatnosti potrebne za pripremu i organiziranje kompleksne prostorno-vremenske transformacije dobara i znanja. Uporabom ljudskih resursa i sredstava, logistika, stavlja tržištu na raspolaganje tražena dobra s naglaskom na optimizaciji i minimalnim troškovima u cilju povećane profitabilnosti. Između logistike kao znanosti i logistike kao aktivnosti teško je postaviti čvrste granice budući da je logistika kao znanost osnova logistike kao aktivnosti i obrnuto te logistika kao aktivnost mora biti zasnovana na logistici kao znanosti. Povećanje ekonomskih zahtjeva koje ide u korak s razvojem informacijske i komunikacijske tehnologije, tehnike i tehnologije transporta, manipuliranja, skladištenja, pakiranja i tehnike upravljanja, osnova su rasta značenja logistike u znanosti i praksi (Zekić, 2001). Razvoj logistike utječe na prostorno i vremensko širenje tržišta, omogućava snižavanje cijena proizvoda i poboljšanje usluga te jačanje konkurentske prednosti i pozicije tvrtke na tržištu (Zekić, 2001). Povoljan geoprometni položaj Republike Hrvatske otvara mogućnosti za

razvoj i transformaciju iz provoznog u konkurentno distribucijsko i/ili logističko središte država srednje Europe.

Razvojem novih tehnologija te korištenjem prednosti informatizacije logističkih procesa tvrtke ostvaruju povezanost svih sudionika poslovnog procesa, povećavaju svoju sposobnost reakcije na trenutne tržišne trendove te povećavaju svoju sposobnost zadovoljenja potreba krajnjeg potrošača. Razlike između tradicionalne i elektroničke logistike prikazane u *tablici 1* ukazuju na sve veću potrebu usmjerenja na pojedinačnog kupca, dostavljanje proizvoda ili usluge u pravo vrijeme na pravo mjesto, raspolaganje informacijama o lokaciji proizvoda unutar logističkog lanca u svakom trenutku, upravljanje povratom proizvoda, nuđenje dodane vrijednosti te istovremeno vođenje računa o troškovnoj učinkovitosti.

Tablica 1. Elektronička nasuprot tradicionalnoj logistici (Zelenika i dr., 2002:298)

	Tradicionalna logistika	Elektronička logistika
Način isporuke	Pošiljke velikoga obujma	Male komadne pošiljke-paketi
Kupac	Strateški	Nepoznat
Stil potražnje	Push	Pull
Zalihe/tijek narudžbe	Neizravan	Izravan
Prosječna vrijednost pošiljke	Više od 1.000 USD	Manje od 100 USD
Destinacija	Koncentrirano	Vrlo disperzirano
Potražnja	Stabilna, konzistentna	Visoko sezonska, fragmentirana
Odgovornost	Na jednom od sudionika	Unutar opskrbnoga lanca

U suvremenim uvjetima poslovanja marketing predstavlja jedan od ključnih čimbenika konkurentnosti i uspješnog poslovnog rezultata gospodarskih subjekata. Marketing podrazumijeva upravljanje društvenim i poslovnim procesima pomoću kojeg pojedinci ili/i skupine dolaze do onoga što im je potrebno i što žele (npr. Ružić, 2003). Razvoj informacijskih i komunikacijskih tehnologija iz temelja je promijenio marketinške aktivnosti omogućavajući kupcima pristup informacijama o konkurentnim proizvodima i uslugama te izravan kontakt s prodavateljem u bilo koje vrijeme, s bilo kojeg mjesta. Elektronički marketing (e-marketing) način je ostvarenja marketinških aktivnosti tvrtke uz intenzivnu

primjenu informacijske i telekomunikacijske (internetske) tehnologije (Ružić, 2003). Internetski marketing moguće je definirati kao »...primjenu interneta i drugih digitalnih tehnologija (npr. mobilne telefonije) zajedno s tradicionalnim metodama u cilju ostvarenja marketinških ciljeva.« (Chaffey i dr. u Škare, 2011:1). Ovisno o vrsti gospodarskog subjekta u upotrebi su različiti oblici e-marketinga, ali prema mišljenju dr. sc. Drage Ružića (2003), danas gotovo da ne postoji ozbiljna tvrtka koja ne posjeduje *web* stranicu kao početni oblik e-marketinga. 1994. godine zabilježen je prvi oglas na internetu, a veliki broj poduzeća je u razdoblju od 1995. do 2000. godine nastojao iskoristiti prednosti ove brzorastuće tehnologije (Škare, 2011). Prema Mulhernu (vidi Škare, 2011:4) četiri su osnovna obilježja internetskog (elektroničkog, interaktivnog) marketinga: temelji se na informacijama odnosno bazama podataka o potrošačima i njihovom ponašanju; interaktivnost odnosno mogućnost dvosmjerne komunikacije između uključenih strana bilo da se radi o marketinškoj komunikaciji, transakciji ili upravljanju odnosima s potrošačima; mogućnost izravnog odaziva na sve oblike marketinške aktivnosti te visok stupanj mjerljivosti učinka marketinških aktivnosti provedenih u elektroničkom obliku.

Prednosti koje tvrtke mogu ostvariti primjenom elektroničkog marketinga su brojne (Dukić i Blažević, 2011:83):

- smanjenje troškova oglašavanja i operativnih troškova poslovanja,
- brže informiranje kupaca o tvrtki, njenim proizvodima i uslugama,
- podržano ciljano djelovanje prema odabranim skupinama,
- preciznije mjerenje učinka provedenih marketinških aktivnosti,
- jednostavniji proces narudžbe željenog proizvoda ili usluge,
- poboljšanje komunikacije s kupcima,
- doprinos boljoj koordinaciji poslovanja tvrtke,
- veća eksponiranost na tržištu što je posebno važno manjim tvrtkama,
- olakšan pristup tržištu informacija i znanja,
- stvara pretpostavku za primjenu novih oblika upravljanja i organiziranja.

Tvrtke koje se odluče za prezentaciju putem interneta trebaju paziti na osnovne elemente koji utječu na kvalitetu *web* stranica a to su: sadržaj, obuhvat, ažurnost, prepoznatljivost, svrha i autoritet (Andrić, 2012). Svaki od navedenih elemenata ima različitu kvalitativnu vrijednost koja ovisi o vrsti *web* stranice. Prema 2QCV3Q modelu¹ dimenzije kvalitete *web* stranica su sljedeće (Andrić, 2012:33):

- identitet (*Quis*) – usklađenost identiteta vlasnika s ciljevima *web* stranice,
- sadržaj (*Quid*) – kvaliteta sadržaja, koju količinu i kvalitetu informacija subjekt želi pružiti,
- usluge (*Cvr*) – usluge moraju biti usklađene s *win-win* paradigmom, na obostrano zadovoljstvo i vlasnika i korisnika stranice (zaštita podataka, etičnost),
- lokacija (*Vbi*) – lako pronalaženje *web* stranice, pamtljiva *web* adresa koja definira ima subjekta,
- održavanje (*Qvando*) – održavanje u skladu s razvojem tehnologije i očekivanjima korisnika,
- korisnost (*Qvomodo*) – dimenzija usklađenosti učinkovitosti usluga na stranici u odnosu na potrebe korisnika,
- upravljanje (*Quibus auxilium*) – dimenzije kvalitete projektnog menadžmenta koju podrazumijeva ROI (*return on investment*), *web* analitika, odabir domene itd.

3. Metodologija

U svrhu ostvarenja zadanih ciljeva korištena je kvantitativna analiza sadržaja, odnosno znanstvena metoda koja na objektivni i sustavan način dolazi do kvantitativnih pokazatelja postojanja ili nepostojanja određene pojave ili osobine.²

¹ 2QCV3Q evaluacijski meta-model alat je koji služi za procjenu kvalitete *web* stranica. Model je neovisan o domeni i namjeni stranice te obuhvaća sedam dimenzija kvalitete (Mich i dr., 2003).

² Analiza sadržaja znanstvena je metoda »...dubinske analize poruka kvantitativnim i kvalitativnim tehnikama, koja nije ograničena na tipove varijabli koji bi mogli biti izmjereni ili na kontekst u kojem su poruke kreirane ili predstavljene.« (Neuendorf u Brečić i dr., 2012:531-532).

Kao što je već navedeno, cilj rada je analizirati *web* stranice hrvatskih logističkih tvrtki kako bi se utvrdilo ulažu li tvrtke iz uzorka dovoljno u promociju svoje djelatnosti na internetu odnosno jesu li prepoznale mogućnosti interneta kao značajnog kanala prodaje i/ili distribucije usluga odnosno kao važnog alata za upravljanje odnosima s kupcima. Prema saznanjima autorice, prethodnih istraživanja aktivnosti internetskog marketinga te njegove zastupljenosti u marketinškoj strategiji hrvatskih logističkih tvrtki do sada nije bilo stoga je svrha rada doprinijeti postojećim spoznajama.

3.1. Uzorak

Analiza sadržaja provedena je u ožujku 2013. godine. Popis hrvatskih tvrtki registriranih u djelatnosti prijevoz, skladištenje i veze preuzet je iz baze podataka Hrvatske gospodarske komore sa stanjem na dan 20. 3. 2013. godine. U bazi podataka Hrvatske gospodarske komore pronađeno je 497 tvrtki s glavnom djelatnosti Djelatnost ostalih agencija u prijevozu (I 634). Djelatnost ostalih agencija u prijevozu (I 634) odabrana je budući da tvrtke s ovom glavnom djelatnosti pružaju cijelu ili dio palete logističkih usluga. Podrazred I 6340 - Djelatnosti ostalih agencija u prijevozu u djelatnosti I - Prijevoz, skladištenje i veze obuhvaća sljedeće djelatnosti: otpremanje roba, organiziranje prijevoza kopnom, vodom i zrakom, zaprimanje grupnih ili pojedinačnih pošiljaka (uključujući preuzimanje robe i svrstavanje pošiljki), izdavanje i pribavljanje prijevozne dokumentacije, organiziranje prijevoza skupnih pošiljaka cestom, željeznicom, zrakom i morem (uključujući preuzimanje i distribuciju robe), djelatnost carinskih posrednika, djelatnost otpremnika roba u pomorskom i zračnom prijevozu, poslove rukovanja robom, npr. pakiranje, prepakiranje, raspakiranje, uzimanje uzoraka, vaganje.

Između 497 tvrtki pronađenih definiranjem glavne djelatnosti, u konačni uzorak ušle su 73 tvrtke budući da čak 360 tvrtki iz uzorka nije posjedovalo vlastitu *web* stranicu tijekom ožujka 2013. godine, 11 tvrtki je bilo u stečaju odnosno likvidaciji, 34 tvrtke ne pružaju logističke nego druge usluge (kao što je prodaja tartufa, građevinske usluge, konzultantske usluge i slično), 10 tvrtki je imalo stranice u izradi, kod 6 tvrtki stranice su trajno preusmjerene na

Web stranice hrvatskih logističkih...

jednu od *web* stranica koje su ušle u analizu, dvije *web* stranice nije bilo moguće otvoriti zbog pogreške dok je jedan URL bio označen kao opasan.

Tablica 2. *Hrvatske logističke tvrtke koje su analizirane*

	Naziv tvrtke	URL
1.	INTEREUROPA d.o.o.	http://www.intereuropa.hr
2.	CENTAR ZA KOMBINIRANI TRANSPORT ZAGREB d.d.	www.cktz.hr
3.	GEBRÜDER WEISS d.o.o.	www.gw-world.hr
4.	TRAST d.d.	www.trast.hr
5.	LAGERMAX AED Croatia, d.o.o.	www.lagermax-aed.hr
6.	MST INTERNATIONAL d.o.o.	www.mst-intersped.hr
7.	ZAGREBŠPED d.o.o.	www.zagrebsped.hr
8.	SCHENKER d.o.o.	www.dbschenker.hr
9.	OVERSEAS TRADE Co LTD d.o.o.	www.overseas.hr
10.	CARGO-PARTNER d.o.o.	www.cargo-partner.com
11.	JADROAGENT d.d.	www.jadroagent.hr
12.	LAGERMAX AUTOTRANSPORT d.o.o.	www.lagermax.hr
13.	IN TIME d.o.o.	www.in-time.hr
14.	DSV Hrvatska d.o.o.	www.dsv.com
15.	JADROŠPED d.o.o.	www.jadrosped.hr
16.	PRESEČKI d.o.o.	www.presecki.hr
17.	LOGWIN SOLUTIONS CROATIA d.o.o.	www.logwin-logistics.com
18.	MURASPID d.o.o.	http://www.muraspid-ck.com/
19.	GARMA d.o.o.	www.garma.hr
20.	CROATIAŠPED d.d.	www.croatiasped.hr
21.	V.S.T. d.o.o.	www.vst.hr
22.	TRANŠPED d.d.	www.transped.hr
23.	HEMA d.o.o.	www.hema.biz
24.	TRANSAGENT d.o.o.	www.transagent.hr
25.	TRANSPORT-JAVORIĆ d.o.o.	www.transport-javoric.eu
26.	ADRIATICA d.o.o.	www.adriatica-ri.hr
27.	SIGNUMŠPED d.o.o.	www.signumsped.com
28.	MSC CROATIA d.o.o.	www.msccroatia.com
29.	OMEGA ŠPED d.o.o.	www.omega-sped.hr
30.	PRIMACOŠPED d.o.o.	www.primaco.hr
31.	DOMUS CARGO d.o.o.	www.domuscargo.hr
32.	KRAPINA-ŠPED d.o.o.	www.krapina-sped.hr

Web stranice hrvatskih logističkih...

33.	OTPREMNIŠTVO LEŽ d.o.o.	www.otpremniestvoez.hr
34.	POMORSKO RIJEČNA AGENCIJA AGENT PLUS ZAGREB d.o.o.	www.agentplus.rs
35.	BONUS OTPREMNIŠTVO d.o.o.	www.bonus-otpremništvo.hr
36.	MAERSK CROATIA d.o.o.	www.maerskline.com
37.	ALFALOG d.o.o.	www.alfalog.hr
38.	TRANSADRIATIC d.o.o.	www.transadriatic.hr
39.	LANERIS d.o.o.	www.laneris.hr
40.	LIBURNIA pomorska agencija d.o.o.	www.liburniamar.hr
41.	INTERLINER AGENCIES, d.o.o.	www.interliner-agencies.com
42.	MAT-ADRIA d.o.o.	www.mat-adria.hr
43.	Time Shuttle d.o.o.	www.timeshuttle.hr
44.	Lex & Co. d.o.o.	www.lexsped.hr
45.	CARGO AS d.o.o.	www.cargoas.hr
46.	WILHELMOSEN SHIP MANAGEMENT d.o.o.	www.wilhelmsen.com
47.	ABC EUROPEAN AIR & SEA CARGO DISTRIBUTION TRANSPORT d.o.o.	www.abc-airsea.com
48.	EURO STAR d.o.o.	www.eurostar.hr
49.	INTERVAL d.o.o.	www.interval.hr
50.	AMFIBIJA d.o.o.	www.amfibija.com
51.	TOMIĆ d.o.o.	www.tomic-spedicija.hr
52.	KOGRA d.o.o.	www.kogra.hr
53.	AUTO-ODAK d.o.o.	www.odak.hr
54.	KORACA d.o.o.	www.koraca.hr
55.	VINJANI-PROMET d.o.o.	www.vinjani-promet.hr
56.	ŽUPANJAŠPED d.o.o.	www.zupanjasped.hr
57.	EUROMAR AGENT d.o.o.	www.euromar.hr
58.	BLEKY, d.o.o.	www.bleky-spedicija.hr
59.	ZG-TORNADO d.o.o.	www.zg-tornado.hr
60.	TERES d.o.o.	www.teres.hr
61.	SPO-MAT d.o.o.	www.spo-mat.hr
62.	OKTO ŠPEDICIJA, d.o.o.	www.oktospedicija.hr
63.	ANGLO ADRIATIC POMORSKA AGENCIJA d.o.o.	http://www.angloadriatic.hr/
64.	PANEX EXPORT d.o.o.	www.panex-export.hr
65.	ZAGORJEŠPED d.o.o.	www.zagorjesped.hr
66.	HAL LOGISTIC d.o.o.	www.hallogistic.com
67.	MRKAČ, d.o.o.	www.mrkac.hr
68.	SINTAGMA d.o.o.	www.sintagma.hr
69.	MALTAR-ŠPED d.o.o.	www.maltar-sped.hr
70.	TPG LOGISTIKA d.o.o.	www.tpg.si

71.	Trade Logistics d.o.o.	www.trade-logistics.com
72.	ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	www.spedicija-goja.si
73.	GEMINI ZAGREB d.o.o.	www.gemini.si

3.2. Analitička matrica

Analiza sadržaja *web* stranica zahtjeva definiranje osnovnih kategorija sadržaja odnosno izradu analitičke matrice. Analitička matrica sadrži kategorije koje trebaju dati odgovor na pitanja o:

1. identitetu tvrtke
2. sadržaju *web* stranice
3. uslugama *web* stranice
4. kontaktima *web* stranice
5. upravljanju i održavanju *web* stranice
6. lokaciji *web* stranice

Na temelju spomenutog 2QCV3Q evaluacijskog meta-modela sadržaj analiziranih *web* stranica klasificiran u sljedećih 6 kategorija prikazan je u *tablici 3*.

Tablica 3. Analitička matrica

Kategorija 1.	Identitet tvrtke	1) Logo na svakoj stranici, 2) Osnovne informacije na naslovnici, 3) Misija, 4) Vizija, 5) Povijest tvrtke, 6) Strukovna članstva i certifikati, 7) Reference, 8) Priopćenja za javnost, 9) Vijesti, 10) <i>Newsletter</i> , 11) Časopis, 12) Studije, 13) Baza fotografija i video prezentacija, 14) Uloga tvrtke u zaštiti okoliša, 15) Strateška usmjerenja, 16) Socijalni aspekti poslovanja
Kategorija 2.	Sadržaj	1) O nama, 2) Usluge, 3) Kontakt i lokacija, 4) Klijenti, 5) Karijere, 6) Novosti i mediji, 7) Društvena odgovornost
Kategorija 3.	Usluge	1) Posebne poveznice za pojedinu uslugu, 2) Detaljna prezentacija za svaku uslugu, 3) Izražene prednosti za kupce, 4) Posebne kategorije za ciljane industrije, 5) <i>Download</i> i <i>online</i> sustavi, 6) Obrazac za narudžbu i upit, 7) Informacije za potencijalne kandidate, 8) Otvorena radna mjesta, 9) Korisni linkovi, 10) Zaštita podataka posjetitelja stranice

Kategorija 4.	Kontakti	1) Brzi kontakt na naslovnici, 2) Adresa, 3) Telefon, 4) Faks, 5) <i>E-mail</i> , 6) Karta lokacije, 7) Obrazac za kontakt, 8) Obrazac za prijavu za radno mjesto, 9) Kontakti za medije
Kategorija 5.	Upravljanje i održavanje	1) Odabir jezika, 2) Mapa stranice, 3) Obrazac za komentare posjetitelja, 4) Mogućnost pretraživanja
Kategorija 6.	Lokacija	Intuitivni URL– sadrži ime tvrtke, lokacija na tražilici www.google.com

3.3. Postupak obrade rezultata

Rezultati analize sadržaja prikazani su kao učestalost pojavljivanja (frekvencija) jedinice analize (odabranog elementa) i kao postotak broja određenog elementa u odnosu na ukupan broj analiziranih elemenata.

4. Rezultati i rasprava

Prosječna tvrtka iz uzorka ima logo na svakoj stranici te osnovne informacije na naslovnici. Izbornik sadržaja na naslovnoj stranici sastoji se od 3 poveznice sa sljedećim kategorijama: O nama, Usluge te Kontakt i Lokacija. Prosječna *web* stranica iz uzorka ima podrazine za svaku postojeću uslugu, a usluge su detaljno prezentirane. Nadalje posjeduje mogućnost odabira jezika, intuitivnu URL adresu koja se sastoji od imena tvrtke te je dobro pozicionirana na internetskom pretraživaču Google. Prosječna *web* stranica iz uzorka jednostavna je i elementarna, s najviše tri postojeće podrazine.

