

# Iskolčavanje trase plinovoda na dionici Rijeka-Delnice

Projekt se izvodio u periodu između 22.9.-5.11.2003. Obavila ga je mala geodetska tvrtka iz Ivanić Grada. Zadatak je bio iskolčiti i snimiti 33 km trase budućeg plinovoda, koja se proteže od Pule do Karlovca, a investitor je PlinaCro.

Dakle, naš zadatak se sastojao od iskolčavanja trase i istovremenog snimanja što je bio naizgled lagan posao. Kasnije se pokazalo kako je ovaj projekt zaslužio puno bolju pripremu nego što je bila.

Prva ekipa (sastavljena od ljudi iz Ivanića) poslana je na teren 22.9. U dva tjedna prešli su samo 3 km, doduše ne svojom krivicom, nego zbog terena koji se čitavim putem proteže kroz gustu šumu. Uloga figuranata je ovdje bila malo izmjenjena. Umjesto držanja prizme i tome sličnog, figuranti su na ovom poslu zapravo bili sjekači jer je gotova cijela trasa prolazila kroz šumu pa se moralo krciti u smjeru iskolčavanja i to tako da trasa bude široka 1 m i prohodna (da bi kasnije geolozi mogli uzeti uzorke tla koji će odrediti tempo i način bušenja). Ta prva ekipa je prešla samo 3 km zato što su imali loše lokalne sjekače, pa je zato odlučeno da se uzmu «profesionalni sjekači» i da se pošalje druga ekipa da pomogne prvoj.

Dругу ekipu smo sačinjavali kolega s faksa Mario Mađer i ja, skupa sa dva lokalna figuranta-sjekača. Došli smo na teren u subotu 4.10. i u svrhu rekognosciranja obišli nekoliko lokacija naše dionice, te jedva pronašli dva poligona JANAF-a (Jadranskog naftovoda) na početku naše trase s kojih smo krenuli u iskolčavanje. Moram napomenuti da su zapravo jedinu osnovu predstavljali JANAF-ovi poligoni (postavljeni prije 27 godina skupa sa Jadranskim Naftovodom), no problem je bio što ih je većina bila uništena, a oni rijetki koje smo pronašli (uglavnom) se nisu dogledali jer je u međuvremenu narasla šuma. S radom smo počeli u ponedjeljak 6.10., a kako je prva ekipa krenula iz smjera Rijeke, mi smo krenuli iz smjera Delnica.

U sljedeća dva tjedna uvjeti za rad su bili odlični. Vrijeme nas je poslužilo, a i imali smo dobru logistiku. Što god da nam je trebalo, dobili smo. Imali smo na raspolaganju Fiat Punto, no imao je mali nedostatak. Naime, bio je spušten (sportski), te je više bio pogodan za utrke nego za teren.



*Kiše jesenje...*

K tome je imao i probušeni auspuh, pa bi nas četvorica u njemu bili u centru pažnje svaki put kada bi došli u Delnice kupiti potrebne stvari za rad (jer ionako niski auto, s nama je bio samo nekoliko cm od asfalta, a zvučao je kao da je došao s relija). Uz to, imali smo i laptop na terenu ako nam je zatrebalo skinuti neku koordinatu, tako da smo bili potpuno opremljeni. Tijekom izvođenja posla, Mario i ja smo prekršili skoro sva pravila iz poligonometrije (u poligonskom vlaklu nakon stranice od 500 m dođe jedna od 30 m, pa slijepi vlak od 3.5 km sa 60 stajališta, itd.). To je bilo iz razloga što bi tek nakon 3-4 km našli nova dva JANAF-ova poligona (neki su bili zatrpani zemljom, neki uništeni, a ostali se uglavnom nisu dogledali) s kojih smo mogli započeti novi vlak, te zbog guste šume nije bilo moguće GPS-om odrediti nove točke, pa smo bili osuđeni na ono što je ostalo od prije 27 godina. Kako smo slijepi poligonski vlak vukli unedouglad kroz šumu bez mogućnosti kontrole, tj. nismo znali koliko «letimo», svako jutro smo slušali Lennyjevu «Fly away» u autu dok smo se vozili na posao (činilo nam se prigodnim). Moram istaknuti da nam je u početnom periodu jako puno pomagala Dijana Uljarević, koja nas je iz tvrtke (putem telefona) vodila naprijed svojim iskustvom, strpljenjem i savjetima.

