



Ola Søgaaard:

Fra legge til industri

**Tømmertransport
i Tuddal
fra 1935 til i dag**

En 3ASA-produksjon
© Ola Søgaaard, 3ASA Søve vgs 1998/99

Innholdsfortegnelse:

Før 1950
1950-tallet
1960-tallet
1970-tallet
1980-tallet
1990-tallet/I dag
Framtida

Vedlegg:

Tømmeravvirkning i Hjørdal kommune
Transport av tømmer under TTs tømmeradministrasjon
Opplegg og rammer for organisering av transporten
Den praktiske gjennomføringen av tømmertransporten
Faktura og oppgjør for utført transport

Forord

Denne oppgava er et sluttprodukt av et særeminne i 3ASA, Søve vgs 1998/99, gitt av lærer Atle Rød i faget "Driftsteknikk". Oppgava heter "Fra legge til industri", og skal være ei individuell elevoppgave i 3ASA. Målet er at vi skal "kjenne til tømmertransportens historikk, utvikling og rammebetingelser". Jeg har skrevet denne oppgava med et lokalhistorisk perspektiv, men samtidig hatt i tankene utviklinga andre steder. Rammebetingelsene har vært litt vanskeligere, men jeg føler at jeg iallefall har lært litt om utviklingen i bla. lønnsomheten for tømmerkjøerne, tømmermålerens kår og også litt om industriens vilkår.

Området jeg har konsentrert meg om, er "mitt" eget lokalmiljø, Tuddalsbygda i Hjørdal kommune. For ikke å gå alt for langt tilbake i tid, har jeg konsentrert meg om tømmertransport på lastebil, og ikke tatt med tømmerfløtinga. I mitt første utkast til problemformulering tenkte jeg kun å gå tilbake til ca. 1950, men etter å ha snakket med folk i bygda som har god kjennskap til dette, fant jeg ut at den første tømmerbilen kom til bygda i 1935. Dermed var det naturlig å starte oppgava mi alt i 1935. Opprinnelig trudde jeg også det var mange som hadde tatt bilder av tømmertransporten opp gjennom åra, men dette viste seg å være feil. Det har vært vanskelig å spore opp noen bilder. Derfor har jeg gitt opp å kun bruke bilder fra Tuddal. De bildene jeg har fått tak i, og brukt, kommer fra hele kommunen. Takk til dere som har bidratt med dette. Det er vanskelig å vite hvorfor praktisk talt ingen har tatt bilder, men jeg trur det er flere faktorer. Tømmerkjøringen var en dagligdags ting, og har derfor ikke blitt viet så stor oppmerksomhet. De som har tatt bilder, har stort sett vært turister som har sett på tømmerbiler og –transport som noe eksotisk. Den andre hovedgrunnen er nok at

relativt få hadde fotoapparat. Uansett viser dette atter en gang at det er viktig å få dokumentert hverdagen, ikke kun de spesielle hendelsene.

Gjennom arbeidet med oppgava har jeg truffet mange interessante mennesker som har delt litt av sin lærdom og viten samlet gjennom mange år. Mye av dette er likevel vanskelig å få plass til i ei oppgave som denne. Jeg har lært mye lokalhistorie, om både mennesker og steder både i Tuddal og resten av Hjarthdal kommune. Mye av det jeg har blitt fortalt har forblitt bakgrunnsinformasjon, og (forhåpentligvis) gjort oppgava bedre enn den hadde blitt uten.