Definiranjem kriterija glavne djelatnosti pri Hrvatskoj gospodarskoj komori odabrana je Djelatnost ostalih agencija u prijevoza (I 634) te je na taj način pronađeno ukupno 497 registriranih tvrtki. Analizom *web* stranica odabranih tvrtki utvrđeno da njih čak 360 ne posjeduje vlastitu *web* stranicu, što iznosi 72,4 % ukupnog broja tvrtki. Navedeni podatak ukazuje na činjenicu da hrvatske logističke tvrtke još uvijek, u velikom postotku, nisu prepoznale važnost i mogućnosti internetskog marketinga. Postavljanje *web* stranice prvi je i elementarni korak prema realizaciji koncepta elektroničkog poslovanja koji se sastoji od nekoliko ključnih razina: 1) pojaviti se i biti na internetu, 2) postaviti strukturirano *web*

mjesto, 3) iskušavati mogućnosti elektroničke trgovine, 4) praktimirati elektroničko poslovanje, 5) postati važnim subjektom na internetskom tržištu i 6) ostati »u igri« (Panian, 2000:277). Sukladno rezultatima analize možemo zaključiti da su samo malobrojne logističke tvrtke ostvarile prvi korak, dok većina hrvatskih logističkih tvrtki nije još ni započela svoj put prema ostvarenju koncepta elektroničkog poslovanja.

4.1. Identitet tvrtke i promocija

Identitet tvrtke predstavlja niz osobina s kojima se poslovna organizacija identificira i pomoću kojih se pozicionira prema ciljanim skupinama, a mogu biti vizualni (logotip, boja, tipografija i sl.) te fizički (kulturni, moralni i sl.). Identitet poslovne organizacije izražava se kroz poslovnu politiku, temeljne vrijednosti, misiju, viziju, slogan organizacije i slično. Imidž tvrtke zasniva se na iskustvima, znanju i percepciji kupaca, a upravo elementi identiteta utječu na stvaranje slike o organizaciji. U suvremenim uvjetima poslovanja koje karakterizira konkurentnost, zasićenost tržišta usluga, globalizacija i prevlast multinacionalnih korporacija ulaganje u pozitivan imidž tvrtke ključna je djelatnost u privlačenju i zadržavanju kupaca (Pirić, 2008).

Rezultati za prvu kategoriju, koja se odnosi na identitet i promociju tvrtke, prikazani su u *tablici 4* iz koje je vidljivo da su analizirane hrvatske logističke tvrtke, njih 72, slijedile osnovne smjernice za izradu *web* stranica koje se odnose na poziciju logotipa tvrtke budući da 99 % tvrtki ima isti izražen na svakoj stranici. Prema J. Nielsenu (1999) logo na svakoj stranici predstavlja jednu od 10 osnovnih smjernica za kvalitetan *web* dizajn budući da je snažan vizualni signal organizacije i pomaže u zaokruživanju identiteta tvrtke. 81 % tvrtki ima osnovne informacije o tvrtki izražene na naslovnici.

Misija i vizija predstavljaju strateške odrednice poslovne organizacije. Vizija tvrtke jeste usmjeravajući čimbenik koji »...prenosi menadžerske aspiracije ciljanim skupinama i usmjerava energiju zaposlenih u zajedničkom smjeru pogodnom za daljnji razvoj poduzeća.« (Blažević i dr., 2010:402). Samo 14 % tvrtki na svojim stranicama ima izraženu viziju. Misija

definira osnovnu funkciju ili zadatak tvrtke po kojemu se ona razlikuje od drugih tvrtki, a samo njih 15 % iz analiziranog uzorka ima istu izraženu na vlastitim web stranicama.

Društvena odgovornost, jedan od važnih područja na kojima se očituje identitet poslovne organizacije, u ovom radu analizirana kroz tri elementa, nedovoljno je zastupljena na *web* stranicama hrvatskih logističkih tvrtki. Njih samo 9,6 % ima sadržaj povezan s ulogom tvrtke u zaštiti okoliša, strateška usmjerenja samo 8,2 %, a socijalne aspekte poslovanja ima na svojim web stranicama samo 6,8 % logističkih tvrtki.

Newsletter, odnosno elektronički bilten, predstavlja periodičku publikaciju koju izdaje tvrtka, a sadrži informacije o tvrtki koje bi mogle biti zanimljive ciljanoj publici, uglavnom u formi vijesti o poslovnoj organizaciji i kontakt podatke, a dostavlja se putem *e-maila*. Samo 9,5 % ispitanih tvrtki na svojim *web* stranicama nudi mogućnosti preuzimanja i registracije za tvrtkin *Newsletter*. Postojanje strukovnih članstava i certifikata objavilo je samo 26 % tvrtki, reference samo 16 %, mogućnost preuzimanja časopisa nudi 6,8 % a studije samo 1,3 % tvrtki. Vijesti o poslovnoj organizaciji zastupljene su u nešto višem, ali ipak nedovoljnom postotku, kod 30 % tvrtki iz uzorka.

Tablica 4. *Identitet i promocija tvrtke*

Identitet tvrtke i promocija	Sadrži	Ne sadrži	Postotak sadrži
Logo na svakoj stranici	72	1	99 %
Osnovne informacije na naslovnici	59	14	81 %
Misija	11	62	15 %
Vizija	10	63	14 %
Povijest tvrtke	14	59	19 %
Strukovna članstva i certifikati	19	54	26 %
Reference	12	61	16 %
Priopćenja za javnost	6	67	8 %
Vijesti	22	51	30 %
Newsletter	7	66	9,5 %
Časopis	5	68	6,8 %

Web stranice hrvatskih logističkih...

Studije	1	72	1,3 %
Baza fotografija i video prezentacija	8	65	12,3 %
Uloga tvrtke u zaštiti okoliša	7	66	9,6 %
Strateška usmjerenja	6	66	8,2 %
Socijalni aspekti poslovanja	5	68	6,8 %

4.2. Sadržaj *web* stranice

Sadržaj *web* stranica analiziran je u drugoj kategoriji kroz postojanje izbornika (menija) za glavne teme sadržaja, a rezultati su prikazani u *tablici 5*. Hrvatske logističke tvrtke u najvećem broju pridaju pažnju sljedećim elementima, od kojih se i sastoje postojeće podrazine: O nama, Usluge te Kontakt i lokacija dok su ostali elementi gotovo zanemareni. Kategorija klijenti postoji kod 8,2 % stranica, karijere kod 12,3 %, a novosti i mediji kod samo 13,7 % *web* stranica hrvatskih logističkih tvrtki.

Tablica 5. Sadržaj *web* stranica

Sadržaj <i>web</i> stranice	Sadrži	Ne sadrži	Postotak sadrži
O nama	65	8	89 %
Usluge	65	8	89 %
Kontakt i lokacija	67	6	91,8 %
Klijenti	6	67	8,2 %
Karijere	9	64	12,3 %
Novosti i mediji	10	63	13,7 %
Društvena odgovornost	1	72	1,4 %

4.3. Usluge

Rezultati analize usluga *web* stranica, analiziranih kroz 10 elemenata, prikazani su u *tablici 6*. Detaljnu prezentaciju svake ponuđene usluge ima 63 % stranica dok posebne podrazine za pojedinu uslugu ima 58,9 % stranica iz uzorka. Ostali elementi su gotovo zanemareni odnosno samo 19 % tvrtki prilikom prezentacije usluga izražava prednosti koje njihovi kupci mogu ostvariti, 16,4 % stranica nudi obrazac za upit i narudžbu, 35,6 % ima korisne linkove,

7,4 % posebne kategorije usmjerene ciljanim industrijama, 12,3 % *download* i *online* sustave, 13,7 % informacije za potencijalne kandidate a samo 11 % ponudu otvorenih radnih mjesta.

Tablica 6. Usluge web stranica

Usluge	Sadrži	Ne sadrži	Postotak sadrži
Posebne poveznice za pojedinu uslugu	43	30	58,9 %
Detaljna prezentacija svake usluge	46	27	63 %
Izražene prednosti za kupce	14	59	19 %
Posebne kategorije za ciljane industrije	5	68	7,4 %
Download i online sustavi	9	64	12,3 %
Obrazac za narudžbu i upit	12	61	16,4 %
Informacije za potencijalne kandidate	10	63	13,7 %
Otvorena radna mjesta	8	65	11 %
Korisni linkovi	26	47	35,6 %
Zaštita podataka posjetitelja stranice	11	62	15 %

4.4. Kontakti

U top 10 pogrešaka *web* dizajna u 2005. godini nalazi se i nedostatak podataka o kontaktima vlasnika *web* stranice (Nielsen, 2005). U *tablici 7* prikazani su rezultati analize četvrte kategorije sadržaja koja se odnosi na postojeće kontakte i kartu lokacije analiziranih *web* stranica. Većina tvrtki na svojim stranicama ima izraženu adresu sjedišta tvrtke (98,6 %), telefon (98,6 %), faks (96 %) te *e-mail* (93 %). U nešto manjem postotku na naslovnici se nalazi brzi kontakt (56,2 %) i karta lokacije (53,4 %). Obrazac za kontakt, obrazac za prijavu za radno mjesto i kontakt za medije gotovo da su zanemareni.

Tablica 7. Kontakti

Kontakti	Sadrži	Ne sadrži	Postotak sadrži
Brzi kontakt na naslovnici	41	32	56,2 %
Adresa	72	1	98,6 %
Telefon	72	1	98,6 %
Faks	70	3	96 %
e-mail	68	5	93 %

Karta lokacije	39	34	53,4 %
Obrazac za kontakt	12	71	16,4 %
Obrazac za prijavu za radno mjesto	5	68	6,8 %
Kontakti za medije	5	68	6,8 %

4.5. Upravljanje i održavanje

Rezultati analize pete kategorije sadržaja koja se odnosi na upravljanje i održavanje *web* stranice prikazani su u *tablici 8*. U top 10 pogrešaka svih vremena *web* dizajna spada i nemogućnost pretraživanja teksta na stranici (Nielsen, 2003). Samo 20,5 % hrvatskih logističkih tvrtki ima ovu mogućnost. Mapa *web* stranice ima zadaću korisnicima pružiti mogućnost jasnog pregleda sadržaja, a samo 6,8 % stranica iz uzorka imaju takvu mogućnost. Ni jedna analizirana stranica nema obrazac za komentare posjetitelja čime je potpuno zanemarena mogućnost dobivanja povratne informacije od posjetitelja stranice što je jedna od temeljnih karakteristika i prednosti internetskog marketinga, njegova interaktivnost i mogućnost dvosmjerne komunikacije između uključenih strana.

Tablica 8. Upravljanje i održavanje *web* stranica

Upravljanje i održavanje	Sadrži	Ne sadrži	Postotak sadrži
Odabir jezika	39	34	53,4 %
Mapa stranice	5	68	6,8 %
Obrazac za komentare posjetitelja		73	0 %
Mogućnost pretraživanja	15	58	20,5 %

4.6. Lokacija *web* stranice

Rezultati analize za šestu kategoriju sadržaja koja se odnosi na lokaciju *web* stranica prikazani su u *tablici 9*. Upotreba internetskih pretraživača nezaobilazna je aktivnost svakog korisnika interneta. Na svjetskoj razini ovim tržištem dominira internetski pretraživač Google s udjelom od 89,94 % a slijede ga Bing (Microsoft) s udjelom 4,37 % i Yahoo s udjelom 3,93 % (Škare, 2011). Sve analizirane *web* stranice (100 %) lako se pronalaze na tražilici Google prema imenu tvrtke te je većina pozicionirana na prvom mjestu pretrage. Budući da tražilica Google ima najznačajniji udio u tržištu internetskih pretraživača, smatrala sam da su rezultati

pretrage navedene tražilice reprezentativni stoga je pozicija na ostalim pretraživačima izostavljena iz analize.

Tablica 9. Lokacija web stranica

Lokacija <i>web</i> stranice	Sadrži	Ne sadrži	Postotak sadrži
Intuitivan URL – sadrži ime tvrtke	73	0	100 %
Lokacija na tražilici www.google.com	73	0	100 %

5. Zaključak

Na temelju postojećih spoznaja o prednostima internetskog marketinga kao značajnog kanala prodaje i/ili distribucije usluga, odnosno kao važnog alata za upravljanje odnosima s kupcima provedena je analiza sadržaja *web* stranica hrvatskih logističkih tvrtki. Rezultati ukazuju na nekoliko elementa kojima analizirane tvrtke posvećuju najviše pažnje, a to su logo na svakoj stranici i osnovne informacije na naslovnici. Više od 50 % analiziranih stranica ima izbornik sadržaja na naslovnoj stranici koji se sastoji od 3 poveznice sa sljedećim kategorijama: O nama, Usluge te Kontakt i lokacija. Prosječna *web* stranica iz uzorka ima podrazine za svaku postojeću uslugu, a usluge su detaljno prezentirane. Nadalje posjeduje mogućnost odabira jezika, intuitivnu URL adresu koja se sastoji od imena tvrtke te je dobro pozicionirana na internetskom pretraživaču Google. Prosječna *web* stranica iz uzorka je jednostavna i elementarna, s najviše tri postojeće podrazine.

Prema mišljenju Željka Paniana (2000), stanje elektroničkog poslovanja u Hrvatskoj je u tom trenutku bilo krajnje nezadovoljavajuće iako je priznata nužnost usvajanja standarda i usmjerenja koje je Europa već prihvatila. Definiranjem kriterija glavne djelatnosti pri Hrvatskoj gospodarskoj komori odabrana je Djelatnost ostalih agencija u prijevoza (I 634) te je na taj način pronađeno ukupno 497 registriranih tvrtki. Analizom *web* stranica odabranih tvrtki utvrđeno je da njih čak 360 ne posjeduje vlastitu *web* stranicu, što iznosi 72,4 % ukupnog broja tvrtki. Navedeni podatak ukazuje na činjenicu da hrvatske logističke tvrtke još uvijek, u velikom postotku, nisu prepoznale važnost i mogućnosti internetskog marketinga

odnosno da se stanje elektroničkog poslovanja od 2000. godine do danas u logističkoj djelatnosti nije značajno promijenilo. Postavljanje *web* stranice prvi je i elementarni korak prema realizaciji koncepta elektroničkog poslovanja koji se sastoji od nekoliko ključnih razina: 1) pojaviti se i biti na internetu, 2) postaviti strukturirano *web* mjesto, 3) iskušavati mogućnosti elektroničke trgovine, 4) prakticirati elektroničko poslovanje, 5) postati važnim subjektom na internetskom tržištu i 6) ostati »u igri« (Panian, 2000:277). Sukladno rezultatima analize možemo zaključiti da su samo malobrojne logističke tvrtke ostvarile prvi korak dok većina hrvatskih logističkih tvrtki nije još ni započela svoj put prema ostvarenju koncepta elektroničkog poslovanja.

Rezultati analize, nadalje, ukazuju na nisku razinu svijesti hrvatskih logističkih tvrtki o utjecaju pozitivnog imidža kao »...sveukupnog dojma o poduzeću i o njegovom cjelovitom poslovanju stvorenom u očima javnosti« (Barich i Kotler u Pirić, 2008:154) na postizanje konkurentske prednosti. Od ukupno 16 analiziranih elemenata povezanih s identitetom tvrtke sljedećih 14 je gotovo potpuno zanemareno: informacije o misiji, viziji, povijesti tvrtke, strukovnim članstvima i certifikatima, referencama, ulozi tvrtke u zaštiti okoliša, strateškim usmjerenjima, socijalnim aspektima poslovanja, postojanje *Newslettera*, časopisa, priopćenja za javnosti, vijesti, studija, baza fotografija i videoprezentacija. Rezultati postaju još porazniji kada se u obzir uzme podatak da se među analiziranim tvrtkama nalazi oko 10 % onih koje su u vlasništvu vodećih europskih logističara i da su ovdje navedeni elementi, uz manju iznimku domaćih tvrtki, uglavnom zastupljeni na njihovim *web* stranicama. *Online* sustave praćenja pošiljaka na svojim *web* stranicama ima samo 12,3 % tvrtki što ukazuje na potrebu za većim ulaganjem u informatizaciju logističkih procesa. Mogućnost pružanja točnih informacija o statusu pošiljke u svakom trenutku preduvjet je zadovoljstva krajnjeg korisnika. Sljedeća tri analizirana elementa ističemo kao smjernice za daljnji razvoj kvalitete *web* stranica hrvatskih logističkih tvrtki: obrazac za upit i narudžbu koji ima samo 16,4 % tvrtki, zaštitu podataka posjetitelja stranice prisutne kod samo 15 % stranica i odabir jezika zastupljen kod 53,4 % tvrtki, a koji predstavlja osnovni preduvjet poslovanja hrvatskih logističara na otvorenom tržištu Europske Unije. Treba imati na umu da hrvatskim logističkim tržištem dominiraju

multinacionalne korporacije stoga je, za sve domaće tvrtke na ovom tržištu, iznimno važno kontinuirano ulaganje kako u kvalitetu usluga tako i u sve oblike vlastite promocije.

Literatura:

Andrić, Berislav (2012). Primjena modela za mjerenje kvalitete web mjesta u elektroničkom marketingu hotela u Republici Hrvatskoj, *Poslovna izvrsnost*, 6 (2):27-45

Blažević, Zrinka; Tolušić, Marija; Micolčević, Mladen (2010). Analiza postojanja međusektorske diferencijacije pri postavljanju vizije i misije, *Ekonomski vjesnik*, 22 (2):401-408

Brečić, Katarina; Milanović, Lana; Šimunjak, Maja (2012). »Amerikanizacija« bez trivijalizacije: analiza novinskog izvještavanja o predizbornoj kampanji Vesne Pusić 2009. godine, *Društvena istraživanja*, 21 (2):523-544

Dukić, Gordana; Blažević, Maja (2011). Implementacija i upravljanje e-marketingom u hrvatskom nakladništvu, *Libellarium*, 3 (1):81-101

Kotler, Philip; Armstrong, Gary; Wong, Veronica; Saunders, John (2008). *Principles of Marketing*, Fifth European Edition, Essex: Pearson Education Limited

Mich, Luisa; Franch, Mariangela; Cilione, Gabriella (2003). The 2QCV3Q quality model for the analysis of web site requirements, *Journal of Web Engineering*, 2 (1):105-127

Nielsen, Jakob (1999). *Designing Web Usability: The Practice of Simplicity*, Thousand Oaks: New Riders Publishing

Nielsen, Jakob (2005). Top 10 Web Design Mistakes of 2005, *NN/g Nielsen Norman Group: Evidence-Based User Experience Research, Training, and Consulting, Articles*, <http://www.nngroup.com/articles/top-ten-web-design-mistakes-of-2005/> (19. 10. 2013.)

Nielsen, Jakob (2003). The Ten Most Violated Homepage Design Guidelines, *NN/g Nielsen Norman Group: Evidence-Based User Experience Research, Training, and Consulting, Articles*, <http://www.nngroup.com/articles/most-violated-homepage-guidelines/> (19. 10. 2013.)

Panian, Željko (2000). *Internet i malo poduzetništvo*, Zagreb: Informator

Pirić, Valentina (2008). Utjecaj korporacijskih komunikacija na imidž i konkurentnost poduzeća, *Tržište*, 20 (2):149-162

Renko, Sanda; Fičko, Dejan; Petljak, Kristina (2009.). Novi logistički trendovi kao potpora maloprodaji, u Karić, Marijan (ur.). *Zbornik radova IX. međunarodnog znanstvenog skupa Poslovna logistika u suvremenom menadžmentu*, Osijek: Ekonomski fakultet u Osijeku, str. 155-170

Ružić, Drago (2003). *E-Marketing*, Osijek: Ekonomski fakultet u Osijeku

Spremić, Mario (nepoznato). *Web dizajn*, P. P. prezentacija,

<http://web.efzg.hr/dok/INF/pds/WEB%20DIZAJN.pdf>, (12. 3.2013.)

