

Časi in ljudje se spreminjajo

Slavko KLANČIČAR*

Kako čudni smo včasih ljudje. Brez upravičenega razloga se pogosto krčevito oklepamo zastarelih navad. Včasih zaradi tradicije, najpogostejše pa zaradi nezaupanja do vseh novotarij. Na nove pridobitve gledamo iz napačnega zornega kota. Res pa je tudi, da naglica ni nikdar dobra in da še vedno velja pravilo Dvakrat premisli in enkrat stori. Danes je zabavno brati, kakšne čudne pomisleke so imeli v preteklosti ljudje do nekaterih tehničnih novosti, kot so na primer vlak, avto, letalo. Tudi gozdarji nismo nič drugačni. Kar pogledjmo.

Včasih je delalo v naših gozdovih precej več voznikov konjskih vpreg kot danes, ko je konj pri prevozu sortimentov pravzaprav že čisto izginil. S konjskimi vpregami se vozijo le še tisti vozniki, ki delajo pri animalnem spravilu lesa. Nekoč so to bili v glavnem pogodbeni vozniki, kmetje, ki so z nami občasno sklenili pogodbe o spravilu ali prevozu. Vsi pa so imeli vozove »šinarje«, torej take z navadnimi, z železnimi obroči okovanimi kolesi. Pa je prišel dan, ko je gozdno gospodarstvo Novo mesto sklenilo, da bo treba preiti na vozove »gumarje«. Tudi v Podturnu so zato sklicali sestanek vseh prizadetih v dvorani gasilskega doma in delegacija iz direkcije je prišla povedat, kako bo odslej. Nič ni pomagalo prepričevanje, da gumar manj uničuje cesto in da je vožnja hitrejša in prevoz lažji. Pravijo, da je takrat bilo kot v sršenjaku. Vozniki niso hoteli niti slišati, da bi nabavili nove vozove ali pa vsaj kolesa. »Če so za doma dobri stari, bodo menda tudi za hosto,« so kričali. Tedanji direktor gozdnega gospodarstva Novo mesto Dušan Mušej sploh ni prišel do besede in razjarjeni možaki bi ga skoraj odnesli skozi vrata. Sestanek je bil kmalu, kot bi lahko rekli, razbit. Delegacija voznikov se je šla pritožiti

na okraj k predsedniku Viktorju Župančiču. Podpore pa tam ni bilo. No, tako nekoč. Kako je z vozovi danes, pa vemo.

Bil sem še pri kmetijski zadrugi Dolenjske Toplice, ko so se leta 1962 pojavile prve motorne žage. Tudi mi smo nabavili tri ali štiri tipa Jobu in jih dali delavcem. Nismo hoteli zaostajati za »gozdno« v Podturnu. Kako smo se namučili že s prebiranjem navodil. Vsi tisti, ki smo pred letom 1960 končali visoke ali srednje gozdarske šole, smo o motorkah bolj malo vedeli. Potem je ing. Danilo Kure, ki se je z njimi srečal na praksi na Norveškem, na gozdnem gospodarstvu priredil prve tečaje za ravnanje z motornimi žagami. Pa smo še mi priključili naše fante iz Praproč in Mraševega. Kljub temu je šlo podiranje slabo od rok. »Ne maramo motork, kar sami jih imejte. Z navadnimi amerikankami napravimo več,« so protestirali vrli fantje. Kako tudi ne, ko pa je delo potekalo takole: eden je žagal, dva pa sta stala poleg, ga gledala in komentirala. Potem so se vsi družno s sekirami spravili nad podrto drevo. Švedski način obvejevanja se je pojavil mnogo kasneje.

Pa stalne okvare. Nihče ni bil večš niti najmanjšega popravila. Vsako pokvarjeno motorko smo morali nesti v Ljubljano. Kom-bijev ali kakšnega drugega primerne prevoznega sredstva vsaj pri zadrugi ni bilo. Dal si motorko enostavno na rame, pa hajdi na avtobus. Podjetje Agrostroj, kjer je bil servis, je bilo v Kosezah, takrat še daleč iz mesta in od zadnje avtobusne postaje. Seveda je bilo treba še enkrat po popravljen žage.

Ne morete si misliti, kako sem bil nekoč ob taki priliki jezen, ko sem izvedel, da motorki ni bilo popolnoma nič, le šoba je bila malo preveč zategnjena. Koliko izgubljenih delovnih dni! Zato so sekaške skupine v začetku imele poleg motorke za vsak slučaj s seboj še rezervo – navadno žago.

* S. K., dipl. inž. gozd., 68350 Dolenjske Toplice, Ob Sušici 8, YU

Že čez leto dni ni nihče več podiral po starem.

