



DOLENJSKI GOZDAR

glasilo delavcev
gozdnega gospodarstva
novo mesto

LETNIK XXII.

NOVO MESTO, JULIJ 1985

ŠTEVILKA 7

Prevoz lesa pri gozdnem gospodarstvu Novo mesto v zadnjih 15-tih letih (1970-1984)

Uvod

Tehnologija sečnje in izdelave ter spravila gozdnih lesnih sortimentov je v zadnjih dvajsetih letih močno napredovala. Vzporedno s tem je napredoval tudi prevoz lesa; od prevoza s konjsko vprego in tovornjaki brez nakladalnih žerjavov, prek tovornjakov opremljenih s hidravlično vrvnimi nakladalnimi žerjavi do tovornjakov, opremljenih s popolnoma hidravličnimi nakladalnimi žerjavi. Dnevni učinek sodobnega prevoznega sredstva — tovornjak z dvoosno polprikolico (22 ton) je v primerjavi z dnevnim učinkom nekdanje konjske vprege (voz »šinar« 3 t), večji tudi do 22 in večkrat. To pa pomeni, da je tak prevoz tudi gospodarnější. Prevoz s tovornjakom s polprikolnikom in ustreznim hidravličnim nakladalnim žerjavom je cenejši v primerjavi s »solo« vožjo od 30 — 35 odstotkov (3). Tega pa se pri delu velikokrat premalo zavedamo.

Znano je, da leta nazaj nismo imeli za prevoz in za nakladanje lesa (niti v Sloveniji, niti v Jugosla-

viji) povsem ustreznih tovornjakov in nakladalnih žerjavov — dvigal. Sodobni, tehnično izpopolnjeni hidravlični nakladalni žerjavi kot so Jonsereds EB-100, LIV 9-2201, novejši tipi Hiab-Foco in drugi, so bistveno pripomogli, poleg ustreznih tovornjakov in priklopnih vozil, k gospodarnějšímu prevozu lesa.

Ustrezna sodobna prevozna sredstva pa sama po sebi še ne zagotavljajo tudi cenejšega prevoza. Le-ta je namreč odvisen, od več dejavnikov, predvsem od izkoriščenosti razpoložljivih dragih prevoznih sredstev in še posebej od izkoriščenosti vlečnih vozil, opremljenih s hidravličnimi nakladalnimi žerjavi, skupaj s polprikolnimi vozili. Menim, da je prav izkoriščenost tovornjakov v sestavi s polprikolnimi vozili zelo pomembna za ekonomičnost prevoza lesa, saj predstavlja vrednost kamiona, opremljenega s hidravličnim nakladalnim žerjavom kar 85 — 90% celotne nabavne vrednosti take gozdarske prevozne sestave (GPS), vrednost

polprikolnika pa le 10 — 15% vrednosti GPS.

O tem, kako je napredoval prevoz leta (vključno z nakladanjem in razkladanjem) pri GG Novo mesto zadnjih petnajst let, z ozirom na število prevoznih sredstev, neto nosilnost, moč, izkoriščenost prevoznih sredstev itd., govori pričujoči sestavek.

Gozdarsko prevozna sestava (GPS)	Sedanja orientac. vredn. tehn. opreme v din Mag.-D			
	256-320	%	TAM 260	% TAM 190
1. Tovornjak z nadgrad. (brez žerjava)				
neto nosiln. cca 10 ton	17.650.000	—	13.300.000	—
neto nosil. cca 6 ton	—	—	—	7.700.000
2. Hidravlič. naklad. žer.				
Jonser. 10 ton	6.600.000	—	—	—
Liv 9 ton	—	—	3.950.000	—
Liv 6 ton	—	—	—	3.370.000
Skupaj (1 + 2)	24.250.000	90	17.250.000	86
11.070.000	90			
3. Polprikol. z nadgradnjo				
2-osna (12 ton neto)	2.750.000	10	2.750.000	14
1-osna (6-8 ton neto)	—	—	—	1.230.000
12.300.000	100			
Skupaj (1 + 2 + 3)	27.000.000	100	—	—
z nakl. žerj. Jons. 10 ton	—	—	20.000.000	100
z nakl. žerj. LIV 9 ton	—	—	—	—
z nakl. žerj. LIV 6 ton	—	—	—	12.300.000
12.300.000				

Gozdarsko prevozne sestave in njih udeležba v skupnem prevozu lesa

Gozdarsko prevožno sestavo (GPS), v nadaljnjem GPS, sestavljajo: tovornjak s hidravličnim žerjavom in priklopnim vozilom. Da taka posebna gozdarska oprema danes ni poceni, zlasti če je uvožena in da predstavlja pretežni del vrednosti take sestave kamion s hidravličnim nakladalnim žerjavom (85-90%), vidimo iz naslednjega pregleda:



Opomba:

Vrednost tehnične opreme je le primerjalna, saj se zaradi nenehne devalvacije dinarja stalno spreminja in povečuje.

Neto koristna nosilnost vozila je razlika med največjo dovoljeno težo vozila s tovorom in težo praznega vozila z nadgradnjo (4).

Neto koristna nosilnost vozil, ki jo navajam v tabeli 2, predstavlja tisto nosilnost vozil, ki jo še lahko koristno uporabljamo v skladu s cestno prometnimi predpisi o dovoljeni osni obremenitvi, ne glede na registrirano. Registrirana nosilnost gozdarskih vozil je zaradi kiper šasij, ki jih v gozdarstvu Slovenije največ uporabljamo, včasih tudi večja in ni v skladu s cestno prometnimi predpisi.

Da je prevoz lesa najgospodarnější z omenjeno GPS, je sicer že dolgo znano, vendar si je spoznanje o tem v praksi le težavo utiralo pot bodisi zaradi dejanskih težav, pa tudi zaradi osebnih

(Nadaljevanje na 70. str.)

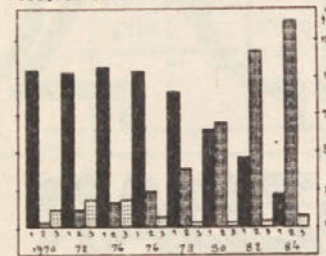
dohodkov. Med težavami naj omenim predvsem možnosti nabave in izbire ustrezne domače in uvožene tehnične opreme in pa premalo prizadevanja za pocenitev prevoza, čemur smo marsikje priče še danes.

Pri GG Novo mesto smo predvsem zaradi pomanjkanja ustreznih vozil še do nedavnega do leta 1980 prevažali les še z okrog 50% tehnično zastarelim prevoznim parkom, saj so bili kamioni in dvigala takrat stari povprečno 9 — 10 let. Po obratih razdeljeni prevoznik parki smo v letu 1981 združili v tozdr »Transport in gradnje« ter s tem poleg drugih prednosti postavili v enak položaj vse tozdr in toke glede razporejanja vozil. Po letu 1981 nadaljujemo z že prej začeto načrtno obnovo prevoznega parka ter povečujemo delež priklopnih vozil, zlasti 2-osnih 12-tonskih polpriklolic. Pozornejši smo tudi glede izkoriščenosti vozil. Sedanje stanje povsem obnovljenega parka je kar zadovoljivo in obsega 20 vlečnih vozil za prevoz leta, 12 tovornjakov Magirus-Deutz tipov 232-320, 8 tovornjakov TAM 170-T14, 12 2-osnih in 7 1-osnih polpriklolic ter 2 prikolici. Skupna neto — koristna nosilnost znaša po stanju leta 1984, 367 ton (glej tabelo 2).