Jeg vil gjerne takke følgende for å ha hjulpet meg: De tidligere tømmerkjørerne Olav Lia, Olav Bondal og Jon J. Stuvrud som har fortalt meg om tømmerkjørerenes hverdag før i tida. Tidligere tømmermåler Halvor Mosebø d.e., som fortalte meg mye om måling av tømmer, om lokalhistorie og om detaljer mange andre sikkert hadde glemt. Hjarthdal Historielag ved Leif Skoje fortjener også en takk. Skogbruksleder Bendik Skeie som hjalp meg med å finne informasjon og aktuelle personer å snakke med, blant andre Lars Gjærum i Telemark Tømmersalgslag, som også skaffet meg aktuelle tall. Tidligere Skogbrukssjef i Hjarthdal kommune, Erling Gåserud, som skaffet meg bilder og statistiske data. En stor takk også til Tore Skårnes, som hadde meg med i tømmerbilen en dag, fortalte om sitt arbeid og skaffet meg bilder av tidligere tiders tømmertransport. Broren Jan og mor Anne Skårnes som lette igjennom "alt" av bilder de hadde fra de siste 50 åra som hadde med tømmerkjøring, og fortalte masse har også vært til stor nytte. Lærer i driftsteknikk, og veileder, Atle Rød fortjener også en takk. Til slutt til alle andre som har hjulpet meg, men som jeg ikke har nevnt. Dere har kommet med nyttige detaljer som jeg kanskje ikke har fått plass til i denne oppgava, men som jeg har lært noe av sjøl.

Mitt mål er at du som leser dette liker hva du ser, og forhåpentligvis at du lærer noe du ikke visste fra før.

*Søve, 11.01.1999
Ola Søgaard*

Før 1950

Før tømmerbilens tid, og også fram til vassdraga blei regulert, blei det også fløtt tømmer. Tømmeret blei fløtt fra Kova og fra Bjårvatnet og Sønnerlandsvatnet ned til Sauland.

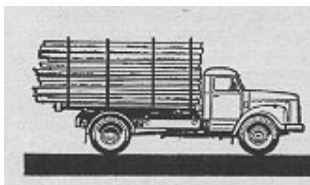
I 1935 ble Tuddals første tømmerbil med enakslet tilhenger, en Chevrolet, kjøpt i Porsgrunn av Jon Lia og Olav "Mattisen" Stuvrud for 7.000 kroner. De to lå i Porsgrunn og lærte seg å kjøre bilen og tok sertifikatet der. Like etter kjøpte også Øystein Reisjå seg en bil av samme merke og årsmodell. I følge Olav Lia var Lia og Mattisens bil mye sprekere enn Reisjå sin. Øystein Reisjå fortalte meg at han likevel kjørte minst like mye med sin bil, siden han hadde god erfaring i å reparere biler.

Veiene i Tuddal var ikke så mye å skryte av på den tida. Blaute, såkalte "grusveger" som besto av hjulspor dominerte i teleløysinga og om våren. Da var det ikke mulig å kjøre bil fram til vegen tørka. Det kunne skje rundt St. Hans. I 1935 var det veg til hotellet og til Bondal skule. Denne siste biten ble bygd av bygdefolk. Utover 1940-tallet ble vegen gradvis forlenga og forbedra forbi Fjellhaug og til Nord-Bondal.

Tuddalsdalen ble utvida og delvis lagt om, og det blei bygd bruer rundt 1955. Seinere kom også oljegrusen, noe som gjorde vegen mer framkommelig.

Før krigen var det ikke så store driftsutgifter på bilen, med en bensinpris på 25 øre/liter. I den samme perioden tok tømmerkjørerne ca. 10 kroner pr. m³. Vanlig lasstørrelse var ca. 10-11 m³, og man kunne klare to lass om dagen fra Tuddal. Tømmeret ble kjørt som barka helstammer til Notodden der det ble losset i Heddalsvatnet for lagring, og senere bruk på Tinfos eller sleping nedover til Union i Skien. Stolpene ble kjørt over Meheia og ble antageligvis brukt til skipsmaster.

I begynnelsen var tømmerbilene svært populære, det var vanlig at bygdefolket var med å lasta på bilen. Mange ble med til Notodden og hjalp til der også. Denne hjelpen kom godt med siden tømmeret til å begynne med måtte lastes på for hånd. Uansett måtte man være to



Figur 1 Tegning av toakslet Scania-Vabis uten tilhenger

på bilen. Stokkene ble lastet på ved hjelp av tau. Som Olav Lia forteller, var det ikke alltid så greit. Hvis tømmeret lå i legger plassert over bilen, måtte tømmeret fires ned med hjelp av tau. Lå tømmeret lavere enn bilen, måtte det dras opp på bilen. Etter å ha lastet noe slike lass var det ikke alltid like lett å rette ut fingrene. Ved lossing ble bilen kjørt opp på ei rampe på den ene sida, stakene ble felt ned og tømmeret løsnet fra bilen. Det rulla da ned, enten buntet sammen eller enkeltstokker avhengig av hvor og når det ble levert.

