



**BRATT:** I Nesset i Romsdal kjører Rørvik to baner ved siden av hverandre i en stup-bratt li. Her gjelder det å bli ferdig før vinteren setter inn.

# Høster fruktene av skogreisinga

Den omfattende skogreisinga på 1950- og 60-tallet lot seg ikke stoppe av bratt terreng. Det betyr at taubaneveteranen Vidar Rørvik, sønnen Frank og deres litauiske mannskap vil ha mer enn nok å gjøre i årene framover.

TEKST OG FOTO: **JOHS. BJØRNDAL**

Vidar Rørvik (59) har drevet med taubanedrifter siden 1981. Nå ser han muligheten til å ekspandere, og sammen med Johs. Owren utvikles nå en ny vinsj som skal være leveringsklar til våren. Rørvik sverger nemlig til de norskbygde Owren-kranene. – Disse er terrenggående og kan brukes

både som slepebaner nedover og med bukk og bærekabel både oppover og nedover. En meget fleksibel taubane, sier han.

## **BLE MED SVOGEREN**

Mange av dem som sørger for avvirkingen her i landet har fått skogsarbeid inn med

morsmelka, men Vidar Rørvik er ikke blant dem. Han er utdannet i grafiske fag og arbeidet som bokbinder i Stavanger. – Det begynte vel å vise seg visse faresignaler i den bransjen og da jeg i 1980 fikk tilbud om å være med å hjelpe en kamerat i skogen et års tid var det gjort. Kameraten, som også var svog-

eren min, hadde fått tilskudd til å kjøpe en John Deere 440 skidder som vi stadig kjørte fast i myrene i Suldal i Rogaland. – Vi leide en Igland teleskopvinsj som jeg siden kjøpte. Svogeren, som fikk meg inn i dette, hoppet av og begynte i olja i 1983, mens jeg fant ut at jeg likte dette livet og fortsatte. Og etter hvert ballet det på seg med stadig større utstyr, forteller Rørvik.

**ALLTID PÅ FARTEN**

Men det har vært et omstreifende liv. Rørvik har fartet land og strand rundt med sine baner og faktisk også flyttet dit det har vært arbeid. – Jeg flyttet først til Telemark, deretter til Lillestrøm for så å ende opp på Noresund da eldstemann Frank skulle begynne på skole. Etter 18 år på Noresund og 24 år i landflyktighet flyttet vi i 2004 tilbake til Hommersåk i Sandnes. Det blir uansett så mye reising at det ikke spiller noen rolle hvor du bor, sier han. Og understreker poenget ved å fortelle om flere lange utenlandsopphold, etter at værgudene har skapt marked for hans tjenester. Det første kom etter at orkanen Wibeke la nesten 70 millioner m<sup>3</sup> tysk tømmer i bakken 1. mars 1990, noe som sørget for et Klondyke for mange skogs-entreprenører. – Jeg fikk opsjon på å hogge 200 000 m<sup>3</sup> og dro ned med bane, lassbærer og en Logma kvistemaskin sammen med to andre norske driftslag. Det gikk så bra at vi i perioder ble beordret til å stoppe fordi det ikke var nok bilkapasitet til å ta unna tømmeret. Da fikk jeg Nesje Transport i Molde til å komme med tre biler og disse var også der i nesten to år. Tyskerne i vårt område var i hovedsak interessert i langt tømmer for vannlagring, lengre enn det lassbærerne kunne få fram. Jeg dro derfor til USA og kjøpte ikke mindre enn tre såkalte grapple skiddere, hvorav en ble solgt og to satt i arbeid, erindrer Rørvik.

**NYE ORKANER**

Vel hjemme igjen ble det en periode med mange drifter for Mjøsen skogeierforening i Gudbrandsdalen, eksempelvis er Fakkelmannen ved Øyer Vidar Rørviks verk, med



**VETERAN:** Knapt noen i dette landet har drevet ut mer tømmer med vinsj enn Vidar Rørvik. Han har ingen planer om å trappe ned, tvertimot.

en Owren kran og kona Grethe Marie på hogstmaskinen. Han har også drevet endel tømmer rundt Dokka og i Setesdalen. På eget initiativ og i samarbeid med Trygve Owren AS og Skogforsk reiste han til Frankrike i 1994. Store drifter og studier av utstyret sørget for at Albertville og områdene rundt ble basen i omtrent et år. En ny storm la ned ufattelige mengder tømmer i Europa i 2000, da ble Sveits arbeidsområdet i to år, med tradisjonelle direktedrifter i tillegg til taubane. En periode innom Bordeaux i Frankrike ble det også. Siste utenlandsreise ble til Sør-Sverige i 2005, da orkanen Gudrun la ned rundt 75 millioner m<sup>3</sup> tømmer. Men da var det direktekjøring i terreng som var oppdraget, vinsjen ble hjemme.