Kako je napredoval prevoznik park v obdobju 15 let (1970-84) po številu vlečnih in priklopnih vozil, po moči, koristni nosilnosti, prepeljanih tkm na neto tono nosilnosti kamiona ter po udeležbi

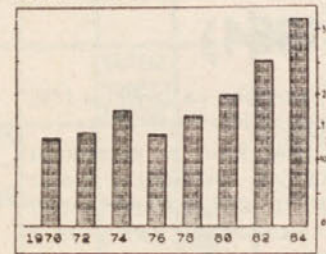
živega dela na prepeljani tkm (produktivnost), prikazujeta tabeli 1 in 2 ter diagrami 1, 2, 3, 4 in 5.

diagram št. 1



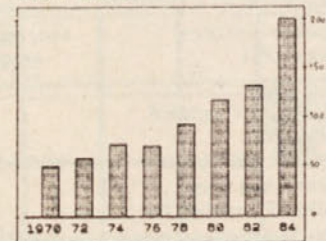
LEGENDA:
1-kamion+333
2-kamion+PP
3-kamion+P
UCINEK PREVOZNEGA PARKA V PREVOZENIH t3 1970-1984

diagram št. 2



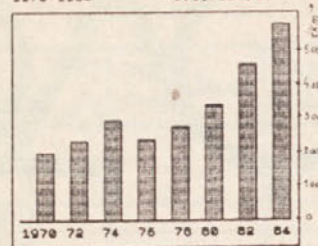
IZKORISČENOST PREVOZNEGA PARKA V t3 NA NETO TONO NOSILNOSTI VLEČNEGA VOZILA NA GG N.M. 1970-1984

diagram št. 3

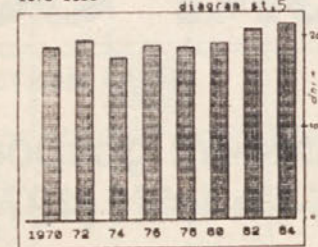


PRODUKTIVNOST PREVOZNEGA PARKA IZRIZENA V t3 NA DEJANSKO DELAVNO URO NA GG N.M. 1970-1984

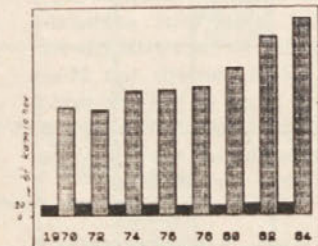
REALIZIRANI tkm PREVOZ. PARKA 1970-1984 diagram št. 4



LETNO STEVILO PRODUKTIVNIH ONI NA KAMION 1970-1984 diagram št. 5

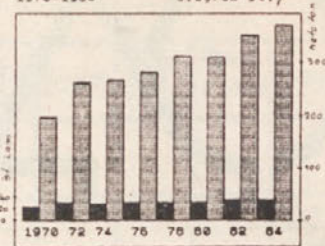


STEVILO KAMIONOV-UČEJNIH VOZIL IN t3 NA t3 V KU 1970-1984 diagram št. 6



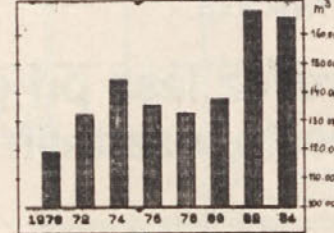
LEGENDA:
■ št. kamionov
■ t3 na t3 v ku

STEVILO PREVOZNIH SREDSTEV (KAMIONOV+PRIKLOP) IN SKUPNA NETO-KORISTNA NOSILN. 1970-1984 diagram št. 7



LEGENDA:
■ št. kamionov+prikl.
■ neto ton

PREPELJANO m³ SKUPAJ diagram št. 8



Iz tabele 1 in diagrama 1 je razvidno, da je od leta 1970 naprej prevoz lesa samo s kamionom stalno v upadanju, raste pa prevoz lesa z GPS. Do leta 1978 narašča prevoz z GPS sicer nekoliko počasneje, po tem letu pa bistveno hitreje. Iz tabele 1 je tudi razvidno, da smo v sestavi tovornjak s polprikloliko prepeljali od skupno speljanega lesa v letu 1970 le 3% (3.400 m³), lesa, šest let pozneje, leta 1976 pa še vedno le 18% (24.100 m³) lesa. Leta 1980 smo v omejeni sestavi prepeljali že 50% (68.900 m³) lesa, leta 1984 pa že kar 82% (136.200 m³). Indeks 84/70 je 3994. V petnajstih letih smo tako udeležbo prevoza z

UČINEK PREVOZNEGA PARKA V PREPELJANIH m³ 1970—1984

Tabela 1

Prevoz.	1970		1972		1974		1976		1978		1980		1982		1983		1984		INDEKS 84/70
	m ³	%	m ³	%	m ³	%	m ³	%	m ³	%	m ³	%	m ³	%	m ³	%	m ³	%	
Kamioni-solo	104.510	87	102.735	78	107.308	76	103.814	77	90.432	68	64.096	47	46.224	27	38.488	17	21.572	13	21
Kamioni s polprikloliko	3.410	3	11.583	9	16.250	11	24.145	18	38.888	29	68.932	50	117.190	70	135.554	76	136.200	82	3.994
Kamioni s prikolic	11.660	10	17.882	17	17.802	13	7.488	5	3.538	3	3.162	3	4.421	3	13.066	7	7.840	5	67
skupaj	119.580	100	132.200	100	141.360	100	135.447	100	132.858	100	137.190	100	167.835	100	179.020	100	165.552	100	138

KAZALCI NAPREDKA PREVOZNEGA PARKA 1970—1984

TABELA 2

	1970		1972		1974		1976		1978		1980		1982		1983		1984		Indeks 84/70			
	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton	št. prev.	Neto St. ton				
Kamioni /število/	21	145	22	160	20	164	20	168	19	163	19	167	20	180	20	181	20	181	95	125		
Moč v KW	1.942		1.896		2.237		2.267		2.311		2.644		3.191				3.391		180			
Polpriklolice /število/	2	12	6	42	7	50	8	62	11	98	11	110	15	150	17	162	17	162	850	1350		
Priklolice /število/	4	37	6	57	5	50	5	50	5	50	3	30	2	20	2	20	2	20	50	465		
SKUPAJ: PREVOZNA SREDSTVA št.27 na 20 TON		194		259		264		33		35		310		33		38		38		39	144	189
Prepeljano m ³ - skupaj	119.580		132.200		141.360		135.447		132.858		137.190		167.835		179.020		165.552				131	
Realizirano tkm - skupaj	1.974.063		2.329.156		2.944.447		2.396.190		2.778.090		3.394.350		4.598.308		5.766.200		5.743.486				291	
Prepeljano tkm na neto tono /koristne/ nosilnosti kamiona	13.614		14.557		17.954		14.263		17.043		20.325		25.546		31.857		31.732				233	
Dejanskih delav. ur	37.794		39.485		40.152		33.189		29.452		28.679		34.312		34.216		28.710				200	385
Prepeljano tkm/dejav. del. uro	52		59		73		72		94		118		134		168		200				385	
Letno št. prod. del./km.	190		198		179		192		191		190		215		215		215				113	



Grabežu prebiralnega stroja (traktor IMT 577 ter Hiab 560) smo dodali hidravlično verižno žago (na posnetku), s katero strojnik s pomočjo ročic na dvigalu prežaguje oblovino pri sortiranju in krojenju. Omenjeni priključek dela poizkusno na opremnem skladišču v Straži od decembra 1984. leta, da bi bolje ovrednotili les in zaradi varnega dela. Pri prežagovanju posameznega oblega lesa žagar ni več potreben. Nadaljnje izkušnje bodo pokazale, v kolikšni meri bo ta »polprocesor« uspel. Dosedanje izkušnje so kar zadovoljive, zlasti kadar gre za prežagovanje oblovine ali manjšega svežnja (prijava) goli. (Tekst in foto: inž. Jože Kure).

GPS povečali za 40-krat. Če k temu v letu 1984 prištejemo še lesno maso pripeljano v sestavi s priklopcem (7.830 m³), znaša skupno prepeljana količina lesa v letu 1984 v sestavi tovornjak s priklopnim vozilom 144.000 m³, ali 87% vsega prepeljanega lesa.

V naslednjih letih si bomo prizadevali predvsem za to, da pri prevozu lesa obdržimo, ali pa še celo nekoliko dvignemo sedanjo raven udeležbe prevoza z GPS. Spričo terenskih in vremenskih razmer (zima), verjetno 100-odstotna udeležba prevoza lesa z GPS ne bo mogoča.

Mimogrede povedano je značilni prihranek v prevozu v letu 1984, ko smo prevažali les v sestavi kamion s priklopnim vozilom v primerjavi s prevozom s samim kamionom, prek 6 milijard starih dinarjev (5.743.480 tkm x 11,10 din, povprečen prihranek po tkm po ceniku koncem leta 1984 63.753.000 din).

Prevoz v sestavi tovornjak s priklopcem je bil razen v času od l. 1970-74, ko je rastel, v stalnem upadanju do leta 1982, ko je ponovno porastel. To pa predvsem zaradi prevoza prostorninskega lesa.

Izkoriščenost prevoznega parka

Ustrezna sodobna prevozna mehanizacija sama po sebi še ne zagotavlja pocenitve prevoza, če pri tem ne poizkušamo doseči čimvečjo izkoriščenost prevoznih zmogljivosti, tako z organizacijskimi ukrepi, z razliko v ceni prevoza po tkm za vozilo, kot tudi s pravilnim nagrajevanjem voznikov.