Fortsatt tok bilene bare enkeltlass. Bilene hadde da tømmerstaker foran på bilen og staker på den enakslede tilhengeren. Noen biler som tok ett lass på bilen fantes også. Her slapp man hele tilhengeren.

Rundt 1940 kjørte Brødrene Lia i følge tidl. tømmermåler Halvor Mosebø en Mercedes lastebil. Denne ble betalt kontant, noe som ikke var vanlig.

Sjøl om mesteparten av tømmeret ble kjørt til Notodden, var det også behov for tømmer i Tuddal. Mo-saga, Lia-brødrenes sag (der de bl.a. skar sviller til anlegga i Tuddal) og andre private gårdssager krevde også sin tømmermengde. Mye av dette tømmeret hadde likevel ingenting med tømmerbilene å gjøre. Bøndene i nærheten kjørte ofte tømmeret på saga sjøl med hest.



Figur 2 Dette bildet blei tatt i 1939 av Jon Ødegaarden. På bildet er (t.h) Birger Marthinsen, i midten Torleif Haugland og til venstre en tilfeldig forbipasserende, Håkon Ljosland. Tømmeret blei lasta for hånd. Dette lasset skulle til Tinfos. Jon, Birger og Torleif arbeida alle med tømmertransporten.

1950-tallet

Rundt 1950 ble det slutt på kjøring av "langtømmer", helstammer. I 1956/57 var det kapping og måling på legga. Målinga ble utført med målesnor (målerens målebånd for måling av stokklengden), klave og kubikkmeteretabell. I den var alle diameterne fra 8 til 50 cm og lengdene alle fra en til 50 halvmeter ført opp. Her gikk så måleren inn i tabellen med sine registrerte data om stokkens diameter og lengde, og fant volumet som så ble ført inn på et stikkskjema. Der ble de forskjellige pris- og størrelsesklassene også registrert.

Omtrent samtidig kom den første skogsbilvegen i Tuddal, fra Tråer til Bjørndalen. I 1956-58 blei det veg fra Haukås til Kovflåt, rundt 10 km lengde. Seinere blei vegen forlenga til Nystul, en strekning på ca. 3 km. Så kom anlegga og vegbygginga i den forbindelse for fullt fra 1955 til 1960. Da blei bygd veger opp Stuvrudlia til Mydalen og Kova og til Viken og Vinsjådammen. På 1960-tallet blei det også veg fra Nord-Bondal til Skinanvatnet.

Mens tømmerkjøerne fortsatt lastet tømmer med slepelaster, var det en fordel å ha tømmeret liggende 15-20 meter fra veien, på et underlag av f.eks slipstokker slik at det ble lettere å slepe det opp på bilen. Til dette brukte man tau og lange rajer, som fungerte som lasterampe. Bilen hadde også nedfjellbare tømmerstaker, for å gjøre lastehøyda så liten som mulig. Som regel ble tømmeret lagt +/- en meter fra vegen i høgda, slik at det skulle bli lett å dra det opp. Fram til barkinga av tømmeret opphørte var det også viktig at bilen sto vannrett. Hvis ikke kunne det barka tømmeret lett skli av bilen.

Det sevgebarka tømmeret er også et kapittel for seg. Dette ble barket i skogen om våren på grunn av at det satt lettere da. Når så skogsarbeideren skulle håndtere tømmeret, var det umulig å unngå å være nær tømmeret. Buksene så også ut deretter. Som jeg har blitt fortalt, sto buksene etter ei stund av seg sjøl. Mange slike kvaie-impregnerte bukser sto nok igjen i skogen på forsommeren. Nå skal det legges til at skogeieren i 1960 fikk 12,50 kroner i tillegg pr. m³. Sevgebarket tømmer, uten bast eller bark, gjorde virkesbehandlingen lettere hos industribedriftene.