Škare, Vatroslav (2011). Internetski marketing, obnovljen separat poglavlja 19 u Previšić Jozo; Ozretić Došen, Đurđana (ur.) (2004). *Marketing*, Zagreb: Adverta, http://web.efzg.hr/dok/MAR/ipandza/UM-Internetski_marketing-separat_19_poglavlje.pdf, (10. 3. 2013.)

Zekić, Zdravko (2001). Logistički model dinamičke optimizacije poslovanja poduzeća, *Ekonomski pregled*, 52 (3-4):393-417

Zelenika, Ratko; Pupovac, Drago; Vukmirović, Slavko (2002). Elektroničko poslovanje – čimbenik promjene marketinško-logističke paradigme, *Ekonomski pregled*, 53 (3-4):292-318

Zelenika, Ratko; Grčić, Mirjana; Pavlić Skender, Helga (2009). Tercijarna logistika - logistika svih logistika, *Suvremeni promet - časopis za pitanja teorije i prakse prometa*, 29 (5):394-404

Irena Oroz Štancl*

CROATIAN LOGISTICS COMPANIES WEBSITES: ADVANTAGE OR DISADVANTAGE?

Abstract

Based on the existing knowledge about the benefits of Internet marketing content analysis of Croatian logistics websites was conducted and its primary objective was to determine the current level of quality of analyzed websites through the answers to questions about the identity of the company and its promotion, services, content, usability, management, maintenance and location of the websites. According to the author's knowledge there is no previous research of activities of Internet marketing and its share in marketing strategy of Croatian logistics companies until now therefore the purpose of the study is to contribute to the existing knowledge.

Key words: *logistics, logistics companies, website, content analysis, online marketing*

* Laneris Ltd, Slavka Kolara 72, HR-10 410 Velika Gorica, irena.stancl@laneris.hr

Natalija Mihelčić*

KULTURNA I DRUŠTVENA DJELATNOST U OPĆINI KOČEVJE 70-IH GODINA 20-OG STOLJEĆA

Sažetak

Rad obrađuje stanje kulturne i društvene proizvodnje u općini Kočevje 70-ih godina prošlog stoljeća. Naglasak je na prikazu vrsta kulturne i društvene djelatnosti u općini, njene raširenosti te značaja u urbanoj okolini. Kulturno-amaterska djelatnost u općini bila je jako razvijena u trećoj etapi socijalizma, ali usprkos tome još uvijek okrnjena zbog brojnih teškoća i prilika u kojima se nalazila.

Ključne riječi: *općina Kočevje, amaterska kulturna aktivnost, socijalizam*

1. Uvod

Kočevsku pokrajinu povjesničari i mnogi stručnjaci označili su »posebnom« te su je u svojim djelima obrađivali s mnogo opreza. No, prije opisa kulturne i društvene djelatnosti u općini Kočevje potrebno je napomenuti da su na to područje u 14. stoljeću doseljeni Nijemci te da su tu kao kompaktna etnička zajednica živjeli oko 600 godina. Za vrijeme Drugog svjetskog rata Hitler ih je, praktički u cijelosti, preselio na područje Južne Štajerske odakle su poslije kapitulacije Njemačke prognani s područja nove Jugoslavije. Na kočevskom području ostalo ih je tek dvjestotinjak, dok su se na ispražnjeno područje doselili ljudi iz raznih dijelova Jugoslavije.

Prije više od četiri desetljeća slika Kočevske pokrajine bila je potpuno drukčija nego što je možemo vidjeti danas. Razrušena i uništena zemlja bila je poslije rata prisiljena dići se iz

* Osnovna škola »Stopiče«, Stopiče 37, SL-8 322 Stopiče, natalie.mihelcic@gmail.com

(poslije)ratnih ruševina. Sanacija gospodarstva, obnova i uređenje fizionomske slike općine, uređenje komunalne i stambene problematike, uvođenje promjena na području školstva i sanacija te poboljšanje prometne povezanosti područja koja su se izredala među najznačajnijim zadacima lokalne vlasti u prvim poslijeratnim godinama. S druge strane, kultura i njena djelatnost ostale su »izvan konteksta« primarnih zadaća općine Kočevje te su bili od sekundarnog značaja. Međutim, ubrzo se pokazalo da je u stranu potisnuta kulturna djelatnost postala »oruđe« za širenje i jačanje socijalističke misli i duha. Usprkos činjenici da je područje kulture (uvijek) bilo zapostavljano ono je kao društvena sastavnica zauzimalo značajnu ulogu u samoupravnom društvu. Broj se kulturno-prosvjetnih društava i sekcija u usporedbi s predratnim vremenom povećao, makar se u 70-im godinama može uočiti njihovo blago smanjenje i to zbog brojnih poteškoća i nezanimanja stanovništva za takve djelatnosti.

Amaterske su se i profesionalne kulturne djelatnosti u općini Kočevje dvadeset godina poslije završenog Drugog svjetskog rata još uvijek borile s brojnim teškoćama, kao već i od samog početka svojeg djelovanja. Pomanjkanje prostora, stručnog kadra, financijskih sredstava i omladine bile su najčešće teškoće na popisu problema koje je trebalo nužno što prije riješiti. Ipak, za njihovo je rješavanje potrošeno previše vremena i izgovorenih riječi koje nisu riješile njihovu tešku situaciju. Sazivanje sastanaka društvenih i općinskih odbora nije (mного) pripomoglo rješavanju. Izabrani predsjednici društava i organizacija, njihovi članovi i predstavnici općinske vlasti raspravljali su (uzalud) o problematici, no zajednički jezik nisu pronašli. Dugogodišnji predsjednik Općinskog savjeta Svoboda, Jože Smolej (1959:1) ovako je izrazio mnijenje o (djelomičnom) rješenju zabrinjavajućeg stanja na području kulture u kočevskoj općini: »Prije svega je potreban solidan program rada koji treba obuhvatiti sve mogućnosti kulturnih užitaka.«...»...pri tome mnogo očekujemo...«...»...no treba dati veliku moralnu, a prije svega materijalnu potporu. Uvjeren sam, da ćemo naš kulturni život pokrenuti s mrtve točke samo s pametnim, planskim programiranjem i s udruživanjem svih sila. A za takav bi rad bio...«...»...potreban veći profesionalac«. Dobronamjerne i poticajne

riječi predsjednika bile su samo nada u »kulturni« pomak, no stanje se u 70-im godinama nije pomaknulo na bolje. Potonje ukazuje na već slabo stanje kulturne djelatnosti u prethodnom desetljeću koje se nastavljalo i slijedećih deset godina.

2. Raznolikost društveno-kulturne djelatnosti u općini Kočevje u 70-im godinama prošlog stoljeća

U općini su Kočevje u 70-im godinama prošlog stoljeća djelovala četiri Kulturno umjetnička društva Svoboda (Kočevje, Kočevska Reka, Stara Cerkev i Mozelj) te druga amatersko kulturno-prosvjetna društva u bližim i udaljenim selima. U okviru društava djelovale su različite sekcije, no najzastupljenije su bile pjevačka i dramska sekcija. Na području profesionalne kulturne djelatnosti djelovali su Kočevski muzej, Šeškov dom i knjižnica. Stvaraoci i nosioci kulturne djelatnosti bili su većinom školski učitelji i omladina.

Kulturna djelatnost najviše se razvila u središnjem gradu općine, u Kočevju, gdje su uvjeti za kulturne djelatnosti bili najbolji. Kočevje kao sjedište istoimene općine imalo je vodeću ulogu na kulturnom području s obzirom na to da je odavde potjecala organizacija i koordinacija kulturne djelatnosti u cijeloj općini. Tu je bila koncentracija stanovišta najveća kao i najveća koncentracija kulturnih djelatnosti u mreži kulturnih institucija i kulturnih organizacija te udruga koje su organizirale sve važne kulturne događaje u općini. Zbog svoje funkcijsko-ekonomske uloge Kočevje je bilo »poprište« najznačajnijih i najvećih priredbi/proslava u kočevskoj općini. U gradu je djelovalo KUD Svoboda Kočevje, ponovno ustanovljeno 1953. godine¹ (1960. godine (Cankar, 1960:3) udružilo se s KUD-om Svoboda Rudnik), koje je imalo

¹ KUD Svoboda bilo je u Kočevju ustanovljeno 1913. godine. Prvotne prostorije društva bile su u hotelu Post (danas su u obnovljenoj zgradi stanovi). Njegova djelatnost razvila se 1918./1919., a poslije toga je prestao djelovati. Prema sjećanjima Ivana Erkeru iz Brega pri Kočevju prostor je društva bio u gostioni Kiklmakl (današnja DZS), a kazališne predstave su se odvijale u gostioni Kmet (današnja gostiona Beljan). U vrijeme prije Prvog svjetskog rata predstave su se održavale u rudničkim barakama na Rudniku. Imali su pozornicu koju su dijelili s prosvjetnim društvom Kočevje.

dramsku, pjevačku, plesnu, baletnu, šahovsku i glazbenu sekciju.² Potonja je bila u okviru KUD-a Svoboda Kočevje najuspješnija sekcija koja je napornim radom i velikom marljivošću njenih članova i članica uspjela premostiti brojne kadrovske i financijske poteškoće, a djeluje i dan danas. Sekcije KUD-a Svoboda Kočevje imale su svoje prostorije u Rudarskom domu na Rudniku, ali i u prosvjetnom domu u Šalki vasi te povremeno u Šeškovom domu. Zbog prostorne stiske dolazilo je do nesporazuma između pojedinih sekcija unutar društava te s drugim kulturno-prosvjetnim društvima koja nisu djelovala u okviru Svobode Kočevje. U dugoročnom pogledu to je dovelo do neredovitih i sve rjeđih sastanaka te nespremnosti sekcija i društava, a većinom i do njihove propasti. Sekcije pri KUD-u Svoboda Kočevje počele su djelovati odmah poslije rata, ali je zbog nastalih poslijeratnih prilika njihov kulturni rad bio slab i još nepriznat. Tek u 50-im godinama, kada su bili ponovno ustanovljeni KUD-ovi Svobode, njihov je rad postao nešto živahniji i izrazitiji. Kazalište je ponovno zaživjelo u 50-im godinama poslije osnivanja Svobode Kočevje, ali se još uvijek borilo za svoj opstanak jer je stanje na području dramskog odsjeka bilo vrlo loše. Nedostajalo je glumaca i financijskih sredstava za postavljanje pozornice kao i za glumačke kostime, dok je među stanovnicima zanimanje za sudjelovanje bilo vrlo slabo. Međutim, iako se dramska sekcija našla u vrlo teškom položaju zanimanje za nju je među školskom omladinom bilo vrlo veliko, i to prije svega u redovima predškolske omladine. Godine 1974. bilo je ustanovljeno Lutkarsko kazalište, čiji počeci sežu u 1946./1947. godinu kada je djelovalo kao dječje lutkarsko kazalište u sklopu dramskog odsjeka KUD Svoboda Rudnik. Novoosnovano kazalište bilo je vrlo dobro primljeno među (pred)školskom publikom, a kasnije i među nešto starijom omladinom. Rad lutkara Matije Glada³, koji je djelovao u oba kazališta, nastavljao se je, a sudjelovao je i s lutkarskim kružokom na osnovnoj školi, gdje je zanimanje za školsku kulturnu djelatnost te vrste bilo veliko. Iste godine je novoosnovani Muški pjevački zbor Svoboda Kočevje počeo s redovitim vježbama. Početak pjevačkog zbora seže u 1968. godinu u Staroj Cerкви pod vodstvom Vere Ficko. Zbor je djelovao pod okriljem lokalnog vatrogasnog

² Limena glazba bila je u Kočevju ustanovljena 1927. godine.

³ Djelovao je u dramskoj sekciji KUD Svoboda Kočevje te je zaslužan za izradu mnoštva lutki.

Kulturna i društvena djelatnost...

društva, ali je uskoro preimenovan u Muški pjevački zbor Stara Cerkev. No, zbog novopridruženih pjevača iz Kočevja, kao i okolnih sela, pjevački zbor je preimenovan u Muški pjevački zbor Svoboda Kočevje a kako se zove i danas. Prvi zborovođa novog zbora bio je Ive Stanič, a udružio je pjevače iz mješovitog pjevačkog zbora Svoboda Kočevje iz 50-ih godina pod tadašnjim zborovođom Mirkom Trostom te pjevače pjevačkog zbora Jakob Gallus pod vodstvom Miloša Humeka. Zbor je od svog početka postizao uspješne rezultate na brojnim kulturnim priredbama te je sudjelovao na revijama pjevačkih zborova u Dolenji vasi. Također, svake je godine gostovao na pjevačkom taboru slovenskih pjevačkih zborova u Šentvidu (Štrumbelj, 1999).

Osim KUD-a Svoboda Kočevje, u kojem su većinom sudjelovali stariji stanovnici, bila je u gradu vrlo jaka i kulturna djelatnost školske omladine. Na Gimnaziji Kočevje djelovao je MKUD Matej Bor koje je sa svojim odsjecima pripremalo živahne kulturne programe za školske priredbe te je sudjelovalo i pri kulturnom dijelu priredbi za općinske i državne praznike. Najzastupljenije sekcije bile su pjevačka i dramska, dok je nešto manje zanimanja bilo za literarnu i šahovsku sekciju. Gimnazijsko društvo Matej Bor bilo je ustanovljeno odmah poslije rata 1946. godine (Humek, 1999) te je već od samog početka vrlo uspješno djelovalo na školskom kulturnom području. U 70-im su godinama imali 45 aktivnih članova (Zapisnik Izvršnega odbora..., 1971). Članstvo se u društvu stalno mijenjalo, a isto tako je bogatstvo programa pojedinih sekcija domamilo nove članove među gimnazijskom omladinom. Mentor i doajen društva bio je Miloš Humek,⁴ predsjednik Općinskog savjeta za kulturu u 60-im godinama i prvi ravnatelj glazbene škole (1961.-1984.), a svojim je ustrajnim i neumornim radom mnogo pridonio kulturnoj djelatnosti u općini Kočevje. Nakon svog

⁴ Profesor Miloš Humek rodio se 6. rujna 1917. u Ljubljani i to kao najmlađe dijete šestočlane obitelji. Sa ženom Žoržom (rođenom Petan) bio je 1945. godine poslan u Kočevje, gdje su se kao profesori zaposlili na kočevskoj gimnaziji. Humek je svoj život u Kočevju posvetio glazbi (bio je ravnatelj i profesor na glazbenoj školi u Kočevju) te je surađivao s brojnim kulturnjacima. Svoje glazbeno znanje i plemenitost, prožeto idealizmom, nastojao je prenijeti na omladinu i ljude oko sebe. Dugogodišnja kulturna zanesenost i djelovanje profesora Humeka dali su pečat kulturi u općini Kočevje.

dolaska na kočevsku gimnaziju 1945. godine osnovao je mješoviti pjevački zbor gimnazijalaca koji se kasnije pridružio MKUD-u Matej Bor. Također, g. Humek je bio i pokretač učiteljskog pjevačkog zbora na gimnaziji koji se zbog pomanjkanja muških vokala vrlo brzo razišao. Kasnije su počele djelovati još dvije pjevačke skupine, i to: Vokalna skupina Doremi (1967.-1979. godine), pod vodstvom Ive Staniča na osnovnoj školi, te vokalna skupina osam gimnazijalki koje su se zvale *Polyphonia*. Potonja je prestala djelovati 1978. godine, dok je mješoviti pjevački zbor pod vodstvom Ive Staniča djelovao još i u slijedećem desetljeću. Pjevački zborovi pod vodstvom prof. Humeka i Ive Staniča gostovali su i po drugim slovenskim krajevima. Literarna sekcija gimnazijalaca je jednom godišnje izdavala đачki list *Utrinki mladosti*⁵, koji je kasnije zbog neozbiljnog rada i nezanimanja gimnazijalaca prestao izlaziti.

Grad Kočevje imao je dvije kinodvorane gdje su se prikazivali domaći i strani filmovi te dokumentarne emisije. Matično kino Jadran, u središtu grada, od svoga je ustanovljenja 1935. godine⁶ (koje je prekinulo svoje djelovanje za vrijeme rata) imalo zabavno-kulturnu ulogu jer je osim redovitih kinopredstava ugošćivalo i brojne kulturne (ne)školske priredbe, plesove i priredbe za općinske ili državne praznike. Isprva su se filmske predstave prikazivale subotom i nedjeljom te praznicima a kasnije je uprava kina odredila raspored kinopredstava i tijekom tjedna, i to više puta dnevno. Kinodvorana je imala 418 sjedala, koja su bila rijetko kada potpuno zauzeta. Izbor filmova je bio bogat, ali im je kvaliteta bila loša. Uprava kina je na filmski repertoar uvrstila više zabavnih filmova, dok je bilo premalo filmova s odgojno-poučnim sadržajima. Upravu kina više su puta kritizirali zbog »neprimjerenih« filmskih

⁵ *Đački list* se isprva zvao *Prvi poganjki* a počeo je izlaziti 1952. godine, dok je u kasnim 50-im prestao izlaziti. Godine 1966. preimenovan je u *Utrinke mladosti*.

⁶ Kino *Jadran* je svoja vrata službeno otvorilo 10. kolovoza 1935. godine. Prvo zvučno kino uredili su bračni par Poje i to u bivšoj zgradi hotela *Trst* 1932. godine, dok su tri godine kasnije kupili i uredili prostor bivše gostione *Harde*, gdje i danas postoji zgrada kina. Za vrijeme rata zgrada je bila jako oštećena, ali su je bračni par Poje 1945. godine obnovili i opet počeli prikazivati filmske predstave. Godinu kasnije bili su primorani, zbog financijskih poteškoća, dvoranu uzdržavati davanjem u najam. Godine 1952. zgrada kina je nacionalizirana.

predstava te samog izbora filmova, a gledatelji su zbog slabe kvalitete filmova izlazili iz kinodvorane usred samih projekcija. Upravi kina bilo je prigovoreno da bira filmske predstave s lošim »odgojnim« elementom. To je prouzročilo neugodnosti između odraslih gledatelja i uprave kina. Prvi su smatrali da kinopredstave takve vrste kvare djecu i omladinu. U tom kontekstu, navodim članak iz *Novica* (1962:6) gdje se javno kritiziralo stanje »kočevske filmske politike«: »Više se filmova različitih vrsta prikazuje, a među njima filmovi s dvojbenim sadržajem. Uprava kina morala bi biti svjesna da djeca odlaze u kino i gledaju sve filmove, odnosno i one s lošim sadržajem. Treba se brinuti da kinopredstave nisu samo zabava, nego i odgojna, te i za odrasle.«...»Moraju se sastati predstavnici društvenih organizacija i vlasti, da riješe ‚filmsku‘ politiku.«. Na slično nailazimo i kod prikazivanja filmova po selima gdje su se gledatelji žalili upravi putujućeg kina Radničkog sveučilišta da prikazuje samo kaubojske filmove a premalo dokumentarnih filmova. Potonji primjer se dogodio u Osilnici gdje su »...kinopredstave putujućeg kina postale nekulturne, jer ne odgajaju gledaoce. O filmovima, koji se prikazuju, putujuće kino ne pruža filmske ocjene i tumačenja o njihovim umjetničkim vrijednostima.« (Dolenjski list, 1974a:9). Uprava kina Jadran je na gore spomenutu kritiku odgovorila strogo, te je kao razlog za »loš« izbor kinopredstava navela nemogućnost uvida u naručene filmove: »Narudžba filmova mora biti brza, jer se inače ne dobije dobar film.«...»Filmovi su brižljivo i stručno izabrani, strane filmove prikazujemo prema pregledu i uputama državne filmske komisije koja dopusti ili zabrani prikazivanje filma, dok se domaći filmovi moraju prikazivati.« (Novice, 1962:6). Pored slabe kvalitete filmova građani su se žalili i zbog slabog informiranja gledalaca o sadržaju filmske predstave. Uprava kina u početku je bila nedosljedna i neadekvatna te je slabo brinula o filmskim aranžmanima, a o filmskim novostima svoje je gledatelje obavještavala preko ormarića s informacijama, a kasnije preko novina.⁷ Kinopredstave su se rjeđe prikazivale u kinu Rudnik (1952. godine) u prosvjetnom

