

BEREK

Projektni obveščevalec

Gruden, 2015

Osnovanje hrastovih sestojev v Gornji Bistrici

Zadnja 2 meseca leta 2015 sta minila v intenzivnih pripravah in kasneje izvedbi sadnje hrasta doba na dveh lokacijah v katastrski občini Gornja Bistrica.

S sadnjo želimo prispevati k obnovi dobrav na tem območju, kjer le-te ogrožajo večji posegi v vodni režim reke Mure, izsuševanje in melioracije kmetijskih površin. S tem prispevamo k regeneraciji in krepitvi stanja habitatnega tipa [Poplavni hrastovo-jesenovi-brestovi gozdovi](#). Loge trdih listavcev – dobrave – v glavnem sestavljajo trdi listavci (hrast dob, brest vez, veliki in ozkolistni jesen). To so razvitejši razvojni stadiji gozdov, po navadi nekoliko oddaljeni (cca. 100 m) od rečnih bregov Mure in na bolj razvitih obrečnih tleh.

Od kje izhajajo sadike hrasta doba?

Vse hrastove sadike, ki jih posadimo v projektu GoForMura, izhajajo iz gozdnega semenskega objekta Lendava Pince, vzpostavljenega leta 2003.

Gozdni semenski objekt št 3.0104 je 36 ha velik in 110 let star sestoj drevesne vrste *Quercus robur* L. v Murski šumi. Z izborom že vzgojenih sadik iz tega semena smo zagotovili ustrezno predpanonsko provenienco (izvor) sadik. Seme (želod) pridobljeno za vzgojo sadik hrasta doba je bilo nabrano z grabljenjem, ročno ali s ponjavami pod drevesi. Zaradi varstva genetske pestrosti je bil želod nabran iz vsaj 50 dreves, ki so bila 1-2 drevesni višini narazen. Sadili smo 3 letne sadike z višino vsaj 80 cm. Na obeh objektih smo posadili skupno 4900 sadik hrasta doba.

Seznam vseh slovenskih gozdnih semenskih objektov najdete [tukaj](#).

G. Božič, Š. Planinšek

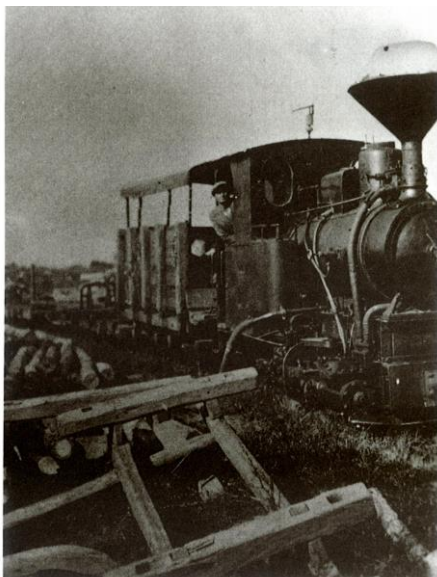




Ostanki gozdne železnice v Murski šumi

Ko smo novembra 2015 v okviru projekta GoForMura na študijskem območju v Murski šumi zakoličevali ploskev za sadnjo črnega topola, označevali in pripravljali sadilno površino, smo naleteli na okoli 60 m dolg ostanek trase ozkotirne gozdne železnice.

Koncem 19. stoletja so bili gozdni sestoji v okolici Lendave, pa vse do Bogojine, v lasti **grofa Esterhazyja**, v njih so rastle predvsem bukev, hrast in beli gaber. Grof sprva ni dosti izkoriščal gozdov, po večini so mu pomenili le mrtev kapital, zato si je prizadeval, da bi svoje posestvo ustrezno vnovčil. Gozdovi so se delili na Dolinsko, v velikosti 1700 ha, in Goričko, s površino 1600 ha. Izdelan je bil načrt za čim večjo sečnjo, vendar je bil lažen, saj je navajal večje količine lesa, kot so bile v resnici na zalogi. V omejenih površinah je grof Esterhazy gozdove začel prodajati že pred prvo svetovno vojno. Gozdove je odkupilo podjetje »Občina Križevci« s sedežem v Bjelovaru. V Lendavi so odprli svojo gozdno upravo ter pričeli urejati in izkoriščati gozdove. Kot že grof Esterhazy je tudi novi lastnik oddajal gozdove v posek delniški družbi »*Našička, tvornica tanina i paropila d.d. Zagreb*« iz Našic.



Lokomotiva Kamenica, ki je vozila tudi po Murski šumi (Foto: Tadej Brate).

Sekali so predvsem v občinah Genterovci in Dobrovnik. Našička je bil poleg podjetja *S. H. Guttman* iz Belišča drugo največje gozdnogospodarsko in lesnopredelovalno podjetje stare Avstrije v Slavoniji. Podjetje je imelo lastne žage in ostale predelovalne obrate, obenem pa razvit sistem gozdnih železniških prog z lokomotivami in vagoni.