Senere kom det vinsjer til hjelp. Den første var enkel i sin konstruksjon. Bilens ene bakhjul ble jekket opp, og en trommel med wire på ble festet til felgen. Wiren ble dratt



Figur 3 Olav Skårnes sin tømmerbil med totromlet vinsj plassert bak førerhuset

opp i noen blokker for å få riktig vinkel på tømmeret i forhold til bilen. Så ble bilen satt i revers eller første gir, og stokkene dratt opp. Senere kom det mer avanserte vinsjer, både en- og totromlede, bla. Den såkalte Isaksenvinsjen. Disse var plassert like bak førerhuset på lastebilen, og gikk gjennom taljer og blokker slik at tømmeret kunne bli dratt sideveis opp på bilen. Dette gjorde at det bare var nødvendig med en person for å laste og losse. Som vi ser på bildet, kunne tilhengeren dras opp på bilen ved tomkjøring ved hjelp av vinsjen.

1960-tallet

På 1960-tallet var det fortsatt vanlig med slepelaster på tømmerbilen. Nå hadde det blitt vanlig med kappa tømmer, riktignok i lange lengder (målt i halvmeter, tillatt lengde på sliptømmeret var fram til 1974/75 18 halvmeter, dvs ni meter.) Fargemerking av tømmeret, med prikker i forskjellige farger, alt etter hvem som skulle kjøpe tømmeret. Samtidig forsvant bruken av måleøksa, som fram til da hadde markert tømmerkjøperen. Tømmerøksa er egentlig et kapittel for seg sjøl, med ei eller flere økser for å merke hvem som hadde kjøpt tømmeret. De vanligste i Øst-Telemark var bla Unions økser, "ballongen" som ble brukt på granslipen, "saksa" på furuslipen og "vesten" på skurslip-sortimentet. Tinfos bytta hadde to merker, "krossen" og "halvmånen" som ble bytta på annenhvert år, for å holde de lagrene fra forskjellige år fra hverandre. De forskjellige distriktene hadde også sine egne økser. For eksempel hadde Øst-Telemark andre merker på øksene enn de hadde i grenlandssdistriktet. Vestfold hadde også andre økser. Dette ble antageligvis gjort for at bedriftene skulle kunne finne ut hvor tømmeret kom fra. Halvor Mosebø fortalte meg at de en gang hadde vært på tomte til impregneringsverket i Larvik. Der lå det noen stygge stolper, som ikke holdt krava. Ved å se på hvilke merker som var hogd inn i stokken, fant de ut at stolpene var målt i Vestfold.

Tømmeret ble kjørt til litt forskjellige steder, sulfat-tømmeret (furuslipen) ble for eksempel kjørt til Skotselv. Mesteparten av de andre sortimentene ble fortsatt kjørt til Notodden. Jon J. Stuvrud forteller at han i 1960-åra kjørte tømmerbil fire somrer. Han rakk to lass om dagen til Notodden, hvert på ca. 18 m³. I løpet av en sommer kjørte han ca. 3000 m³ med en Mercedes 327. Denne tilhørte Lia-karene.

Fra ca. 1960 og til FMB-målinga kom i 1974/75, var det påbudt med lengdetall på tømmeret. Hoggeren målte tømmeret, og førte denne på tømmeret. Dette skulle lette målerens arbeid, og ble kontrollmålt innimellom, som en del av målerens internkontroll. Målerne fikk også et godt skjønn, og tok gjerne lengde- og diameter nokså nøyaktig på øyemål. Tømmererdiameterne og -lengdene fra målinga ble ført opp på et eget stikkskjema. Måleren hadde en egen prisklave, med grunnpris, og tillegg i prosent og kroner fra dette. Denne ble likevel borte etter noen år. En måler kunne gjennomsnittlig måle ca. 70 m³ på en dag, hvis tømmeret var lagt opp på en skikkelig måte og leverandøren hadde med seg 2-3 arbeidsfolk som hjalp til. Hver eneste stokk skulle sjekkes, og med liten leggeplass måtte tømmeret flyttes etter hvert.

Målerens kår har lenge vært dårlige. Først i 1956 ble det helårsarbeid, da de rammestyrte traktorene kom, og det ble vanligere med både sommer- og vinterdrifter. Før dette hadde målerne hatt arbeid på vinteren og våren, men stort sett gått ledig resten av året. I tidligere Telemark Tømmermåling, var det 115-120 målere. Senere ble dette slanket ned til ca. 30 målere litt senere. Det var til å begynne med dagbetaling og en "akkord-ordning" med stokktilllegg. Først i 1970 ble det fast årslønn. I følge Halvor Mosebø var TT flinke til å veilede skogeierne og skogsarbeiderne, slik at tømmeret ble riktig kappet.