⁷ U 60-im godinama prošlog stoljeća postojao je oštar pritisak novinskih sredstava priopćavanja na upravu kina *Jadran*. U *Novicama* se može naći mnogo napisanoga o navedenom. Navodim (na osnovi pregledane periodike) da je raspored filmskih predstava u kinu *Jadran* objavljen u *Dolenjskom listu*, a na poticaj (zahtjev) javnosti raspored i sadržaj filmova objavljivali su se i u *Novicama* od 1956. do 1963. godine. U 70-im godinama 20. stoljeća nalazimo filmski raspored u *Dolenjskom listu*, a poslije prestanka izlaženja lokalnih *Novica* takve su

domu u Šalki vasi, i to jednom subotom te dva puta nedjeljom. Dvorana s 250 sjedala bila je (većinom) puna u vrijeme školskih praznika kada su djeca iz okolnih sela, Rudnika, Šalke vasi i Željna, redovito dolazila na prikazivanje filmova. Prosječan posjet kinu Jadran iznosio je 150 posjetitelja, a kino Rudnik je bilježilo petinu posjeta kapaciteta svoje dvorane. Posjet obiju kinodvorana bio je ovisan o vrsti i vremenu prikazivanja. Ukupno se u gradu prikazivalo oko 18 filmova tjedno (Zapisnik Izvršnega odbora..., 1971), dok je u sklopu Radničkog sveučilišta Kočevje djelovalo putujuće kino koje je bilo organizirano u Mozlju, Livoldu, Dolgi vasi, Stari Cerkvi, Brodu na Kolpi, Osilnici i Hribu. Višenamjenska dvorana Šeškoveg doma s 327 sjedala bila je najbolje opremljena dvorana u gradu. Služila je različitim sekcijama kulturnih društava a u njoj je izlagao i Kočevski muzej. Dvorana je imala veliku stalnu pozornicu koja je bila manjkavo opremljena; ipak, bila je više puta korištena za kazališne i lutkarske predstave. Na pozornici Šeškoveg doma⁸ redale su se predstave Mestnega gledališča Ljubljana, dječjeg Šentjakobskog gledališča iz Ljubljane, ljubljanske Opere, lutkarske⁹ igre pod vodstvom Matije Glada, pjevački nastupi gimnazijskog zbora i druge kulturne priredbe povodom internih, općinskih i državnih praznika. Više su puta na pozornici bila uprizorena dramska djela amaterskoga kazališta Jože Šeško (preimenovano u Sindikalno gledališče Kočevje) čiji je tijesni suradnik bio Vekoslav Figar, dugogodišnji predsjednik Komisije za dramsku djelatnost u Kočevju te vjerni sudionik izgradnje Šeškoveg doma 1938. godine. Šeškov dom, spomenik slovenske državnosti, postao je simbol kulture u Kočevju jer je kao kulturna ustanova u 70-im godinama značio dom kulturnim događanjima. Za potrebe raznih priredbi povremeno su se koristile dvorana Množičnih organizacij, koja je imala 100 sjedala, i dvorana lokalne gimnazije

rasporede objavljivale *Kočevske novice* (od 1984. do 1990.). Obavješćavanje o filmskim predstavama izvodilo se i preko zidnih ormarića za informacije gledateljima kina *Jadran*.

⁸ *Šeškov dom*, nekadašnji *Sokolski dom*, koji je bio poprište zasjedanja zbora zastupnika slovenskog naroda 1943. godine, služio je sve do 1963. godine kao vježbaonica školskoj omladini i sportsko-gimnastičkom društvu *Partizan Kočevje*, te kao prostor za kinopredstave, kulturne i društvene priredbe. Nekadašnji *Sokolski dom* bio je nakon završenog Drugog svjetskog rata preimenovan po kočevskom narodnom heroju Jožetu Šešku čije ime nosi i danas.

⁹ 1974. godine vodstvo je lutkarskog kazališta preuzeo Danilo Škulj koji je na kratko vrijeme naslijedio Matiju Glada.

s 80 sjedala. Spomenute dvorane su bile bez pozornice te su bile namijenjene za društvene i kulturne priredbe. Dvorana Doma tjelesne kulture nudila je prostor za kulturne priredbe s 60 sjedala, ali se koristila vrlo rijetko, jer su je koristila sportska društva za svoje potrebe. Drugi su prostori u Domu tjelesne kulture bili dodijeljeni različitim (sportskim) društvima, a aula je doma bila najprimjerenija za različite izložbene djelatnosti muzeja i škola.

Kao dio KUD-a Svoboda Kočevje u 70-im godinama je djelovala i limena glazba. Njeni početci sežu u 1927. godinu kada je počela djelovati prva glazbena djelatnost u gradu Kočevje. Njezin osnivač bio je Jože Petrovič, porijeklom iz Sela na Krasu. Poslije rata novoosnovana je glazbena skupina Proleter iznova našla svoj put u kulturnoj djelatnosti te postala sekcija KUD-a Svoboda Rudnik (potonja je bila ponovno osnovana 1951. godine) te je imala svoje prostorije na Rudniku, u novoizgrađenom Rudarskom domu (1959. godine). Spajanjem obaju društava Svoboda (Kočevje i Rudnik) 1960. godine glazbena je sekcija postala najdjelatnija sekcija u gradu. Brojila je oko 20 članova (Zapisnik Izvršnega odbora..., 1971) i to većinom rudara, a njezin je kapelnik bio Andrej Struna. Vremenom je broj članova narastao na 82 (Delavska godba, 1977). Glazba se je sve do kasnih 60-ih godina financirala pomoću članarine učlanjenih glazbenika i podupirućih članova, a 1971. godine je Sindikalni odbor rudnika predložio sufinanciranje glazbe od strane drugih društvenih organizacija i svih radnih kolektiva. Prijedlog se je iste godine ostvario a glazbena skupina se preimenovala u Delavsku godbu Kočevje.¹⁰ Dakle, postala je društvena organizacija svih građana s određenim

¹⁰ Glazbenu djelatnost u općini Kočevje nalazimo već u vrijeme između dvaju ratova. Prve skupine limene glazbe nastajale su u okviru vatrogasnih društava. Tako prve limene skupine nalazimo u Predgradu, Koprivniku, Mozlju, Kočevju te, također, u Starom logu. Prvi amaterski glazbenici u Kočevju počeli su svirati 1927. godine pod vodstvom Jože Petroviča. Djelatnost *Gradske glazbe Kočevje* polako je rasla, ali je njeno djelovanje prekinuo Drugi svjetski rat. Tek 1946. godine došlo je do ponovnog osnivanja omladinske skupine *Proleter* koja se 1949. godine raspala. Ponovno je bila osnovana 1951. godine i to kao *Rudarska godba* koja se 1962. godine preimenovala u *Limeni orkestar sindikalne podružnice Rudnik Kočevje*, a 1971. godine u *Delavsku godbu Kočevje*. Godine 1999. slijedilo je rođenje nove glazbene skupine imena *Limeni orkestar Kočevje - 1927*, a pod kojim djeluje još i danas (o početku i djelovanju glazbe vidi publikacije: Devjak, Sabina (2007). *Pihalni orkester Kočevje 1927-2007*, Kočevje: Kočevski tisk; Jerbič Perko, Vesna (2008). *Mestna godba Kočevje, Razstavni*

Kulturna i društvena djelatnost...

zadaćama i obavezama te pravilima glazbe. Djelatnost je glazbene skupine bila svestrana. Sudjelovala je na brojnim kulturnim i društvenim priredbama, proslavama, pogrebima te je priređivala i samostalne koncerte. U Dolenjskom listu (1974b:9) nalazimo, da je »Radnička glazba priredila koncert u Nami pod vodstvom Andreja Strune«. Isto tako u Kočevskim razgledima (Mrvar, 1977:41) čitamo o živahnoj djelatnosti glazbene skupine te njenog »...sudjelovanja na susretu limenih glazbi u Artičama kod Brežica.«. Glazbena skupina bila je »sastavni dio« skoro svake priredbe u gradu i izvan njega, bila je neizostavni kulturni element kulturnog pulsa u općini Kočevje. Njeno sudjelovanje se tražilo povodom općinskih i državnih praznika, a poduzeća su ih unajmljivala i za svoje interne proslave, kao što je to učinilo poduzeće Itas Kočevje povodom svog praznika, 3. srpnja 1973. godine, kada su glazbenici nastupili u dvorištu poduzeća (Delavska godba, 1977). Glazbena je skupina za svoje djelovanje i sudjelovanje na brojnim priredbama 1971. godine primila najviše općinsko priznanje Šeškovu nagradu (Devjak, 2007) te je bila odlikovana i drugim priznanjima.

Godine 1974. Kočevje je uvelo novost na području literarnog stvaranja. U gimnazijskoj dvorani 11. prosinca 1974. osnovan je Kulturni klub ili Klub kulturnih radnika čija je predsjednica bila Marjanca Colarič. Povodom njegovog osnivanja Marjanca Colarič (1975:54) je izjavila sljedeće: »Kulturom se bavi mnogo ljudi koji su mnogošto stvorili. Među njima su i pravi entuzijasti kojima je kultura u srcu te je žele sa svim zalaganjem pospješivati i približiti ne samo inteligenciji nego i radnom čovjeku te naročito omladini.«. Kulturni klub, koji je imao svoj prostor u gimnazijskoj dvorani a ponekad i u maloj dvorani Šeškovog doma, poticao je literarno stvaranje, priređivao literarne večeri s različitim domaćim i stranim literarnim stvarateljima te je u okviru svoje djelatnosti razvio i fotografsku te amatersku likovnu djelatnost. Jedna između brojnih pjesničkih večeri Kulturnog kluba bila je priređena u okviru 30-godišnjice oslobođenja Kočevja a kada su kulturni radnici »...čitali pjesme Mateja Bora, a članovi kluba Ivan Zoran, Franc Lovšin i Nebojša Ignjatović, predstavili svoje pjesme.

katalog, Kočevje: Pokrajiski muzej Kočevje; Delavska godba (1977). *50 let Delavske godbe Kočevje: Kočevje, 1927-1977*, Kočevje: Delavska godba).

Kulturna i društvena djelatnost...

U uvodnom dijelu večeri ih je lijepo pozdravio nonet Rog sa svojim pjesmama.« (Dolenjski list, 1975:9). Pokretačica se osnivanja Kluba kulturnih radnika života u Kočevju te klupskog stvaranja u 70-im godinama sjeća: »U gimnazijsku dvoranu, gdje su se odvijale kulturne večeri, pozivali smo književnike iz Ljubljane, moji gosti bili su između ostalih Dane Zajc, Veno Taufer, Ivo Svetina, Ifigenija Simonič, Ciril Zlobec, Milan Jesih.«...»I Novomještani su došli i predstavili se na večeri poezije...« (Novak, 2011:16). Kulturni klub se kasnije pridružio KUD-u Svoboda Kočevje u okviru kojega je djelovao sve do svog prestanka 1979. godine.

Velik je problem u gradu predstavljalo pomanjkanje prostora za kulturno-prosvjetna društva. Društvene organizacije i poduzeća unajmila su većinu prostora u gradu pa su brojna društva morala drugdje tražiti prostore za sebe. Uz to su se morala dogovarati s Kulturnom zajednicom Kočevje i društvenim organizacijama. Neka su poduzeća društvima prostorije davala u najam, no neka su društva prostorije dobivala u školama i gradskim dvoranama. Zbog potonjeg je omladinska djelatnost u 70-im godinama potpuno zamrla. Već desetljeće ranije klupska se djelatnost borila s prostornom problematikom jer je bila ograničena samo na prostor bivšeg Steklarstva (Dolenjski list, 1963) oko kojega se skupljala omladina i stariji građani. Želja za oživljavanjem omladinskog (klupskog) života u 70-im godinama bila je velika, ali zbog pomanjkanja prostora omladinski klub nije zaživio. Mjesna zajednica Kočevje i Općinski odbor Kočevje obećavali su prostore za omladinski klub. Dogovarali su se o smještaju kluba u prostorijama zgrade Vezena ili u prostorijama kina Rudnik, dani su i prijedlozi o njegovom smještaju u skladište Trikona, iza kavane u središtu grada, ili u zgradi Mjesne zajednice (Dolenjski list, 1976). Ali do realizacije prijedloga nije došlo tako da je omladina ostala bez svog omladinskog kluba. Tek 1985. godine omladinski je klub dobio prostorije u nekadašnjoj gostioni Rog, pa je tri godine kasnije službeno otvorio vrata u obnovljenoj zgradi iste gostione koja se preimenovala u gostionu Škorc (Kočevske novice, 1988). Od tada omladina je imala u njemu svoje prostorije, a otvoren je i disko. Klupska djelatnost je zaživjela i na Rudniku, gdje je bila jako dobro primljena.

Kulturni puls općine Kočevje u 70-im godinama prošlog stoljeća bio je raznolik, ali, ipak, skroman. S obzirom na brojčano slabo zastupljene sekcije kulturno-prosvjetnih društava kulturna proizvodnja bila je odraz nezanimanja stanovništva koje u kulturnom stvaralaštvu nije vidjelo smisla te se radije prepuštalo svakodnevnom životarenju. Savez kulturno-prosvjetnih društava općine Kočevje pozivao je i poticao kulturno stvaranje i sudjelovanje, ali rezultat nije bio previše zadovoljavajući. Čak ni skroman kulturni život u općini nije mogao zaživjeti jer su se kulturno-prosvjetna društva i njihove sekcije neprestano suočavale s brojnim problemima. Među najčešćima je bio problem pomanjkanja financijskih sredstava te pomanjkanje prostora za djelovanje. Neka su društva ostala bez svojih prostorija, a opet, druga su propadala te se snalazila u malim i neprimjerenim prostorima. Dvorane su u naseljima bile višenamjenske, ali dotrajale i neopremljene, većinom i neuporabive. Neodgovarajući kadar i pomanjkanje stručnjaka doveli su do slabijeg kulturnog stvaranja. Uzrok za skromnu kulturnu djelatnost u općini Kočevje možemo (možda) tražiti i u socijalnoj i nacionalnoj strukturi stanovništva. Nacionalno miješano područje, kamo su se poslije Drugog svjetskog rata doseljavali doseljenici iz republika bivše Jugoslavije, nije bilo jedinstveno područje i još manje su se njeni stanovnici osjećali kao jedinstven i usklađen narod. U takvoj je nacionalno šarenoj slici »kulturni duh« u Kočevskoj općini teško zaživio. Zemlja je ostala stigmatizirana, prožeta strahom i neizvjesnošću. Dvadesetak godina poslije rata kulturna djelatnost u općini Kočevje još nije bila u »tračnicama« u kojima su je mnogi očekivali. Nekoliko je godina jedva oživljena kulturna djelatnost u kočevskom području zaostajala za ostatkom Slovenije te postala »zemlja bez kulture«. Prekinuti njenu nedjelatnost bila je doduše primarna zadaća kulturnih društava, ali se je pokazalo da će politički zacrtana zadaća teško doseći svoj cilj. Stanovnici općine Kočevje nisu bili prijemljivi za »kulturnu otvorenost« a kako bi se moglo očekivati. Baš je zbog toga »uzgoj nove kulture«, istovremeno i očuvanje osjećaja pripadnosti domaćem podneblju, bila teška zadaća koju su si zadala društva, no to se i do današnjih dana nije ostvarilo.

Sedamdesete su godine 20. stoljeća općini Kočevje donijele brojne novosti; tako se razvila mreža televizijskih i radijskih prijemnika, kino je za stanovnike značilo velik tehnološki

napredak, a život je postao živahniji. Razvojem i napretkom na području gospodarstva, školstva i znanosti, stambene tematike te infrastrukture kulturna je djelatnost u općini postavljena na »sporedni kolosijek«. Bez obzira na njenu sporednu ulogu među društvenim djelatnostima ipak si je utrla put među stanovništvom te nekima predstavljala način života. Međutim, pokazalo se da, usprkos velikom nastojanju i trudu kočevskih kulturnjaka i ljubitelja kulture, kulturna djelatnost nije dosegla zadovoljavajuću razinu koja je bila zacrtana već odmah nakon Drugo svjetskog rata. Nepremošćivanje brojnih teškoća kod kulturnog stvaranja značilo je prepreku na području kulture koju društva, organizacije i kulturne ustanove u sljedećem desetljeću nisu mogli potpuno nadići. Kulturna je djelatnost za mnoge stanovnike važila tek kao »...beznačajan segment' u ljudskom životu kojem nisu posvećivali pozornost.« (Anonimno, 2010). S takvim razmišljanjem većine općina Kočevje ušla je u sljedeće desetljeće 20. stoljeća.

3. Zaključak

Razvijena kulturna djelatnost u 70-im godinama prošlog stoljeća značila je vrhunac kulturne eskalacije jer je s brojnim društvenim sekcijama i skupinama prouzročila pravu »euforiju« na kulturnom području a kojoj se nisu mogli načuditi ni predstavnici općinske vlasti. Unaprijed propisani kulturni programi značili su upravo ono što se od kulturnjaka i drugih amaterskih kulturnih stvaratelja očekivalo, a istovremeno je značilo, naprosto, i »nadgradnju« kulturnog stvaranja koje se vuklo iz proteklih godina. Kao što je bilo za očekivati, kulturna djelatnost je bila najjača u središnjem gradu općine a njena blaga konkurencija postala su i seoska kulturna društva. Pomaku ka bolje organiziranom i većem kulturnom stvaralaštvu pripomogla je činjenica da je ono postalo svojevrsan svakidašnji kapric nekima koji su u njemu vidjeli jedino oruđe za ispunjenje težnji socijalistički obojene ideologije kulturne politike koja bi trebala prožimati svakodnevnicu svakoga pojedinca. Spomenuta amaterska kulturna društva su u spomenutom razdoblju djelovala silovito, po svojim najboljim moćima, ali usprkos svom trudu i angažiranosti nisu dosegla onaj stupanj razvijenosti kakav si je zamislila općinska vlast. Ne treba zanemariti činjenicu da su velike zapreke boljem i

strukturiranom kulturnom djelovanju značile brojne teškoće za koje se pokazalo da ne spadaju na popis brzih i nužnih rješenja.

Zasigurno stoji činjenica da je amaterska kulturna djelatnost u Kočevju važila za najjaču, te je značila uzor ostalim društvima u daljoj i bližoj okolici kao i seoskim sekcijama. No, njezin je opstanak bio uvijek upitan. Zadnje su godine socijalizma navijestile kraj režima koji je gurnuo u propast kulturno stvaranje.

Literatura:

Anonimno (2010). *usmeni intervju*, 6. 4. 2010.

Cankar, France (1960). *Združitev Svobod, Novice*, V (43), Kočevje, 22. 10. 1960., str. 3

Colarič, Marjanca (1975). *Človek in kultura, Kočevski razgledi*, I, Kočevje, 4. 5. 1975., str. 54

Delavska godba (1977). *50 let Delavske godbe Kočevje: Kočevje, 1927-1977*, Kočevje: Delavska godba

Devjak, Sabina-Ivana (2007). *Pihalni orkester Kočevje 1927-2007: zbornik ob 80. obletnici delovanja orkestra*, Kočevje: Pihalni orkester Kočevje

Dolenjski list (1963). Drobne iz Kočevja, VIII (18-19), Novo mesto, 27. 4. 1963., str. 9

Dolenjski list (1974a). Drobne iz Kočevja, XXV (11), Novo mesto, 14. 3. 1974., str. 9

Dolenjski list (1974b). Drobne iz Kočevja, XXV (38), Novo mesto, 10. 10. 1974., str. 9

Dolenjski list (1975). Drobne iz Kočevja, XXVI (20), Novo mesto, 15. 5. 1975., str. 9

Dolenjski list (1976). Drobne iz Kočevja, XXVI (40), Novo mesto, 30. 9. 1976., str. 9

Humek, Miloš (1999). *Kočevje, kraj (ne)srečnega imena...: (prosto po Prešernu)*, Kočevje: samozal.

