

Pot skozi gozd

Ob izidu zbornika o pol stoletnem gospodarjenju z gozdovi v Tolminskem gozdnogospodarskem območju

Uvod

Soško gozdno gospodarstvo Tolmin je v letu 1997 praznovalo 50-letnico obstoja podjetja, ki je v različnih organizacijskih oblikah gospodarilo z gozdovi na tolminskem gozdno gospodarskem območju. Da bi se ohranili spomini na izredno pestro in za celotno območje pomembno delovanje Gozdnega gospodarstva smo najpomembnejša dogajanja zbrali v knjigi POT SKOZI GOZD.

Ob finančni podpori SGG Tolmin smo s projektom pričeli v Društvu inženirjev in tehnikov Posočja in v letu 2003 izdali obsežen kronološki zapis dela gozdarjev v povojnem obdobju.

Da je DIT gozdarstva Posočja pristopilo k zbiranju gradiva in izdaji zbornika ni naključje. Prav društvo je namreč zmoglo ohraniti povezanost gozdarskih strokovnjakov tudi v novih razmerah, ki so po uveljavitvi zakona o gozdovih v letu 1993 v dveh različnih vlogah.

Oblike in vsebine petdeset letnega gospodarjenja so zbrane v šestih poglavjih, kjer posamezni avtorji celovito predstavljajo področja, ki so nekaterim od teh bila tudi dolgoletna delovna zadolžitve v podjetju.

V prvem poglavju so predstavljeni vodilni delavci, ki sami ali po spominu sodelavci označujejo obdobje njihovega »vladanja«. V tem poglavju je poudarjeno tudi delavsko samoupravljanje podjetja z nekaterimi načeli socialističnega sistema.

V poglavju načrtovanja je podrobno opisano dolgoročno gozdno gospodarsko načrtovanje in številni gozdno gojitveni ukrepi s katerimi smo sledili naprednim evropskim trendom. Poleg številnih ujm je v poglavju predstavljeno tudi lovišče Prodi in gospodarjenje z divjadjo.

Najobsežnejše je poglavje o pridobivanju lesa. Tu lahko zasledimo še čase trdega dela z ročnim orodjem, pa obdobje uvajanja sodobnih strojev in tehnologij. Posebno so opisani problemi in rešitve pri spravilu lesa z žičnimi žerjavi. Prav težki spravljalni pogoji so spodbujali inovativnost in številne izboljšave sistemov za žičničarsko spravilo -več o teh je napisano v izvlečku.

Vzporedno z gozdarstvom se je SGG ukvarjalo tudi s sorodnimi dejavnostmi: gozdno gradbeništvo, tesanje tramov, vzdrževanje in popravila strojev in naprav, izdelava traktorskih kabin ter žičničarske opreme. Z opisom gozdarskih koč se poglavje »Gozdarstvo in druge dejavnosti« zaključí.

V petem sklopu je predstavljen zasebni sektor z organizacijo proizvodnje v različnih časovnih obdobjih. Z uvajanjem kooperantov se je pomembno povečala gozdna proizvodnja in posredno izboljšal socialni položaj kmetov, lastnikov gozdov.

V zadnjem poglavju »Bili smo veliko podjetje« se lahko bralec seznaní z življenjskimi in delavnimi pogoji delavcev, z načinom in vsebinami strokovnega izobraževanja, pa z vlogo in pomenom gozda in gozdarjev pri razvoju turizma in še kaj... Poglejmo nekaj izvlečkov.

Razvoj in uporaba mehanizacije pri spravilu

Prvi začetki uvajanja mehanizacije v gozdarstvo segajo že v leta pred 1. svetovno vojno, ko so na Idrijskem, Bovškem in Tolminskem začeli graditi prve gozdne žičnice za spravilo lesa.

Bistven napredek pri uvajanju mehanizacije pri spravilu lesa je pomenila konstrukcija domačega žičnega žerjava z originalno izvedbo vozička. Začetki tega segajo v leto 1928, ko je Štefan Gnezda, žičničar z Vojskega, zgradil svojevrstno napravo, ki pomeni temelj sedanjemu spravilu z žičnimi žerjavi. V začetku je za pogon naprave uporabljal živino, leta 1931 pa je preuredil svoj poltovorni kamion za vlačenje lesa in s tem uvedel motorni pogon vitla, s čimer so se učinki spravila bistveno povečali.