Skoraj istočasno kot motorne žage so se pojavili pred našimi gozdnimi upravami prvi zasebni avtomobili. Pred letom 1962 so se naši gozdarji vozili le z družbenimi motorji in mopedi. Ko sem se junija 1960 zaposlil pri Gozdarsko-lesni poslovni zvezi (GLPZ) Novo mesto, na sektorskem vodstvu v Dolenjskih Toplicah, so mi že čez nekaj dni dali v uporabo star, močno izdelan moped TMZ. Na moč sem se ga razveselil. Takoj prvo soboto sem se odpeljal z njim po avtocesti v Ljubljano. Sploh se nisem zavedal, da je to družbeno vozilo in da so zato zasebne vožnje z njim prepovedane. Tudi o tem, kako je z vožnjo po avtocesti, si nisem bil na jasnem. Na vsakem večjem klancu sem ga rinil navkreber. Svojim kolegom v študentskem naselju pa sem le pokazal, kaj sem dobil. Pa so vsi mislili, da bom na terenu vrtel pedale na kakšnem biciklu. Nazaj grede, ko mi je neka dobra duša pokazala, kako se očisti svečka in prepriha šoba, je šlo že bolje.

Naši prvi osebni avtomobili so bili rabljeni volkswagni in seveda fički. Precej časa sta pred upravo v Podtumu samevali le dve vozili. Potem so se motorizirali še revirni gozdarji, manipulant in šoferji kamionov. Pešci, to se pravi večina, so grdo gledali, če si se s svojim avtom proti plačilu vozil po službenih poteh. »S kilometrino odplačujemo avtomobile, za prihranek pa si bodo kupili novega,« se je šušljalo. V resnici pa bi sodelavci z avtomobili najraje žrebali med seboj, kdo bo vzel svoj avto na tako slabo pot.

Tisti redki avtomobilisti po vaseh pa so imeli še druge »zadolžitve«. Vozili so poroke, bolnike k zdravniku in porodnice. Dobro se spominjam, kako je nekdo kar šestkrat zapored peljal v porodnišnico in vsakokrat je bila deklica. Razširila se je vraža, da je vedno tako, kadar on pelje. Odtlej je imel mir.

Potem so kupili avtomobile še ostali. Najprej najbolj marljivi sekači in kasneje drugi. Danes je pred upravo že toliko »pločevine« raznih znamk, da me vsak, ki prvič pride na upravo, povpraša: »Ali imate morda kakšen sestanek?«

Zgodilo se je, da je moral nekdo od novih šoferjev amaterjev v Novo mesto na neki večndnevni tečaj, ki se je pričel ob 13. uri. Po njegovem neposredno nadrejenem sem mu sporočil, naj se pelje jutraj na delo na teren kar s svojim avtom, da bo, ko se bo vračal, lahko kar od tam odšel na tečaj. »Kilometrino se prizna,« sem še poudaril. Takoj naslednji dan je bil pri meni: »Premalo plačate po kilometru, da bi se vozil s svojim fičkom v Rog.« Kaj bi šele bilo, če bi imel težje vozilo, na primer tako, ki porabi kar 13 litrov na 100 km. Spomnil sem se, da je bil poprej prav on najhujši kritik takih prevozov. Seveda sva bila oba trmasta in rajši ni šel na tečaj, kot bi za tako nizko ceno peljal s svojim avtom.

Poglejmo, kako je bilo, ko smo leta 1965 dobili 15-sedežni kombibus TAM 2000 za prevoz na delo. Do tedaj so se naši Podtumenčani tudi v najhujšem mrazu vozili v gozd na odprtih kamionih. Nanje so dali svoja kolesa, sami pa so se spravili za kabino. Žalostno je bilo gledati te premrzle in drgetajoče ljudi. Po delu so se s svojimi vozili spuščali po Roški cesti v dolino. Da ne bi šlo prehitro po klancih navzdol, so privezali in vlekli s seboj še kakšno težko jelovo vejo. Ceste so bile lepo pometene, v grapi pri upravi pa se je sčasoma nabral tak kup odloženih vej, da bi ga bil vodja naše destilarne olj kar vesel.

Tisti brez koles pa so hodili peš, se vozili v kabinah tovornjakov ali pa kar na tovoru, kar je bilo sicer prepovedano. Še zlasti potem, ko se je nekoč na drugem ovinku Roške ceste prevrnil kamion s hlodovino in z ljudmi na njej. Več ljudi je bilo poškodovanih, neka ženska je celo izgubila življenje.