**KONKURS ETTER VERNEVEDTAK**

Men sin verste opplevelse som entreprenør har han fra Stavnsjuvet i Flå kommune i 1997. – Vi hadde kontrakt på å hogge 5000 m<sup>3</sup>, men plutselig gikk Miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen i Buskerud inn og båndla hele området for vern, kort tid etter at vi hadde startet. Vi klarte ikke å skaffe nytt arbeid og det var heller ingen respons fra oppdragsgiver som da var Viken Skog, og det endte med konkurs. Kontraktene jeg hadde på jobben og godkjenning av tilskudd syntes plutselig å være verdiløse. I tvertid har jeg tenkt mye på hvor urettferdig det var at vi skulle ➔




**SKOGSKRANER FRA 3.8-8.5 METER**



**SKOGSHENGERE FRA 6-16 TONN**



**KRAFTEN I HENGERENS 4WD ER EN AV MARKEDETS BESTE**



**MARKEDETS BREDESTE TILBEHØRSPROGRAM**

**FORHANDLERE:**

**AS SKOGSVERKTØY**  
62 34 13 99  
www.farmahenger.no

**HÅVARD SEMMEN BIL & MASKINFORRETNING AS**  
321 392 61  
www.semnen.no

**LBT LANDBRUKSTEKNIKK AS**  
712 941 89  
www.landbruksteknikk.no

**DAGENBORG MASKIN AS**  
77 60 73 30  
www.dagenborg.no

**ÅLGÅRD LANDBRUKSSENTER AS**  
516 11 940

**AB LANDBRUK**  
69 13 75 02  
www.ablandbruk.no

**MER INFORMASJON PÅ VÅR NETTSIDE WWW.FORSMW.COM**





**SETTER SPOR:** Tidligere i år drev Rørvik ut hele 18 000 m<sup>3</sup> på Lid i Ørsta. Det er ikke vanskelig å se forskjell på bildene tatt før (over) og etter (under) tiltaket.



**ALL SLAGS VÆR:** Parasollen er med når Vitas opererer Owen 400-krana på Vestlandet. Avstrøpingen gjør at det ikke er hensiktsmessig å sitte inn i maskina.

ta støytten og at jeg skulle ha håndtert dette annerledes, men det er lite å gjøre med nå, sier han. Det endte ganske enkelt opp med at jeg var for fattig til å kunne forsvare meg selv. Jeg var da et privat firma. Litt senere etablerte vi et aksjeselskap der min kone er eneksjonær, mens jeg beholdt mitt eget skogfirma og har det fortsatt, forteller Rørvik.

#### LITAUERE FRA ÅRTUSENSKIFTET

Høsten 2005 var Norsk Skogbruk og besøkte Vidar og Frank Rørvik i Ringebu, han kjørte da med to baner og det litauiske mannskapet hadde gjort sitt inntog. – Det var vel rundt 2000 at det ble umulig å rekruttere nordmenn til dette arbeidet. Da annonserte jeg etter arbeidskraft på internett og ganske raskt fikk jeg en SMS fra Litauen, forteller Rørvik. I dag er 11 litauere sysselsatt på de to lagene Rørvik nå har i sving i Møre og Romsdal. – Vi betaler norsk tariffønn og dekker

alle kostnader for dem mens de er her. Det er attraktivt å komme hit og jobbe, men det er ikke til å komme ifra at det er store kulturforskjeller og i noen tilfeller har alkohol vært et tema. Men folkene vi har nå er dyktige og arbeidsomme, noen har vært hos oss i mange år. Alle maskinførere har utdanning som skogsmaskinførere fra hjemlandet og de andre har også skogfaglig bakgrunn. Og direkteflyvninger fra Ålesund til Vilnius gjør at de kommer seg raskere hjem enn det vi gjør, forteller Vidar Rørvik.