Za prevoz lesa z GPS naj prejme voznik večji zaslužek kot za prevoz s kamionom. Kot že rečeno, je zlasti pomembno čim bolj izkoristiti tovornjak — vlečno vozilo, seveda v sestavi tovornjak s polpriklopnikom. Prav je torej, če šoferja za tak prevoz tudi bolje nagradimo. S tem spodbujamo prevoz z GPS. Sicer pa je šofer tovornega vozila pri GG Novo mesto plačan le za tovor po neto nosilnosti vozila, določeni z normativi in cestno prometnimi predpisi. S tem hočemo izogniti preobremenjevanju vozil.

Iz tabele 2 je razvidno, da se je od leta 1970 do 1984 povečala skupna neto nosilnost in moč voznega parka od 194 ton in 1942 kw v letu 1970, na 367 ton in 3491 kw v letu 1984. Indeks za skupno nosilnost znaša 189, od tega za polprikolice 1350, za moč pa 180. Vzporedno s tem pa se ni povečevala samo skupno letno prepeljana masa lesa (indeks 131) in število tkm, od zaokroženo 2,0 milijona v letu 1970 na 5,7 milijona v letu 1984 (indeks 291), marveč se je povečala tudi izkoriščenost vlečnih vozil (indeks 233).

Izkoriščenost vlečnih vozil se kaže s številom letno opravljenih tkm na neto tono nosilnosti kamiona — vlečnega vozila (diagram 2). Le-ta se je povečala od 13.600 tkm v letu 1970, prek 20.325 tkm v letu 1980 na 31.732 tkm v letu 1984. Očiten porast nastopa po letu 1978, ko novo nabavljena vozila Magirus-Deutz že prihajajo do izraza, in po letu 1980, ko načrtno nadaljujemo z obnovo in večanjem nosilnosti prevoznega parka (tabela 1 in 2),

združimo prevozni park (1. 1. 1981) in smo bolj pozorni do izkoriščenosti vozil in nagrajevanje voznikov.

Iz tabele 2 (kolona-indeks 84/70) je tudi razvidno:

— Kljub zmanjšanju števila tovornjakov (indeks 95) smo povečali neto nosilnost voznega parka (indeks 189). Nabavljali smo torej sodobnejše, ustrežnejše kamione z večjo močjo in nosilnostjo in polprikolice.

— Udeležba polprikolic v prevoznem parku je zelo velika po številu in po nosilnosti. V petnajstih letih, primerjajoč leta 1970 in 1984, se je dvignila po številu z indeksom 850, po neto nosilnosti pa z indeksom 1350, oz. se je povečala glede na nosilnost za 13,5 krat.

— Udeležba prikolic v prevoznem parku se je zmanjšala po številu (indeks 50) in po nosilnosti (indeks 65).

— Število tkm (diagram št. 4) se je v letu 1984 povečalo v primerjavi z letom 1970 z indeksom 291 ali za 2,9 krat. S tem smo zadovoljili potrebam po prevozu odkupljenega lesa in zmanjšali odvisnost GG od drugih avtoprevoznikov. Sedaj celo sami pravažamo les drugim.

— Učinkovitost prevoznega parka, ki se kaže z vloženim delom žive delovne sile oz. v prepeljanih tkm na delovno uro, se je v petnajstih letih zadovoljivo povečala in sicer z indeksom 385, oz. 3,4 krat, ali povprečno letno za 19%. V letih 1980-84 za 14% povprečno letno, v letih 1976-84 pa celo za 20% povprečno letno (glej diagram 3).

— Povečalo se je tudi letno število delovnih dni na kamion (indeks 113) — diagram št. 5, kot odraz uporabe sodobnejših in ustrežnejših prevoznih sredstev (tovornjaki, polprikolice, dvigala) in ne nazadnje tudi kot odraz organizacijskih prijemov in zavzetosti strokovnega osebja. Prav gotovo pa tu še niso izkoriščene vse možnosti, saj vemo, da npr. popravila vozil ne tečejo vedno tako kot bi želeli, predvsem zaradi težav pri nabavi rezervnih delov, tako za domača kot za uvožena vozila.

Zaključek

Tehnologija sečnje in izdelave ter spravila gozdnih lesnih sortimentov je v zadnjih dvajsetih letih možno napredovala. Vzporedno s tem je močno napredoval tudi prevoz lesa.

Napredek pri prevozu lesa je poleg ustreznih sodobnih prevoznih sredstev, ustrezne tehnologije sečnje in izdelave ter spravila gozdnih lesnih sortimentov, odvisen tudi od delovnih razmer, priprave dela in organizacije prevoza, prizadevnosti strokovnega osebja, nagrajevanje itd.

Sodobna ustrezna prevozna sredstva sama po sebi še ne zagotavljajo pocenitve prevoza, če pri tem ne poizkušamo doseči čimvečje izkoriščenosti prevoznih zmogljivosti, tako z združevanjem prevoznih sredstev (GPS), ustrezno organizacijo, z razliko v ceni prevoza po tkm med vožnjo s samim kamionom, kot tudi s primernim nagrajevanjem voznikov. (Večji zaslužek voznika, kadar vozi priklopno vozilo).

Da bi čim bolj izkoriščali sodobno drago prevozno opremo, kar se izraža v čim več letno prepeljanih tkm na tono koristne neto nosilnosti vlečnega vozila, moramo imeti pred očmi, da predstavlja kamion s hidravličnim žerjavom opremljen za sodoben prevoz, 85-90% celotne vrednosti prevozne sestave, zato ga je treba izkoristiti s priključitvijo priklopnika. Upoštevati pa je tudi dejstva, da je prevoz v sestavi (kamion s polprikolico) cenejši po tkm za 30-35% (3) in da pomeni to veliko pocenitev prevoza v primerjavi s »solo« vožnjo.

Za oceno gospodarjenja je vsakor eden najpomembnejših kazalcev učinkovitost, le-ta se izraža z vloženim delom žive delovne sile. Pri prevozu jo lahko prikažemo v prepeljanih tkm na dejansko delovno uro (diagram 3). V prevozu lesa (vključno z nakladanjem in razkladanjem), se je učinkovitost pri GG Novo mesto za obdobje 15-tih let (1970-84) povečevala s stopnjo 19% povprečno na leto.

JOŽE KURE, dipl. inž.

Zakaj zahteve gozdarjev za minulo delo niso priznane?

12. oktobra 1945 je ministrstvo za gozdarstvo NVS izdalo odlok št. 3964/1 o ustanovitvi uprav državnih gozdov v Sloveniji. Zaradi pomanjkanja strokovnjakov, gozdarskih in lesnoindustrijskih, je isto ministrstvo 18. oktobra 1945 izdalo dodatni odlok o obveznem prijavljanju osebja gozdarske in lesne stroke v Sloveniji. Odlok se glasi: »Ministrstvu za gozdarstvo v Ljubljani se mora prijaviti vsakdo, ki spada med osebe gozdarske in lesne stroke po tej uredbi; izvzeti so uslužbenci tega ministrstva. K osebju gozdarstva in lesne stroke se prištevajo tisti, ki so napravili izpit za gozdnega ali lovskega čuvaja, dovršili kakršenkoli strokovni gozdarski oziroma lesni tečaj, poleg teh pa tudi tisti, ki so si pridobili strokovno izobrazbo v gozdarski ali lesni nižji, srednji, visoki ali podobni šoli, in tisti, ki so si pridobili strokovno izobrazbo z neposrednim delom v gozdu, ali lesnem gospodarstvu in so ga vsaj tri leta izvrševali kot poklic.«

Iz tega sledi, da se je NVS kmalu po osvoboditvi v skrbi za obnovo lotila organizacije gozdarstva in lesne industrije. S tem ukrepom je bilo omogočeno, da so prevzeli odgovorna dela gozdarjev in manipulantov mnogi, ki so do tedaj opravljali težaška dela v gozdu. Nekateri od njih so nekaj strokovnega znanja o gozdarstvu prinesli s seboj iz gozdov, večina pa se je morala poleg naporenega vsakodnevnega dela obremeniti še z učenjem. Tedaj za učenje administracije v gozdarstvu ni bilo tečajev, temveč so delavci po dnevnem delu in v času večernega ali nedeljskega počitka s pomočjo sposobnih in delavoljnih gozdarjev prišli do potrebnega znanja za uspešno delo v logarskih okoliših.

V prvi polovici leta 1946 so bile ustanovljene mnoge obnovitvene zadruge in podjetje Gradis.