Ko je kombibus TAM 2000 S leta 1965 prvič zapeljal delavce na teren, je bilo rečeno, da se bo zaradi organiziranega prevoza na delo znižal terenski dodatek za 150 starih din. To je bilo napisano v pravilnik, ker druge gozdne uprave takega prevoza še niso imele in delavci ne bi bili v enakopravnem položaju. Takoj je nekdo prišel v pisarno povedat, da se že rajši vozi po starem, kot da se mu trga pri terenskemu dodatku. Zaradi teh nekaj dinarjev, ki bi jih zaradi podaljšanja učinkovitega delovnega

časa dejansko takoj prislužil nazaj, bi bil torej pripravljen še naprej zmrzovati in izpostavljati nevarnosti svoje zdravje. Sledilo je prepričevanje in dokazovanje.

Danes vozita pri tozdu na delo v Rog dva avtobusa, 33-sedežni TAM 130 in 10-sedežni minibus TAM 80 ter dva kombija. Delavci prihajajo na delo spočiti, prevoz je samoumevno brezplačen. Vse se je uredilo. No, res pa je, da tudi terenskega dodatka gozdarji že nekaj let nimamo več.

Na Podstenicah, 8 km od Podturna, so do konca leta 1972 imeli svoj »center« naših delavci iz drugih republik. V stavbi, kjer so spali, ni bilo elektrike in tekoče vode niti kopalnice ali vsaj umivalnice, dnevne sobe, sušilnice za mokra oblačila, jedilnice ter stranišča. O pač, zunaj hiše, onkraj blatnega dvorišča je stala lesena barakica – stranišče »na štrbunk«. Imeli so svojo kuharico, ki jim je pripravljala enolončnico, toda poceni hrano, postiljala in prala perilo, skratka skrbela zanje, kot je najbolje znala in mogla. Čeprav brez najosnovnejših higienskih in bivalnih pogojev so bili delavci kar zadovoljni. Vsaj na delo ni bilo daleč. Toda tisti, ki smo hodili malo okoli, smo lahko videli, kakšno življenje imajo delavci

drugod. Koliko časa bi ti ljudje vzdržali tako?

Obnovili smo stavbo v Podturnu, ukinili menzo na Podstenicah in vse razen kuharice (žene enega od tam stanujočih voznikov) preselili v dolino. Hrana je postala bolj pestra, dobili so svoj kombi za prevoz in v dnevni sobi se je oglasil televizor.

Toda, ko je zaradi odpovedi kuharici in nastalega delovnega spora kasneje prišlo do obravnave pred sodiščem, sem tam lahko slišal pismeno izjavo vseh, da so bili s starim bivališčem zadovoljni in da bi bilo lahko za večne čase tako. Ko mlajša generacija teh delavcev danes godrnja nad hrano in sitnari kuharicam, se večkrat spomnim na te, z vsem zadovoljne možake s Podstenic.

Lahko bi o teh primerih pisal še in še. Na primer, kako so bili sprejeti prvi traktorji pri spravilu iz gozda, pa timberjack, žičnica in nakladalne naprave na kamionu. Povsod so bile začetne težave.

Sestavek o težavah z novostmi sem napisal v poduk vsem, ki s premalo strpnosti in dobre volje obravnavajo različne tehniške in organizacijske pobude, ki se pozneje mnogokrat vendarle pokažejo kot nadvse koristne in smotrne.

GDK: 903:(6):(213)

Za Afriko, obtožujem

René Dumont; Pour L'Afrique, j'accuse, Edition Plon, Collection Terre Humaine, Paris, 1986

Šestinsedemdesetletni Francoz, profesor René Dumont, agronom po stroki, je eden od redkih strokovnjakov zahodnega sveta, ki glasno obsoja krivičnost mednarodnega ekonomskega sistema do nerazvitega sveta. Že leta 1962 je opozarjal na posledice neustrezne gospodarske politike (predvsem agrarne) novonastalih afriških držav. V svoji knjigi »L'Afrique noire est mal partie (Črna Afrika je slabo začela) je prof. Dumont hotel pritegniti pozornost afriških voditeljev na njihove politične in gospodarske

spodrsiljaje. Knjiga je bila takrat prepovedana v večini bivših francoskih kolonij, avtor pa razglašen za nezaželeno osebo. Ko je leta 1986 izšla knjiga Pour l'Afrique, j'accuse, je trenutni položaj afriškega gospodarstva potrjeval njegova opozorila in mu dajal prav. Afriški kontinent in celo ves »nerazviti« svet je doživel gospodarski in socialni polom. Knjiga Pour l'Afrique, j'accuse je izredno dober pripomoček za vse, ki se želijo drugače lotevati reševanja afriških gospodarskih problemov. Napisana je na