#### NI ÅR I OLJA

Men han har ikke bare holdt på i skogen. I mars 2007 begynte Rørvik i oljebransjen og var i ni år servicemekaniker i Nordsjøen og rundt om i verden. I seks av disse årene var han mekanisk leder med blant annet installering og igangkjøring av utstyr på dypvannsborekip i Sør-Korea og Kina, med selska-

pet National Oilwell Varco som arbeidsgiver. Men helt pause i taubanedriften ble det bare et år, han satte i gang igjen i 2008 med et lag som han fulgte opp mens han var hjemme i friukene. Men i 2015 fikk Vidar Rørvik alvorlige helseproblemer, en hjernesvulst gjorde at han måtte kaste inn håndkleet, siden han da han mistet sitt Offshore-sertifikat. Dette falt sammen med oljeprisfallet, National Oilwell Varco sa opp to tredjedeler av de ansatte, blant dem en sykemeldt Rørvik. Siden har det også blitt en hjerteoperasjon, han viser fram et ganske ferskt arr. Men bare tre måneder etter langer han ut oppover lia full av pågangsmot. – Jeg vil legge dette bak meg og heller se framover, sier han.

#### SATSER FRISKT

Rørvik forteller at han har utvidet virksomheten på nytt etter at karrieren i oljebran-



**RASJONALISERING:** En klembankelunner tar unna tømmeret fra de to banene og kjører det fram til en gravemaskin med hogstaggregat som opparbeider tømmeret fra begge banene.



**GRAVEDRIFT:** Det er ikke vanskelig å finne eksempler på at skogsdrifter med konvensjonelt utstyr etterlater en god slump skogreisingskog øverst i lia. Dette bildet er fra Ørsta.

sjen var over. – Jeg har importert to brukte norskproduserte Owren-kraner fra Canada og fått dem i drift, da det ikke er brukte eller nye vinsjer i markedet her. I tillegg har vi kjøpt inn en John Deere 1910E lassbærer fra nord-Sverige og en 1470E hogstmaskin. Rørvik Taubanedrift har faktisk vært gasellebedrift to år på rad, men det sier jo ikke noe om hvor mye penger man tjener, bare at omsetningen vokser, gliser han.

– I fjor hogg vi 32 000 m<sup>3</sup> og det blir ikke mindre i år, men vi har altså investert temmelig mye, sier han. Og det stopper ikke der, de gamle taubanene vil få selskap av en splitter ny til våren. – Den bygges over samme lest som de gamle, men blir noe finere, sterkere og raskere og vil få et 17 meters teleskopisk tårn og naturligvis fjernbetjening og delvis betjeningsfri kjøring, sier Rørvik entusiastisk. Han sysler med tanken om å etablere et tredje selvstendig driftslag når denne

vinsjen er på plass. – Oppdragsmengden er god, men samtidig krever det adskillig mer dersom en skal operere på tre steder samtidig, sier Rørvik.

#### – STORT UBRUKT POTENSIALE

Taubanedrifter har den store fordel at man slipper kjøring og graving av driftsveier i bratte lier, noe som lett fører til erosjonsproblemer og økt rasfare. En annen fordel er at man gjerne får tak i alt tømmeret i en li, ikke bare den nederste halvparten. – Mange såkalte gravedrifter etterlater en betydelig del av tømmeret, men tar likevel med seg såpass mye at det blir umulig å drive resten med lønnsomhet senere, sier Vidar Rørvik. På vår biltur mellom driftslagene i Ørsta og Molde viser han stadig fram eksempler på dette fenomenet.

Han kan også peke på flere felter som han selv har avvirket etter den berømte nytt-

årsorkanen i 1992. Slett ikke alt er tilplantet, og det er tydelig at det da er bjørkekrattet som igjen tar over. – Vi har mer enn nok av denne skogtypen, der du kan komme igjen etter en mannsalder og knapt se forskjell, det har ikke kommet opp noe av verdi. Potensialet for skogbruk er langt fra utnyttet og vi opplever at de treslagene som virkelig kunne utnyttet det blir svartelistet. Jeg har for eksempel hogd bestand av douglasgran med fantastisk tømmer, men den er det ingen som planter lenger, sier Rørvik. Like fullt ser han det som et stort framskritt at gjenplanting nå som regel er en del av avtalen som inngås når tømmer i bratt terreng, hvor det vanligvis utbetales tilskudd, avvikles og selges.

#### ALT UTSTYRET KAN IKKE VÆRE NYTT

Men selv om det ikke kjøres maskiner i bratta kreves mye jern for å få taubanetømme- ➔



ret til bilvei, også om vinsjingen skjer direkte til bilvei. – Du må nesten ha tre enheter uansett, både hogstmaskin eller gravemaskin med hogstaggregat og lassbærer for å få unna tømmeret, i tillegg til krana. Selv med dagens lave renter er det ikke mulig å få lønnsomhet dersom alt dette er nytt. Noe av utstyret må være avskrevet, men samtidig kan du ikke bruke for mye tid på å skru, sier Vidar Rørvik.