Jerbič Perko, Vesna (2008). *Mestna godba Kočevje: razstavni katalog*, Kočevje: Pokrajinski muzej

Kočevske novice (1988). O mladinskem klubu, V (8), Kočevje, 17. 10. 1988., str. 2

Mrvar, Marjan (1977). Srečanje pihalnih godb v Artičah, *Kočevski razgledi*, III, Kočevje, 8. 2. 1977, str. 41

Novak, Romana (2011). intervju s Marjanco Kočevar, pesnico, *Kočevski utrip*, Ribnica, str. 16
Novice (1962). Nekaj o naši filmski reklami, jeziku in sporedu, VII (7), Kočevje, 9. 2. 1962., str. 6

Smolej, Jože (1959). Razgovor, *Novice*, V (51), Kočevje, 12. 12. 1959., str. 1

Štrumbelj, Ciril (1999). *Moški pevski zbor Svoboda: 25 let*, Kočevje: Kočevski tisk

Zapisnik Izvršnega odbora Temeljne kulturne skupnosti občine Kočevje: Pregled stanja kulture i kulturne djelatnosti v občini Kočevje, (1971), Kočevje

Natalija Mihelčić*

CULTURAL AND SOCIAL ACTIVITY IN THE MUNICIPALITY OF KOČEVJE DURING THE 1970s

Abstract

The paper deals with the state of cultural and social production in the municipality of Kočevje during the 1970s. The emphasis is on the presentation of types of cultural and social activity in the municipality, its extent and importance in the urban environment. Amateur cultural activity in the municipality was strongly developed in the third stage of socialism, but nevertheless curtailed due to numerous difficulties and circumstances in which it existed.

Key words: *municipality of Kočevje, amateur cultural activities, socialism*

* Elementary school "Stopiče", Stopiče 37, SL-8 322 Stopiče, natalie.mihelcic@gmail.com

Pjesnički kutak

Dejan Djordjević

JA, PESNIK I LOVAC

Na puškomet od kolibe

Zec čita moju pesmu

Lovac sluša i plače

Pomislim

Priroda je čudo.

Lovac puca u zeca

Pesnik gine

Kažem:

Pesma nije zec.

Šta posle

Pesnika

Lovca

I Mene?

PESNICI TRAGIČARI

Ako je pesma njihov život

Pustite ih nek žive.

Ako je pesma njihovo dozivanje

Odazovite se.

Ako je traganje njihova suština

Pustite ih nek tragaju.

MOJ GRAD"

Na ulicama moga grada

Probaju nova odela

Glančaju cipele

Fotografišu se za sutra.

Sa krovova visokih zgrada

Odžaćari pozdravljaju prolaznike

Skidaju kape i mašu zastavama

Prognoziraju vreme za sutra.

Pesnici, slikari i glumci

Hodaju po žici

Gledaju pticama u krila

Ostavljaju sutra za sobom.

U centralnom parku

Jedan nenamerni putnik

Zavija cigaretu u novinu

I pali današnji datum.

Prijevod

Christopher R. Hallpike

KAKO DJELUJE SOCIJALNA EVOLUCIJA*

1. Ljudska revolucija

Prije samo 10.000 godina čitav ljudski rod činile su male skupine lovaca-skupljača. Usvajanje zemljoradnje i pripitomljenje životinja pokrenuli su golemu preobrazbu naših života, došlo je do otkrića metala, uspona moćnih država, razvoja pisma, matematike, filozofije, iskorištavanja energije vode i vjetra, pojave suvremene znanosti i tehnologije industrijskog društva. U tek nekoliko tisućljeća ljudske su se mogućnosti preobrazile, od primitivnog stanja neznanja i tehnološke nemoći do ne samo položaja dominantne vrste na Zemlji već vrste čija su je dostignuća u misli, umjetnosti, znanosti, tehnologiji i vlasti u potpunosti postavila izvan usporedbe sa životinjskim carstvom.

Sve ovo bilo je omogućeno nečim jedinstveno ljudskim – kulturom – pritom pod kulturom ne podrazumijevam jednostavno učenje novog ponašanja te prenošenje istog kroz generacije, za što sposobnost imaju mnoge životinjske skupine, već sposobnost upotrebe jezika s ciljem prijenosa ideja – znanja, običaja te društvenih institucija drugim ljudima. Kako god da je jezik nastao jednom kada se razvio omogućio je ljudima da budu međusobno povezani ne samo putem čisto fizičkih veza, kao što su uzajamno timarenje ili dijeljenje zajedničkog mirisa, već putem zajedničkih ideja. Ljudsko društvo u potpunosti je nova vrsta sustava jer njegove institucije postoje samo u glavama ljudi kao ideje koje moraju biti priopćene jezikom: ne možemo primjerice vidjeti premijera već samo čovjeka, a što to *znači* biti premijerom mora se objasniti nekome tko to ne zna. Ovo se prikladno može učiniti jedino objašnjavajući na koji se način premijerova uloga uklapa u britanski Ustav, što za sobom posljedično povlači

* **Izvor:** Hallpike, R. Christopher (2011). *On Primitive Society, and other forbidden topics*, Bloomington: AuthorHouse, str. 81-103

objašnjenje čitavog niza suptilnih razlika između premijera i diktatora ili kralja, vlade, vladavine prava, demokracije itd. Pravila vezana uz brak i nasljedstvo, novac i financijski sustav, sindikate, poduzeća i nacije također su ideje u umovima ljudi koje moraju biti priopćene jezikom, upravo kao i ideje dobrog i lošeg, ili časti.¹

Ove izvanredne moći kulture navele su neke antropologe na ekstremnu i naivnu tvrdnju da zapravo uopće ne postoji nešto kao što je temeljna ljudska priroda te je prema tome sve što činimo samo rezultat kulture unutar koje smo odrasli – čak su i sve razlike između spolova kulturno uvjetovane. Međutim, činjenica da su u svim društvima, sadašnjim i prošlim, muškarci, i to prvenstveno mladi muškarci, odgovorni za većinu fizičkog nasilja, dovoljna je da se takva teorija odbaci. Postoje mnoge druge univerzalije u ljudskoj misli, osjećajima i ponašanju koje očigledno imaju biološko podrijetlo: primjerice, naša nevjerojatna sposobnost usvajanja jezika od ranog djetinjstva očigledno je urođena, isto tako, šest osnovnih emocija – ljutnja, strah, iznenađenje, gađenje, radost i tuga, zajedno s njima pripadajućim izrazima lica, koje su svojstvene svim ljudskim bićima, imaju primarno ishodište u biološkim, a ne kulturnim korijenima.²

Iako postoji daleko više ljudskih univerzalija nego što su to pojedini antropolozi spremni priznati one nam nisu od velike pomoći pri nastojanju da objasnimo *razlike* u ljudskom ponašanju, odnosno posebnosti, a to je slučaj upravo zbog toga što ono što činimo nije diktirano samo od strane naših gena već je isto tako ovisno o našem kulturnom okruženju?. Premda posjedujemo urođenu sposobnost učenja govora, ipak i dalje moramo biti odgojeni unutar ljudskog društva kako bi ova mogućnost bila ostvarena u obliku pravog govora. Možemo se složiti da je kapacitet za fizičku agresiju dio ljudske, a posebice muške, prirode, ali on se ne izražava, htjeli mi to ili ne, bez obzira na okolnosti; a motivacije za ratovanjem u plemenskom društvu i u suvremenim industrijskim državama imaju međusobno prilično

¹ U teoriji, moguće je načiniti važnu razliku između kulture i društva: kultura uključuje sustave ideja i vrijednosti kao što su religija, jezik i matematika, dok društva čine skupine osoba, institucija i mreža odnosa. No u praksi, kultura ne može postojati bez društva niti obratno, stoga ovdje nije potrebno dalje ulaziti u njihove razlike.

² Za vrlo zanimljiv materijal o ljudskim univerzalijama vidi Brown 1991.

različite obrasce. Ubijanje omraženih susjeda koji žive s druge strane rijeke iz osвете jer su ubili vaše rođake, i stjecanje pritom seksualnih usluga žena vlastite skupine, ne nosi nikakvu sličnost s motivima političara koji šalju vojnike suvremenih vojski da ubijaju potpune strance u dalekim zemljama, ili pak s motivima vojnika koji poslušno izvršavaju takve naredbe. Pozivanje na ljudsku prirodu i »gene za agresiju« s ciljem objašnjenja ovih vrlo različitih obrazaca ratovanja potpuno je neadekvatno: kako je to jedan istaknuti antropolog rekao »razlozi zbog kojih se ljudi bore nisu razlozi zbog kojih se dešavaju ratovi« (Sahlins 1977:8). Iako je ljudska priroda bila neizostavan i bitan dio socijalne evolucije potonja predstavlja složen proces koji uz našu biologiju³ uključuje mnoštvo drugih socijalnih i kulturnih faktora kojima ćemo se sada okrenuti.

2. Darwinizam i socijalna evolucija

Premda je nagla socijalna evolucija posljednjih 10.000 godina uključivala mnogo više od biološki utemeljenih motiva pojedinaca, mnogi ljudi vjeruju kako, barem u široj koncepciji, ona može biti objašnjena pomoću Darwinove teorije jer se vjeruje kako je takva koncepcija toliko jednostavna i moćna da može biti proširena daleko izvan domene biologije u onu ljudskog društva. Darwinova teorija objašnjava biološku evoluciju dvjema jednostavnim idejama: nasumičnim genetskim *varijacijama*⁴, i *odabirom* onih varijanata koje su uspješne u nadmetanju za preživljavanje. Na isti način, predloženo je, zašto ne bismo tretirali nove načine činjenja i mišljenja, izume, institucije, običaje, ideje itd., koje se pojavljuju nasumično, kao genske varijacije, pri čemu bi one novine koje su najbolje prilagođene bivale odabrane kroz snažno natjecanje koje se svakodnevno odvija? Takve će varijante preživjeti i biti oponašane u velikom broju, dok će neuspjesi s vremenom iščeznuti. Dakle, uspon civilizacije posljednjih nekoliko tisućljeća bio je slijepi proces pokušaja i pogrešaka koji je vodio do

³ Pokušaji sociobiologa da objasne čitav niz društvenih institucija pozivajući se na druge pretpostavljene instinkte kao što su teritorijalnost ili muške veze, ili navodnu tendenciju favoriziranja srodnika po cijenu nesrodnika, isto tako ne uspijevaju objasniti društvene razlike i obrasce povijesne promjene. Za izvršnu analizu zabluda sociobiologije vidi Kitcher 1985, kao i Hallpike 1984c.

⁴ Genska varijacija ne uključuje samo mutacije već i nasumično miješanje kromosoma pri spolnom razmnožavanju.

otkrića, novih načina činjenja i mišljenja, koji su bili bolje prilagođeni od ostalih, te su dali konkurentsku prednost pojedincima i grupama koji su ih usvojili, pri čemu su ona najjača i najučinkovitija isplivala na vrh mnoštva. Također, istim su se procesom, pokušaja i pogrešaka, nagomilali znanje, znanost i tehnologija te s vremenom trijumfirali nad neznanjem i praznovjerjem. Ova se verzija darvinizma često naziva društvenom ili kulturnom selekcijom te se naizgled čini kao savršeno razumna ideja.⁵

Pri pokušaju da objasni evoluciju kulture darvinist podrijetlo novih načina na koji se pojedine stvari rade tretira tek kao trivijalne i nezanimljive pojavnosti, odnosno kao »slijepu varijaciju«. Umjesto toga, usredotočuje se na ono što smatra pravim ključem evolucije, a to je tobože natjecanje i preživljavanje najpodobnijih – selekcija najbolje prilagođenih. Međutim, ideja nasumične varijacije zapravo objašnjava jako malo toga o društvenoj promjeni: u stvarnosti, u pravilu, ljudi ne iskušavaju čitav niz različitih načina na koje nešto mogu činiti, pri čemu najuspješnije varijante putem procesa natjecanja bivaju odabrane, dok

⁵ Darvinovska ideja varijacije može se, prema tome, vrlo jednostavno primijeniti na ljudsko društvo i kulturu na način na koji sam to opisao. No postoje oni koji tvrde, prateći trag Richarda Dawkinsa između ostalih, da postoje društveni ekvivalenti gena, temeljne čestice kulture često nazivane »memi«, koji se umnožavaju s većim ili manjim uspjehom. Socijalna i kulturna evolucija mogu se, prema tome, razumjeti kao promijene u relativnoj frekvenciji suparničkih mema u »memskoj zalihi«, baš kao i geni u genskoj zalihi. Kako god, daleko od napredovanja svrhe darvinizma, ovo samo uvodi potpuno bespotrebnu pomutnju između biološkog i socijalnog nasljeđivanja, koji su međusobno prilično različiti procesi. Živi organizmi trebaju gene jer se moraju razmnožavati, ali očigledno društva, institucije, običaji, i ideje općenito, nemaju djecu. Možda je motor s unutarnjim izgaranjem proizišao iz parnog stroja, ali on nije bio njegov potomak u pravom smislu te riječi. Stoga, nema razloga vjerovanju da memi mogu ili trebaju postojati, za razliku od gena, atoma i fonema koji zbilja postoje te su esencijalne znanstvene ideje. One su esencijalne jer jednom kada smo identificirali svojstvene foneme u jeziku, primjerice, lingvisti mogu otkriti pravila pomoću kojih se oni slažu u riječi. Na isti način, identificiranje različitih tipova atoma omogućuje kemičarima da otkriju pravila po kojima se udružuju da tvore različite tvari. Ali memi nisu fundamentalne čestice kulture, s obzirom na to da *bilo što* u ljudskom društvu i kulturi može biti ubrojeno pod mem, od »znanosti« i »religije« pa do trivijalne melodije ili fraze. Dakle, nema pravila njihove kombinacije, usporednih s onima lingvistike ili kemije, te posljedično oni nemaju objašnjavačku vrijednost. Raspravljao sam o problemu mema i drugim zabudama pri uporabi darvinovske teorije u objašnjavanju socijalne evolucije, u Hallpike 1986a:29-80.

one lošije bivaju uklonjene. Obično postoji ograničen izbor te se ljudi odlučuju na onaj najlakši ili najpogodniji – uostalom, bilo bi vrlo čudno kada bi bilo drugačije. Tako se, primjerice, gotovo svaki verbalni brojčani sustav na svijetu temelji na broju 10. Bismo li trebali vjerovati da je to rezultat nekakvog procesa pokušaja i pogreške putem kojega su tisuće društava iskušale čitav niz drugih brojeva te su samo oni sustavi temeljeni na broju deset preživjeli? Ili su možda pak ljudi, bez ikakvog procesa pokušaja i pogrešaka, gotovo uvijek išli prema broju deset iz jednostavnog razloga što imamo deset prstiju pa je upravo broj 10 bio najlakši i najočitiiji izbor?

Jednom kada prihvatimo da ljudi *čine ono što je najlakše* tada to proturječi čitavoj ideji slijepe varijacije, i to upravo zbog toga što će ono što je najlakše – fizički, psihološki, tehnološki, društveno itd. – biti vrlo ograničeno te u potpunoj suprotnosti s onim što je nasumično. Pokušaj razumijevanja promijene uvodeći slučajnu varijaciju u objašnjenje u stvari je kamuflaža za neznanje, što nas opravdava od istraživanja kako su se značajne inovacije u ljudskoj povijesti zbilja pojavile. Iako je to intelektualno mnogo zahtjevnije od pretpostavljanja slučajne varijacije, to je jedini put koji će nas dovesti do odgovora na pitanje kako se nešto pojavljuje unutar bilo kojeg društva. Umjesto nasumičnosti i slučajnosti mnogo češće nalazimo kako ne samo da postoji ograničen izbor već da je prisutna mogućnost postojanja prečaca do novih ideja ili otkrića, ili pak da je neka važna promjena bila olakšana određenim skupom uvjeta koji mogu biti objašnjeni. Također je logično da ako želimo raspravljati o tome zašto je nešto moglo opstati tada moramo razumjeti kako se ono uopće pojavilo. Razumijevanje *podrijetla*, prema tome, mora biti naša prva i osnovna briga, a vidjet ćemo kako tome ideja slučajne varijacije doprinosi vrlo malo.

Drugi noseći stup darvinovske teorije je pretpostavka kako je nadmetanje za opstankom između različitih načina činjenja i mišljenja unutar ljudskog društva oduvijek bilo vrlo žestoko jer je upravo nadmetanje ono što pogoni odabir. Međutim, tome nije tako. U našem suvremenom kapitalističkom svijetu vrlo brzih inovacija, financijskih nagrada za komercijalni uspjeh i naprednih komunikacija očigledno postoji vrlo visoka razina nadmetanja; navedeno nije samo istina za dobra i usluge već i za tržište ideja te naših stanovišta kako bismo trebali

živjeti. Ovi su uvjeti sami po sebi vrlo neobični. U ranijim periodima, a naročito u malim, tehnološki primitivnim društvima, brzina inovacije vrlo je spora i s malo alternativnih izbora, isto tako, svi različiti načini kako se nešto radi mogu biti održivi, što znači da je nadmetanje među njima vrlo slabo. Prema tome, široko rasprostranjen običaj ili institucija, kao što su magija ili ratovanje, nisu se nužno dokazali u strogoj borbi za opstanak – prisutna je mogućnost da jednostavno postoje često ponavljajuća obilježja ljudske prirode i društva koja ih proizvode. Ako uvjeti nisu zahtjevni onda će nešto neučinkovito lako opstati unedogled jer je pritom kompetitivni pritisak nizak. (Osvajačko ratovanje, trgovina, poslovanje i kapitalizam, debata i logički argument te znanstveni eksperiment drugi su primjeri koji ilustriraju razinu nadmetanja koja je porasla tijekom socijalne evolucije.)

Opstanak pojedinih običaja ili institucija, prema tome, ne dokazuje kako su oni bolje prilagođeni i korisniji od njihovih alternativa. Oni mogu biti beskorisni ali bezopasni, ili mogu biti štetni ali kombinirani s drugim običajima što *su* korisni, ili jednostavno ne moraju biti toliko štetni da unište određeno društvo. Uvjerenje da sve što je preživjelo *mora* biti dobro prilagođeno, i ako bismo samo bili dovoljno pametni uvidjeli bismo kako, često stvara lakovjerni stav uma koji je suprotan od onog znanstvenog. Zbog toga što su antropolozi bili uvjereni da ako pojedini običaj ili institucija opstanu oni moraju, nekako, biti prilagodljivi, tražili su bilo kakav pozitivan učinak koji bi imali na skupinu. Kada bi našli takav pozitivan učinak, što inače nije vrlo teško, tvrdili bi da to objašnjava njihovo postojanje (običaja i institucija), zanemarujući pritom vlastita objašnjenja pripadnika istraživane kulture a na koja se gledalo kao na praznovjerna i neznanstvena. Primjerice, antropologija je puna slabašnih objašnjenja osvete, ratovanja, kanibalizma, obredne razmjene, religije, vraćanja, proricanja, svetih krava itd., utemeljenih na njihovoj pretpostavljenoj vrijednosti za opstanak, a koja u potpunosti zanemaruje njihove zbiljske povijesne korijene te vjerovanja samih nositelja kulture. (Očigledno je kako čitav niz društvenih institucija *jest* koristan – seoska vijeća, sudovi, obrambene zidine oko naselja itd., međutim, ne trebamo nikakvu vrstu darvinovske teorije kako bismo bili u mogućnosti objasniti ove stvari, i to iz jednostavnog razloga što su njihove koristi ljudima sasvim jasne.)

Stoga moramo uzmaknuti od stava koji vjeruje da je povijest bila neprekidna borba između bolje i manje prilagođenog, te prepoznati da se stvari dešavaju jer su lagane za izvođenje ili zbog toga što su uvjeti za njihov razvoj povoljni, a ne zbog toga što su nužno u najboljem interesu za ljude ili su pak najučinkovitija rješenja njihovih problema. Umjesto preživljavanja najpodobnijih, najčešće imamo preživljavanje osrednjih.