Spričo večje potrebe po razvoju gozdarske dejavnosti za pridobivanje čimveč lesa, ki ga je potrebovala družbena skupnost, zaradi splošnega povojnega pomanjkanja gradbenega materiala za obnovo po okupatorju požganih in porušeni domov in drugih zgradb ter za premagovanje zaostalosti, je za tiste čase značilno, da se je vodstvo države zateklo ob reševanju težkega gospodarskega položaja k domačemu bogastvu iz zaloga gozdov, ne pa k dragim tujim posojilom.

Za boljšo kontrolo nad posekom, izdelavo, spravilom in oddajo lesa so bili uvedeni mnogi razvidi in velike proizvodne zadolžitve. Temu je sledila še gospodarska zapora z vzhoda, ki je s svojim neuporabnim pritiskom kre-

pko zavrta razvoj in obnovo od vojne prizadete in lačne nove Jugoslavije.

V takem položaju so se delavci v gozdarstvu z vso vnemo posvetili delu, ki je zaposlenim prineslo odpovedovanja na vseh področjih življenjskih potreb. Ob pomanjkanju proizvodnega materiala, hrane, obleke itd. (saj so bile zaradi smotrnejšega razdeljevanja tega blaga uvedene živilske in blagovne nakaznice) so v zelo težkih delovnih razmerah dosegali prav dobre proizvodne uspehe. To pa ni bila gonja za lahek zaslužek, temveč čut odgovornosti, da bi dosegli zahtevne norme pri tekmovanju v delovnih skupinah in izvrševali težke načrtne zadolžitve v izkoriščanju gozdov.

Volja in zavest delavcev v gozdarstvu sta v tistem času mnogo pripomogla k ublaževanju in rešitvi nastale krize in za napredek domovine.

Gozdni delavci in strokovno gozdarsko osebje so od svojega doma po večurni hoji, oprtani z gozdarskim orodjem in obroki hrane, prihajali na delovna mesta. Le redki so bili, ki so slučajno nalleteli na tovornjak v začetku poti ali med potjo na delo ali domov. Bilo je pa tudi več hudih nesreč pri podiranju in izdelavi lesa ter pri prevozu na delo ali z dela na visoko naloženem tovornjaku. Tudi tisti delavci, ki so imeli več sreče, da so lahko ves teden ostali v bivaku blizu delovnega mesta, so živeli v pomanjkanju raznolične in močne hrane, kakršno je zahtevalo telo za opravljanje težavnega dela in za zaščito pred slabim vremenom.

Da bi se omilil nastali položaj, je družbena skupnost segla po le-

su, ki je šel za devize na Zahod, posebno v med vojnc močno prizadeto Anglijo, ki nam je v zameno za les dobavljala hrano in potrebno blago za proizvodnjo. Za reševanje nastalih težav je bila Slovenija najbolj primerna, saj je imela ob najbolj dostopnih gozdovih s pretežno iglastim drevjem in z organizacijsko sposobnim kadrom najboljše možnosti za ublažitev nastalih težkih razmer. Zaradi tega je Slovenija nosila tako visok odstotek državnega načrta poseka in oddaje lesa. (Po analizi prof. inž. Zdravka Turka je namesto določenih 10% od državnega načrta za Slovenijo, kar bi ustrezalo razmerju gozdnih fondov, dosegla 29% ter s tem močno preseгла normalno količino z gospodarsko osnovo dovoljene poseka).

Zaradi navedenega bilo bi prav, da se družbena skupnost oddolži vsem v gozdarstvu zaposlenim v Sloveniji za čas zaposlitve od leta 1946 do vključno leta 1954, ko so tudi v gozdarstvu nastopile normalnejše razmere.

Zaradi navedenega bilo bi prav, da se družbena skupnost oddolži vsem v gozdarstvu zaposlenim v Sloveniji za čas zaposlitve od leta 1946 do vključno leta 1954, ko so tudi v gozdarstvu nastopile normalnejše razmere.

Za navedeno obdobje naj bi se jim priznalo po 18 mesecev delovnega staža na leto. To bi ustrezalo dejansko na delu prebitemu času, saj so gozdni delavci in gozdarji garali »od vida do vida« skoraj ob vsakem vremenu, uslužbencem v administraciji pa se je predpisan 8-urni delavnik vsakodnevno podaljševal z neplačanimi nadurami in z nedeljskim

udarniškim, neplačanim nakladanjem lesa na vagone ali tovornjake. Pri tem moram še omeniti, da je administracija na gozdnih oskrbništvih delala brez pripomočkov — strojev, t.j. »peš«, čeprav so bili izračuni storilnosti delavcev v spodbujevalnem nagrajevanju zelo zapleteni. Enim in drugim je za izvrševanje postavljenih nalog delavnik trajal najmanj 12 ur, t.j. na teden 72 ur.

Do tega predloga me je spodbudil gozdni delavec-sekač, večkratni udarnik, ki je stalno prekorajeval norme in je bil najboljši v krojenju sortimentov, ko mi je na proslavi 40-letnice ustanovitve delovne organizacije in 35-letnice uvedbe delavskega samoupravljanja Gozdnega gospodarstva Novo mesto, dejal: »Nekateri ste dobili priznanja za svoje delo, kaj pa mi gozdni delavci-garači, ki smo takrat pa cele dneve in v slabih delovnih razmerah vlekli žago amerikanko in s tem občutno pomagali skupnosti, da so bile nastale krize milejše«.

Pripominjam, da je od tistih garačev v gozdarstvu danes še zelo malo živih. Ostali so oni, ki so bili takrat zelo mladi, močni in v rednem življenju skromni, zmerni v uživanju in zdravi.

Naj ob tej priložnosti povabim vse, ki ste se neposredno z gozdnim delom ali kako drugače seznanili s takratnimi razmerami v gozdarstvu, da se pridružite mojemu predlogu, hkrati pa prosim tudi vse tiste, ki imate kakršenkoli vpliv, da se zavzamete, da bi se družbena skupnost takrat v gozdarstvu zaposlenim delavcem oddolžila s priznanjem nadurnega dela.

JULE SMRKE



Kadar med hojo, dobijo roški gozdovi številne nove obiskovalce. Vneti čebelarji pripeljejo na raznih predelanih vozilih v slikovito obarvanih panjih svoje čebele na pašo. Takšna je bila slika lani v Jelendolu, na križišču, kjer se odcepi cesta v nekdanjo partizansko bolnišnico. Tudi letos najbrž ne bo drugače. (Foto in besedilo: inž. S. Klančičar).

Zaposlovanje v toku Novo mesto

Po reorganizaciji GG, ko so se v letu 1977 ustanovili toki, nas je bilo zaposlenih 24. Istega leta jih

je bilo na novo zaposlenih še 10. V maju 1985 pa je število zaposlenih že naraslo na 54.

	tehniki in delovodje	vodilno osebje (dipl. ing.)	delavci v neposr. proizv.	pisar- niški delavci	sku- paj	
zač. 1977	16	1	6	1	24	
prišli 1977	1	1	7	1	10	
konec 1977	17	2	13	2	34	
		manipulant				
maj 1985	20	3	27	1	3	54

Število zaposlenih se je povečalo za 30 delavcev in je kar za 125 odstotkov večje. Ta ogromna razlika pa žal ne ponazarja dejanskih razmer zaposlovanja, saj je

bilo potrebno za kolikor toliko redno gospodarjenje, vedno znova nadomeščati delavce, ki so odhajali. Odhajali pa so veliko, kar ponazarjajo naslednji podatki:

tehniki in delovodje	dipl. inž.	delavci v neposredni proizvodnji	pisarniški delavci	
4 (tozdi, DSSS GG)	1 JLA	11 v druge DO	1 pokoj	
5 pokoj	1 DSSS GG	3 JLA	1 druge DO	
3 v druge DO		2 smrt		
1 smrt		1 pokoj		
1 JLA		1 tozd pri GG		
14	2	18	2	36

V tem razmeroma kratkem času (od 1. januarja 1977 do 10. maja 1985) je bilo potrebno v naši organizaciji na novo pridobiti kar 66 novih delavcev, za kar se je bilo treba močno potruditi. Kako pa je tako gibanje vplivalo na nemoten potek gospodarjenja v toku pa si je lahko predstavljati. Najbolj skrbi odhajanje delavcev iz neposredne proizvodnje, saj je samo v letu 1984 odšlo v druge DO kar 7 delavcev ali 26% vseh. Delavci v neposredni proizvodnji so mladi, izobrazba pa je izredno pomanjkljiva. Večina jih je dobila osnove za delo v sečnji in gojenju na trimesečnih tečajih pri GG. Vzroke za takšno stanje iščemo predvsem v težkih delovnih razmerah ter v pomanjkljivi organizaciji in pripravi dela.