Han har tidligere samarbeidet med Viken, Mjøsen og Vestskog, men har nå siden 2012 fått alle driftene gjennom Allskog, som han også jobbet for i 1993 og 2003. Og selv om driftsprisen gjerne ligger rundt 310 kr/m<sup>3</sup> etter målenota er altså tilgangen på oppdrag særdeles god. Men Vidar Rørvik er fullstendig klar over at tilskudd til taubanedrift er nødvendig for å holde denne aktiviteten oppe. Satsene for dette bestemmes nå av det enkelte fylke, men ligger gjerne i intervallet 80 til 110 kroner pr m<sup>3</sup>. – Det beste var jo om tømmerprisen var slik at dette rullet og gikk av seg selv, men der er vi foreløpig ikke, sier han.

#### LITE FLYTTING – GODE FOLK

På spørsmål om hva som skal til for å få ned kostnadene er svaret klart: – Det viktigste er å få samlet drifter slik at man kan holde på noen måneder langs samme vei eller i samme dalføre. Flytting av selve banen under arbeid er kjøpt gjort, men lengre flytting av maskinene krever tre bilturer med spesialtransport og koster deretter. Ellers er jo mannskapet i feltet helt avgjørende for prestasjonen, det kommer ikke ned mer tømmer enn felleren får lagt nedpå eller stropperen slått wire rundt. Men det vil alltid være arbeidskrevende å drive tømmer med taubane, det trengs helst fire mann på laget og det er over tid ikke realistisk med en snittprestasjon på mer enn 50-60 m<sup>3</sup> pr dag. Og ståltauene må byttes etter 15-20 000 tusen kubikkmeter, så direkte billig vil nok dette aldri bli, sier Vidar Rørvik.

# Trives med arbeidet, men ikke reisinga

Frank Rørvik (37) er oppvokst med en far som var borte på arbeid omtrent hele tida. Det har ikke forhindret at han selv leder et taubanelag langt hjemmefra.

– Jeg begynte jo å kjøre lassbærer i tiårsalderen, med treklosser under beina for å rekke ned til pedalene, sier han. Men like fullt synes han nå kombinasjonen ukependler og småbarnsfar er krevende. – Jeg har to jenter på ni og tre år og føler absolutt at jeg er for mye borte. Så jeg teller på knappene. Men det er jo dette arbeidet jeg liker best, sier han. Som faren har Frank hatt noen år i oljebransjen, siste stopp der var i Nigeria, noe som ikke ga mersmak. Også anleggsbransjen har han avlagt en visitt. Men nå administrerer han altså et lag på seks litauere som kjører to baner i samme lia i Nesset kommune, like ved Molde. I bunnen sørger en lassbærer med klembanke for å få stammene fram til en gravemaskin med kvisteaggregat. – Dette opplegget er et forsøk på å utnytte kapasiteten på utstyret bedre. Når banene ikke står ved bilvei trenger vi gravemaskin for å opparbeide standplass og pusse opp etter oss. Og en hogstmaskin har jo langt større kapasitet enn det som trengs for å holde unna for en bane. Vi må jo hele tiden prøve å utvikle bedre løsninger, sier Frank Rørvik entusiastisk. Hans egen rolle i taubanelaget beskriver han slik: – Målet er jo at dette skal gå av seg selv, slik at jeg er overflødig. Men slik er det jo aldri, det er alltid noe som må tas tak i. – Jeg merker meg at du helst vil gjøre så lite som mulig, repliserer Vidar kjøpt. Forholdet mellom far og sønn gir åpenbart rom både for vennskapelig mobbing og reale diskusjoner. Men begge er fortsatt klare for å gå inn i hvilken som helst rolle i taubanearbeidet. Og det fortøner seg i grunnen ikke som den



**KLARE MELDINGER:** Frank og Vidar Rørvik har stadige diskusjoner om hvordan man skal få tømmeret ned fra de bratte liene i Møre og Romsdal på en mest mulig rasjonell måte.

enkleste måten å tjene til livets opphold på i dette landet.

Også yngstesønnen Jonas (22), som utdannet seg til industrimekaniker og Vidars kone Grethe Marie er involvert i Rørvik Taubanedrift. – Hun tar seg av regnskap og er eier av Rørvik Taubanedrift AS. Hun har både kjørt kvistemaskin og stroppet tømmer og vet godt hva dette dreier seg om, sier Vidar. Yngstesønnen gir seg nå, til fordel for helikoptersertifikat. Oljeaktiviteten er fortsatt et nærværende alternativ i Rogaland.