No, unatoč činjenici što su obje ekipe radile od zore do sumraka, nakon ukupno četiri tjedna nije postignut zadovoljavajući napredak, te je bilo potrebno oformiti i treću ekipu. U tu svrhu sam pozvao još dvojicu kolega s faksa, Hrvoja Novosela i Marina Cukrova. Njima su također pridruženi figuranti-sjekači, te su krenuli iz sredine trase, točnije iz Zlobina. U međuvremenu je izvršena rošada s autima i mi smo dobili starog Fiata Regatu. Ona nije bila

kao Punto, ali je imala drugih mušica. Pošto je bila turbodizelaš, imala je problema sa paljenjem rano ujutro. Paljenje je izgledalo ovako: čim bi Mario okrenuo ključ, počela bi ispuštati gusti crni dim (vani i unutar auta) koji je tako grozno smrdio po izgorenoj nafti da smo morali svaki put bježati iz auta jer se to fizički nije moglo podnijeti. Jadan Mario bi se žrtvovao i verglao 5 min da bi ga konačno upalio (svaka čast na izdržljivosti!). Poslije smo u prtljažniku pronašli dvije gas-maske i zaključili da spadaju pod dodatnu opremu. Uz to, hladnjak je bio razbijen pa smo stalno nosili sa sobom desetak litara vode koju bi ulili kad bi se auto pregrijao, a lampice koje ukazuju na kvar određenog dijela motora bi se palile kao light-show u disku pa smo ih jednostavno ignorirali i vozili dalje. Nakon nekoliko dana smo ustanovili da motor visi na samo jednom ležaju umjesto na tri i to tako labavo da si ga mogao rukom ljuljati. Odmah nam je prošlo kroz glavu da je mogao propasti usred vožnje na cestu, a da se to desilo pri brzini od 80-100 km/h (kojom smo znali voziti), svi bi otišli na duži odmor na rajске otoke. Auto je odmah odveđen mehaničaru i od tada je sve krenulo nizbrdo.

Ostali smo «privremeno» bez auta jer nam je obećano da ćemo ga dobiti čim se popravi. Posao je potrajao još 20 dana, a auto je popravljen tek dva tjedna nakon što smo završili s poslom. Kako više nismo imali auto, uvijek bi nas netko iz druge ekipe ujutro odveo na teren i navečer došao po nas. Baš lijepo od njih. Samo, kako su se tada zaredale kiše, a kiša u jesen pada u Gorskom kotaru cijeli dan, mi smo bili osuđeni (što smo skrivili da mi je znati!?) stajati na pljusk mokri do kože. Tu sam se još jednom uvjerio da Leica spada u sam vrh proizvođača geodetskih instrumenata jer sam po najvećem pljusk radio s njom (TCR 407), displej je bio natopljen vodom tako da se jedva vidjelo što piše, a ona je radila kao švicarski sat. Uz to smo iskusili kako je raditi na nuli cijeli dan, pa i po snijegu. Jedno jutro smo krenuli dok je prilično jako



*Krenuli smo na teren, ali nas je mećava vratila natrag...*

od jutra do mraka, a pogotovo ne po kiši, dok je nama pljusak bio normalna stvar (ne znam kako se nitko od nas nije razbolio - mora da je to zbog svježeg zraka i nadmorske visine od cca 800 m).

Do takvih stvari ne bi došlo da je vlasnik firme bio malo ozbiljniji, no on je vodio posao poprilično nonšalantno. Ne može mu se prigovoriti da nije imao hrabrosti da uđe u ovaj posao i htijenja da ga izvede, no nedostatak iskustva ovdje ne može opravdati ni njegovu mladost (doduše preuzeo je firmu samo tri mjeseca prije tog posla) jer je SVIMA nama, od geodeta do figuranata, bilo jasno što se tu krivo radi. Trebao je odmah poslati dvije ekipe, a ne čekati da prva zapne i trebao je uzeti u obzir vremenske (ne)prilike (jesen u Gorskom kotaru - kiše su učestala pojava, a da snijeg zna pasti već u 10. mjesecu znaju svi koji žive tamo). No, usprkos tome se još moglo stići da nam je odmah sredio auto kada se Regata pokvarila jer su se svaki dan (nepotrebno) gubila dva sata (dok bi nas netko odveo na teren, vratio se po svoju ekipu i onda vozio njih). Ta dva sata pomnožena sa brojem dana bez Regate daju još jedan čitav dan, a upravo smo za jedan dan zakasnili (*isn't it ironic...*) s rokom izvođenja radova. No tako bi samo stigli na vrijeme odraditi terenski dio, a opet se ne bi stiglo zbog obrade podataka koja je potrajala još nekoliko dana i tu je lavovski posao odradio Mario zbog čega zaslužuje barem da mu firma digne spomenik. Zbog toga što se zakasnilo s predavanjem elaborata ostaje gorak okus zato jer je trebalo malo, samo malo bolje pripremiti i organizirati posao te reagirati na iskrsele probleme. Ovako je firma na teži način stekla vrijedno iskustvo koje će joj pomoći u daljnjem hvatanju u koštac sa geodetskim zadaćama, a ja im želim svu sreću u tome.

Unatoč mnogim oprečnim stavovima, ovaj posao me naučio dvije stvari: kako se treba snalaziti na nepristupačnom terenu u teškim vremenskim uvjetima i gotovo bez mogućnosti kontrole svog rada; i kako se ne smije organizirati i voditi posao ovolikog razmjera, pa i manjeg.



Duško Romac



*Pa zar tuda prolazi trasa?!*