Ob novem načinu usmerjenega izobraževanja za delavce v neposredni proizvodnji in z ustreznimi študijskimi politiki pri GG se za bodoče nedvomno kažejo boljše možnosti.

Povprečna starost vseh zaposlenih v toku je 35,7 let, zato lahko trdimo, da je naša skupnost razmeroma mlada. Mladi pa so sodeč po njihovem delu in poletu tudi tisti delavci, ki so ali bodo letos praznovali 50-letnico. Želimo jim, da bi zdravi ob delu preživeli vsaj še toliko!

Petdesetletnico praznujejo letos:

1. Jože Šenica: rojen 26. aprila 1935, zaposlen pri GG Novo mesto 12 let opravlja dela tehnika v revirju GGE Žužemberk. Delovno se vključuje tudi v družbenopolitično življenje in je predsednik sindikalne konference na GG.

2. Milan Vrhovšek: rojen 6. februarja 1935, zaposlen pri GG Novo mesto 21 let. Že vseh 21 let opravlja težko delo sekača in je eden najuspešnejših delavcev. To potrjuje tudi priznanje za uvrstitev na 3. mesto pri izbiri najboljšega proizvodnega delavca na GG Novo mesto v letu 1984.

3. Janez Hrovatič: rojen 12. decembra 1935 je zaposlen pri GG Novo mesto 16 let in dela v gojenju v GGE Novo mesto—Jug.

4. Adi Štor, dipl. inž.: rojen 8. maja 1935, najprej zaposlen v Straži kot vodja tozda, od 1977. leta pa je pomočnik vodje toka. Delaven je tudi v družbenopolitičnem življenju, je član ZK in hkrati tudi sekretar OO ZK.

RADOVAN LAPANJE,
dipl. inž.

Štirideset let GG Novo mesto

(Nadaljevanje iz prejšnje številke)

V stiski sem se obračal na omenjeni štab, na okrajne forume in na ministrstvo, navadno s preskromnim uspehom. Nekoč sem v stiski, na svojo pest, s privolitvijo omenjenega štaba, mobiliziral kovače in mehanike v Novem mestu, da so čez noč izdelali iz pločevinastih sodov kotle za kuhanje hrane. Posode za hrano je manjkalo, oziroma je bila v trgovinah, kolikor jo je sploh bilo, na karte ali nakaznice. Ko sva jo z ekonomom Malenškom zaman iskala povsod in sem se zaman obračal na okraj in na ministrstvo, ker se je mudilo, se je ekonom spomnil, da imamo v našem ekonomatu uzde in podoben material na vezane cene, oziroma nakazila, in da bi to mogli zamenjati v trgovinah v okoliških krajih za iskano posodo, kar nam je še pravočasno tudi uspelo.

Na okraju nam je rad pomagal in nas razumel kolikor je največ mogel, tedanji sekretar komiteja ZK Martin Pavlin.

Na srečo smo imeli dovolj živil in pijače, da so se mobilizirani delavci kar vživeli. Enako smo iz ekonomata ministrstva prejeli na posojilo orodje za sečnjo, odeje in nekatere druge potrebščine.

Okretni upravitelj GU Podturn, kamor so najprej prišli mobiliziranci, je med delavci izbral nekaj nad 20 takih, ki so skrbeli za izdajanje in evidentiranje posojenih odev in drugega materiala. Omenjeni štab ga je za to kaznoval, češ da je te delavce odvzel proizvodnji. Toda ob koncu akcije, ko je bilo treba od mobilizirancev pobrati izposojene stvari, se je pokazalo, kako prav je prišel napravljan razvid posojenih stvari. Drugod so brez takšne kontrole mobiliziranci odnesli ali pa porazgubili mnogo materiala, kar je povzročilo nevšečne posledice.

Uspeh pri sečnji in izdelavi je bil nad pričakovanjem dober. Presenetljivo hitro se je razvilo tekmovanje, ki so ga spodbujali brigadirji in desetariji brigad. K duhu tekmovanja so prispevale tudi tekmovalne prehodne zastave in proglastitev udarnikov.

Po končani akciji je bil v Dolenjskih Toplicah zbor rednih delavcev s proslavo ob doseženih uspehih, ki mu je prisostvoval tudi zastopnik ministrstva in na katerem je

bilo proglašanih 15 udarnikov.

Orodje za sečnjo in izdelavo je bilo le klasično, ročno. a dobre sekire nam je primanjkovalo jekla. Dobrodošle so nam bile zlomljene vzmeti od kamionov. Pojavile so se tudi prve, zelo težke motorne žage (70 kg). Z vsako je moral delati par delavcev. Bile so tako nepriladne in pri podiranju drevoja nevarne, še zlasti ko delavci niso bili dobro priučeni, da si z njimi nismo mogli pomagati. Znano je, da se nasploh niso obnesle. Dobro pa nam je služila enoročna motorna žaga v obliki loka za razžaganje tanke oblovine za celulozni in jamski les na skladišču.

Mnogo težje in manj učinkovito je bilo spravljati in prevažati les z vprežno živino. To je bilo vedno ozko grlo naše proizvodnje. Zato smo imeli v gozdu zelo velike prehodne zaloge lesa, pri odjemalcih pa ga je primanjkovalo. Stalnih voznikov s konjsko vprego smo imeli od 80 do 110, bodisi režijskih ali najetih, kar ni zadostovalo niti za polovico potreb. Imeli smo le en sam traktor, goseničar (Ansaldo).

Sorilnost mobiliziranih vprežnih vozil vseh mogočih vzorcev je bila ob slabi opremljenosti ter zaradi precej oviranega srečevanja polnih in praznih vozil in kamionov na glavni prometnici. Červanovi cesti med Podturnom in Podstencami, slaba. Ko sem gledal množstvo voznikov pri srečevanju, nekatere s slabo povezanimi tovari, me je obhajal strah, da se bo vse zagazilo, ljudje pa pobili. K sreči mi je nekdo povedal, da bi se dalo popraviti staro pot čez Podhosto za prazno vožnjo vozil z vprego navzgor, da bi tako vožnja tekla v krogu, kar je bila res dobra rešitev in sem jo takoj izpeljal.

Za prispevek k »tragikomediji« naj navedem, da smo poskušali uresničiti tudi od zgoraj zahtevani »vertikalni plan«, da bi šel les od panja takoj po izdelavi do potrošnika ali na železniško postajo. Toda predstavitvi si je treba, kako je med drugim potovala v soku obeljena, spolzka obloovina, zlasti tista razžagana na metrske kose za celulozni les, v slabo povezanih tovorih, iz katerih so med vožnjo leteli kosi na vse strani. Kmalu smo imeli te šole dovolj.

(Nadaljevanje na 74. str.)

IZZREBANI REŠEVALCI NAGRADNE KRIŽANKE

Janja Šuštar, Srednji Lipovec 26.
Milena Čibej, Podturen.
Matija Mazovec, Novo mesto.

40 let

GOZDNO GOSPODARSTVO
NOVO MESTO

Kamionov smo imeli v parku GAP (Gozdarskega avto podjetja) od 18 do 23, to je daleč premalo za takratne potrebe. Na pomoč so prihajali mobilizirani zasebni kamioni, ki so mnogo zalegli, niso pa krili vseh potreb. Z njimi smo imeli najlažji opravek.

Za nakladanje lesa smo imeli en samohodni nakladalnik (Colles), ki je bil pri nakladanju kamionov zelo učinkovit, kadar je bilo koncentrirano nakladanje več kamionov, kar pa je bilo na istem mestu ali okolišu poredkoma. Prevažanje nakladalnika iz kraja v kraj za nakladanje posameznih kamionov pa je bilo preveč zamudno. Zelo prav pa nam je prišlo to dvigalo, ko smo dvigali hlode iz vode, kjer so bili vloženi zaradi prej opisanega konzerviranja lesa.

Prevoz lesa s kamioni je trpel ne samo, ker je bilo premalo kamionov, ampak za časa številnih mobiliziranih brigad še posebej zato, ker so bili skoraj vsi kamioni zaposleni s prevozom vode v gozd do bivališč mobilizirancev in konj. Iz akonomata ministrstva ni bilo obljubljenih cistern iz šotorskega blaga, da bi mogli s kamioni nazaj grede iz gozda voziti les. Vodo smo črpali iz obrha pri Podturnu. Obrabljena črpalka se je večkrat pokvarila. To je povzročalo še dodatno izgubo kamionov, ki so morali čakati, dokler niso črpalke popravili.