Štefan Gnezda je tudi konstruktor vozička, ki je dobil ime idrijski in to upravičeno, saj je na Idrijskem doživel svoj celotni razvoj, od začetka pa do končne izpopolnjene oblike. Zaradi enostavnosti izvedbe se je hitro uveljavil in zelo dolgo obdržal, saj se je vse do leta 1973 še marsikje uporabljal, medtem ko so vozički tipa KS in Wyssen odpovedali in jih proizvodnja ni sprejela. Šele z uvedbo Hintereggerjevih vozičkov A_1 , A_2 in D_2 v letih 1964 – 1966 se je idrijski voziček začel opuščati, ker je dosledno zahteval koncentracijo lesa pod nosilno vrvojo.



Začelo se je z idrijskim vozičkom



Tovor je pripravljen za spust po žični drči

Pri spravilu prostorninskega lesa z žičnimi žerjavi je treba kot posebnost omeniti uporabo lesene košare oz. koša, paličaste konstrukcije, kamor se je dalo naložiti tudi preko 2 prm drv. Uporaba koša je zahtevala dosledno koncentracijo drv pod linijo nosilke, zato se je največ uporabljal v kombinaciji z idrijskim vozičkom in bil tu pa tam v uporabi še vse do leta 1973. Nadomestila ga je bolj prikladna vrвна zanka v obliki lestvice, ki pa je zahtevala manjši tovor.

Težke terenske razmere v alpskem in predalpskem svetu so pogojevale nastanek dveh izrazitih žičničarskih središč na območju SGG Tolmin – Bovško in Idrijsko.

Ker se je na Idrijskem rodila zamisel o motornih vitlih za spravilo lesa, je tudi kasnejši razvoj mehaniziranega spravila lesa na tem območju šel v to smer. Terenske razmere so bile večinoma še toliko ugodne, da so omogočile primerno gostoto in položaj gozdnih cest, kar je še odgovarjalo spravilu z žičnimi žerjavi.

Spravilo s krožnimi gravitacijskimi in motornimi žičnicami (v nadaljevanju žičnice) je bilo zato že v začetku potisnjeno bolj v ozadje in sicer na ekstremno dolge razdalje in gravitacijsko ter reliefno komplicirana in težavna območja.

Po II. svetovni vojni je na Idrijskem obratovalo 13 žičnic, večina v petdesetih letih. Zadnje žičnice so spravljale les iz Široke doline leta 1964 in izpod Rup k Divjemu jezeru v letih 1960-1965.

Drugačne pa so bile razmere na Bovškem, kjer na strmih pobočjih visokih hribov ni bilo mogoče zgraditi cest, ki bi skrajšale dolge razdalje, ter tako omogočile spravilo z žičnimi žerjavi. Tako je bila za dolgo časa žičnica, poleg ročnega spravila, praktično edino pravilno sredstvo.

Po II. svetovni vojni je na Bovškem obratovalo v dobrih 20 letih 19 krožnih gravitacijskih žičnic. Dolžine so bile zelo različne, od najkrajše 1000 m, do najdaljšega sistema preko 4000 m. Zadnja žičnica je delovala še leta 1972 s Polovnika, v Javorjevi dolini.

Na Tolminskem so obratovale žičnice predvsem v državnem gozdu v Prodirh. Že Italijani so pred II. svetovno vojno zgradili iz Prodiv na Knežo žičnico, ki je imela več krakov.

Demontirali so jo leta 1948. Zadnja žičnica v Prodirh je obratovala 1965/66 izpod Gradnika na serpentino nad Trnovsko barako.

Spravilo z žičnicami je bilo zelo drago. Montaže in demontaže linije, nakladalnih in razkladalnih postaj in pogosto tudi vmesnih postaj so zahtevale veliko časa. Poleg tega je bilo treba ves les