På slutten av 1960-tallet kom også kranene på markedet. Dette var nytt, og som Jan og Tore Skårnes forteller om sin far, var han misfornøyd da han hadde kjøpt sin første kran. Da han kom hjem, utbrøyt han at det kjøpet angret han på. Olav Skårnes var likevel relativt tidlig ute, flere av de andre tømmerkjøperne ventet i det lengste med å investere. For de fleste var det ikke sjølvve investeringa som var et problem, men dette var nytt og mange var skeptiske med å kjøpe av den årsak.

De første kranene som kom, var av typen Jonsred og Hiab. Disse kranene var til å begynne med festet foran tømmeret, bak førerhuset, slik som på O. Skårnes sin mercedes på dette bildet.



Figur 5 Mercedes tømmerbil med tidlig utgave av kran. Bildet er antageligvis fra rundt 1965-66

Krana på Mercedesen på bildet var visst så som så i forhold til dagens kraner, det var vanlig at slanger røyk og at det var slark i ktoa. Dette resulterte i at krana lakk olje og fett, som la seg på frontruta og gjorde sikten dårlig.



Figur 4 En tidlig utgave av Hiab sin "Skogselefant", tømmerkran for lastebil

Kranbetjeningen har også kommet seg, fra de tidlige kranene der man satt oppå krana, i friluft, og styrte krana med fem spaker og en pedal. Husk på at "vanlige" kranbetjeningen for f.eks graveaggregater og tømmerkraner på landbrukstraktorer og lassbærere på den samme tida var med seks spaker. Dagens kraner

er som oftest kontrollert med to spaker.

1970-tallet

Tømmeret ble klavemålt ute på leggene fram til 1974/75, da FMB-målinga kom. FMB, en forkortelse for Fast Masse Bedømmelse, går ut på at måleren måler gjennomsnittlig høyde og lengde på tømmeret mens der fortsatt ligger på tømmerbilen. Bredda er bestemt av bilens bredde. Så bestemmes en fastmasseprosent, som sier noe om hvor mye av lasset som er tømmer og hvor mye som ikke er tømmer, men f.eks is, snø, luft og andre ting. Fastmasseprosenten varierer, men kan være 50-70%. Målerne bestemmer seg for dette på forbausende kort tid, før de sjekker om noe av tømmeret er for stort (i dag over 70 cm i diameter), om det er for mye råte eller andre feil. Alle disse feilene er bestemt av et felles målereglement som er bestemt av målernes organisasjoner, tømmerkjøperne og tømmerseilene (i praksis tømmerlagene).

Fortsatt ble tømmeret kjørt til bla. Tinfos i Notodden. På bildet ser vi krana som løfter tømmeret fra bilen og ut i Heddalsvatnet. Her ble det lagret for enten bruk på Tinfos eller frakting i bunter nedover vassdraget til Union i Skien.

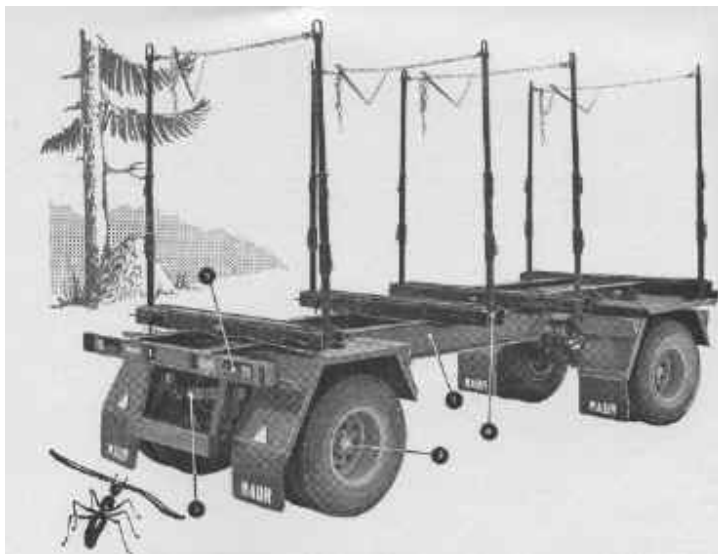


Figur 6 Krana på Tinfos

På slutten av 1970-tallet var det en glidende overgang fra en- til toakslede tilhengere, slike som denne Maurhengeren vist under. Etter hvert ble tilhengerene bedre, med stødigere fjæring og bedre bremses. Til å begynne med hadde tilhengerne kun enkel fjær