Tako je, primjerice, magija u predmodernom društvu bila sveprisutna, no to nije bilo zato jer su ljudi diljem svijeta izvodili eksperimente te utvrdili da određene čarolije djeluju vrlo dobro – naime, stvarnost je bila upravo suprotna. Ljudi koji se još uvijek nalaze na svojstvenom stupnju intelektualnog razvoja određene ideje i načine mišljenja vide inherentno uvjerljivima – kao što je načelo »slično djeluje na slično«, ili da ime neke stvari ili bića ima samo po sebi moć nad onim što imenuje – a zbog ovakvih razloga ti će ljudi nastaviti vjerovati u magiju bez obzira što ona ne djeluje. Zapravo je vrlo teško pobiti magijska vjerovanja eksperimentalnom metodom jer se u svakom trenutku može naći čitav niz opravdanja koja objašnjavaju zašto je magija podbacila u određenom slučaju. Stoga teorija koja kaže kako su ova vjerovanja s vremenom bila odabrana zbog njihove vrijednosti preživljavanja za određenog pojedinca ili skupinu stvari shvaća potpuno pogrešno: ona su univerzalna jer jednostavno odražavaju način na koji ljudski um razmišlja u određenom stadiju svog razvoja. Ona su opstala ne zbog toga što su podnijela neki rigorozni selekcijski proces, već upravo zbog toga što ih je teško dovesti u odlučujući obračun s činjenicama, a kao i tako mnogo toga u ranim stadijima kulture i ona, *čini se*, funkcioniraju izvrsno neovisno o činjenicama. I doista, jedna je od najočitijih životnih činjenica da ljudi suočeni s dokazima koji proturječe njihovim vjerovanjima jednostavno ne prihvaćaju takve dokaze, ignoriraju ih, nalaze isprike, ne razumiju ih, odbijaju ih itd.

Jednom kada prestanemo biti opsjednuti s nadmetanjem, te shvatimo koliko je, pogotovo u primitivnom miljeu, čitavom rasponu osrednjih navada, institucija i vjerovanja kao što je magija lako opstati, tada stječemo slobodu gledanja u potpuno drugom smjeru. To podrazumijeva mogućnost da način na koji se nešto radi, bila to vrsta tehnologije, tip socijalne organizacije ili ideja, može također imati neslućen potencijal činjenja i drugih stvari

koje će se razotkriti naknadno kada izmijenjene okolnosti budu pogodne. Nadmetanje se usredotočuje na pobjedu pobjednika nad gubitnikom, no to vrlo često navodi na krivi put jer u mnogim slučajevima gubitnik omogućuje podlogu za pobjednika te načine i sredstva pomoću kojih on zadobiva život.

Primjerice, Sir James Frazer u *Zlatnoj grani* predložio je evolucijski slijed kojim je magiju smijenila religija, a koju je kao objašnjenje prirode smijenila znanost, a koja napreduje zbacivanjem prethodnika. Ova perspektiva gleda unatrag i stoga vidi samo neuspjehe koji završavaju na stranputici; međutim, ako umjesto toga pogled uputimo *naprijed* pokazati ću kako su magija i religija, i to poglavito u oblicima alkemije, astrologije te ideje kozmičkog poretka, bile ključni temelji za eventualni razvoj znanosti. Ovo isto načelo *evolucijskog potencijala* nalazi se u mnogim drugim područjima kulture gdje su početni razlozi interesa za nečim mogli biti vrlo drugačiji od onoga što se izrodilo kao najvažnija mogućnost određenog područja. Ponekad postoje lagane staze koje vode do složenih otkrića, tako da se teške i složene ideje prvo pojave u jednostavnim oblicima koji često nemaju praktične vrijednosti. Sve ovo baca u potpunosti novo svjetlo na čitavu ideju opstanka osrednjeg jer ono što je zbilja značajno nije samo korist koju nešto ima ovdje i sada, već i njegova svojstva te mogući budući evolucijski potencijal. Drugim riječima, počinjemo misliti o *konstrukciji*, a ne selekciji, o načinu na koji su složeniji sustavi svih vrsta građeni, no prije nego što s ovom temom odemo dalje moramo se osvrnuti na treću veliku zabludu darvinizma, a to je materijalizam.

3. Materijalizam

Prvo pitanje koje si darvinist postavlja pri pokušaju odgovora na pitanje razloga odabira pojedinog običaja, institucije ili vjerovanja, glasi: »Koju *korist* ono ima?«. Sama Darwinova teorija niknula je iz utilitarističkog i materijalističkog pogleda na čovjeka, koji se neprestano natječe za ograničene resurse nastojeći pritom koristiti što manje napora, i kojeg temeljno pokreću životinjski motivi parenja, roditeljstva te nastojanja povećanja udjela svojih gena u populaciji. Naše fizičke potrebe imaju prednost pred svim ostalima, a to je ujedno i razlog zbog kojeg su materijalni faktori kao što su populacijski rast, geografija, načini proizvodnje te potreba za iskorištavanjem energije odredili razvojnu putanju povijesti. Objektivne stvarnosti

prirodnoga svijeta također su neizbježne i ne mogu biti izmijenjene našim načinom kojim ih misaono dohvaćamo. Priroda, stoga, ima temeljno prvenstvo nad umom, a stanovište koje kaže da su ideje i vjerovanja osnovni čimbenici ljudskog ponašanja može se odbaciti kao »mentalizam«.⁶

Ovaj svjetonazor proizvod je doba pare, ekonomije devetnaestog stoljeća te ideja o opstanku najpodobnijih, životne škole, životne filozofije vlasnika željezara i tvornica industrijskih gradova – »najslabiji bivaju odstranjeni«, ovjekovječenih u imaginarnom gradu Coketownu Dickensove novele *Teška vremena*. Djelo započinje čuvenim riječima učitelja, gospodina Gradgrinda, »Ono što sada želim su činjenice. Učite ove dječake i djevojčice ničem drugom doli činjenicama. Samo su činjenice ono što nam u životu treba. Usadite im ništa drugo i iskorijenite sve ostalo. Umove mislećih životinja moguće je izgraditi samo na temelju činjenica: ništa drugo im nikada neće biti od pomoći.« Ovdje nema mjesta fantastičnome, već samo čvrstim činjenicama, jeftinom kupovanju da bi se skupo prodalo, a za one bez ustrajnosti s ciljem uspjeha tu su ubožnica i prosjački grob.

Mnogi su antropolozi cjelokupnu socijalnu evoluciju promatrali kao divovski Coketown u kojem su jedine zbilja važne činjenice one materijalne koje se tiču hrane i skloništa, maksimalizacije energije, razmnožavanja, i gdje je život okrutna i turobna borba za resurse u kojoj slabi i sanjari završavaju zgaženi pod nogama drugih, a institucije i običaji odabrani su zbog svoje vrijednosti preživljavanja. Pretpostavlja se da će u primitivnim društvima, zbog njihove jednostavne tehnologije i ograničenih resursa, borba za opstanak biti naročito žestoka te će selekcija djelovati iznimno rigorozno, i to posebice kroz ratovanje. Ideje i vjerovanja tek su nešto više od odraza društvene organizacije i materijalnih potreba, one su samo tanak sloj na površini stvarnosti, dok će rituali, religija, magija i svi drugi oblici

⁶ Kako je to poznati arheolog Gordon Childe izrazio »Očito je da društva ,ne mogu živjeti samo od kruha'. Ali ako ,svaka riječ koja je izašla iz Božjih usta' izravno ili neizravno ne potiče rast i biološki i ekonomski prosperitet društva koja ga veličaju, to društvo i njegov bog naposljetku će iščeznuti. Upravo je to taj prirodni odabir koji jamči *na duže staze* da su ideali društva ,samo translacije i inverzije materijalnog u ljudskim umovima'.« (Childe 1954:16)

praznovjerja biti odabrani zbog njihovog doprinosa društvenoj solidarnosti ili osobnom samopouzdanju.⁷

Ovo uopće nije sukladno mom osobnom iskustvu: papuanski narod Tauade, s kojima sam živio određeno vrijeme (vidi Hallpike 1977a), imali su pristup bogatim prirodnim resursima, osobito golemim površinama zemlje, te su bez obzira na to, u pretkolonijalnim vremenima, imali najvišu razinu nasilnih sukoba na svijetu. Njihov najveći interes bio je uzgoj velikih krda svinja koje su devastirale njihove vrtove što je proizvelo bezbrojne sporove, pa čak i umorstva, svinje su zatim pobijene u tolikim brojevima da se višak mesa bacao psima. Uložen je silan trud u podizanje sela za gozbe s ciljem štovanja kostiju mrtvih, međutim, nakon samo nekoliko mjeseci ova sela, zajedno s kućama svojih velikih ljudi, bila su napuštena i ostavljena da trunu. Velika područja golih travnjaka nastala su iz nepotrebnog paljenja za zabavu, a njihova tradicionalna praksa bila je čuvanje trupala važnih muškaraca u svojim zaseocima kako bi preko mirisa crpili njihovu životnu snagu premda su smrad smatrali odvratnim.

Ovo zasigurno nisu stvari kakve bi gospodin Gradgrind odobravao. On bi vjerojatno namrgođeno osudio Tauade zbog njihova izostanka planiranog i promišljenog djelovanja te njihove nesmotrene upotrebe resursa, njihovog nerazboritog nasilja, te ponad svega, zbog upravljanja svog ponašanja preko fantastičnog namjesto činjeničnog. Bez obzira na spomenuto, Tauade su uspjeli preživjeti potpuno uspješno, a tome je slučaj stoga što Coketown zapravo i nije vrlo realističan model svijeta. U primitivnim društvima materijalni uvjeti života sasvim su sigurno ograničavajući – proizvodnja hrane dovoljna je tek za osnovni opstanak, izbor građevinskih materijala vrlo je ograničen, radna snaga je malena, a tehnologija jednostavna, međutim, upravo ovi razlozi omogućuju mnogo različitih načina organiziranja društvenog života od kojih će svi biti funkcionalni. Dokle god udovoljavamo našim temeljnim materijalnim potrebama priroda će biti ravnodušna prema načinu na koji organiziramo društvo i kako provodimo svoje slobodno vrijeme. Primjerice, skupina muškaraca s kamenim alatima može se organizirati s ciljem sječe drveća i izrade dasaka,

⁷ Vidi Harris 1980; također Sanderson 2001 što je produžena obrana darvinističke i materijalističke teorije socijalne evolucije.

ova organizacija može se vršiti na temelju klana, dobne skupine, položaja, mjesta življenja ili pak na temelju prijateljstava. Vjerovanje da u svakom primitivnom društvu postoji jedinstveno optimalno rješenje primjenjivo na svaki »problem« opstanka, a koje će s vremenom neizbježno biti otkriveno putem prirodnog odabira, potpuna je zabluda. Naime, što društvena organizacija postaje složenijom to su mogućnosti izbora malobrojnije: primjerice, postoji samo jedan način organiziranja radne snage goleme suvremene pilane jer ista mora djelovati s ciljem dobitka kako bi otplatila i održala skupo postrojenje te posljedično mora imati visoku razinu podjele rada, dobru prijevoznu umreženost itd. U Coketownu vrijede ista načela – golema tehnologija i velika proliferacija dobara (čak i za radnike) nalažu tvornicama da budu smještene u gradovima, vlakovi od željezne kovine pokretani ugljenom kako bi stizali na vrijeme, tvornički štambilji kako bi radnici na vrijeme dolazili na posao, policija koja održava red i sav ostali složeni vladin i financijski aparat koji omogućuje da sve teče glatko. Ovi složeni uvjeti objašnjavaju zašto su sve suvremene industrijske zemlje jedna nalik na drugu: ne zbog toga što su iskušane milijune bizarnih alternativa koje su s vremenom iskorijenjene putem prirodnog odabira, već zbog toga što je samo jedan model uopće i bio moguć.

U nezahtjevnim uvjetima, u kojima su brojne opcije podjednako održive, možemo očekivati preživljavanje prosječnog kao dio prirodnog tijeka stvari, poglavito tamo gdje svi susjedi, kao što je to slučaj kod velikog broja primitivnih društava, čine istu stvar pa su suparničke alternative odsutne. Mnogo je običaja, vjerovanja i praksi osrednje upravo iz razloga što ljudi čine ono što im je u danim okolnostima najlakše ili najprivlačnije, a ono što je najlakše za činiti malo je vjerojatno i vrlo učinkovito ili čak vrlo razborito. Za većinu ljudi najlakše je slijediti gomilu, činiti stvari na stari poznati način, biti lijen, proždrljiv, osvetoljubiv, radije ići u krajnosti negoli slijediti umjereni put, slijepo se držati naredbi umjesto misliti na sebe, te biti sumnjičav prema strancima. Jednom kada su ljudi osmislili nešto što nas služi bolje nego ništa, lako je pasti pod prirodno iskušenje i odmarati se na vlastitim zaslugama te ne učiniti sljedeći korak, osim ako, naravno, ne postoji nesavladiv razlog za to. Ovo je zasigurno istinito u kontekstu povijesti razvoja tehnologije koja je u predmodernim društvima imala vrlo

snažnu sklonost da se usidri u ustaljenu naviku pošto bi ljudi usvojili neku novu alatku. Zašto je onda došlo do ikakve značajne promjene?

4. Mjesto fantastičnog u socijalnoj evoluciji

Da je rani čovjek zbilja razmišljao kao gospodin Gradgrind, u osnovi zabrinut materijalnim proračunima dobiti i gubitka te onoga što bi bilo neposredno korisno, s trijeznim stavom o činjenicama ignorirajući pritom ono fantastično i imaginativno, tada se vjerojatno ne bi uopće mnogo toga dogodilo po pitanju socijalne i kulturne evolucije. Temeljan razlog koji ide u prilog ovoj tvrdnji sadržan je u činjenici kako neki od najvažnijih izuma u povijesti ljudskog roda početno nisu imali nikakvu praktičnu isplativost, isto tako, primitivni je čovjek, u odnosu na nas, često imao prilično drugačije ideje o tome kako *biti* praktičan. Naravno da je i on, baš kao i mi, htio zdravlje i blagostanje, međutim, od najranijih dana o kojima imamo ikakve pouzdane dokaze, znamo da čovjek nije vidio svijet tek preko njegovih neposredno vidljivih fizičkih svojstava, već ga je doživljavao i kao prožetoga nadnaravnim silama i bićima o kojima su njegovi opstanak i blagostanje ovisili.

Ovdje se moramo podsjetiti da okruženje može biti, do određene mjere, ono što ljudi misle da ono je, a upravo to ne mora imati uporišta u objektivnoj stvarnosti. Međutim, priroda se ne ponaša kao gospodin Gradgrind pa nas, kad si god nešto krivo predočimo ili shvatimo kao npr. da je Zemlja ravna, kazni udarcem po zglobovima; nasuprot tome, ona može biti skrivena iza brojnih slojeva višeznačja i obmana. S obzirom na to da će mnoge različite, a pritom i lažne, interpretacije prirode naizgled funkcionirati, materijalističko vjerovanje da će one s vremenom biti odstranjene putem prirodnog odabira ne može biti ispravno, a osrednje ideje preživjeti će upravo kao i osrednje institucije. Biljke će rasti sasvim dobro i bez upotrebe vrtne čarolije, kiše će padati i bez rituala kojima ih se priziva, a Azteci nisu morali pobiti na tisuće ljudskih žrtava kako bi osigurali opstanak Sunca. Za primitivnog čovjeka voda, zrak, vatra i zemlja, životinje i drveće nisu bili puki fizički objekti, već su predstavljali bića ispunjena zagonetnim moćima što su bile srodne samom čovjeku, stoga su njegovi seksualni čini i njegova ubijanja životinja i ljudi odjekivala s kozmičkom značajnošću. Igra, mitovi i

rituali bili su dio ovog svijeta mašte koji je ogrnuo prirodni svijet simboličkim formama, i koji je svoj izričaj našao u umjetničkom izrazu, ritualima i ukrašavanju tijela.

Zabrinjavajuće, međutim, za gospodina Gradgrinda, ali ove su magične preokupacije imale velike praktične posljedice, i to upravo zbog toga što su inspirirale ljude da čine stvari koje, iz perspektive Coketowna, nemaju nikakvog praktičnog smisla, ali koje su ih vodile da istraže svojstva svijeta koji ih je okruživao te time otkriju najlakše staze prema njegovom evolucijskom potencijalu. Osobno ukrašavanje, primjerice, nema nikakvu praktičnu upotrebu, ali zbog toga što je rani čovjek volio ukrase prvo je upotrijebio zlato i bakar sa svrhom samoukrašavanja, dakle prije nego što je imao ikakvu ideju o tome za što su ovi metali pogodni u praktičnom smislu. No dok je najranija upotreba metala bila u trivijalne svrhe samoukrašavanja, kao što su to bile školjke otočana zapadnog Pacifika, za razliku od školjaka metal je imao nevjerojatan evolucijski potencijal. Početno je ovo bilo ostvareno kroz široki raspon oruđa i oružja, zatim strojeva, a ovaj je potencijal do svog punog ostvarenja došao tek u proteklih nekoliko stoljeća kroz razvoj tehnologija para i elektriciteta. Do ovoga je došlo jer su se ljudi doslovno odvažili na igru s novim materijalima iz nepraktičnih razloga ukrašavanja tijela, a preko čega su naposljetku upoznali njihove praktične mogućnosti. Isto su tako čast i status predstavljali motivacije od golemog značaja, posebice u ekonomiji i ratovanju, stimulirajući tako ljude na poduzimanje napora koji nikada ne bi bili postignuti od strane pukog nastojanja za fizičkim opstankom.

Kako su društva postajala složenija važnost nepraktičnog kao temelja praktičnog nije se umanjila. Religija je bila glavna inspiracija za svu monumentalnu arhitekturu starih civilizacija (uz iznimku obrambenih utvrda). Piramide, tako, nisu imale praktičnu svrhu; one su bile goleme jer je to bilo privlačilo ljudsku maštu te su godile i laskale egu faraona, no zbog toga što su bile goleme ljudi su naučili mnogo o gradnji s kamenom te na koji način organizirati velike javne radove, što ne bi bio slučaj da su bili zadovoljni s malim građevinama od blata i opeke. Rani zemljoradnici diljem svijeta, kao dio svojih općih izračuna o sjetvi i žetvi, promatrali su kretanja sunca, mjeseca i zvijezda. Međutim, prava sustavna astronomska promatranja drevnih civilizacija išla su daleko iznad ovakvih ograničenih praktičnih potreba

te su bila temeljena na vjerovanju da dobro vođeno društvo mora biti u skladu s nebesima, stoga je astrologija položila temelje astronomije te mnogih kasnijih dostignuća u matematici. Magija je bila temelj alkemije koja je, među Kinezima, Arapima i Europljanima, vodila do intenzivnih istraživanja svojstava velikog broja tvari, u potrazi za eliksirom života koji bi omogućio besmrtnost i bio sredstvo putem kojeg bi se osnovni metali pretvarali u zlato. Bez ovih opsežnih i zavodljivih istraživanja suvremena se kemija nikada ne bi razvila.

Rat, za razliku od religije, oduvijek je bio viđen kao eminentno praktična aktivnost (barem prema evolucionistima) putem koje ljudi brane svoje vitalne interese, te kao arhetipski primjer borbe za opstankom u kojoj čovjek blisko podsjeća na životinje. No, kada se životinje bore one su, za razliku od čovjeka, vrlo racionalne i oprezne te je velik dio njihove borbe ritualiziran i usmjeren na izbjegavanje ozbiljnih ozljeda, dok je njihova agresija usmjerena na praktične ciljeve pronalaska hrane ili partnera, ili obrane teritorija. U ratovanju primitivnih ljudi ne radi se toliko o obrani teritorija, pristupu oskudnim resursima ili odabiru najpodobnijih, već se ratovanje obično vodi zbog uvrede, osvete ili potrebe muškaraca za impresioniranjem svojih ženskadija i ostalih ubijanjem ljudi, te je nusproizvod necentralizirane političke organizacije koja nije u stanju kontrolirati beskrajne cikluse odmazde što su izazvani. Ratovanje također može biti oblik ljudskog žrtvovanja pri čemu je ubijanje izvor nadnaravne moći. Dok je primitivno ratovanje uvelike bilo, iz praktičnog gledišta, traćenje vremena ono je ujedno bilo ključno za postavljanje temelja države, te se sa sigurnošću može reći da je život u plemenskom društvu bio pretežito miran tada nikada ne bi došlo do nastanka države. Da u prošlosti ljudskih društava nije bilo ratovanja ovakvog disfunkcionalnog tipa zasigurno ne bi bilo ni ratovanja konstruktivnog tipa koja su podignula civilizacije Egipta, Mezopotamije, Kine, Grčke i Rima.