Za izkoriščanje 3300 ha gozdov so pričeli leta 1917 **graditi gozdno železnico** s tirno širino 76 cm od železniške postaje v Lendavi (kjer so pripravili tudi lesno skladišče) proti Bogojini. Celotna dolžina preprosto in poceni grajene proge, prirejene za parno vleko je bila 26,4 km. Pri gradnji so uporabljali bukove in borove neimpregnirane pragove, na katere so pribili lahke tirnice teže 9,5 kg na tekoči meter.

Družba *Našička* je na železnici uporabljala tri trisosne parne lokomotive, ki so jih pripeljali iz Slavonije. Lokomotive so bile standardnega tipa za ozkotirne železnice, narejene leta 1900 v tovarni *Kraus & Co* v Linzu. Kurili so jih z lesom ali ogljem. Običajno sta obratovali dve lokomotivi, tretja pa je bila v rezervi. Zadnja med njimi je bila **Kamenica št.130**.

Tovorni vagoni so bili klasični leseni gozdni vagoni, *gipi in rame*, z lesenimi ročnimi zavorami, nevzmeteni in z maloštevilnimi kovinskimi deli. Na *rame* so naložili do 16 m³ polen, tehnični les, dolg do 8 m pa so nalagali na *gipe*.

Tovorni vlaki so vozili predvsem podnevi, ponoči le redkoma. Običajno sta vsak dan peljala po dva vlaka v gozd in nazaj.

Delalo se je od 4. ure zjutraj do 23. ure zvečer, ob nedeljah pa so delavci popravljali in vzdrževali lokomotive in vagoni. Delavci so bili slabo plačani, kljub delu v težkih razmerah. Tako so večkrat stavkali skupaj z delavci lendavske žage, posebno v kriznih letih 1932 – 1933.



Gozdna železnica se je začela pri postaji Dolnja Lendava, kjer je bilo tudi skladišče lesa in rampa za pretovarjanje na normalnotirne vagoni. V začetku so les iz Lendave vozili na žago v Našice. Leta 1929 pa so pri skladišču na postaji v Lendavi zgradili novo parno žago z enim polnojarmenikom in šestimi ali sedmimi cirkularnimi žagami.

V letih 1928 in 1929 so zgradili odsek gozdne železnice, jugovzhodno od Lendave, proti **Murski šumi** po nasipu reke Ledave mimo naselja Pince Marof do sotočja Ledave in Mure. Odsek je bil dolg 12 km. Skupaj z že obstoječimi odseki (Lendava - Bogojina) je bilo v Prekmurju kar 38,4 km gozdnih železniških prog.

Ob žagi v Lendavi so postavili tudi kurilnico za lokomotive. Ko so leta 1941 Prekmurje zasedli Madžari, so žago razstavili in prodali na Češko. Takrat je prenehala delovati tudi gozdna železnica. Progo so podrli, lokomotive in vagoni pa prodali kot staro železo.



Za vleko kompozicij so uporabljali tri parne lokomotive (Foto: Tadej Brate).

Po vojni prog niso več uporabljali. Za obratovanje žage v Lendavi, ki so jo obnovili, so les pričeli voziti po cestah, s tovornjaki. Ker so bili gozdovi prekomerno izsekani so gozdna zemljišča intenzivno pogozdovali.

Od gozdne železnice danes praktično ni ostalo nič, razen nekaj poraslih ostankov tras železniških prog, sicer pa so po trasah po vojni zgradili gozdne ceste.

V Murski šumi sta dva po okoli petdeset metrov dolga ostanka trase železniške proge.

Še zanimivost: Po pričevanju domačinov, naj bi se na progi v Šumi zgodila huda nesreča. Natovorjen vlak je na poti iz Murske šume iztiril. Lokomotiva se je prekucnila in pod seboj pokopala strojevodja in kurjača gozdne lokomotive. Niso ju mogli rešiti.

M. Rupel

*Seznam virov je na voljo pri avtorju prispevka.

GoForMura na spletni strani in Facebooku

Projektno dogajanje lahko sledite in se vanj tudi aktivno vključite z vašimi komentarji ter predlogi na spletni strani gofurmura.gozdis.si in [Facebooku](#).

BEREK projektni obveščevalec št.5/2015

Nosilec projekta: Gozdarski inštitut Slovenije,
Večna pot 2, Ljubljana

Glavni in odgovorni urednici: Saša Vochl, mag.
Špela Planinšek

Besedilo: Gregor Božič, Špela Planinšek, Matej
Rupel

Avtor naslovne fotografije: Aleksander Marinšek
ISSN 2386-0200