ing. Senere har de fått luftfjæring, som er bedre. ABS-bremses har også kommet på nyere tilhengere.

Legg merke til at stakene har kjettinger på toppen for å feste tømmeret slik at det skal kunne festes. Til sammenligning er det i dag påbudt med automatisk



Figur 7 Toakslet "Maur"-tilhenger med festing av tømmeret vha kjettinger på toppen av stakene

stramming av stropper eller kjetting som legges over lasset. Disse er drevet av bilens interne trykkluftsystem, og drar stroppene til hele tida mens bilen er på vegen. Ved risting og skaking av tømmeret, blir det ikke liggende løst og ha muligheten til å dette av under transport.

1980-tallet

På slutten av 1970-tallet og begynnelsen av 1980-tallet var det en storinvasjon av tømmerbiller, noe som senere førte til en økning i hogstvolumet noen år, med en etterfølgende nedgang i antall leverandører og levert tømmer volum. Se tabellen "Tømmeravvirkning i Hjartdal kommune".

I 1980/81 var også den første kappebilen i virksomhet i Hjartdal kommune, også dette i sammenheng med billehogsten. Denne muliggjorde rask utkjøring av tømmer fra skogen til legga.

Av andre ting på 1980-tallet kan det nevnes at man gikk over fra lengdemåling i halvmeter til desimeter. Dette muliggjorde bedre utnyttning av stokken. Samtidig var de første generasjonene av de "moderne" hogstmaskinene på full fart inn i skogbruket. I disse var det både diameter- og lengdemåling, først i desimeter, senere i centimeter.



Tømmerbilene utviklet seg også. På midten 1980-tallet var regler og forskrifter gunstige for biler med flere aksler, derfor kom f.eks fireakslede biler. Denne utnyttet muligheten for å fordele trykket på flere aksler, og kunne derfor kjøre større lass på veger med lavt tillatt akseltrykk. Etter noen år (på slutten av 80-tallet) ble riktignok reglene forandret igjen

Figur 8 Illustrasjonsbilde av kappebil med tømmermåler



Figur 9 Fireakslet tømmerbil

Fra den ordinære langtømmertransporten tok slutt og fram til i dag har det blitt og kjøres fortsatt langtømmer til forskjellige formål. Det vanligste er furustolper, som går til eksport. Eksempler er såkalte Ghanastolper. Disse stolpene blir kjørt på en spesiell langtømmer-bil, og ligner i grunn på de første bilene på markedet, men er naturligvis større.

Disse bilene kan godt bli beskrevet nærmere. Sjølve bilen har ei kran montert bak førerhuset, og en svingbar banke bakerst, over bakakslene. I et teleskopdrag henger så en

liten toakslet tilhenger med banke på. Denne trekkes opp på bilen ved tomkjøring.

Når tømmeret lastes på, blir tilhengeren dratt langt nok ut til at tømmeret ligger noenlunde jevnt bakerst. Tømmeret er det eneste som holder avstanden mellom bilen

og hengeren. På bildet til høyre står Jan Skårnes ved siden av tømmerbilen på Hogstul i Tuddal. Han kjører det (hittil siste) lasset med barka tømmer fra Tuddal i 1993. Det skal legges til at Jan er den eneste i Telemark som kjører langtømmer!