Socijalna evolucija bila je moguća djelomično jer, umjesto eliminiranja svega što nije neposredno korisno, društva sa sobom nose dobar dio »nepotrebnog tereta« koji u danom trenutku ne mora imati nikakvu adaptivnu vrijednost. Društva zapravo djeluju kao oni ljudi koji nikada ništa ne bacaju, jer »nikada ne znate kada bi moglo biti od koristi«.

5. Evolucija kao konstrukcija, a ne selekcija

Samo zato što je neka društvena institucija, izum ili ideja iščezla, to ne znači da je to bio neuspjeh u borbi za opstanak, jer mi također trebamo vidjeti što je to omogućilo. Umjesto da pitamo »Kako je ovaj običaj adaptivan?«, na što se obično ne može odgovoriti, korisnije je postaviti pitanje koji su mu učinci: »Što ga omogućuje, a što koči?«. Činjenica da zlato više nije standardna vrijednost u modernom svijetu ne znači da je to bio ekonomski neuspjeh u usporedbi s papirnatim novcem, ekvivalent dinosaurima u biološkoj evoluciji, jer bi to zanemarilo ogromne učinke koje je zlato imalo u olakšavanju svjetske trgovine, a postoje i mnogi drugi primjeri. Više nemamo božanske kraljeve ranijih društava, ali oni su bez obzira na to u svoje doba bili ključni za razvoj države. Recipročni parni motori koji su pumpali vodu iz rudnika i pokretali lokomotive sada su pali u zaborav, a zamijenili su ih turbine, električni motori i motori s unutrašnjim izgaranjem. Međutim, bilo bi apsurdno opisati ih kao neuspjehe u borbi za opstanak: oni su postavili temelje za industrijsku revoluciju te su pomogli u stvaranju uvjeta u kojima se električni motor i motor s unutrašnjim izgaranjem mogao pojaviti.

Nasuprot tome, postoje neke institucije, poput robovlasništva, koje su bile manje ili više univerzalne ali koje nisu imale evolucijski potencijal te nisu nigdje vodile; ili nomadski ratnik s moćnim lukom koji je uživao vojni uspjeh mnogo stoljeća, ali bez čvrstog poljoprivrednog oslonca u osnovi je ostao parazitski orijentiran i destruktivan, i stoga nije mogao ostaviti značajnog traga u povijesti.

Kada gledamo na evoluciju društava, važno pitanje, stoga, nije »Koliko je nešto učestalo?« ili »Zašto je nešto iščezlo?« već »Koje je značajne učinke imalo na ostatak društva u svoje vrijeme?« Primjerice, značajnost zemljoradnje, klanova, gradova, metalurgije i elektriciteta nije sadržana samo u tome koliko su sami po sebi bili uspješni, već i u tome koja su daljnja dostignuća omogućili.

To znači da u socijalnoj i kulturnoj evoluciji može postojati *akumulacija nužnih uvjeta* za daljnje promjene u važnim smjerovima, kao što su veća naselja, veća politička centralizacija,

pogodniji uvjeti za izume, razvoj pismenosti itd. Ovo nas dovodi do posljednjeg nedostatka u Darwinovom modelu socijalne evolucije, a to je potpuni nedostatak interesa o tome kako *sustavi* i *strukture* uistinu rade i razvijaju se. Jedino je zabrinut time je li ovaj ili onaj pojedini običaj ili institucija korisna, i stoga gleda na društvo atomistički, kao na jednostavnu nakupinu prilagodbi ovdje i sada, zbirku djelića i komadića, izuma, običaja, institucija, ideja itd., od kojih je svaka pojedinačno odabrana putem takmičarskog procesa. Ali kada se referiram na akumulaciju potrebnih uvjeta mislim na postupnu *konstrukciju* rastućih složenih sustava (bilo da se radi o društvima, strukturama znanja ili tehnologijama), a to implicira da se ključne inovacije trebaju pojaviti određenim redoslijedom. Stoga je usvajanje zemljoradnje i pripitomljavanje životinja postavilo temelje za mnogo veće i sedentarnije skupine nego što bi to moglo biti moguće samo lovom i skupljanjem. Novi odnosi vlasništva s obradivom zemljom omogućili su razvoj korporativnih skupina kao što su klanovi i loze, koji su bili temelj nasljednog autoriteta, a ovi i drugi uvjeti, kao što je razvoj ekonomskog viška kroz doprinos, osvajačko ratovanje i trgovina, zauzvrat su položili temelje za pojavu države. Zato što je država mogla kontrolirati velike populacije, i izvlačiti odgovarajuće ekonomske viškove od njih, nastao je novi skup uvjeta, uključujući urbanizaciju, koja je bila osnova pismene civilizacije i visoke kulture, uključujući razvoj filozofije i svjetskih religija, te kasnije pojavu moderne znanosti i industrijalizma. Promjene u ovom procesu također su se pojavile po određenom redoslijedu pri čemu su rast, centralizacija, hijerarhijske strukture, urbanizacija i pojačanje podijele rada rezultirali približno sličnim razvojem u različitim dijelovima svijeta.⁸ Ovaj je konstruktivni ili *transformacijski* pogled na evoluciju stoga u radikalnoj suprotnosti s varijacijskim modelom darvinizma.

Međutim, često se prigovara da je svako društvo jedinstveno, i da otkad su se poljoprivreda, država, gradovi ili pismenost razvili na vrlo različite načine u različitim vremenima i mjestima, ne može postojati jedinstven evolucijski put od drevnoga svijeta do pismene civilizacije. Svakako ne tvrdim da postoji takav put, a ovaj prigovor promašuje važnu bit upravo *zato što*

⁸ Antropolozi su opetovano demonstrirali tvrdnju da se važne društvene, kulturne i tehnološke inovacije pojavljuju u pravilnom redoslijedu. Za primjer vidi Naroll 1956; Freeman & Winch 1957; Murdock & Provost 1973; Hallpike 1986:1-3; Peregrine, Ember & Ember 2004.

postoje mnogi različiti načini dolaska do zemljoradnje, države, gradova ili pismenosti od kojih možemo očekivati da se opetovano pojavljuju u povijesti. Ako u krajoliku postoje mnogi putovi koji vode do određenog mjesta, to je vjerojatnije da će mnogo ljudi stići tamo. Međutim, bez obzira kako su stigli tamo, ljudi sa državama, gradovima i pismenošću sada podlažu sličnim ograničenjima, te je veća mogućnost da imaju potencijal za razvoj carstava, napredne tehnologije, filozofije, univerzalnih religijskih sustava itd.

Međutim, očito je da nakupljanje potrebnih uvjeta neće uvijek ići unedogled sve dok svako društvo ne razvije državu i, s vremenom, industrijsku civilizaciju. Većina društava *nije* spontano razvila državu, a kamoli modernu znanost i industriju, i to stoga što u većini slučajeva potrebni uvjeti za taj razvoj nisu bili prisutni. Stoga su stagnacija i ravnoteža jednako moguće kao i evolucijski napredak, i ovdje je važno naglasiti da specifične karakteristike pojedinih društava mogu biti od velike važnosti u načinu na koji se razvijaju. Evolucijski put kojeg svako društvo slijedi do određene mjere predodređen je načinom na koji društvo taj put otpočne, povijesnim posebnostima iz ranih faza koje mogu ostaviti svoj trag u budućem razvoju. Neke specifične karakteristike ili temeljni principi određene društvene organizacije ili sustava vjerovanja stoga mogu olakšati ili otežati razvoj nasljednog političkog vodstva, države, znanosti ili kapitalizma. Socijalna evolucija zasigurno nije neki jedinstveni, opći proces koji će biti isti svugdje, bez obzira na lokalne okolnosti.

6. Evolucija misli

Ljudski um očito je bio u središtu ovog evolucijskog procesa, ali moderna se znanstvena misao, posebice, razvila u posljednjih nekoliko stotina godina. Postoje brojni dokazi iz antropologije i psihologije koji pokazuju da članovi nepismenih, malih društava s jednostavnom tehnologijom, »primitivnih društava« kako ih prikladno nazivam, na mnoge načine ne misle poput obrazovanih članova modernih industrijskih društava. Mnogi su ljudi viktorijanskog vremena vjerovali da su mozgovi ljudi čija su društva razvila relativno malo znanosti i tehnologije, poput onih u Australiji, Melaneziji ili Africi, bili različiti od onih u drugih ljudi, kao primjerice Kineza, Indijaca i Europljana, gdje su tehnologija i znanost bile visoko razvijene. Međutim, znamo da je to bilo pogrešno jer Afrička ili Melanezijska djeca iz

nepismenih, plemenskih društava mogu, ako su poslana u zapadnjačke škole i sveučilišta, naučiti suvremenu znanost.

Stoga je razumljivo za pretpostaviti da su mozgovi ljudi od prije 10.000 godina u biti bili isti poput naših, i da ono što se zapravo promijenilo nisu naši geni i naša osnovna inteligencija, već *kako koristimo naše mozgove i nove intelektualne vještine koje smo naučili*. Ovaj pristup baca potpuno novo svjetlo na stari problem o primitivnoj misli, jer da bismo razumjeli kako se učenje pojavljuje možemo proučavati živuće ljude, umjesto da špekuliramo o nepoznatim precima. Mi zapravo možemo mnogo toga naučiti o tome kako se kultura razvila iz istraživanja o tome kako se razvija mišljenje kod djece, što su napravili razvojni psiholozi, poput Piageta, u vrlo opsežnim istraživanjima djece diljem svijeta. Razlog je jednostavan: dijete pronalazi neke ideje i načine mišljenja mnogo lakšim od drugih, bilo da govorimo o prirodnim ili društvenim svjetovima, ali dijete će savladati složenije oblike misli jedino ako se treba suočiti s problemima koji ih uključuju u svakodnevni život, te također ako mu njegova kultura može omogućiti intelektualne alate za njihovo rješavanje, kao što su knjige i školovanje. U nedostatku ovih uvjeta, u nekim slučajevima, razmišljanje odraslih neće se znatno razviti iznad dječje razine, ali ovi oblici misli još će uvijek biti prilično prikladni za funkcioniranje u njihovu svakodnevnom životu.

Primjerice, Tauade s Papue Nove Gvineje nemaju riječi za brojeve iznad dva, stoga je prilično razumljivo da ne mogu imati ideju o množenju i dijeljenju, a u njihovoj kulturi brojanja na prste ruku i nogu čak i odrasli Tauade nisu imali potrebu dalje razvijati jednostavne matematičke vještine koje su usvojili kao djeca. Oni su također razmišljali o vremenu i prostoru na jednako osnovan način koji ima bliske sličnosti s dječjim razmišljanjima o istome. Opet, djeci je teško odvojiti nazive stvari od samih stvari, zbog čega lako prihvaćaju mogućnost magičnih čini; a kada pokušavaju razumjeti kako se oblaci, vjetar i mjesec ponašaju najjednostavnije je za djecu misliti o tome kao da ima neku svrhu, što znači da postoje da bi nam donijeli kišu, ili izašli po noći. Ako je tehnologija jednostavna i ako je intelektualna okolina općenito nezahtjevna, onda će takve osnovne vrste misli opstati i u odrasloj dobi, kao i u slučaju magije, i evolucija ljudske misli klasičan je primjer opstanka

osrednjeg. Međutim, to naravno ne znači da su članovi primitivnih društava zaista djeca jer su u svim drugim aspektima, kao što su vještine, imaginacija, znanje i samokontrola, odrasli poput nas.

Gospodin Gradgrind zahtijevao je da se dječake i djevojčice ne podučava ništa drugo doli činjenice. Međutim, činjenice nam nisu pružene na pladnju. Moramo aktivno upregnuti svoje umove prema svijetu prirode da bismo izgradili naše razumijevanje o njemu, a način na koji ćemo to učiniti ovisit će, između ostalog, o našim pretpostavkama o njemu i intelektualnim vještinama koje smo razvili. Jednom kada odemo iznad najjednostavnijih opažanja – voda je mokra ili vatra peče – naši umovi konstantno posreduju vlastitim reprezentacijama stvarnosti: za primitivne ljude magija i vračanje očigledne su činjenice, kao što se činjenicom čini da je zemlja na kojoj stojimo ravna i stacionirana, i da su sunce i mjesec mala tijela koja se pomiču na nebu, i oni neće susresti ništa za što se čini da je u kontradikciji s ovim očiglednim činjenicama.

Razumijevanje vlastitog društva i razmišljanje o moralnim problemima na neke je načine podjednako teško kao i razumijevanje prirodnog svijeta. Ljudski um pronalazi najjednostavnijim misliti u okvirima ovdje i sada, konkretno i lokalno, i dok god se čini da institucija funkcionira najjednostavnije je održavati ju putem običaja. S obzirom na to da se običaj ne temelji na artikuliranoj svrsi ili planiranju, već se javlja nehotice, bit će teško razmišljati o tome ili pak isto objasniti strancima iz drugih društava. Analitički, samorefleksivni, logički i apstraktni oblici misli koje uzimamo zdravo za gotovo u razmišljanju o tome kako naše društvo treba biti organizirano nisu uobičajena za sva živa bića. Oni su jedino bili dohvaćeni dugom povijesnom i intelektualnom borbom u kojoj smo naučili razmišljati o problemima društva i etike, o ljudskoj prirodi i psihologiji, te o jeziku i o samom mišljenju.

Ovi revolucionarni razvoji u moći ljudske misli, stoga, nisu bili rezultat bilo kakvih promjena u našim genima i našoj osnovnoj inteligenciji, već koevolucije kulture i intelektualnih vještina pojedinaca koji su ih prenijeli. Oni su nastali kao rezultat potrebe za odgovorom na nove

probleme i situacije koje su proizašle iz promjena u društvenim organizacijama i tehnologiji: poput poljoprivrede, primjerice, ili države, ili novca, ili zahtjeva birokratske organizacije, mjerenja itd.

7. Socijalna evolucija i historicizam

Da sažmemo, rašireni procesi socijalne evolucije u posljednjih 10.000 godina nisu bili samo slijed povijesnih slučajnosti, niti darvinovski procesi varijacije i selekcije, niti su bili vođeni samo materijalnim potrebama i tehnologijom, već je to bio proces vođen određenim osnovnim principima.

Umjesto da mislimo da ljudi rade slučajne stvari koje zatim bivaju odabrane, mnogo je realističnije smatrati da čine ono što je najlakše u okolnostima određenog društvenog i intelektualnog »krajolika«; to će najvjerojatnije biti nešto osrednje, ali će isto preživjeti zbog niske razine nadmetanja koja je normalna. Ljudi mogu raditi neke stvari iz nepraktičnih ili iracionalnih razloga, ali bez tih motiva nikad ne bi proveli neke aktivnosti ili istraživanja koja su bila ključna za razvoj države, znanosti ili tehnologije. Ono što je uistinu važno, nije koliko u ovom trenutku nešto može biti korisno, već njegove mogućnosti u budućnosti, njegov evolucijski potencijal. Evolucijski potencijal postoji zbog toga što mnogi dijelovi tehnologije, društvenih institucija i ideja imaju dodatne karakteristike u odnosu na one koje su prvenstveno usvojene te se u pravim okolnostima mogu pokazati iznimno plodonosne. Često postoje mnogi različiti putevi do nekog ključnog razvoja kao što su gradovi, pismo ili država, a u povijesnom pogledu postoji taloženje onih potrebnih uvjeta koji osiguravaju prave okolnosti potrebne za evolucijski razvoj. Hoće li se ti uvjeti pojaviti ili ne uvelike ovisi o pojedinim organizacijama i kulturnim tradicijama svakog pojedinog društva, i u nekim slučajevima to će spriječiti evolucijski razvoj, a u drugim će ga uvelike olakšati. Općenito govoreći putanja socijalne evolucije mnogo je bolje sažeta kao proces izgradnje i ograničenja, nego kao onaj varijacije i selekcije, ili tehnološkog determinizma. Iako poričem da su materijalni faktori, u konačnici, bili odgovorni za socijalnu evoluciju, ne tvrdim isto za ideje. Sve teorije socijalne evolucije koje se temelje na jednom uzroku, bilo da se radi o biologiji, zemljopisu, tehnologiji, socijalnoj organizaciji ili umu, beznadne su teorije. Moderni svijet

konstruiran je na temelju procesa koji je u svojoj osnovi bio interaktivan između svih tih faktora.

U poznatom odlomku, veliki historičar H. A. L. Fisher rekao je: »Čovjek... je u povijest postavio plan, ritam, predodređeni obrazac... Mogu vidjeti samo jednu pojavnost koja slijedi drugu upravo kao što val slijedi val... tu ne mogu postojati generalizacije, samo jedno sigurno pravilo za historičara: da on treba prepoznati... igru između slučajnosti i nepredvidljivosti.« (Fisher 1936:v). Karl Marx je tvrdio da povijest slijedi neizbježan put, a Fisher, koji je ovo napisao 1936. godine, može se činiti da je opravdavao potpuni neuspjeh Marksovih predviđanja vezanih uz socijalizam i kapitalizam u drugoj polovici stoljeća. »Historicizam«, ime pod kojim je teorija povijesne neizbježnosti često znana, opravdano je bio ismijavan, pa koja je onda teorija socijalne evolucije isturena u ovoj knjizi ako ne historicizam?

U bilo kojoj debati o historicizmu jedan od prvih prigovora koji se spominje konflikt je između povijesne neizbježnosti i slobodne volje. Ali »slobodna volja«, u uobičajenom smislu kao mogućnost donošenja odluka za koje smatramo da su prikladne u bilo kojoj situaciji, ne implicira slobodu da radimo što želimo, ili mislimo što želimo. Ne možemo donositi izbore koji su nezamislivi unutar naše vlastite kulture, ili koji su intelektualno prezahtjevni, već jedino možemo djelovati unutar granica onoga što je društveno i fizički moguće. Umjesto da razmišljamo da su ljudi primorani činiti stvari po misterioznim »društvenim silama«, mi smo ih zamislili da čine izbore unutar promjenjivog krajolika *ograničenja i mogućnosti*, nekih okolišnih, nekih društvenih, nekih bioloških i nekih intelektualnih, u kojima je neke stvari lakše činiti od drugih. (Popper se referira na te »krajolike« kao na »logiku situacija« 1957:149.) Postoje, primjerice, krajolici plemenskog društva, države, industrijskog društva, intuitivne misli, i eksperimentalne znanosti.

Za razliku od Fishera, nismo prvenstveno usmjereni na specifične događaje, već na kontekste u kojima se događaji pojavljuju, na to kako određeni društveni i kulturni sustav funkcionira i koliko je jednostavna promjena, i u kojim smjerovima. S obzirom na to da su postojale biljke i životinje koje su se mogle pripitomiti bilo je suđeno da se poljoprivreda negdje pojavi, baš

kao i država, međunarodna trgovina, gradovi, pismena civilizacija, pa čak i neke svjetske religije, »vezani uz« značenje da su mogućnosti bile većinom goleme. Čitav naglasak je, stoga, bio na *različitim vrstama društvenog i kulturnog sustava*, i njihova potencijala za promjenu u nekim smjerovima radije nego drugim, a ne na pojedinim ljudima ili događajima. Točno gdje, kad, kako i od koga je to sve bilo, naravno bila je stvar povijesne slučajnosti, ali unatoč svim tim slučajnostima i jedinstvenim događajima te povijesnim ličnostima, postoje također fundamentalna ograničenja koja, u osnovi, proizvode slične rezultate. Primjerice, kad su Španjolci okupirali Središnju Ameriku u šesnaestom stoljeću pronašli su pismeno urbano društvo kojim su vladali sveti nasljedni kraljevi s visokodužnosnicima, birokratima i svećenicima, te sa hramovima i monumentalnom arhitekturom, što je po ovim i drugim osnovnim odrednicama bilo slično strukturi kraljevstva Španjolske. Jezuiti su pronašli u osnovi isto u Kini, kao što je i prvi engleski ambasador na sudu mogulskog cara u Indiji početkom sedamnaestog stoljeća.