Prevoz lesa je naletel še na drugo oviro. Dogajalo se je, zlasti na področju Črmošnjic, da smo v evidencah izkazovali velike količine lesa ob kamionskih cestah. Ko pa so prišli kamioni, ni bilo kaj naložiti, ker je bil les preveč oddaljen od ceste.

Vozniki so namreč pripuščali les vse dalje. Treba ga je bilo ponovno spraviti do mesta nakladanja kamionov. Upravitelj, ki je to zanemaril, je bil klican na odgovor in kaznovan. Nakladanje na kamione je bilo tedaj le ročno z ramp s pomočjo leg, razen z omenjenim strojnim nakladalnikom.

Tedaj se je za nakladanje kamionov pojavila domača iznajdba lesene avtomatske nakladalne rampe, tako imenovane Rainerjeve rampe ali nakladalnice za hitro (5 minutno) nakladanje celih tovorov lesa na kamion, da bi se tako prihranil izgubljen čas zaradi čakanja pri ročnem nakladanju, ki je trajalo pri kamionu 30 do 50 minut. Tovor so pripravili in zvezali delavci

prej na podnožju rampe. Nato ga je kamion z vrvo potegnili, da je zdrsnil po lesenih tirnicah na potrebno višino rampe in zapeljal pod tovor, ki je nato sedel na kamion. Ideja je bila dobra. Toda kam pripelje nepremišljena in neučakana zaletavost, je pokazala praksa. Precej ramp je bilo zgrajenih na vrat na nos, tako da so malo ali nič koristile. Mi smo postavili takšno rampo za bukovo oblovanje na Travniku, kjer je bila smotrno prilagojena terenu in je dobro funkcionirala. Ko jo je na svojem obhodu videl načelnik oddelka za koordinacijo pri vladi LRS in prišel do mene v Novo mesto, mi je čestital za vzorno rampo. V odgovor sem mu pokazal prav svežo odločbo ministra, s katero sem bil kaznovan, ker nisem postavil treh ramp, čeprav sem se bil obvezal le za eno, da bi nato, šele na podlagi izkušenj, gradili naslednje. Pozneje, ko sem bil premeščen drugam, so na hitro postavili več ramp, od katerih pa ni bilo toliko koristi, kolikor so stale. Ta hajka je na sploh kmalu povsod zamrla.

Precejšen del pomanjkanja kamionov smo nadomestili z daljšim delavnikom in požrtvovalnostjo soferjev. Vozili so tudi po 15 ur na dan.

Prispevek večjega napora je bilo sploh pravilo. To je veljalo tudi za pisarne. Za časa mobiliziranih brigad, ko je bila še posebej zgoščena dnevna poročevalska služba, sem bil v pisarni tudi do 23. ure.

Cene lesa

Denarna plat, tako glede vrednosti lesa kot glede proizvodnih stroškov, je bila tedaj podrejenega pomena. Osnovna zahteva je bila pridobiti les tako rekoč za vsako ceno. Pri tem je imela količina prednost pred kakovostjo izdelkov.

V družbenem sektorju je bila določena nizka cena lesa na panju, v Sloveniji povprečno okoli 50 din/m³. Hlodi fco vagon so bili okoli 500 din/m³. Ni bilo potrebnega, dovolj spodbudnega stopnjevanja cen za vrednejše sortimente, ki bi proizvodnjo usmerjalo k smotrnejšemu izkoriščanju lesne surovine, niti v gozdarstvu niti v predelavi ali potrošnji lesa. Ni bilo časa in moči za to. Odločilen je bil plan. Pod pritiskom plana je bilo treba sekati tam, kjer je plaskim potrebam in razpoložljivim proizvodnim sredstvom najboljše odgovarjalo. Naši strokovnjaki vseh stopenj so kljub temu s svojo vestnostjo in

strokovno zavestjo poskrbeli, da so se bremena v gozdovih čim bolj porazdelila, da ni bilo pozneje čutiti hujših posledic. V tem pogledu je bilo v južnih republikah slabše, ker jim je primanjkovalo prometnic in ustreznih organizacijskih prijemov.

Za odkup lesa v zasebnih gozdovih so veljale nekaj višje cene, okoli 100 do 200 din/m³. Če so proizvodni stroški presežali določeno tržno ceno, so dajali regres ali povračilo za presežek stroškov. Vendar takca cena lesa, ki je bila v primerjavi s cenami drugega blaga zelo nizka, ni mogla spodbuditi kmečkih posestnikov, da bi v svojih gozdovih proizvajali toliko, kot bi zmogli. Izogibali in upirali so se obveznim oddajam lesa kljub kazenskim posledicam, kolikor so le mogli. Predpisovanje in zasledovanje obveznih oddaj lesa je trajalo do konca petletke. Najbolj krivično je bilo pri tem, da so se obveznim oddajam lesa izognili tam, kjer so imeli gozdove na težko dostopnih ali nepristopnih krajih, npr. ponekod na Pohorju. Tam so svoj les koristili po mnogo ugodnejših cenah, ko so prenehale obvezne oddaje lesa in so bile izgrajene prometnice. Toliko bolj in krivično so bili obremenjeni gozdni posestniki v lahko pristopnih legah gozdov, in sicer najbolj prav na Dolenjskem.

(se nadaljuje)

Prof. ZDRAVKO TURK
dipl. gozd. inž.

Dan za dnem ...

*Zjutraj
v službo grem
in pod večer
na dva sestanka.
Vrsto let
je že tako,
dan za dnem
brez prestanka.
Vmes pa hitim
da še doma
kaj postorim.
A vse je zaman.
Naj še tako
se peham
premalo lahko naredim.
In tako imam
okoli hiše
vse razmetano
trsje v vinogradu
neokopano.
Ko pbom pa
mrzel in bel,
ko ne bom
več živel
se bom pa spočil.
Takrat
ne bo več ciljev
odmaknjenih
niti vabil
zataknenih
za kljuko
vhodnih vrat.*

Slavko Klančičar, dipl. inž.

40 let

GOZDNO GOSPODARSTVO
NOVO MESTO

Enaindvajseto stoletje brez gozdov?

Človek! Razumno bitje, ki nezaustavljivo z zavestnim delom nori v samouničenje. Ljudje, ki se smatramo za umsko in fizično najmočnejše v živem delu narave. A vendar se zdi, da je človek sposoben samega sebe le uničiti, ne da bi to mogel preprečiti. Vsaka nova iznajdba, ki je mogoče v danem trenutku koristna, postane prej ali slej nevarna za življenje. Zgodovinski primer, ki je vsem znan, je Nobelov dinamit.

Gozd! Nepresušni vir življenja. Vdihavamo njegov svež zrak, jemo njegove sadeže, grejemo se z njegovim lesom...

Kaj pa mu vračamo? Nič! Za dobro mu vrnemo zlo! Ubijamo njegove živali, ker menda brez tega ubijanja ne moremo živeti. Vse bi še šlo, če ne bi s tem porušili naravnega ravnotežja, katerega pomembni urrejevalci so tudi živali. Seveda za to ne krivim sedanjega organiziranega lova, temveč mislim na porušenje ravnotežja v gozdu že v začetku. Kajti sedaj je lovstvo potrebno, ker pač s svojo dejavnostjo uravnava razmere v gozdu. To je potrebno iz gojitvenih razlogov, saj vemo, da preveč divjadi lahko povzroči ogromno škodo z objedanjem listja, popkov, mladih

poganjkov ter z lupljenjem skorje. Zato je pač treba določeno število divjadi odstreliti.

V pragozdu je bilo med raznimi vrstami divjadi in zvermi naravno biološko ravnotežje, poškodbe pa niso bile tako obsežne kot potem, ko je človek s svojimi škodljivimi posegi to ravnotežje porušil. Danes je na primer zaradi prevelikega staleža divjadi v mnogih predelih pomlajevanje jelke brez ograje nemogoče.