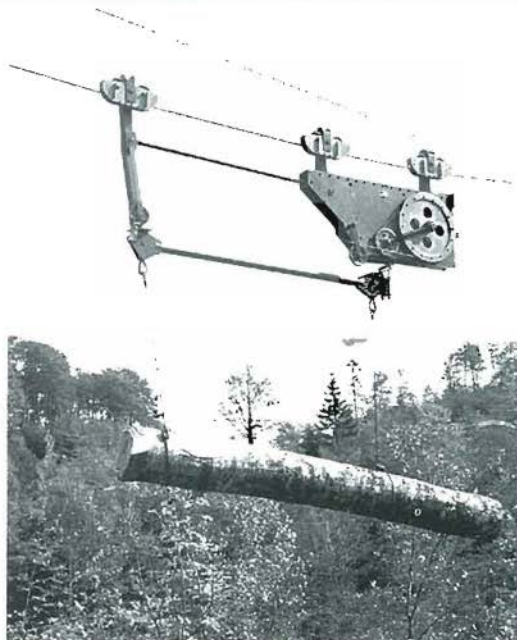
Predstavljajo se

koncentrirati na nakladalne in pogosto tudi na vmesne postaje. Koncentracijo so opravili s konji, ročno, dostikrat pa tudi s stranskimi gravitacijskimi ali motornimi krožnimi žičnicami in žičnimi žerjavi.

Razvoj žičnih žerjavov, ki omogočajo spravilo na daljših razdaljah in lahko po vsej dolžini linije brez zaustavljajev pobirajo les, ki ga ob primerni gostoti linij praviloma ni potrebno koncentrirati, večje možnosti izgradnje gozdnih cest, pa tudi odločitev, da je treba v najbolj oddaljenih zaprtih gozdnih predelih sečnjo enostavno opustiti in dati prednost socialni in varovalni funkciji gozda pred lesno proizvodnjo, so bili dovolj odločujoči razlogi za prenehanje uporabe samotežnih žičnic kot pravega sredstva.

Na Bovškem in Tolminskem so se v petdesetih letih za spravilo prostorninskega lesa pogosto uporabljale tudi žične drče in spuščalke. Zadnja spuščalka je delovala leta 1969 v Prodih.

Kot so uspešnejši žični žerjavi zaradi večje učinkovitosti pred leti zamenjali samotežne žičnice, tako je prišel čas, ko je bilo potrebno poiskati še cenejša žičničarska pravilna sredstva. Klasični žični žerjavi so, predvsem zaradi dolgih montaž in demontaž, postali predragi. Izboljšava se je pokazala v samohodnih večbobenskih žičnih žerjavih s stolpi, kjer sta montaža in demontaža bistveno krajši. Tako je bil konec leta 1968



Hinteregerjev voziček A-1 v posebni izvedbi se ni obnesel

nabavljen samohodni 4 bobenski žični žerjav z 8 m stolpom Urus 400, montiran na Unimog. Maksimalna dolžina nosilke je bila 400 m. Z njim je bilo možno vlačiti navzgor in po ravnem, ne pa tudi spuščati navzdol, k stroju.



Iz obdobja
drugačnega fitesa

Predstavljajo se

To je bil začetek uporabe večbobenskih žičnih žerjavov s stolpi, vendar pa je bilo treba počakati še dobrih 15 let, da so se ti stroji zares uveljavili. Istega leta, kot smo dobro začeli uporabljati Urus, to je leta 1969, smo nabavili tudi prva dva zglobna traktorja Timberjack. Ti stroji so potem poldrugo desetletje obvladovali spravilo na težjih terenih, celo na takih, ki so spadali v žičničarsko območje, ali pa v mejno.

Osemdeseta leta pa so bila resnično posvečena spravilu z večbobenskimi vitli s stolpi na dolge in kratke razdalje, saj je v tem času delovalo kar osem takih strojev različnih zmogljivosti.

Zaradi močnega znižanja sečnje po letu 1990, se je radikalno znižalo tudi število žičničarske mehanizacije. Po letu 1992 je imelo podjetje le še 6 klasičnih žičnih žerjavov in 3 Uruse tipa M III. Vsi stroji so bili opremljeni z avtomatskimi vozički Bacco, za zbiranje lesa pa je bilo na razpolago šest čoker sistemov (sistem naveze).

V letu 1997 je podjetje nabavilo najsodobnejši žičničarski sistem Syncrofalke, ki je montiran na TAM 260. Omogoča spravilo v vse smeri do razdalje 700 m. Na kamionu je montirano dvigalo, s katerim se odklada sortimente na gozdno cesto. Voziček Sherpa U III, nosilnosti 3 tone, je radijsko voden in upravljan tako na kamionu kot na delovišču.