Figur 10 Hogstul i Tuddal, barka langtømmer

1990-tallet til i dag

I løpet av 1990-tallet har det også vært forandringer, bl.a. i redskapen. Den fireakslede "langhengeren" har kommet for å bli. Denne brukes gjerne på smått

sliptømmer, og tørt tømmer, som tar mer plass enn det veier i forhold til normalt, rått tømmer. Tømmer fra hogstmaskiner er også aktuelt, siden hogstmaskinene gjerne kapper korte lengder. Langhengeren er likevel underlagt samme krav til totalvekt som den treakslede tilhengeren. Maks tillatt totalvekt på tilhenger og bil er 50 tonn.

I dag har de fleste som kjører tømmer store, moderne biler med mange hundre hestekrefter (fra 400 og oppover). Sikkerheten og førerkomforten har også blitt bedre, med ABS-bremser på bil og henger, retarder og motorbrems som sammen med cruise-kontroll gjør det enkelt å holde farten nede i nedoverbakkene og oppe ellers. Førerplassen på krana har også fått sitt, med et lite førerhus med varmeapparat, slik at føreren slipper å sitte ute i all slags vær. Det er bare å tenke på hvordan mange tømmerkjører har siddi ute i mange minusgrader, i vind, sommervarme osv. Hydraulisk heving/senking av førerhuset har også vært en nyttig oppfinnelse, og har gjort det unødvendig å klatre opp til spakene. Ved lasting og lossing er det også fint, siden man kommer høyere opp og får bedre oversikt enn med konvensjonelle kraner. Dette fører igjen til økt produktivitet i form av kortere laste/lossetider.

Tømmeret blir i dag levert over hele Østlandet, som vist i tabellen under.

Hvor kjøres tømmeret hen i 1998?

Sortiment	Leveringssted
Slip	Notodden
Sulfat	Lier
Furuskur	Notodden jernbanestasjon, kjøres til Soknabruket
Furu- og granskur	Haslestad Bruk
Granskur	Numedal Bruk



Figur 11 Lossing av tømmer på jernbanen i Notodden, sommeren 1990

Reglene for tømmertransport i regi av Telemark Tømmersalgslag finnes som et vedlegg i oppgava. Dette de regler tømmerkjørerene må forholde seg til. I tillegg kommer arbeidsmiljøloven og vegtrafikloven.

Framtida

Det er ikke lett å spå hva som kommer i framtida for tømmerbil-transportnæringa. Den kommer sikkert til å bestå, all den tid at tømmerbilen tross alt er den eneste måten å få tømmeret fra legga til industrien. Det som er et spørsmål, er hvordan den skal bestå. Fra 1935 og fram til i dag har det vært kjørt flere hundre tusen kubikkmeter tømmer, kanskje

en million kubikkmeter fra skogene i Hjarthdal kommune. Så godt som alt dette har blitt kjørt fram med bil. Hvis vi tar utgangspunkt i strekningen Tuddal - Notodden og regner med 45 km, får vi følgende tall:

I 1935 var bensinprisen 25 øre, og med en 85 hk stor motor som brukte ca. 4 liter pr mil blir det en kostnad på ca. 4,50. Av inntekter var det ca. 10 kroner kubikken. Når man regner med et lass på 12 m³, blir det 120 kroner. I alt var nettoen på en tur på ca. 125 kroner.

I 1998 koster dieselen ca. 6 kroner pr. liter, som forbrukes av en 500 hk stor motor med ca. 5-6 liter pr. mil, dvs en kostnad på ca. 135 kroner. Inntektene på turen blir ca. 43 kroner pr. m³ på turen. Med et lass på 40 m³, blir det 1720 kroner. Her blir nettoen 1585 kroner på en tur.

I begge tilfeller kommer utgifter på tilbaketuren.

Hva neste årtusen bringer av inntekter og utgifter er heller ikke lett å forutsi. Men det vil snart merkes hvis staten pålegger nye avgifter på drivstoff, for vekt på bilen osv.

Når vi nå har sett på utvikling av tømmerbilene, er det lett å se at utstyret også har forandret seg. I begynnelsen var det biler med enakslet tilhenger og manuell lossing, med en kapasitet på ca. 12 m³. I dag har vi treakslede biler med fireakslet tilhenger som tar minst 40 m³ (50 tonn). Men også dette kan vise seg for lite, med økte krav til produktivitet osv.