Že v prazgodovinski dobi je človek na prostranih površinah močno spremenil rastlinsko sliko. Zažigal in krčil je gozdove ter jih spreminjal v pašnike, travnike in njive ali pa ustvarjal prostor za naselja. In šele ko je izpodrinil gozdove iz bližine naselij, ko jih je bilo vse manj, je začel bolj načrtno skrbeti za kritje svojih potreb po lesu. Tako je šele pred nekaj stoletji začel vsaj ponekod varovati gozd ter z njim umno in varčno gospodariti. Znano je, da so še dandanes na svetu primitivna ljudstva, ki živijo na stopnji, kot so naši predniki pred več sto leti. Gre seveda za ogromen zaostanek v razvoju. Če žele ta ljudstva izrabiti gozdna tla za pridelovanje žita, uničijo gozd tako, da ga posekajo, požgo in izkrčijo.

Nepotrebno bi bilo zdaj razglabljati o škodljivosti sečnje na golo. Kajti ko rastlina izgine, rodovitna tla odplovi voda ali odnese veter. Vendar ne bi bilo pravično obtoževati ljudi za tako početje, kajti le tako lahko preživijo in z zamudo dosegajo stopnjo razvoja razvitega dela sveta.

Težke obsodbe pa je vredno početje nekega ameriškega velekapitalista. Ta je namreč kupil velik del ozemlja, poraslega z bogatimi gozdovi ob reki Amazonki. Na Japonskem je dal izgraditi veliko tovarno celuloze ter jo po vodni poti prenesti do mesta, kjer je začel množično sekati gozd. Bogati gozdovi Amazonke neusmiljeno padajo, na njihovem mestu pa nastaja puščava. Podoben primer takega izkoriščevalskega poseka je bil tudi naš Kras, katerega rane se še dandanes niso zacelile. Ostalo je le golo kamenje in tu pa tam kak bor, ki je našel žep prsti, da lahko uspeva.

In kaj nam pomaga izračun, da utegne s takim izkoriščanjem gozd v naslednjih osemdesetih letih povsem izginiti? Brezgozdno stoletje! Naš zeleni planet bo postal mrtvi planet. Kaj ukreniti?

Rajko Vrlinič, 3 a GŠC Postojna

Izvedba ankete »Umiranje gozda«

V Evropi znanstveniki že več desetletij opozarjajo na umiranje posameznih drevesnih vrst (jelka, kostanj, brest). Hiranje se je v zadnjem času močno razširilo na vse iglavce in tudi na nekatere listavce, tako da danes že lahko govorimo o umiranju gozdov. Kljub poglobljenim raziskavam ne poznamo vseh dejavnikov, ki na to vplivajo. Z zagotovostjo pa lahko trdimo, da je osnovni vzrok v širjenju onesnaženega zraka, oziroma v kislih padavinah.

Prizadete so domala vse evropske države. V Sloveniji smo pričali vidnemu propadanju gozdov okoli lokalnih žarišč (Mežica, Šoštanj, Trbovlje, Celje, Jesenice). S pojavom (odmiranja) hiranja se srečujemo tudi v gozdovih našega območja. V zadnjem obdobju zapažamo močnejše odmiranje jelke, domačega kostanja in bresta.

Posledice odmiranja gozdov v Evropi so lahko katastrofalne. Zato zahtevamo takojšnje ukrepanje.

Opazovalna mesta tudi pri nas

Z namenom, da bi ugotovili stopnjo ogroženosti slovenskih gozdov, bo v juliju in avgustu opravljena anketa o umiranju

gozdov. Na osnovi izdelane metodologije se bo na izbranih mestih 4 kilometrske mreže ugotavljalo zdravstveno stanje gozdov. Vsaka druga točka bo stalna in bomo na njej vsako leto ugotavljali stanje in vplive.

V gozdovih našega območja bo okrog 100 — 120 popisnih točk. Popis bodo opravili strokovnjaki gozdnega gospodarstva. Gre za pomembno in odgovorno nalogo, ki zahteva vestno in natančno delo. Ugotovljeno stanje na osnovi ankete nam mora pomeniti osnovo za nadaljnje ukrepe pri zaustavitvi pojava umiranja gozdov.

Ne glede na to, kakšni bodo rezultati ankete, pa lahko z gotovostjo trdimo, da umiranja gozdov ni mogoče preprečiti samo z gozdarskimi strokovnimi ukrepi. Pojav je možno omejiti z drastičnim zmanjšanjem onesnaženosti zraka. Za tako sanacijo pa je potrebno organizirati celovito dejavnost na vseh področjih gospodarske in družbenopolitične organiziranosti, na področju zakonodaje, osveščanja javnosti, raziskovalne dejavnosti, omejitvenih ukrepov i.t.d.

STANE ŽUNIČ, dipl. inž.

GOZDNOGOJIVNA DELA OPRAVLJENA DO KONCA JUNIJA 1985

TOZD, TOK	PLAN REAL. %	POGOZDOVANJE			REDČENJE	SKUPAJ
		Or. n.	Sp. n.	HA		
01 TOZD NOVO MESTO	PLAN 18,87 REAL 9,07 % 48,1	176,60	15,05	213,35	408,82	
02 TOZD STRAŽA	PLAN 8,15 REAL 5,79 % 71,0	73,27	54,53	201,13	262,55	
03 TOZD PODTURN	PLAN 30,10 REAL 18,95 % 63,0	101,20	57,20	102,20	233,50	
04 TOZD ČRNOVELJ	PLAN 13,40 REAL 6,30 % 47,0	53,50	17,00	100,00	176,90	
05 TOZD ČRNOVELJ	PLAN 21,00 REAL 5,31 % 27,7	252,95	20,52	325,00	599,95	
13 TOK TREBNJE-SLP	PLAN 2,00 REAL 0,50 % 25,0	28,85	5,55	3,25	39,10	
2 SLP	PLAN 93,52 REAL 46,42 % 49,6	696,37	169,85	1099,93	1819,32	
11 TOK NOVO MESTO	PLAN 39,19 REAL 20,14 % 51,4	137,85	7,75	191,80	418,84	
12 TOK ČRNOVELJ	PLAN 45,66 REAL 27,08 % 59,3	127,30	40,31	115,60	285,56	
13 TOK TREBNJE-ZS	PLAN 10,20 REAL 0,90 % 8,8	90,10	34,25	74,30	168,60	
ZS	PLAN 95,05 REAL 48,12 % 50,6	295,25	82,31	385,70	876,00	
GG	PLAN 188,57 REAL 94,54 % 50,1	1091,62	252,16	1415,63	2695,82	

PROIZVODNJA IN ODKUP DO KONCA JUNIJA 1985

V prvem polletju več kot polovico načrtovanega — v družbenih gozdovih 55% in zasebnih 63%

TOZD	IČ	NAČRTOVANO	DOSEŽENO	%	IGLAVCI	TEHNIKA LISTAVCEV	GOLI	PROSTOR LES	SKUPAJ
TOZD NOVO MESTO		načrtovano m ³ 3.720	doseženo m ³ 1.607	43	7.023	3.280	3.685	4.311	20.413
TOZD STRAŽA		načrtovano m ³ 9.403	doseženo m ³ 6.147	65	9.236	5.152	2.437	4.284	26.961
TOZD PODTURN		načrtovano m ³ 20.485	doseženo m ³ 10.996	54	4.367	2.131	2.954	4.234	34.563
TOZD ČRNOVELJ		načrtovano m ³ 9.622	doseženo m ³ 5.624	58	9.812	4.754	4.628	2.868	26.930
TOZD ČRNOVELJ		načrtovano m ³ 3.837	doseženo m ³ 1.350	35	4.943	2.539	2.684	5.422	22.075
TOK TREBNJE (družbeni)		načrtovano m ³ 321	doseženo m ³ 375	117	425	109	812	599	2.157
SKUPAJ družbeni		načrtovano m ³ 47.358	doseženo m ³ 26.099	55	35.806	17.965	15.374	21.716	133.099
TOK NOVO MESTO		načrtovano m ³ 7.000	doseženo m ³ 5.554	79	12.360	11.464	2.161	10.340	34.580
TOK ČRNOVELJ		načrtovano m ³ 1.040	doseženo m ³ 1.078	104	14.910	11.567	4.760	2.590	23.300
TOK TREBNJE		načrtovano m ³ 1.950	doseženo m ³ 1.123	58	3.850	2.366	1.500	3.100	10.400
SKUPAJ zasebni gozdovi		načrtovano m ³ 9.990	doseženo m ³ 7.755	78	31.120	25.399	11.140	16.030	68.280
SKUPAJ GG		načrtovano m ³ 53.378	doseženo m ³ 33.854	63	66.326	43.364	39.327	37.748	201.379

Novo mesto, 14.07.1985

Plan in analize



Pridobitev v Podturnu je prizidek k že prej zgrajeni stavbi lepo zlit v celoto. V njem so kuhinja, jedilnica in pisarne. (Foto: Božo Miklič.)