Ta stroj je res nekaj posebnega, saj je daljinsko vodenje računalniško programirano kot še nikoli doslej. Dnevni učinki znašajo ob primerni koncentraciji lesa 60 – 80 m³. Organizacijska oblika je I. + 2. Strojniki upravljajo z dvigalom in odpenja les, dva delavca pa sta na delovišču pri zapenjanju lesa. Eden od obeh delavcev istočasno tudi radijsko upravlja z vozičkom do takrat, ko začne tovor potovati proti razkladalni postaji. Ta stroj je velika pridobitev pri modernizaciji spravila.

Žičničarstvo ima pri Soškem gozdnem gospodarstvu dolgo in bogato tradicijo, saj deluje že vsa leta obstoja podjetja, od prvega začetka spravila lesa z žičnimi spravnimi sredstvi na tem območju pa je minilo že dobrih 95 let.

Do leta 1969, ko smo začeli uvajati zglobne traktorje, so bile žičnice in žični žerjavi edina mehanizacija pri spravilu lesa. Že pred tem so se sicer začele porajati ideje o traktorskem spravilu, vendar pa zaradi neprimernih traktorjev in še nerazvite opreme (vitla, opleni, zanke) ni bilo uspeha.

Med letoma 1959 in 1968 smo imeli 3 do 5 Fe 35, opremljenih s 4 tonskimi prikolicami, vendar jih je bilo mogoče uporabljati le na zelo dobrih kolovozih, s tem da jim je bilo treba ves les skoncentrirati na kolovoz.

Bistven napredek pri spravilu lesa je bil, kot je že omenjeno leta 1969, ko smo nabavili dva zglobna traktorja Timberjack, moči 88 KS, opremljena z enim 8 tonskim vitlom, ki sta omogočila zbiranje in privlačenje lesa naravnost do traktorja in nato vožnjo brez vmesnega odpenjanja, prekladanja in ponovnega zapenjanja, kot je bilo to do tedaj pri traktorskem spravilu običajno, če ni bil les že prej skoncentriran ob vlaki.

Pri uvajanju teh vrst strojev v gozdno proizvodnjo smo bili prvi v Sloveniji, pa tudi v Jugoslaviji. Timberjacki so bili udarna sila pri spravilu, zlasti na težjih terenih. Od prvih dveh strojev v letu 1969 smo stalno povečevali število in v letu 1982 smo jih imeli že 8. Bili smo navdušeni nad zmogljivostjo in učinkovitostjo teh strojev, saj so dosegli povprečne dnevne učinke nad 40 m³ in tudi stroški spravila po m³ so bili najnižji. Vendar pa le ni bilo vse tako svetlo, kot se je videlo na prvi pogled skozi očala ekonomike.

Največje učinke so stroji dosegali pri končnih sečnjah, pri debelem lesu in pri golosečnji, pri redčenjih in pomladitvenih sečnjah pa niso bili najbolj primerni, ker so naredili preveč škode na stoječem drevju in mladju. Zelo primerni pa so bili pri pospravljanju lesa po naravnih katastrofah (veter, žled, sneg) na terenih, ki ne zahtevajo gradnje problematičnih vlak.

Ker je začelo primanjkovati primernih sečišč, se je po letu 1986 začelo z zmanjševanjem števila Timberjackov in po letu 1991 teh strojev v podjetju ni bilo več.

Spravilo z adaptiranimi kmetijskimi traktorji smo pričeli v letu 1974, ko smo nabavili 3 IMT 558 in jih opremili z dvobobenskimi 5 tonskimi igland vitli, a smo jih čez nekaj let odprodali zaradi stalnih okvar in nizkih učinkov.

Ker z družbenimi adaptiranimi traktorji nikakor ni bilo sreče, je bila opuščena vsaka misel nanje. Nadomeščeni so bili s privatnimi traktorji, last delavcev v rednem delovnem razmerju. Za uporabo zasebnega traktorja dobi lastnik – delavec odškodnino za kritje materialnih stroškov in za vzdrževanje. Taka oblika združevanja dela in sredstev se je pokazala kot zelo uspešna, saj so bili

stroški zasebnega traktorja znatno nižji od družbenega.

Do leta 1969 je bilo žičničarsko spravilo edino mehanizirano spravilo. Stopnja mehaniziranosti je znašala 20 - 25%. Po tem letu pa se je, zaradi uvajanja zgibnih in adaptiranih traktorjev, hitro povečevala in sedaj presega 90% celotnega spravila.