Ovdje leži izvorni problem koji su historičari poput Fishera jednostavno ignorirali. Možemo to usporediti s igrom monopoli, kao dobrom ilustracijom da su jedinstveni događaji, čak i slučajnosti, prilično sukladni sa široko predvidljivim rezultatima. Ali dok svaka igra monopolija završava tako da jedan igrač posjeduje sve, i dok je na svjetskoj sceni bilo (probabilistički) neizbježno da će se država pojaviti, naravno ne moraju sva društva neizbježno razviti državu. Daleko od toga: većina plemenskih društava imala je karakteristike koje su otežale ili učinile nemogućim da se stvori država. Na isti način, nije bilo moguće da se moderna eksperimentalna znanost razvije u bilo kojoj od povijesnih pismenih civilizacija. Do sada je njena pojavnost ovisila o kombinaciji neuobičajenih uvjeta u Zapadnoj Europi koji se nužno nisu morali dogoditi, vjerojatnosti za razvoj suvremene znanosti, za razliku od države, zapravo su bile vrlo niske. »Povijesna neizbježnost« socijalne evolucije, prema tome, rezultat je mogućnosti da će *različiti društveni i kulturni uvjeti* nastati, te njihova potencijala da sljedeće određene vrste promjene učine više ili manje mogućima. To na nikakav način nije u kontradikciji s očitim činjenicama naše slobodne volje, niti je u kontradikciji s tim da su veliki ljudi i glavni događaji, te slučajnost i nepredvidljivost, igrali važnu ulogu u stvarnoj povijesti čovječanstva.

Historicizam se pojavio u devetnaestom stoljeću iz dodvoravanja prirodnim znanostima i materijalnom napretku. To je bilo u vrijeme kad je eksperimentalna prirodna znanost napokon postigla učinkovitu kombinaciju s industrijskim kapitalizmom, ali ta novonastala civilizacija u razvoju znatno se udaljila od razumijevanja vlastitog podrijetla. Doba pare pretpostavljalo je da je povijest Europe bila model za razvoj povijesti cijele ljudske rase, te da je čovjek viktorijanskog vremena, ekonomski čovjek, bio epitoma ljudske prirode tako da je materijalni napredak bio neizbježan, kao i pobjeda osobnih sloboda nad tiranijom svećenika i kraljeva, kao i pobjeda razuma i znanosti nad praznovjermem.

Newtonova fizika postavila je standarde za postignuća eksperimentalne prirodne znanosti i stoga, pogotovo kad je postalo jasno da je sam čovjek evoluirao od životinja, bilo je određeno imati prirodnu znanost o čovjeku, koja bi objasnila sve o njemu kao dijelu fizičkog svijeta:

Carstvo znanosti trebalo se proširiti na svaki pojedini djelić ljudske prirode; kako na djelovanje ljudskog uma i tijela tako i na njegova društvena kao i individualna ponašanja; zakon, običaj, moralnost, religioznu vjeru i praksu, političke institucije, ekonomski napredak, jezik, umjetnost, zapravo je svaki oblik ljudske aktivnosti i način društvene organizacije trebao biti objašnjen znanstvenim terminima... (Ayer 1964:3).

Posebno, znanost o čovjeku trebala je biti prediktivna znanost, jer to je ono što su sve prave znanosti činile, a prvi plodovi takve ambicije bile su razne teorije socijalne evolucije koje su raspravljale kako je napredak neizbježan. Ova ambicija znanosti o čovjeku dobila je veliku podršku u drugoj polovici dvadesetog stoljeća velikim dostignućima u genetici i pojavom sociobiologije.

Prirodna znanost postigla je izniman uspjeh zalazeći izvan običnih pojavnosti stvari, uklanjajući nebitne detalje reducirajući ih, pritom, na njihove jednostavnije oblike. Sekundarne kvalitete stvari poput boje, okusa i zvuka odvojene su od njihovih primarnih svojstava veličine i oblika, antički elementi vatre, zraka, zemlje i vode izgubili su sve poznate

svakodnevne asocijacije i svedeni su na atomske strukture u podlozi, a let ptica, strijela i kometa je reduciran na osnovne zakone koji upravljaju materijom u pokretu. Darwinova teorija socijalne evolucije koja reducira sve na jednostavan model slučajne varijacije i odabira, koji je temeljen na našim materijalnim potrebama, klasičan je primjer ovog programa prirodne znanosti na djelu. Kako god, jedna je stvar pojednostavniti podatke odbacujući nevažne detalje, ali Darwinov/materijalistički pogled na čovjeka nije pojednostavljenje, već iskrivljavanje koje sve shvaća pogrešno.

To uopće nije iznenađujuće, s obzirom na to da uopće ne postoji razlog zašto bi teorija koja se bavi reprodukcijom biljaka i životinja trebala imati ikakvu važnost za socijalnu evoluciju. Genska mutacija je slučajna, i nema nikakav utjecaj na fizičko okruženje, koje vrši odabir ali nema utjecaja na mutacije. Međutim, ljudska inovacija nije ni najmanje slučajna, već je duboko pod utjecajem društvene okoline, i takve inovacije također duboko utječu na svoje okruženje, stoga u socijalnoj evoluciji inovacija i okruženje povezani su zajedno na način koji je vrlo neuobičajen za biološku evoluciju. Uspon eksperimentalne znanosti u sedamnaestom stoljeću očit je primjer navedenog. Naglasak na nadmetanju i odabiru jedva odvlači našu pažnju od onoga što je zaista važno kod inovacija: kako su proizvedene te kako mijenjaju društvenu okolinu i buduće razvoje koje omogućuju ili koč. Društva i strukture znanja stoga su sustavi koji trebaju biti *konstruirani* po određenom redu, akumuliranjem potrebnih uvjeta, ne atomističkih svežnjeva pojedinačnih adaptacija ovdje i sada, prema tome, proces socijalne evolucije duboko je nedarvinistički u svakom pogledu.

Značenje i svrha su također u samom središtu ljudske kulture, ali oni su točno ono što eksperimentalna znanost treba napustiti da bi mogla objasniti prirodu. Mi smo danas fizička bića, konstantno smo na sve načine pod utjecajem zakona uzroka i posljedice, i ja u potpunosti prepoznajem važnost materijalnih čimbenika opstanka i tehnologije. Međutim, društva su također sustavi ideja i značenja, u rasponu od matematike i logike, preko političkih sustava i sustava religijskih uvjerenja, do simbolizma i umjetnosti, ali ideje nisu materija u pokretu, niti su pod utjecajem materijalnih zakona prirode. Značenje i društvena važnost prirodnih fenomena također u značajnoj mjeri ovise o načinu na koji ih mi

interpretiramo. Povijest znanosti i tehnologije pokazala nam je da oni nisu samo niz odgovora na »činjenice« o prirodi, tako dragih gospodinu Gradgrindu, što sebe prisiljavaju htio ne htio u ljudsku svijest, već su rezultat kulturnog i kreativnog procesa koji je moguć i svojstven samo ljudskim bićima. Stoga, još uvijek možemo dati racionalno objašnjenje o tome kako se ljudsko društvo razvilo, temeljeno na dokazima, ali također to mora uključiti sve one jedinstvene ljudske karakteristike – jezik, razum, imaginaciju, igru, ponos i slavu, religiju, ljubav prema ljepoti, smijeh itd. – od kojih mnoge nisu racionalne ili u najmanju ruku nemaju materijalnu vrijednost. Kako god, to nisu nebitni detalji poput boja ili mirisa padajućih objekta za zakone kretanja, već su fundamentalni u objašnjavanju socijalne evolucije. U tim aspektima, što je vrlo važno, ljudsko društvo mora se odvojiti iz djelokruga *prirodnih* znanosti i, zapravo, prirodne znanosti ne mogu uopće objasniti svoje podrijetlo jer i to, također, leži u društvu, a ne u prirodi. Pogled na socijalnu evoluciju koji sam pružio racionalno je objašnjenje u smislu da nastoji pružiti razumijevanje širokog spektra fenomena u kontekstu nekoliko općih principa podržanih dokazima. U toj mjeri on je znanstven, ali zasigurno nije ni probni kandidat za prirodne znanosti.

Ovaj pristup socijalnoj evoluciji, također, ne može se koristiti za predviđanje ičega značajnog o budućnosti čovjeka. Marksizam je za sebe tvrdio da je prirodna znanost društva, i stoga ne samo da je smatrao da svako društvo treba proći kroz određene faze već također da može i predvidjeti budući razvoj društva – komunistička utopija da kad bi nestalo države svi bi uživali u svijetu jednakosti i izobilja. Međutim, evolucijska biologija prirodna je znanost, ali još nije u mogućnosti predvidjeti budućnost bilo koje vrste, jer su mutacije, i selektivne okolnosti u kojima će se pojaviti, inherentno nepredvidljive. Na isti je način nemoguće predvidjeti izume prije no što se pojave ali, pogotovo u visoko razvijenim tehnologijama, postoje razne vrste inovacija koje bi radikalno promijenile društvo. Općenitije, mi možemo jedino objasniti nešto poput pojave eksperimentalne znanosti uspostavljajući potrebne uvjete za to. Ali to možemo napraviti jedino zato što već znamo kako eksperimentalna znanost izgleda, a to možemo znati jedino nakon što se ona već pojavila. Primjerice, može biti da potrebni uvjeti za svjetsku vladu već postoje, ali mi ćemo znati koji su to jedino *nakon* što se svjetska vlada uistinu pojavila, možda u obliku u kojem je nismo ni zamišljali.

Krajnje tvrdnje za prirodnu znanost o čovjeku, poput svakog ekstremizma, dovele su do jednako krajnjih reakcija – da istraživanje čovjeka ne bi uopće trebalo uključivati potragu za istinom:

Socijalni antropolozi ne bi trebali gledati na sebe kao na tragače za objektivnom istinom; njihova je svrha ostvariti uvid u ponašanje drugih ljudi, ili, u tom slučaju, uvid u svoje vlastito ponašanje. »Uvid« se može činiti vrlo neodređenim konceptom, ali je onaj kojemu se divimo u drugim kontekstima; ima kvalitetu dubokog razumijevanja koje, kao kritičari, pripisujemo onima koje označavamo kao *velike* umjetnike, dramatičare, noveliste, kompozitore...(Leach 1982:52)

To je zborni poziv na okupljanje onima nejasnoga i zbrkanog mišljenja, s dodatnom draži intelektualne nezahtjevnosti, dopuštajući iniciranima da govore ezoterijskim jezikom koji ih uzdiže iznad vulgarnog krda. Kulturno značenje postoji jedino u kontekstu društvenih odnosa i institucija, te interakcija s fizičkim okruženjem: drugim riječima, u univerzumu objektivnih ograničenja. Stoga, između krajnosti prividne prirodne znanosti i književne kritike leži umjereni put racionalnog objašnjenja.

Reference

- Ayer, A.J. 1964. Man as a Subject for Science. Auguste Comte Memorial Lecture no.6, London: Athlone Press.
- Brown, D.E. 1991. Human Universals. New York: McGraw-Hill.
- Childe, G. 1954. What Happened in History. (2nd edn.) London: Pelican.
- Fisher, H.A.L. 1936. A History of Europe. London: Arnold.
- Freeman, L.C, and Winch, R.F. 1957. 'Societal complexity: an empirical test of a typology of societies', American Journal of Sociology, 62, 461-6.
- Hallpike, C.R. 1977a Bloodshed and Vengeance in the Papuan Mountains. The generation of conflict in Tauade society. 317 pp. Oxford: Clarendon Press.
- Hallpike, C.R. 1984c 'The relevance of the theory of inclusive fitness to human society'. Journal of Soc. and Biol. Struct., 7, 131-144.

- Hallpike, C.R. 1986a The Principles of Social Evolution. 412 pp. Oxford: Clarendon Press.
- Harris, M. 1980. Cultural Materialism. The struggle for a science of society. New York: Vintage.
- Kitcher, P. 1985. Vaulting Ambition. Sociobiology and the quest for human nature. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Leach, E.R. 1982. Social Anthropology. Oxford University Press.
- Murdock, G.P., and Provost, C. 1973. 'Measurement of cultural complexity', *Ethnology*, 12, 379-92.
- Naroll, R. 1956. 'A preliminary index of social development', *American Anthropologist*, 59, 664-87.
- Peregrine, P.N., Ember, C.R., and Ember, M. 2004. 'Universal patterns in cultural evolution. An empirical analysis using Guttman scaling', *American Anthropologist*, 101, 145-49.
- Popper, K. 1957. The Poverty of Historicism. London: Routledge & Kegan Paul.
- Sahlins, M. 1977. The Use and Abuse of Biology. An anthropological critique of sociobiology. London: Tavistock.
- Sanderson, S.K. 2001. The Evolution of Human Sociality. A Darwinian conflict perspective. Lanham: Rowman & Littlefield.

S engleskog preveo: Lovre Čulina

Izvještaj

Iva Paska

**MEĐUNARODNI INTERDISCIPLINARNI SIMPOZIJ FILOZOFIJA MEDIJA: MEDIJI I
JAVNOST (FILOZOFIJSKI, KOMUNIKOLOŠKI, KULTUROLOŠKI, ARTISTIČKI,
TEHNIČKI I POLITIČKI ASPEKTI MEDIJSKOG OBLIKOVANJA JAVNOSTI),
15.-17. 11. 2013., DUBROVNIK**

Od 15. do 17. studenoga 2013. u Hotelu Petka, u Dubrovniku, održan je međunarodni interdisciplinarni simpozij iz filozofije medija naziva *Mediji i javnost*, i to u zajedničkoj organizaciji Medijskog sveučilišta iz Koprivnice, Sekcije za filozofiju medija Hrvatskog filozofskog društva iz Zagreba, Centra za filozofiju medija i medijska istraživanja u Zagrebu, te Udruženja građana Mladi grašak za umetnost, kulturu, medije i društvena pitanja iz Beograda.

Na simpoziju je prisustvovalo osamdesetak sudionika iz Hrvatske, Srbije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Makedonije i Austrije. Također, paralelno uz održavanje simpozija, studenti i studentice Medijskog sveučilišta iz Koprivnice i Sveučilišta u Dubrovniku održavali su okrugle stolove. Kao temeljni cilj simpozija postavljeno je promišljanje o filozofskim, komunikološkim, kulturološkim, artistskim, tehničkim, političkim i sociološkim aspektima medijskog oblikovanja javnosti.

U samom fokusu simpozija bilo je promišljanje uloge posrednika, ili medija, u oblikovanju javnosti. Pri tome se vodilo idejom kako je koncept javnosti potrebno promisliti u doba jakog utjecaja komercijalnih masmedija koji dovode do polariziranja javnih i privatnih interesa i utječu na sferu općih vrijednosti te u kojem se mogućnosti da se na dosadašnji način reguliraju pitanja neovisnog istraživačkog novinarstva postavljaju pod upitnik i za sobom

povlače pitanja etike medija. Takvo medijsko okruženje otvara pitanja oblika i načina instrumentaliziranja medija u svrhu oblikovanja javnosti prema potrebama vlasnika medija ili korporacija koje odlučuju o njihovoj opstanku putem procesa oglašavanja. S obzirom na to da je fokus simpozija obuhvaćao područje javnosti koje je već po samoj definiciji široko, otvorila su se različita pitanja vezana uz hrvatsku i međunarodnu javnu sferu. U svakom slučaju, interdisciplinarna narav simpozija pridonijela je sagledavanju različitih dimenzija pojedinih problema.

Na simpoziju se pažnja temeljno usmjeravala temi konstitucije javnosti putem medija te su ponovno otvorena pitanja o javnosti koja su neke pojedinačne discipline eutanazirale pokušavajući ideju javnosti prilagoditi svojem području proučavanja. U kontekstu javnosti govorilo se o položaju novinarstva u suvremenom medijskom okolišu te o izazovima s kojima se ono u njemu susreće. U skladu s time preispitivala se uloga koju mediji imaju te ona koju bi trebali imati, u smislu uspostave javnosti u demokratskom društvu. Posljedično, promišljalo se trenje između normativnih ideja javnosti i praksi novinarstva. U tom kontekstu raspravljalo se i o zavisnosti i potrebi za neovisnošću između političke sfere i sfere medija, te sfere medija i kapitala, a iz čega je slijedila rasprava o ulozi medija u posredovanju stvarnosti i prostoru koji ti procesi ostavljaju za pojam istine. Neodvojive od toga bile su teme morala u suvremenom novinarstvu, te preispitivanje kvalitete sadržaja medija u kontekstu suvremenih uvjeta rada. Na temu razvoja novih tehnologija, dotaknulo se i izazova s kojima se mediji susreću u doba digitalizacije kao nepobitnog trenda u suvremenom izdavaštvu.

Aktualna tema bila je i uloga medija u suvremenom globaliziranom i digitaliziranom svijetu te mogućnosti koje imaju kao i ograničenja s kojima se susreću u kontekstu konstitucije javne sfere na nadnacionalnoj razini. Jedna je od aktualnih tema bila i razvoj novih medija te njihov značaj općenito u suvremenom medijskom okruženju, s naglaskom na konstituciju javne sfere. Tako su društvene mreže prepoznate kao novi oblik medija koji nepovratno mijenja ne samo javnu sferu nego i postavlja potrebu za novim modelima iste. Isto tako, stavljen je naglasak na potrebu za prepoznavanjem društvenih implikacija upotrebe novih medija pri čemu je kao glavna prepoznata potreba za novom medijskom pismenošću. Nadalje, govorilo

se i o izranjanju novih oblika umjetnosti u kontekstu novih medija, a preispitivala se i uloga fotografije u kontekstu suvremenog novinarskog diskursa.

Na simpoziju se također imalo prilike čuti rezultate pojedinih istraživanja vođenih analizom sadržaja medija. Tako su se pojedini predavači dotakli diskurzivne analize hrvatskih, makedonskih i crnogorskih medija. U tom kontekstu, govorilo se i o rodnoj problematici unutar pojedinih medija. Nadalje, analiza dijalekata kroz medije te u medijima također je konstituirala temu pojedinih izlaganja.

Ekonomska dimenzija suvremenih medija promišljala se u pojedinim izlaganjima pa se tako govorilo o ulozi oglašavanja i o potrazi za istinom (i o postojanju mogućnosti njezina dosezanja) u kontekstu istoga. Preispitivale su se ekonomske prakse, poput odnosa s javnošću i *community* menadžerstva kao i njihovo korištenje pri stvaranju javnosti. Isto tako, kritički se promišljalo i o suvremenima praksama projektiranja identiteta marke.

U konačnici, treba navesti da je na simpoziju predstavljen i zbornik radova s prošlogodišnjeg simpozija filozofije medija što je održan u Opatiji pod nazivom Umjetnost i mediji, dok je kao namjera izneseno da se na sljedećem simpoziju, dogodine na Cresu, predstavi zbornik radova s ovogodišnjeg simpozija. Isto tako, najavljeno je da će u četvrtom po redu časopisu *In medias res* biti objavljen prvi dio video materijala izlaganja s konferencije, kao i dio recenziranih i prihvaćenih tekstova.

U svakom slučaju, simpozij u Dubrovniku obuhvatio je ne samo mnoge dimenzije procesa tvorbe javnosti u suvremenom medijskom okruženju nego su se navedene dimenzije preispitivale kroz čitav niz disciplina dajući tako izlaganjima i raspravama rijetko viđenu širinu. Na kraju, možemo utvrditi kako ovaj simpozij predstavlja otvaranje mjesta na kojem znanstvenici iz regije, a i šire, mogu u konstruktivnoj atmosferi interdisciplinarno promišljati ključne fenomene medijskih posredovanja.