Dolga pot do nove kuhinje in jedilnice

V PODTURNU SMO DOBILI NOVO MENZO

Kronološki zapis gradnje

— Sanitarna inšpektorica Marija Galac je 2. marca 1982 ob pregledu stare menze ugotovila nevarno stanje in vnesla v zapisnik zahtevo o preureditvi, pred prepovedjo obratovanja. Rok 30. decembra 1982.

— Delavski svet našega tozda 14. januarja 1983 ni potrdil načrta prenove stare menze, ampak se je odločil za dozidavo nove stavbe. S tem bi v prostorih stare menze pridobili eno stanovanje. Sprejet je bil sklep o naročilu lokacijskih listin, gradbenega dovoljenja in načrta.

— O idejnem osnutku smo razpravljali na seji 3. februarja 1983. Sprejeto je bilo, da se podstrežje preuredi v pisarniške prostore. S preselitvijo bi dobili v stari upravi 2 stanovanj.

— Načrt za izgradnjo prizidka je izdelal Dolenjski projektivni biro marca 1983. Zanj smo plačali 190 tisoč din.

— Tudi načrt za prestavitev plinske postaje je izdelal decembra 1983 isti biro. Zanj smo plačali 85 tisoč din.

— Na seji 8. septembra 1983 je delavski svet Gozdarstva Podturn zagotovil denar za izgradnjo prizidka menze, skladiščnih in pisarniških prostorov nad njo. Predračunska vrednost je znašala 10,017.334 din. Od tega 5,891.852 din za menzo (sklad skupne porabe tozda Podturn) in 4,125.482 din za skladišče (poslovna sredstva tozda Gozdarstvo Podturn).

— Na podlagi pritrilnega mnenja regionalne komisije za oceno investicije pri medo-

bčinski gospodarski zbornici Novo mesto je delavski svet tozda Podturn 28. septembra sprejel sklep, da se z gradnjo lahko prične.

— 30. septembra je pričel buldožer kopati jamo za temelje menze.

— 5. septembra delavci pričnejo z ročnim izkopom za kanalizacijo.

— Do konca leta 1983 je bila stavba pod streho.

— Do 26. septembra 1984 je bila stavba v glavnem dograjena. Pri pregledu so bile ta dan v prisotnosti nadzornika gradnje, predstavnikov investitorja in predstavnika OZ Hrast zapisniško navedene vse pomanjkljivosti in določeni roki za njihovo odpravo.

— decembra 1984 je stara menza zadnjikrat kuhala. Prestavili smo plinske štedilnike in kotel v nove prostore.

— 3. januarja 1985 so bili skuhani prvi topli obroki za manjše število zaposlenih, ker delavci niso delali v gozdu.

— Tehnični prevzem novega objekta je bil opravljen 18. januarja 1985.

Izvajalci

— načrt: skupina projektantov Dolenjskega projektivnega biroja,

— vršilec nadzora: dipl. inž. Milan Zorko,

— predstavnik investitorja: dipl. inž. Tone Šepec, dipl. inž. Slavko Klančičar,

— predstavnik obrtne zadruge Hrast Jože Pavlin,

— gradnja stavbe: Alojz Zupančič, Gradbeništvo Trebnje,

— in še dvanajst obrtnikov različnih strok,

Vrednost zgradbe in opreme (stroški do 31. januarja 1985)

10,017.330 din gradbena, obrtniška in inštalaterska dela (sklad skupne porabe in poslovna sredstva tozda),

1.386.504 din kuhinjska oprema (sklad skupne porabe tozda),

4.806.808 din ureditev okolice, drvarnica, prestavitev kontejnerja za plin, asfaltiranje dvorišča, napeljava vodovoda in elektrike, ureditev podstrešja, projekti, fasada na starem delu stavbe, razna dodatna dela (materialni stroški, investicijsko vzdrževanje).

Drugi zanimivi podatki

— Kuhinja ima 37,8 m² uporabne površine, jedilnica 37,0 m². Vse pritličje s sanitarijami, hodnikom in pomožnimi prostori meri 122,0 m². Kletni prostori merijo 60 m². Podstrežje nove stavbe bo izko-

riščeno za pisarniške prostore tozda. Uporabna površina meri 122 m².

— V menzi so zaposlene tri kuharice. Kuhajo topli obrok, malico, za tozda Podturn in Strazha, za slučajne prehodne abonente (tečajniki, šoferji) in po potrebi večerje in kosila ob prostih dnevih za delavce v domu.

— Po povprečju zadnjih treh mesecev preteklega leta je bilo mesečno skuhano v stari menzi 2669 toplih obrokov (121 dnevno), izdano 750 suhih malic (34 dnevno), 36 kosil in 52 večerij. Računamo, da se bo število abonentov sedaj povečalo.

Uprava tozda se bo preselila v nove pisarniške prostore nad menzo takoj, ko bo obnovljeno stopnišče, ki je skupno tudi stanovalcem stare stavbe.

SLAVKOKLANČIČAR, dipl. inž.

Novice iz Podturna

13. junija se je na poti iz Kočevja do Otočca, kjer so prenočevali, zaustavila pri nas skupina 23 gozdarskih inšpektorjev iz sosednje avstrijske Koroške. Spremljalo jih je nekaj gozdarjev, članov dita iz Ljubljane. Zaradi obvoza so si lahko spotoma ogledali tudi dobršen del naših gozdov. Na veseljem prostoru podturenskega gasilskega društva smo jim pripravili zakusko. Gostitelji so bili pravzaprav Ljubljanci, naša ekipa kuharskih strokovnjakov je le pomagala. Seveda pa tudi ni manjkalo priložnosti za sproščen prijateljski razgovor o stroki. Gostje kar niso mogli prehaliti prelepega prireditvenega prostora in seveda pripravljenih kuharskih posebnosti.

— 17. junija je bil invalidsko upokojen Jože Mušn iz Dolenjskih Toplic, roj. 18. januarja 1930. Marljiv in vedno zelo delavni Jože je nabral kar 38 let delovne dobe. Kot gozdar — sekač je zdržal prav do pred nekaj meseci, ko je zaradi slabega zdravja le moral odnehati. Po nasekanih kubikih je bil vedno med najboljšimi. Za svoje zasluge je leta 1981 prejel tudi zlato značko našega podjetja. Znan je bil po tem, da je večino svojega letnega dopusta vedno prihranil za zimo. Najlepša mu hvala za njegov življenjski delovni prispevek, za naprej pa mu želimo še mnogo zdravih in zadovoljnih let.

— 25. junija so pripeljali na cesto Podturn — Baza 20 več težkih strojev — kopačev in pričeli s širitvijo cestišča.

— Gozdarske stroke eskurzije v Titovo Užice in gozdove Tare sta se udeležila inž. Slavko Klančičar in Božo Miklič. Eksku-

rzija je trajala od 16. — 19. junija.

— Letos dela na počitniški praksi pri nas 30 učencev iz okoliških vasi. Osnovnošolci (8. razred) so pričeli z obžetvami nasadov že 24. junija, srednješolci pa 1. julija. Kar veselje je pogledati dela želno mladino, ko se zbira pred odhodom v gozd pri naši upravi.

— Inž. Niko Goleš se je udeležil seminarja za načrtovalce sečno spravljenih načrtov, ki je bil od 27. — 29. junija na Pokljuki.

— Že od 20. junija visi na naši oglasni deski razpis za sprejem delavcev sekačev. Seveda bi želeli v naše vrste pritegniti zlasti okoliško mladino.

— Dne 5. julija si je dela pri širitvi ceste Podturn — Lukov dom in pri izkopu jarka za položitev električnega kabla ogledal predsednik občinske skupščine Novo mesto Uroš Dular. Spremljal ga je Ivan Hiti.

Slavko Klančičar, dipl. ing.

DOLENJSKI GOZDAR

Glasilno izdaja delavski svet gozdnega gospodarstva Novo mesto — Odgovorni urednik ing. Janez Penca, Uredniški odbor: Mirko Bajt, Franc Bartolj, Tone Fabjan, ing. Jože Falkner, ing. Slavko Klančičar, Uroš Kastelic, Matija Mazovec, ing. Jernej Piškur, Janez Šebenik, Angelbert Tesari. — Izhaja enkrat na mesec v 1000 izvodih. — Uredništvo: Novo mesto, Gubčeva 15 — Časopisni stavek, filmi in prelom DIC Novo mesto, TOZD Grafika; tisk Tiskarna Novo mesto.