Dejavnosti izkoriščanja gozdov izven podjetja

Na področju mehaniziranega spravila lesa je bilo Soško gozdno gospodarstvo Tolmin dolgo časa vodilno v državi. S projektiranjem in gradnjo žičnih transportnih naprav (zlasti gravitacijskih in motornih žičnic) so se uveljavili naši strokovnjaki in žičničarji po vsej Jugoslaviji in tudi izven nje.

Nemogoče je na kratko popisati vse kraje in objekte, ki so jih projektirali naši strokovnjaki (inž. Klanjšček, inž. Papič, Jurančič) in gradili naši žičničarji.

Začelo se je leta 1963 z gradnjo krožne motorne žičnice za Gozdno gospodarstvo Osijek, nato leta 1964 z gravitacijsko žičnico za Gozdno gospodarstvo Kolašin (Črna gora) in krožno motorno žičnico za Gozdno gospodarstvo »Drina« Srebrenica. V letu 1965 so naši žičničarji gradili krožno motorno žičnico na Donavi za Gozdno gospodarstvo Vukovar.

Nadalje so montirali žične žerjave za mnoga gozdna gospodarstva po vsej Jugoslaviji in leta 1970 celo v daljni Indoneziji, kjer sta naša strokovnjaka Bogo Jurančič in Cvetko Šušmelj vodila montažo treh žičnih žerjavov tipa HA, za firmo Hinteregger iz Avstrije.

Z uvajanjem zgibnih traktorjev v gozdno proizvodnjo je žičničarstvo na splošno začelo izgubljati na pomenu.

V sedemdesetih in osemdesetih letih so zgibniki reševali spravilo na najtežjih terenih. Tudi s temi stroji smo delali na mnogih gozdnih gospodarstvih po Sloveniji in Jugoslaviji, saj smo bili prvi in več let edini, ki smo te stroje imeli.

Ker se je v drugi polovici osemdesetih let začel zmanjševati obseg del, tako pri sečnji kot tudi pri gojenju in gradnjah, je bilo iskanje dela izven podjetja že nujna, če smo hoteli zaposliti preštevilne delavce, kooperante in gozdarsko mehanizacijo. Delo smo iskali povsod, kjer se je le pokazala kakšna možnost, naj bo v Sloveniji, Jugoslaviji, pa tudi v tujini. Prav pri delu v tujini pa smo bili naivni, ker smo mislili, da bomo nekaj zaslužili, tako kot smo običajno pri prevzetih delih doma.

Tako smo v juniju 1990 v Švici prevzeli sečnjo in spravilo z žičnim žerjavom cca 4.500 m³, ki jih je podrl veter. Kakšnega posebnega zasluga tu ni bilo.

Največji posej smo nameravali istega leta skleniti v ZR Nemčiji, kjer pa smo se prav pošteno opekli. Najprej so nam ponudili 60.000 m³ sečnje in spravila z zgibniki. Ker pa se je pridobitev delavnih dovoljenj vlekla več mesecev, smo zamudili rok in izgubili večino dela.

Na vseh deloviščih v tujini smo morali delati po cenah, ki jih je ponudil delodajalec. Možnosti dogovarjanj ni bilo. Njihove cene smo sprejeli, ker smo tudi sami hoteli ugotoviti, ali smo sposobni delati po kapitalističnih cenah in socialističnih obveznostih do delavca in države. Pa nismo bili !

Zaključne misli

Knjiga »Pot skozi gozd« nam daje pomembno vsebinsko in časovno dimenzijo. Seznanja nas z delom gozdarja, ki mu je družba zaupala gospodarjenje z gozdom in gozdnim prostorom. Spominja nas na odnose, ko so sooblikovali tradicijo in na prizadevanje stroke, da z načrtnim delom trajno ohranja vrednote, ki nam jih daje gozd.

Kljub spremenjenim razmeram, gozd ostaja in raste. Rojeva se novo veličastvo, kjer se skozi stoletja prelivajo iste barve letnih časov. Oblikujejo se viharniki, ki kljubujejo novim vetrovom in prihajajo generacije, ki zopet želijo gozd – drugačen, sodoben, vsestranski.

Ivan KRIVEC,
Silvester PELJHAN,
Ljubo ČIBEJ