Hvem vet, kanskje vi får den samme utviklingen som i Sverige, der de har større biler og større tilhengere enn vi har i Norge. Dette er mulig på grunn av de svenske reglene mht akseltrykk og totalvekt. I Norge kan som nevnt tømmerbilene ha en totalvekt på maks 50 tonn (pluss to tonn "ekstra"). I Sverige er maks totalvekt 70 tonn.

Mange norske kommunale og fylkeskommunale veier har dessuten et tillatt akseltrykk på 8 tonn. Dette gjør det umulig å fylle bilen helt, og øker kostnadene på transporten.



Figur 12 Svensk tømmerbil, to lass på bilen og tre på hengeren

Til slutt vil jeg konkludere med at tømmertransporten har, som resten av skogbruket, vært gjennom store omstillinger de siste drøye seksti åra. Det er ikke lett å spå framtida, men vi får alle håpe at den blir lysere enn det har vært så langt.

Vedlegg:

Tømmeravvirkning i Hjarthdal kommune

Område	Antall leverte M3	Leverandører
<i>Tuddal skogeierlag</i>		
1981	6.433	43
1982	4.594	37
1983	3.924	29
1984	5.506	37
1985	3.939	32

1986	6.521	34
1987	5.305	40
1988	6.414	46
1989	14.175	63
1990	9.721	40

Sauland og Tuddal

1991	20.642	135
1992	20.814	78
1993	15.324	70
1994	16.574	81

Hjartdal kommune

1995	23.169	149
1996	18.410	91
1997	21.777	88

Transport av tømmer under TTs tømmeradministrasjon

Opplegg og rammer for organisering av transporten:

Ramme og vilkår for gjennomføringen av tømmertransporten er fastlagt i de avtalene som TT inngår med de aktuelle kjøperne om transportadministrasjon.

Avtalene om tømmeradministrasjon innebærer at TT påtar seg, på vegne av kjøper, å administrere /organisere biltransporten av tømmer fra leggeplass ved bilvei og fram til det mottaksstedet som kjøpet til enhver tid bestemmer. Til å utføre denne transporten må TT og den som leder transporten bare benytte de transportørene som vedkommende kjøper har inngått avtale med eller andre transportører som har samarbeidsavtaler med disse.

Ved manglende transportkapasitet, har TT, etter nærmere avtale, anledning til å sette inn også andre transportører enn de som vedkommende kjøper har avtale med.

Den koordinerte ledelse av transporten skjer fra tømmeravdelingen i TT. Innenfor de enkelte regioner forestås transportadministrasjonen av TTs regionledere.

Regionleder eventuelt skogbruksleder "styrer" transporten i overensstemmelse med de tildelte kvoter. Hvis/når det er problemer med å overholde kvotene, taes dette opp med tømmeravdelingen.

Den praktiske gjennomføringen av tømmertransporten

På grunnlag av henteklarmelding fra leverandør skriver regionleder/skogbruksleder ut kjøreordre og sender denne omgående til den transportøren som skal ha oppdraget. Ett eksemplar beholdes hos regionleder/skogbruksleder.

Så snart som mulig etter å ha mottatt kjøreordren skal transportøren sørge for at kjøreoppdraget blir utført.

Hovedregelen er at transportoppdragene så langt som mulig skal utføres i kronologisk orden. Dersom ikke annet er bestemt, skal dette skje ut ifra dato på henteklarmeldingen.

For hvert lass som kjøres inn skriver transportør ut kjøreseddel i fire eksemplarer. Dersom et lass inneholder tømmer fra flere leverandører, skrives det ut kjøreseddel for hver enkelt leverandør. De ferdig utfylte kjøresedlene distribueres slik:

- Hvit original: Legges i postkasse for kjøresedler hos kjøper. Ved transport til vassdrag leveres den hos skogbruksleder.
- Blå kopi: Leveres skogbruksleder senest kl. 15.00 hver mandag.
- Gul kopi: Legges i postkasse på leggeplass hvis slik er montert eller sendes skogbrukslederen.
- Rød kopi: Beholdes av transportøren.

Faktura og oppgjør for utført transport

For hver oppgjørstermin mottar TT fra skogdata transportfaktura og transportoppgjør. Disse behandles i tømmeravdelingen og sendes deretter ut til henholdsvis kjøper og transportør.
